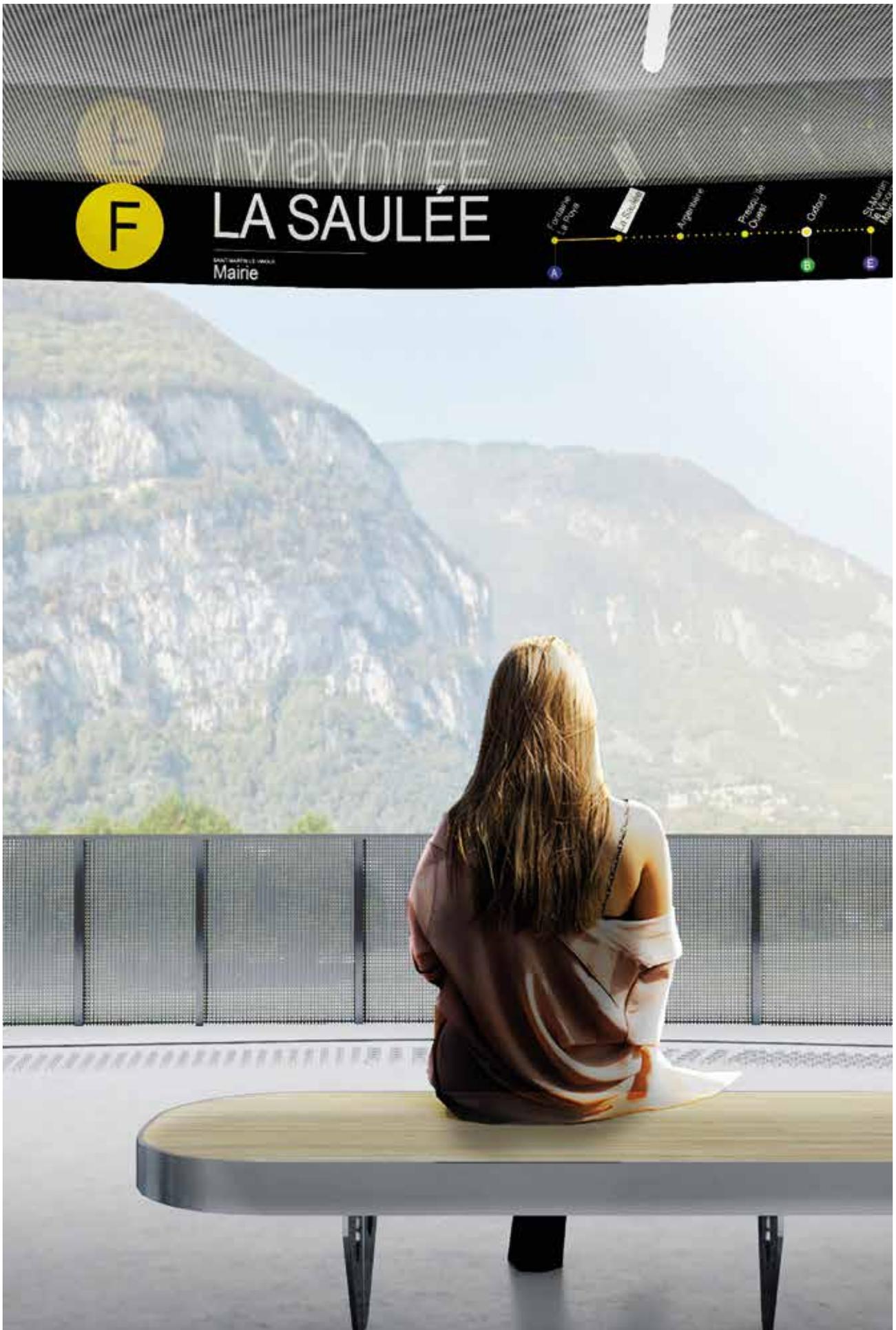


Bilan de la concertation

Concertation
tenue du
1^{er} octobre
au 1^{er} décembre
2021

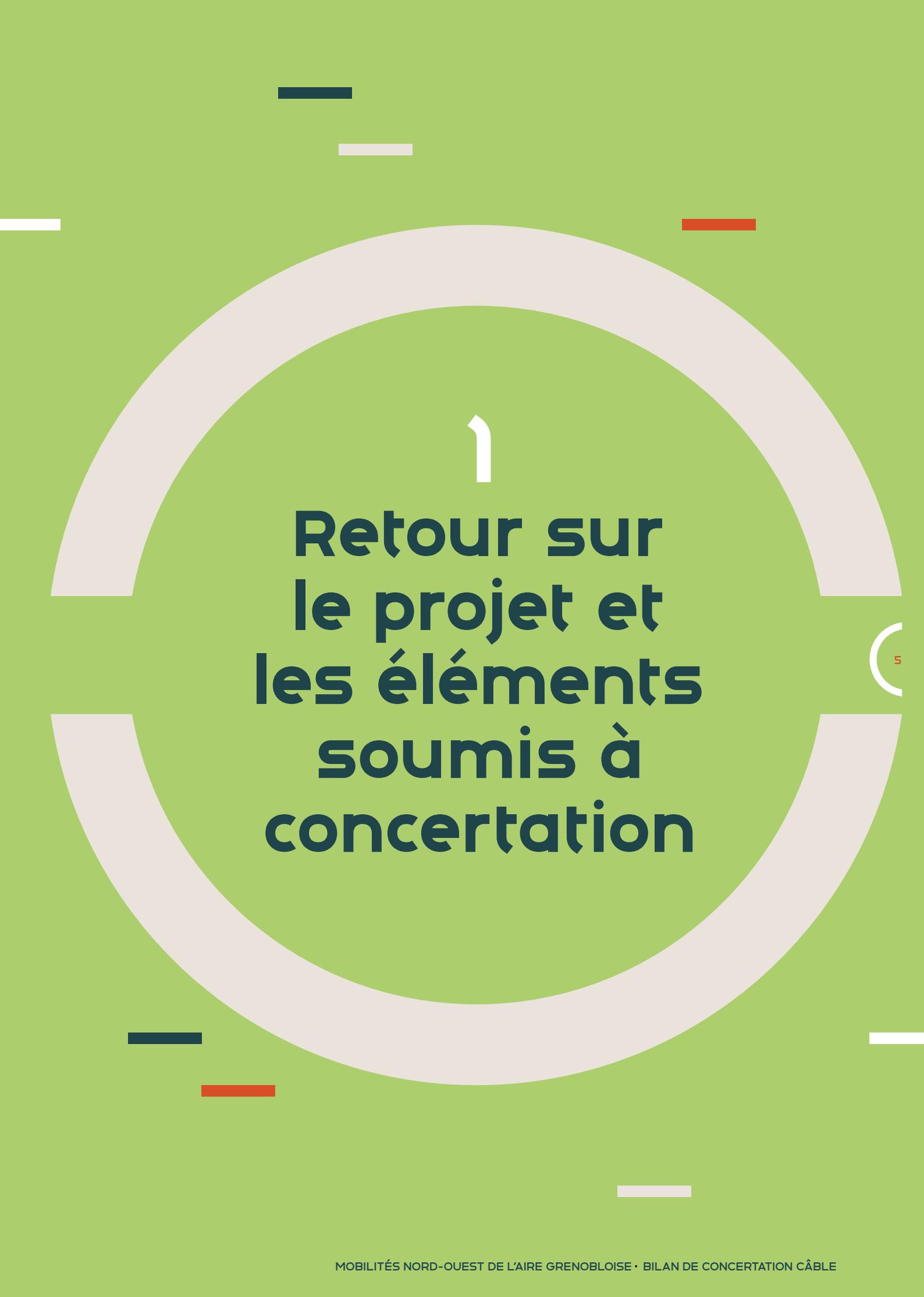




Sommaire

1. Retour sur le projet et les éléments soumis à concertation	5
2. Les outils de concertation et de communication mobilisés	11
3. Synthèse des contributions issues de la concertation	21
A. L'AMÉNAGEMENT ET LA CONFIGURATION DES CABINES	24
B. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI	38
C. L'INTERMODALITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA STATION HÔTEL DE VILLE SAINT-MARTIN-LE-VINOUX	40
D. L'INTERMODALITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA STATION ARGENTIÈRE À SASSENAGE	50
E. L'INTERMODALITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA STATION OXFORD À GRENOBLE	58
F. AUTRES CONTRIBUTIONS DES RÉPONDANTS SUR LES SUJETS NON-SOUMIS À CONCERTATION	72
4. Conclusion et prochaines étapes	80
5. Annexes	82





1

Retour sur le projet et les éléments soumis à concertation

Retour sur le projet et les éléments soumis à concertation

Dans un secteur nord-ouest où les contraintes techniques et géographiques sont importantes, le projet de transport par câble entre Fontaine La Poya et Saint-Martin-le-Vinoux permettra de bénéficier d'un transport fiable, au temps de parcours attractif, accessible à tous (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), et dont la capacité est adaptée aux besoins du secteur.

UN TERRITOIRE EN DÉVELOPPEMENT À FORTES CONTRAINTEs NATURELLES ET URBAINES

Situé entre le Vercors à l'ouest et la Chartreuse à l'est, le long de la confluence du Drac et de l'Isère, le territoire nord-ouest de la métropole grenobloise est caractérisé par la **présence de fortes discontinuités naturelles** (les rivières) **mais aussi urbaines** (les voies ferrées, la RN481, l'autoroute A480, des infrastructures sensibles importantes, des lignes haute et très haute tension,...) en fond de vallée. Ces diverses coupures géographiques contraignent les flux de déplacements et impactent également la performance de l'offre de mobilité.

Aujourd'hui, ce territoire bénéficie d'**une offre de transports collectifs** principalement **organisée en liaisons radiales vers le cœur de l'agglomération** (dont les lignes de tramway A, B et E), laissant peu de possibilités de se déplacer de façon transversale entre les rives de l'Isère et du Drac.

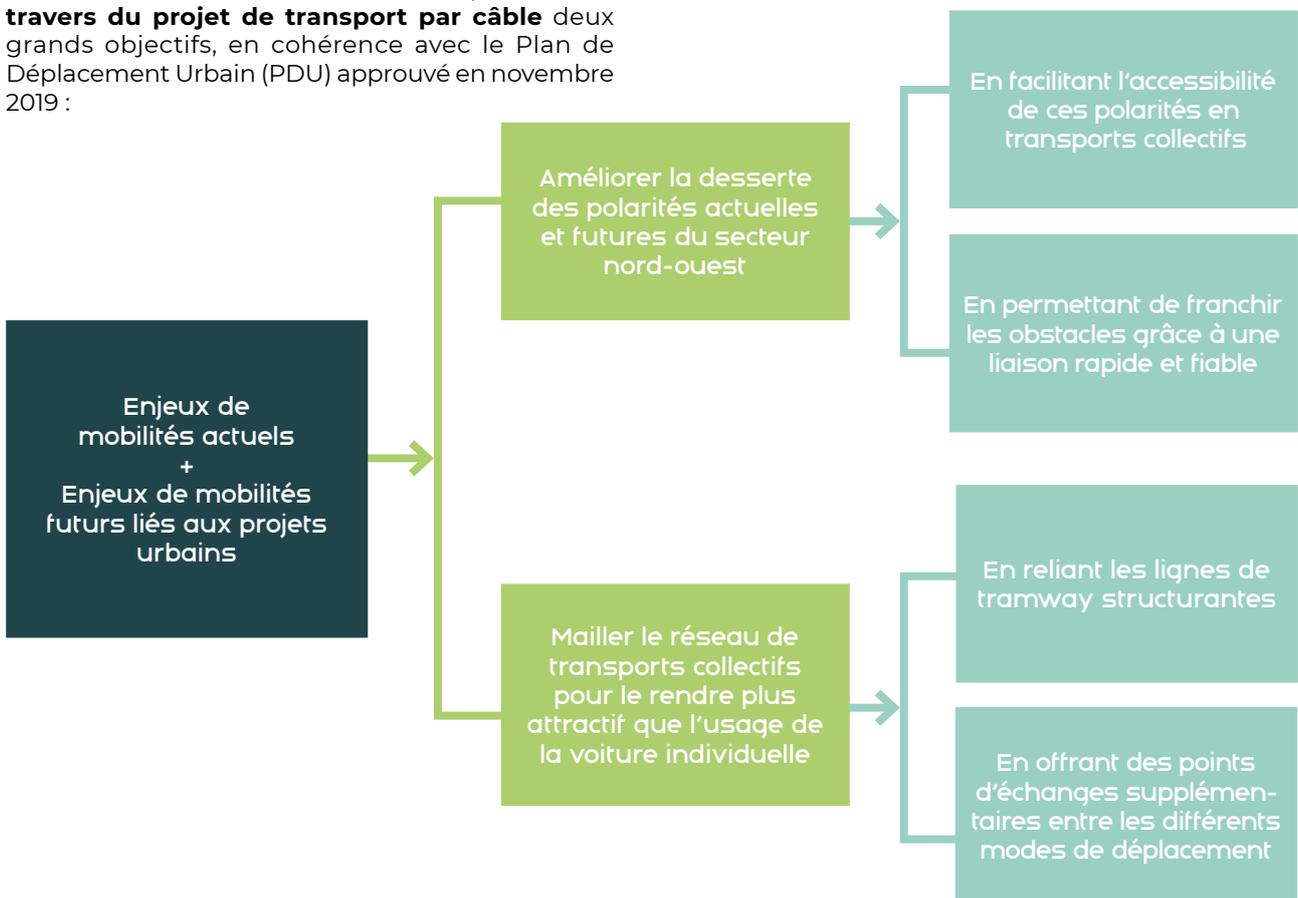
Plusieurs zones d'activités économiques, et un pôle d'emploi et d'enseignement sur la Presqu'île de Grenoble, constituent des pôles générateurs de déplacements importants à l'échelle métropolitaine voire au-delà. Le territoire nord-ouest est également **un territoire de passage**, notamment pour les habitants du Vercors, de la Chartreuse et du Voironnais qui se rendent dans le centre de Grenoble ou à l'est et au sud de l'agglomération. Cela se traduit par **une utilisation très majoritaire de la voiture** pour les déplacements motorisés en interne au secteur et en lien avec les territoires voisins

L'attractivité et le développement du secteur ont conduit à **un accroissement des besoins de déplacements** qui va se prolonger dans le futur.

En effet, **de grands projets d'aménagement** sont en cours de réalisation ou en préparation, tels que le projet urbain de la « Presqu'île », le projet urbain des « Portes du Vercors », le « Parc d'Oxford », ou encore le projet de « l'Esplanade », qui sont tous inscrits au PLUi.

LES OBJECTIFS DU PROJET POUR RÉPONDRE À L'ACCROISSEMENT DES BESOINS DE MOBILITÉ

Pour répondre à la croissance des besoins de mobilités dans le secteur, le SMMAG poursuit **au travers du projet de transport par câble** deux grands objectifs, en cohérence avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en novembre 2019 :



Le projet de transport par câble est inscrit sous l'action 9.8 dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise, approuvé à l'unanimité le 7 novembre 2019 par le SMTC (devenu SMMAG). Il s'agit de l'une des 79 actions inscrites au PDU, dont l'objet est d'apporter une réponse globale et cohérente aux besoins de déplacements actuels et futurs sur l'agglomération, dans le respect des grands objectifs suivants :

- Contribuer à la lutte contre le changement climatique, à la sobriété et à la transition énergétique;

- Améliorer la qualité de l'air et la santé publique;
- Réduire le coût économique global des déplacements;
- Répondre aux besoins spécifiques des publics fragiles et lutter contre le risque de précarité énergétique des ménages;
- Accompagner la structuration multipolaire du territoire métropolitain et l'évolution des déplacements à l'horizon 2030;
- Prendre en compte les interdépendances avec les territoires de la grande région grenobloise.

LE PROJET EN DÉTAIL

Le tracé suivant a été retenu à la suite de la concertation préalable menée en 2015 :



8

- 1 Passage au-dessus de l'allée métropolitaine du projet urbain des Portes du Vercors.
- 2 Connexion entre les stations La Saulée et l'Argentière.
- 3 Traversée du Drac en direction de la Presqu'île qui limite au maximum le nombre de pylônes et le survol des habitations.
- 4 Poursuite du tracé au-dessus de la future rue Horowitz, en préservant le patrimoine arboré de la Presqu'île.
- 5 Franchissement de l'Isère, de la RN 481, et des voies ferrées à proximité du Pont d'Oxford, en préservant les richesses de l'étang Pique-Pierre.



La station de l'Argentière



La station Hôtel-de-Ville



La station Oxford



Il est prévu de mettre en service **la liaison par câble fin 2024**

 =  × 12
Des cabines
de **12 places**

4
communes :
Fontaine, Sassenage,
Grenoble et Saint-Martin-
le-Vinoux


3,5 km de long


23
pylônes


Des **cabines accessibles**
aux PMR et aux vélos


13,5 min
de temps de
trajet total

6
stations :
4 ouvertes et
2 techniques
à la mise en service

Il s'agit d'une
télécabine, c'est-
à-dire un système
permettant le
transport de cabines
sur un câble mis en
mouvement par une
motorisation unique
et centralisée.


Technologie
monocâble
débrayable


Intégré au réseau
du SMMAG et exploité par
l'exploitant du réseau


Une amplitude
de **6 h à 21 h**
à la mise en service

Une capacité
de transport de
**600 personnes /
heure / direction**
à la mise en service
et de 1500 à terme


Une cabine
en station
**toutes les
73 secondes**
à la mise en service

€
Un coût global
d'investissement
de **64,56 M€ HT**


Une fréquentation
estimée à **4 600**
voyageurs à la mise
en service, **7 700**
avec l'ouverture des
2 stations techniques
à terme


Une vitesse moyenne
d'environ **20 km/h**



Le projet est pensé pour être évolutif. Ainsi, les deux stations techniques pourront être ouvertes au public en fonction du besoin de mobilité et des cabines pourront être ajoutées réduisant ainsi la fréquence à une cabine toutes les 29 secondes et augmentant le débit jusqu'à 1500 personnes par heure et par direction.



2

Les outils de concertation et de communication mobilisés

Les outils de concertation et de communication mobilisés

UN DISPOSITIF DE CONCERTATION QUI S'INSÈRE DANS UNE VISION LARGE DE L'ORGANISATION DES MOBILITÉS SUR LE SECTEUR NORD-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

En cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbain (PDU), un travail détaillé sur l'organisation des mobilités dans le secteur nord-ouest de l'agglomération a été engagé. Un cycle de concertation global a ainsi été mis en place, décliné en trois étapes :

- De Février à décembre 2021 concertation sur le « Micro-PDU Nord-Ouest », visant à co-construire une vision globale des mobilités tous modes à horizon 2024-2030;
- du 17 mai au 17 juillet 2021, concertation réglementaire sur l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Fontaine - La Poya, dans le but d'informer et de recueillir les avis et attentes d'une diversité de publics et d'acteurs sur les usages et les services de mobilité liés;
- du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre 2021, concertation sur le projet de liaison par câble, visant à informer et recueillir les observations, avis, et propositions sur le projet, notamment sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sur la configuration des cabines et sur l'aménagement des espaces publics autour des stations.



UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Une concertation préalable réglementaire sur le projet a été menée par Grenoble-Alpes Métropole du 5 octobre au 13 novembre 2015 au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme (dans sa rédaction de 2015). Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du conseil métropolitain du 29 janvier 2016. Dans l'objectif de poursuivre la concertation tout au long du projet, le SMMAG a souhaité organiser une nouvelle étape de concertation. Au vu des enjeux du projet, des évolutions législatives et notamment des dispositions de la Loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 soumettant à concertation préalable les procédures de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme soumises à évaluation environnementale, cette concertation a été réalisée du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre 2021, au titre de l'article L103-2 1° du code de l'urbanisme.

Les objectifs et modalités de cette concertation ont été précisés dans la délibération¹ du Comité syndical du SMMAG du 24 juin 2021 : permettre au public d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective, et de s'approprier ces informations, de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions, et d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions.

Les contributions des citoyens étaient principalement attendues sur les thèmes suivants :

- La **mise en compatibilité du PLUi** avec le projet de transport par câble pour assurer la cohérence entre le projet et le règlement écrit et graphique du PLUi (qui délimite les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières et fixe les règles générales d'urbanisation et d'utilisation des sols).
- La **configuration intérieure des cabines** basées sur deux modèles de cabines au choix retenus par le SMMAG.
- L'**aménagement des espaces publics et de l'intermodalité** autour des stations Argentière, Oxford et Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville.

Conformément aux engagements pris par le SMMAG dans sa délibération du comité syndical du 24 juin 2021², un forum et trois ateliers ont été organisés, pour la participation du public :

- un forum grand public le 6 octobre de 18h à 20h30.
- trois ateliers-visites, le 16 novembre de 18h30 à 20h30, 18 novembre de 18h30 à 20h30 et 25 novembre de 11h30 à 13h30.

Les modalités ont donc été intégralement respectées par le SMMAG. Une réunion d'information supplémentaire à destination des habitants de la Presqu'île a par ailleurs été organisée le 25 novembre.

En raison des contraintes sanitaires, les modalités de participation du public ont dû être adaptées aux mesures et jauges que permettaient les salles, limitant de facto le nombre de participants, et nécessitant une répartition en sous-groupes.

L'ensemble des modalités de concertation et de communication, ainsi que les moyens d'expression et de participation du public mis en place sont décrits ci-après.

¹ Compte-rendu-du-24-juin.pdf (smmag.fr)

² Compte-rendu-du-24-juin.pdf (smmag.fr)

LES MOYENS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

Des pages internet

Plusieurs pages internet dédiées à la concertation portant sur le projet de transport par câble ont été créées :

○ www.mobilites-nord-ouest.fr : **Plateforme participative du SMMAG**, cette page constitue à la fois un espace de ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux, un fil d'actualité de la démarche mais également un espace centralisant l'ensemble des supports et des livrables de la démarche de concertation.

○ www.smmag.fr/investir-pour-lavenir/projet-de-transport-par-cable/#le-projet-de-transport-par-cable-en-chiffres-4 :

Cette **page internet du SMMAG** constitue également un espace de ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux ; elle centralise aussi le cahier de consultation et sa synthèse, ainsi que le bilan de la concertation de 2015.

○ www.grenoblealpesmetropole.fr/91-metrocable.htm : Cette **page de Grenoble-Alpes Métropole** constitue un espace de ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux, également espace de communication.

○ www.participation.lametro.fr/consultation/projet-de-liaison-par-cable-t1/presentation/presentation : **Plateforme participative de Grenoble-Alpes Métropole**, cette page constitue un relai vers la plateforme participative du SMMAG.

Les quatre communes concernées ont également relayé les informations de la concertation sur leurs sites internet.

Un dossier de concertation

Un dossier de concertation a permis aux citoyens de découvrir toutes les facettes du projet et les informations relatives à la concertation.

Le dossier de concertation, de 43 pages, a permis de présenter :

- le dispositif de concertation et ses modalités
- le contexte du projet
- le projet en détail
- les bénéficiaires, les coûts, les maîtres d'ouvrages et le calendrier

Le dossier de concertation a été mis à disposition de tous :

- Dans les mairies des communes concernées par le projet
- Au Siège du SMMAG, 3 rue Malakoff, Grenoble, ainsi que les panneaux d'exposition et une des maquettes suite à la concertation, sur les mois de décembre 2021 et janvier 2022 (voir photo)
- En ligne sur : www.mobilites-nord-ouest.fr et sur le site smmag.fr

Une synthèse du cahier de concertation a également été mise à disposition des participants via tous les supports et dans tous les lieux présentés ci-dessus, ainsi que lors du forum de lancement, des ateliers-visite et de la réunion d'information.





Espace d'exposition au siège du SMMAG

Un film

Un mini film a été réalisé afin de présenter le projet transport par câble.

Il a été projeté lors du forum de lancement du 6 octobre 2021 et de la réunion d'information aux habitants de la Presqu'île du 25 novembre 2021.

Articles de presse

La concertation a été annoncée dans le dossier de presse «Rentrée des Mobilités» du 14 septembre 2021 du SMMAG.

Des annonces officielles ont été réalisées par le SMMAG dans les médias suivants :

- Diffusion de l'avis de concertation dans les annonces légales dans le *Dauphiné Libéré* du 15 septembre 2021 ;
- Diffusion de l'avis de concertation dans les annonces légales du site Placegre.net le 14 septembre 2021

Par ailleurs, la concertation a été relayée dans plusieurs journaux municipaux dont « *Fontaine Rive Gauche* », « *Sassenage en pages* » et « *Saint-Martin-le-Vinoux, Naturellement Chartreuse* ».

Enfin, la concertation sur le projet de transport par câble a fait l'objet d'une douzaine d'articles dans la presse locale (5 dans le *Dauphiné Libéré*, 1 sur le site « *Place Grenet* », 5 sur le site « *Actu Grenoble* ») mais aussi nationale (*Le Moniteur*, 12 novembre 2021)

Des reportages télévisés ont été réalisés, par France 3 Alpes le 11 octobre 2021, et par Télégrenoble le 29 octobre 2021 et le 29 novembre 2021.

Affiches, tracts et flyers

Des affiches ont été installées sur les panneaux d'affichage des mairies des communes concernées par le projet, ainsi que sur certains panneaux d'affichages communaux. Des flyers ont été distribués par le SMMAG lors de l'intervention de la brigade de messagers le 21 octobre, lors des ateliers-visites, des réunions publiques.

16

TRANSPORT PAR
CÂBLE
PROJET

Concertation du 1^{er} octobre
au 1^{er} décembre 2021

**Forum de
lancement**
6 octobre 2021
de 18h30 à 21h
Salle Edmond Vigne
23 rue des Alpes – Fontaine

**OUVERTES
À TOUTES
ET TOUS**

**Ateliers
participatifs**

Mercredi 16 nov. de 18h30 à 20h30	Jeudi 18 nov. de 18h30 à 20h30	Jeudi 25 nov. de 11h30 à 13h30
Maison des Mois 47 Av. Général Leclerc - Saint-Martin-le-Vinoux sur inscription libre	salle XXX XXXX - Sassenage sur inscription libre	salle XXX XXXX - Grenoble Sur invitation

mobilités NORD-OUEST SMMAG
VILLE DE FONTAINE
GRENOBLE LA
MÉTROPOLITAIN

TRANSPORT PAR
CÂBLE
PROJET

Concertation du 1^{er} octobre
au 1^{er} décembre 2021

**Atelier
participatif**

**Jeudi 25 nov.
de 11h30 à 13h30**
salle XXX
XXXX - Grenoble

**OUVERTES
À TOUTES
ET TOUS**
Sur invitation

mobilités NORD-OUEST SMMAG
VILLE DE FONTAINE
GRENOBLE LA
MÉTROPOLITAIN

Réseaux sociaux

La communication sur le projet de transport par câble a pu s'appuyer sur les pages Facebook de M-Mobilités Aire Grenobloise, des villes de Fontaine, Sassenage, St-Martin-Le-Vinoux, et de la Métropole de Grenoble. La presse locale a également relayé l'information sur les pages Facebook du *Dauphiné Libéré* Grenoble et Sud-Isère.

Ces pages **Facebook** ont été utilisées afin :

- d'annoncer la tenue des temps de concertation : forum de lancement et ateliers-visites
- de communiquer sur le projet en lui-même, en partageant les éléments d'information et le lien vers la plateforme participative en ligne

Entre septembre et novembre 2021, 14 publications ont été réalisées sur les pages Facebook, aux dates suivantes :

- Le 29 septembre sur **Ville de Fontaine**
37 réactions, 5 commentaires, 19 partages
- Le 1^{er} octobre sur **M-Mobilités Aire Grenobloise**
5 likes, 1 partage
- Le 1^{er} octobre sur **Ville de Sassenage**
23 likes, 26 commentaires, 24 partages
- Le 5 octobre sur **Ville de Sassenage**
9 likes, 4 commentaires, 7 partages
- Le 5 octobre sur **Le Dauphiné Libéré Grenoble et Sud-Isère** - 55 réactions, 20 commentaires, 30 partages
- Le 6 octobre sur **M-Mobilités Aire Grenobloise**
22 likes, 1 commentaire, 11 partages
- Le 13 octobre sur **Ville de Fontaine**
34 réactions, 1 commentaire, 14 partages
- Le 14 octobre sur **Métropole de Grenoble**
135 réactions, 26 commentaires, 59 partages
- Le 22 octobre sur **Le Dauphiné Libéré Grenoble et Sud-Isère** - 31 réactions, 33 commentaires, 12 partages

- Le 2 novembre sur **M-Mobilités Aire Grenobloise** – 3 likes, 1 partage
- Le 2 novembre sur **Ville de St Martin le Vinoux**
5 likes, 3 partages
- Le 5 novembre sur **Ville de Sassenage**
6 likes, 1 commentaire, 10 partages
- Le 12 novembre sur **Ville de Fontaine**
8 likes, 1 partage
- Le 30 novembre sur **Le Dauphiné Libéré Grenoble et Sud-Isère** - 17 réactions, 3 partages

Elles ont permis de susciter près de **702 interactions** (réactions, partages, commentaires)

De plus, le **LinkedIn M'Pro – Un service de M** a posté plusieurs publications annonçant la concertation sur le transport par câble :

- Le 1^{er} octobre, sur le lancement de la concertation
- Le 6 octobre, sur la tenue du Forum de lancement de la concertation
- Le 2 novembre, sur la tenue de l'atelier participatif Hôtel de Ville à St-Martin-Le-Vinoux

L'Instagram M – Mobilités Aire Grenobloise a été également mobilisé.



LES MOYENS D'EXPRESSION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Cette partie vise à présenter les outils de la concertation mis en œuvre par le SMMAG du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre 2021. Les comptes-rendus sont disponibles en annexe de ce bilan de concertation.



Participants au forum de lancement parcourant l'exposition de kakemonos



Prototype de cabine grandeur nature à l'extérieur de la salle Edmond Vigne

Le forum de lancement

Le forum de lancement organisé le 6 octobre 2021 de 18h à 21h dans la salle Edmond Vigne de Fontaine a permis de présenter le projet de transport par câble et la démarche de concertation, et de recueillir les impressions, avis et contributions d'**une centaine de participants**. Plusieurs temps forts ont rythmé la soirée de lancement :

- Au début et à la fin de la réunion publique, *des stands participatifs* avaient pour vocation de permettre l'expression des participants sur le projet et en particulier sur la configuration des cabines puisqu'ils ont été invités à découvrir un prototype de cabine en taille-réelle, accompagné de panneaux explicatifs et interactifs
- Une exposition composée de 9 panneaux explicatifs a permis à chacun de prendre davantage connaissance du projet (historique, justification du tracé, visuels des stations, mise en compatibilité du PLUi) et des enjeux relatifs aux espaces publics autour des stations et de l'intermodalité.
- Franck LONGO, Maire de Fontaine, Luc FORESTIER, Conseiller délégué aux transports et mobilités douces de Fontaine et Laurent THOVISTE, Conseiller délégué en charge de la participation citoyenne au SMMAG et Adjoint au Maire de Fontaine, accompagnés par les services du SMMAG, ont échangés avec les participants en plénière.

Plateforme numérique

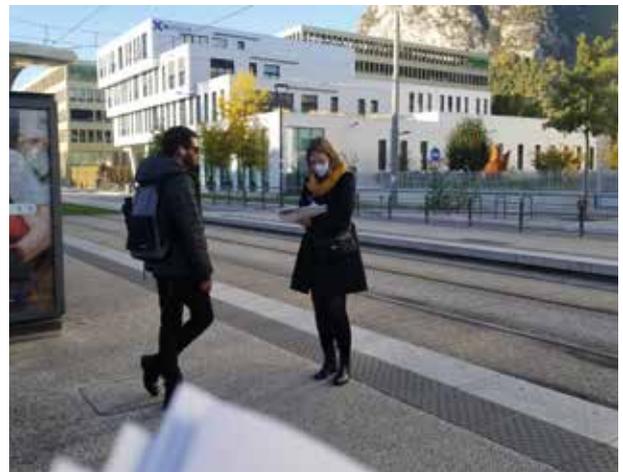
Le public a été invité à s'exprimer sur la plateforme numérique participative du SMMAG depuis www.mobilites-nord-ouest.fr. Un espace spécifique était proposé pour le projet de transport par câble. Cet espace présentait le projet et permettait aux internautes de s'exprimer via un formulaire en ligne. Plusieurs onglets ont alimenté la réflexion des participants par leur contenu explicatif et leur ont ouvert la possibilité de contribuer :

- Présentation du projet
- Aménagement des cabines
- Espaces publics station Argentière
- Espaces publics station Oxford
- Espaces publics station Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville
- Mise en compatibilité du PLUi

Les brigades de messagers

Le jeudi 21 octobre 2021, de 12h à 14h et de 16h à 18h, trois messagères ont été à la rencontre de **81 usagers** de la station Oxford, Place de la Résistance (Grenoble), afin d'échanger avec les citoyens et en particulier :

- Présenter le projet de transport par câble développé par le SMMAG, et la démarche de concertation ;
- Recueillir leurs avis sur le projet, leurs besoins et attentes sur l'aménagement des cabines de la future station de transport par câble, de l'intermodalité et des espaces publics autour de la station.



Usager de l'arrêt de tramway d'Oxford questionné par une messagère de la brigade

Les courriers

La possibilité était laissée au public d'adresser au Président du SMMAG un courrier pour faire part de leurs avis.

3 courriers ont été reçus, de la part de :

- **AFM Téléthon / Contribution APF**
reçu le 16 novembre 2021
- **Riverains du Lotissement des Charmettes**
reçu le 16 novembre 2021
- **Métropole de Grenoble sur la mise en compatibilité du PLUi**
reçu le 17 novembre 2021

Les registres

Des registres libres de contribution étaient disponibles durant toute la démarche et pour l'ensemble des citoyens en mairie de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux ainsi qu'au siège du SMMAG. **18 contributions** ont été rédigées dans les registres (2 à Fontaine, 16 à Sassenage dont 1 rédigée par le Collectif Métrocâble).

Trois ateliers-visites sur les espaces publics et l'intermodalité autour de la station

Les secteurs Hôtel de Ville, Argentière et Oxford ont chacun fait l'objet d'une balade participative autour du site d'implantation des futures stations pour échanger sur les points d'améliorations et les dysfonctionnements des espaces publics et de l'intermodalité, suivie d'un temps de présentation des enjeux par le SMMAG en salle. Au total, **près de 70 participants** dont des usagers, des associatifs, des professionnels et des élus ont pu contribuer à travers leurs carnets de balade respectifs, les temps de dialogue en salle et l'atelier maquette destiné à recueillir et identifier des propositions concrètes pour l'avenir. Au regard des contraintes sanitaires les jauges d'occupation des salles ont nécessité des inscriptions préalables.



Participants à l'atelier-visite d'Oxford, situés dans l'allée Rose Valland



Participants à l'atelier-visite de Saint-Martin-le-Vinoux



Aperçu de la salle d'atelier participatif dans les locaux de MTag

Une réunion publique d'information pour les habitants de la Presqu'île de Grenoble

Une réunion d'information pour les habitants de la Presqu'île s'est tenue à Oxford le 25 novembre, de 18h à 20h, dans la Salle de quartier Cambridge, à Grenoble avec la présence de Laurent Thoviste, conseiller délégué en charge de la participation citoyenne au SMMAG, Sylvain Laval, Président du SMMAG, Olivier Bertrand, adjoint du secteur 1 de la Ville de Grenoble. **16 participants** dont 1 élue, Amel Zenati, Conseillère municipale déléguée Transition numérique et Stratégie de la donnée, ont répondu présents. Ce temps d'échanges, en complémentarité avec les différents ateliers-visites avait pour objectif de :

- Présenter le projet de transport par câble, et rappeler la démarche de concertation ;
- Présenter la station de transport par câble Oxford ;
- Répondre aux questions des participants et recueillir leurs contributions sur l'aménagement des espaces publics et l'intermodalité aux abords de la station Oxford.



Participants à la réunion d'information de la Presqu'île de Grenoble



3

Synthèse des contributions issues de la concertation

Synthèse des contributions issues de la concertation

PRÉAMBULE SUR LA MÉTHODE D'ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

Il convient ici de préciser que **cette concertation réglementaire** a cherché à **faire émerger la plus grande diversité possible d'expressions, à organiser le recueil des avis et à tracer les débats**. Comme de nombreuses démarches d'implication des citoyens, celle-ci s'est appliquée à expliquer le projet et son état d'avancement, à susciter l'implication des participants et à faire émerger leurs expressions, avis, souhaits d'usages. La combinaison de différents outils de participation (mise à disposition de registres de concertation, plateforme numérique, brigades de messagers, ateliers) a permis à des profils variés de contribuer, ce qui permet de légitimer les apports de ce bilan de la concertation.

L'intégralité des supports comprenant les expressions des participants a été réunie et compilée.

Sur ce point, il est à noter que **la nature des contributions varie selon que le contributeur ait pu profiter ou non d'un temps d'échanges**.

Sur la plateforme web, le contributeur a été invité à répondre à questionnaire avec questions ouvertes et fermées.

A l'inverse, les expressions issues du forum de lancement et des 3 ateliers-visites sont des expressions collectives, le travail de facilitation ayant permis une mise en débat des avis divers des participants. Ce passage du « Je » au « Nous », complété d'une médiation du projet, donne des résultats qui diffèrent par nature de ceux des registres de concertation ou de la plateforme numérique, qui sont issus des contributions individuelles.

Ainsi, ces éléments sont partagés dans l'intention de restituer cette concertation au plus près de sa réalité, objective et sensible.

Lexique des termes employés en fonction des dispositifs de concertation et du nombre de personnes évoquées

Contributeurs : ayant envoyé un courrier ou contribué individuellement aux registres

Répondants : répondants au questionnaire de la plateforme numérique

Participants : participants aux différents dispositifs (réunions publiques, ateliers-visites... etc.)

Quelques : moins de 10 personnes

Plusieurs : 10 à 20 personnes

Beaucoup : plus de 20 personnes

ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION

	Nombre de personnes présentes	Nombre de contributions
Plateforme numérique	-	284
Courriers et registres papier	-	3 courriers (+ 1 fois le même mais à deux dates différentes : les 18 et 19 novembre) 18 contributions dans les registres (2 à Fontaine, 16 à Sassenage)
Forum de lancement du 6 octobre	122	-
Brigades de messagers	81	-
Atelier 1 Hôtel de Ville du 10 novembre à Saint-Martin-le-Vinoux	25	-
Atelier 2 Argentière du 18 novembre à Sassenage	25	-
Atelier 3 Oxford du 25 novembre à Grenoble	15	-
Réunion publique d'informations (Cambridge) du 25 novembre à Grenoble	16	-
TOTAL	284	305

A- L'aménagement et la configuration des cabines

Avis des répondants et participants sur la disposition des sièges

La majorité des répondants à la plateforme numérique et des participants du forum de lancement qui s'est tenu à Fontaine le 6 octobre 2021 **préfèrent la disposition 3 sièges de chaque côté en quinconce.**

161 contributions à la plateforme numérique

Au Forum

12 participants la trouvent adaptée

3 participants la trouvent moyennement adaptée

1 participant la trouve non-adaptée

5 sièges d'un côté et 1 de l'autre



3 sièges de chaque côté en quinconce

94 contributions à la plateforme numérique

Au Forum

10 participants la trouvent adaptée

2 participants la trouvent non-adaptée

Sans opinion : 29

Remarques et propositions des répondants et participants :

3 sièges de chaque côté en quinconce :

Parmi les contributions des répondants au questionnaire et des participants s'étant exprimés sur cette disposition des sièges, plusieurs arguments ont été avancés pour justifier leur choix.

o Une cabine plus conviviale et plus pratique pour les trajets de groupes (ou familles nombreuses)

Beaucoup de répondants ont souligné le caractère **plus convivial et chaleureux** de cette disposition de cabine, permettant des **interactions entre les usagers** (regards, échanges).

Pour les groupes et familles nombreuses, la configuration apparaît plus pratique et rassurante (les enfants sont assis, les adultes debout).

Néanmoins, un répondant souligne que l'appui fessier devrait être adapté à tous et toutes les tailles, pas seulement à la carrure «standard» d'un homme de 1m80.

o Une cabine plus aérée et qui répond aux exigences de distanciation sociale

Quelques répondants soulignent le caractère plus aéré de la cabine, et **la moindre promiscuité** entre usagers, même en cas d'affluence importante. Elle permettrait de **respecter davantage la distanciation sociale**, les usagers peuvent s'éloigner les uns des autres tout en ayant la possibilité de **conserver une position confortable**. Cette configuration s'éloigne de l'effet « transport de masse », ce qui se révèle plus agréable pour les répondants.

o Un design permettant une meilleure répartition des charges

Plusieurs répondants apprécient le **caractère équilibré de cette cabine** : les charges seront mieux réparties grâce à la symétrie de la cabine, en design et en poids.

o Une bonne accessibilité des PMR³ et un transport de vélos, poussettes et trottinettes adapté

Quelques répondants estiment que cette configuration de cabine offre **plus d'espace pour la circulation des PMR**, qui se sentiraient ainsi moins exclus grâce à la disposition des sièges.

Cette configuration pourrait aussi permettre aux parents de s'asseoir à côté de leurs poussettes.



3 sièges de chaque côté en quinconce

En revanche, une nuance est apportée par d'autres répondants, qui estiment la présence de vélos gênante, car elle condamnerait 3 places. Ils auraient souhaité une simulation du remplissage de la cabine avec 12 personnes, dont vélo et fauteuils roulants, pour s'apercevoir de la réelle adéquation de la cabine aux enjeux d'accessibilité.

o L'esthétique de la cabine et la vue sur le paysage environnant

Quelques répondants ont préféré cette cabine pour son aspect **esthétique et moderne**. La disposition des sièges en quinconce permettrait également de choisir **la vue sur le paysage** qu'ils souhaitent observer, et de s'installer dans **le sens de la marche** s'ils le préfèrent.

Un répondant remarque néanmoins que les couleurs choisies pour l'illustration de la disposition des sièges sont différenciées, cela influence donc le choix car la configuration 3 sièges en quinconce est présentée avec une couleur plus attrayante.

³ Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Avis des participants à la suite du test du prototype de cabine

A l'occasion du Forum de Lancement, les participants ont pu découvrir un modèle de cabine avec cette disposition des sièges, grandeur nature, et l'essayer. Ils ont fait remonter plusieurs éléments.



Vues extérieure et intérieure du prototype de cabine à visiter en extérieur de la salle du forum de lancement

26

o Le confort de la cabine

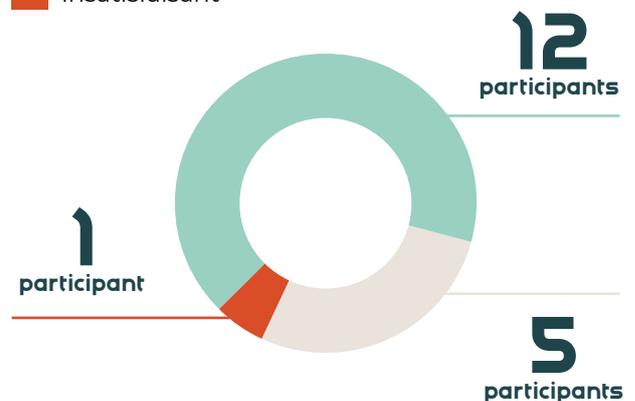
La disposition des sièges...

- Permet d'adopter une position confortable
- Ne permet pas d'adopter une position confortable



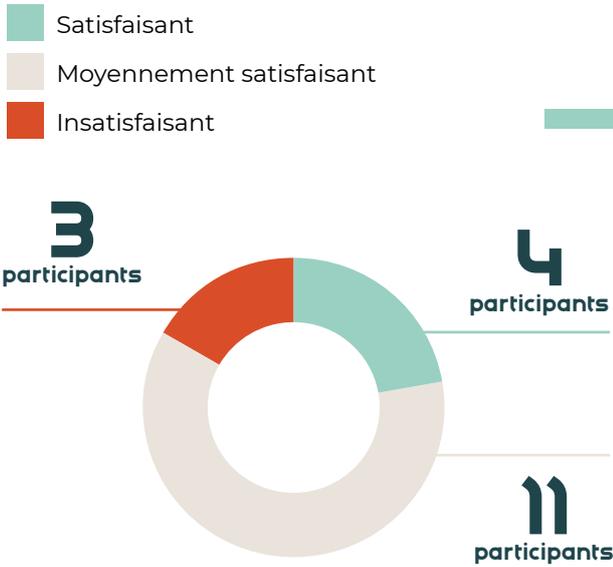
Le confort de la cabine en position assise est...

- Satisfaisant
- Moyennement satisfaisant
- Insatisfaisant



>>>> Quelques participants souhaiteraient la création d'accoudoirs entre les sièges.

Le confort de de la cabine en position debout est...



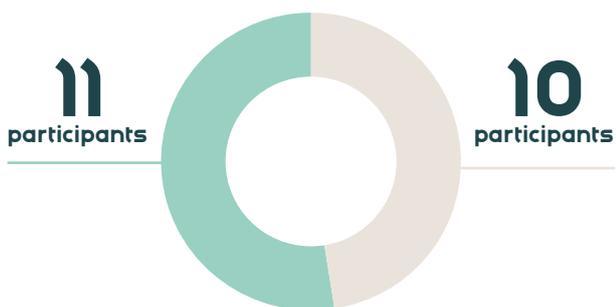
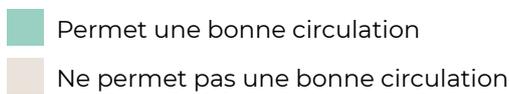
>>>> Les participants ont proposé l'installation de grandes barres de maintien (sur la hauteur de la cabine) ou de poignées, toutes deux colorées et bien visibles (contrastées), à installer au plafond et au fond de la cabine pour plus d'équilibre. Les participants craignent que la position debout soit instable, à l'instar du Tramway.



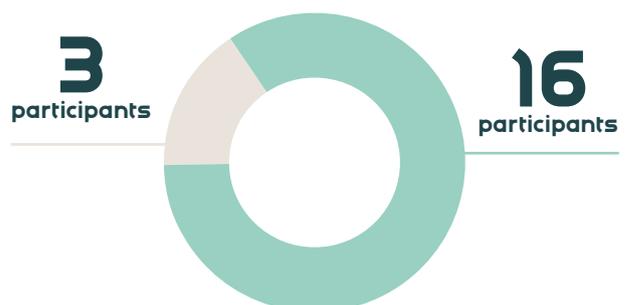
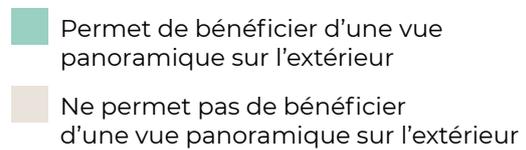
o La disposition des sièges

L'un des points sensibles de la cabine demeure la circulation à l'intérieur de celle-ci, pour laquelle les avis divergent.

La disposition des sièges...



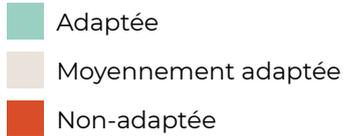
La disposition des sièges...





o L'accessibilité de la cabine

L'accessibilité de la cabine aux PMR est...



>>>> Les membres de la Commission Métropolitaine d'accessibilité⁴, présents lors de l'événement, ont émis un certain nombre de remarques.

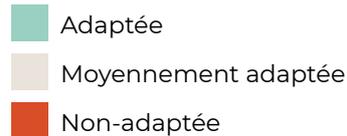
En effet, après avoir essayé la cabine, les membres de la Commission accessibilité ont confirmé le constat préalablement établi par les participants. Ils proposent plusieurs aménagements pour y répondre : l'installation d'un miroir à l'intérieur de la cabine afin de faciliter les manœuvres, et une bande de guidage. Pour les personnes souffrant de déficience visuelle, un signal lumineux et sonore quand les portes s'ouvrent et se ferment paraît nécessaire, de même qu'une signalétique visible et contrastée à l'entrée de la cabine et au sol.

⁴ Commission créée par délibération du conseil métropolitain du 16 décembre 2016 : une instance de concertation et d'échanges avec les associations ou organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicap, les associations ou organismes représentant les personnes âgées, les représentants des acteurs économiques, les représentants des usagers de la ville, les associations et unions d'habitants, et plus largement, le public métropolitain.



o L'accessibilité de la cabine

L'accessibilité de la cabine aux vélos est...



>>>> Les participants avancent que **les vélos réduisent considérablement la capacité d'accueil** dans la cabine, il faudrait réduire l'accessibilité à un vélo par cabine, ou communiquer de sorte à dire que les vélos sont tolérés plutôt qu'autorisés pour éviter qu'ils ne soient pas trop nombreux.



5 sièges d'un côté et 1 de l'autre

5 sièges d'un côté et 1 de l'autre :

Parmi les répondants et participants s'étant exprimés sur cette disposition des sièges, plusieurs arguments ont été avancés pour justifier leur choix.

o Une meilleure accessibilité des PMR et un transport de vélos, poussettes et trottinettes facilité

La quasi-majorité des répondants a choisi cette configuration de cabine pour **son caractère accessible**, elle offre plus d'espace. Selon les participants, cette disposition permettrait une meilleure répartition de l'espace, avec des gens debout d'un côté, et assis de l'autre.

Dans cette disposition, la cabine est plus accessible aux PMR, qui peuvent circuler plus facilement sans devoir se positionner au « fond » de la cabine, comme dans la première configuration.

Elle permet aussi **un embarquement plus facile et fonctionnel des vélos et poussettes**, tout en provoquant moins de gêne pour le confort des usagers assis.

Ainsi, cette disposition des sièges pourrait **faciliter le transport de tous**, assurant **une meilleure cohabitation entre modes**.

o Une meilleure circulation intra-cabine

La disposition des sièges apparaît aux yeux de plusieurs répondants plus pratique pour circuler dans la cabine, et ce même en cas de forte affluence.

Cela est permis grâce au caractère plus aéré de la cabine, qui offre plus d'espace libre. Cette version permettrait d'optimiser le nombre de passagers transportés, et de favoriser la position debout.

o Un trajet plus agréable

Pour quelques répondants, cette disposition des sièges permettrait à une majorité d'usagers de circuler dans le sens de marche de la cabine, et d'offrir une meilleure vue sur les paysages environnants.

Remarques communes aux deux modèles de cabine

Un participant s'interroge sur la **possibilité d'embarquer son vélo dans la cabine** quelle que soit sa disposition. Il établit le constat que beaucoup de cyclistes risquent d'emprunter ces cabines, et se demande s'il est possible d'en faire rentrer plusieurs⁵.

A contrario, indépendamment du design choisi, un répondant estime que **les vélos ne devraient pas être admis dans les cabines**, car ils peuvent déjà jouir d'une facilité et d'une rapidité de déplacement. Un autre répondant estime que l'embarcation de vélo est purement marketing, car impossible en cas de présence d'autres usagers.

Plusieurs participants ajoutent que **les deux dispositions des sièges ne permettent pas le stockage de deux vélos**, car les autoriser à deux dans une cabine réduirait la circulation des autres usagers.

Selon eux, la priorité devrait être portée sur **l'accessibilité des cabines aux PMR**. En outre, un des participants ne souhaite pour sa part ni l'une ni l'autre des **deux dispositions** car **elles ne permettent pas une bonne accessibilité aux PMR**.

A ce propos, plusieurs remarques ont émergé de la part de membres de l'APF France Handicap et AFM-Téléthon (courriers), et de participants. **Les deux configurations de sièges proposées semblent problématiques pour les personnes en fauteuil roulant** (encombrement, montée, retournement, descente). La cohabitation piétons/PMR leur apparaît ainsi peu envisageable. Les participants estiment que les fauteuils occuperaient une place importante à l'intérieur de la cabine, pouvant entraîner un conflit d'usage. Ainsi, la personne à mobilité réduite (PMR) devrait être seule dans la cabine. Pour y remédier, une disposition acceptable serait celle de **trois sièges au fond de la cabine, face à la porte**.

D'autre part, **le caractère amovible des sièges** leur apparaît essentiel (retournement, aisance), et ce malgré la bonne largeur de la cabine. Ils proposent, afin de répondre à l'enjeu de sécurité évoqué par le SMMAG pour justifier ces sièges inamovibles, **un système de détection pondérale, déclenchant un signal sonore et inhibant le démarrage**.

Pour un participant, le modèle *3 sièges en quinconce* apparaît **plus adapté pour les piétons**, et le modèle *5 sièges d'un côté et un de l'autre* plus **adapté pour les cycles**.

De fait, un répondant et un participant proposent **d'aménager une cabine sur deux de chaque type**, afin de s'adapter aux usagers présents : cyclistes, PMR, piétons, poussettes, etc. Un autre participant estime la disposition des sièges peu importante.

⁵ NB : Chaque cabine pourra accueillir 2 vélos

Avis des répondants et participants sur les couleurs de la cabine

La **version Sobriété** est la couleur préférée en majorité par 167 des **répondants à la plateforme numérique** tandis que la version Tram est celle sélectionnée par **les participants au forum de lancement**.



Version Sobriété

167
contributions
à la plateforme
numérique

3
contributions
au forum de
lancement

Version Chrono



5
contributions
au forum de
lancement

31
contributions
à la plateforme
numérique



Version Tram

9
contributions
au forum de
lancement

72
contributions
à la plateforme
numérique

Sans opinion : 16

Remarques et propositions des participants :

Pour une **meilleure visibilité pour les personnes mal-voyantes**, quelques participants souhaitent que le **montant des portes soit également coloré**, afin de **créer un contraste**.

Un répondant propose quant à lui **d'adapter l'habillage des cabines en fonction des évènements** sur le territoire de la Métropole.

Avis des répondants et participants sur la teinte du sol de la cabine

La **teinte de sol foncée** est préférée par les répondants à la plateforme tandis que c'est **l'intermédiaire** qui emporte l'adhésion des participants au forum de lancement.

95
contributions
à la plateforme
numérique

Sans opinion : 20



4
contributions
au forum de
lancement



7
contributions
au forum de
lancement

130
contributions
à la plateforme
numérique

40
contributions
à la plateforme
numérique



6
contributions
au forum de
lancement

Remarques et propositions des participants :

Les associations APF et AFM-Téléthon ont établi quelques préconisations pour **un accès facilité aux PMR**, et relèvent notamment **l'importance d'adopter des couleurs contrastées** pour :

- La **visibilité du seuil entre la cabine et le sol de la station** (clair-foncé-clair ou foncé-clair-foncé)
- Le **repérage des sièges** (couleur différente du sol)

Ces points de vigilance ont également été soulignés par quelques participants membres de la Commission Accessibilité et présents au forum de lancement.

Avis des répondants et participants sur le revêtement des sièges

Le revêtement des **sièges en bois** est préféré par les répondants à la plateforme tandis que celui en **textile** emporte l'adhésion des participants au forum de lancement.

Parmi les participants, quelques-uns estiment que le revêtement textile serait plus confortable.

D'autre part, des participants ont privilégié le revêtement en bois lamellé pour des questions d'esthétique et d'hygiène, mais aussi d'accessibilité (contraste plus visible pour les personnes mal-voyantes). Néanmoins, un répondant souligne que le revêtement bois installé sur les assises des arrêts de bus et de Tramway à Grenoble a été vandalisé. Il estime qu'**un revêtement anti-vandalisme** serait plus approprié. Il faut également privilégier la **durabilité** et l'**entretien** (le nettoyage) du revêtement choisi.

170
contributions
à la plateforme
numérique



Bois

10
contributions
au forum de
lancement

88
contributions
à la plateforme
numérique



Textile

13
contributions
au forum de
lancement

Sans opinion : **29**

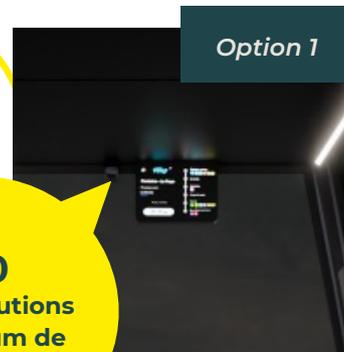
Avis des répondants et participants sur le positionnement de l'écran

L'option 1 du positionnement de l'écran est majoritairement préférée par les répondants de la plateforme en ligne et les participants au forum de lancement.

159
contributions
de la plateforme
numérique

10
contributions
au forum de
lancement

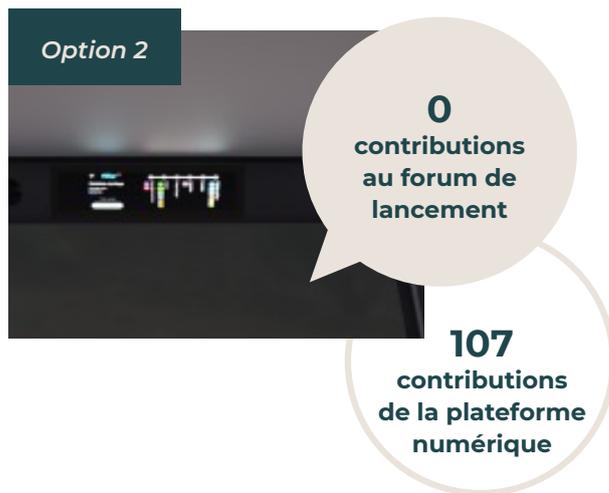
Option 1



Option 2

0
contributions
au forum de
lancement

107
contributions
de la plateforme
numérique



Un répondant suggère de ne pas installer d'écran dans les cabines, au regard de leurs impacts carbone et leur consommation d'énergie, et propose de les remplacer par des panneaux papier.

Les associations APF France Handicap et AFM Téléthon, et participants membres de la commission Accessibilité pointent le besoin d'un **pare-soleil**, nécessaire pour lire les informations en cabine, et d'un écran positionné à hauteur de vision. Ils envisagent une **signalétique fixe** (panneau) avec quelques informations.

Sans opinion : **20**

Avis des répondants et participants sur la distribution des couleurs de sièges

Des assises et des dossiers de couleurs différentes

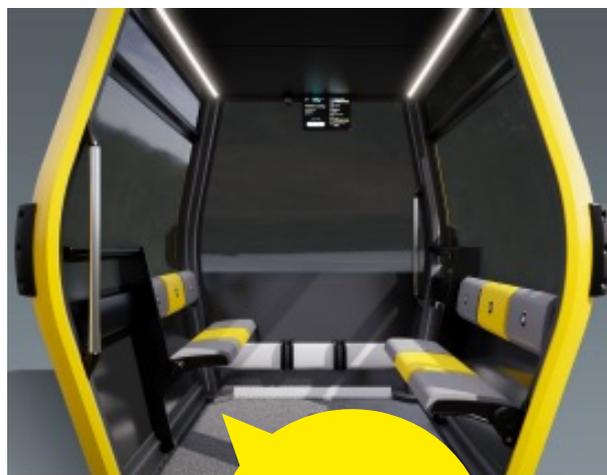


2
contributions
au forum de
lancement

45
contributions à
la plateforme
numérique

Sans opinion : **21**

Des assises et dossiers unis avec panachage un siège sur deux



6
contributions
au forum de
lancement

60
contributions à
la plateforme
numérique

159
contributions à
la plateforme
numérique

8
contributions
au forum de
lancement

Quelques participants préfèrent les sièges unis et colorés en clair car le contraste créé permettrait une meilleure vision pour les personnes malvoyantes.

Avis des répondants et participants sur l'application d'un film anti-vertige

Le film anti-vertige fait débat : la majorité des répondants à la plateforme n'en souhaite pas tandis que plus de la moitié des participants au forum de transport par câble en souhaite.

Réponse	Résultats des répondants de la plateforme numérique	Résultats des participants au forum de lancement
<p>OUI</p> <p>Beaucoup de répondants, participants et contributeurs estiment l'application de ce film indispensable, et ce pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tout d'abord, il permettrait aux personnes souffrant de vertiges d'emprunter le transport par câble : son application est rassurante, sécurisante, pour les personnes mal à l'aise avec l'altitude, ou les enfants. Ainsi, il est indispensable pour maximiser le nombre d'utilisateurs et ne pas en exclure, de sorte à obtenir une bonne fréquentation. ○ Les membres de l'association APF et AFM-Téléthon demandent l'application d'un film anti-vertige pour éviter la sensation de vide pour les personnes atteintes de déficience visuelle et accompagnée d'un chien-guide, car les chiens peuvent également souffrir du vertige. ○ D'autre part, cela permettrait d'offrir plus d'intimité aux habitations survolées et situées en contrebas des cabines. De même, cela permettrait également d'offrir plus d'intimité aux usagers du transport par câble, pour éviter les vues indiscrettes en cas de port de jupes/ de robes. ○ L'application du film permettrait également de diminuer la visibilité des rayures éventuelles sur les parois vitrées de la cabine selon un répondant. ○ Enfin, les répondants estiment que ce filtre n'empêcherait pas de profiter du paysage et des vues éloignés. <p>Néanmoins, ils restent prudents sur l'efficacité du dispositif.</p>	88	15
<p>NON</p> <p>Plusieurs raisons sont avancées par les personnes en défaveur du film. Bien qu'ils concèdent ne pas souffrir du vertige et de ne pas avoir besoin de ce film, ils pensent également que flouter la partie basse de la vitre entacherait la bonne vue sur les paysages, surtout en position assise. Les enfants seraient incités à monter debout sur les sièges pour en profiter. Il aurait aussi un effet sur sa luminosité. Ainsi, l'intérêt principal du transport par câble serait gâché, de même que son attractivité.</p> <p>D'autre part, ils avancent le fait qu'une personne souffrant de vertige n'empruntera pas la cabine, même avec l'application du film, et que d'autres modes lui sont dédiés : Tramway, bus. Ils doutent même de l'efficacité de ce film.</p> <p>D'ailleurs, selon eux, les personnes souffrant du vertige n'auraient pas besoin d'un film : la hauteur de circulation des cabines ne le nécessite pas, et la vue sur l'extérieur sera lointaine, à distance du vide.</p> <p>Enfin, ce film inciterait les tags.</p>	170	9
<p>SANS OPINION</p> <p>Quelques répondants qui n'ont pas souhaité s'exprimer préféreraient que la décision soit prise au regard du nombre de personnes susceptibles d'éprouver une gêne relative à la hauteur.</p> <p>Deux répondants proposent également l'application d'un film sur une cabine sur 2, voire sur 4.</p> <p>Un répondant se demande si une « zone vomitoire » est prévue dans les cabines.</p>	27	

Avis des répondants et participants sur l'information voyageurs

Les répondants estiment important que l'information voyageurs précise **le nom de la station, le temps d'arrivée prévu à la prochaine station et au terminus, le plan de la ligne ainsi que l'heure. L'information sur les correspondances** est plébiscitée aussi bien par les répondants que par les participants au forum de lancement.

Propositions	Total cumulé d'étoiles attribuées par les répondants à la plateforme numérique triés par ordre croissant	Résultats des participants au forum de lancement
Nom de la prochaine station	2563	Non-soumis à concertation aux participants ⁶
Temps d'arrivée prévu à la prochaine station et au terminus	2283	Non-soumis à concertation aux participants
Informations sur les correspondances	2115	11
Plan de la ligne	2086	7
L'heure	2076	Non-soumis à concertation aux participants
Informations sur la biodiversité et/ou l'environnement alentour (écran)	1274	2
Diffusion d'un son différent pour chaque station	1172	1
Informations touristiques	1128	2
Affichage de l'actualité des transports du SMMAG	1052	4
Affichage des prochains temps forts du SMMAG	832	0

⁶ Le sujet n'a pas été soumis à concertation en raison des techniques d'animations différentes d'un stand au forum de lancement et d'un questionnaire en ligne.

3 participants ont jugé **l'information voyageurs proposée par le SMMAG complète et adaptée**, et 1 participant insuffisante et/ou incomplète.

Plusieurs propositions d'amélioration ont été évoquées par les participants, afin de **l'adapter aux PMR et personnes souffrant de déficience visuelle**. Il est tout d'abord proposé d'afficher les informations fixes, telles que le plan de la ligne, sur un autre support, et les informations actives uniquement sur l'écran. Sur cet écran, il faudrait par ailleurs grossir les caractères, quitte à réduire le nombre d'informations, et afficher les informations d'une couleur contrastée.

Un courrier des membres de l'APF France Handicap et AFM-Téléthon appuient également cette demande. Sur l'écran dynamique, ils envisagent l'affichage d'une seule information, de préférence le nom de la prochaine station desservie. Les membres et les participants estiment également que les informations affichées à l'écran doivent être doublées d'informations sonores : l'annonce du nom de la prochaine station, de la direction et une sonnette spécifique précisant les moments d'arrêt de la cabine.

Avis des contributeurs sur d'autres sujets relatifs à l'aménagement des cabines :

Concernant le système d'interphonie bidirectionnelle muni d'un bouton d'appel, les associations APF et AFM-Téléthon souhaiteraient obtenir des informations quant à son emplacement et sa hauteur.

Elles ont également établi quelques préconisations pour un accès facilité aux PMR (barre d'appui plus longue), et relèvent notamment l'importance des couleurs et des contrastes pour les personnes malvoyantes.

Le collectif Métrocâble Sassenage se demande si des modifications de la cabine seront réalisées au regard des remarques émises par la commission Accessibilité lors du Forum de lancement.



Synthèse

En synthèse, la version grise de cabine Sobriété a été favorisée par les participants et répondants à la concertation. A l'intérieur des cabines, la disposition 3 sièges de chaque côté en quinconce a été plébiscitée car elle est plus adaptée pour les trajets de groupes, facilite la distanciation sociale et propose plus d'espace pour les PMR. Certains proposent de varier les deux dispositions de sièges à 50/50. Plusieurs associations ont fait remarquer les problématiques d'accessibilité des PMR, notamment pour le retournement d'un fauteuil à la descente. Elles souhaitent des sièges amovibles pour faciliter cette montée et descente. Le montant des portes devrait être coloré pour un meilleur contraste pour les PMR. La teinte de sol foncée est privilégiée. Le revêtement en bois lamellé des assises a été privilégié pour des questions d'esthétique et d'hygiène, mais aussi d'accessibilité. Le film anti-vertige fait débat car bien qu'il limite les vis-à-vis, il aurait un effet négatif sur les vues, et sur la luminosité. Enfin, l'information voyageurs devra préciser le nom de la station, le temps d'arrivée prévu à la prochaine station et au terminus, les correspondances possibles, le plan de la ligne ainsi que l'heure, sur des supports statiques et dynamiques en fonction du type d'information.

B- La mise en compatibilité du PLUi

Lors de la concertation, peu de contributions ont concerné la mise en compatibilité du PLUi (par exemple cela représentait seulement 19 des 294 contributions de la plateforme). Seuls 6 répondants évoquaient, à différents degrés, le sujet de la mise en compatibilité (emplacement de la station La Saulée, emplacement des pylônes en zones inondables). Les autres contributions ont été rajoutées dans la partie Autres contributions des répondants sur les sujets non-soumis à concertation.

Un répondant estime que le PLUi ne doit pas être adapté en fonction d'un projet à venir, c'est au projet de s'adapter au PLUi. Par ailleurs, il souligne que **l'étude d'impact** du projet est indisponible/inaccessible..

Grenoble-Alpes Métropole a adressé par courrier au Président du SMMAG un certain nombre d'éléments quant aux modifications prévues du PLUi afin d'améliorer la proposition de mise en compatibilité.

Les risques de construction sur une zone inondable

L'implantation des stations **La Saulée** et **Argentière à Sassenage** paraît irréfléchie selon quelques répondants (environ 7), quelques contributeurs et le collectif Métrocâble. Parmi eux, un participant habitant Sassenage souligne l'importance de la prise en compte des risques de ruptures de digues, notamment depuis celles qui se sont produites à Sassenage en 2015. Or, les stations se situent, telle que prévues dans les plans, sur des **zones inondables**, où les constructions sont prohibées.

Un participant et habitant de la rue de l'Argentière s'interroge sur le caractère constructible du terrain, et souhaite avoir davantage de précisions sur les conditions de délivrance du permis de construire.

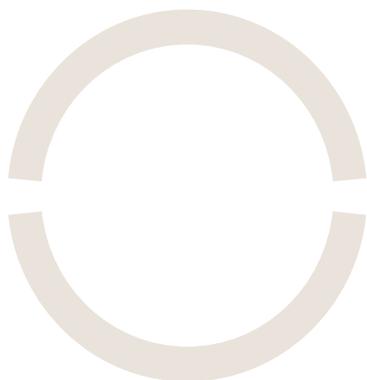
Concernant la mise en compatibilité du PLUi et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), un contributeur les considère non-justifiées, et selon lui la DUP ne respecte pas les 3 critères nécessaires pour l'obtenir. Il se demande où se trouve l'étude de compatibilité du projet concernant la DUP.

La proximité de pipelines de matières dangereuses de la station Argentière

La proximité de pipelines transportant des matières dangereuses à 30m de la station La Saulée est déplorée par le collectif Métrocâble.

L'urbanisation induite par le projet Portes du Vercors

Quelques répondants et le collectif Métrocâble Sassenage regrettent la réalisation de ce projet, qui aura selon eux pour conséquence **l'urbanisation des terres agricoles et des « poumons verts »** (notamment à Sassenage), **leur bétonisation et ainsi leur dénaturation**. Un contributeur rappelle **l'urgence climatique actuelle** et regrette **la révision du PLUi pour rendre des terres inondables constructibles**. Il se demande si cette mise en compatibilité du PLUi n'est pas un prétexte pour rendre constructible des zones qui ne le sont pas. Il souligne l'importance de préserver les terres agricoles et dénonce la bétonisation qu'engendrera le projet. Un participant estime que cette urbanisation servira à la construction d'immeubles d'habitation prévue dans le cadre du projet Portes du Vercors. Or, l'enjeu réside aujourd'hui selon lui davantage dans la dédensification du tissu urbain, au profit des zones rurales et périurbaines.



D'autre part, le collectif estime que la concertation est trompeuse car elle ne mentionne pas **la réduction du nombre de logements du projet « Porte du Vercors »** causée par l'inconstructibilité sur le territoire de Sassenage. Ainsi, **selon eux un autre tracé doit être envisagé.**

Un contributeur estime qu'il faut être vigilant aux zones constructibles, et préserver l'espace naturel.

La **création d'une zone URI, espace de renouvellement urbain** est questionnée mais surtout incomprise par un collectif de citoyens, surtout à proximité d'un lotissement. Ce collectif et un contributeur considèrent que créer une zone URI porterait atteinte la sécurité des Sassenageois. Ce dernier se demande pourquoi cette zone est créée, « sachant qu'il existe des propositions de la Mairie de Sassenage, des tracés validés sur Fontaine par la Métropole en 2015 »



Synthèse

En synthèse les contributions ont peu concerné la mise en compatibilité du PLUi. Néanmoins plusieurs remarques questionnent les risques de construction de deux stations La Saulée et Argentière en zones inondables et de l'urbanisation induite par le projet connexe des Portes du Vercors.

C- L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Hôtel de Ville Saint-Martin-le-Vinoux

Les modes déplacements des répondants de la plateforme et des participants à l'atelier visite

MODE	Résultats des 23 répondants à la plateforme numérique	Résultat des 25 participants de l'atelier visite
La marche à pied	7	9
Le vélo	8	11
Tramway	9 (dont 3 rarement)	14
Bus	0	1
Voiture	4 (de temps en temps, rarement)	8
Covoiturage	0	0



Le **tramway et le vélo** sont les modes de déplacement les plus utilisés par les participants et répondants fréquentant le secteur Hôtel de Ville. Certains en utilisent plusieurs.

11 participants sur 25 à l'atelier-visite de Saint-Martin-le-Vinoux fréquentent le secteur une à plusieurs fois par semaine. Cette fréquentation au quotidien s'explique par la localisation de leurs lieux de résidence et de travail. Certains de ces usagers fréquentent le secteur pour s'y balader ou accéder aux commerces.

Plus généralement, la station de tramway Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux est considérée comme un lieu de transit, de passage, pour les trajets domicile-travail, ou domicile-loisirs, sans toutefois être un point d'intérêt et d'arrêt voulu.

Seuls 3 participants sur 25 présents lors de l'atelier fréquentent le secteur tous les jours.

Pratiquement aucun participant n'emprunte le bus dans ce secteur. La bonne desserte en bus des riverains de la route de Narbonne est toutefois perçue comme essentielle. En effet, les participants indiquent que des enfants utilisent le 55 pour descendre de la rue de Narbonne et des retraités l'utilisent aussi mais estiment que les horaires ne sont pas adaptés.

Une automobiliste explique qu'elle préfère prendre sa voiture pour descendre la rue de Narbonne jusqu'au parking de l'Esplanade car le temps d'attente du tramway à la station Hôtel de Ville est trop long selon elle.

Ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité autour de la station Hôtel de Ville à Saint-Martin le Vinoux selon les répondants au questionnaire et participants à l'atelier-visit

MODE	Résultats de la plateforme numérique	Résultats de l'atelier-visit
 <p>La marche à pied Bien que privilégiée au quotidien et perçue comme agréable dans l'espace du square, la marche à pied est également perçue comme risquée, notamment pour les traversées piétonnes des voies cyclables et routières.</p>	9	13 bien et plutôt bien
 <p>Le vélo Les participants soulignent l'usage satisfaisant du vélo. Un participant met en avant la bonne séparation de l'espace cyclable et de la chaussée.</p>	12	9 satisfaisant 6 plutôt bien
 <p>Les transports en commun Les transports en commun fonctionnent majoritairement « bien » du point de vue des participants de l'atelier-visit de Saint-Martin-le-Vinoux. Ils saluent particulièrement la circulation du Tramway la journée.</p>	16	10 bien 4 plutôt bien
 <p>La circulation voiture La circulation est perçue comme dense et parfois trop rapide sur les deux voies, ce qui provoque un sentiment de danger.</p>	18	3 bien 3 plutôt bien



Toutes contributions confondues, les transports en commun sont plébiscités comme les modes fonctionnant le mieux dans le secteur. Si le tramway fonctionne « bien » selon la majorité des participants et répondants, le vélo a pour eux tendance à fonctionner « plutôt bien » c'est-à-dire moins

bien que les transports en commun. La marche à pied et le vélo sont perçus comme fonctionnant « plutôt bien » dans l'ensemble du fait des largeurs de trottoirs et de l'existence de pistes cyclables. Le fonctionnement de la circulation automobile est le moins satisfaisant de tous.

Les dysfonctionnements de mobilité rencontrés par les répondants au questionnaire et participants à l'atelier-visit

Bien que les répondants et participants soulignent le **bon fonctionnement des modes de déplacement**, ils mettent en évidence les **conflits d'usages et difficultés** qu'ils rencontrent sur le secteur.

MODE	Résultats de la plateforme numérique	Résultats de l'atelier-visit
 <p>À pied</p> <p>Une mauvaise différenciation de la voie piétonne et de la voie cyclable, en matière de revêtement au sol notamment, et la longue distance entre les deux stations de tramway sont signalées par les participants à l'atelier-visit comme des points de vigilance en particulier pour l'accessibilité des personnes malvoyantes.</p> <p>Peu de remarques concernent la circulation à pied sur la plateforme en ligne, bien que les répondants fassent état de feux non-synchronisés et de insuffisance du nombre de trottoirs (seulement situés d'un côté de la voie).</p> <p>Un répondant insiste quant à lui sur la connexion piétonne avec la Presqu'île, le long du pont SNCF, où plusieurs problématiques se présentent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une rambarde en bois délabrée ○ Un conflit entre piétons et cycles du fait de l'étroitesse de la voie ○ Un revêtement glissant en cas de pluie ou d'humidité, qui provoque de fréquents accidents. 	4	Pas de contributions quantifiables
 <p>À vélo</p> <p>Les répondants et participants à l'atelier-visit signalent des conflits d'usages entre piétons et cyclistes, ainsi qu'entre voitures et cyclistes. La cohabitation sur cet axe paraît complexe, et le carrefour est jugé difficile à traverser pour les vélos, notamment sur sa portion arrêt de tramway-Hôtel de ville. L'usage de trottinettes électriques ajoute de la conflictualité à cette même zone.</p> <p>Quelques participants estiment que la piste cyclable n'est pas assez large et le marquage cycle reste insuffisant. De plus, une participante alerte sur la mauvaise lisibilité des itinéraires vélos sur plusieurs portions : depuis et vers St Egrève, depuis et vers la voie le long de l'autoroute, depuis et vers la voie le long du train, depuis et vers la voie verte de l'Isère.</p> <p>Les déviations depuis le Pont SNCF vers le Nord sont jugées difficilement praticables, peu intuitives :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La rue Salvador Allende y est peu optimisée ○ Le passage à l'est des voies de Tramway est trop étroit ○ La réinsertion sur l'Avenue Général de Gaulle est peu pratique <p>Enfin, ils regrettent le manque de parkings vélo sécurisés.</p>	5	Pas de contributions quantifiables

MODE	Résultats de la plateforme numérique	Résultats de l'atelier-visite
 <p>En transports en commun</p> <p>Peu de commentaires font état du dysfonctionnement des transports en commun, bien que l'amplitude horaire du Tramway leur semble faible en soirée et pendant les week-ends. Son usage n'est pas perçu comme agréable aux heures de pointe du fait de sa saturation régulière à ces moments-là.</p> <p>Néanmoins, deux remarques sont adressées par les représentants de l'association Valentin Haüy, qui alertent sur la distance entre deux stations de Tramway, (accessibles uniquement à plusieurs minutes de marche, ce qui nécessite beaucoup d'attention pour les personnes malvoyantes) et sa saturation aux heures de pointe. Pour autant, ce dernier point est partagé pour tous les transports en commun sur l'agglomération.</p> <p>Les répondants déplorent une connexion trop longue avec la Presqu'île, à pied ou via un détour par Alsace-Lorraine avant d'emprunter le Tramway B.</p> <p>Enfin, un répondant vit la présence du tramway comme une « punition » : nuisances sonores, odeurs, manque de civisme et cohabitation difficile.</p>	2	Pas de contributions quantifiables
 <p>En voiture</p> <p>1/3 des participants de l'atelier-visite estiment que le mode de déplacement voiture fonctionne plutôt mal ou mal. Cela s'explique selon eux par la circulation dense, la saturation du réseau routier du fait des travaux ainsi que par les incivilités face aux sens interdits (par exemple, dans la rue Salvador Allende).</p> <p>Les participants à l'atelier-visite et un répondant regrettent le manque de stationnement (sécurisé) pour les voitures, lorsque ce dernier souhaite emprunter le Tramway au départ de la station Hôtel de Ville, vers Grenoble. En effet, le parking relais d'Esplanade est saturé et les automobilistes se garent rue Conrad Killian pour prendre le tram, empêchant les riverains de se garer à côté de chez eux. Les répondants et participants appuient sur la nécessité d'apporter une réponse à ce problème de stationnement, qui pourrait être bénéfique pour la fréquentation du Tramway et du Transport par câble. La future station attirera beaucoup d'automobilistes par effet de rabattement.</p> <p>Un répondant souligne également un problème de phasage et de désynchronisation des feux : en effet sur l'avenue du Général de Gaulle, il exprime une incompréhension de ne pas pouvoir « continuer tout droit ou tourner à droite », lorsqu'ils ne tournent pas « côté Tram » avec un feu vert ou clignotant comme ce qui a pu être fait sur l'Avenue des Martyrs à Grenoble.</p> <p>Par ailleurs, les cyclistes et piétons participants déplorent l'irrespect des limitations de vitesses et des feux tricolores par les voitures, phénomène qui est particulièrement récurrent la nuit.</p> <p>Enfin, les participants regrettent les casses et vols des véhicules garés à proximité du square, qui n'incitent pas les participants à y stationner pour profiter du square. Ils espèrent que l'arrivée de la station de transport par câble participe à freiner ces débordements.</p>	7	9 (dont 7 plutôt mal)

La perception du changement de mode entre le tramway E ou le bus Flexo 55 et le déplacement à pied, à vélo, en voiture ou en transports.

Peu de répondants se sont exprimés sur le changement de modes, mais plusieurs remarques ont tout de même été émises. Un répondant estime qu'il n'y a rien à redire sur ce changement, un second précise quant à lui que l'intermodalité est rare pour lui, et juge le **nœud intermodal trop exigu** pour être efficace (surtout en matière de transports en commun).

Les participants sont satisfaits du changement de mode du bus vers le Tramway, et inversement. Néanmoins, ils regrettent **la faible fréquence et régularité des bus** du secteur.

Les répondants regrettent le manque de praticité lorsqu'ils empruntent leur vélo (stationnement). Ils souhaiteraient également qu'un effort soit réalisé pour permettre **un accès plus facile aux vélos dans le Tramway**.

De nuit, les participants soulignent **le bon éclairage du trottoir** de la rue Conrad Killian, permettant **un accès facilité aux personnes souffrant de déficience visuelle**, et un **accès sécurisé pour tous**.

Cependant, les représentants de l'association Valentin Haüy remarquent **des buissons non-taillés** qui débordent sur **le trottoir, étroit**, pour accéder à l'arrêt de bus. Par ailleurs, **un grillage de sécurité** s'arrête avant la fin d'une rampe, ce qui peut s'avérer dangereux.

Enfin, la traversée des voies automobiles est **compliquée et dangereuse** pour les piétons, notamment accompagnés d'enfants, car les voitures y roulent vite. Sur le croisement de l'avenue Général Leclerc et la rue Conrad Killian, la traversée piétonne est longue, non seulement par le temps d'attente mais aussi le découpage en plusieurs feux. **Des barrières de sécurité** entre les voies sont à envisager **pour sécuriser la traversée des enfants** qui se rendent à l'école. De nombreux scolaires viennent de la ligne de bus Flexo et prennent parfois le tramway, demain éventuellement le câble.

Usages de l'espace public actuel

Davantage qu'un lieu d'activité et de repos, le square représente **un lieu de passage** aussi bien pour les répondants que les participants : beaucoup d'usagers des transports en commun ne le connaissent pas car il est peu visible et peu accessible depuis le bas.

Pour ses usagers, il est d'ores et déjà perçu comme un lieu agréable à fréquenter pour ses jardins partagés, les terrains de pétanque, l'organisation de pique-nique, la pratique de sports de bien-être. Les parents amènent leurs enfants pour jouer, l'aire de jeux étant appréciée également par les grands-parents participant à la visite. Cet espace de verdure est également apprécié pour son étendue, **sa vue sur les massifs et ses jardins partagés**, à conserver voire améliorer.

Pour autant, les participants regrettent **les gravillons**, qui rendent **dangereux l'espace de jeux pour enfants**, le risque de blessure étant accentué. A ce propos, un participant craint l'arrivée de la station aux abords de l'aire de jeux des enfants qui y jouent au ballon, ce qui pourrait abîmer l'infrastructure, et pose également un problème de sécurité.

Le square souffre de plusieurs autres défauts, expliquant en partie le fait que tant de participants ne l'investissent pas. Jugé par certains **trop petit, trop éloigné** de leurs lieux de résidence, cet espace manque par ailleurs **d'attrait et de mobilier urbain** (assises). D'autre part, le square paraît sale à quelques participant, des papiers et mégots y traînent à cause de selon eux **poubelles mal positionnées**.

Le Square Pique-Pierre est **victime des nuisances sonores générées par le train, le tramway et les voies automobiles**. Cela tend à expliquer pourquoi il est considéré par certains comme seulement lieu de passage. **L'usage du square provoque également des nuisances sonores**, résonnant sur les immeubles entourant cet espace : des riverains se plaignent le soir ou l'été des cris d'enfants jouant dans le square.



Les usages à préserver

Enfin, les participants non-usagers du square soulignent de nouveau **le manque de points d'intérêt** du parc. Certains évoquent le fait que la verdure n'y soit que peu présente et que le square parait **très bétonné**. D'autre part, la perception de **squats dans les escaliers** et le **manque d'éclairage** la nuit renforcent le sentiment d'insécurité de quelques participants. Une majorité de participants **usagers préfèrent faire le tour en soirée** par la rue Conrad Killian plutôt que de traverser le square. Un participant note toutefois que ce manque d'éclairage ne l'avait jamais « choqué » au quotidien avant d'y prêter attention pendant la visite.

En particulier, **l'éclairage** manque lors du passage sur **la rampe ou dans les escaliers**. Cela complique notamment les cheminements des personnes atteinte de **déficience visuelle**. Par ailleurs, l'angle de cette rampe offre **un accès difficile aux poussettes et fauteuils roulants**. La rampe et l'escalier manque de lisibilité : si l'utilisateur ne connaît pas, il ne sait pas par où passer. Enfin, les gravillons recouvrant le sol du square partie haute sont peu adaptés aux personnes en fauteuil roulant.

Cependant, **le sentiment de sécurité s'est localement amélioré** depuis sept ou huit ans, avec **l'arrivée du tramway** qui a favorisé une mixité de population et des usages. Il s'agit donc de conserver cette tendance et **d'éviter de créer des lieux de « squat » potentiels**.

L'espace vert du square ne représente pas un point d'intérêt de large échelle, puisque **majoritairement fréquenté par les riverains du quartier**, mais peut-être considéré comme une opportunité pour permettre l'appropriation de l'espace par les usagers de la future station de transport par câble.

A l'unanimité, les répondants et participants souhaitent préserver la **végétation**, qu'ils considèrent comme une **bulle de respiration** dans ce secteur très urbanisé, et qui permet à la faune de circuler entre la Chartreuse et la Presqu'île. Ils craignent par ailleurs une **destruction de cet espace vert** à cause de l'implantation de la station de transport par câble.

Les participants de l'atelier-visite qui connaissent le square saluent la **proximité de cet espace avec le tramway et la ligne de bus scolaire** (Flexo) car il participe à la présence de la nature en ville. Les participants souhaitent notamment préserver la partie haute du square dans cette logique de développement des espaces verts en prévention des impacts négatifs du dérèglement climatique.

La fonction ludique de la partie haute du square serait aussi à préserver et à adapter à tous les publics (pour les enfants, ainsi que pour les adultes, qui y font de la pétanque, de même que les résidents de l'EHPAD situé à proximité).

Les répondants souhaitent préserver la **continuité entre le haut et le bas du square, l'éclairage, les abris, et la vue actuelle** dont bénéficient les immeubles qui l'encadrent.

Selon quelques participants, une fonction d'accueil canin pourrait être attribué à l'espace vert existant sur la partie basse, jugé agréable pour les animaux de compagnie du quartier.

Avis des répondants et des participants sur les enjeux identifiés par le SMMAG aux abords de la future station du transport par câble en termes de flux et de conflits potentiels

Repenser les flux et la gestion des modes, afin de **lutter contre les conflits d'usage** est identifié comme un véritable enjeu de réflexion autour de l'arrivée du transport par câble. Il apparaît crucial de **privilégier l'accès piéton au tramway**, quitte à restreindre les possibilités de vitesse pour les vélos aux abords de la station. Les traversées piétonnes des voies cyclables et routières sont également citées comme points « chauds » de cet enjeu de partage de l'espace public. Sur le croisement de l'avenue Général Leclerc et la rue Conrad Killian, la traversée piétonne est perçue comme trop longue du fait du temps d'attente et du découpage en plusieurs feux. Il existe un besoin de sécurisation par l'usage de barrières destinées à favoriser la traversée des enfants qui aujourd'hui se rendent à l'école et qui demain emprunteront le transport par câble.

Les répondants sont nuancés sur les enjeux identifiés par le SMMAG aux abords de la future station du transport par câble en termes de flux et de conflits potentiels. Un répondant estime les enjeux sont acceptables au regard des besoins actuels.

D'autres ajoutent quelques suggestions afin d'enrichir le projet :

- Des **pistes cyclables** pour rejoindre la station
- Un **accès piéton direct à l'étang Pique-Pierre**
- Une **continuité vers les Sablons**
- La **végétalisation de la voie de la ligne SNCF**, pour offrir un rideau végétal esthétique

Quelques répondants estiment la description de la future station réalisée sur la plateforme de concertation du SMMAG insuffisante pour porter un jugement éclairé. Avec l'arrivée du transport par câble, ils estiment que ce sera une nouvelle destruction des espaces verts, et une atteinte à la vue des immeubles voisins, à laquelle aucune solution n'est apportée.

Enfin, un répondant semble très surpris du manque de **parcs-relais prévus aux abords de la station Hôtel de Ville** de St-Martin-le-Vinoux, cette décision lui paraît irréfléchie, et il aimerait connaître sa justification.

Les priorités pour améliorer les cheminements et le passage d'un mode à l'autre sur ce secteur

Il a été souligné le besoin d'une offre de **transport en commun et de mobilité** plus importante, notamment pour se rendre à Grenoble, Sassenage ou Fontaine, et des possibilités de **correspondances** plus nombreuses pour faciliter les déplacements. Pour une circulation automobile plus apaisée, il est proposé l'installation d'un feu clignotant ou vert pour signaler lorsqu'un Tramway circule sur la zone, permettant « de continuer tout droit ou tourner à droite », lorsqu'ils ne tournent pas « côté Tram » sur l'avenue du Général de Gaulle.

Pour développer l'intermodalité, plusieurs participants souhaitent des parkings sécurisés, tandis que quelques répondants appellent également à la création de **parkings pour vélos sécurisés et protégés de la pluie** (au contraire des arceaux à vélos), et souhaiteraient un embarquement facilité des vélos à bord du Tramway.

Autour de la future station, les répondants estiment important **l'aménagement d'abris (intempéries)**, **l'installation d'éclairage public**, et enfin, le **déploiement de commerces de proximité**.

Dans le square, il a d'ailleurs été proposé de **repenser les zones d'éclairage**, par exemple en mettant l'accent sur la rampe et les voies les plus fréquentées. D'autres ont évoqué l'intérêt de penser à la biodiversité pour l'éclairage futur de la station, par exemple en évitant la multiplication de flux de lumière en extérieur de station après une certaine heure.

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou atteinte de déficience visuelle a été évoquée lors de l'atelier-visite grâce à la présence des représentants de l'association Valentin Haüy qui ont noté la présence de buissons non-taillés qui débordent sur le trottoir encore trop étroit, pour accéder à l'arrêt de bus. Par ailleurs, les grillages de sécurité sont mal positionnés en fonction des rampes d'accès aujourd'hui, les rendant peu ergonomiques voire dangereuses.

Un répondant souhaiterait que cet espace devienne **un lieu d'échange**, et **une aire de covoiturage**, pour encourager et faciliter ce moyen de déplacement.

Les aménagements et services attendus aux alentours de la station

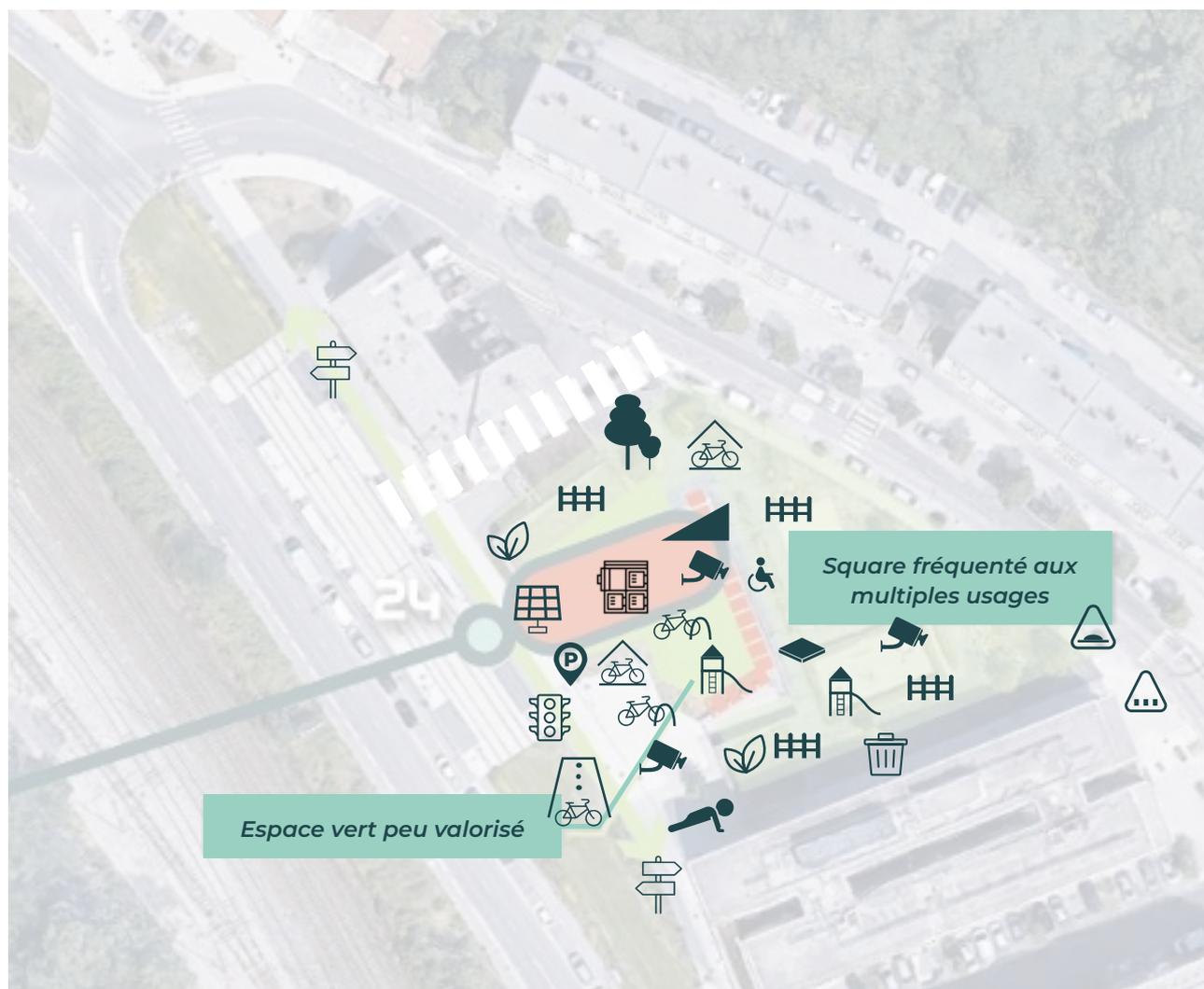


Schéma résumant les propositions de services et d'aménagements, issu du compte-rendu de l'atelier-visite Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux le 10 novembre 2021

À toute proximité de la station

Rampe

Quelques participants souhaiteraient qu'une rampe d'accès aux quais soit installée dans la station, pour permettre aux vélos et poussettes d'y accéder sans encombrer l'ascenseur, dont la priorité revient aux PMR.



Consignes

Des consignes pour bagages, trottinettes et vélos sont envisagées par quelques participants dans le futur bâtiment du transport par câble, ou à proximité.



Panneau solaire sur le toit de la station.



Espaces verts

Plusieurs participants et répondants souhaitent conserver des espaces verts autour de la future station

>>>> Quelques répondants souhaiteraient voir se développer **plus de commerces**, sous forme de kiosque, ou dans les locaux prévus à cet effet, et aménagés dans les immeubles récemment construits.

Dans l'espace public du square

Revêtement sol

Quelques participants souhaiteraient qu'un autre revêtement que des gravillons soit apposé au sol du square, et particulièrement dans l'aire de jeux, dans un souci de sécurité pour les enfants, et d'accessibilité pour les PMR.



Eclairage

Les participants sont conscients de l'enjeu d'économie d'énergie.

Néanmoins, afin d'assurer la sécurité du square, il est important d'y aménager des éclairages publics.



Caméras de vidéosurveillance

Quelques participants proposent d'installer des caméras de vidéosurveillance sur l'espace public, de sorte à surveiller les usages du square et en observer ses dérives.



Poubelles et aire de tri sélectif

Des poubelles doivent être installées sur les lieux de passage, afin de remédier aux mégots et emballages disséminés dans le Square.



Conserver les jardins partagés



Jeux pour enfants

Plusieurs participants appellent de leurs vœux l'aménagement d'autres jeux pour enfants, de type toboggan, pour compléter l'offre existante. Un répondant exprime son souhait de voir se développer plus de jeux destinés aux enfants dans la future partie basse de la Place.



Barrières (végétales) et portillons pour limiter l'accès de la station aux enfants depuis le parc

Quelques participants souhaitent limiter l'accès au parc aux personnes extérieures, dont les usagers du Transport par câble. Ils souhaitent conserver l'aspect « petit parc » et évoquent la création de barrières végétales pour ne pas favoriser son accès, et ne pas en faire un lieu capacitif. Les participants constatent l'occupation du square par de nombreux enfants jouant au ballon. Ils craignent qu'ils ne soient tentés d'aller chercher leur ballon dans la station en cas de tir hasardeux, ce qui pose un problème de sécurité. Ils suggèrent donc également d'installer des barrières pour fermer l'aire de jeux, les entrées et sorties du square. Les jardins partagés devront être plus sécurisés par de nouvelles barrières.



Assises

Quelques participants et répondants estiment qu'il manque d'espaces où s'asseoir dans le square, souvent plein aux heures de fréquentations



Aire de sport / Agrès sportifs

Quelques participants proposent l'aménagement d'une aire sportive qui serait réalisée en collaboration avec les kinésithérapeutes installés à proximité (ces derniers les utilisent)

Dans l'espace public de circulation intermodale

L'aménagement de la voirie et le stationnement



Feu tricolore

Quelques participants souhaitent l'aménagement d'un feu pour pacifier la circulation piétonne et cycliste.



Parking

Plusieurs participants ont appelé à la création de parkings, ayant les capacités d'accueillir un grand nombre de véhicules (au minimum de 150 à 300). De leur point de vue, c'est la réussite du projet qui est en jeu. Construire des parkings pour les résidents et des parcs-relais pour les usagers des transports en commun (notamment les habitants du haut de la commune) leur apparaît crucial.

>>>> Ces mêmes participants souhaitent également souligner l'existence du centre médical situé à proximité, qui doit pouvoir accueillir ses patients se déplaçant en automobile. Enfin, il faudrait, selon eux, sécuriser les places de stationnement, pour éviter les vols et casses de véhicules. Ils suggèrent également de créer des places de stationnement en épis, pour gagner de la place.



Ralentisseurs

Plusieurs participants estiment que les voitures roulent trop vite dans la rue Conrad Killian. L'aménagement de ralentisseurs permettrait de sécuriser la traversée des piétons, dont les enfants, qui se rendent à l'arrêt de bus Hôtel de ville ou au tramway.



Aménagement sécurisé pour la traversée des piétons dans la rue Conrad Killian : Ici, ce sont les enfants qui sont ciblés.



L'accessibilité des PMR

Aménagement PMR : La circulation pour les PMR doit être améliorée dans ce secteur de l'Hôtel de Ville. Quelques participants évoquent la possibilité de balisage au sol, de différenciation des revêtements pour se repérer dans l'espace, et de remplacement des gravillons pour permettre aux personnes en fauteuil roulant de circuler plus facilement. Cela doit permettre aux PMR d'accéder aux bancs, aires de jeux, etc.

L'accueil des modes actifs



Abri vélo

Plusieurs participants et répondants aimeraient plus de stationnement vélo : des abris sécurisés et abrités du vent, en priorité dans l'Avenue du Général Leclerc. Même si certains participants estiment que le nombre de stationnement vélo actuel sera suffisant pour accueillir les futurs usagers du transport par câble, ils sont conscients que les besoins sont susceptibles d'évoluer à l'avenir. Ils souhaitent plus d'**arceaux à vélo** abrités des intempéries et des **parkings-vélos sécurisés abrités, en priorité dans l'avenue du Général Leclerc.**



Arceaux vélo

Les participants aimeraient plus de stationnement vélo : des arceaux, en priorité dans l'Avenue du Général Leclerc.

La signalétique



Marquage cycle

Quelques participants soulignent l'importance d'améliorer le marquage cycle entre le tramway et le square.



Signalétique à destination des vélos

Les itinéraires vélo devraient être mieux signalisés sur plusieurs portions : depuis et vers St Egrève, depuis et vers la voie le long de l'autoroute, depuis et vers la voie le long du train, depuis et vers la voie verte de l'Isère, il faudrait une meilleure signalétique. Un participant propose également d'améliorer la signalétique pour permettre un trajet facilité depuis le square, vers la piste cyclable qui dessert la voie sur berge et le pont SNCF.



Synthèse

Repenser les flux et la gestion des modes, afin de lutter contre les conflits d'usage est identifié comme un véritable enjeu de réflexion autour de l'arrivée du transport par câble à Saint-Martin-le-Vinoux. La rue Conrad Killian devra être sécurisée avec des ralentisseurs et des aménagements sécurisés pour la traversée. L'intermodalité est évoquée avec la création de parkings automobiles (manquant à proximité de la future station) et de parkings à vélos sécurisés.

Dans la station pourrait être proposé une rampe vélo et poussette dans les escaliers, des consignes pour bagages, trottinettes et vélos, un panneau solaire sur le toit. Le square autour de la station devra être conservé ainsi que les jardins partagés. L'éclairage et le revêtement du sol du square sont à réaménager. Des caméras de surveillances pourront être installées, et les enfants pourront bénéficier de nouveaux jeux tout en mettant en place des barrières végétales et portillons pour leur sécurité. Le mobilier urbain souhaité comporte des assises supplémentaires, des agrès sportifs en plus ainsi que des poubelles.

D- L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Argentière à Sassenage

Les déplacements des répondants de la plateforme et des participants à l'atelier-visit

MODE	Résultats des 57 répondants à la plateforme numérique	Résultats des 25 participants de l'atelier-visit
Marche à pied	7	3
Vélo	17	7 car il permet un accès facilité à la Presqu'île ou au sud de Sassenage
Tramway	5	1
Bus	6	4
Voiture	26	6
Roller	1	Pas de contributions quantifiables

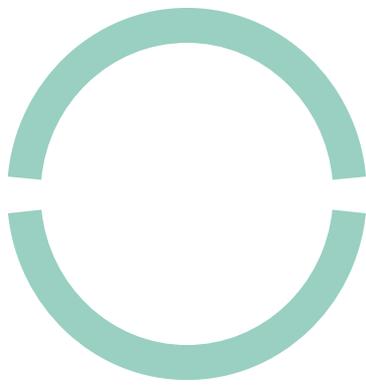


La **voiture et le vélo** sont les modes de transports les plus utilisés par les répondants au questionnaire sur la plateforme numérique et par les **participants** à l'atelier-visit d'Argentière du 18 novembre.

La **majorité des participants (12)** fréquente le secteur du quartier Argentière **tous les jours**. Cette fréquentation au quotidien s'explique par la localisation de leurs lieux de résidence et de travail dans le secteur.

Le secteur du quartier Argentière se caractérise selon les participants à l'atelier-visit par **sa bonne**

connexion aux communes alentours et à la Presqu'île. La localisation du dépôt de bus MTAG en témoigne. Il s'agit d'un espace disposant de **nombreuses friches**, encore peu valorisées selon les participants qui reconnaissent qu'il y a des actions à mener dans le sens d'une meilleure prise en considération par les pouvoirs publics. Cet espace ne comporte que peu de points d'intérêts à leurs yeux, il n'y a aucune véritable raison de s'y rendre hors raisons professionnelles.



Ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité sur le secteur d'Argentière selon les répondants au questionnaire et participants à l'atelier-visit

Les contributions à l'atelier visite ne sont pas quantifiables.

MODE	Résultats de la plateforme numérique
 <p>La circulation voiture Les répondants et participants considèrent que la circulation voiture est le mode qui fonctionne le mieux sur le secteur. Les aménagements dédiés aux automobiles dans le secteur sont prédominants. L'accessibilité depuis et vers l'autoroute/la bretelle y est bonne, l'élargissement de l'A480 pratique, le trafic y est fluide.</p>	34
 <p>Les transports en commun Les transports en commun fonctionnent majoritairement « plutôt bien » selon les participants qui les utilisent. Il s'agit néanmoins du mode le moins utilisé par les participants. Une participante a par ailleurs évoqué le prolongement du tramway comme une nécessité pour aller jusqu'à Sassenage - Château afin de décharger la ville du trafic en provenance du Vercors. Un répondant apprécie le maillage du secteur par les lignes 54 et C6.</p>	16
 <p>Le vélo Quelques répondants soulignent également la bonne circulation cycle, plutôt agréable à leurs yeux, malgré un besoin urgent de sécurisation. La voie verte est d'une grande utilité dans le secteur (sécurisée, rapide, fluide). Il s'agit d'un axe important pour sortir de Sassenage et rejoindre les digues. L'accès au secteur via la voie verte de la digue est facile, bien qu'il puisse être amélioré, surtout à la sortie de la voie verte.</p>	12
 <p>La marche à pied</p>	7



Ce qui dysfonctionne en termes de mobilité sur le secteur d'Argentière selon les répondants au questionnaire et participants à l'atelier-visite

Les contributions à l'atelier visite ne sont pas quantifiables.

MODE	Résultats de la plateforme numérique
 <p>La marche à pied</p> <p>La marche à pied est perçue comme fonctionnant « mal » ou « plutôt mal », dans toutes les rues et en particulier au niveau du carrefour selon les répondants et les participants à l'atelier visite. Les répondants déplorent, en majorité, le manque de trottoirs et de passages piétons, or, la sécurité est un enjeu majeur. Le secteur constitue davantage un lieu de transit : les voitures roulent vite, s'arrêtent peu. Le lieu est donc peu fréquenté par les piétons, qui n'ont pas d'aménagements sécurisés et appropriés. Un participant a témoigné des difficultés rencontrées pour faire le trajet quotidien avec ses enfants. Néanmoins, un répondant salue les travaux à venir.</p>	25
 <p>Le vélo</p> <p>Le vélo est perçu comme fonctionnant « mal » ou « plutôt mal » du fait du sentiment d'insécurité et de la dangerosité ressentis, aussi bien par les répondants que les participants à l'atelier visite. Une nouvelle fois, le problème de la sécurité est donc mis en avant (absence de piste cyclable, piste cyclable à proximité des voitures, sur la voie de bus, etc.), la rue de l'Argentière est souvent citée en ce sens, de même que le carrefour (accès compliqué, circulation au centre du trafic). Quelques participants n'osent pas circuler le soir pour cette raison.</p>	25
 <p>Les transports en commun</p> <p>Les répondants regrettent une faible desserte en transports en commun, et des horaires inadaptés pour les bus existants.</p>	11
 <p>La circulation voiture</p> <p>Un répondant pointe la saturation du trafic automobile, nuancé par un second qui estime que la circulation n'est pas moins fluide que dans l'ensemble de l'Agglomération. Ils estiment que la circulation en provenance du Nord doit pouvoir profiter de l'élargissement de l'A480 qui dessert directement la station. Des nuisances importantes sont générées par ces flux pour les Sassenageois.</p>	7

Beaucoup de remarques font état de la **difficile mobilité** dans le secteur (notamment autour du carrefour), qui plus est jugée **dangereuse** pour tous. Des efforts sont à fournir par la Métropole et le SMMAG pour développer **l'intermodalité**, et une **meilleure gestion des modes de déplacements**.

La perception du changement de mode entre le bus C6/54 et un déplacement à pied, à vélo, en voiture ou en transports.

o Une intermodalité non évidente

Plusieurs participants aux ateliers-visites et répondants font état de **la dangerosité du secteur** (carrefour, rue de l'Argentière) pour les piétons et cyclistes : des trottoirs étroits ou inexistant, la vitesse des automobilistes, la proximité avec les camions et véhicules utilitaires, « un coup à mourir » pour l'un des répondants.

Sur le changement de mode, un répondant signale **le manque de synchronisation entre les bus 54 et C6.**

Enfin, un répondant souligne **qu'aucun parc-relai ne permet de déposer sa voiture** avant d'emprunter les transports en commun.

o De l'insécurité pour emprunter le carrefour vers le Pont des Martyrs

Se diriger à pied ou vélo vers le pont des Martyrs est mal vécu et considéré comme « une mission très **dangereuse** ». Un participant fréquentant le site avec ses enfants affirme que **les traversées piétonnes autour du carrefour sont dangereuses**, à la suite de son expérience récente en se rendant à l'arrêt de bus C6. Néanmoins, pour un répondant, rejoindre les arrêts de la ligne 54 ou de la ligne C6 à pied ne lui pose pas de problème particulier.

Lorsqu'un vélo emprunte la rue de l'Argentière (perçue comme « la plus dangereuse de toutes » selon un participant) vers le pont des Martyrs, sa vitesse est moindre du fait de la montée qu'il doit gérer, entraînant un rapport d'autant plus inégal entre modes actifs et motorisés.

De plus, les participants ont bien identifié les **discontinuités cycles** et notamment la piste cyclable qui « disparaît » en sortie du pont des Martyrs. Pour cette raison, beaucoup de participants évitent tout simplement ce secteur. Un participant a néanmoins l'habitude de rejoindre le pont en choisissant un itinéraire moins direct (via le terrain des gens du voyage avec un accès au pont.)

o Des difficultés pour circuler jusqu'à la future station

L'espace public allant de la rue de l'Argentière à la rue de la Sure n'est pas perçu comme qualitatif.

Les participants ne s'y sentent pas à l'aise. Non seulement il ne s'agit pas d'un espace fréquentable à leurs yeux du fait des fortes nuisances (sonores, visuelles et olfactives) caractéristiques de ce secteur très routier, mais il n'est pas non plus conçu pour les piétons, cycles et personnes à mobilité réduite.

Les personnes qui fréquentent le secteur au quotidien, de jour comme de nuit, considèrent qu'il n'est **pas facile de se rendre à pied de l'arrêt de bus** jusqu'à la future station, situés rue Maladière.

Ce dysfonctionnement s'explique par :

- o l'étroitesse des trottoirs ;
- o le manque d'éclairage ;
- o le profil très routier de ce secteur (fréquenté à la fois par des poids légers et des poids lourds) et la vitesse des véhicules ;
- o le manque de passages piétons sur les voies ;
- o la distance entre l'arrêt de bus Maladière et la future station

Plusieurs participants évoquent aussi **le caractère dégradé du côté de la route** (trous, aspérités...), qui oblige **les cyclistes** à se mettre un peu plus au milieu, générant des conflits avec les voitures et rendant la pratique insécurisée notamment pour les enfants et parents à vélo.

Les usages à préserver

o La nécessité de préserver les espaces verts et la biodiversité existante

L'espace vert en bordure de la future station est le lit d'un petit ruisseau qui a tendance à déborder et qu'il faudrait aménager en petit étang sans en gêner la nature. Préserver ce petit ruisseau sans le buser, mais aussi au maximum les arbres existants, et transformer l'environnement proche en zone ensauvagée (valoriser la biodiversité), sont apparus comme importants.

o La nécessité de conserver une desserte fine du quartier en transports en commun

Des participants des deux groupes formés pendant l'atelier alertent sur l'importance de **conserver la desserte bus de la ligne C6** dans le secteur. La ligne C6 est perçue comme très importante, en particulier par les riverains qui voudraient continuer à l'emprunter au quotidien pour desservir finement le quartier (notamment des Charmettes). Quelques participants estiment qu'elle serait empruntée par « 6 500 voyageurs » aujourd'hui, chiffre qui selon eux incite au statu quo. Un autre participant s'interroge alors : dans le cas où la ligne de bus C6 n'irait plus vers la Presqu'île, comment s'y rendre ?

De même, quelques participants usagers de **la ligne T64** demandent si ses différents arrêts seront conservés.

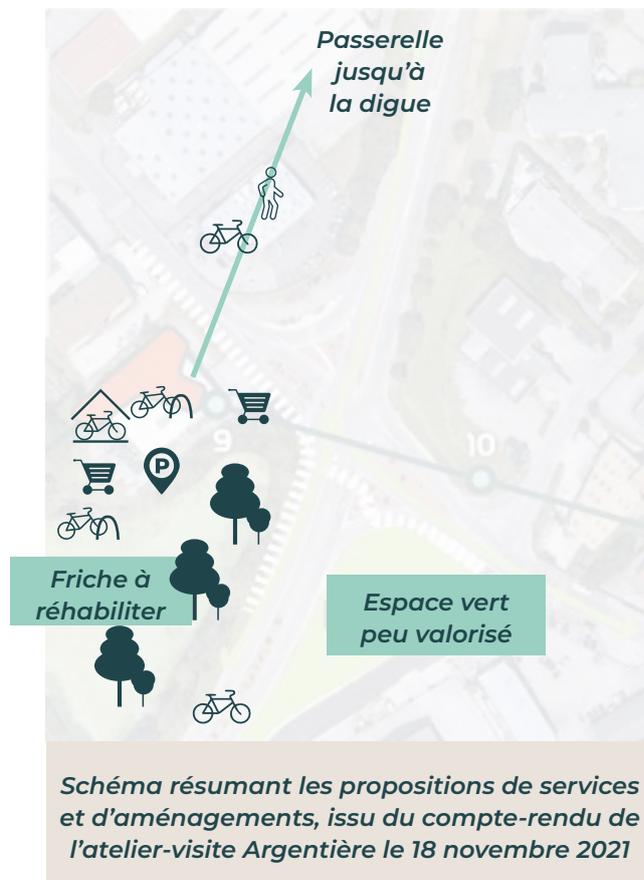
Les aménagements nécessaires pour les abords de la future station du transport par câble Argentière

Les participants de l'atelier-visit se sont surtout interrogés sur **l'opportunité d'une telle station** dans ce type d'espace public aux **activités industrielles et économiques**, ainsi que de l'apport de la station au quotidien des publics visés (au-delà des seuls professionnels de la zone d'activités).

Quelques participants et répondants ont eu du mal à se projeter collectivement autour de nouveaux usages pour le secteur, car ils ne fréquentent pas Argentière. Ce sont donc les besoins de mobilité qui ont été les plus faciles à aborder. Pour le reste, les participants ont tout d'abord pensé **aux besoins des salariés de la zone industrielle**.

Si quelques participants sont dubitatifs quant aux effets escomptés d'une station de transport par câble dans le secteur, d'autres imaginent que cela pourrait être le **début d'un renouveau** pour cette zone à dominante industrielle, où l'usage qu'en fait ses riverains n'est aujourd'hui pas suffisamment connu ou reconnu.

Par ailleurs, un collectif de citoyen estime que **l'insertion paysagère du transport par câble à Sassenage** n'a pas été travaillée.



Les abords de la future station sont perçus comme **le lieu privilégié d'une transformation de l'espace public**. Cela s'explique par l'effet vitrine dont pourrait bénéficier le secteur grâce à la nouvelle station. De ce fait, c'est à proximité de la station que l'on retrouve la localisation de la majorité des propositions de l'atelier-visit.

Parmi les propositions d'aménagement formulées par le SMMAG, les répondants ont jugé de leur pertinence en majorité pour **un parc-relais et des cheminements piétons** :

Réponse	Résultats à la plateforme numérique
Un parc-relais	31
Des espaces végétalisés	25
Du mobiliser urbain	11
Des cheminements piétons	36

Ce résultat se retrouve aussi à l'atelier visit, plusieurs participants estiment que **la circulation piétonne et cycle est à améliorer en priorité** (trottoirs accessibles aux PMR et poussettes, amélioration de l'éclairage public).



o Des cheminements piétons

Concernant la **circulation piétonne**, plusieurs répondants et participants à l'atelier-visitte s'accordent sur la nécessité **d'améliorer les espaces piétons**, pour permettre des déplacements sécurisés et apaisés, **vers la future station de transport par câble et vers les berges**.

Considérer la situation des plus vulnérables en se mettant à leur hauteur (enfants ou PMR) est un bon début, du point de vue des participants, pour enclencher un changement au-delà de la seule distinction entre modes actifs et motorisés. Les participants et répondants souhaitent donc **la création de cheminements piétons sécurisés (trottoirs)**, mais aussi de repenser les parcours usagers.

Selon les participants et répondants, un secteur si routier appelle à une décision radicale pour un meilleur partage des modes : **séparer les modes actifs des modes motorisés dans l'espace**. Une passerelle répondrait selon quelques-uns d'entre eux à ce besoin de sécurisation pour éviter le contact avec les voitures, poids lourds... Elle permettrait d'éviter les feux piétons, diminuer les risques d'accidents, et de fluidifier le trafic. L'idée serait de relier la digue jusqu'à la future station. En revanche, pour d'autres, si le nombre de piétons fréquentant le secteur n'augmente pas, il n'y aurait pas forcément besoin d'une passerelle car les vélos ne voudront pas forcément l'emprunter du fait de sa hauteur.

Un répondant nuance cependant et ajoute qu'il n'y a pas de réels besoins de se déplacer à pied sur le secteur.



o Des aménagements cycles

Les répondants et participants à l'atelier visite pointent aussi le nécessaire effort à réaliser pour améliorer la circulation cycliste. Ils ont émis plusieurs propositions en ce sens :

- o L'aménagement de **stations d'entretien** pour vélos, et de stations de gonflage
- o Des **stationnements sécurisés** (parcs-relais) pour les vélos : en particulier, les participants ont veillé à bien répartir ces parcs pour vélos dans l'espace public pour éviter leur sur-fréquentation. La rapidité de l'accroche sur des arceaux est appréciée, mais il est peut-être souhaitable de proposer en plus des consignes plus sécurisées pour les vélos de grande valeur et pour le stationnement plus longue durée.
- o Des **stationnements pour les trottinettes**
- o Des **infrastructures cyclistes** : pistes cyclables séparées des piétons et des voitures, passerelles avec des accès aux stations et parkings-relais séparés de la circulation motorisée

Selon un cycliste participant à l'atelier visite, il est d'usage d'emprunter la rue d'Arcelle à vélo pour éviter la dangerosité de la rue de l'Argentière. Il

préconise de s'inspirer de cet usage pour aller plus loin en **aménageant la rue d'Arcelle en voie cyclable** et mieux connecter cette rue au transport par câble via le carrefour.

Il apparaît nécessaire pour un participant **d'améliorer la liaison depuis et vers la voie verte** (les digues), **d'assurer une continuité cycle entre Vinay et la Route de Sassenage, et d'améliorer la liaison entre Fontaine et Argentière** (absence de piste).

- o La création d'un **parc-végétalisé sous-terrain** pour circuler d'un mode à l'autre, à pied ou à vélo

Ainsi, ces aménagements apparaissent nécessaires en écho à la possibilité d'embarquer des vélos dans la cabine de transport par câble.



o Du stationnement et des parcs relais

Du point de vue de la **circulation automobile**, la création de places de stationnement paraît essentielle pour plusieurs répondants et participants à l'atelier-visitte

Un **parking relais** apparaît comme une priorité afin de rendre attractif le transport par câble et d'inciter à l'intermodalité, **faciliter le passage d'un mode à l'autre**, délaissé sa voiture au profit des transports en commun et ainsi désengorger la circulation automobile. Sans nécessairement avoir besoin de beaucoup de places, il faut néanmoins permettre aux automobilistes de venir. Certains habitants de Sassenage/Fontaine ou du Pays Voironnais, et du Vercors à proximité, préféreraient venir en voiture à Argentière plutôt que La Poya, notamment s'ils doivent se rendre sur la Presqu'île. Plusieurs participants ont échangé en salle sur l'intérêt du P+R sur cette station sans réel consensus entre eux : ont été discutés, d'une part, l'intérêt d'un P+R à proximité de la Presqu'île et, d'autre part, les impacts potentiels d'un nouveau parking « bétonné » sur la végétation des alentours de la future station de transport par câble. Certains proposent de l'installer sur l'espace vert inoccupé rue de l'Argentière ou plutôt au plus proche de la future station, en prenant soin de préserver le maximum d'arbres. **Ce parking devra être végétalisé.**

Un répondant souhaite quant à lui la **création de stationnements**, pour se déplacer **au-delà de 20h**. Il pourrait être utilisé par les personnes en provenance de la rive gauche Nord, et de la voie rapide, et se doit d'être adapté à l'important volume de véhicules à venir.

Néanmoins, un répondant souligne l'existence d'un parc-relais à la sortie de Sassenage et à Fontaine, limitant l'intérêt de la création d'un nouveau. Son utilité réelle est aussi discutée au regard de sa localisation future, à proximité de la Presqu'île.

Un contributeur s'interroge sur la capacité de stationnement automobile. Selon lui, le parc relais envisagé à Fontaine la Poya en comporterait trop peu, Les automobilistes risquent donc d'aller se

garer à Géant Casino afin d'emprunter le câble, et traverseraient l'Avenue de Romans en voiture.

Un participant favorable aux P+R a expliqué qu'il gare actuellement sa voiture dans le parking du Géant Casino de la Poya à Fontaine avant de prendre le tramway. L'idée serait de faire d'Argentières un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM) à terme.

Il a également été évoqué l'idée d'une **limitation de la vitesse des voitures à 30km/h** afin de sécuriser l'espace public, de la **création d'une zone dédiée au co-voiturage**, et d'une **zone de service d'autopartage**.



o Un aménagement routier en giratoire

La **création d'un giratoire** est également vue comme une solution contre les bouchons et ralentissements. Les feux génèrent de l'irrespect.

Un répondant propose d'entraver toute circulation routière individuelle ou industrielle supplémentaire (éviter les contournements par Sassenage via la Rue François Blumet, la zone industrielle, ou tout autre contournement de l'A480).

Les répondants souhaiteraient également une **limitation de la vitesse des voitures à 30km/h** afin de sécuriser l'espace public.



o Une offre de mobilité intermodale

Les répondants et participants se sont exprimés sur les aménagements nécessaires pour **un changement de mode agréable, et une intermodalité facilitée**.

S'agissant des **transports en commun**, quelques répondants souhaitent une **offre de mobilité plus étoffée et efficace** : des bus en correspondance avec le transport par câble plus fréquents et plus rapides, des transports en commun (de type navettes) entre les parcs-relais de Fontaine, Sassenage, St Egrève voire Voreppe vers la station Argentières, des bus Flexo/Proximo ou taxis Flexo avec réservation (pour les scolaires et PMR). Un autre répondant souhaiterait une **meilleure fréquence des bus C6 et 54**, notamment s'ils sont articulés avec le transport par câble. Enfin, un autre répondant souhaiterait la création d'un arrêt de bus en bas de la station de transport par câble.

Un répondant regrette quant à lui l'impossibilité de réaliser un prolongement du Tramway B entre Argentières de Sassenage et la presqu'île de Grenoble.

Selon quelques participants, cela implique aussi de **repenser la distance entre les arrêts de bus actuels** (Maladière et Chamechaude) et le lieu de la future station. Un nouvel emplacement, plus proche de la future station a été proposé en ce sens, d'autant plus que la ligne 54 est manifestement peu utilisée aujourd'hui car peu régulière (type Flexo). Il a été suggéré de déplacer l'arrêt Chamechaude

à proximité directe de la station de transport par câble.

A savoir que les services de mobilité proposés dénotent **un besoin de mise en commun** et de mise en réseau. **L'autopartage** est par exemple souhaité par quelques participants. Un répondant propose quant à lui la mise en place de **services de location de vélos** : vélos-cargos ou métrovélos.

Les bus pourraient **circuler davantage en site propre** pour gagner de l'efficacité. Un autre répondant juge intéressant « d'avoir une plateforme », qui pourrait desservir aussi bien les transports en commun, que les voitures, et les cyclistes

Le cas échéant, cela risquerait de provoquer des conflits d'usages (insécurité, incivilités).

En conclusion, plusieurs répondant et participants de l'atelier-visite estiment qu'il est important de prévoir des **espaces dédiés pour la circulation de chaque mode. Le besoin d'accessibilité** au lieu de la future station implique de réfléchir aux façons de **mieux partager l'espace public** (par le biais de pistes cyclables ou de passerelles pour piétons) d'une part et de permettre une **intermodalité entre transports en commun sur place** ou encore un **report modal** d'autre part (à l'aide d'un parking relais notamment).



o Un aménagement des abords de la station

Végétaliser et planter de grands arbres

Végétaliser les abords de la station est une proposition partagée par beaucoup de participants et répondants. Un rang de grands arbres a été à cet effet placé aux abords de la future allée métropolitaine. Un représentant de POMA, présent à l'atelier, a toutefois fait remarquer que la hauteur des arbres compte dans le cadre de ce projet à dominante aérienne. La présence d'arbre est non seulement perçue comme une aménité mais aussi comme un moyen de repos qui pourrait aller de pair avec des bancs et espaces dédiés. Les répondants souhaitent végétaliser et des arbres pour se rafraîchir.

Beaucoup de répondants témoignent leur intérêt pour **la création d'espaces végétalisés**, permettant de rendre le secteur plus agréable, et de favoriser le développement de la biodiversité. Cette idée leur apparaît pertinente car Argentières est une entrée de ville, et qu'une continuité avec les berges pourraient être créée. Par ailleurs, **l'absence de valorisation de l'espace vert** situé rue de la Sure est perçue comme une perte aux yeux des participants. Il ne correspond à aucun usage informel particulier. Néanmoins, certains participants doutent de son usage futur dans le cas où l'espace public resterait à dominante routière.

Quelques répondants ont également émis quelques propositions sur l'aménagement des abords de la station :

- Du **mobilier urbain** pour se protéger des intempéries
- Une **borne Wifi**
- Des **informations voyageurs** en temps réel sur les transports en commun

○ Rendre attractif l'espace avec de la convivialité

Premièrement, les points de restauration actuellement très peu nombreux ont été cités comme essentiels par quelques répondants et participants à l'atelier-visite. Au-delà de l'idée de répondre à un **besoin essentiel d'alimentation**, il s'agit de créer une véritable **ambiance de convivialité** grâce à l'accueil de « food trucks », de « snacks », « d'artisans boulangers voire de restaurants « locavores » pour les sorties nocturnes. Un répondant propose également un **point presse/librairie**.

○ S'y sentir bien et se l'approprier

La majorité des participants de l'atelier-visite souhaitent gagner en qualité des espaces publics pour répondre à un **besoin de bien-être et de sécurité**. Tout espace se doit d'**être accueillant**, quel qu'en soit l'usage final pour que chacun puisse se l'approprier à sa guise. Quelques participants ont souligné de ce fait l'importance d'ouvrir la réflexion au sujet d'usages alternatifs potentiels de cette zone d'activités.

Par ailleurs, la possibilité de **se sentir acteur** du changement (lorsque les participants citent par exemple l'importance d'impliquer la vision des salariés des alentours) et donc de participer activement au projet est souhaitée.



Participants à l'atelier-visite d'Argentière à la suite de la visite de site



Synthèse

En synthèse, l'arrivée du transport par câble à Argentière questionne sur cette zone industrielle et économique, avec des difficultés importantes de mobilité pour les piétons et cyclistes, notamment autour du carrefour. Elle devrait s'accompagner d'un réaménagement de la circulation des modes actifs sur le secteur, de la création d'un carrefour giratoire et d'une amélioration de l'intermodalité (avec une préservation de la desserte fine du quartier par les bus de la ligne C6 et 54, de l'autopartage et des locations de vélo) et du stationnement en parking relais. La majorité des participants et répondants souhaitent conserver et valoriser les espaces verts et la biodiversité existante, mais également végétaliser autour de la future station. Les abords de la station pourraient bénéficier de mobilier urbain, une borne wifi, de l'information voyageur en temps réel et des commerces (foodtrucks, boulangers snacks, restaurants, points presse, librairie).

E- L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Oxford à Grenoble

Les déplacements des répondants de la plateforme et des participants à l'atelier-visit

MODE	Résultats des 46 répondants à la plateforme numérique	Résultats des 15 participants de l'atelier-visit	Résultat des participants aux brigades de messagers
La marche à pied	22%	14%	42% des interrogés
Le vélo	26%	21%	15% des interrogés
Tramway	19%	21%	83% des interrogés
Bus	11%	17%	21% des interrogés
Voiture	23%	24%	6% des interrogés
Covoiturage	Pas de contributions quantifiables	3%	Pas de contributions quantifiables



Le **vélo et le tramway** sont les modes de déplacement les plus utilisés. Les répondants et participants combinent **un à deux modes pour se déplacer sur le secteur.**

7 participants sur 15 à l'atelier-visit d'Oxford fréquentent le secteur Oxford tous les jours. Cette fréquentation au quotidien s'explique par la localisation de leurs lieux de travail et de leur activité physique dans le secteur. Certains de ces salariés se déplacent actuellement à pied depuis et vers le centre-ville car cela leur paraît plus simple. Le mode tramway est également plébiscité pour ce trajet. Toutefois, la circulation vélo leur apparaît particulièrement dangereuse.

Les participants qui fréquentent souvent les alentours de la Place de la Résistance se sentent libres de choisir entre plusieurs modes pour y accéder (marche à pied, voiture, bus, tramway et vélo). Seul le covoiturage et les trottinettes sont peu cités. Les modes actifs sont privilégiés pour les trajets domicile-travail et les loisirs de la mi-journée (entre 12h et 14h).

La plupart des participants aux brigades de messagers effectuent ce trajet tous les jours ou plusieurs fois par semaine. Pour les salariés de la Presqu'île rencontrés, la fréquentation de la Place fluctue en fonction du nombre de jours télétravaillés.

Ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité sur la place de la Résistance selon les répondants au questionnaire et participants à l'atelier-visite

MODE	Résultats de la plateforme numérique	Résultats des brigades de messagers	Résultats des participants aux ateliers-visites
 <p>La marche à pied Les participants aux brigades de messagers saluent un mode pratique grâce à des itinéraires bien indiqués et une signalisation claire.</p>	16	5	3
 <p>Le vélo Le vélo est un mode de transport emprunté car il représente pour les participants une solution rapide, fiable et économique, qui permet d'éviter la saturation automobile (notamment sur le Pont d'Oxford), et de palier les transports en commun parfois peu développés dans certains secteurs. Par ailleurs, un répondant souligne la bonne qualité des pistes cyclables existantes.</p>	19	10	4
 <p>Les transports en commun Les transports en commun fonctionnent majoritairement « bien » du point de vue des participants de l'atelier-visite d'Oxford. Ces derniers, ainsi que les répondants au questionnaire estiment qu'une priorité est donnée au Tramway, et que celui-ci (Tramway B) fonctionne bien : il est perçu comme le mode dont l'usage est le plus facile. Les participants aux brigades de messagers sont globalement satisfaits des transports en commun. Ils apprécient que la ligne de Tramway soit positionnée à proximité des couloirs de circulation des actifs, permettant un accès facile et un niveau de fréquentation intéressant. Le Tramway offre une fréquence suffisamment régulière aux yeux des questionnés. Le bus est considéré comme pratique par plusieurs de ces participants.</p>	27	Pas de contributions quantifiables	8
 <p>La circulation voiture La circulation voiture apparaît satisfaisante en dehors des heures de pointe.</p>	9	4	1

Un répondant apprécie **la multitude de modes de déplacements proposés sur le secteur**.

Les dysfonctionnements de mobilité rencontrés par les répondants au questionnaire, participants à l'atelier-visite et aux brigades de messagers

MODE	Résultats des 46 répondants à la plateforme numérique	Résultat des participants aux brigades de messagers	Résultat des participants aux ateliers-visites
La marche à pied	11	4	1
Le vélo	17	6	3
Les transports en commun	14	Pas de contributions quantifiables	4
La circulation voiture	24	11	2

Quelques répondants observent la coexistence de plusieurs modes, notamment en heures de pointe, ce qui peut entacher la fluidité de la circulation sur la zone. Un des participants aux brigades de messagers souligne que tous les modes de déplacements dysfonctionnent car les règles ne sont pas respectées par tous. A contrario, 4 participants aux brigades de messagers ne remarquent aucun dysfonctionnement autour de la station Oxford.

en cours de réalisation sur la rocade génèrent une partie de ces embouteillages. Les usagers empruntant les autres modes soulignent que les automobilistes respectent peu les feux piétons. Les participants automobilistes constatent, de leur côté, une mauvaise signalisation et des feux tricolores désynchronisés et dangereux, et estiment que les feux pour laisser passer les Tramways provoquent des embouteillages.

Par ailleurs, un participant souligne que l'utilisation de la voiture contribue à détériorer la qualité de l'air.

60



o La voiture

La circulation en voiture est la modalité de déplacement la plus mal perçue par les participants à l'atelier-visite (80%). Les participants expliquent leur choix à la fois par le **caractère très routier** d'Oxford mais aussi par **les embouteillages générés**. L'accès à Oxford est estimé compliqué.

La place carrée de la Résistance semble insatisfaisante plusieurs répondants et participants, qui estiment qu'elle complexifie le cheminement automobile, pour les voitures, semi-remorques, et bus (angles droits, croisement de voies). Les angles droits rendent difficiles les virages, il est compliqué de tourner sans empiéter sur une autre file. D'autre part, ces angles droits limitent l'intérêt des 3 voies, car les véhicules les plus encombrants se placent en travers de ces voies pour tourner. Si bien que ce rond-point n'a qu'une voie malgré le marquage au sol. Les voitures sortant du garage Schneider Electric rencontrent également des difficultés à s'insérer et à traverser deux des voies entourant la place de la Résistance.

Au-delà de cet aménagement, les participants aux brigades de messagers identifient des dysfonctionnements sur l'Avenue des Martyrs, où la proximité avec les cyclistes gêne les automobilistes. D'autre part, plusieurs répondants remarquent un **engorgement du secteur** (Place de la Résistance, Pont d'Oxford) aux heures de pointe. Les bus pâtissent des embouteillages et sont de facto ralentis. Un participant ajoute que les travaux



o La marche à pied

La Place de la Résistance n'est pas vécue comme un lieu agréable pour les piétons, qui ne se sentent pas en sécurité, et pour qui l'espace public n'est pas attractif : l'espace central de la Place n'est ni entretenu ni aménagé, et souffre de nuisances sonores. Les piétons n'ont pas envie de s'y promener.

Par ailleurs, **les piétons sont en conflit avec les cyclistes à la sortie des bus et sur les trottoirs / voies piétonnes**, ce qui génère de **l'insécurité** pour eux. En effet, les bandes cyclables présentes sur les trottoirs manquent de visibilité selon quelques participants. L'espace d'attente délimité pour passages piétons et vélo est parfois étroit au vu de l'affluence et génère des difficultés de cohabitation entre ces deux modes aux intersections (traversées vers le parvis, vers le tramway, au sud de la Place et aux angles des bâtiments du Crédit Agricole). Les piétons rencontrent également un conflit d'usage avec les voitures à la sortie du parking du Crédit Agricole.

Les personnes à mobilité réduite mettent aussi en évidence un certain nombre de conflits d'usages avec d'autres modes :

- o Les cycles, notamment autour du Tramway
- o Les voitures, notamment en sortie du parking

Quelques répondants et participants à l'atelier et aux brigades signalent des **problèmes de 3 feux désynchronisés**, dont celui situé Avenue des Martyrs qui divise deux des répondants :

- Considéré par l'un comme trop long pour les piétons et cyclistes qui souhaitent traverser l'Avenue des Martyrs au Sud-Est de la Place de la Résistance.
- Considéré par l'autre comme trop court pour les piétons et cyclistes qui souhaitent traverser l'Avenue des Martyrs au Sud de la Place de la Résistance

Un répondant estime également que **le passage piéton** de la zone Polytec (rue des Berges) vers les bâtiments du Crédit Agricole est dangereux, car les voitures ne s'arrêtent pas lorsque le feu piéton est vert. Les piétons sont donc obligés de forcer le passage.

Un participant aux brigades de messagers juge **les trottoirs vers ST Micro Electronics trop étroits**, et des racines de végétation rue Jules Horowitz, gêneraient la marche. Enfin, une participante signale que le trajet entre Oxford et Saint-Martin-Le-Vinoux est désagréable lorsque l'on emprunte le cheminement piéton actuel.

Les personnes à mobilité réduite déplorent également la complexité d'accès au pont d'Oxford, en partie justifiée par l'emplacement des lampadaires qui gênent la circulation.

Globalement, un sentiment de danger est soulevé par plusieurs participants piétons. Afin d'y répondre, il est nécessaire de prendre en compte l'enjeu de sécurisation des passages piétons et des trottoirs.



○ Le Vélo

Le vélo fonctionne mieux que la marche à pied selon quelques participants à l'atelier-visite : « plutôt bien » du fait de la qualité de la voirie et de la proximité avec le centre-ville mais « plutôt mal » du fait des obstacles rencontrés dans le secteur (conflits avec les piétons, nombre d'arrêts élevé à opérer autour de la place de la Résistance, manque de clarté du tracé...).

En effet, de nombreux **conflits cycles/piétons** sont observés autour de la place de la Résistance. La piste cyclable est discontinue : parfois réservée aux cycles, parfois partagée avec les piétons, ou les bus, quand elle n'est pas interrompue (sur la place de la Résistance, en direction de Grenoble). La voirie n'est pas claire, ce sentiment est renforcé par **l'importante circulation cycliste**, qui provoque des embouteillages.

Ils déplorent notamment la voie cyclable sur le trottoir, mal indiquée dans la signalétique malgré deux revêtements de même couleur et à proximité de la voie piétonne. Il apparaîtrait important, à leurs yeux, de la cloisonner.

Un répondant déplore également la piste cyclable, en provenance du Nord de la Métropole, qui débouche sur le parvis de la Résistance, à l'endroit où les piétons descendent du tram.

Le **système de feux** paraît également inadapté : les séquences de feux sont longues pour les traversées de vélo, et cela tend à entraîner des conséquences sur la fréquence et la rapidité des transports en commun.

D'autre part, les cyclistes soulignent **la mauvaise connexion depuis la Rue Horowitz vers le Nord de l'Avenue des Martyrs**.

Les cyclistes pointent également **un conflit avec les voitures**, qui ne respectent pas toujours les voies cyclables.

Enfin, les usagers des autres modes observent **la violation du code de la route** par de nombreux cyclistes : les vélos roulent trop vite et ne respectent pas la signalisation.

Ainsi, quelques participants de l'atelier-visite affectionnent particulièrement le vélo mais affirment ne pas l'utiliser par choix sécuritaire.



○ Les transports en commun

Les lignes 22, 54, C6 sont utilisées. Les bus ne peuvent cependant pas circuler aisément sur la voirie du fait de conflits avec les automobilistes. Un répondant considère **la traversée du carrefour** (Place de la Résistance) difficile pour les transports en commun. Cela impacte leurs horaires de fonctionnement.

Les remarques sur les dysfonctionnements des transports en commun des répondants concernent davantage le réseau de bus, et font état de :

- **L'amplitude horaire insuffisante** renforcée pendant les vacances scolaires
- **Fréquences irrégulières** des bus 22 et 54, mais aussi du C6
- **Manque de synchronisation** des bus 22/C6/54
- **La lenteur** du bus C6 à cause de la saturation automobile
- Le **manque de voie de bus dédiée**
- **Les grèves** qui rendent incertains le passage de ceux-ci

Quelques participants déplorent également que les bus soient stationnés sur les voies.

D'autre part, un participant souligne le manque de civisme et de respect des usagers dans le Tramway, qui ne portent pas de masque, ou posent leurs pieds sur les sièges. De même, ce participant souligne l'attitude parfois incorrecte des conducteurs qui ne prennent pas la peine d'attendre les usagers qui arrivent à la porte pour embarquer.

D'autre part, quelques répondants font état d'un manque de moyens de transport :

- Pour traverser le pont d'Oxford
- Pour se rendre à Sassenage
- Pour se rendre à Saint-Martin-Le-Vinoux

Enfin, 4 participants des brigades de messagers ne remarquent aucun dysfonctionnement des modes de transport autour de la station Oxford. A contrario, un participant estime que tous les modes présentent des dysfonctionnements, car les règles ne sont pas respectées par tous.

La perception du changement de mode entre le bus C6/22/54/Express/Tramway B et un déplacement à pied, à vélo, en voiture ou en transports.

Le changement de mode divise les répondants.

Quelques répondants et la majorité des participants à l'atelier visite estiment qu'il se déroule bien, et soulignent la bonne **accessibilité** aux stations de transport en commun. La majorité des participants aux brigades de messagers change de mode depuis le bus ou le tramway vers la marche à pied, ou inversement. Pour la plupart d'entre eux, le changement est aussi agréable et se réalise sans difficulté. Les participants soulignent les aménagements existants, sécurisés, pratiques, accessibles à tous, et qui permettent une facilité dans le changement de mode.

Les correspondances y sont faciles et rapides. Le changement du bus vers le Tramway se réalise sans trop de difficultés, **les trottoirs sont larges et agréables pour circuler**. Un participant souhaiterait mettre l'accent sur les efforts réalisés sur les enjeux de sécurisation et d'accessibilité autour de la Place de la Résistance, il souhaiterait que cela soit poursuivi. Enfin, un questionné juge les abribus confortables et les stations propres et bien entretenues. Néanmoins, la station de Tramway Oxford est exposée aux vents, et le froid en hiver rend l'attente moins agréable.

D'autres répondants nuancent ce constat au niveau des difficultés d'accès en voiture à Oxford, du manque de fréquence des bus, du manque de desserte de Saint-Martin-le-Vinoux mais aussi du caractère désagréable du secteur pour les piétons. L'accès piéton vers la station de Tramway est néanmoins jugé satisfaisant, bien qu'un répondant souligne la chaussée abimée.

Changer d'un mode à l'autre suscite un sentiment d'insécurité chez quelques participants. Cela s'explique notamment aux heures de pointe par la haute fréquentation « par vagues » du tramway.

Un répondant ajoute qu'un **vrai pôle d'échange multimodal** permettrait des **correspondances** sur le même quai, et pas si éloignées (à tous les coins de la place). En effet, **l'arrêt de la ligne C6 attire l'attention des répondants**, qui l'estiment **trop éloigné du Tramway**, et de la future station de transport par câble. Le Tramway apparaît également trop éloigné pour l'un des répondants, qui doit marcher 10 minutes pour le rejoindre. Un participant estime que les stations de Tramway sont très espacées, ce qui pourrait poser des difficultés à les rejoindre pour les PMR. Cela pose la question de **la création d'une station de Tramway supplémentaire**.

Les cyclistes estiment qu'une voie végétalisée et dédiée à leur circulation serait agréable.

Usages de l'espace public actuels

o La Place de la Résistance

La Place de la Résistance est un lieu de passage, traversé par plusieurs lignes de transports collectifs, et qui centralise plusieurs modes de déplacement. Pour autant, les participants piétons ne s'y arrêtent que très peu. En effet, la traversée de la Place de la Résistance est perçue comme « désagréable » pour **les piétons** répondants au questionnaire car les feux sont nombreux, désynchronisés, trop courts, et peu respectés par les voitures.

L'espace vert central de la Place de la Résistance est « mal entretenu » selon plusieurs participants de l'atelier-visite, en particulier durant les saisons été et automne. Son aménagement ne donne pas envie aux participants de s'y asseoir (malgré la présence de bancs), au vu de la circulation environnante, des nuisances sonores, de la pollution, du manque d'ombre et de l'exposition au vent. Seuls quelques participants disent profiter des quelques assises disposées lors des pauses-déjeuner.

Selon quelques participants, le foodtruck envisagé sur le secteur pourrait être installé au milieu de la place pour inciter à son usage à condition d'être mis à l'abri du vent, du soleil et du bruit. D'autres y sont réticents.

Si quelques-uns ne perçoivent pas l'intérêt de la Place de la Résistance dont l'usage est inexistant (« personne n'y va »), d'autres affirment qu'elle a du potentiel du fait de sa centralité et de sa bonne visibilité. La Place est notamment un lieu de passage des sportifs qui y courent, ou des cyclistes.

Enfin, un participant aurait préféré installer la station de tramway au milieu de la Place afin de ne pas gêner les voitures circulant au carrefour.

o L'allée Rose Valland

Aux abords de l'Allée Rose Valland, les piétons sont les usagers principaux. En particulier, des groupes scolaires se rendent régulièrement à pied au Club d'Aviron et les usagers du parking privé du Crédit Agricole / Schneider Electric la fréquentent en sortie de parking. Toutefois, l'allée est également régulièrement traversée par des cyclistes réalisant leur trajet domicile-travail. Elle est également utilisée par les automobilistes pour se stationner dans les parkings des entreprises ou les bateaux remorqués du Club d'Aviron.

Des raccourcis sont visibles sur la partie enherbée : ce sont des cheminements plus directs que les aménagements proposés entre la place de la Résistance et le pont d'Oxford. Ils sont notamment très empruntés par les sportifs. L'espace vert est aussi considéré comme un lieu de repos (usage des rondins pour s'y asseoir) car moins bruyant que sur la place.



Espaces verts à proximité des immeubles du Crédit Agricole dans le quartier d'Oxford à Grenoble

o Le Pont d'Oxford

Le pont est beaucoup emprunté par les usagers du club aviron (scolaires, jeunes et sportifs), mais aussi par les salariés du Parc d'Oxford (notamment EDF) ou les salariés de la Presqu'île qui déjeunent à l'étang Pique-Pierre. Le plus souvent, ils marchent pour le traverser. L'augmentation perçue du nombre de piétons sur le pont est jugée dangereuse et quelques participants souhaiteraient l'élargir. Cette augmentation est à l'origine de conflits d'usages entre piétons et vélos, d'autant plus que le passage piétons-cycles est étroit sur le Pont d'Oxford. A l'unanimité, les participants trouvent que la traversée du pont d'Oxford est difficile.

Depuis le pont d'Oxford vers la station de Tramway, les cheminements piétons pourraient être améliorés. Pour rejoindre Saint-Martin-le-Vinoux, les piétons doivent faire un détour et emprunter la voie au-dessus de la voie ferrée. La sécurité piétonne n'est alors pas assurée.

Beaucoup d'entre eux ne connaissent pas l'existence de l'arrêt M-Covoit. Il ne serait pas utilisé ou de manière très ponctuelle (des usagers attendent). Aucun participant ne connaît le fonctionnement du point de covoiturage et des services associés. Les panneaux disponibles sur la place de la Résistance ne sont pas forcément compréhensibles par les participants : ce sont les destinations.



Aperçu du Pont d'Oxford

Les usages à préserver

Quelques répondants estiment qu'il s'agit d'un quartier principalement occupé par les **salariés**, ils le considèrent « **élitiste** », et « **peu accueillant** ». Aujourd'hui, ils ne trouvent pas de raisons de le fréquenter et de l'investir.

Quelques participants estiment que le secteur d'Oxford revêt principalement la fonction de lieu de passage, et manque de points d'intérêt pour s'y arrêter.

D'autres répondants ont néanmoins souligné plusieurs usages et éléments qu'ils souhaiteraient préserver sur ce secteur Oxford. Un participant dit notamment apprécier son aménagement actuel, qu'il juge satisfaisant.

○ Un espace d'intermodalité : préserver les aménagements visant à faciliter la mobilité et pacifier la cohabitation des modes

Il s'agit d'un lieu de passage dense où de nombreux modes se rencontrent, souvent considéré comme lieu de transit en semaine, pour des raisons professionnelles.

L'aménagement autour de l'arrêt de tramway est perçu par l'un des participants comme la plus belle réussite en matière d'aménagement dans le quartier.

Quelques répondants apprécient la présence de **pistes cyclables** (bien qu'ils proposent de refaire le revêtement sur la digue), de **trottoirs larges et confortables**, la station de Tramway B, et les voies de circulation.

Enfin, ils apprécient **l'accès à l'Isère** pour la base nautique.

○ Un espace de vie : Préserver les espaces verts et développer de nouveaux aménagements

L'espace public est jugé peu mis en valeur, quelques participants et répondants souhaitent préserver l'existant et développer de nouveaux aménagements.

Quelques participants souhaitent préserver les espaces de type "parvis", bien que jugés trop minéraux. A ce propos, aux yeux d'autres participants, **l'espace dédié aux commémorations et à la mémoire des Résistants** est à préserver, voire à valoriser.

Plusieurs participants et répondants apprécient et encouragent le **développement d'espaces verts** (allée Rose Valland, terre-plein central du Tramway). Ces derniers craignent que l'aménagement de la future station participe à détruire l'espace vert situé Allée Rose Valland, dont profitent les salariés du Crédit Agricole et d'Hardis Group.

La place de la Résistance leur paraît abandonnée et ils estiment qu'elle a du potentiel pour devenir un espace plus agréable. Néanmoins, plusieurs participants estiment qu'elle souffre d'importantes nuisances sonores, ce que contredit un participant qui les estime faibles. Ils apprécient et encouragent également l'installation d'un **food-truck** et de **stands de nourriture** à emporter.

○ Une desserte en transport en commun

Les participants habitants de Saint-Egrève insistent sur l'importance de préserver la liaison de la ligne 22 puisqu'ils ne seront pas les principaux usagers du transport par câble.

Un répondant souhaiterait d'autre part que cette **offre de transports en commun soit plus étoffée**, et qu'elle permette de rejoindre plus rapidement St Egrève et le secteur de Cap 38.

○ Un accès véhicule au club d'aviron

Pour quelques participants, il est important de maintenir l'accès au club d'aviron, également pour des passages de remorques longues et larges. Une participante membre du club signale l'importance de prendre en compte les girations de remorques transportant des bateaux vers l'allée Rose Valland. Il s'agit de garder un minimum de largeur de voirie ce qui implique de conserver la largeur actuelle pour les camions et remorques.

Enfin, le maintien du parking situé près de la base d'aviron est souhaité. Plusieurs participants notent qu'aujourd'hui il n'y a pas de véritable problématique de stationnement à résoudre grâce aux parkings des entreprises. Ils craignent toutefois que la question puisse se poser pour l'avenir.

Avis des répondants et des participants sur les enjeux identifiés par le SMMAG aux abords de la future station du transport par câble en termes de flux et de conflits potentiels

Quelques répondants sont satisfaits des aménagements imaginés par le SMMAG aux abords de la future station de transport par câble : ils n'identifient **aucun conflit potentiel**, et estiment ce projet **en adéquation avec les enjeux identifiés sur le secteur : un gain de temps pour les déplacements**. Cela est nuancé par un répondant qui estime au contraire que le projet risque de générer une perte de temps entre la station de bus et de Tramway.

Un répondant apprécie également **la mise en valeur de la base d'aviron**.

A contrario, plusieurs répondants et participants de l'atelier-visite identifient des risques d'augmentation de conflits d'usage avec l'arrivée du transport par câbles :

- Entre **cyclistes et piétons** (non-respect du code de la route, incivilités), sur le trajet de la station de Tramway vers la station de Transport par câble, sur l'allée Rose Valland, et le centre de la place de la Résistance... Un répondant propose l'installation de ralentisseurs.
- Des conflits entre **modes doux et voitures**, sur l'accès aux parkings du Crédit Agricole et d'Hardis Groupe

Il existe aussi un enjeu de cohabitation avec la base nautique, la pratique de l'aviron et du kayak.

Quelques répondants craignent que ces aménagements participent à **engorger la circulation automobile** aux heures de pointe, et **les places de stationnement** (vélo, voitures). Un répondant propose de rassembler les voies automobiles d'un côté pour libérer l'espace « côté station du transport par câble ».

Un répondant et quelques participants craignent que ces aménagements aient un impact négatif sur les bureaux situés d'une part et d'autre de la station de transport par câble (Crédit Agricole, Hardis Groupe), mais aussi le long du câble :

- Une **pollution visuelle** : luminosité, mouvements perpétuels, reflets
- Une **pollution sonore**

En tant que salariés, les participants se demandent s'il ne serait pas utile de « flouter » les fenêtres du bâtiment du Crédit Agricole pour préserver leur vie professionnelle.

Les priorités pour améliorer les cheminements et le passage d'un mode à l'autre sur ce secteur

Les répondants ont établi plusieurs priorités, plusieurs enjeux importants à prendre en compte pour améliorer les cheminements piétons. Un répondant regrette néanmoins que l'attention soit strictement portée sur les cheminements, alors que l'enjeu réside dans la volonté de faire de cette place et de ce secteur de **réels lieux de vie**.

o Une meilleure séparation des modes pour plus de sécurité

La majorité des participants constatent que cette zone est très fréquentée par les salariés, qui se déplacent en empruntant tous types de modes : voiture, vélo, tramway, marche à pied. Ainsi, ils craignent une concentration de personnes dans cette zone, et des conflits d'usage (allée Rose Valland, rue Horowitz).

De fait, l'accueil de la future station nécessite de **repenser le partage de l'espace public pour et par les différents modes selon les participants de l'atelier-visite**. L'idée est aussi de **rééquilibrer, en facilitant les modes actifs, l'usage de cet espace aujourd'hui très routier**.

L'un des défis majeurs identifié par ces derniers et quelques répondants est de **mieux séparer les voies piétonnes des pistes cyclables**. Des **espaces de circulation cycles différenciés** permettraient de diminuer le risque de conflits entre modes (vélos/piétons).

Ils alertent sur l'importance de **ne pas concentrer tous les services** en un même lieu à l'avenir pour rendre cet espace dynamique et **réduire les conflits d'usage**.

Ils souhaiteraient également **un meilleur partage de l'espace public entre modes doux et voitures**.

Cela se traduit par plusieurs propositions sur la plateforme, pendant l'atelier-visite et les brigades de messagers :

- o une multiplication et une sécurisation des **passages piétons**,
- o des **pistes cyclables séparées du trottoir** par des bordures, barrières végétales, ou des pistes cyclables en site propre, une Chronovélo. Mais également la poursuite de la piste cyclable du parvis du Crédit Agricole jusqu'au parking privé du Crédit Agricole depuis la rue

- o une **voie piétonne sécurisée** pour accéder au Tramway. Aux alentours de l'arrêt de tramway : une piste ou une voie vélo doit être clairement identifiée et ne pas être confondue avec le trottoir réservé aux piétons
- o un **meilleur phasage des feux** pour piétons et cyclistes,
- o l'installation d'une meilleure **signalétique**, afin d'apaiser le partage de la voirie
- o un **cheminement dédié** (vers les entreprises et stations de transports en commun)
- o la **création d'une passerelle au-dessus de la route**, dédiée aux modes actifs (entre les voies de Tramway et la station de TPC)
- o une **passerelle pour piétons** pour sécuriser le trajet de chacun et permettre un accès à Econocom ;
- o une **priorité bus** depuis la RN481 pour accéder au Pont d'Oxford ;
- o une **circulation des voitures du même côté que la ligne de Tramway** proposée par un participant Aujourd'hui, les automobilistes témoignent d'**embouteillages** aux heures de pointe, ce qui provoque de l'agacement

Selon les participants, tous ces efforts combinés encourageraient les automobilistes au **report modal**. Pour eux, le transport par câble sera une réussite s'il permet de **réduire les embouteillages**.

Un effort est à réaliser sur la **sécurité piétonne** : le code de la route doit être respecté par tous, et le civisme de chacun doit être engagé. Les voitures représentent d'importants dangers, notamment à l'entrée/sortie du parking du Crédit Agricole et de la base nautique, où les **circulations cycles, voitures, piétonnes se croisent**. Cette **concentration des modes** est également observée sur le passage piéton situé à côté d'un arrêt de bus. Un répondant propose de réaliser des campagnes de verbalisation afin de contraindre au respect du code de la route, tandis qu'un participant propose d'embaucher du personnel afin d'assurer la bonne circulation des piétons.

o Une valorisation et une meilleure utilisation de la Place de la Résistance

Les participants et répondants déplorent que rien ne soit prévu pour **l'aménagement de la Place de la Résistance**, que certains estiment aujourd'hui « en friche ».

Pour quelques répondants au questionnaire, il apparaît important aujourd'hui d'inciter les riverains à investir **le centre de la place de la Résistance**, pour cela, il faut réfléchir à **sa traversée piétonne**. Aujourd'hui, la place ne donne pas envie aux piétons de s'y arrêter, elle est située au cœur du trafic routier et du Tramway. Des blocs de marbre infranchissables empêchent sa traversée. Aujourd'hui, la traversée de la route **apparaît trop dangereuse**. Cet espace central pourrait être **végétalisé** pour le rendre plus agréable, et lui permettre de développer de nouveaux usages : aire de repos, de restauration, de détente. En ce sens, un répondant propose d'isoler les bancs avec des haies plus hautes.

Selon plusieurs participants et répondants, la Place de la Résistance et ses alentours devraient être aménagés pour répondre à plusieurs enjeux :

- o *Culturel* : les participants proposent d'indiquer que le nombre d'arbres correspond au nombre de résistants fusillés sur cette place et de l'appréter de symboles historiques ;
- o *Sociabilité* : les participants soulignent l'intérêt de faire vivre la place par l'installation de foodtrucks ou de compositions artistiques ;
- o *Repos* : les participants et répondants perçoivent l'utilité d'aires de repos mais trouvent les nuisances sonores, visuelles, olfactives dissuasives ;
- o *Végétalisation* : les participants demandent de la qualité paysagère en toutes saisons.

Les automobilistes préféreraient quant à eux la construction d'une place ovale. En effet, le rond-point carré n'est pas apprécié par les participants et répondants.

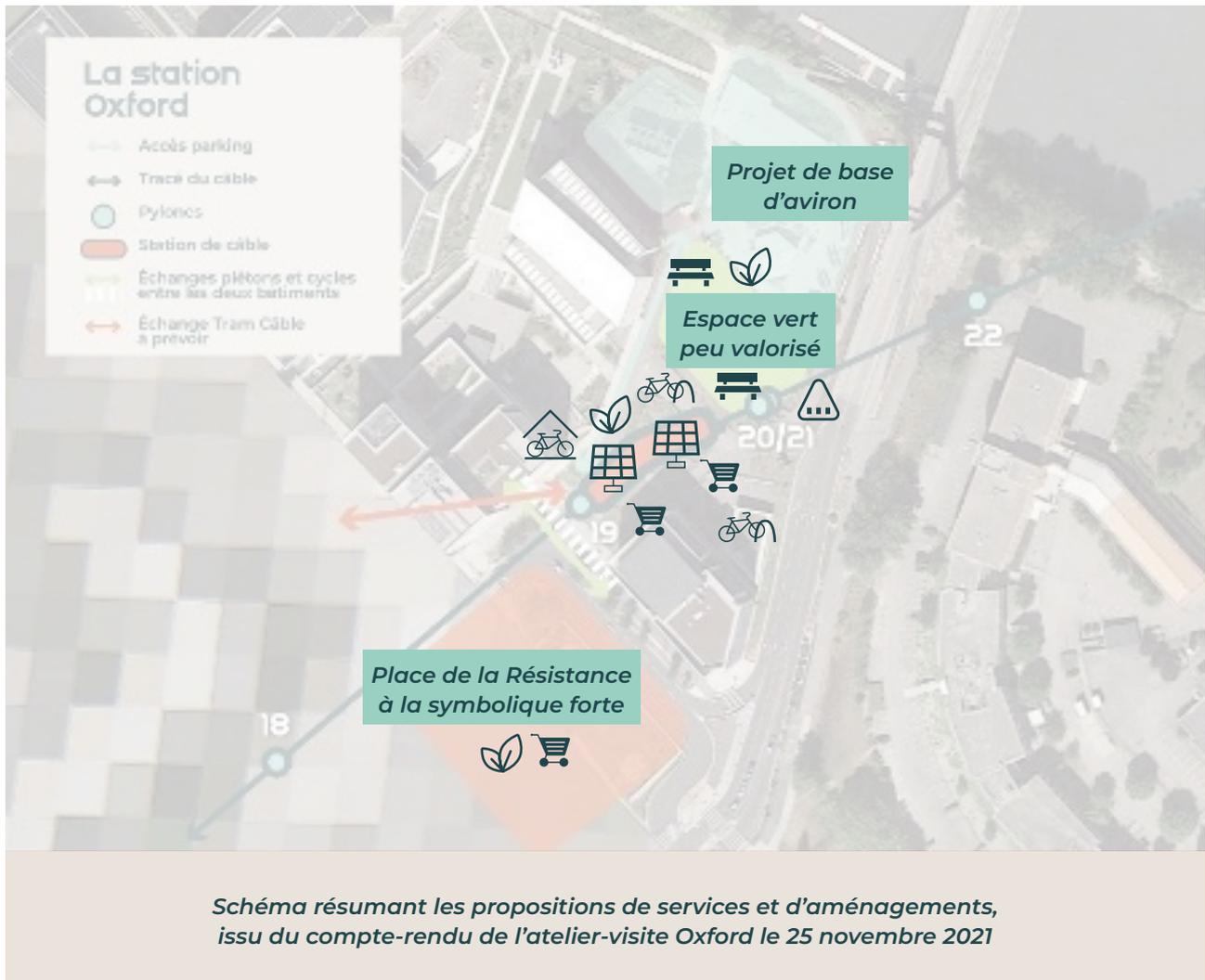
o Une synchronisation des modes de transports pour une intermodalité assurée

Les répondants proposent **d'augmenter les fréquences** et de **synchroniser les horaires** des différents moyens de transports en commun afin de **permettre des correspondances rapides**, sans longue attente. Certains modes pourraient également « patienter » pour éviter une attente dehors aux usagers. Les arrêts doivent être proches les uns des autres, afin que le changement de mode demeure aisé. Leur **proximité avec les parkings voitures et vélos** (parcs à vélos, vélos box) est également recherchée. Toujours dans cette logique d'intermodalité, quelques répondants proposent de mettre en place une **offre de transports en commun plus étoffée**, vers les zones les plus fréquentées.

o Une végétalisation des cheminements destinés aux modes doux

Quelques participants souhaitent **une continuité végétale** entre les zones : digues de l'Isère, voies cyclables. Les espaces verts actuels doivent également être améliorés pour devenir de réels lieux de repos et de détente.

Les aménagements et services attendus en pieds de station, et plus globalement sur la place de la Résistance :



Les participants et répondants souhaitent que ce lieu de passage devienne **un lieu de vie, moins minéralisé et plus agréable**. Plusieurs usages des espaces de ce secteur sont évoqués :



○ **Un espace de repos et de détente végétalisé, afin de rendre qualitatifs les espaces publics :**

Beaucoup de répondants et participants à l'atelier-visite souhaitent **revaloriser l'espace végétalisé** au centre de la Place de la Résistance, et celui situé allée Rose Valland. Ils proposent de boiser et fleurir ces espaces, et d'installer du mobilier urbain (tables de pique-nique).

D'autre part, quelques participants appellent de leurs vœux la création d'espaces de repos pour tous, dont les étudiants, avec plus de mobilier urbain (assises).

La présence d'espaces verts est un critère de qualité de l'espace public aux yeux des participants, d'autant plus que cela correspond à des usages bien ancrés : les rondins existants de l'allée Rose Valland sont perçus comme accueillants, à conserver s'ils sont bien utilisés. Ils demandent toutefois, en complément, de miser sur la qualité paysagère. Selon plusieurs participants, des tables de pique-nique pourraient compléter l'usage des rondins de l'allée Rose Valland tout en restant vigilants quant à l'utilisation prochaine de ces tables.

De plus, la Place de la Résistance devrait bénéficier d'un aménagement paysager plus poussé en fonction des saisons.

Enfin, un participant souhaiterait que cet espace autour de la station Oxford puisse devenir un lieu de rencontres.



○ **Un espace de restauration et de commerces**

Selon quelques répondants et participants, les **commerces de bouche** (restaurants, food-trucks, snacks) et services (point-relais colis, distributeur bancaire, point presse) seraient intéressants à proximité de la station. **Un kiosque snacking ou un foodtruck sur la place de la Résistance**, apaisée avec moins de circulation, pourrait être envisagé.

Ces participants et répondants souhaiteraient voir s'installer plusieurs types de commerces :

- Un bureau de tabac/ un kiosque à journaux / librairie
- Une consigne livraison postale
- Un lieu de récupération de paniers d'AMAP bio
- Un marché bio
- Banque
- Non-précisé

Les répondants souhaiteraient, en termes de restauration :

- Un restaurant de ramen
- Une pizzeria (vente à emporter)
- Un café/boulangerie
- Restauration rapide/ snack
- Non-précisé

○ **Un espace de loisirs**

Quelques participants aux brigades de messagers font état de leur souhait de voir s'implanter :

- Des **espaces de loisirs et de culture** : cinéma
- Une offre d'**activités sportives** pour adultes et enfants : piscine

o Un nœud intermodal

Quelques répondants souhaitent **un espace où les modes coexistent de manière pacifique**. Un participant souhaiterait que l'installation de cette station ne complexifie ni n'engorge la circulation actuelle autour de la Place de la Résistance. Aujourd'hui, la circulation est d'ores et déjà saturée et de nombreux conflits d'usages existent.



L'usage informel de l'espace végétalisé Rose Valland par les piétons et sportifs dénote un besoin de cheminements plus adaptés. Plusieurs participants souhaitent **l'amélioration et la sécurisation des cheminements piétons** afin qu'ils soient plus intuitifs et une meilleure redirection vers le Pont et l'arrêt M-covoit.



Concernant les cycles, ils apprécieraient l'aménagement de **stations d'entretien/ de gonflage des pneus et des places de stationnement dédiées** pour les vélos et vélos électriques à répartir à proximité immédiate de la station de transport par câble. Des arceaux et des consignes sont souhaités d'une part pour un besoin de rapidité dans l'usage (arceau), mais aussi de stationnement de sécurité de longue-durée avec un abonnement si nécessaire (consigne). La majorité des participants à l'atelier-visitte s'est exprimée en faveur de stationnements mixtes (arceaux et consignes) afin de répondre à l'ensemble des besoins des cyclistes.



De plus **un marquage cycle, voire une séparation des pistes cyclables du trottoir** est attendu.



Afin d'assurer un report modal depuis la voiture individuelle vers les transports en commun, l'aménagement de **parcs-relais** apparaît à quelques répondants du questionnaire nécessaire, mais est évoqué par une minorité de participants. Il semble peu logique à certains de se rendre en voiture jusqu'à la Presqu'île. Il a aussi été suggéré de l'installer sur la place de la Résistance.

Quelques participants évoquent également la volonté de voir se développer des offres de location de moyens de transport :

- o Un système de partage de vélos
- o Un relai de location de trottinettes

Pour quelques participants et un répondant, les moyens de transport électriques représentent de bonnes alternatives à la voiture. Ils suggèrent de développer la location de modes de transport électriques à proximité de la station : vélos, trottinettes, autopartage de voitures électriques.

Les participants aux brigades de messagers souhaiteraient également que cette station puisse jouir d'une proximité avec les arrêts de bus. Un répondant considère à ce propos le **redéploiement des lignes de bus C6, 22, et 54** stratégique. Il estime qu'il faut réfléchir aux emplacements des nouveaux arrêts de bus, dans cet espace déjà dense.



Une station productrice d'électricité, avec des panneaux solaires plutôt qu'une toiture végétalisée est souhaitée.

o De l'information voyageurs et une billetterie

Quelques répondants souhaiteraient pouvoir avoir accès à toutes sortes d'informations sur les transports en commun, et des billetteries, à proximité de la station :

- o Un plan de la ville et des transports en commun
- o Afin de pouvoir se situer et découvrir les modes de transport disponibles à proximité, ils proposent l'installation de plans et **panneaux d'informations sur la circulation des transports en commun**.
- o Des **informations voyageurs en temps réel**
- o Des agences SNCF (TER), VFD Transisère pour la vente de titres de transport et réservations
- o Un service de billetterie et d'abonnements TAG
- o Un espace de conseils pour touristes

o **Des aménagements pour mieux vivre les intempéries et fortes chaleurs à proximité de la station**

Enfin, afin d'optimiser leur bien-être à proximité de la station, quelques répondants et participants demandent l'installation d'abris contre les intempéries, et un brumisateur pour affronter les périodes de fortes chaleurs.

Des participants évoquent l'intérêt de bénéficier de **points d'eau potable à libre disposition** dans l'espace public. Pour les participants, ces éléments font partie intégrante de l'espace de la station, matérialisant l'idée qu'il ne s'agit pas seulement de pouvoir bien circuler mais surtout de sentir libre de s'arrêter pour se restaurer, se rencontrer, se balader en tant que piéton dans les environs

o **Des aménagements de type « pratique »**

Les participants à la réunion d'information Oxford ont proposé l'aménagement de :

- o Toilettes
- o Poubelles, l'espace étant jonché de déchets



Synthèse

En synthèse, la future station d'Oxford va s'insérer dans un espace d'intermodalités existantes. Les dysfonctionnements identifiés risquant de s'intensifier, le projet devra viser à pacifier la cohabitation entre les différents modes de déplacements (sécurisation et meilleure séparation des modes, synchronisation des transports en commun, maintien de la desserte en bus vers St Egrève et de l'accès des véhicules au club d'aviron). Les espaces verts existants devront être préservés et développés en espace de repos avec des continuités piétonnes vertes. La Place de la Résistance est un espace à réinvestir, il faudrait donner envie aux passants de la traverser en son centre voire de s'y arrêter (en y installant un foodtruck par exemple). Les usagers pourraient bénéficier, autour de la future station, d'un espace de restauration et d'un commerce, de services pour les voyageurs (information voyageur, toilettes et billetterie) mais aussi pour les cyclistes (gonflages, stationnements, location de vélo et trottinettes) ainsi que d'aménagements pour mieux vivre les intempéries. Une station productrice d'électricité, avec des panneaux solaires, est préférée à une toiture végétalisée.

F- Autres contributions des répondants sur les sujets non-soumis à concertation

Le choix du mode et l'intérêt du projet

Sur les 110 personnes environ qui se sont exprimées sur l'intérêt du projet, une centaine d'entre elles, soit 90%, ont confirmé l'intérêt du projet, en particulier pour le désenclavement de la Presqu'île, pour la desserte de Saint-Martin-Le-Vinoux et pour la requalification des secteurs desservis. Une minorité de participants (une dizaine) contestent l'intérêt du projet, font des propositions de projets alternatifs qu'ils jugeraient plus opportuns, ou indiquent qu'ils considèrent comme prioritaires d'autres projets inscrits au Plan de Déplacements Urbains.

o Le choix du mode au regard des besoins du territoire et de sa fréquentation future

Le projet suscite l'intérêt et l'enthousiasme de la majorité des participants qui ont participé aux brigades de messagers sur la station Oxford, qui le jugent novateur, utile et rapide. Plusieurs participants aux différentes réunions étaient également favorables au choix du mode.

Dans le questionnaire dédié aux espaces publics autour de la station Hôtel de Ville, à St-Martin-Le-Vinoux, un répondant souligne la pertinence du projet au regard des franchissements à opérer (bâtiments, rivières, montagne). Un autre contributeur estime quant à lui que le projet va **aider les actifs de la Presqu'île**.

A contrario, quelques contributeurs et répondants estiment que ce projet n'a aucun intérêt à se concrétiser, car selon eux **il ne répond pas aux besoins et attentes des métropolitains sur le secteur**. 6 participants aux brigades de messagers s'opposent au projet, car ils estiment ne pas avoir besoin de ce mode, n'habitant pas dans le corridor desservi par le Transport par câble.

Pour le collectif Métrocâble Sassenage le choix du transport par câble ne serait pas pertinent au regard de la fréquentation attendue sur la ligne, car **des moyens de transport sont d'ores et déjà en place sur la portion Fontaine-Grenoble**, et ils estiment que les **besoins sont moindres sur la portion Fontaine-Presqu'île** car peu de logements y sont installés.

Ces quelques contributeurs et associations (ADTC, Collectif Métrocâble) se questionnent sur **l'usage et la fréquentation du transport par câble**. Parmi eux, deux répondants et quelques participants, mitigés, se demandent quel type de population empruntera le transport par câble, qui a intérêt à se rendre de l'autre côté de la Presqu'île... Un autre contributeur estime que peu d'habitants

l'utiliseront mais que tous devront en supporter le coût. Le collectif Métrocâble Sassenage insiste sur le manque d'étude faisant apparaître le nombre de personnes intéressées et transportées chaque jour de Fontaine à la Presqu'île ou de SMLV à la Presqu'île.

Un des répondants estime que le coût doit être justifié au regard de la **densité de chalandise**, or, les besoins sur le territoire ne lui semblent pas suffisants pour justifier un transport par câble, les études ne le démontrent pas non plus selon lui.

Un des contributeurs estime que le besoin de mobilité aurait été créé artificiellement par la Métropole, lorsque celle-ci a supprimé les transports en commun entre Sassenage/Fontaine et la Presqu'île/St Martin Le Vinoux.

Un élu de Sassenage souligne que le tracé n'est pas souhaitable pour Sassenage, car la ville n'a rien à y gagner. Selon lui, le tracé actuel ne répond pas aux enjeux de mobilité des Sassenageois. Plusieurs contributeurs sassenageois estiment le projet **non-compétitif, le gain de temps leur paraissant faible entre la voiture et le transport par câble**.

Le collectif Métrocâble Sassenage appuie ce constat et **remet en question le caractère d'utilité publique du projet**, qui ne répond pas aux besoins du territoire de Sassenage, et risque même d'aggraver l'engorgement **des voiries** (à Sassenage particulièrement), tandis que deux contributeurs pointent les conséquences sur **l'ensemble du trafic automobile sur l'axe Nord-Sud**, ce qui pourrait avoir un impact sur la vitesse des bus. Une des participantes s'interroge sur le risque d'engorgement de la circulation des villes périphériques causé par le transport par câble, elle se demande ainsi quelle serait la capacité des futurs parc-relais pour y remédier.

Quelques-uns des contributeurs sont en accord avec l'idée selon laquelle ce projet pourrait être contreproductif. En effet, **si le PEM Poya attire les habitants du Plateau du Vercors et du Voironnais**, alors la capacité d'accueil de ces véhicules aux abords de la station ne sera pas suffisante, et cet appel d'air risque de **saturer les avenues de Romans et de l'Argentière qui traversent Sassenage**. Néanmoins selon un contributeur, **les parkings prévus ne seront pas utilisés par les automobilistes**, ils ne laisseront pas leurs véhicules pour prendre un transport en commun pour arriver au métro câble. Le projet n'apportera rien au niveau de la circulation chargée entre Noyarey et Fontaine.

La station La Saulée mise en service dans un second temps générera aussi du trafic automobile, de la pollution et des nuisances sonores pour les riverains. Un élu de Sassenage craint également qu'elle ne provoque un appel d'air.

Plusieurs de ces contributeurs et participants estiment également que le projet **avantagera surtout les habitants de Fontaine**, et regrettent qu'aucun autre projet de transports en commun ne soit proposé à Sassenage (notamment les résidents du quartier des Grands Champs à Sassenage), qui réponde davantage aux besoins des habitants.

Concernant les Fontainois, un contributeur estime que **le projet ne leur offrirait pas de gain de temps**, car la liaison de bus vers la Presqu'île serait supprimée, et que les habitants seraient obligés d'emprunter le transport par câble à la Poya ou Argentière.

Enfin, le collectif Métrocâble Sassenage estime que la **fréquentation du transport par câble sera trop importante au terminus d'Oxford**, entre 7h30 et 10h où il y a actuellement 300 personnes par rame. Il considère que le projet présente un **problème de capacité** lors des heures de pointe.

o Le choix du mode au regard de son impact environnemental

Le collectif Métrocâble estime également que la concertation n'aborde pas les sujets **environnementaux, la faune et flore ni la transition écologique**.

Un participant membre d'un collectif opposé au projet des Portes du Vercors questionne la **portée écologique et sociale du projet de transport par câble**. Il pointe l'entreprise POMA, qui, sous couvert d'être une entreprise locale aux ambitions écologiques, a développé selon lui d'autres activités en totale contradiction avec cet idéal (station de ski à Dubai).

Un répondant ajoute que l'évaluation environnementale du projet est très peu documentée, au-delà de la requalification de ses parcelles et leur artificialisation. Ils craignent un **risque pour la biodiversité et les espèces protégées qui peuplent ces espaces**.

Un répondant estime qu'une nouvelle solution de transports en commun **doit pouvoir apporter des gains beaucoup plus importants en termes d'émissions d'eqCO²/an** (équivalent CO²). Si l'on prend en compte les rejets de CO² liés à la construction même du transport par câble (dont les chiffres ne sont pas fournis dans le dossier de consultation), elle devrait rejeter plus de CO² qu'elle n'en fait économiser. Il se demande **pourquoi une solution de type bus Chronobus** n'a pas été envisagée depuis la Poya jusqu'à Oxford. Les infrastructures routières existantes sont suffisantes, et la fréquence et le nombre de bus seraient modulables en fonction de la fréquentation. Certes le transport par câble est **peu polluant**, car il ne consomme que peu d'énergie et n'émet pas de CO², néanmoins, beaucoup de bus de la TAG fonctionnent au Bio GNV, issu de la station

d'épuration Aquapole. Il avance qu'en termes de mobilité, le bio GNV est considéré équivalent à une solution électrique.

Enfin, aux yeux d'un autre répondant, le transport par câble ne **permettra pas de répondre aux enjeux climatiques actuels sur la Métropole**.

Ce projet est davantage vu par quelques répondants comme **une vitrine** pour la Métropole, en termes d'innovation et de technique. Une participante, habitante de Sassenage, estime que le transport par câble serait également un **facteur d'attractivité** pour la ville de Grenoble. Ce terme de « vitrine » est souligné 5 fois par les contributeurs dans les registres et courriers. Un collectif de citoyens dénonce un projet plus politique qu'écologique.

o Le choix du mode au regard de son coût

Quelques répondants, contributeurs et participants soulignent **le coût important du projet**, l'un d'entre eux rappelle que l'argent public doit être utilisé à bon escient, or ici, d'importants frais d'investissement et de fonctionnement sont à prévoir. Ces participants parlent d'argent gaspillé. Ils se demandent quels seront les avantages réels du transport par câble pour les usagers. Le coût du projet paraît pour un citoyen « non-rentable ».

D'autre part, un répondant se questionne sur le **coût du projet au regard des bénéfices attendus** : il se demande pourquoi investir 65 millions d'euros pour un si faible résultat, alors que **d'autres projets de transports en commun, ou de développement du cycle, apparaissent prioritaires et permettraient un report modal plus important**. Plusieurs projets visant à améliorer la circulation des modes doux pourraient être réalisés dans cette enveloppe budgétaire

Le collectif Métrocâble Sassenage s'interroge sur plusieurs éléments relatifs au coût du projet, et souhaiterait obtenir :

- o Des éclaircissements sur le financement à ce jour : a-t-il été finalisé, d'autres financements sont-ils en attente ?
- o L'explication sur le dépassement de budget relativement au projet initial, alors qu'une station a été abandonnée
- o L'estimation des coûts supplémentaires liés à la maintenance du réseau, mais également sa fréquence et son organisation.

Le collectif Métrocâble Sassenage souligne le **rapport coût/gain de temps désavantageux** par rapport aux projets de câble développés dans d'autres villes de France, telles que Toulouse et Lyon. Néanmoins, tout comme à un autre collectif de citoyen, **le coût du projet leur apparaît faible** au regard des kilomètres parcourus, en comparaison avec les autres projets développés en France, ils aimeraient ainsi obtenir des informations à ce propos.

Le coût du projet paraît pour un citoyen également exagéré et « non-rentable ».

Enfin, un répondant remarque que **RTE (Réseau de Transport d'Electricité) a négligé de signaler les**

600 mètres de ligne électrique qui seront enfouis sur la rive gauche du Drac, et les 800 mètres de lignes électriques qui seront réhaussés de 8 mètres sur la rive droite. Ces travaux s'élèveraient selon-lui 600 000€ HT. Ainsi, il se demande qui de RTE, ou des habitants de la Métropole, paiera ces travaux, qui alourdiront l'enveloppe budgétaire du projet.

○ **Une priorité à développer d'autres projets de mobilité que le projet de transport par câble proposé**

Quelques participants se sont interrogés sur le moment auquel la décision de réaliser un Transport par câble a été prise. Ils se demandent si la concertation de 2015 a permis d'établir ce choix et si une discussion autour des modes alternatifs avait été abordée.

Trois propositions alternatives à un transport par câble ressortent ainsi des contributions sur le même tracé :

- Un contributeur propose la création d'une ligne de bus depuis Fontaine, qui permettrait de répondre aux besoins de déplacement et de présenter un gain de temps.
- Deux contributeurs estiment qu'un projet de **passerelle pour vélo et piétons entre Fontaine et ST Electronics**, ou sur tout le tracé du câble, serait envisageable.
- Un autre participant, en défaveur du projet, préférerait que des ponts soient développés pour franchir les obstacles typologiques auxquels un transport par câble entend répondre.

Plusieurs propositions d'aménagements prioritaires sur la Métropole ont été également évoquées pendant la concertation, davantage en adéquation avec les besoins du territoire selon les contributions :

- Un contributeur propose l'aménagement d'un **Tramway métropolitain sur voie simple**, qui présenterait de nombreux avantages (desserte depuis la gare de péage de Voreppe, suivi de la rocade et desserte des « portes »). Ce projet tram monorail pourrait également faire l'objet de réflexions pour la voie Nord « Voiron », ainsi que vers le Grésivaudan en s'appliquant à desservir les portes Sassenage-Fontaine-Seyssinet-Seyssins-Echiroles-Eybens-Gieres-Meylan ainsi jusqu'à Crolles.
- Un répondant lui préfère **le projet de Tramway à Meylan**
- Un répondant et un citoyen s'interrogent sur l'abandon du projet de prolongement du tramway E, qui faisait pourtant l'unanimité jusqu'à **Pont de Claix**.
- Une contributrice estime qu'il est prioritaire **« d'allonger le Tram A vers Sassenage et faire des vraies voies**

vélos entre Fontaine et Grenoble ».

- Deux solutions sont proposées pour le désenclavement de Sassenage :
 - > Une voie de contournement, évoquée par plusieurs répondants, contributeurs et un participant, pour qui le projet verrait le jour à l'horizon 2030, indépendamment du projet des Portes du Vercors
 - > Un autre transport par câble. Un citoyen regrette le projet avec le Vercors soit arrêté car la circulation matin et soir est de plus en plus dense. Un répondant se demande si à terme, la liaison entre Sassenage et le Plateau du Vercors sera réalisée. Il estime qu'il s'agirait du seul moyen pour désengorger la commune aux heures de pointes, et pour impacter positivement la pollution de l'air, mais aussi visuelle et sonore. Un participant suggère de poursuivre le tracé existant jusqu'à St Nizier du Moucherotte (Vercors) pour désengorger les routes de montagne.
- Pour un contributeur, **la liaison Nord-Sud ou la Vallée du Grésivaudan sont plus encombrées**, et nécessiteraient également d'être desservies en priorité avant la réalisation de ce projet. D'autres participants souhaiteraient voir se développer une alternative pour rejoindre la Presqu'île depuis le Grésivaudan plus facilement : l'un d'eux propose la réalisation d'un transport par câble jusqu'à Gières
- Pour un contributeur, l'axe envisagé pour le transport par câble n'est pas le plus encombré, il pointe davantage l'autoroute Voreppe-Grenoble, sur laquelle il serait plus pertinent de développer des solutions de mobilité.
- Un répondant a proposé un **projet alternatif avec un franchissement de la Bastille jusqu'aux Sablons, voire l'île Verte et le Campus**, qui permettrait de répondre à plusieurs enjeux selon lui :
 - > La desserte de pôles générateurs de déplacements
 - > L'optimisation de l'offre de logements étudiants à Sassenage, Saint-Martin-Le-Vinoux et St Egrève
 - > Le franchissement/contournement de Grenoble, de la Bastille et de l'Isère

Un autre répondant ajoute préférer **la gratuité des transports en commun** à ce projet.

Le tracé du transport par câble et l'implantation des stations

Sur la cinquantaine de personnes s'étant exprimées sur le tracé du projet présenté, issu du bilan de la concertation préalable de 2015, une trentaine d'entre elles confirment sa pertinence. A l'inverse, une vingtaine de ces personnes remettent en question le tracé prévu.

o Des remises en cause du tracé

Un habitant de Sassenage souhaite tout d'abord faire un retour sur la concertation préalable de 2015 : il indique que beaucoup de contributions négatives avaient été émises à l'époque sur le tracé. Il soutient également qu'aucun autre choix de tracé que celui présenté n'avait été proposé, seulement des variantes des stations avaient été soumises à concertation.

Quelques répondants ont évoqué le **non-sens du tracé du transport par câble**, car ils considèrent que l'axe Fontaine-St-Martin-Le-Vinoux ne correspond pas à la logique et aux besoins de déplacement des automobilistes venant du Nord-Ouest de l'agglomération (dans un flux Nord/Sud). C'est alors un trajet peu emprunté par les Métropolitains. Desservir St Martin-le-Vinoux paraît insensé pour deux participants car il ne s'agit pas d'un point d'intérêt et de convergence de la circulation, l'accès en voiture y étant, de surcroît, très simple. De facto, selon l'un d'entre eux, ce projet n'apporterait **aucune amélioration de mobilité** pour les habitants de Sassenage et environs (de l'avenue de Valence, et de Romans).

Néanmoins, un participant juge **pertinente l'implantation de la station de Transport par câble Saint-Martin-Le-Vinoux au regard des obstacles à franchir**.

Pour quelques participants, répondants et contributeurs, le transport par câble aurait eu plus de sens s'il avait été réalisé au **Nord de Sassenage**, à proximité du **pôle multimodal**, autour de la **ZA des Engenières** pour désengorger la ville et ainsi réduire le niveau de pollution, tout en offrant aux habitants un gain de temps dans leurs déplacements. Ce tracé aurait également présenté l'avantage de sécuriser la rue de l'Argentière pour les piétons et cyclistes. Il aurait permis :

- o De profiter des équipements existants : le parc-relais des Engenières, les lignes de bus P20 et P54, et de la piste cyclable de la digue du Drac
- o D'attirer la circulation automobile en provenance du Nord-Ouest de l'Agglomération, dont le Plateau du Vercors
- o De requalifier l'Avenue de Valence et de Romans
- o D'aménager une voie de bus en site propre pour relier le terminus du Tramway A de La Poya sur Fontaine

Un élu sassenageois insiste sur la motivation de la Commune à modifier ce tracé. Il propose que le câble passe exclusivement sur la ville de Fontaine. Quelques répondants estiment également qu'il

aurait été plus judicieux de conserver un **tracé direct entre Fontaine La Poya et la Presqu'île**.

D'autre part, quelques participants sont surpris que des **zones économiques en plein développement soient exclues du tracé** (Vence Eco-Park, Noyarey), et qu'aucune solution de mobilité ne soit proposée aux salariés qui y travaillent, or, ils auraient assuré une bonne fréquentation du transport par câble. Ils estiment que le tracé actuel n'améliorera pas la desserte des entreprises implantées sur le territoire (par exemple Air liquide). Un participant estime que seule une liaison vers Air Liquide serait pertinente.

Un autre répondant aurait été favorable à un projet qui rejoigne **Sassenage vers l'Ovalie**, inaccessible en transports en commun depuis Europole.

Un autre répondant approuverait ce projet s'il permettait in fine **une liaison douce Vercors-Chartreuse**, qui soit respectueuse de l'environnement, de sa faune et sa flore, et des humains. Cela ne fut pas le cas lors de la réalisation du tramway E à St-Martin-Le-Vinoux, St Egrève, et dans la zone Ouest de la Métropole. Ainsi, un participant suggère de poursuivre le tracé du câble existant jusqu'à St Nizier du Moucherotte (Vercors) pour désengorger les routes de montagne.

Pour plusieurs **participants étudiants et salariés** installés sur le territoire d'Oxford, la station répondrait à **un besoin de déplacement**, et serait donc pertinente. Par ailleurs, l'ouverture de la station Presqu'île-Ouest au grand public pourrait apporter une réelle plus-value au projet, et permettre un **meilleur accès aux industries et entreprises présentes sur le territoire, tout en désenclavant le territoire**. Des habitants du quartier Cambridge ont également fait part de la nécessité de mieux desservir la Presqu'île.

o Une remise en question de la station Argentière

Plusieurs répondants ont interrogé la pertinence de la localisation de la station de transport par câble Argentière, le secteur étant davantage envisagé comme **un lieu de transit** exceptionnel par les répondants.

Outre le fait qu'elle soit construite sur un terrain inondable, ils anticipent **une faible fréquentation** future, car la station serait éloignée des habitations et entreprises. Elle apparaît également peu pertinente au **regard du futur réseau de bus en développement**.

Plusieurs répondants s'opposent fermement à l'aménagement d'une station de transport par câble à Sassenage.

A contrario, un citoyen avance l'intérêt de créer une « grosse station » à Argentière, afin que les véhicules automobiles ne traversent plus Sassenage pour se rendre à Fontaine

L'impact et nuisances du transport par câble

o Les craintes de nuisances pour les habitants

Les contributeurs, répondants, et le collectif Métrocâble Sassenage dénoncent les nuisances du projet de transport par câble, qu'ils estiment de plusieurs ordres : **sonores, visuelles**.

Les Sassenageois estiment être les victimes du projet (et d'autres projets de la Métropole : le Tramway, gare du Métrocâble), qu'ils n'ont pas appelé de leurs vœux. Un élu sassenageois estime que le tracé fait en sorte que Sassenage absorbe l'ensemble des nuisances, et que la ville souffrira donc des nuisances d'un transport que les habitants n'ont pas souhaité. Ces craintes sont appuyées par quelques répondants, qui pointent également le risque d'embouteillages et de pollution sur leur territoire.

Les répondants et participants habitants de Sassenage déplorent la pollution visuelle d'un transport par câble. Par ailleurs, le passage du câble à Argentière générera selon eux d'importantes nuisances sonores et visuelles pour le lotissement situé en contrebas, mais également d'autres habitations et terrains. Ils craignent le **vis-à-vis**.

Un contributeur, habitant de la rue du St Eynard à Fontaine, craint également les nuisances que pourrait générer le transport par câble, et le passage de cabines toutes les 75 secondes à proximité de son domicile. Il estime que ce quartier souffre d'ores et déjà de nuisances sonores importantes, causées par le Drac et l'autoroute. Cela concernera également les habitants de la zone de l'Ovalie.

Un des répondants regrette également **la pollution lumineuse** qu'il engendrera (la nuit), ce qui entraînera des conséquences sur le vol des oiseaux. Néanmoins, cela poserait des problèmes de sécurité si la station n'était pas éclairée. Un participant de l'atelier-visite Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux alerte également sur le risque de **pollution lumineuse** de la station, pour les logements situés à proximité.



Quelques participants se questionnent sur les **nuisances visuelles et sonores** que générerait la future station de transport par câble au sein du square de Saint-Martin-Le-Vinoux, entouré d'immeubles résidentiels (des riverains se plaignent également de l'écho et des bruits générés par les enfants dans le square). Le dos d'âne rue Conrad Killian génère déjà aussi des nuisances sonores.

Le collectif Métrocâble Sassenage souligne les importantes **nuisances sonores** à venir. Il souhaiterait obtenir des précisions quant au taux de décibels au niveau des stations. Il regrette qu'il n'y soit pas précisé dans le cahier de concertation au-delà de quelques déclarations de principe. Ainsi, ils souhaiteraient savoir si les mesures évoquées par le SMMAG, à savoir entre 65 et 70 décibels, peuvent être confirmées. Le collectif rappelle qu'au-delà de 65 décibels, le bruit est considéré pénible et gênant, selon la législation. Ainsi, il demande quelles mesures seront prises pour réduire le niveau sonore. D'autre part, il s'interroge sur le niveau des nuisances pour les habitations survolées par le câble.

A ce propos, une habitante de la Poya précise que les nuisances évoquées sont déjà importantes sur le secteur, avant même l'arrivée du projet.

Quelques participants regrettent que le sujet des nuisances n'ait pas été soumis à concertation. Afin de remédier aux nuisances qui pourraient peser sur les riverains, le collectif Métrocâble Sassenage propose **la circulation des cabines seulement aux heures de pointe**.

o L'impact foncier du projet

D'autre part, un collectif de citoyens et quelques contributeurs regrettent **les démolitions de maison et expropriations** que l'implantation des gares et pylônes engendrera, notamment à Argentière.

Les riverains du lotissement des Charmettes (Fontaine) partagent l'intérêt du transport par câble. Néanmoins, l'association de riverains dont ils sont membres a voté une résolution sur ce projet, adressée à la Métropole. Ils s'inquiètent aujourd'hui de ne pas avoir été prévenus par la Métropole sur la potentielle démolition de leurs habitations pour l'implantation de pylônes. Ainsi, les riverains du lotissement souhaiteraient obtenir davantage d'informations quant au devenir de leur lotissement.

A ce propos, un participant regrette la destruction de parcelles agricoles, nécessaire à la réalisation du projet, dont les propriétaires n'ont, par ailleurs, pas été informés avant les réunions publiques.

Par ailleurs, cela pose la question, selon quelques citoyens et participants, de la **valeur de leurs maisons et terrains**, au regard des nuisances qui seront apportées (vis-à-vis, bruit permanent), et qui engendreront leur **décote**.

A l'inverse, un autre répondant craint **le risque de gentrification** et d'amplification des écarts de niveau de vie dans la Métropole. L'accent est à placer sur les projets immobiliers et de logement qui doivent avoir en ligne de mire **l'importance de la mixité sociale**.

L'embarquement dans les cabines et l'aménagement des stations de transport par câble

Des questions relatives à la **sécurité et l'évacuation en cas de panne** ont été soulevées.

A propos des arrêts de la cabine pour la **montée et la descente des usagers**, 12 secondes paraissent trop courtes pour les associations APF et AFM-Téléthon, cette brièveté se révèle dangereuse. Quelques participants demandent un arrêt complet de la cabine lors de l'embarcation. Les associations demandent au SMMAG d'apporter toutes précisions utiles concernant la particularité qui touchera le fonctionnement de la station l'Argentière (le temps d'arrêt des cabines) et l'emplacement et la fonctionnalité du bouton d'appel.

La présence d'un **agent sur le quai** semble également importante aux yeux des membres d'associations, et de la commission Accessibilité qui s'interrogent sur son rôle (distribution des priorités, restriction, aide à l'embarquement des PMR, etc.) et ses prérogatives (possibilité de prioriser les usagers en fauteuil dans les cabines pour éviter toute manœuvre dangereuse). Ils souhaiteraient que ce dernier puisse intervenir pour ralentir la cabine lors des moments de montée/descente, sur le quai, à la vue d'un voyageur en fauteuil. Dans cette perspective, un participant demande également si la conduite des cabines sera centralisée.

Un participant se demande par ailleurs si l'embarquement et le débarquement des passagers sont prévus sur le même quai.

Il apparaîtra également important de réaliser un travail sur le **revêtement de ces quais** afin d'avoir des repères visuels et tactiles évidents pour repérer les zones de montée et de descente (+ repérage pour y accéder). Il faudra y éviter le métal (luminosité, couleur changeante).

Enfin, concernant l'aménagement intérieur des stations, les membres d'associations sont réticents vis-à-vis de la présence de bancs disposés longitudinalement en position centrale des quais, qui s'avère dangereuse. Il faudrait y privilégier une disposition perpendiculaire à l'axe des quais pour en diminuer le risque.

La concertation

Plusieurs remarques sur la concertation en elle-même ont été formulées par les participants

o Un manque d'ouverture ressenti

Deux collectifs de citoyens dénoncent dans un des registres un « déni de démocratie » et une « parodie de consultation citoyenne ». Ils reprochent au SMMAG **aucune écoute depuis 2015**. Quelques participants se sont, à ce propos, questionnés sur les enseignements tirés de cette concertation de 2015, et se demandent comment elle a été prise en compte.

Les Sassenageois demeurent particulièrement dans l'incompréhension qu'aucune « **concertation de grande ampleur** » n'ait été organisée à Sassenage dont une réunion en Mairie de Sassenage.

o Des sujets de concertations jugés pas assez ouverts

Plusieurs répondants, contributeurs ainsi que le collectif Métrocâble Sassenage auraient aimé **pouvoir s'exprimer sur d'autres sujets que ceux soumis à concertation en 2021**. Un participant estime notamment que choisir la couleur des cabines d'un transport par câble qu'il estime être imposé lui apparaît superflu. **Le tracé et la pertinence du transport par câble** ne sont pas interrogés sur la plateforme participative, ni soumis à concertation depuis 2015, et ce malgré « plusieurs évolutions sociétales et législatives ». Ils regrettent les thèmes soumis à concertation et le découpage de la concertation, qui ne permet pas de traiter des sujets qu'ils privilégient. De même, un répondant regrette l'objectif **de l'atelier-visite** d'échanger autour de l'intermodalité et de l'aménagement des espaces publics autour de la station et non sur la **vision globale du projet**. Les sujets soumis à concertation, notamment l'aménagement des cabines, sont jugés superficiels par quelques participants et répondants.

Un autre répondant regrette les **questions trop fermées**, la concertation étant alors trop contrainte. Les questions de la plateforme apparaissent également aux yeux du collectif Métrocâble Sassenage orientées et influencées. Il regrette également que la plateforme ne contienne pas des questions sur les destinations quotidiennes des usagers car elles ne concernaient que les usagers de chaque station. Il regrette également que la **station La Saulée et Presqu'île Ouest** n'aient pas été sujet de concertation.

Un autre répondant estime que **les réunions organisées depuis le printemps** ne permettent pas

une appréciation large, objective et compréhensible de certains aspects et impacts du projet. Il déplore avec un autre contributeur le manque de débat sur **son opportunité et ses alternatives**, malgré des changements notoires survenus dans son périmètre depuis 2015. Selon lui, toute la concertation a été orientée autour du postulat que le tracé de transport par câble était la seule solution aux options de mobilité dans le secteur, et la question des améliorations attendues par ce projet reste en suspens.

Un habitant de Fontaine déplore le manque de concertation des citoyens des quatre communes concernées, à savoir Fontaine, Sassenage, St Martin le Vinoux et Grenoble, sur **l'emplacement des pylônes**, qui généreront une pollution visuelle. Un autre contributeur regrette que ce sujet, qui pose question quant au PLUI validé peu de temps avant la concertation, ainsi que d'autres, aient été placés sous silence : **les nuisances ; le coût d'entretien et de fonctionnement ; son coût au regard de son utilité**.

Un répondant regrette également l'absence de réflexion ou de propositions pour la prise en compte d'usages plus larges en termes de **logistique urbaine durable**. De manière générale, quelques répondants estiment notamment que la question des **parcs-relais** est souvent rapidement éludée lors des ateliers-visites, et de la concertation.

o Des avis sur les modalités de concertation mises en œuvre

Quelques remarques ont été faites sur les modalités de concertation mises en œuvre.

Concernant **la plateforme participative**, quelques répondants et contributeurs déplorent l'impossibilité d'**échanger avec les autres contributeurs**, et de **réagir aux commentaires soumis**. Un autre répondant regrette les **questions trop fermées**, la concertation étant alors trop contrainte.

Quelques participants à l'atelier-visite d'Oxford souhaitent la mise en ligne du bilan de concertation 2015 sur le site internet⁷.

Deux d'entre eux regrettent le nombre de places limité pour assister aux **ateliers-visites**, qui ne leur a pas permis de participer à l'atelier Argentière. Un citoyen dénonce également le nombre de places limité lors de la concertation (ateliers-visites).

Les supports (maquettes, visuels, cabines) mis à disposition pendant ces ateliers ont été appréciés par un répondant.

Concernant la **plateforme participative**, le collectif Métrocâble Sassenage regrette que la plateforme participative de cette concertation ne soit pas organisée comme celle du PEM Poya : il est impossible de lire les avis des autres, et ainsi de regrouper les commentaires.

Un répondant regrette que les **registres papier** n'aient pas été plus facilement accessibles en mairie, entravant la démarche de concertation. Le collectif Métrocâble Sassenage regrette que les registres en mairies ne disposent que de 13 pages. D'autre part, un collectif de citoyens estime que les registres déposés en mairie ont été très peu renseignés par les Métropolitains.

o Des avis sur la suite de la concertation et l'enquête publique prévue en 2022

Quelques participants de la réunion d'information Presqu'île s'interrogent sur la modalité de prise en compte de l'avis de l'association pour le développement des transports en commun (ADTC) à Grenoble, dans la poursuite du projet.

Le niveau d'information disponible sur le projet est considéré comme **trop faible**. Quelques participants de l'atelier d'Argentière demandent qu'il soit complété après la concertation d'ici l'enquête publique.

Enfin, un répondant aimerait que plus de moyens soient mis en œuvre pour élargir et diversifier la participation lors des prochaines phases de concertation, dont **l'enquête publique**. A ce propos, deux contributeurs s'interrogent sur la pertinence de l'enquête publique à venir pour plusieurs raisons : l'absence de tracé précis du parcours, emplacement des pylônes, local technique ; l'absence de révision du coût de projet depuis son estimation ; l'absence d'étude de marché (qui précise le coût d'exploitation, la rentabilité, le retour sur investissement).



⁷ C'était déjà le cas, mais le SMMAG l'a rendu plus facile à trouver : il est désormais accessible sur la page du projet sur le site du SMMAG.

Autres

o Des demandes d'études complémentaires

Le collectif Métrocâble Sassenage rappelle qu'un besoin de complément d'étude est prévu en cas de vents et de contraintes liées au réacteurs nucléaires, avec le PPRI. Ainsi, il se demande si le complément d'étude a été effectué et comment en prendre connaissance.

o Les espaces publics à Fontaine

Une habitante de la Poya souhaiterait voir se développer à Fontaine des commerces, services et de belles infrastructures, car la ville n'en possède que peu sur son territoire.

o La tarification du transport par câble

Quelques participants soulignent l'importance d'harmoniser la tarification du transport par câble avec le réseau de transport en commun.

o L'interaction du transport par câble avec les projets de mobilité active

Une participante souhaite en savoir davantage sur l'interaction entre le projet de transport par câble et le projet de passerelle sur l'Isère, destiné aux piétons entre Jean Macé et l'Esplanade. Elle craint l'abandon du second au profit du premier.

Deux participants craignent également que la passerelle modes actifs entre Fontaine et Grenoble ne soit plus évoquée par la Métropole.

o L'interaction avec le projet Portes du Vercors

L'interaction entre le projet de transport par câble et le projet Porte du Vercors interroge quelques-uns des participants. Ils se demandent si les deux projets sont liés, interdépendants, et lequel sera réalisé en premier. L'un de ces participants estime que le transport par câble dépend de nouvelles réalisations de logements et d'activités que le SMMAG prend en compte. Or, cette activité ne se développera peut-être pas, notamment si elle dépend de la réalisation du projet Portes du Vercors. Il estime que le transport par câble a été réfléchi avec le projet Portes du Vercors en ligne de mire. Ainsi, il se demande si ce projet répond à un besoin actuel de mobilité et de déplacement.

Un second participant, habitant de la Presqu'île, répond que tout n'est pas lié aux portes du Vercors puisque ce projet permettra de désenclaver le quartier de la Presqu'île, avec des habitants et des actifs déjà présents aujourd'hui.



Synthèse

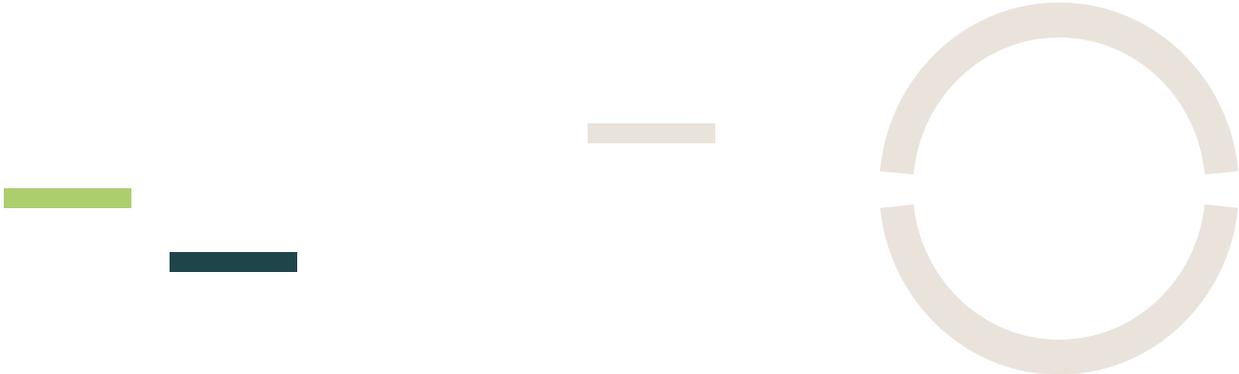
En synthèse, les participants à la concertation sont partagés sur le choix du mode au regard des besoins identifiés sur le territoire. L'impact environnemental et le coût du projet du transport par câble sont questionnés par certains, qui proposent de développer prioritairement d'autres projets de mobilités (transports en commun, aménagements modes doux). De plus, le tracé du transport par câble est également remis en cause, certains le souhaitant plus au Nord de Sassenage et non pas à Argentière. L'impact sur le foncier et les nuisances sonores-visuelles du transport par câble ont fait l'objet de questions et remarques tout au long de la concertation. Plusieurs remarques ont concerné la concertation en elle-même : un manque d'écoute et de concertation sur Sassenage, des sujets jugés insuffisamment ouverts, des modalités de mise en œuvre à améliorer pour la suite de la concertation et l'enquête publique.



4

Conclusion et prochaines étapes

80



La concertation sur le projet de transport par câble entre Fontaine La Poya et Saint-Martin-le-Vinoux en 2021 a permis aux différents contributeurs (participants en physique, répondants en ligne, citoyens engagés, élus communaux, ...) de **s'exprimer individuellement de façon manuscrite ou dématérialisée, et de réfléchir collectivement** lors de différents forums de discussions et ateliers-visites sur **la mise en compatibilité du PLUi** et des **propositions pour les cabines et les espaces publics des futures stations** soumises par le SMMAG.

De nombreux sujets soumis à la concertation ont pu être éclaircis et explicités à l'aide de la présence et de l'écoute des élus et des services du SMMAG.

Le test d'un prototype de cabine de station pendant le forum de lancement a été l'occasion pour les participants de s'exprimer sur les aménagements intérieurs de la cabine et son esthétique, ainsi que les améliorations possibles pour les personnes à mobilité réduite

L'expérience des ateliers-visites a permis aux participants d'être partie prenante du diagnostic au sujet des habitudes de déplacements et d'utilisation de l'espace public autour des futures stations de transport par câble. Pour chacune des stations, il a été proposé **d'apaiser le partage de l'espace public entre les différents modes de transports** (vélos, piétons, voitures, trottinettes, ...) pour un meilleur accès **de cet espace par le plus grand nombre**. Se sentir en **sécurité** et trouver sa place, par exemple en tant qu'enfant, piéton, cycliste ou que personne à mobilité réduite, fait sens pour beaucoup de contributeurs. **L'intermodalité** devra être favorisée par **différents services** (aire de station gonflage vélo, aire de covoiturage ou d'autopartage, création de parkings relais et stationnements vélos). De manière générale, les aménagements les plus attendus sont **la végétalisation et la création de commerces**.

La **dimension conviviale de l'espace public** mais aussi des **cabines** apparaît comme un point important voire essentiel pour les différents contributeurs. En effet, permettre le **bien-être de chacun dans l'espace public et dans les cabines** est un bon indicateur d'accueil à leurs yeux et permet de dépasser le seul aspect ergonomique et de design. Par ailleurs, **la praticité des équipements et des espaces publics** est importante pour un usage simple et efficace des « lieux » du transport par câble au quotidien. Beaucoup de propositions ont été faites pour que les cabines soient le mieux adaptées pour les Personnes à Mobilité Réduites et les déficients visuels.

Concernant la mise en compatibilité du PLUi, les avis questionnent les risques de construction en zone inondable de la station La Saulée et Argentière. Ils craignent que cette modification engendre des constructions supplémentaires, et souhaitent préserver au maximum les espaces naturels existants.

Les participants à la concertation ont souhaité aborder d'autres sujets que ceux soumis à la démarche : **l'intérêt du projet, son tracé, ont été questionnés par certains participants**. Beaucoup de craintes sur les nuisances sonores, visuelles ont également été partagées.

Cette synthèse sera présentée aux élus du comité syndical du SMMAG qui en tireront une délibération le 24 mars 2022 qui précisera les suites données à la concertation. Les questions posées tout au long de la concertation ont été recensées dans une « Foire Aux Questions » qui sera publiée suite à la réunion de restitution de la concertation du 29 mars 2022 sur la plateforme et le site du SMMAG. A la suite du bilan et une fois la conception du projet finalisée, le processus de participation se poursuivra en 2022 par une enquête publique, ainsi que des réunions publiques spécifiques à certains sujets, en particulier sur les nuisances sonores.



5

Annexes

82

Annexe 1 Forum de lancement	84
Annexe 2 Visite-atelier Saint-Martin-le-Vinoux	94
Annexe 3 Brigades de messagers	104
Annexe 4 Visite-atelier Argentière	110
Annexe 5 Visite-atelier Oxford	119
Annexe 6 Réunion publique d'information - Presqu'île	127
Annexe 7 Plateforme participative Transport par Câble	135
Annexe 8 Contributions reçues par courrier	156
Annexe 9 Contributions du registre de Sassenage	165
Annexe 10 Contributions du registre de Fontaine	205
Annexe 11 Délibérations du SMMAG	208



Annexe 1

Forum de lancement

Annexe 1

Forum de lancement

> 6 octobre 2021

Le Forum de lancement du Transport par câble a réuni une centaine de participants. La réunion s'est déroulée le 6 octobre 2021, de 18h00 à 21h dans la Salle Edmond Vigne, à Fontaine.

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée suite au bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clés à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.

Objectifs

- Présenter le projet de transport par câble, ainsi que la démarche de concertation prévue du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021, portant notamment sur les sujets suivants :
 - > Mise en compatibilité du PLUi
 - > Aménagement de la configuration intérieure des cabines et choix de coloris extérieurs
 - > Aménagement des espaces publics et de l'intermodalité autour des stations
- Recueillir les impressions, avis et contributions des participants, notamment sur le sujet de l'aménagement des cabines, et répondre à leurs questions.

Participants :

122 participants étaient présents au forum de lancement.

Élus :

- Franck LONGO, Maire de Fontaine
 - Luc FORESTIER, Conseiller délégué aux transports et mobilités douces de Fontaine
 - Laurent THOVISTE, Conseiller délégué en charge de la participation citoyenne au SMMAG et Adjoint au Maire de Fontaine
- > **Services du SMMAG, assistants à la maîtrise d'ouvrage - AMO (Ingerop - Eric), et groupement en charge de la conception-réalisation (POMA - Groupe 6 - Egis), assistants à la maîtrise d'ouvrage Concertation (Planète Citoyenne)**
- > **Services de la commune de Fontaine**



EXPOSITION

Au cours de cette réunion, les participants ont été invités, dans un premier temps, à parcourir une exposition composée de 9 panneaux, afin de prendre davantage connaissance du projet et de ses enjeux. Parmi ces panneaux, ils ont notamment pu découvrir :

- L'historique et la justification du projet et de son tracé, ainsi que la prise en compte des contributions issues de la concertation de 2015 dans l'élaboration du projet ;
- Les détails du projet et le visuel des stations ;
- Les enjeux relatifs aux espaces publics autour des stations, et à l'intermodalité ;
- La mise en compatibilité du PLUi.

Après avoir pris connaissance de cette exposition, les participants ont été invités à se prononcer sur un certain nombre d'éléments du projet soumis à concertation, en apposant des gommettes et post-its sur des panneaux interrogatifs.



La configuration intérieure des cabines

Les avis sur **la disposition des sièges la plus adaptée** sont partagés.

12 participants trouvent que **la disposition des sièges 3 de chaque côté en quinconce est adaptée**, tandis que 3 la jugent moyennement adaptée, et un participant non-adaptée. Dans les deux configurations, la **praticité de la cabine pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pose question**. En effet, les participants soulignent l'importance que **les sièges soient rabattables** afin de permettre une meilleure circulation, notamment pour les personnes en fauteuil roulant, qui doivent se retourner pour sortir de la cabine. De plus, les fauteuils occuperaient une place importante à l'intérieur pouvant entraîner un conflit d'usage. La personne à mobilité réduite (PMR) devrait être seule dans la cabine. C'est pourquoi l'importance de **banquettes relevables** est mise en avant.

Par ailleurs, cette disposition en quinconce ne permet pas le stockage de deux vélos, car la circulation serait fortement réduite.

10 participants estiment que **la disposition des sièges 5 d'un côté, 1 de l'autre est adaptée**, tandis que 2 la jugent non-adaptée. Selon eux, cela permettrait une meilleure répartition de l'espace, avec des gens debout d'un côté, et assis de l'autre. Pour autant, le stockage de deux vélos paraît également problématique ici.

Un participant propose une moitié des cabines avec la première disposition, l'autre moitié avec la seconde.

Néanmoins un des participants ne souhaite pour sa part ni l'une ni l'autre des deux dispositions car elles ne permettent pas une bonne accessibilité aux PMR. Un autre estime la disposition des sièges peu importante.

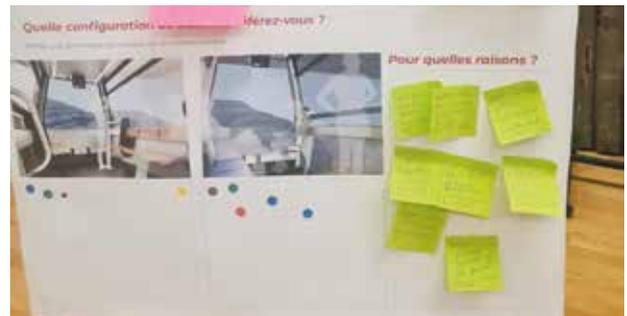




Les participants ont également été invités à **choisir la configuration qu'ils préfèrent**. Là aussi, les avis sont partagés. En effet, 4 participants ont préféré la première configuration, et **5 la seconde**.

L'arrêt total de la cabine lors de l'embarcation paraît également nécessaire notamment pour les PMR.

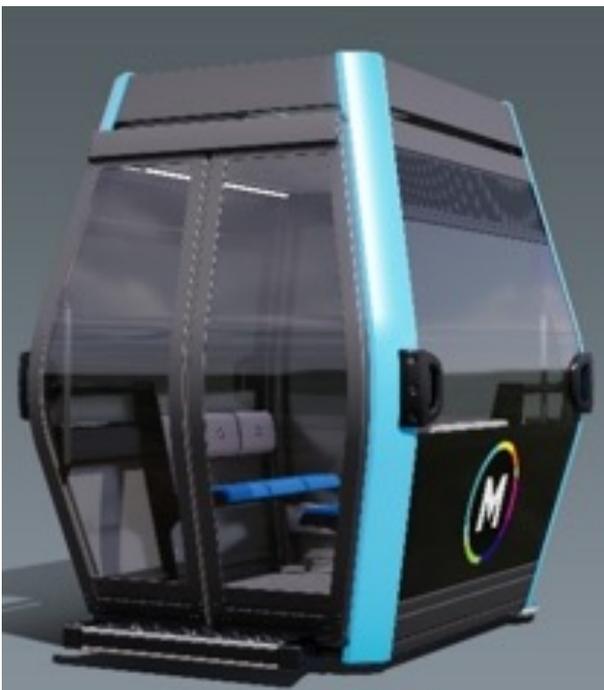
Un participant se questionne également sur **la présence de personnel pour faire faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite (PMR)**.



L'esthétique et le confort des cabines

Parmi les **modèles de couleurs proposés** pour la cabine, **9 participants ont préféré la version Tram (bleue)**, 5 la version Chrono (jaune) et 3 la version sobriété (grise).

Pour une meilleure visibilité pour les personnes mal-voyantes, ils souhaitent que **le montant des portes soit également coloré**, afin de créer un contraste.



Parmi **les teintes de sol** proposées, **7 participants ont choisi la couleur intermédiaire**, 6 la couleur claire et 4 la couleur foncée.

Ici encore, l'enjeu principal réside dans le contraste notamment pour les personnes mal voyantes : avec le sol de la station, les quais, et les assises, etc.



Concernant **le revêtement des sièges**, **13 participants se sont prononcés pour le revêtement textile**, jugé plus confortable.

10 participants se sont prononcés en faveur du revêtement en bois lamellé, pour des questions d'esthétique et d'hygiène, mais aussi d'**accessibilité** (contraste plus visible pour les personnes mal-voyantes)



S'agissant de **la distribution des couleurs des sièges, les assises et dossiers unis sont légèrement préférés** (par 8 participants), notamment s'ils sont unis et colorés en clair car le contraste créé permettrait une meilleure vision pour les personnes malvoyantes notamment.

6 participants préfèrent assises et dossiers unis avec panachage 1 siège sur 2, et 2 participants aux assises et dossiers de couleur différente.



L'application d'un **film anti-vertige** sur les parois de la cabine est jugée **préférable par 15 participants**, tandis que 9 le jugent non-nécessaire.

Les participants pointent l'appréhension du vertige pour nombre d'entre eux, et la crainte que leur inspire le vide. Par ailleurs, pour les personnes atteintes de déficience visuelle et accompagnées d'un chien-guide, il paraît nécessaire d'appliquer ce film car les chiens peuvent également souffrir du vertige.

Enfin, quelques participants jugent le film anti-vertige comme un bon moyen de contrer le vis-à-vis pour les maisons survolées par les cabines, si celui-ci est accolé sur la partie basse de la paroi (qui serait alors plus teintée).



L'information voyageur

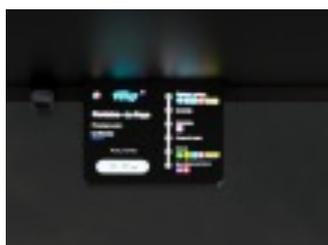


3 participants ont jugé **l'information voyageur** proposée par le SMMAG **complète et adaptée**, et 1 participant insuffisante et/ou incomplète.

Plusieurs propositions d'amélioration ont été évoquées par les participants, afin de l'adapter aux PMR et personnes souffrant de déficience visuelle.

Il est tout d'abord proposé **d'afficher les informations fixes**, telles que le plan de la ligne, **sur un autre support**, et **les informations actives uniquement sur l'écran**. Sur cet écran, il faudrait par ailleurs **grossir les caractères**, quitte à réduire le nombre d'informations, et afficher les informations d'une couleur contrastée.

Parmi les deux propositions de **positionnement de l'écran**, **tous les participants qui se sont prononcés sur le sujet ont choisi la première option, à savoir 10 personnes**. La seconde proposition n'a rencontré aucun suffrage.



Les participants ont proposé d'installer un **pare-soleil**. L'écran est positionné en hauteur, afin de permettre une meilleure visibilité des informations. L'écran apparaît pour l'un des participants trop haut, il souhaiterait le baisser.

Parmi les **propositions d'information voyageurs complémentaires**, les participants ont préféré :

- **L'affichage des prochaines correspondances sur l'écran** : 11 votes
- **Le plan du transport par câble sur un support** : 7 votes
- **L'affichage de l'actualité des transports du SMMAG** : 4 votes
- **Les informations touristiques au sol** : 2 votes
- **La diffusion d'informations sur la biodiversité et/ou l'environnement alentour** : 2 votes
- **La diffusion d'un son différent pour chaque station** : 1 vote



Les participants souhaiteraient également que **les informations affichées à l'écran** soient **doublées d'informations sonores**.

Les informations touristiques par haut-parleur et l'affichage des prochains temps forts du SMMAG n'ont cependant obtenu aucun vote.



Les avis et impressions sur la cabine in situ

Enfin, les participants ont pu essayer une cabine d'exposition, similaire au modèle envisagé pour le projet de transport par câble. Après l'avoir testée, ils ont livré leurs impressions et avis sur un dernier panneau interrogatif.

Concernant le **confort de la cabine en position assise**, plus de **¾ des participants (18) s'étant prononcés sur le sujet le jugent satisfaisant**, 4 moyen et 1 insatisfaisant.

Néanmoins, quelques-uns souhaiteraient la **création d'accoudoirs entre les sièges**.

Le constat est plus mitigé concernant le **confort de la cabine en position debout**, car 11 participants le jugent moyen, 4 satisfaisant et 3 insatisfaisant.

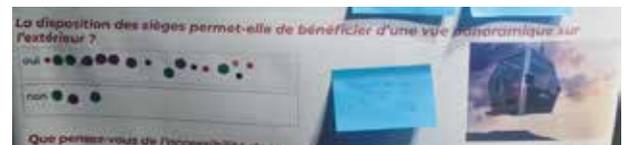


Plusieurs propositions ont été émises afin de l'améliorer. Cela passe nécessairement par des **grandes barres de maintien** (sur la hauteur de la cabine) **ou des poignées**, toutes deux **colorées et bien visibles** (contrastées), **à installer au plafond** et au fond de la cabine pour plus d'équilibre. Les participants craignent que la **position debout soit instable**, à l'instar du Tramway.

La **disposition des sièges** permet **selon 12 participants d'adopter une position confortable**, tandis que 5 jugent qu'elle ne le permet pas.

L'un des points sensibles de la cabine demeure la **circulation** à l'intérieur de celle-ci, pour laquelle les avis divergent. En effet, 11 participants pensent que la disposition des sièges permet une bonne circulation, tandis que 10 participants estiment qu'elle ne le permet pas.

Par ailleurs, la **capacité de 12 personnes paraît exagérée pour les participants, qui constatent un manque de surface, notamment en présence de vélo ou de personnes en fauteuil roulant**.



16 d'entre eux estiment que la disposition des sièges permet de bénéficier d'une **vue panoramique sur l'extérieur**, en désaccord avec 3 participants.

L'**accessibilité de la cabine aux PMR** est un enjeu central de la concertation.

9 participants ont jugé la cabine moyennement adaptée aux PMR, et 4 non-adaptée.

8 participants estiment que la cabine est adaptée aux PMR. Ce constat n'est pas partagé par les membres de la commission accessibilité, présents lors de l'événement, et qui ont émis un certain nombre de remarques.

En effet, les sièges en quinconce réduisent fortement l'accessibilité et les entrées et sorties de la cabine en fauteuil, les manœuvres y sont difficiles. La circulation est très difficile voire impossible si les sièges ne sont pas rabattables : **une marche avant pour rentrer implique une marche arrière pour la sortie**, ce qui pose des problèmes de sécurité. Ils proposent par ailleurs **l'installation d'un miroir à l'intérieur de la cabine afin de faciliter les manœuvres, et une bande de guidage**. Pour les

personnes souffrant de déficience visuelle, un signal lumineux et sonore quand les portes s'ouvrent et se ferment paraît nécessaire, de même qu'une signalétique visible et contrastée à l'entrée de la cabine et au sol.



L'accessibilité de la cabine aux vélos est très largement considérée non-adaptée, par 16 participants, tandis qu'elle est moyennement adaptée pour 4 participants et adaptée pour 4 autres. En effet, les vélos réduisent considérablement la capacité d'accueil dans la cabine, il faudrait réduire l'accessibilité à un vélo par cabine, ou communiquer de sorte à dire que les vélos sont tolérés plutôt qu'accessibles pour qu'ils ne soient pas trop nombreux.



Sujets généraux

Quelques participants ont fait part de leur inquiétude sur le coût d'investissement et de fonctionnement, et estiment qu'il s'agit d'argent gaspillé. D'autant plus que desservir St Martin-le-Vinoux paraît insensé pour deux participants car il ne s'agit pas d'un point d'intérêt et de convergence de la circulation, l'accès en voiture y étant, de surcroît, très simple.

TEMPS DE PRÉSENTATION :

Les participants ont ensuite été invités à assister à la présentation du projet, rappelant son historique, détaillant ses objectifs, l'aménagement des futures stations ainsi que les autres projets en cours sur le territoire.

Franck Longo, Maire de Fontaine a souhaité rappeler **l'inscription du projet de transport par câble dans la réflexion autour des grands enjeux de mobilité de demain**. Le transport par câble est un projet permettant de s'ancrer dans la modernité et dans une vision de long terme. En tant que Maire de Fontaine, Franck Longo assure veiller à la protection du cadre de vie et à la préservation

de l'existant, tout en accompagnant les nouvelles initiatives permettant de dynamiser et moderniser Fontaine. Enfin, Franck Longo souligne l'importance de la présence de chacun au Forum de lancement, et assure l'analyse de l'ensemble des contributions.

TEMPS D'ÉCHANGES

Les participants ont pu poser des questions de compréhension autour du projet, faire part de leurs remarques et de leurs premières propositions dans le cadre de l'amélioration du projet. Plusieurs thématiques ont été évoquées.

Le tracé du transport par câble contesté

o Le tracé du transport par câble cristallise de nombreuses tensions.

Un habitant de Sassenage souhaite tout d'abord faire un retour sur la concertation préalable de 2015 : il indique que beaucoup de contributions négatives avaient été émises à l'époque sur le tracé. Il soutient également qu'aucun autre choix de tracé que celui présenté n'avait été proposé, seulement des variantes des stations avaient été soumises à concertation.

Dans la même thématique, un participant estime que seule une liaison vers Air Liquide serait pertinente.

>>> Réponse de Laurent Thoviste, Conseiller délégué en charge de la participation citoyenne au SMMAG et Adjoint au Maire de Fontaine : La concertation de 2015 a permis aux habitants de s'exprimer sur ce point, le bilan de la concertation est, par ailleurs, accessible en ligne.

Le SMMAG ajoute que l'embranchement vers le Nord a été étudié, mais jugé non-viable.

Jérôme MERLE, Premier adjoint de Sassenage, souligne que si le projet de transport par câble lui convient, le tracé n'est pas souhaitable pour Sassenage, car la ville n'a rien à y gagner. Pour la Ville, **la question des déplacements est centrale**, le tracé actuel ne répond pas aux enjeux de mobilité des Sassenageois. **Il insiste sur la motivation de la Commune à modifier ce tracé**. Il propose que le câble passe exclusivement sur la ville de Fontaine. Il regrette des revirements dans les positions du SMMAG. Selon lui, le tracé fait en sorte que Sassenage absorbe l'ensemble des nuisances. Sassenage souffrira donc des nuisances d'un transport que les habitants n'ont pas souhaité.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Le projet de transport par câble s'inscrit dans une perspective globale, à l'échelle de la Métropole, il ne se circonscrit pas à la satisfaction des intérêts d'une commune en particulier. L'ensemble des métropolitains jouiront du transport par câble, dont les Sassenageois qui l'emprunteront également, tout comme ils empruntent le tram A à la Poya. Le fait est que ce transport par câble bénéficiera aux habitants de Sassenage, il s'agit d'une ligne d'agglomération.

Enfin, il y a déjà une station prévue à Fontaine, à la Poya.

Un habitant du lotissement des Charmettes souhaiterait quant à lui obtenir des précisions sur le **tracé exact du transport par câble**. Le C6 circulant principalement sur Fontaine, il s'étonnait que ce tracé **soit détourné au vu des enjeux de multimodalité**.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : A priori, aucun survol du lotissement des Charmettes n'est prévu, excepté au bout de l'impasse. Toutefois, les études sur le tracé précis sont en train d'être établies le plus précisément possible. C'est un sujet technique qui nécessite de prendre le temps d'en parler à travers les ateliers.

o La crainte des nuisances générées

Le projet de transport par câble interroge de plusieurs participants sur les **nuisances qu'il génèrera**. L'un d'entre eux souligne les **nuisances sonores, visuelles** (certains pylônes mesurent jusqu'à 40 m de haut) et **environnementales** que le tracé actuel du transport par câble provoquera, sans pour autant répondre aux grands enjeux de la ville. D'autres habitants de Sassenage déplorent le passage au-dessus des habitations et terrains, ils craignent une **pollution visuelle** mais surtout un **manque d'intimité** (vis-à-vis).

Une habitante de la Poya précise que les nuisances évoquées sont déjà importantes sur le secteur, avant même l'arrivée du projet.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Concernant les nuisances sonores, celles-ci sont majoritairement causées par le trafic routier dans ces secteurs. L'impact bruit du transport par câble a pour objectif d'être le plus faible possible et toujours inférieur aux nuisances actuelles causées par les automobiles (notamment au niveau de l'A480 pour le lotissement des Charmettes). Le tracé du transport par câble a été réalisé de sorte que le passage au-dessus des habitations soit évité au maximum.

Enfin, toutes les solutions visant à réduire les nuisances sont étudiables, notamment pour les avenues de Valence et de Romans à Sassenage.

o Les interrogations autour de la constructibilité des infrastructures

Un habitant de la rue de l'Argentière, s'interroge sur le caractère constructible du terrain, et souhaite avoir davantage de précisions sur les conditions de délivrance du permis de construire.

Cela questionne également un habitant de Sassenage. En effet, les risques ruptures de digues doivent être pris en compte, notamment depuis celles qui se sont produites à Sassenage en 2015. Or, les gares prévues pour le transport par câble sont implantées en zones inondables.

>>> Réponse du SMMAG : Le projet est conçu en prenant en compte les risques d'inondation, et la perméabilité des sols. L'aménagement des stations est privilégié sur des zones où le risque d'aléa est réduit, en respectant scrupuleusement la réglementation, qui s'applique aussi aux les équipements publics

o Les enjeux liés à l'intermodalité

Un participant souligne l'enjeu d'intermodalité. La passerelle modes actifs entre Fontaine et Grenoble n'est plus évoquée, absence également remarquée par un autre participant. Dans le cas où la ligne de bus C6 n'irait plus vers la Presqu'île, comment s'y rendre ?

>>> Réponse du SMMAG : A ce stade, le schéma de restructuration du réseau bus n'est arrêté. La passerelle est bien identifiée dans le PDU.

Jean-Pierre SERRAILLIER, adjoint délégué à l'urbanisme, au commerce et à l'artisanat à la Ville de Sassenage met en garde sur le risque d'appel d'air que provoquerait la station La Saulée à Sassenage, il craint qu'elle **n'attire un trafic routier plus important**. Ainsi, il propose une option alternative afin de permettre de descendre du plateau du Vercors, et se questionne sur sa faisabilité technique.

Il regrette également que les demandes de la ville de Sassenage n'aient pas été prises en compte par le SMMAG selon lui.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Deux demandes de la ville de Sassenage ont été prises en compte par la Métropole et le SMMAG :

- o le lancement d'études de contournement de Sassenage
- o la requalification de l'avenue de l'Argentière, en concertation avec Fontaine et Sassenage.

Le SMMAG rappelle qu'une concertation est menée en parallèle pour interroger les mobilités de demain sur le secteur nord-ouest sur la base des actions du PDU, notamment lorsque le transport par câble sera mis en place. Le PDU prévoit actuellement un desserte de Sassenage avec une ligne Chronobus efficace, de sorte à inciter les usagers à se rabattre en priorité sur cette ligne Chronobus.

Franck Longo et Laurent Thoviste poursuivent en assurant travailler sur le développement de l'offre de covoiturage. L'objectif ici est de réduire la part d'utilisation des voitures individuelles. Il serait également avantageux de mettre en place un système avec le plateau du Vercors. Il s'agirait notamment de l'idée d'un téléphérique en prolongement sur le Vercors.

Une participante s'interroge sur le **risque d'engorgement de la circulation des villes périphériques causé par le transport par câble**, ainsi, quelle serait la capacité des **futurs parc-relais** pour y remédier ?

Un habitant de Sassenage dit avoir participé à la concertation micro-PDU et souligne que Sassenage n'y a pas été cité une fois. Or, il considère que la voie urbaine des îles (contournement) de Sassenage devrait être faite à l'horizon 2030, indépendamment du projet des portes du Vercors. Par ailleurs, le projet du parking relais des Engenières lui paraît plus pertinent que de réaliser le transport par câble.

o Les opportunités du transport par câble

Une habitante de la Poya souhaiterait voir se développer à Fontaine des commerces, services et de belles infrastructures, car la ville n'en possède que peu sur son territoire.

>>> Réponse de Franck Longo: le maire de Fontaine partage ce point de vue. Le transport par câble pourrait représenter un élément d'attractivité vers Fontaine, en dynamisant son offre de services et le développement de ses commerces. De plus, la ville pourrait attirer les salariés, ingénieurs des entreprises de la Presqu'île. Pour cette raison, le transport par câble représente une véritable opportunité pour Fontaine.

Une habitante de Sassenage estime que le transport par câble est également un facteur d'attractivité pour la ville de Grenoble.

o L'accessibilité

Un participant pointe le problème d'accessibilité des cabines aux personnes à mobilité réduite. Il s'interroge notamment sur la vitesse du câble, le ralentissement ou l'arrêt complet de la cabine à l'embarquement, et la présence de personnel sur les quais pour aider cet embarquement. Le participant demande également si la conduite des cabines est centralisée.

>>> Réponse du SMMAG: La vitesse des cabines est de 5,5 mètres seconde entre les stations (environ 20 km/h). La cabine ralentira en entrant en station et marquera un arrêt pour permettre la montée et descente des passagers. Pour finir, le système sera bien conduit de manière centralisée depuis la station de l'Argentière, et un agent de quai est prévu à chaque station ouverte au public.

o Les interactions avec le projet Portes du Vercors

L'interaction entre le projet de transport par câble et le projet Portes du Vercors interroge des participants. Ils se demandent si les deux projets sont interdépendants, et lequel sera réalisé en premier.

>>> Réponse du SMMAG: Les projets Portes du Vercors et de transport par câble sont deux projets différents, mais ont été pensés en cohérence.

o L'enjeu environnemental

Un participant membre d'un collectif opposé au projet des Portes du Vercors questionne la portée écologique et sociale du projet de transport par câble. Il pointe l'entreprise POMA, qui, sous couvert d'être une entreprise locale aux ambitions écologiques, a développé selon lui d'autres activités en totale contradiction avec cet idéal (station de ski à Dubaï).

>>> Réponse de Laurent Thoviste: Le projet de transport par câble a donné lieu à un marché public, soumis à concurrence. L'offre du groupement Poma – Groupe 6 – Egis a été retenue comme la plus pertinente à l'issue d'une longue procédure d'analyse.

o La concertation

Un habitant de Fontaine déplore le manque de concertation des citoyens des quatre communes concernées, à savoir Fontaine, Sassenage, St Martin le Vinoux et Grenoble, sur la mise en place des pylônes, qui génèrent une pollution visuelle.

>>> Réponse de Laurent Thoviste: La concertation de 2015 a permis aux habitants de s'exprimer sur le tracé, le bilan de la concertation est, par ailleurs, accessible en ligne.

Franck Longo Maire de Fontaine souligne qu'il est important de garder un lien de discussion au fur et à mesure que le projet avance. C'est la confrontation d'avis et d'idées qui permettra d'améliorer le projet. Pour cela, la participation des citoyens est essentielle.

CONCLUSION

Laurent Thoviste a remercié l'ensemble des participants présents dans la salle pour leur présence lors de ce forum de lancement. Les dates et modalités d'inscription aux ateliers de concertation ont été rappelées lors de la clôture de l'évènement, ainsi que la mise à disposition des registres et de la plateforme numérique pour recueillir les contributions de chacun.





Annexe 2
Visite-atelier
Saint-Martin-
le-Vinoux

Annexe 2

Visite-atelier

Saint-Martin-le-Vinoux

> 10 novembre 2021

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses au projet (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée suite au bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clefs à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.



Modalités

La visite-atelier du secteur Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux s'est déroulée **le mercredi 10 Novembre de 19h à 21h, à Saint-Martin-Le-Vinoux**. Elle s'est déroulée en deux temps :

- Une visite **du site d'implantation de la future station de transport par câble et des environs pour échanger sur les points d'améliorations et les dysfonctionnements**
- Un temps **d'échanges participatif** pour faire émerger des propositions sur **les espaces publics et l'intermodalité** autour de la station

Participants

Cette visite-atelier s'inscrit dans le cadre de la **concertation sur le Transport par câble** menée par le **SMMAG du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021**.

Elle a rassemblé **25 participants**, dont **3 membres d'associations** (2 membres de l'association Valentin Haüy, 1 membre de l'association Piquesol- Jardins partagés), **une élue du conseil municipal de Saint-Martin-le-Vinoux** (Nawel Beghidja, conseillère municipale, déléguée à la petite enfance de Saint-Martin-le-Vinoux) et **des citoyens**.

Ce temps d'échange a été ouvert et conclut par Sylvain Laval, Président du SMMAG, Vice-président de Grenoble-Alpes Métropole chargé de l'espace public, de la voirie, des infrastructures cyclables et des mobilités douces et Maire de Saint-Martin le Vinoux.

DIAGNOSTICS ET CONSTATS AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le rendez-vous de la visite a été donné à la station de tramway Hôtel de Ville pour présenter le lieu de la future station de transport par câble et échanger avec les participants sur les points forts et dysfonctionnements du quartier. 4 points d'arrêts ont permis aux participants de partager leurs ressentis, leur constats et diagnostics et d'échanger avec les services du SMMAG sur le projet :

- o la station de tram ;
- o les parties haute et basse du square Pique-Pierre ;
- o l'arrêt de bus Hôtel de Ville de la rue Conrad Killian

La mobilité autour de la station de tramway Hôtel de Ville

La majorité des participants (11) fréquentent le secteur de la station de tram de l'Hôtel de Ville **une à plusieurs fois par semaine**, 3 quotidiennement, 2 participants une à plusieurs fois par mois et 5 rarement, voire jamais.



Les déplacements réguliers depuis et vers le secteur s'expliquent principalement par **le lieu de résidence des participants**, situé à proximité de l'Hôtel de Ville de Saint-Martin-Le-Vinoux.

Cet espace est également fréquenté pour près de la moitié des participants pour des **raisons professionnelles**. Il s'agit également d'un lieu fréquenté pour les **activités de loisirs** (balades), ou **les commerces**.

Par ailleurs, une large part des participants admet que la station de tram Hôtel de Ville de SMLV est aussi **un lieu de transit, de passage**, pour les trajets domicile-travail, ou domicile-loisirs, sans toutefois être un point d'intérêt et d'arrêt voulu.

Pour se rendre dans cet espace ou le traverser, plusieurs modes sont utilisés par les participants.



o Le Tramway

Le Tramway est le mode de transport **le plus utilisé par les participants**, qui estiment que les transports en commun fonctionnent bien (10 participants), ou plutôt bien (4 participants).

Néanmoins, deux remarques sont adressées par les représentants de l'association Valentin Haüy, qui alertent sur la **distance entre deux stations de Tramway**, (accessibles uniquement à plusieurs minutes de marche, ce qui nécessite beaucoup d'attention pour les personnes malvoyantes) et **sa saturation aux heures de pointe**. Pour autant, ce dernier point est partagé pour tous les transports en commun sur l'agglomération.



o Le vélo

Le vélo est **le second mode de transport le plus utilisé par les participants**, 11 d'entre eux en font usage. 9 participants soulignent son usage satisfaisant, tandis que 6 jugent qu'il fonctionne « plutôt bien ».

Un participant met en avant la **bonne séparation de l'espace cyclable et de la chaussée**. Pour autant, certains participants estiment que **la piste n'est pas assez large et le marquage cycle insuffisant**.

D'autre part, une participante alerte sur la **mauvaise lisibilité des itinéraires vélo** sur plusieurs portions : depuis et vers St Egrève, depuis et vers la voie le long de l'autoroute, depuis et vers la voie le long du train, depuis et vers la voie verte de l'Isère.

Il existe, selon les participants, des **conflits d'usage entre cyclistes et piétons**, entre l'arrêt de Tramway et le Square Pique-Pierre. Certains participants estiment que les cyclistes devraient être plus nombreux à laisser les piétons descendre du Tramway et à rouler moins vite aux abords de la station. Toutefois, un usager cycliste nuance en disant ne jamais avoir rencontré de vrai conflit piéton/cycle entre le square et l'arrêt de tram. Ce sont les piétons qui se sentent les plus concernés. L'usage de **trottinettes électriques** ajoute de la conflictualité à cette même zone.

Même si certains participants estiment que le nombre de stationnement vélo actuel sera suffisant pour accueillir les futurs usagers du transport par câble, les participants sont conscients que les besoins sont susceptibles d'évoluer à l'avenir. Ils souhaitent plus d'**arceaux à vélo** abrités des intempéries et des **parkings-vélos sécurisés**. Des consignes pourraient être mises à disposition dans la station pour les trottinettes.



o La marche à pied

9 participants circulent depuis, vers ou autour de l'Hôtel de Ville, en ayant recours à la marche à pied. 13 participants estiment qu'il s'agit d'un mode qui fonctionne bien ou plutôt bien, tandis que 2 participants estiment que c'est un mode qui fonctionne plutôt mal.

Tandis qu'un participant souligne que **la bonne largeur des trottoirs** permet un **usage agréable** de la chaussée, les représentants de l'association Valentin Haüy signalent quant à eux la **mauvaise différenciation de la voie piétonne et de la voie cyclable**, en matière de revêtement au sol notamment.

Enfin, la marche à pied peut s'avérer **dangereuse**, notamment pour les **traversées piétonnes** des voies cyclables et routières. Lorsque les piétons quittent l'arrêt de tramway, ils arrivent directement sur la piste cyclable. Les vélos et voitures roulent vite et ne s'arrêtent pas pour laisser traverser les piétons.

D'autre part, il existe un problème **d'incivilité dans la rue Salvador Allende**. Des voitures y prennent régulièrement le sens interdit depuis l'avenue Maréchal Leclerc, accentuant la confusion sur une traversée piétonne et cycle déjà considérée comme dangereuse.



o La voiture

La voiture est utilisée par 8 participants sur le secteur de l'Hôtel de Ville. Le fonctionnement de ce mode de déplacement partage les participants. 6 d'entre eux estiment qu'il fonctionne bien (3) ou plutôt bien (3), 9 estiment qu'il fonctionne plutôt mal (7) ou mal (2).

Pour cause, la **circulation est dense sur les deux voies**, et les **automobilistes roulent trop vite**, ce qui provoque un **sentiment de danger**. Le **manque de stationnement** est également un point largement partagé par l'ensemble des participants, qui estiment qu'il existe trop peu de places de parking à proximité de l'arrêt de Tramway, situation qui se serait accentuée avec la mise en paiement des places de parking de l'Esplanade en semaine.

La saturation du réseau routier s'expliquerait, selon les participants, en partie par les **travaux de la rocade**, et le nombre de **feux de signalisation**, dont l'un d'entre eux est jugé inutile.

Enfin, un participant estime que la signalétique indiquant l'autoroute est inadaptée, car peu visible, et peu empruntée par les personnes qui ne connaissent pas le chemin.

Le **manque de parkings sur le secteur** est identifié comme un problème aujourd'hui : le parking relais d'Esplanade est saturé et les automobilistes se garent rue Conrad Killian pour prendre le tram, empêchant les riverains de se garer à côté de chez eux. Ce problème sera accentué avec l'arrivée du transport par câble. Selon eux, la station de transport par câble attirera de nombreux automobilistes, par effet de rabattement.



o Le bus

Pratiquement aucun participant n'emprunte le bus dans ce secteur. Les enfants utilisent le 55 pour descendre de la rue de Narbonne et certaines connaissances des participants le prennent en tant que retraités mais estiment qu'il est peu fréquent. Une automobiliste explique qu'elle préfère prendre sa voiture pour descendre la rue de Narbonne jusqu'au parking de l'Esplanade car le temps d'attente du tramway à la station Hôtel de Ville est trop long selon elle. La bonne desserte en bus des riverains de la route de Narbonne est toutefois perçue comme essentielle.

Le Square Pique-Pierre

o La fréquentation du square

Parmi les participants qui se sont exprimés, **plus de ¾ ne fréquentent pas le Square Pique-Pierre** (ce chiffre peut s'expliquer aussi par le fait que certains n'habitent pas le quartier). Ces non-usagers estiment que ce parc représente davantage pour eux **un lieu de passage**, et considèrent qu'il est **majoritairement fréquenté par les riverains du quartier**. Certains participants n'avaient, eux, pas connaissance de l'existence du square.



o Les usages du square

La partie haute du square est un **espace de jeux apprécié** par le tiers de participants usagers du square pour les **enfants**, ainsi que pour les **adultes**, qui y font de la **pétanque**.

L'espace vert existant sur la partie basse est agréable pour les animaux de compagnie du quartier, mais n'y a pas réellement « d'espace chiens » aujourd'hui.

Les usagers du square estiment qu'il s'agit d'un lieu agréable à fréquenter pour ses **jardins partagés, les terrains de pétanque, l'organisation de pique-nique, la pratique du Qi gong et du yoga, les exercices des cabinets de kiné** ou encore pour **se reposer**. Les parents amènent leurs **enfants** pour jouer, l'aire de jeux étant appréciée également par les grands-parents participant à la visite.

Un participant souligne également qu'il s'agit d'un lieu de vie et de sortie important pour les **résidents de l'EHPAD** situé à proximité.

o Les points forts du square

Aux yeux de plusieurs participants, ce square jouit de plusieurs atouts. Tout d'abord, il s'agit d'un **réel espace de respiration pour les résidents**, au cœur de la jungle urbaine bétonnée où se mêlent les infrastructures, les routes, la ligne de train, et de Tramway. Il s'agit du **seul espace vert du quartier** et il est à l'**abri des vis-à-vis**.

Cet espace de verdure est également apprécié pour son étendue, **sa vue sur les massifs et ses jardins partagés**, à conserver voire améliorer. Le square représente un bon **espace de jeux** pour les enfants, et un espace de promenade pour les animaux, bien qu'il n'existe pas de réel espace canin.

Il s'agit également d'un **espace ouvert de rencontres, d'échanges, facile d'accès** grâce à sa proximité avec le tramway et le bus (intermodalité). Les participants estiment, par ailleurs, que le parc offre la possibilité de **créer des parkings-vélos**, permettant de renforcer cette ouverture.

Les participants souhaitent **préserver la partie haute du square**.

o Les points faibles du square

Pour autant, les participants regrettent les **gravillons**, qui rendent **dangereux l'espace de jeux pour enfants**, le risque de blessure étant accentué. A ce propos, un participant craint l'arrivée de la station aux abords de l'aire de jeux des enfants qui y jouent au ballon, ce qui pourrait abîmer l'infrastructure, et pose également un problème de sécurité.

Le square souffre de plusieurs autres défauts, expliquant en partie le fait que tant de participants ne l'investissent pas. Jugé par certains **trop petit, trop éloigné** de leurs lieux de résidence, cet espace manque par ailleurs d'**attrait et de mobilier urbain** (assises). D'autre part, le square paraît **sale**, des papiers et mégots y traînent à cause de **selon eux poubelles mal positionnées**.

Le Square Pique-Pierre est **victime des nuisances sonores générées par le train, le tramway et les voies automobiles**. Cela tend à expliquer pourquoi il est considéré par certains comme seulement **lieu de passage**. **L'usage du square provoque également des nuisances sonores**, résonnant sur les immeubles entourant cet espace : des riverains se plaignent le soir ou l'été des cris d'enfants jouant dans le square.

Enfin, les participants non-usagers du square soulignent de nouveau le **manque de points d'intérêt** du parc. Certains évoquent le fait que la verdure n'y soit que peu présente et que le square paraît très **bétonné**. D'autre part, la perception de **squats dans les escaliers** et le **manque d'éclairage** la nuit renforcent le **sentiment d'insécurité** de plusieurs participants. Une majorité de participants **usagers préfèrent faire le tour en soirée** par la rue Conrad Killian plutôt que de traverser le square. Un participant note toutefois que ce manque d'éclairage ne l'avait jamais « choqué » au quotidien avant d'y prêter attention pendant la visite.

En particulier, l'**éclairage** manque lors du passage sur la **rampe ou dans les escaliers**. Cela complique notamment les cheminements des personnes atteintes de **déficience visuelle**. Par ailleurs, l'angle de cette rampe offre un **accès difficile aux poussettes et fauteuils roulants**. La rampe et l'escalier manque de lisibilité : si l'utilisateur ne connaît pas, il ne sait pas par où passer. Enfin, les gravillons du square partie haute sont peu adaptés aux personnes en fauteuil roulant.

Cependant, le **sentiment de sécurité s'est localement amélioré** depuis sept ou huit ans, avec **l'arrivée du tramway** qui a favorisé une mixité de population et des usages. Il s'agit donc de conserver cette tendance et **d'éviter de créer des lieux de « squat » potentiels**.

o La mobilité aux abords du square

Les participants saluent **la facilité d'accès au square depuis et vers le tramway, et la ligne de bus scolaire (Flexo)**. Toutefois, bien que l'accès du parc en transports en commun y soit facile, l'accès en voiture paraît plus compliqué, car il existe des **problèmes de stationnement aux abords du square**. Pour y remédier, il leur apparaît essentiel de créer des **parkings** qui soient **sécurisés**.

Concernant l'**accès à vélo**, des **arceaux** doivent y être aménagés, et des **couvertures de protection** pour les vélos doivent être mises à disposition. Les participants disent apprécier les **arceaux vélos** mis à disposition, qui permettent de rejoindre le parc en **mode doux**.

Enfin, ils regrettent les **casses et vols des véhicules garés à proximité du square**, qui n'incitent pas les participants à y stationner pour profiter du square. Ils espèrent que l'arrivée de la station de transport par câble participe à freiner ces débordements.

L'arrêt de bus Hôtel de Ville, rue Conrad Killian



o Le stationnement

Les remarques des participants convergent principalement vers **le manque de places de stationnement pour les voitures**.

Les places situées aux abords de la station Hôtel de Ville sont utilisées comme **parc-relais** pour les personnes travaillant Grenoble et qui souhaitent emprunter le tramway. De facto, les habitants du secteur n'ont pas à disposition de parkings permettant de stationner leur voiture.

Par ailleurs, des **problématiques de sécurité** sont mises en avant sur les stationnements autour du square selon un professionnel, des « casses » de **vitres de voitures**.

Ainsi, ils souhaiteraient voir **la création de parkings pour les résidents, et de parcs-relais pour les usagers des transports en commun et habitants du haut de la commune**. Certains se demandent s'il est possible de **faire un parking sous la future station**. Ils suggèrent également de créer des places de stationnement **en épis**, pour gagner de la place. Enfin, ils soulignent la **bonne largeur des places de parking existantes**.

o L'intermodalité bus

Les participants sont satisfaits du changement de mode du bus vers le Tramway, et inversement. Néanmoins, ils regrettent **la faible fréquence et régularité des bus**.

o La traversée piétonne, depuis et vers l'arrêt de bus Hôtel de ville

De nuit, les participants soulignent le **bon éclairage du trottoir**, permettant un **accès facilité aux personnes souffrant de déficience visuelle, et un accès sécurisé pour tous**.

Cependant, les représentants de l'association Valentin Haüy remarquent des **buissons non-taillés** qui débordent sur le **trottoir, étroit**, pour accéder à l'arrêt de bus. Par ailleurs, un **grillage de sécurité** s'arrête avant la fin d'une rampe, ce qui peut s'avérer dangereux.

Enfin, la traversée des voies automobiles est **compliquée et dangereuse** pour les piétons, notamment accompagnés d'enfants, car les voitures y roulent vite. Sur le croisement de l'avenue Général Leclerc et la rue Conrad Killian, la traversée piétonne est longue, non seulement le temps d'attente mais le découpage en plusieurs feux. Des **barrières de sécurité** entre les voies sont à envisager pour **sécuriser la traversée des enfants** qui se rendent à l'école. De nombreux scolaires viennent de la ligne de bus Flexo et prennent parfois le tramway, demain éventuellement le câble.

Alertes sur le projet

Quelques remarques plus générales ont été émises par les participants sur le projet de transport par câble, pendant et à l'issue de la visite.



Un participant craint **la facilité du trafic de drogue** entre Fontaine et SMLV avec le transport par câble.



Un second participant juge **ce projet peu utile et difficile à réaliser**, il le considère comme un « gâchis notoire ». Selon lui, la **Vallée du Grésivaudan a davantage besoin d'une desserte en transports en commun**.



Les copropriétaires de l'immeuble le SITMAR (13 rue Conrad Killian) constatent des **problèmes de fondation** depuis quelques années. Ils souhaitent adresser au SMMAG une demande de constat d'huissier sur l'état de l'immeuble avant et après travaux du tramway.



Un participant alerte sur le risque de **pollution lumineuse** de la station, pour les logements situés à proximité.



Des participants se questionnent sur les **nuisances visuelles et sonores** que générerait la station de transport par câble au sein d'un square entouré d'immeubles résidentiels (des riverains se plaignent également de l'écho et des bruits générés par les enfants dans le square). Le dos d'âne rue Conrad Killian génère déjà aussi des nuisances sonores.

Questions sur le projet

L'agent d'exploitation pourra-t-il vérifier les usagers qui embarqueront dans les cabines ? (des enfants pourraient monter seuls, cela est déjà arrivé dans le tramway)

>>> **Réponse :** L'agent d'exploitation aura bien pour mission d'assister les usagers et de veiller à leur sécurité. En dessous de 4 ans, l'enfant peut voyager gratuitement en étant accompagné. Au-dessus, les enfants sont soumis aux mêmes règles que les adultes.

Le projet attirera-t-il de nouvelles voitures sur le secteur, par effet de rabattement ?

>>> **Réponse :** La stratégie globale du SMMAG vise à inciter les automobilistes à se rabattre au plus tôt dans leur parcours vers les transports en commun pour limiter les congestions et la nuisance. Ainsi, les automobilistes en provenance de Saint-Egrève et au-delà, se rendant demain sur la Presqu'île ou au centre-ville de Grenoble, n'ont pas vocation à être accueilli à Hôtel de Ville mais plus en amont. Ce sujet a bien été identifié dans le cadre de la concertation Micro-PDU nord-ouest, qui précisera le plan d'actions concernant les parc-relais.

Peut-on avancer la station de Saint-Martin-le-Vinoux au-dessus du passage piéton pour le Tramway afin d'éviter les vis-à-vis des bâtiments entourant le square ?

>>> **Réponse :** Il n'est pas possible de positionner la station au-dessus du Tramway pour des raisons de sécurité.

Combien de temps il faudra à l'utilisateur pour descendre du Tramway et embarquer dans une cabine ?

>>> **Réponse :** Il faudra environ 2 à 3 minutes.

Un bilan des parcs-relais pourra-t-il être inclus dans le bilan de concertation ?

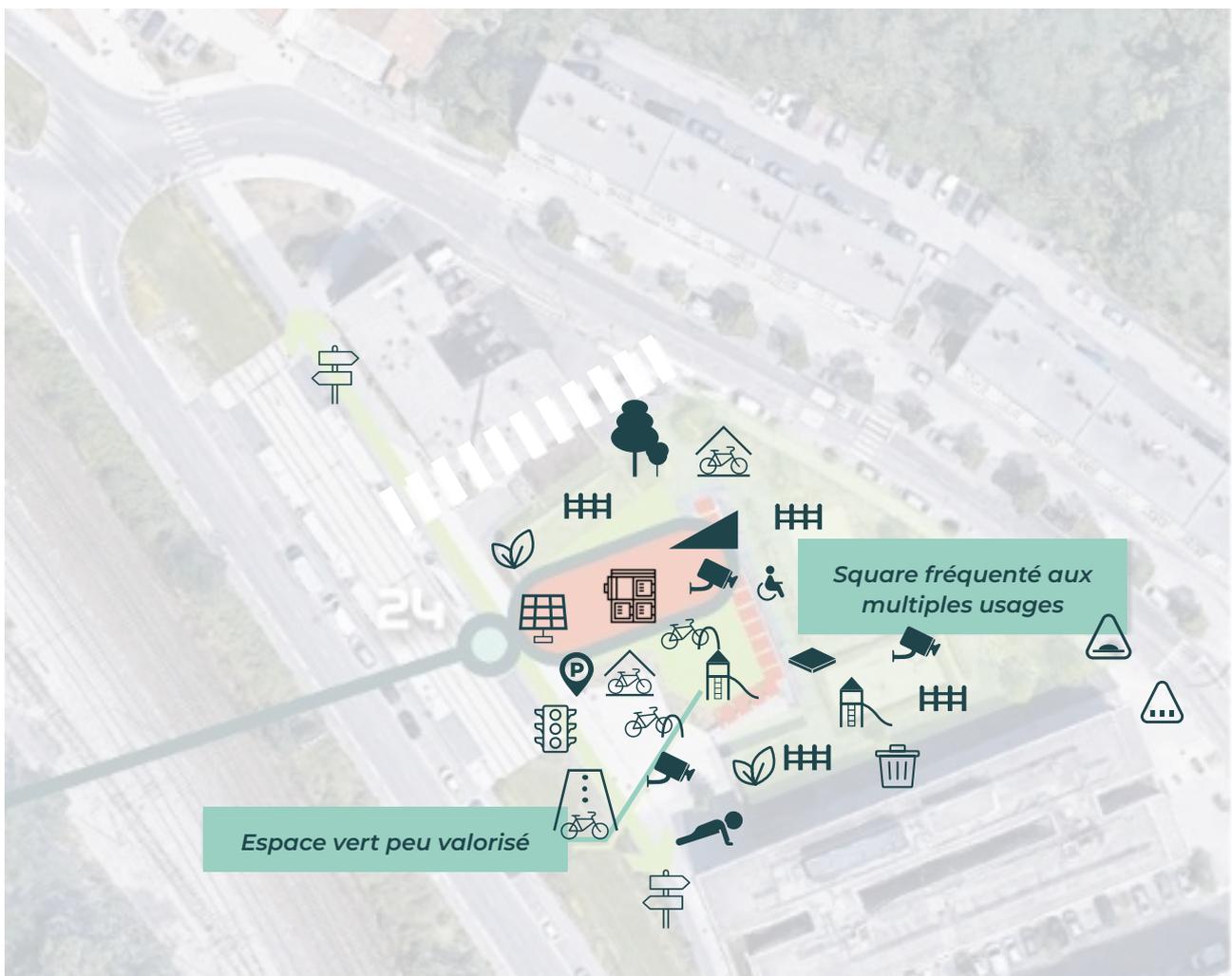
>>> **Réponse :** Non, mais un schéma directeur est en cours d'élaboration à l'échelle du SMMAG à la suite de l'identification du sujet dans le cadre de la concertation micro-PDU nord-ouest, en cours.

LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE



L'atelier situé dans la salle du Conseil de l'Hôtel de ville de Saint-Martin-le-Vinoux a débuté par une présentation du projet de station de transport par câble à Saint-Martin-le-Vinoux. Les participants séparés en deux groupes ont pu alterner entre un temps d'échange et un atelier autour de la maquette afin de travailler sur les propositions d'aménagements autour de la station.

Propositions localisées d'aménagements



La station

Rampe

Quelques participants souhaiteraient qu'une rampe d'accès aux quais soit installée dans la station, pour permettre aux vélos et poussettes d'y accéder sans encombrer l'ascenseur, dont la priorité revient aux PMR.

Consignes

Des consignes pour bagages, trottinettes et vélos sont envisagées par quelques participants dans le futur bâtiment du transport par câble, ou à proximité.



Panneau solaire sur les toits de la station.



Espaces verts

Les participants souhaitent conserver des espaces verts autour de la future station.

Le square



Revêtement sol

Les participants souhaiteraient qu'un autre revêtement que des gravillons soit apposé au sol du square, et particulièrement dans l'aire de jeux, dans un souci de sécurité pour les enfants, et d'accessibilité pour les PMR.



Eclairage

Les participants sont conscients de l'enjeu d'économie d'énergie. Néanmoins, afin d'assurer la sécurité du square, il est important d'y aménager des éclairages publics.



Caméras de vidéosurveillance

Les participants proposent d'installer des caméras de vidéosurveillance sur l'espace public, de sorte à surveiller les usages du square et en observer ses dérives.



Poubelles et aire de tri sélectif

Des poubelles doivent être installées sur les lieux de passage, afin de remédier aux mégots et emballages disséminés dans le Square.



Conserver les jardins partagés



Jeux pour enfants

Les participants appellent de leurs vœux l'aménagement d'autres jeux pour enfants, de type toboggan, pour compléter l'offre existante.



Barrières (végétales) et portillons pour limiter l'accès de la station aux enfants depuis le parc

Quelques participants souhaitent limiter l'accès au parc aux personnes extérieures, dont les usagers du Transport par câble. Ils souhaitent conserver l'aspect « petit parc » et évoquent la création de barrières végétales pour ne pas favoriser son accès, et ne pas en faire un lieu capacitif. Les participants constatent l'occupation du square par de nombreux enfants jouant au ballon. Ils craignent qu'ils ne soient

tentés d'aller chercher leur ballon dans la station en cas de tir hasardeux, ce qui pose un problème de sécurité. Ils suggèrent donc également d'installer des barrières pour fermer l'aire de jeux, les entrées et sorties du square. Les jardins partagés devront être plus sécurisés par de nouvelles barrières.



Assises

Les participants estiment qu'il manque d'espaces où s'asseoir dans le square, souvent plein aux heures de fréquentations.



Aire de sport / Agrès sportifs

Les participants proposent l'aménagement d'une aire sportive qui serait réalisée en collaboration avec les kinésithérapeutes installés à proximité (ces derniers les utilisent).

La rue

L'aménagement de la voirie et le stationnement



Feu tricolore

Les participants souhaitent l'aménagement d'un feu pour pacifier la circulation piétonne et cycliste.



Parking

Les participants ont appelé de leurs vœux la création de parkings, ayant les capacités d'accueillir un grand nombre de véhicules (au minimum de 150 à 300). De leur point de vue, c'est la réussite du projet qui est en jeu. Construire des parkings pour les résidents et des parcs-relais pour les usagers des transports en commun (notamment les habitants du haut de la commune) leur apparaît crucial.

Ces mêmes participants souhaitent également souligner l'existence du centre médical situé à proximité, qui doit pouvoir accueillir ses patients se déplaçant en automobile. Enfin, il faudrait, selon eux, sécuriser les places de stationnement, pour éviter les vols et casses de véhicules. Ils suggèrent également de créer des places de stationnement en épis, pour gagner de la place.



Ralentisseurs

Les participants estiment que les voitures roulent trop vite dans la rue Conrad Killian. L'aménagement de ralentisseurs permettrait de sécuriser la traversée des piétons, dont les enfants, qui se rendent à l'arrêt de bus Hôtel de ville ou au tramway.



Aménagement sécurisé pour la traversée des piétons. Ici, ce sont les enfants qui sont ciblés.



L'accessibilité des PMR

Aménagement PMR : La circulation pour les PMR doit être améliorée dans ce secteur de l'Hôtel de Ville. Les participants évoquent la possibilité de balisage au sol, de différenciation des revêtements pour se repérer dans l'espace, et de remplacement des gravillons pour permettre aux personnes en fauteuil roulant de circuler plus facilement. Cela doit permettre aux PMR d'accéder aux bancs, aires de jeux, etc.

L'accueil des modes actifs



Abri vélo. Les participants aimeraient plus de stationnements vélo : des abris sécurisés et abrités du vent, en priorité dans l'Avenue du Général Leclerc.



Arceaux vélo

Les participants aimeraient plus de stationnements vélo : des arceaux, en priorité dans l'Avenue du Général Leclerc.

La signalétique



Marquage cycle

Les participants soulignent l'importance d'améliorer le marquage cycle entre le tramway et le square.



Signalétique à destination des vélos

Les itinéraires vélo devraient être mieux signalisés sur plusieurs portions : depuis et vers St Egrève, depuis et vers la voie le long de l'autoroute, depuis et vers la voie le long du train, depuis et vers la voie verte de l'Isère, il faudrait une meilleure signalétique. Un participant propose également d'améliorer la signalétique pour permettre un trajet facilité depuis le square, vers la piste cyclable qui dessert la voie sur berge et le pont SNCF.





Annexe 3

Brigades de messagers

Annexe 3

Brigades de messagers

> 26 octobre 2021

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses au projet (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée avec le bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clefs à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.

Objectifs

- Présenter le projet de transport par câble développé par le SMMAG, et la démarche de concertation
- Recueillir les avis sur le projet, l'expression sur les besoins et attentes des citoyens autour de l'aménagement de la future station de transport par câble qui sera implantée sur le territoire à Oxford

Modalités

L'équipe de messagères s'est rendue le jeudi 21 octobre à la station Oxford, Place de la Résistance (Grenoble), afin d'échanger avec les citoyens.

Les rencontres se sont déroulées en deux temps, afin de capter des publics différents :

- De 12h à 14h
- De 16h à 18H



Participants

Environ 81 participants rencontrés

Les brigades de messagers, dispositif permettant d'aller vers les habitants et usagers des transports, s'inscrivent dans le cadre de **la concertation sur le Transport par câble menée par le SMMAG du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021**. La concertation vise à recueillir les avis des Métropolitains sur **les espaces publics et l'intermodalité** autour des stations, **la configuration intérieure des cabines** (couleurs, matériaux, disposition des sièges, informations voyageurs...) et **la mise en compatibilité du PLUi**.

L'objectif de ces brigades de messagers est de rencontrer **des habitants et usagers des transports autour de l'arrêt de tramway et de bus Oxford**, de sorte à présenter le projet de transport par câble et à recueillir l'opinion des personnes ainsi interpellées sur **l'aménagement des espaces publics et l'intermodalité à proximité de la station Oxford**.



LE PROFIL DES USAGERS ET HABITANTS RENCONTRÉS ET LES RESENTIS GÉNÉRAUX SUR LE PROJET



81 questionnaires



58%
d'hommes



42%
de femmes



52% de 30-59 ans
34% de 20-29 ans
11% de moins de 20 ans
3% de plus de 60 ans

Une bonne répartition géographique des participants a été observée. Des personnes habitant certains quartiers de **Grenoble** (St Bruno, Centre-ville), des villes de **la Métropole** (Fontaine, Saint-Martin d'Hères, Gières, Echirolles, St Egrève, etc.), mais également d'autres communes se situant **hors de la Métropole** (Grésivaudan, Voironnais) ont été touchées par le dispositif.

Parmi les personnes rencontrées, plusieurs profils se dégagent :

- Des **riverains** d'Oxford
- Des **salariés** du Crédit Agricole, de ST Micro Electronics, du CNRS, de Schneider Electric, d'Orange, du Laboratoire de Physique Subatomique & Cosmologie, du CEA, de la base nautique d'Aviron...
- Des **touristes** et personnes anglophones
- Des **étudiants**

Ces personnes témoignent d'un **niveau d'information** du projet plutôt varié. Tandis que certains participants ont eu connaissance du projet de transport par câble par la télévision locale ou les journaux, certaines entreprises ont quant à elles relayé la concertation. Selon l'un de ses salariés, la société St Microelectronics serait intéressée par l'ouverture au grand public de la station Presqu'île Ouest pour faciliter l'accès à ses salariés.

Un étudiant s'est même saisi du sujet du transport par câble dans le cadre d'un cours de langue anglaise dont l'objectif était de présenter un projet de transport innovant.

Le projet suscite **l'intérêt** et **l'enthousiasme** de la majorité des participants, qui le jugent **novateur, utile et rapide**. Il existe un **besoin de déplacement** pour les étudiants et salariés installés sur le territoire. La station **Oxford** répond à ce besoin et beaucoup de participants mettent en avant sa pertinence.

Par ailleurs, l'ouverture de la station **Presqu'île** au grand public pourrait apporter une réelle plus-value au projet, et permettre un meilleur accès aux industries et entreprises présentes sur le territoire.

Quelques participants, mitigés, s'interrogent sur la **fréquentation** et **l'usage** futurs de ce moyen de transport, et sur le profil des futurs usagers qui l'utiliseront.

6 personnes s'opposent au projet. Ce rejet s'explique en partie par l'absence de besoin de ce mode, les participants ne résidant pas dans le corridor desservi par le Transport par câble. L'un des questionnés craint quant à lui un **impact paysager** et une **pollution sonore** conséquents.

L'INTERMODALITÉ AUX ABORDS DE LA STATION OXFORD

Les participants ont été interrogés sur les moyens de transports empruntés autour de la **Place de la Résistance**. La plupart d'entre eux effectuent ce trajet **plusieurs fois par semaine** (dont certains quotidiennement). Pour les salariés de la Presqu'île, la fréquentation de la place fluctue en fonction du nombre de jours télétravaillés.

Les transports en commun



84% des questionnés empruntent le **Tramway**, ils en sont globalement satisfaits. En effet, la ligne de Tramway est positionnée à proximité des couloirs de circulation des actifs, permettant **un accès facile** et **un niveau de fréquentation intéressant**. Le Tramway offre une **fréquence** suffisamment régulière aux yeux des questionnés.

Pour autant, l'un d'entre eux souligne **le manque de civisme et de respect** des usagers dans le Tramway, qui ne portent pas de masque, ou posent leurs pieds sur les sièges. D'autre part, ce même participant souligne l'attitude parfois incorrecte des conducteurs qui ne prennent pas la peine d'attendre les usagers qui arrivent à la porte pour embarquer.



Le **bus** est emprunté par 21% des interrogés.

Considéré comme « **pratique** » par plusieurs participants, le bus souffre néanmoins de quelques dysfonctionnements. Son **amplitude horaire** et sa **fréquence** posent un problème pour les questionnés qui les jugent insuffisantes. Ce constat est renforcé lors des périodes de vacances.

L'un des participants pointe également **les grèves des transports** en commun qui touchent les bus et rendent incertain le passage de ces derniers.

Les modalités douces



Le **vélo** est un moyen de transport utilisé autour de la Place de la Résistance par 15% des participants.

10 questionnés estiment le trajet à vélo **fiable et rapide**. Bien que les aménagements soient globalement appréciés, ils nécessitent tout de même une certaine **vigilance**.

A contrario, 6 participants jugent la pratique du vélo inadaptée dans le secteur.

Les participants observent globalement des **conflits d'usage avec les piétons et les automobilistes**.

L'Avenue des Martyrs est notamment une voie qu'ils estiment dangereuse, du fait des quelques centimètres qui séparent les cyclistes des automobilistes.

Ainsi, **l'enjeu de la sécurité** est primordial à leurs yeux, des efforts nécessaires sont à réaliser : la création de **nouvelles pistes cyclables** (les cyclistes sont parfois obligés de rouler sur la route) et l'installation d'une **meilleure signalétique**, afin d'apaiser le partage de la voirie.



La marche à pied est un moyen de transport utilisé par 42% des questionnés. Il s'agit, pour la majorité d'entre eux, d'un trajet depuis la station de Tramway ou de Bus jusqu'à leur lieu de travail ou de résidence.

5 participants jugent ce mode pratique, ils saluent des **itinéraires bien indiqués** et une **signalisation claire**.

A contrario, 4 participants déplorent la **surpopulation cycliste** sur les voies piétonnes, génératrice de **conflits d'usage**, la marche devenant alors moins agréable.

Par ailleurs, ils soulignent une **désynchronisation des feux**, parfois verts pour les piétons et les Tramways en même temps.

Les trottoirs vers ST Micro Electronics seraient trop étroits, et des racines de végétation rue Jules Horowitz, gêneraient la marche.

Globalement, **un sentiment de danger** est soulevé par les piétons.

Afin d'y répondre, il est nécessaire de prendre en compte **l'enjeu de sécurisation des passages piétons et des trottoirs**. Un participant propose d'embaucher du personnel afin d'assurer la bonne circulation des piétons.

L'usage de la voiture



Seuls 5 participants, à savoir 6% des questionnés font usage de la voiture autour de la place de la Résistance. 4 questionnés estiment que la circulation y est **agréable**, tandis que 11 participants, automobilistes ou non, estiment le contraire.

Plusieurs dysfonctionnements sont pointés, parmi lesquels :

- Le **rond-point de la place de la Résistance** jugé **non-intuitif**, en partie dû à sa forme carrée
- L'aménagement de **l'Avenue des Martyrs** dont la proximité avec les cyclistes gêne les automobilistes
- Des **embouteillages** sont constatés sur la **Place de la Résistance** lors des heures de pointe. Ces embouteillages sont renforcés par les travaux en cours de réalisation sur la **rocade**.
- Les **feux tricolores** sont **désynchronisés** et **dangereux**. Les feux pour laisser passer les Tramways provoquent des embouteillages.
- La **mauvaise signalisation**

Par ailleurs, un participant souligne que l'utilisation de la voiture contribue à détériorer la qualité de l'air. Enfin, 4 participants ne remarquent **aucun dysfonctionnement** des modes de transport autour de la station Oxford. A contrario, un participant estime que **tous les modes** présentent des dysfonctionnements, car les règles ne sont pas respectées par tous.

Le ressenti des participants sur les changements de mode



La majorité des participants change de mode depuis le bus ou le tramway vers la marche à pied, ou inversement. Pour la plupart d'entre eux, le changement est agréable et se réalise sans difficulté. Les participants soulignent les **aménagements existants, sécurisés, pratiques, accessibles à tous**, et qui permettent une **facilité** dans le changement de mode. Les **correspondances** y sont faciles et rapides.

Un participant souhaiterait mettre l'accent sur les efforts réalisés sur les **enjeux de sécurisation et d'accessibilité** autour de la Place de la Résistance, il souhaiterait que cela soit poursuivi.

Une participante nuance ce constat. Elle estime que les stations de Tramway sont très espacées, ce qui pourrait poser des difficultés à les rejoindre pour les PMR.

Enfin, un questionné juge les **abribus confortables** et les **stations propres et bien entretenues**. Pour autant, la station de Tramway est exposée aux **vents**, et le **froid** en hiver rend l'attente moins agréable.

L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

L'aménagement et les usages de l'espace public actuel

La **Presqu'île** est un espace principalement fréquenté par les **salariés** qui y travaillent, ou les **habitants** qui y résident. Il s'agit d'un **pôle scientifique** et d'un **bassin d'emplois dynamique**. Quelques équipements sportifs à proximité, dont le club d'aviron, attirent également des flux de Métropolitains.

La **Place de la Résistance** est un **lieu de passage**, traversé par plusieurs lignes de transports collectifs, et qui centralise **plusieurs modes de déplacement**. Pour autant, les piétons ne s'y arrêtent que très peu, ou seulement pour profiter des quelques assises disposées lors des pauses-déjeuner. La Place est également un lieu de passage des **sportifs** qui y courent, ou des cyclistes.

Les participants souhaiteraient y préserver :

- L'**aménagement actuel**, jugé satisfaisant
- La **faiblesse des nuisances sonores**
- La **végétalisation** de la Place de la Résistance, jugée agréable
- Les espaces de type **"parvis"**, jugés néanmoins trop minéraux

A contrario, quelques questionnés déplorent les **espaces inutiles** sur la place de la Résistance. Ils auraient préféré installer la station de tramway au milieu de la Place afin de ne pas gêner les voitures circulant au carrefour.

Les usages et l'aménagement des espaces publics envisagés à la mise en service de la station de Transport par câble Oxford

Parmi les usages de l'espace public envisagés par les participants, ils évoquent :

- des **espaces verts** : ils jugent la place très urbanisée, trop bétonnée, et peu entretenue
- des **espaces de repos pour tous**, dont les étudiants, avec plus de mobilier urbain (assises)

Dans l'objectif de dynamisation des espaces publics, plusieurs propositions d'**équipements de proximité, de commerces et de services** sont émises :

- des **commerces** pour booster l'attractivité de la Presqu'île
- des **espaces de restauration**, des bars
- des **espaces de loisir et de culture** : cinéma
- une offre d'**activités sportives** pour adultes et enfants : piscine
- un **lieu de rencontres**
- un espace d'**orientation/de tourisme**

Enfin, les participants ont évoqué un certain nombre de **services** à envisager pour encourager **l'intermodalité** aux abords de la future station Oxford de Transport par câble.

Ils ont proposé des idées pour répondre aux enjeux de **stationnement** automobile :

- Un **parking-relais** (avec un système d'abonnement), notamment pour les habitants du Voironnais
- Un **parking souterrain**

Les questionnés ont proposé des idées pour répondre aux enjeux de **stationnement cycliste** :

- Un **local à vélo sécurisé**
- Des **arceaux à vélo**

Ils évoquent également la volonté de voir se développer des **offres de location** de moyens de transport :

- Un système de **partage de vélos**
- Un **relai de location de trottinettes**

Pour quelques participants, les **moyens de transport électriques** représentent de bonnes alternatives à la voiture. Ils suggèrent de développer la **location de modes de transport électriques** à proximité de la station : vélos, trottinettes, autopartage de voitures électriques.

Les questionnés souhaiteraient également que cette station puisse jouir d'**une proximité avec les arrêts de bus**, et fournisse des **informations voyageurs actualisées en temps réel**.

Enfin, un participant souligne un point de vigilance, il souhaiterait que l'installation de cette station ne complexifie ni n'engorge la **circulation** actuelle Place de la Résistance.

REMARQUES SUR LE PROJET

Quelques remarques plus générales ont été émises par les participants sur le projet de transport par câble.



Plusieurs participants soulignent l'importance d'**harmoniser la tarification du Transport par câble avec le réseau de transport en commun**.



Le **tracé du Transport par câble** fait aussi émerger quelques remarques.

Un participant suggère de poursuivre le tracé existant jusqu'à St Nizier du Moucherotte (Vercors) pour désengorger les routes de montage.

D'autres souhaiteraient voir se développer un autre projet de câble jusqu'à Gières ou une alternative pour rejoindre la Presqu'île depuis le Grésivaudan plus facilement.

Parmi les alternatives proposées, un participant, en défaveur du projet, préférerait que des ponts soient développés



Enfin, concernant l'aménagement des cabines, un sondé propose d'adapter l'habillage des cabines en fonction des événements sur la Métropole.





Annexe 4
Visite-atelier
Argentière

Annexe 4

Visite-atelier Argentière

> 18 novembre 2021

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée suite au bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clefs à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.



Modalités

La visite-atelier du secteur Argentière s'est déroulée le **jeudi 18 Novembre de 18h30 à 20h30, à Sassenage**. Elle s'est déroulée en deux temps :

- Une **visite du site d'implantation de la future station** de transport par câble et des environs pour échanger sur les **points d'améliorations et dysfonctionnements rencontrés** sur le secteur ;
- Un **temps d'échanges** participatif pour faire émerger des propositions sur les **espaces publics et l'intermodalité** autour de la station

En raison des jauges d'accueil de la salle dépôt de la SEMITAG, l'atelier a été organisé différemment des deux autres ateliers visites. Deux groupes ont été ainsi constitués : le premier a réalisé la visite puis l'atelier en salle, le second l'inverse.

Participants

Cette visite-atelier s'inscrit dans le cadre de la **concertation sur le transport par câble** menée par le **SMMAG du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021**.

Elle a rassemblé **25 participants**, dont **5 citoyens membres d'associations, 2 professionnels et 18 citoyens**.

DIAGNOSTICS ET CONSTATS AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le rendez-vous de la visite a été donné au parking de dépôt bus de la SEMITAG pour :

- **présenter le projet** : les rôles du SMMAG, de la Métropole et de Planète Citoyenne ont été exposés aux participants ;
- **former des sous-groupes les plus équilibrés possibles** en fonction de la perception de chacun de son niveau d'appropriation de l'espace public autour de la station : les participants familiers avec l'espace public aux abords de la station ont été un peu plus nombreux (14) que ceux qui n'en avaient pas une très bonne connaissance (11).

Au cours de la visite urbaine, **4 points d'arrêt ont rythmé les échanges** :

1. L'arrêt de bus Maladière
2. L'emplacement de la future station de transport par câble (1 rue de la Maladière)
3. L'arrêt de bus Chamechaude
4. L'espace vert situé rue de la Sûre

Lors de la visite et en salle, **tous les participants ont été invités à prendre la parole** et à exprimer leur ressenti. Leurs témoignages se sont enrichis les uns les autres et ont parfois mis en lumière des dissonances en réponse à l'un des enjeux principaux de la visite :

« Une station de transport par câble attractive dans une zone d'activités : quels aménagements souhaitables pour l'espace public ? Quelle transformation possible des usages et des mobilités ? Quels services autour de la station ? ».



Venir dans le quartier de l'Argentière : type de fréquentation et modes de déplacement privilégiés

Différents degrés de fréquentation

○ Tous les jours

La **majorité des participants** (12) fréquentent le secteur du quartier Argentière **tous les jours**. Cette fréquentation au quotidien s'explique par la localisation de leurs lieux de résidence et de travail dans le secteur.

Les modes de déplacement privilégiés quotidiennement sont (dans l'ordre décroissant d'usage) :

- Le **vélo**, notamment pour se rendre à un lieu d'activité physique ou en faire ;
- La **marche à pied** jusqu'aux arrêts de bus en vue de rejoindre Grenoble ;
- La **voiture** pour se rendre au travail ou aller dans le cœur de la Métropole grenobloise ;

- Le **bus** pour se rendre à son lieu de travail.

○ Plusieurs fois par mois

6 participants fréquentent le secteur Argentière **une à plusieurs fois par mois** pour leurs déplacements personnels ponctuels (courses, loisirs, rendez-vous...).

Certains de ces participants traversent le secteur en voiture pour emprunter l'autoroute A480 quand elle est accessible. En effet, les participants tiennent à souligner **l'importance de la liaison entre les communes de Sassenage, Fontaine et Seyssinet**. Se rendre aisément au sud de l'agglomération est important pour eux.

D'autres usages expliquent également cette fréquentation. Les jardins partagés, la piscine, la maison des clubs de Sassenage, l'accès à la voie

verte le long du Drac ont été cités parmi les raisons de circuler via Argentière.

○ Rarement

6 participants fréquentent **rarement** le secteur. En effet, l'espace public du secteur est peu fréquenté. Peu de participants y pratiquent une intermodalité bus, que ce soit à l'arrêt Chamechaude ou à l'arrêt Maladière. De part et d'autre du carrefour, les deux rues sont perçues comme très dangereuses et désagréables, en particulier pour les modes actifs. Cela s'explique par le fort trafic automobile dont elles font l'objet qui rend le carrefour insécurisant.

Le carrefour est le seul vrai repère géographique de ceux qui fréquentent cet espace rarement car ils y sont justement de passage vers d'autres voies.

○ Plusieurs fois par semaine

Enfin, **1 participant** fréquente le secteur **une à plusieurs fois par semaine** pour des raisons personnelles.

Se déplacer dans le secteur : le diagnostic des participants

Au total, tous types de fréquentations confondues, le **vélo** est cité comme mode de déplacement le plus utilisé dans et vers le quartier de l'Argentière à 7 reprises, la **voiture** est citée à 6 reprises, le **bus** à 4 reprises, la **marche** à 3 reprises et le **tramway** à 1 reprise.

L'**usage important du vélo et de la voiture** par les participants s'explique selon eux par la « liberté » et la « rapidité » permises par ces modes. En l'occurrence, dans l'espace public de la future station, ils reconnaissent que **la quantité d'espace dévolu aux voitures impacte tous les autres modes**. Les vélos notamment en pâtissent puisqu'ils sont ralentis et ne sont pas sécurisés rue de l'Argentière, rue de la Maladière, rue de Chamechaude devant l'entreprise Gonthier ou sur le carrefour.

En particulier, la **perception du fonctionnement de chaque mode** est répartie comme suit :

- La **circulation en voiture** est la modalité de déplacement **la mieux perçue**. Les participants jugent qu'elle fonctionne « bien » ou « plutôt bien » et expliquent leur choix par la prédominance d'aménagements dédiés aux automobiles dans le secteur ;
- La **marche à pied** est perçue comme fonctionnant « mal » ou « plutôt mal », dans toutes les rues et en particulier au niveau du carrefour. Les déplacements à pied sont perçus comme très peu sécurisés. Un participant a témoigné des difficultés rencontrées pour faire le trajet quotidien avec ses enfants ;
- Le **vélo** est perçu comme fonctionnant « mal » ou « plutôt mal » du fait du sentiment d'insécurité et de la dangerosité ressentis. Toutefois, il est cité comme souvent utilisé car il permet un accès facilité à la Presqu'île ou au sud de Sassenage. Cette insécurité se traduit pour certains de ne pas oser pas circuler à vélo le soir. ;

- Les **transports en commun** fonctionnent majoritairement « plutôt bien » selon les participants qui l'utilisent. Il s'agit néanmoins du mode le moins utilisé par les participants. Une participante a par ailleurs questionné le prolongement du tramway comme une nécessité pour aller jusqu'à Château à Sassenage pour décharger la ville du trafic venant du Vercors.

○ Circuler jusqu'à la future station

L'espace public allant de la rue de l'Argentière à la rue de la Sure n'est pas perçu comme qualitatif. Les participants ne s'y sentent pas à l'aise. Non seulement il ne s'agit pas d'un espace fréquentable à leurs yeux du fait des fortes nuisances (sonores, visuelles et olfactives) caractéristiques de ce secteur très routier, mais il n'est pas non plus conçu pour les piétons, cycles et personnes à mobilité réduite.

Les personnes qui fréquentent le secteur au quotidien, de jour comme de nuit, considèrent qu'il n'est pas facile de se rendre à pied de l'arrêt de bus jusqu'à la future station, situés rue Maladière.

Ce dysfonctionnement s'explique par :

- l'étroitesse des trottoirs ;
- le manque d'éclairage ;
- le profil très routier de ce secteur (fréquenté à la fois par des poids légers et des poids lourds) et la vitesse des véhicules ;
- le manque de passages piétons sur les voies ;
- la distance entre l'arrêt de bus Maladière et la future station.

Plusieurs participants évoquent aussi le caractère dégradé du côté de la route (trous, aspérités...), qui oblige les cyclistes à se mettre un peu plus au milieu, générant des conflits avec les voitures et rendant la pratique insécurisée notamment pour les enfants et parents à vélo.

○ Emprunter le carrefour vers le Pont des Martyrs

Se diriger à pied ou vélo vers le pont des Martyrs est mal vécu et considéré comme « une mission très dangereuse ». Un participant fréquentant le site avec ses enfants affirme que les traversées piétonnes autour du carrefour sont dangereuses, à la suite de son expérience récente en se rendant à l'arrêt de bus C6.

En effet, lorsqu'un vélo emprunte la rue de l'Argentière (perçue comme « la plus dangereuse de toutes » selon un participant) vers le pont des Martyrs sa vitesse est moindre du fait de la montée qu'il doit gérer, entraînant un rapport d'autant plus inégal entre modes actifs et motorisés.

De plus, les participants ont bien identifié les discontinuités cycles et notamment la piste cyclable qui « disparaît » en sortie du pont des Martyrs. Pour cette raison, de nombreux participants évitent tout simplement ce secteur. Un participant a néanmoins l'habitude de rejoindre le pont en choisissant un itinéraire moins direct (via le terrain des gens du voyage avec un accès au pont.).

La perception d'un potentiel de renouveau dans le cadre d'une liaison du secteur au transport par câble

Les participants se sont surtout interrogés sur **l'opportunité d'une telle station** dans ce type d'espace public aux activités industrielles et économiques, ainsi que de l'apport de la station au quotidien des publics visés (au-delà des seuls professionnels de la zone d'activités)

La plupart des participants ont eu du mal à se projeter collectivement autour de nouveaux usages pour le secteur. Ce sont donc les besoins de mobilité qui ont été les plus faciles à aborder. Pour le reste, les participants ont tout d'abord pensé aux besoins des salariés de la zone industrielle.

Si une part des participants est dubitative quant aux effets escomptés d'une station de transport par câble dans le secteur, une autre part imagine que cela pourrait être le début d'un renouveau pour cette zone à dominante industrielle, où l'usage qu'en fait ses riverains n'est aujourd'hui pas suffisamment connu ou reconnu.

Les points forts et points faibles du secteur

Le secteur du quartier Argentière se caractérise selon les participants par **sa bonne connexion aux communes alentours et à la Presqu'île**. La localisation du dépôt de bus SEMITAG en témoigne. Il s'agit d'un espace disposant de nombreuses **friches**, encore peu valorisées selon les participants qui reconnaissent qu'il y a des actions à mener dans le sens d'une meilleure prise en considération par les pouvoirs publics. Cet espace ne comporte que peu de points d'intérêts à leurs yeux, il n'y a aucune véritable raison de s'y rendre hors raisons professionnelles.

Certains d'entre eux considèrent que l'aménagement d'une station de transport par câble ne changerait rien à la « face » du secteur de leur point de vue.

Ce qu'il faudrait préserver en priorité

○ La nécessité de préserver les espaces verts et la biodiversité existante

L'espace vert en bordure de la future station est le nid d'un petit ruisseau qui a tendance à déborder et qu'il faudrait aménager en petit étang sans en gêner la nature. Préserver ce petit ruisseau sans le buser, mais aussi au maximum les arbres existants, et transformer l'environnement proche en zone ensauvagée (valoriser la biodiversité), sont apparus comme importants.

○ La nécessité de conserver une desserte fine du quartier en transports en commun

Les participants des deux groupes alertent sur l'importance de **conserver la desserte bus de la ligne C6 dans le secteur**. La ligne C6 est perçue comme très importante, en particulier par les riverains qui voudraient continuer à l'emprunter au quotidien pour desservir finement le quartier. Les participants estiment qu'elle serait empruntée par « 6500 voyageurs » aujourd'hui, chiffre qui selon eux incite au statu quo.

De même, certains participants usagers de **la ligne T64** demandent si ses différents arrêts seront conservés.





Ce qu'il faudrait améliorer

La **circulation piétonne et cycle est à améliorer en priorité** (trottoirs accessibles aux PMR et poussettes, amélioration de l'éclairage public).

La **création d'un rond-point** est également vue comme une solution contre les bouchons et ralentissements. Les feux gênent de l'irrespect.

Les bus pourraient **circuler davantage en site propre** pour gagner de l'efficacité.

L'absence de valorisation de l'espace vert situé rue de la Sure est perçue comme une perte aux yeux des participants. Il ne correspond à aucun usage informel particulier. Néanmoins, certains participants doutent de son usage futur dans le cas où l'espace public resterait à dominante routière.

Tout espace se doit d'**être accueillant**, quel qu'en soit l'usage final pour que chacun puisse se l'approprier à sa guise. Quelques participants ont souligné de ce fait l'importance d'ouvrir la réflexion au sujet d'usages alternatifs potentiels de cette zone d'activités.

Questions et retours sur le projet de transport par câble

La présentation du projet du transport par câble en salle et en visite a généré plusieurs questions.

Pour mieux comprendre l'apport du projet de câble en matière de rapidité, le détail des temps de parcours entre les stations a été demandé par les participants. Les réponses ont été données lors de l'atelier, et seront consignés dans un document questions/réponses qui sera diffusé à la suite du bilan.

La présence de plusieurs riverains résidant à environ 500m de la station, dans chacun des sous-groupes, a permis de considérer les sujets des pylônes et de leur insertion. Le survol des lotissements des Charmettes à Fontaine pose des questions de vis-à-vis.

Le risque PPRI a été évoqué aussi par des participants et le SMMAG a confirmé l'intégration de ces risques dans la conception de la future station.

Le niveau d'information disponible sur le projet en commune est considéré comme trop faible. Plusieurs participants demande qu'il soit complété après la concertation d'ici l'enquête publique.

Plusieurs participants souhaitent la mise en ligne du bilan de concertation 2015 sur le site internet. Le SMMAG répond que c'est le cas mais s'engage à le rendre plus facile à trouver.

L'association du lotissement des Charmettes signale avoir de nouveau déposé un courrier auprès de la commune et de la Métropole. Une copie est remise au SMMAG en séance pour prise en compte.

LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE

L'atelier situé dans le dépôt de bus SEMITAG a débuté par une présentation du projet de station de transport par câble à Argentière. Chacun des deux groupes ont bénéficié d'un temps d'échange et un atelier autour de la maquette afin de travailler sur les propositions d'aménagements autour de la station.

Synthèse des besoins à considérer

Que ce soit pour rejoindre la future station de transport par câble, faire en sorte que l'espace public soit plus pertinent et ergonomique pour une variété de modes, considérer les besoins des usagers riverains ou travailleurs et/ou anticiper une nouvelle affluence de voyageurs dans le secteur... les participants ont été force de proposition pour l'amélioration future de la situation diagnostiquée.

Les besoins auxquels répondre

Pour les participants, porter un nouveau regard sur le secteur de l'Argentière va non seulement passer par l'accès à un transport par câble fiable et rapide mais aussi par une innovation en matière de services proposés autour de la station :

o Venir sur place

Le **besoin d'accessibilité** au lieu de la future station implique de réfléchir aux façons de mieux partager l'espace public (par le biais de pistes cyclables ou de passerelles pour piétons) d'une part et de permettre une intermodalité entre transports en commun sur place ou encore un report modal d'autre part (à l'aide d'un parking relais notamment).

Considérer la situation des plus vulnérables en se mettant à leur hauteur (enfants ou PMR) est un bon début, du point de vue des participants, pour enclencher un changement au-delà de la seule distinction entre modes actifs et motorisés. Concrètement, cela implique de rénover les trottoirs, de repenser les parcours usagers.

A savoir que les services de mobilité proposés par les participants dénotent un **besoin de mise en commun** et de mise en réseau. **L'autopartage** est par exemple souhaité, tout comme **une station de gonflage en libre-service** pour pneus de vélos pour faciliter le rabattement vers la station.

Un **parking relais** apparaît comme une priorité pour certains participants afin de rendre attractif le transport par câble. Sans nécessairement avoir besoin de beaucoup de places, il faut néanmoins permettre aux automobilistes de venir. Certains habitants de Sassenage/Fontaine ou du Pays Voironnais, et du Vercors à proximité, préféreraient venir en voiture à Argentière plutôt que La Poya, notamment s'ils doivent se rendre sur la Presqu'île.



D'autres participants ont échangé en salle sur l'intérêt du P+R sur cette station sans réel consensus entre eux : ont été discutés, d'une part, l'intérêt d'un P+R à proximité de la Presqu'île et, d'autre part, les impacts potentiels d'un nouveau parking « bétonné » sur la végétation des alentours de la future station de transport par câble. Certains proposent de plutôt l'installer au plus proche de la future station, en prenant soin de préserver le maximum d'arbres.

o S'y sentir bien et se l'approprier

Il s'agit de gagner en qualité des espaces publics pour répondre à un **besoin de bien-être et de sécurité**. Cela pourrait aller jusqu'à la possibilité de **se sentir acteur** du changement (lorsque les participants citent par exemple l'importance d'impliquer la vision des salariés des alentours) et donc d'assouvir un besoin d'accomplissement collectif.

o Rendre attractif l'espace avec de la convivialité

Premièrement, les points de restauration actuellement très peu nombreux ont été cités comme essentiels. Au-delà de l'idée de répondre à un **besoin essentiel d'alimentation**, il s'agit de créer une véritable **ambiance de convivialité** grâce à l'accueil de « food trucks », de « snacks », voire de restaurants pour les sorties nocturnes.

Propositions d'aménagement localisées

Aménager les abords de la future station

Les abords de la future station sont perçus comme **le lieu privilégié d'une transformation de l'espace public**. Cela s'explique par l'effet vitrine dont pourrait bénéficier le secteur grâce à la nouvelle station. De ce fait, c'est à proximité de la station que l'on retrouve la localisation de la majorité des propositions de l'atelier maquette.



○ Planter de grands arbres

Végétaliser les abords de la station est une proposition partagée par plusieurs participants. Un rang de grands arbres a été à cet effet placé aux abords de la future allée métropolitaine. Un représentant de POMA, présent à l'atelier, a toutefois fait remarquer que la hauteur des arbres compte dans le cadre de ce projet à dominante aérienne. La présence d'arbre est non seulement perçue comme une aménité mais aussi comme un moyen de repos qui pourrait aller de pair avec des bancs et espaces dédiés.



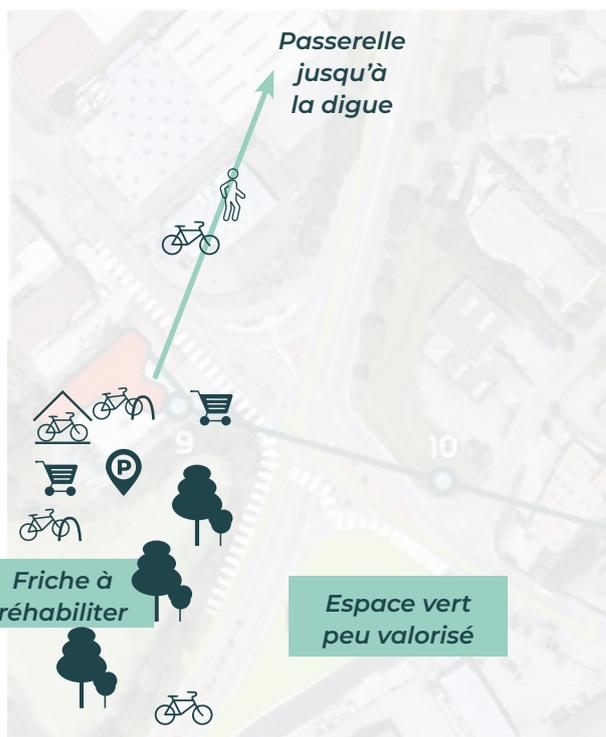
○ Aménager la rue d'Arcelle en voie cyclable pour éviter la rue de l'Argentière

Selon un cycliste, il est d'usage d'emprunter la rue d'Arcelle à vélo pour éviter la dangerosité de la rue de l'Argentière. Il préconise de s'inspirer de cet usage pour aller plus loin et mieux connecter cette rue au transport par câble via le carrefour.



○ Disposer d'une passerelle pour piétons voire pour vélos

Selon les participants, un secteur si routier appelle à une décision radicale pour un meilleur partage des modes : séparer les modes actifs des modes motorisés dans l'espace. Une passerelle répond selon eux à ce besoin de sécurisation pour éviter le contact avec les voitures, poids lourds... L'idée serait de relier la digue jusqu'à la future station. Selon POMA, une telle passerelle va devoir obligatoirement redescendre au niveau du sol de la future station pour ne pas gêner les cabines. En revanche, pour certains, si le nombre de piétons fréquentant le secteur n'augmente pas, il n'y a pas forcément besoin d'une passerelle car les vélos ne voudront pas forcément l'emprunter du fait de sa hauteur.



○ Des parcs à vélo sécurisés

Des espaces de stationnement pour vélos sont attendus autour de la station de transport par câble. En particulier, les participants ont veillé à bien répartir ces parcs pour vélos dans l'espace public pour éviter leur sur-fréquentation. La rapidité de l'accroche sur des arceaux est appréciée, mais il est peut-être souhaitable de proposer en plus des consignes plus sécurisées pour les vélos de grande valeur et pour le stationnement plus longue durée.



○ Des commerces ou foodtrucks

Des pictogrammes représentant des commerces de bouche (restaurants, food-trucks, snacks) ou de services de première nécessité (marché ou supermarché) ont été spontanément placés à toute proximité de la station, donnant une identité d'espace où on ne fait plus que circuler mais où il est désormais possible de s'arrêter pour se restaurer, se rencontrer, se balader en tant que piéton.



o Un parking relais voire un pôle d'échange multimodal

La **présence d'un parking-relais** à Argentière est souhaitée dans le cadre de l'aménagement de la future station. Il pourrait se situer sur l'espace vert inoccupé rue de l'Argentière ou à proximité immédiate de la future station. Ce parking devra être végétalisé.

Un participant favorable aux P+R a expliqué qu'il gare actuellement sa voiture dans le parking du Casino de la Poya à Fontaine avant de prendre le tramway. L'idée serait de faire d'Argentière un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM) à terme.

Selon les participants, cela implique aussi de **repenser la distance entre les arrêts de bus actuels** (Maladière et Chamechaude) et le lieu de la future station. Un nouvel emplacement, plus proche de la future station a été proposé en ce sens, d'autant plus que la ligne 54 est manifestement peu utilisée aujourd'hui car peu régulière (type Flexo). Il a été suggéré de déplacer l'arrêt Chamechaude à proximité directe de la station de transport par câble.





Annexe 5
Visite-atelier
Oxford

Annexe 5

Visite-atelier Oxford

> 25 novembre 2021

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses au projet (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée suite au bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clefs à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.



Modalités

La visite-atelier du secteur Oxford s'est déroulée le **vendredi 25 Novembre de 11h30 à 13h30, à Grenoble**. Elle s'est déroulée en deux temps :

- Une **visite du site d'implantation de la future station** de transport par câble et des environs pour échanger sur les **points d'améliorations et dysfonctionnements rencontrés** sur le secteur ;
- Un **temps d'échanges** participatif pour faire émerger des propositions sur les espaces publics et l'intermodalité autour de la station

Participants

Cette visite-atelier s'inscrit dans le cadre de la **concertation sur le transport par câble** menée par le **SMMAG du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021**.

Elle a rassemblé **15 participants**, dont **3 membres d'associations** (Chaînon manquant, Club de l'Aviron Grenoblois), **10 salariés de la Presqu'île** et **2 habitants**.

DIAGNOSTICS ET CONSTATS AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le rendez-vous de la visite a été donné sur le parvis du Crédit Agricole pour présenter les rôles du SMMAG, de la Métropole et de Planète Citoyenne aux participants.

Au cours de la balade urbaine, **4 points d'arrêt ont rythmé les échanges :**

1. Le parvis du Crédit Agricole (au nord de la Place de la Résistance)
2. L'allée Rose Valland
3. Le Pont d'Oxford
4. Le parvis du Crédit Agricole (à l'est de la Place de la Résistance)

Venir à Oxford : types de fréquentation et modes de déplacement privilégiés

Différents degrés de fréquentation

○ Tous les jours

7 participants fréquentent le secteur Oxford **tous les jours**. Cette fréquentation au quotidien s'explique par la localisation de leurs lieux de travail et d'activité physique dans le secteur.

Certains de ces salariés se déplacent actuellement à pied depuis et vers le centre-ville car cela leur paraît plus simple. Le mode tramway est également plébiscité pour ce trajet. Toutefois, la circulation vélo leur apparaît particulièrement dangereuse.

○ Plusieurs fois par semaine

6 participants fréquentent le secteur **une à plusieurs fois par semaine** pour des raisons professionnelles.

○ Plusieurs fois par mois

1 participant fréquente le secteur Oxford **une à plusieurs fois par mois** pour ses rendez-vous associatifs ponctuels.

○ Rarement

1 participant fréquente **rarement** le secteur pour des raisons professionnelles et se déplace à vélo (en venant du centre-ville de Grenoble) et en voiture (en transit entre Grenoble et Lyon).

Perception du fonctionnement de chaque mode

Au total, tous degrés de fréquentation confondus, pour qualifier leurs déplacements **autour et vers la Place de la Résistance :**

- le mode de déplacement voiture a été cité 7 fois,
- le mode vélo 6 fois,
- le mode tramway 6 fois,
- le mode bus 5 fois,
- le mode marche à pied 4 fois,
- le mode covoiturage 1 fois.

La perception du fonctionnement de chaque mode est répartie comme suit :

○ La **circulation en voiture** est la modalité de déplacement la plus mal perçue. 8 participants sur 10 jugent que ce mode dysfonctionne dans le secteur. Les participants expliquent leur choix à la fois par le caractère très routier d'Oxford mais aussi par les embouteillages générés. La forme carrée de la place cause des difficultés de circulation aux véhicules les plus longs comme les semi-remorques bus, etc. Les voitures sortant du garage Schneider Electric rencontrent également des difficultés à s'insérer et à traverser deux des voies entourant la place de la Résistance.

○ La **marche à pied** est perçue comme fonctionnant « plutôt mal », notamment avec 3 feux désynchronisés. De plus, les piétons se sentent insécurisés du fait de conflits avec les cyclistes à la sortie des bus et sur les trottoirs. En effet, les bandes cyclables présentes sur les trottoirs manquent de visibilité selon plusieurs participants. L'espace d'attente délimité pour passages piétons et vélo est parfois étroit au vu de l'affluence et génère des difficultés de cohabitation entre ces deux modes aux intersections (traversées vers le parvis, vers le tramway, au sud de la Place et aux angles des bâtiments du Crédit Agricole).

○ Le **vélo** fonctionne mieux que la marche à pied selon les participants : « plutôt bien » du fait de la qualité de la voirie et de la proximité avec le centre-ville mais « plutôt mal » du fait des obstacles rencontrés dans le secteur (conflits avec les piétons, nombre d'arrêts élevé à opérer autour de la place de la Résistance, manque de clarté du tracé...). Ainsi, une partie des participants affectionne particulièrement le vélo mais affirme ne pas l'utiliser par choix sécuritaire.

○ Les **transports en commun** fonctionnent

majoritairement « bien » du point de vue des participants.

- Les lignes 22, 54, C6 sont utilisées. Les bus ne peuvent cependant pas circuler aisément sur la voirie du fait de conflits avec les automobilistes. Cela impacte leurs horaires de fonctionnement. Les participants déplorent également que les bus soient stationnés sur les voies. Lors de la maintenance du bus, la place réservée pour les techniciens est trop éloignée et le matin du 25 novembre, le stationnement en double-file du camion de maintenance a généré une congestion automobile jusqu'à Sassenage.
- Le tramway est perçu comme le mode dont l'usage plus facile.

Usages de l'espace public autour de la future station

○ La Place de la Résistance

Ceux qui fréquentent souvent les alentours de la Place de la Résistance se sentent libres de choisir entre plusieurs modes pour y accéder (marche à pied, voiture, bus, tramway et vélo). Seul le covoiturage et les trottinettes sont peu cités. Les modes actifs sont privilégiés pour les trajets domicile-travail et les loisirs de la mi-journée (entre 12h et 14h).

Néanmoins, la place est très mal aménagée du point de vue des participants : elle est plutôt considérée comme un rond-point. Cela impacte en particulier les voitures mais aussi les vélos et les piétons qui déplorent la lourdeur des traversées (plusieurs feux) pour faire le tour du rond-point. Autour de la place, il n'est pas toujours aisé de distinguer la piste cyclable du trottoir, malgré les revêtements de deux couleurs.

L'espace vert central de la Place de la Résistance est « mal entretenu » selon les participants, en particulier durant les saisons été et automne. Son aménagement ne donne pas envie aux participants de s'y asseoir, malgré la présence de bancs, au vu de la circulation environnante, des nuisances sonores, de la pollution, du manque d'ombres et de l'exposition au vent.

Selon certains participants, le foodtruck envisagé sur le secteur pourrait être installé au milieu de la place pour inciter à son usage à condition d'être mis à l'abri du vent, du soleil et du bruit. D'autres sont réticents.



○ L'allée Rose Valland

Aux abords de l'Allée Rose Valland, les piétons sont les usagers principaux. En particulier, des groupes scolaires se rendent régulièrement à pied au Club d'Aviron et les usagers du parking privé du Crédit Agricole / Schneider Electric la fréquente en sortie de parking. Toutefois, l'allée est également régulièrement traversée par des cyclistes réalisant leur trajet domicile-travail.

Elle est également utilisée par les automobilistes pour se stationner dans les parkings entreprises ou les bateaux remorqués du Club d'Aviron.

Des raccourcis sont visibles sur la partie enherbée : ce sont des cheminements plus directs que les aménagements proposés entre la place de la Résistance et le pont d'Oxford. Il est notamment très emprunté par les sportifs. L'espace vert est aussi considéré comme un lieu de repos (usage des rondins pour s'y asseoir) car moins bruyant que sur la place.

○ Le Pont d'Oxford

Le pont est beaucoup emprunté par les usagers du club aviron (scolaires, jeunes et sportifs), mais aussi par les salariés du Parc d'Oxford (notamment EDF) ou les salariés de la Presqu'île qui déjeunent à l'étang Pique-Pierre. Le plus souvent, ils marchent pour le traverser. L'augmentation perçue du nombre de piétons sur le pont est jugée dangereuse et certains souhaiteraient élargir le pont. Elle est à l'origine de conflits d'usages entre piétons et vélos, d'autant plus que le passage piétons-cycles est étroit sur le Pont d'Oxford. A l'unanimité, les participants trouvent que la traversée du pont d'Oxford est difficile.



Beaucoup d'entre eux ne connaissent pas l'existence de l'arrêt M-Covoit. Il ne serait pas utilisé ou de manière très ponctuelle (des usagers attendent). Aucun participant ne connaît le fonctionnement du point de covoiturage et des services associés. Les panneaux disponibles sur la place de la Résistance ne sont pas forcément compréhensibles par les participants : ce sont les destinations.

○ Arrêt de tramway

Changer d'un mode à l'autre suscite un sentiment d'insécurité chez certains participants. Cela s'explique notamment aux heures de pointe par la haute fréquentation « par vagues » du tramway. Néanmoins, la majorité indique que le changement d'un mode à un autre se passe « bien ».



Accueillir le transport par câble

Lors de la visite, les participants ont questionné la qualité de l'espace public d'Oxford en lien avec le projet d'accueillir une future station de transport par câble.

Les points forts et points faibles du secteur

L'aménagement autour de l'arrêt de tramway est perçu par l'un des participants comme la plus belle réussite en matière d'aménagement dans le quartier.

A contrario, les participants qualifient les nuisances sonores et la pollution de l'air de points faibles.

Si certains ne perçoivent pas l'intérêt de la Place de la Résistance dont l'usage est inexistant (« personne n'y va »), d'autres affirment qu'elle a du potentiel du fait de sa centralité et de sa bonne visibilité.



Ce qu'il faudrait préserver en priorité

Pour les participants, il est important de maintenir l'accès au club d'aviron, également pour des passages de remorques longues et larges. Une participante membre du club signale l'importance de prendre en compte les girations de remorques transportant des bateaux vers l'allée Rose Valland. Il s'agit de garder un minimum de largeur de voirie ce qui implique de conserver la largeur actuelle pour les camions et remorques.

Les participants habitants de Saint-Egrève insistent sur l'importance de préserver la liaison de la ligne 22 puisqu'ils ne seront pas les principaux usagers du transport par câble.

Enfin, le maintien du parking situé près de la base d'aviron est souhaité. Les participants notent qu'aujourd'hui il n'y a pas de véritable problématique de stationnement à résoudre grâce aux parkings des entreprises. Ils craignent toutefois que la question ne se pose pour l'avenir.

Les points de vigilance

Les participants se demandent si le transport par câble :

- ne va pas produire plus de circulation dans le rond-point ;
- ne pourrait pas aggraver les conflits entre piétons, cycles et voitures en sortie de parking.

Ainsi l'accueil de la future station nécessite de repenser le partage de l'espace public pour et par les différents modes. L'un des défis majeurs est de mieux séparer les voies piétonnes des pistes cyclables.

Les participants alertent sur l'importance de ne pas concentrer tous les services en un même lieu à l'avenir pour rendre cet espace dynamique et réduire les conflits d'usage.

En tant que salariés, ils se demandent s'il ne serait pas utile de « flouter » les parois du bâtiment du Crédit Agricole pour préserver leur vie professionnelle. De même, les potentielles nuisances sonores et visuelles (reflets) qui pourraient impacter les bâtiments le long du câble interrogent.



LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT AUTOUR DE LA FUTURE STATION DE TRANSPORT PAR CÂBLE



Les principaux besoins à considérer pour l'espace public

Améliorer les cheminements et réduire les conflits d'usage

Les participants analysent l'intérêt de séparer les modes sur l'espace public d'Oxford. Ils demandent des voies spécifiques pour piétons, vélos voire trottinettes électriques. L'idée est aussi de rééquilibrer, en facilitant les modes actifs, l'usage de cet espace aujourd'hui très routier.

En particulier,

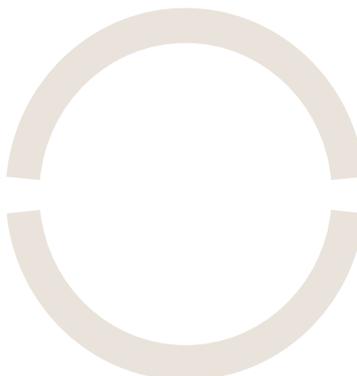
- depuis la RN481 : améliorer la priorité bus pour accéder au Pont d'Oxford ;
- sur le pont, une passerelle pour piétons est nécessaire pour sécuriser le trajet de chacun et permettre un accès à Econocom ;
- aux alentours de l'arrêt de tramway : une piste ou une voie vélo doit être clairement identifiée et ne pas être confondue avec le trottoir réservé aux piétons ;
- sur le parvis du Crédit Agricole : poursuivre la voie cyclable jusqu'au parking privé du Crédit Agricole depuis la rue.

Selon les participants, tous ces efforts combinés encourageraient les automobilistes au report modal. Pour eux, le transport par câble sera une réussite s'il permet de réduire les embouteillages.

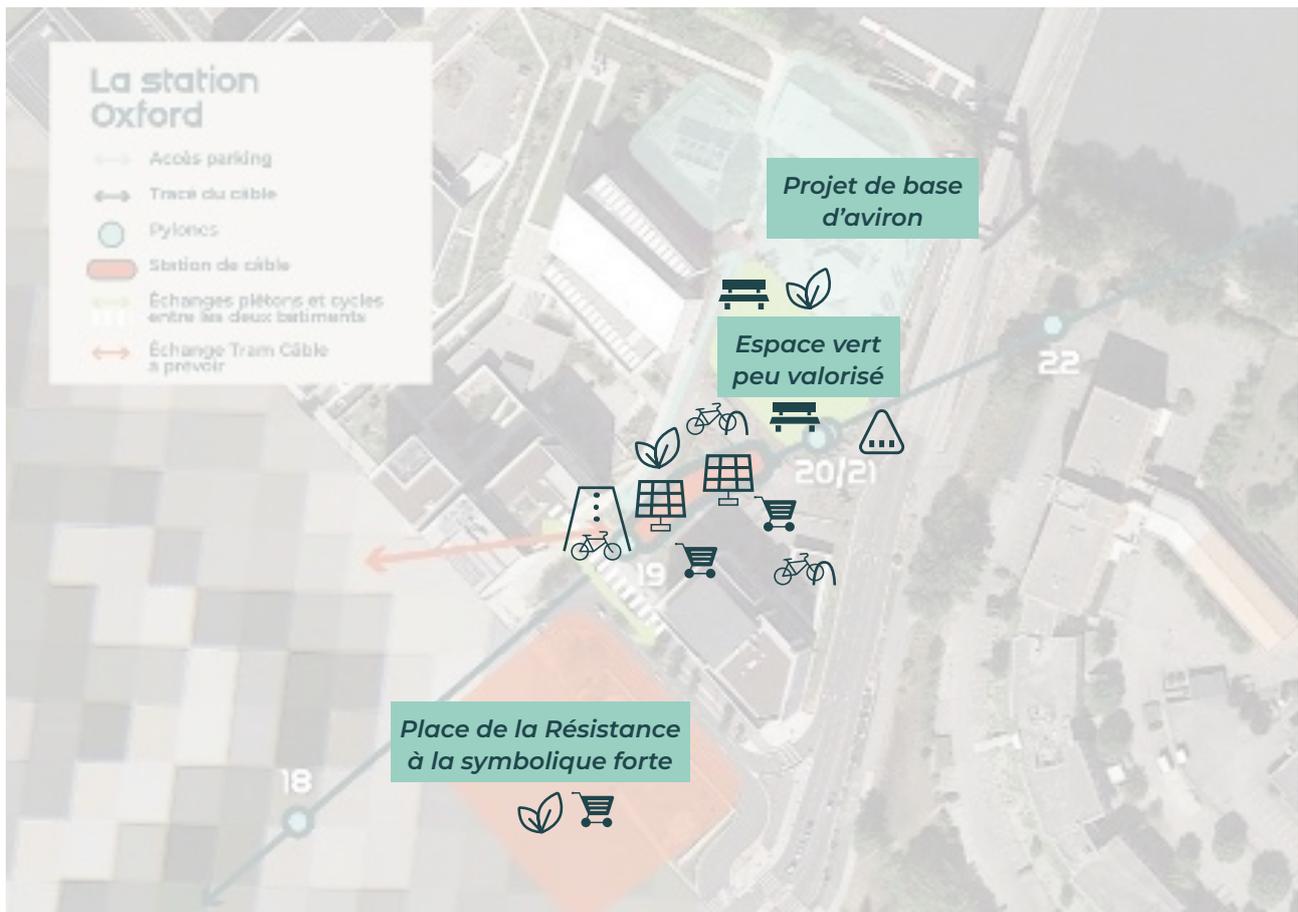
Aménager la Place de la Résistance

Selon les participants, la Place de la Résistance et ses alentours devraient être aménagés pour répondre à plusieurs enjeux :

- *Culturel* : les participants proposent d'indiquer que le nombre d'arbres correspond au nombre de résistants fusillés sur cette place et de l'approprier de symboles historiques ;
- *Sociabilité* : les participants soulignent l'intérêt de faire vivre la place par l'installation de foodtrucks ou de compositions artistiques ;
- *Repos* : les participants perçoivent l'utilité d'aires de repos mais trouvent les nuisances sonores, visuelles, olfactives dissuasives ;
- *Végétalisation* : les participants demandent de la qualité paysagère en toutes saisons.



Les services que pourraient rendre la future station



Efficacité énergétique de la station



Des panneaux solaires plutôt qu'un toit végétalisé

Les participants ont proposé que des panneaux solaires soient installés sur les toits de la station, prioritairement à de la végétalisation.

Espaces publics qualitatifs



Végétaliser et rendre qualitatifs les espaces verts existants

Végétaliser les abords de la station est une proposition partagée par plusieurs participants. La présence d'espaces verts est un critère de qualité de l'espace public à leurs yeux, d'autant plus que cela correspond à des usages bien ancrés : les rondins sont perçus comme accueillants, à conserver s'ils sont bien utilisés. Ils demandent toutefois, en complément, de miser sur la qualité paysagère.

Selon les participants, des tables de pique-nique pourraient compléter l'usage des rondins de l'allée Rose Valland tout en restant vigilants quant à l'utilisation prochaine de ces tables. De plus, la Place de la Résistance devrait bénéficier d'un aménagement paysager plus poussé en fonction des saisons.

Mise à disposition de services pratiques



Des commerces et services du quotidien

Les commerces de bouche (restaurants, food-trucks, snacks) et services (point-relais colis, distributeur bancaire, point presse) seraient intéressants à proximité de la station. Un kiosque snacking ou un foodtruck sur la place de la Résistance, apaisée avec moins de circulation, pourrait être envisagé. Des participants évoquent l'intérêt de bénéficier de points d'eau potable à libre disposition dans l'espace public. Pour les participants, ces éléments font partie intégrante de l'espace de la station, matérialisant l'idée qu'il ne s'agit pas seulement de pouvoir bien circuler mais surtout de sentir libre de s'arrêter pour se restaurer, se rencontrer, se balader en tant que piéton dans les environs.

Accueil des modes actifs et partage de l'espace public



Des arceaux et des abris pour vélos

Des espaces de stationnement pour vélos et vélos électriques sont attendus à répartir à proximité immédiate de la station de transport par câble. Des arceaux et des consignes sont souhaités d'une part pour un besoin de rapidité dans l'usage (arceau), mais aussi de stationnement de sécurité de longue-durée avec un abonnement si nécessaire (consigne). La majorité s'est exprimée en faveur de stationnements mixtes (arceaux et consignes) afin de répondre à l'ensemble des besoins des cyclistes.



Des cheminements piétons sécurisés

L'usage informel de l'espace végétalisé par les piétons et sportifs dénote un besoin de cheminements plus adaptés. Les participants souhaitent l'amélioration des cheminements piétons afin qu'ils soient plus intuitifs et une meilleure redirection vers le Pont et l'arrêt M-covoit.



Marquage cycle et présence des vélos dans la station

Au-delà de l'amélioration des conflits de modes diagnostiqués au niveau des croisements de bâtiments, du rond-point et des grandes allées multimodes, les participants ont apporté une contribution sur la place des vélos dans les cabines. En effet, certains trouvent dommage que les vélos puissent monter dans les cabines : cela prend de l'espace et empêche des usagers de monter. Les cabines sont jugées trop petites.

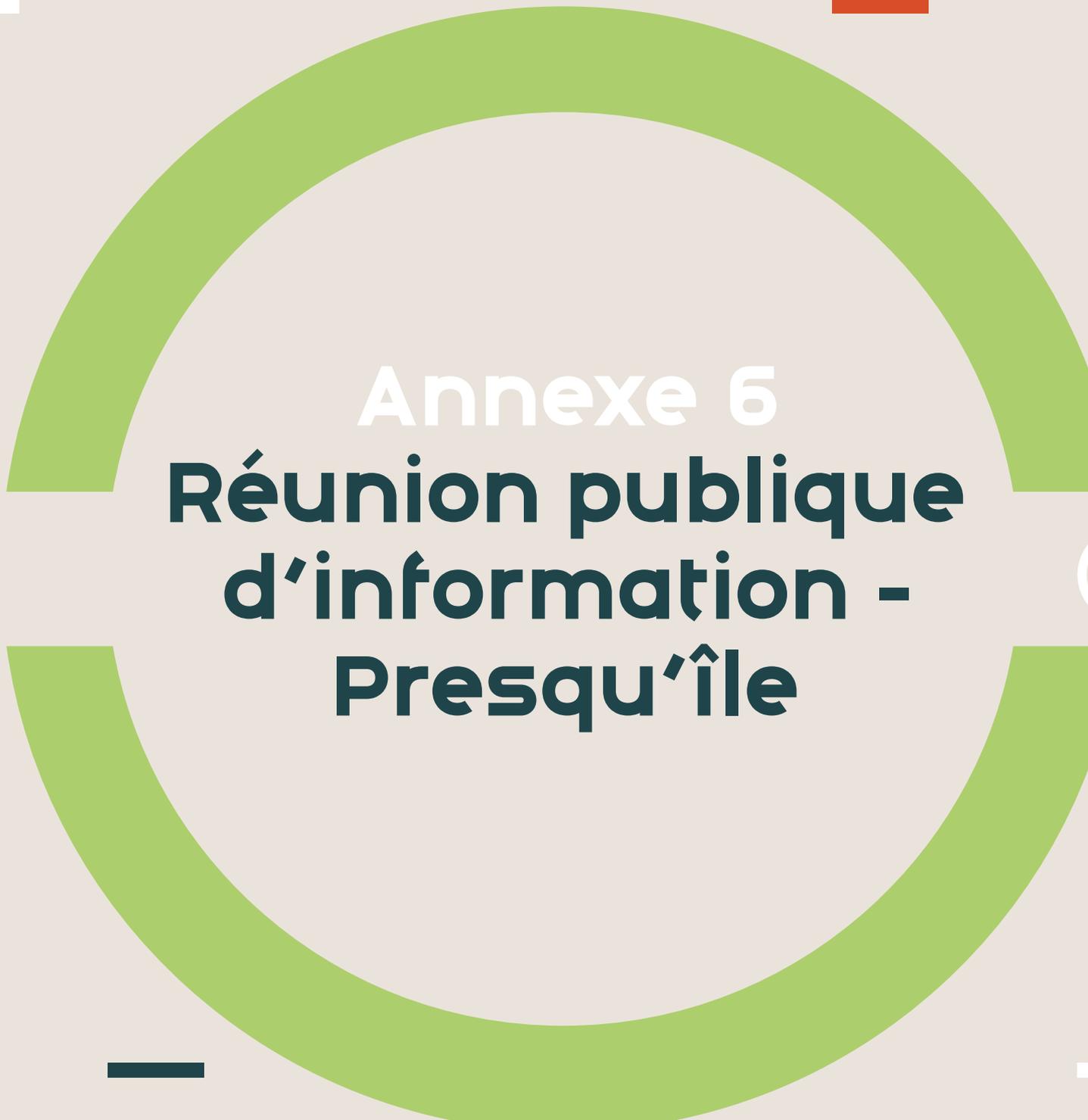
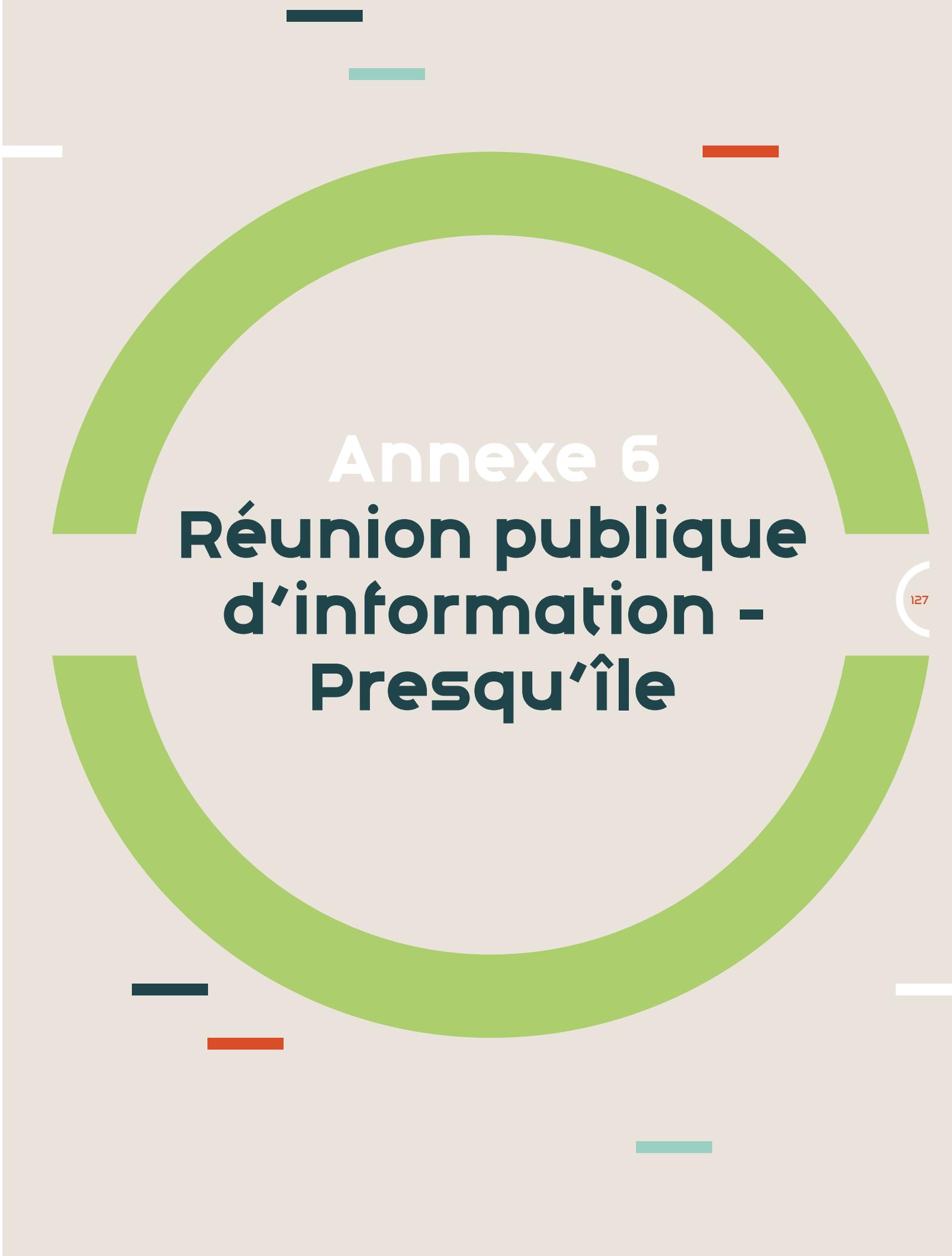
Parking-relais



Un P+R

La création d'un parking-relais à Oxford a été évoquée par une minorité de participants. L'objectif est avant tout d'encourager le report modal. Il semble peu logique à certains de se rendre en voiture jusqu'à la Presqu'île. Il a aussi été suggéré de l'installer sur la place de la Résistance.





Annexe 6
**Réunion publique
d'information -
Presqu'île**

Annexe 6

Réunion publique d'information - Presqu'île

> 25 novembre 2021

La réunion publique d'information Presqu'île a réuni 16 participants. La réunion s'est déroulée le 25 novembre, de 18h à 20h, dans la Salle de quartier Cambridge, à Grenoble.

Ce compte-rendu vise à retracer les échanges avec les participants et non pas à apporter de nouvelles réponses au projet (qui se retrouveront dans la Foire Aux Questions publiée suite au bilan de concertation en 2022). L'objectif est ainsi de permettre aux habitants n'ayant pas pu être présents de disposer des éléments clefs à avoir en tête pour la suite de la démarche de concertation.

128



Objectifs :

- Présenter le projet de transport par câble, ainsi que rappeler la démarche de concertation prévue du 1er Octobre au 1er Décembre 2021 ;
- Présenter la station de Transport par câble Oxford ;
- Répondre aux questions des participants et recueillir leurs contributions sur l'aménagement des espaces publics et l'intermodalité aux abords de la station Oxford

Participants :

16 participants étaient présents à la réunion d'information.

Élus :

- **Laurent THOVISTE**, Conseiller délégué en charge de la participation citoyenne au SMMAG et Adjoint au Maire de Fontaine
- **Olivier BERTRAND**, Adjoint du Secteur 1 Grenoble
- **Sylvain LAVAL**, Président du SMMAG, Vice-Président de Grenoble-Alpes Métropole, chargé de l'espace public, de la voirie, des infrastructures cyclables et des mobilités douces, Maire de Saint-Martin-le-Vinoux
- **Amel ZENATI**, Conseillère municipale déléguée Transition numérique et Stratégie de la donnée

- > **Services du SMMAG, de la Ville de Grenoble et de la SEM Innovia**
- > **Assistants à maîtrise d'ouvrage concertation du SMMAG (Planète Citoyenne)**

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU PROJET PAR LES ÉLUS ET LES SERVICES DU SMMAG

Dans un premier temps, Laurent Thoviste et Olivier Bertrand ont introduit la séance, rappelant les objectifs de la concertation et ses différentes phases. Les services du SMMAG ont ensuite présenté l'historique et les objectifs du projet, ainsi que l'aménagement des futures stations, en mettant l'accent sur l'aménagement des espaces publics aux abords de la station Oxford.

TEMPS D'ÉCHANGES

À l'issue de ce temps de présentation, les participants ont pu poser leurs questions de compréhension autour du projet, faire part de leurs remarques et de leurs propositions dans le cadre de l'amélioration du projet. Plusieurs thématiques ont été évoquées.

La concertation de 2015 et le choix du transport par câble

Plusieurs participants se sont questionnés sur les enseignements tirés de la concertation de 2015 : comment ont-ils été pris en compte ?

>>> Réponse des services du SMMAG : En 2015, l'ensemble du projet a été soumis à concertation, et notamment : nombre de stations et desserte du parc Oxford, design des cabines, design des pylônes, automatisation du système, comparaison entre le câble et un bus à haut niveau de service...

Un bilan de concertation a synthétisé les contributions en 2016 et permis la décision des élus du SMTC (devenu SMMAG) en 2017.

Concernant le tracé du transport par câble depuis et vers Grenoble, une station supplémentaire, sur la zone d'aménagement du Parc Oxford, était envisagée, au regard de la volonté de desservir la zone d'activités en genèse.

La concertation a permis de juger que l'impact financier de cette station supplémentaire était trop important au regard des bénéfices projetés. Ainsi, un tracé direct vers Saint-Martin-Le-Vinoux a été retenu, la variante de desserte du parc d'Oxford ne pouvant relever que d'un financement supplémentaire de la part des entreprises desservies.

Sur le design des cabines et pylônes, le bilan de la concertation de 2015 a montré qu'une **solution limitant le coût d'investissement global** devait être privilégiée.

Les participants se sont ensuite interrogés sur le moment auquel la décision de réaliser un Transport par câble a été prise. Y a-t-il eu une discussion autour des modes alternatifs, comme le bus ? La concertation de 2015 a-t-elle permis d'y répondre ?

>>> Réponse des services du SMMAG : La comparaison avec une liaison bus a en effet été soumise à concertation en 2015.

Le **BHNS** peut se prévaloir d'un coût d'investissement, de fonctionnement et d'une efficacité intéressants. Néanmoins, il existe sur ce secteur un enjeu majeur de discontinuités. Si l'on souhaite mettre en place un niveau d'offre répondant aux objectifs, il est nécessaire d'intervenir sur une grande partie des ouvrages d'art existants (pont par exemple), ce qui représente un coût élevé.

Une mise à jour de cette analyse sera versée à l'enquête publique dans le but de comparer des variantes équivalentes en termes d'efficacité.

Le **Tramway a quant à lui été rapidement écarté des discussions, car ses coûts sont trop élevés.**

Le fonctionnement des stations et des cabines

Un participant se demande si l'embarquement et le débarquement des passagers sont prévus sur le même quai.

>>> Réponse des services du SMMAG : Le quai est un espace autour duquel les cabines vont circuler, il sera accessible par escaliers et ascenseurs.

Les cabines vont suivre un cheminement précis : elles arriveront à environ 20km/h, ralentiront puis marqueront un temps d'arrêt d'une dizaine de secondes, plutôt destiné au **débarquement**. Elles repartiront à vitesse très lente, pour réaliser un second arrêt qui permettra **la montée des usagers**, pendant également une dizaine de secondes. Ces périodes devraient être suffisantes pour tous, notamment grâce **au temps d'arrêt complet**. Par ailleurs, une attention est également portée sur **l'espacement entre le seuil et le marchepied, la disposition des assises, et l'information dynamique** afin de rendre accessible la cabine à tous.

Ces éléments sont également soumis à concertation et les participants ont été encouragés lors de la réunion à s'exprimer à ce sujet sur la **plateforme participative en ligne**.

Un participant s'interroge sur possibilité d'embarquer son vélo dans la cabine. Il établit le constat que beaucoup de cyclistes risquent d'emprunter ces cabines, est-il alors possible d'en faire rentrer plusieurs ?

>>> Réponse des services du SMMAG : L'objectif est de permettre l'accès à **deux cyclistes maximum par cabine**.

C'est un élément-clé qui est ressorti de **la concertation de 2015**. Aujourd'hui, il est impossible d'embarquer son vélo dans un bus, et cela peut aussi s'avérer compliqué dans un tramway. Or, il s'agit d'un secteur où les discontinuités cycles sont importantes. Bien que la Métropole développe des projets en faveur d'une **continuité cyclable**, ces derniers seront longs à mettre en œuvre.

Ainsi, il est intéressant de pouvoir accueillir des vélos dans le Transport par câble afin de franchir ces discontinuités. Bien que les futurs usagers craignent des **conflits d'usage** avec les cyclistes, l'embarquement des vélos restera, selon les analyses, plutôt modeste.

Les interactions avec les projets destinés aux piétons et cyclistes

Une participante souhaite en savoir davantage sur l'interaction entre le projet de transport par câble et le projet de passerelle sur l'Isère, destiné aux piétons entre Jean Macé et l'Esplanade. Elle craint l'abandon du second au profit du premier.

>>> Réponse d'Olivier Bertrand : Ce sont deux projets distincts, l'un est en cours de concertation, le second au point d'arrêt. Ils ne se situent pas sur le même secteur et ne desservent pas les mêmes objectifs

En effet, le projet de passerelle connaît aujourd'hui une période de turbulences, en raison de **difficultés financières**. Certes, cette passerelle est inscrite au PDU mais elle n'est pas financée dans le cadre de ce dernier. Elle est en lien avec le projet de ZAC de l'Esplanade. Grenoble réfléchit à proposer au SMMAG des solutions alternatives, basées sur des réponses plus légères (**projets low-tech**), afin de faciliter la circulation des modes doux.

La passerelle pose également une **difficulté technique**, car elle doit traverser l'Isère pour rejoindre un point de l'autre côté de la rive et de la route nationale. Cette RN est à ce stade considérée comme infranchissable. Il s'agirait potentiellement de la déclasser pour la transformer en boulevard urbain.

La participante signale que le trajet entre Oxford et Saint-Martin-Le-Vinoux est désagréable lorsque l'on emprunte le cheminement piéton actuel.

>>> Réponse d'Olivier Bertrand : Il existe des projets de **végétalisation** et de **requalification des pistes cyclables** pour embellir ce cheminement sur les berges en plus de la liaison par câble.

>>> Réponse des services de la commune : Des améliorations sont envisagées sur les **berges**, pour la vie quotidienne, comme l'éclairage. Les travaux sur les berges sont un gros projet, et relèvent d'un changement de paradigme, car Grenoble craint l'eau. Aujourd'hui, on essaie plutôt de renouer le contact avec l'eau. Ainsi, des **passerelles, voies sur berges**, et l'élargissement de ces voies, sont projetés.

A l'échelon grenoblois, l'aménagement de passerelles est nécessaire pour le **développement et le dynamisme des quartiers**. Il s'agit par ailleurs d'un projet qui s'inscrit dans le **Budget Participatif** mené par la ville.

Les interactions avec le projet Portes du Vercors

L'interaction entre le projet de transport par câble et le projet Portes du Vercors a soulevé l'intérêt de plusieurs participants, qui se demandent dans un premier temps si ces deux projets sont liés.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Les deux projets sont **liés mais indépendants** l'un de l'autre au niveau réglementaire. C'est également le cas avec le projet ZAC Presqu'île.

Sur le projet Portes du Vercors, le retravail de la Métropole sur la prise en compte du ruissellement des eaux, autrefois jugé insuffisant, a conduit à la délivrance des autorisations.

Certains participants craignent que le projet de transport par câble soit réalisé uniquement pour légitimer le projet Porte du Vercors, dont l'une des conséquences sera l'artificialisation des terres.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Le projet Porte du Vercors a été décidé dans le début des années 2000, bien avant que soit évoqué le Transport par câble, ainsi, l'un n'est pas le justificatif de l'autre, et inversement.

D'autre part, sur sa partie fontainoise, l'espace est aujourd'hui très bétonné. Ainsi, le projet Portes du Vercors permettra au contraire une végétalisation et une désimpermeabilisation. Sur la partie Sassenageoise, le projet n'est pas figé.

>>> Réponse d'Olivier Bertrand : Il y a des différences entre la concertation et l'enquête publique : la concertation vise à concevoir le projet, l'enquête publique permet au public de s'informer sur le projet et de formuler des observations auprès d'un tiers indépendant, le commissaire enquêteur, préalablement à la décision.

Ainsi, Olivier Bertrand encourage le participant à faire valoir ses arguments auprès du commissaire-enquêteur, lors de l'enquête publique, qui sera organisée en 2022.

Le participant répond que s'exprimer pendant la concertation permet de partager son point de vue avec un plus large public que seul le commissaire-enquêteur. D'après lui, choisir la couleur des cabines d'un transport par câble qu'il estime être imposé apparaît superflu.

Le participant poursuit et estime que le transport par câble dépend de nouvelles réalisations de logements et d'activités que le SMMAG prend en compte. Or, cette activité ne se développera peut-être pas, notamment si elle dépend de la réalisation du projet Portes du Vercors. Il estime que le transport par câble a été réfléchi avec le projet Portes du Vercors en ligne de mire. Ainsi, il se demande si ce projet répond à un besoin actuel de mobilité et de déplacement.

Un second participant, habitant de la Presqu'île, répond que tout n'est pas lié aux portes du Vercors puisque ce projet permettra de désenclaver le quartier de la Presqu'île

>>> Réponse d'Olivier Bertrand : La Presqu'île accueille déjà une population importante, et va compter 10 000 emplois, 10 000 étudiants et 10 000 habitants à terme. Des travaux ont débuté sur la partie Sud de Cambridge, qui sera urbanisée dans les mois prochains. Ainsi, en termes d'emplois et d'habitants, les besoins de désenclavement sont déjà présents et vont augmenter.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Aujourd'hui, il est certain qu'il y aura Portes du Vercors sur sa partie fontainoise. L'objectif du projet de transport par câble est justement de parvenir à se projeter dans l'avenir, et de réussir à empêcher la création de goulots d'étranglement dans les prochaines années. Les enjeux de mobilité doivent être anticipés.

>>> Réponse des services du SMMAG : Le projet est basé sur des documents cadres à différentes échelles. Le SCOT a permis d'envisager les enjeux de dynamisme et les contraintes géographiques du secteur en définissant un objectif de liaison transversale. Le PLUi et le PDU ont identifié une série d'actions pour répondre à ces enjeux majeurs de mobilité sur le secteur Nord-Ouest. La ligne de transport par câble est l'un des outils permettant de répondre à ces enjeux. Il est donc bâti sur l'urbanisation prévisionnelle de tout le secteur nord-ouest. Les zones touchées par Portes du Vercors se trouvent sur des espaces identifiés au PLUi comme urbanisés ou à urbaniser, où il est nécessaire de développer des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Si la partie Nord des Portes du Vercors reste comme elle est, Sassenage doit construire des habitations, cela est inscrit dans le PLH, il y a donc des estimations prévisibles. Qu'il y ait la réalisation du projet Portes du Vercors ou non du côté de Sassenage, il y aura une accélération de la construction d'habitations, et des besoins en mobilité en découleront.

Enfin, le participant estime que le projet est lié à la volonté de relancer le projet de remontée en câble vers le Vercors, bien que le projet fût contesté dans les années 2010 et le soit encore aujourd'hui. Ainsi, il craint que le projet de transport par câble ait pour finalité la remontée dans le Vercors, car s'il est réalisé, il ne sera alors plus possible d'y renoncer.

>>> Réponse de Sylvain Laval : La finalité du projet n'est pas d'aller dans le Vercors, même si à titre personnel il estime que ce serait une bonne chose. Le transport par câble se suffit à lui-même et a du sens sur cette portion entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux, au regard de l'intérêt sur la zone urbaine et les avantages qui y sont liés. Ainsi, il offre une réponse à un besoin présent de mobilité.

Si la possibilité de monter dans le Vercors se présente, cela représentera un avantage considérable, mais pour qu'un tel projet aboutisse, il doit être co-construit entre la Métropole et le plateau du Vercors. Il s'agit d'un objectif à moyen/long terme, qui pourrait s'avérer compatible avec les besoins relatifs aux flux quotidiens de voitures.

>>> Réponse de Laurent Thoviste : Il existe une demande des habitants du Vercors de maîtriser le développement urbain. Ils craignent son accélération avec l'arrivée d'un transport par câble. Des besoins de déplacement des habitants du Vercors existent, ainsi que pour les Métropolitains qui doivent se déplacer dans le Vercors.

Conscient des critiques émises à propos du transport par câble, il souligne en conclusion qu'il s'agit d'un mode de transport qui ne peut néanmoins répondre à de nombreuses problématiques. Il doit se conjuguer avec un ensemble de solutions. Il est important de réfléchir aux connexions à réaliser avec le développement de la Presqu'île. Les projets sont donc tous complémentaires.

Un habitant argue que bien que les projets soient complémentaires, l'enveloppe budgétaire ne permettra pas de tous les réaliser. Il affirme que lorsque le SMMAG supprime une piste cyclable, cela interroge sur ses agissements.



La prise en compte des divergences vis-a-vis du projet

Quelques participants s'interrogent sur la prise en compte de l'avis de l'association pour le développement des transports en commun (ADTC) à Grenoble, suite à la publication de son article.

>>> Réponse de Sylvain Laval : L'ADTC a une position connue sur ce dossier, qui repose sur l'idée que ce projet n'est pas prioritaire. Le Président du SMMAG affirme que chacun a le droit de défendre ses positions. Cependant, la première concertation, menée en 2015, a permis de déterminer qu'il s'agissait d'un bon projet, ce qu'a acté **l'assemblée du SMTC (devenu SMMAG)** à qui la décision finale appartient.

A titre personnel, Sylvain Laval regrette la position de l'association. Il insiste sur le fait que ce projet ne se réalisera pas au détriment du développement du reste du réseau de transports en commun.

La station Oxford et l'espace public

Le rond-point carré n'est pas apprécié par les participants. Amel Zenati, conseillère municipale de Grenoble, se questionne sur la possibilité de le transformer, et d'envisager un autre aménagement. Il s'agit de l'entrée de Grenoble et ce rond-point souffre de plusieurs travers.

>>> Réponse des services de la Commune : La place a été dessinée dans le **projet ZAC Presqu'île**, en lien avec le tramway et l'Avenue des Martyrs. Il s'agit d'une figure urbaine récente, calquée sur le modèle d'une place Berlinoise avec des bâtiments qui vont l'entourer (aujourd'hui, la place n'est qu'entourée par les bâtiments du Crédit Agricole). Néanmoins, Clément Marchal entend le diagnostic établi par les riverains.

En revanche, sa reconstruction n'est pas prévue dans les projets et financements de la ZAC. Pour autant, des mesures d'accompagnement sont envisagées sur la **convivialité, la fluidité des itinéraires cyclistes**. L'agence d'architecture Christian de Portzamparc travaille également sur une **appropriation de la place avec les habitants**, sur des **structures d'urbanisme léger** (mobilier urbain, food truck). Plusieurs projets de la sorte sont envisagés, bien que cela pose problème financièrement.

>>> Réponse de l'aménageur (SEM Innovia) : Le projet de station de transport par câble ne va pas contribuer à la destruction de la place, a contrario, il a été réfléchi pour être 100% compatible avec elle. Cette place est carrée car il est interdit de construire des ronds-points traversés par un tramway. Ainsi, cette place n'est pas un rond-point, mais il s'agit de deux carrefours. Cela permet également de réduire la vitesse des automobilistes, ce qui était un objectif affirmé.

L'enjeu sera de réduire la circulation automobile avec le prolongement de la rue Jules Horowitz et la sortie de bretelle d'autoroute à proximité. Cela contribuera à apaiser le quartier.

Aujourd'hui, de nouvelles entreprises se sont développées à Oxford. Ainsi, il est intéressant de mettre en débat les usages sur cette place. En effet, des assises et food trucks sont envisagés.

Les participants constatent que cette zone est très fréquentée par les salariés, qui se déplacent en empruntant tous types de modes : voiture, vélo, tramway, marche à pied. Ainsi, ils craignent une concentration de personnes dans cette zone, et des conflits d'usage (allée Rose Valland, rue Horowitz), bien que le secteur ait été construit en prenant en compte ces modes, dont le vélo.

>>> Réponse de l'aménageur : L'aménagement a été réfléchi au regard des usages et de leur gestion. Les potentiels conflits ont été identifiés. Pour y répondre, une reconfiguration de la base d'aviron est réfléchie. Concernant les pistes cyclables, comment structurer les voies sur berges, la piste Rue Horowitz, les voies cyclables et la piste cyclable pour rejoindre les ponts ? Cela est en lien direct avec la réalisation du transport par câble. Ainsi, dès que ce projet sera finalisé, il sera possible de répondre à ces besoins d'aménagements cyclistes et de les structurer.

EXPOSITION

Au cours de cette réunion, les participants ont été invités à parcourir une exposition composée de 6 panneaux, afin de prendre davantage connaissance du projet et de ses enjeux. Parmi ces panneaux, ils ont notamment pu découvrir :

- L'historique et la justification du projet et de son tracé ;
- Les détails du projet et le visuel des stations ;
- La présentation des cabines ;
- Les enjeux relatifs aux espaces publics autour des stations, et à l'intermodalité.

Après avoir pris connaissance de cette exposition, les participants ont été invités à se positionner autour d'une maquette de la station Oxford, et à réfléchir aux aménagements de l'espace public qu'ils envisagent aux abords de la future station.

DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS SUR L'AMÉNAGEMENT ET LES ESPACES PUBLICS AUX ABORDS DE LA STATION OXFORD

Autour de la maquette, les participants ont établi un certain nombre de remarques et de propositions.



L'aménagement d'un espace de vie, au-delà d'un lieu de passage

Diagnostic :

Les participants estiment que le secteur d'Oxford revêt principalement la fonction de lieu de passage, et manque de points d'intérêt pour s'y arrêter.

Proposition :



Ainsi, ils souhaiteraient que l'espace vert situé allée Rose Valland soit conservé et aménagé en espace de repos.

L'accessibilité de l'espace public aux PMR

Diagnostic :

Les participants mettent en évidence un certain nombre de conflits d'usages entre PMR et d'autres modes :



- PMR / Cycles, notamment autour du Tramway



- PMR / Voitures, notamment en sortie du parking

Les participants déplorent également la difficulté d'accès à certains espaces :



- Sur la voie piétonne vers le Pont d'Oxford, les PMR estiment que les lampadaires sont gênants.



- Les PMR regrettent un accès complexe au pont d'Oxford.

Des conflits d'usage impliquant les cyclistes, symptomatiques d'une signalétique insuffisante :

Diagnostic :

Les participants mettent en évidence un certain nombre de conflits d'usages impliquant les vélos :



- Cycles / Piétons, notamment autour de la Place de la Résistance



- Cycles / Cycles : les participants regrettent des embouteillages causés par l'important flux de cyclistes.



Les conflits impliquant les cycles sont principalement générés par le cheminement cycliste peu clair, un marquage au sol insuffisant et le manque de séparation avec la voie piétonne (où circulent les PMR).

Proposition :



Ainsi, les participants proposent un marquage au sol de la piste cyclable mieux défini, et/ou l'aménagement d'une barrière végétale permettant de différencier voies piétonne et cycliste.

Des conflits d'usages impliquant d'autres modes

Diagnostic :

Les participants mettent en évidence l'existence d'autres conflits d'usages :



- Piétons / Voitures, en sortie du parking du Crédit Agricole

Le besoin de services pratiques permettant de faciliter la vie quotidienne

Propositions :

Les participants ont proposé l'aménagement de :



Toilettes



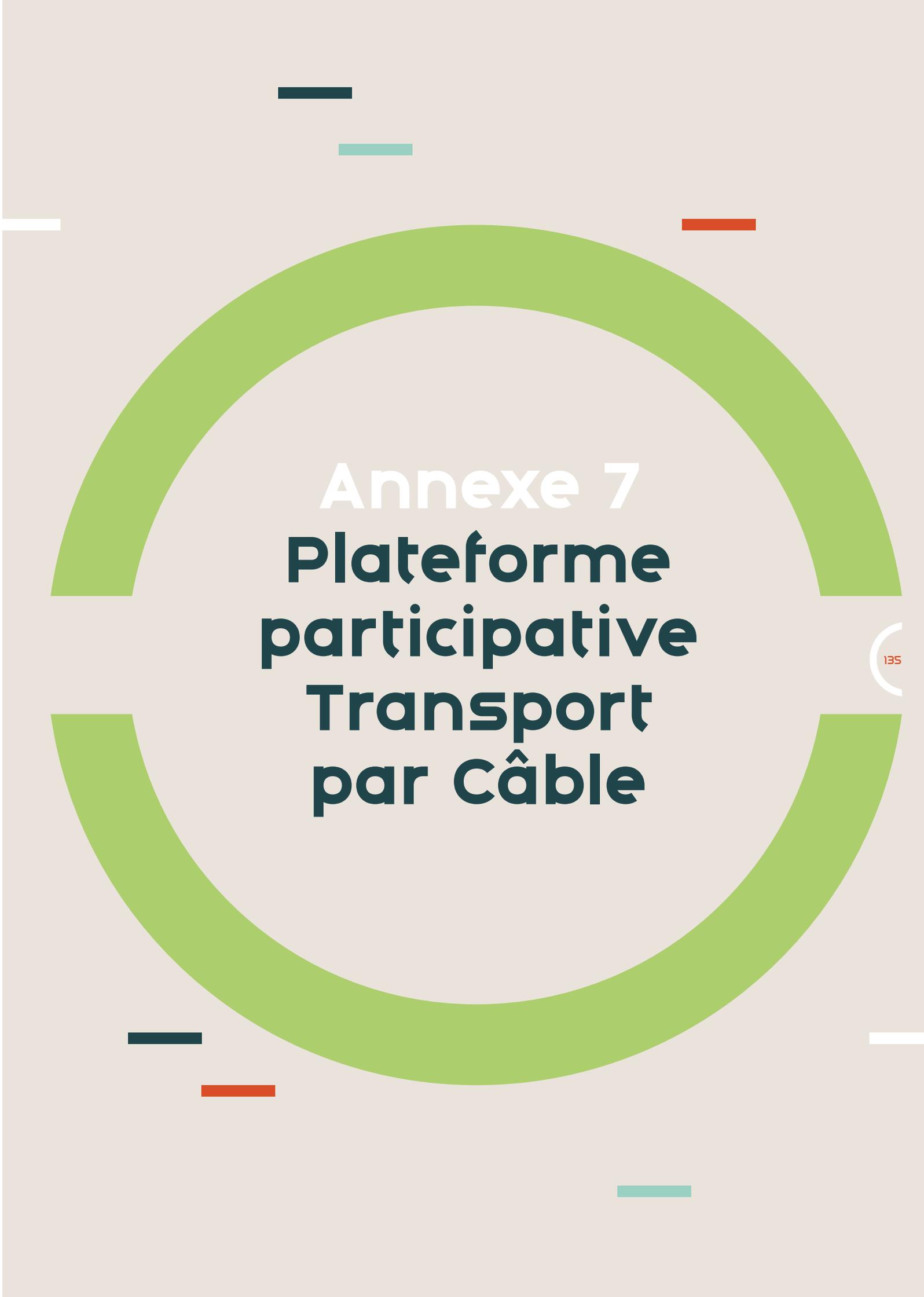
Poubelles, l'espace étant jonché de déchets



Abri-pluie



Point d'eau



Annexe 7
**Plateforme
participative
Transport
par Câble**

Annexe 7

Plateforme participative Transport par Câble

> 6 décembre 2021

La concertation sur le Transport par câble menée par le SMMAG était organisée du 1^{er} Octobre au 1^{er} Décembre 2021.

Plusieurs thématiques étaient soumises à concertation :

- L'aménagement et la configuration des cabines
- La mise en compatibilité du PLUi
- L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics :

- > autour de la station Hôtel de Ville à Saint-Martin-Le-Vinoux
- > autour de la station Argentière à Sassenage
- > autour de la station Oxford à Grenoble

Au total, ce sont **284 répondants** qui ont contribué, en ligne, sur la plateforme participative du SMMAG.

L'aménagement et la configuration des cabines

284 répondants ont répondu à ce questionnaire

Avis des répondants sur la disposition des sièges

	Réponse	Résultats
	3 sièges de chaque côté en quinconce	161
	5 sièges d'un côté et 1 de l'autre	94
	Sans opinion	29

Remarques et propositions des répondants :

3 sièges de chaque côté en quinconce :

Parmi les réponses des 161 répondants ayant préféré cette disposition des sièges, plusieurs arguments ont été avancés pour justifier leur choix.

- Une cabine plus conviviale et plus pratique pour les trajets de groupes (ou familles nombreuses)

De nombreux répondants ont souligné le caractère plus **convivial et chaleureux** de cette disposition de cabine, permettant des **interactions entre les usagers** (regards, échanges).

Pour les groupes et familles nombreuses, la configuration apparaît plus pratique et rassurante (les enfants sont assis, les adultes debout).

Néanmoins, un répondant souligne que l'appui fessier devrait être adapté à tous et toutes les tailles, pas seulement à la carrure «standard» d'un homme de 1m80.

○ Une cabine plus aérée et qui répond aux exigences de distanciation sociale

Les répondants soulignent le caractère plus aéré de la cabine, et la moindre promiscuité entre usagers, même en cas d'affluence importante. Elle permettrait de respecter davantage la distanciation sociale, les usagers peuvent s'éloigner les uns des autres tout en ayant la possibilité de conserver une position confortable. Cette configuration s'éloigne de l'effet « transport de masse », ce qui se révèle plus agréable pour les répondants.

○ Un design permettant une meilleure répartition des charges

Les répondants apprécient le caractère équilibré de cette cabine : les charges seront mieux réparties grâce à la symétrie de la cabine, en design et en poids.

○ Une bonne accessibilité des PMR, et un transport de vélos, poussettes et trottinettes adapté

Quelques répondants estiment que cette configuration de cabine offre plus d'espace pour la circulation des PMR, qui se sentiraient ainsi moins exclus grâce à la disposition des sièges.

Cette configuration pourrait aussi permettre aux parents de s'asseoir à côté de leurs poussettes.

En revanche, une nuance est apportée par quelques autres répondants, qui estiment la présence de vélos gênante, car elle condamnerait 3 places. Ils auraient souhaité une simulation du remplissage de la cabine avec 12 personnes, dont vélo et fauteuils roulants, pour s'apercevoir de la réelle adéquation de la cabine aux enjeux d'accessibilité.

○ L'esthétique de la cabine et la vue sur le paysage environnant

Quelques répondants ont préféré cette cabine pour son aspect **esthétique et moderne**. La disposition des sièges en quinconce permettrait également de choisir la vue sur le paysage qu'ils souhaitent observer, et de s'installer dans le **sens de la marche** s'ils le préfèrent.

Un répondant remarque néanmoins que les couleurs choisies pour l'illustration de la disposition des sièges sont différenciées, cela influence donc le choix car la configuration 3 sièges en quinconce est présentée avec une couleur plus attrayante.

5 sièges d'un côté et 1 de l'autre :

Parmi les 94 répondants ayant préféré cette disposition des sièges, plusieurs arguments ont été avancés pour justifier leur choix.

○ Une meilleure accessibilité des PMR, et un transport de vélos, poussettes et trottinettes facilité

La grande majorité des répondants a choisi cette configuration de cabine pour son caractère **accessible**, elle offre plus d'espace.

Selon cette disposition, la cabine est plus accessible aux **PMR**, qui peuvent circuler plus facilement sans devoir se positionner au « fond » de la cabine, comme dans la première configuration. La possibilité de relever les sièges serait également intéressante à étudier, toujours dans cette perspective.

Elle permet aussi un **embarquement plus facile et fonctionnel** des vélos et poussettes, tout en provoquant moins de gêne pour le confort des usagers assis.

Ainsi, cette disposition des sièges pourrait **faciliter le transport de tous, assurant une meilleure cohabitation entre modes**.

○ Une meilleure circulation intra-cabine

La disposition des sièges apparaît aux yeux des répondants plus pratique pour circuler dans la cabine, et ce même en cas de forte affluence.

Cela est permis grâce au caractère plus aéré de la cabine, qui offre plus d'espace libre. Cette version permettrait d'optimiser le nombre de passagers transportés, et de favoriser la position debout.

○ Un trajet plus agréable

Cette disposition des sièges permettrait à une majorité d'usagers de circuler dans le sens de marche de la cabine, et d'offrir une meilleure vue sur les paysages environnants.

Remarques communes aux deux modèles de cabine

Indépendamment du design choisi, un répondant estime que les vélos ne devraient pas être admis dans les cabines, car ils peuvent déjà jouir d'une facilité et d'une rapidité de déplacement. Un autre répondant estime que l'embarcation de vélo est purement marketing, car impossible en cas de présence d'autres usagers.

Selon eux, la priorité devrait être portée sur l'accessibilité des cabines aux PMR.

Ainsi, le modèle *3 sièges en quinconce* apparaît plus adapté pour les piétons, et le modèle *5 sièges d'un côté et un de l'autre* plus adapté pour les cycles.

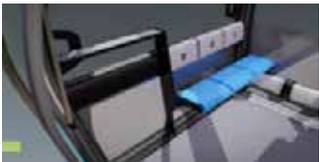
De fait, un répondant propose d'aménager une cabine sur deux de chaque type, afin de s'adapter aux usagers présents : cyclistes, PMR, piétons, poussettes, etc.

Avis des répondants sur les couleurs de la cabine

Réponse		Résultats
	Version Sobriété	167
	Version Tram	72
	Version Chrono	31
Sans opinion		16

138

Avis des répondants sur la teinte du sol de la cabine

Réponse		Résultats
	Clair	40
	Intermédiaire	95
	Foncé	130
Sans opinion		20

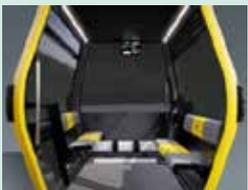
Avis des répondants sur le revêtement des sièges

	Réponse	Résultats
	Bois	170
	Textile	88
	Sans opinion	29

Quelques répondants soulignent que le revêtement bois installé sur les assises des arrêts de bus et de Tramway à Grenoble a été vandalisé. Ils estiment qu'un revêtement anti-vandalisme serait plus approprié.

Il faut également privilégier **la durabilité et l'entretien** (le nettoyage) du revêtement choisi.

Avis des répondants sur la distribution des couleurs de sièges

	Réponse	Résultats
	Des assises et des dossiers de couleurs différentes	45
	Des assises et dossiers unifiés avec panachage un siège sur deux	60
	Des assises et dossiers unifiés	159
	Sans opinion	21



Avis des répondants sur l'application d'un film anti-vertige

Réponse	Résultats
<p>OUI</p> <p>Plusieurs répondants estiment l'application de ce film indispensable, et ce pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tout d'abord, il permettrait aux personnes souffrant de vertiges d'emprunter le transport par câble : son application est rassurante, sécurisante, pour les personnes mal à l'aise avec l'altitude, ou les enfants. Ainsi, il est indispensable pour maximiser le nombre d'utilisateurs et ne pas en exclure, de sorte à obtenir une bonne fréquentation. ○ D'autre part, cela permettrait d'offrir plus d'intimité aux habitations survolées et situées en contrebas des cabines. De même, cela permettrait également d'offrir plus d'intimité aux usagers du transport par câble, pour éviter les vues indiscrettes en cas de port de jupes/ de robes. ○ L'application du film permettrait également de diminuer la visibilité des rayures éventuelles sur les parois vitrées de la cabine. ○ Enfin, les répondants estiment que ce filtre n'empêcherait pas de profiter du paysage et des vues éloignées. <p>Néanmoins, ils restent prudents sur le jugement de l'efficacité du dispositif.</p>	88
<p>NON</p> <p>Plusieurs raisons sont avancées par les personnes en défaveur du film.</p> <p>Bien qu'ils concèdent ne pas souffrir du vertige et de ne pas avoir besoin de ce film, ils pensent également que flouter la partie basse de la vitre entacherait la bonne vue sur les paysages, surtout en position assise. Les enfants seraient incités à monter debout sur les sièges pour en profiter. Il aurait aussi un effet sur sa luminosité. Ainsi, l'intérêt principal du transport par câble serait gâché, de même que son attractivité.</p> <p>D'autre part, ils avancent le fait qu'une personne souffrant de vertige n'empruntera pas la cabine, même avec l'application du film, et que d'autres modes lui sont dédiés : Tramway, bus. Ils doutent même de l'efficacité de ce film.</p> <p>D'ailleurs, selon eux, les personnes souffrant du vertige n'auraient pas besoin d'un film : la hauteur de circulation des cabines ne le nécessite pas, et la vue sur l'extérieur sera lointaine, à distance du vide.</p> <p>Enfin, ce film inciterait les tags.</p>	170
<p>SANS OPINION</p> <p>Quelques répondants qui n'ont pas souhaité s'exprimer préféreraient que la décision soit prise au regard du nombre de personnes susceptibles d'éprouver une gêne relative à la hauteur.</p> <p>Deux répondants proposent également l'application d'un film sur une cabine sur 2, voire sur 4.</p> <p>Un répondant se demande si une « zone vomitoire » est prévue dans les cabines.</p>	27

Avis des répondants sur le positionnement de l'écran

	Réponse	Résultats
	Option 1	159
	Option 2	107
	Sans opinion	20

Un répondant suggère de ne pas installer d'écran dans les cabines, au regard de leurs impacts carbone et leur consommation d'énergie, et propose de les remplacer par des panneaux papier.

Avis des répondants sur l'information voyageur

Propositions	Total cumulé d'étoiles attribuées par les participants
Nom de la prochaine station	2563
Temps d'arrivée prévu à la prochaine station et au terminus	2283
Informations sur les correspondances	2115
Plan de la ligne	2086
L'heure	2076
Informations sur la biodiversité et/ou l'environnement alentour (écran)	1274
Diffusion d'un son différent pour chaque station	1172
Informations touristiques	1128
Affichage de l'actualité des transports du SMMAG	1052
Affichage des prochains temps forts du SMMAG	832

La mise en compatibilité du PLUi

19 remarques ont été émises dans la rubrique « mise en compatibilité du PLUi ». Seuls 6 répondants évoquaient, à différents degrés, le sujet de la mise en compatibilité (emplacement de la station La Saulée, emplacement des pylônes en zones inondables). Les autres contributions ont été rajoutées dans la partie Autres contributions des répondants sur les sujets non-soumis à concertation.

Un répondant estime que le PLUi ne doit pas être adapté en fonction d'un projet à venir, c'est au projet de s'adapter au PLUi. Par ailleurs, il souligne que **l'étude d'impact** du projet est indisponible/inaccessible pour les Métropolitains.

L'implantation des stations **La Saulée et Argentière à Sassenage** paraît irréfléchie selon quelques répondants (environ 7), et pose question. Elles se situent, telle que prévues dans les plans, sur des zones inondables, où les constructions sont prohibées.

L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Hôtel de Ville, à St-Martin-Le-Vinoux

23 répondants ont répondu à ce questionnaire

Question 1 :

Comment vous déplacez-vous actuellement depuis et vers de l'arrêt du tramway E «Hôtel de Ville» ?

Mode	Résultats
Marche à pied	7
Vélo	8
Tramway	6 + 3 rarement
Bus	0
Voiture	1 + 3 de temps en temps/ rarement

Question 2 :

Selon vous, qu'est ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité autour de la future station et du square Pique-Pierre ?

Mode	Résultats
La marche à pied	9
Le vélo	12
Les transports en commun	16
La circulation voiture	8

Bien que les répondants soulignent **le bon fonctionnement des modes de déplacement**, ils mettent en évidence les **conflits d'usages et difficultés** qu'ils rencontrent sur le secteur.

Néanmoins, ils saluent tout de même la circulation du Tramway la journée.

Question 3 :

Sur quel mode rencontrez-vous le plus de difficultés aujourd'hui en termes de mobilité sur cet espace ?

Mode	Résultats
 À PIED Peu de remarques concernent la circulation à pied, bien que les répondants fassent état de feux non-synchronisés et de l'insuffisance du nombre de trottoirs (seulement situés d'un côté de la voie). Un répondant insiste quant à lui sur la connexion piétonne avec la Presqu'île, le long du pont SNCF, où plusieurs problématiques se présentent : <ul style="list-style-type: none">○ Une rambarde en bois délabrée○ Un conflit entre piétons et cycles du fait de l'étroitesse de la voie○ Un revêtement glissant en cas de pluie ou d'humidité, qui provoque de fréquents accidents.	4
 À VÉLO Les répondants signalent des conflits d'usages entre piétons et cyclistes, ainsi qu'entre voitures et cyclistes. La cohabitation sur cet axe paraît complexe, et le carrefour est jugé difficile à traverser pour les vélos, notamment sur sa portion arrêt de tramway-Hôtel de ville. Les déviations depuis le Pont SNCF vers le Nord sont jugées difficilement praticables, peu intuitives : <ul style="list-style-type: none">○ La rue Salvador Allende y est peu optimisée○ Le passage à l'est des voies de Tramway est trop étroit○ La réinsertion sur l'Avenue Général de Gaulle est peu pratique Enfin, ils regrettent le manque de parkings vélo sécurisés . Pour l'un des répondants, l'aménagement d'une station de transport par câble offre l'opportunité de repenser les flux et la gestion des modes, afin de lutter contre les conflits d'usage .	5
 EN TRANSPORTS EN COMMUN Peu de commentaires font état d'un dysfonctionnement des transports en commun, bien que l'amplitude horaire du Tramway leur semble faible en soirée et pendant les week-ends.	2
 EN VOITURE Un répondant regrette le manque de stationnement (sécurisé) pour les voitures, lorsqu'il souhaite emprunter le Tramway au départ de la station Hôtel de Ville, vers Grenoble. Les répondants appuient sur la nécessité d'apporter une réponse à ce problème de stationnement, qui pourrait être bénéfique pour la fréquentation du Tramway et du transport par câble. Un répondant souligne également un problème de phasage et de désynchronisation des feux . D'autre part, sur l'avenue du Général de Gaulle, il exprime une incompréhension de ne pas pouvoir « continuer tout droit ou tourner à droite », lorsqu'ils ne tournent pas « côté Tram » avec un feu vert ou clignotant comme ce qui a pu être fait sur l'Avenue des Martyrs à Grenoble . Enfin, les cyclistes et piétons déplorent l'irrespect des limitations de vitesses et des feux tricolores par les voitures, phénomène qui est particulièrement récurrent la nuit.	7

Question 4 :

Pour ceux qui rejoignent le tramway E ou le bus Flexo 55 à pied, à vélo, en voiture ou en bus, quel est votre ressenti ? Comment vivez-vous le changement d'un mode à l'autre ? Est-ce agréable pour vous ? Comment pensez-vous que les autres le vivent ?

Peu de répondants se sont exprimés sur le changement de modes, plusieurs remarques ont tout de même été émises. Un répondant estime qu'il n'y a rien à redire sur ce changement, un second précise quant à lui que l'intermodalité est rare pour lui, et juge le **nœud intermodal trop exigü** pour être efficace (surtout en matière de transports en commun).

Les répondants regrettent le manque de praticité lorsqu'ils empruntent leur vélo (stationnement). Ils souhaiteraient également qu'un effort soit réalisé pour permettre **un accès plus facile aux vélos dans le Tramway**.

Les répondants déplorent **une connexion trop longue avec la Presqu'île**, à pied ou via un détour par Alsace-Lorraine avant d'emprunter le Tramway B.

Enfin, un répondant vit **la présence du tramway comme une « punition »** : nuisances sonores, odeurs, manque de civisme et cohabitation difficile.

Question 5 :

Que représentent pour vous la partie haute et le square ?

Le square Pique-Pierre n'occupe pas une place privilégiée dans l'esprit des 7 répondants, qui ne disent pas s'ils fréquentent ou non le square. Deux d'entre eux ne savent pas quoi en penser car ce square ne leur inspire rien. Il est jugé peu visible et peu accessible depuis le bas.

Un répondant le considère, comme un **lieu d'activité illicites**.

Par ailleurs, un autre répondant apprécie cet espace vert qu'il juge agréable, le square représente alors une opportunité pour les riverains, un espace à investir et reconquérir.

Quels sont ses points forts ? Ses points faibles ?

Avantages du square Pique-Pierre	Inconvénients du square Pique-Pierre
Un répondant apprécie le silence de ce square, depuis que les flux de voitures se sont, selon lui, largement amoindris.	Le square souffre des nuisances liées à sa proximité avec le train, le Tramway, et la RD1075.

Que faudrait-il préserver en priorité (usages, mobiliers, aménagements, végétation...) selon vous dans l'aménagement futur ?



A l'unanimité, les répondants souhaitent préserver **la végétation**, qu'ils considèrent comme **une bulle de respiration** dans ce secteur très urbanisé, et qui permet à la faune de circuler entre la Chartreuse et la Presqu'île. Ils craignent par ailleurs une **destruction de cet espace vert** à cause de l'implantation de la station de transport par câble.

Ils souhaitent également préserver **la continuité entre le haut et le bas du square, l'éclairage, les abris, et la vue actuelle** dont bénéficient les immeubles qui l'encadrent.

Quels besoins vous paraissent importants à envisager (confort, accès à la nature en ville, ergonomie de l'espace public, services de mobilité...)?



Plusieurs besoins ont été exprimés par les répondants, dont la nécessité de **conforter l'accès à la nature en ville, en développant les espaces verts** (qu'ils jugent insuffisants dans la Métropole Grenobloise), et en **aménageant les stations de transports en commun**, de sorte qu'elles se déploient dans des parcs ou carrés végétaux. Un second répondant propose de **renaturer le square Pique-Pierre en le débétonnant**, et en plantant plusieurs arbres pour **lutter contre les îlots de chaleur l'été, et offrir de l'ombre aux usagers**.

L'aspect esthétique est également important aux yeux d'un répondant.

Ils ont également souligné le besoin d'une offre de **transport en commun et de mobilité** plus importante, notamment pour se rendre à Grenoble, Sassenage ou Fontaine, et des possibilités de **correspondances** plus nombreuses pour faciliter les déplacements. Pour une circulation automobile plus apaisée, ils souhaiteraient l'aménagement de **parkings sécurisés**, et proposent l'installation d'un feu clignotant ou vert pour signaler lorsqu'un Tramway circule sur la zone, afin d'apporter une réponse à l'impossibilité de « continuer tout droit ou tourner à droite », lorsqu'ils ne tournent pas « côté Tram » sur l'avenue du Général de Gaulle.

Les répondants appellent également de leurs vœux la création de **parkings pour vélos sécurisés et protégés de la pluie** (au contraire des arceaux à vélos), et souhaiteraient un embarquement facilité des vélos à bord du Tramway.

Autour de la future station, les répondants estiment important **l'aménagement d'abris (intempéries), l'installation d'éclairage public**, et enfin, **le déploiement de commerces de proximité**.

Question 6 :

Que pensez-vous des aménagements des abords de la future station du transport par câble présentés par le SMMAG ? Dans quelle mesure répondent-ils à vos besoins ?

Les répondants sont nuancés sur les aménagements proposés par le SMMAG. Un répondant estime les aménagements acceptables au regard des besoins actuels.

D'autres ajoutent quelques suggestions afin d'améliorer les propositions du SMMAG :

- Des **pistes cyclables** pour rejoindre la station
- Un **accès piéton direct à l'étang Pique-Pierre**
- Une **continuité vers les Sablons**
- La **végétalisation de la voie de la ligne SNCF**, pour offrir un rideau végétal esthétique

Certains répondants estiment la description du SMMAG insuffisante pour porter un jugement éclairé. Avec l'arrivée du transport par câble, ils estiment que ce sera une nouvelle destruction des espaces verts, et une atteinte à la vue des immeubles voisins, à laquelle aucune solution n'est apportée.

Enfin, un répondant semble très surpris du manque de **parcs-relais prévus aux abords de la station Hôtel de Ville** de St-Martin-le-Vinoux, cette décision lui paraît irréfléchie, et il aimerait connaître sa justification.

Question 7 :

Quels usages de l'espace public sur la future partie basse de la place envisagez-vous ?

Un répondant exprime son souhait de voir se développer plus de **jeux destinés aux enfants** dans la future partie basse de la Place. En termes de mobilier urbain, ils préconisent l'installation de **bancs**.

Quelques répondants souhaiteraient voir se développer plus de **commerces**, sous forme de kiosque, ou dans les locaux prévus à cet effet, et aménagés dans les immeubles récemment construits.

Un répondant souhaiterait que cet espace devienne **un lieu d'échange**, et une **aire de covoiturage**, pour encourager et faciliter ce moyen de déplacement.

Enfin, l'un d'entre eux craint que cet espace ne devienne un **lieu de trafic**, et encourage toute initiative visant à contrer ce phénomène.



L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Argentière à Sassenage

57 répondants ont répondu à ce questionnaire

Question 1 :

Comment vous déplacez-vous actuellement dans et vers le quartier de l'Argentière ?

Mode	Résultats
Marche à pied	7
Vélo	17
Tramway	5
Bus	6
Voiture	26
Roller	1

Question 2 :

Selon vous, qu'est ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité sur cet espace ?

Mode	Résultats
 LA CIRCULATION VOITURE Les répondants considèrent que la circulation voiture fonctionne le mieux sur le secteur. L'accessibilité depuis et vers l'autoroute/la bretelle y est bonne, l'élargissement de l'A480 pratique, le trafic y est fluide.	34
 LES TRANSPORTS EN COMMUN Un répondant apprécie le maillage du secteur par les lignes 54 et C6.	16
 LE VÉLO Quelques répondants soulignent également la bonne circulation cycle, plutôt agréable à leurs yeux, malgré un besoin urgent de sécurisation. Il s'agit d'un axe important pour sortir de Sassenage et rejoindre les digues, la voie verte est d'une grande utilité dans le secteur (sécurisée, rapide, fluide). L'accès au secteur via la voie verte de la digue est facile, bien qu'il puisse être amélioré, surtout à la sortie de la voie verte.	12
 LA MARCHÉ À PIED	7

Question 3 :

Sur quel mode rencontrez-vous le plus de difficultés aujourd'hui en termes de mobilité autour de la future station ?

Mode	Résultats
 LA MARCHÉ À PIED Les répondants déplorent, en majorité, le manque de trottoirs et de passages piétons , or, la sécurité est un enjeu majeur . Le secteur constitue davantage un lieu de transit : les voitures roulent vite, s'arrêtent peu. Le lieu est donc peu fréquenté par les piétons, qui n'ont pas d'aménagements sécurisés et appropriés. Néanmoins, un répondant salue les travaux à venir.	25
 LE VÉLO De nombreuses remarques concernent la circulation vélo dans le secteur, considérée dangereuse . Une nouvelle fois, le problème de la sécurité est donc mis en avant (absence de piste cyclable, piste cyclable à proximité des voitures, sur la voie de bus, etc.), la rue de l'Argentière est souvent citée en ce sens, de même que le carrefour (accès compliqué, circulation au centre du trafic).	25
 LES TRANSPORTS EN COMMUN Les répondants regrettent une faible desserte en transports en commun, et des horaires inadaptés pour les bus existants.	11
 EN VOITURE Un répondant pointe la saturation du trafic automobile, nuancé par un second qui estime que la circulation n'est pas moins fluide que dans l'ensemble de l'agglomération. Ils estiment que la circulation en provenance du Nord doit pouvoir profiter de l'élargissement de l'A480 qui dessert directement la station. Des nuisances importantes sont générées par ces flux pour les Sassenageois.	7

De nombreuses remarques font état de la **difficile mobilité** dans le secteur (notamment autour du carrefour), qui plus est jugée **dangereuse** pour tous. Les répondants estiment que les déplacements ne sont pas la priorité de la Métropole. Des efforts sont à fournir pour **développer l'intermodalité**, et une **meilleure gestion des modes**.

Question 4 :

Pour ceux qui rejoignent les arrêts de bus C6/54 à pied, à vélo, en voiture ou en transports, quel est votre ressenti ? Comment vivez-vous le changement d'un mode à l'autre ? Est-ce agréable pour vous ? Comment pensez-vous que les autres le vivent ?

Les répondants font état de la **dangerosité du secteur** (carrefour, rue de l'Argentière) pour les piétons et cyclistes : des trottoirs étroits ou inexistant, la vitesse des automobilistes, la proximité avec les camions et véhicules utilitaires, « un coup à mourir » pour l'un des répondants.

En revanche, pour un répondant, rejoindre les arrêts de la ligne 54 ou de la ligne C6 à pied ne lui pose pas de problème particulier.

Sur le changement de mode, un répondant signale le **manque de synchronisation entre les bus 54 et C6**.

Enfin, un répondant souligne **qu'aucun parc-relais ne permet de déposer sa voiture** avant d'emprunter les transports en commun.

Question 5 :

Quels aménagements vous paraissent appropriés sur les abords de la future station du transport par câble ? Quels sont les aménagements nécessaires selon vous pour passer d'un mode de transport à un autre sur ce secteur ?

Parmi les propositions d'aménagement formulées par le SMMAG, les participants ont jugé de leur pertinence :

Réponse	Résultats
Un parc-relais	31
Des espaces végétalisés	25
Du mobiliser urbain	11
Des cheminements piétons	36

Plusieurs répondants ne se sentent pas concernés par cette question, car ne travaillent pas dans le secteur, or, ils considèrent qu'il s'agit d'une zone surtout fréquentée par les salariés.

Les autres répondants se sont exprimés sur les aménagements nécessaires pour un changement de mode agréable, et une intermodalité facilitée.

o Des cheminements piétons

Concernant la **circulation piétonne**, plusieurs répondants s'accordent sur la nécessité **d'améliorer les espaces piétons**, pour permettre des déplacements sécurisés et apaisés, **vers la future station de transport par câble et vers les berges**.

Ils souhaitent donc la **création de cheminements piétons sécurisés (trottoirs)**, mais plus précisément des **passerelles piétonnes**, qui permettraient d'éviter les feux piétons, diminuer les risques d'accidents, et de fluidifier le trafic.

Un répondant nuance cependant et ajoute qu'il n'y a pas de réels besoins de se déplacer à pied sur le secteur.

o Des aménagements cycles

Les répondants pointent aussi le nécessaire effort à réaliser pour **améliorer la circulation cycliste**. Ils ont émis plusieurs propositions en ce sens :

- o L'aménagement de **stations d'entretien** pour vélos, et de stations de gonflage
- o Des **stationnements sécurisés** (parcs-relais) pour les vélos : parcs à vélos, garages à vélos abrités, aires de stationnement
- o Des **stationnements pour les trottinettes**
- o Des **infrastructures cyclistes** : pistes cyclables séparées des piétons et des voitures, passerelles avec des accès aux stations et parkings-relais séparés de la circulation motorisée

*Il apparait nécessaire pour un participant **d'améliorer la liaison depuis et vers la voie verte (les digues), d'assurer une continuité cycle entre Vinay et la Route de Sassenage, et d'améliorer la liaison entre Fontaine et Argentière (absence de piste)**.*

- o La création d'un **parc-végétalisé** sous-terrain pour circuler d'un mode à l'autre, à pied ou à vélo
- o Des services de **location de vélos** : vélos-cargos ou métrovélos

Ainsi, ces aménagements apparaissent nécessaires en écho à la possibilité d'embarquer des vélos dans la cabine de transport par câble.

o Du stationnement et des parcs relais

Du point de vue de la **circulation automobile**, la création de places de stationnement paraît essentielle.

Les répondants encouragent la construction d'un **parc-relais**, qu'ils considèrent indispensable pour inciter à l'intermodalité, **faciliter le passage d'un mode à l'autre**, délaissier sa voiture au profit des transports en commun et ainsi désengorger la circulation automobile. Un répondant souhaite quant à lui la création de stationnements, pour se déplacer au-delà de 20h. Il pourrait être utilisé par les personnes en provenance de la rive gauche Nord, et de la voie rapide, et se doit d'être adapté à l'important volume de véhicules à venir.

Néanmoins, un répondant souligne l'existence d'un parc-relais à la sortie de Sassenage et à Fontaine, limitant l'intérêt de la création d'un nouveau. Son utilité réelle est aussi discutable au regard de sa localisation future, à proximité de la Presqu'île.

Ils souhaiteraient également **une limitation de la vitesse des voitures à 30km/h** afin de sécuriser l'espace public, **la création d'une zone dédiée au co-voiturage**, et une **zone de service d'autopartage**. Un répondant propose d'entraver toute circulation routière individuelle ou industrielle supplémentaire (éviter les contournements par Sassenage via la Rue François Blumet, la zone industrielle, ou tout autre contournement de l'A480).

o Une offre de mobilité intermodale

S'agissant des **transports en commun**, les répondants demandent **une offre de mobilité plus étoffée et efficace** : des bus en correspondance avec le transport par câble plus fréquents et plus rapides, des transports en commun (de type navettes) entre les parcs-relais de Fontaine, Sassenage, St Egrève voire Voreppe vers la station Argentière, des bus Flexo/Proximo ou taxis Flexo avec réservation (pour les scolaires et PMR). Un autre répondant souhaiterait **une meilleure fréquence des bus C6 et 54**, notamment s'ils sont articulés avec le transport par câble. Enfin, un autre répondant souhaiterait la création d'un arrêt de bus en bas de la station de transport par câble.

Un répondant regrette quant à lui l'impossibilité de réaliser un prolongement du Tramway B entre Argentières de Sassenage et la presqu'île de Grenoble

En conclusion, un répondant estime qu'il est important de prévoir des **espaces dédiés pour la circulation de chaque mode**. Un autre juge intéressant « d'avoir une plateforme », qui pourrait desservir aussi bien les transports en commun, que les voitures, et les cyclistes

Le cas échéant, cela risquerait de provoquer des conflits d'usages (insécurité, incivilités).

o Un aménagement des abords de la station

Les répondants ont également émis quelques propositions sur l'aménagement des abords de la station :

- o Du **mobilier urbain** pour se protéger des intempéries
- o Des **arbres et du végétal** pour se rafraichir

Plusieurs répondants témoignent leur intérêt pour la création d'espaces végétalisés, permettant de rendre le secteur plus agréable, et de favoriser le développement de la biodiversité. Cette idée leur apparaît pertinente car Argentière est une entrée de ville, et qu'une continuité avec les berges pourraient être créée.

- o Une **borne Wifi**
- o Un **point presse/librairie**
- o Un **lieu de restauration** locavore (food-truck/ artisan boulanger, snack)
- o Des **informations voyageurs** en temps réel sur les transports en commun

L'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour de la station Oxford à Grenoble

46 répondants ont répondu à ce questionnaire

Question 1 :

Comment vous déplacez-vous actuellement autour et vers la place de la Résistance ?

Mode	Résultats
La marche à pied	16
Le vélo	19
Tramway	14
Bus	8
Voiture	17

Question 2 :

Selon vous, qu'est ce qui fonctionne bien actuellement en termes de mobilité sur la place de la Résistance ?

Mode	Résultats
 LA MARCHÉ À PIED	16
 LE VÉLO Le vélo est un mode de transport emprunté car il représente une solution rapide et économique, qui permet d'éviter la saturation automobile (notamment sur le Pont d'Oxford), et de palier les transports en commun parfois peu développés dans certains secteurs. Par ailleurs, un répondant souligne la bonne qualité des pistes cyclables existantes.	19
 LES TRANSPORTS EN COMMUN Les répondants estiment qu'une priorité est donnée au Tramway , et que celui-ci (Tramway B) fonctionne bien.	27
 EN VOITURE La circulation voiture apparaît satisfaisante en dehors des heures de pointe.	9

Un répondant apprécie la **multitude de modes proposés sur le secteur**.

Question 3 :

Sur quel mode rencontrez-vous le plus de difficultés aujourd'hui en termes de mobilité sur cet espace ?

Mode	Résultats
La marche à pied	11
Le vélo	17
Les transports en commun	14
La circulation voiture	24

Les répondants observent la coexistence de plusieurs modes, notamment en heures de pointe, ce qui peut entacher la fluidité de la circulation sur la zone.



La voiture

La **place carrée de la Résistance** semble insatisfaisante les répondants, qui estiment qu'elle complexifie le cheminement automobile, pour les voitures, camions, et bus (angles droits, croisement de voies).

Les angles droits rendent difficiles les virages, il est compliqué de tourner sans empiéter sur une autre file. D'autre part, ces angles droits limitent l'intérêt des 3 voies, car les véhicules les plus encombrants se placent en travers de ces voies pour tourner. Si bien que ce rond-point n'a qu'une voie malgré le marquage au sol.

D'autre part, les répondants remarquent un **engorgement du secteur** (Place de la Résistance, Pont d'Oxford) aux heures de pointe. Les bus pâtissent des embouteillages et sont de facto ralentis.

Les usagers empruntant les autres modes soulignent que les automobilistes respectent peu les feux piétons.



La marche à pied

La Place de la Résistance n'est pas un lieu agréable pour les piétons, qui ne se sentent pas en sécurité, et pour qui l'espace public n'est pas attractif : **l'espace central de la Place n'est ni entretenu ni aménagé**, et souffre de nuisances sonores. Les piétons n'ont pas envie de s'y promener.

Les répondants signalent des **problèmes de feux**, dont celui situé Avenue des Martyrs qui divise les répondants :

- Considéré par un répondant comme trop long pour les piétons et cyclistes qui souhaitent traverser l'Avenue des Martyrs au Sud-Est de la Place de la Résistance.
- Considéré par un répondant comme trop court pour les piétons et cyclistes qui souhaitent traverser l'Avenue des Martyrs au Sud de la Place de la Résistance

Enfin, un répondant estime également que le **passage piéton** de la zone Polytec (rue des Berges) vers les bâtiments du Crédit Agricole est dangereux, car les voitures ne s'arrêtent pas lorsque le feu piéton est vert. Les piétons sont donc obligés de forcer le passage.



Vélo

De nombreux **conflits cycles/piétons** sont observés autour de la place de la Résistance. En effet, la piste cyclable est discontinuée : parfois réservée aux cycles, parfois partagée avec les piétons, ou les bus, quand elle n'est pas interrompue (sur la place de la Résistance, en direction de Grenoble). La voirie n'est pas claire, ce sentiment est renforcé par **l'importante circulation cycliste**.

Ils regrettent notamment la voie cyclable sur le trottoir, mal indiquée et à proximité de la voie piétonne. Il apparaîtrait important, à leurs yeux, de la cloisonner.

Les répondants déplorent également la piste cyclable, en provenance du Nord de la Métropole, qui débouche sur le parvis de la Résistance, à l'endroit où les piétons descendent du tram.

Le **système de feux** paraît également inadapté : les séquences de feux sont longues pour les traversées de vélo, et cela tend à entraîner des conséquences sur la fréquence et la rapidité des transports en commun.

D'autre part, les cyclistes soulignent **la mauvaise connexion depuis la Rue Horowitz vers le Nord de l'Avenue des Martyrs**.

Les cyclistes pointent également **un conflit avec les voitures**, qui ne respectent pas toujours les voies cyclables.

Enfin, les usagers des autres modes observent la **violation du code de la route** par de nombreux cyclistes : les vélos roulent trop vite et ne respectent pas la signalisation.



Les transports en commun

Les remarques sur les dysfonctionnements des transports en commun concernent davantage le réseau de bus, et font état de :

- **Fréquences irrégulières** des bus 22 et 54
- **Manque de synchronisation** des bus 22/C6/54
- La **lenteur** du bus C6 à cause de la saturation automobile
- Le **manque de voies de bus dédiées**

D'autre part, ils estiment un manque de moyens de transport :

- Pour traverser le pont d'Oxford
- Pour se rendre à Sassenage

Enfin, un répondant considère **la traversée du carrefour** (Place de la Résistance) difficile pour les transports en commun.

Question 4 :

Pour ceux qui rejoignent les arrêts de de transport en commun (bus C6/22/54/Express/ Tramway B) à pied, à vélo, en voiture ou en transports, quel est votre ressenti ? Comment vivez-vous le changement d'un mode à l'autre ? Est-ce agréable pour vous ? Comment pensez-vous que les autres le vivent ?

Le changement de mode divise les répondants.

Les premiers estiment qu'il se déroule bien, soulignent la bonne **accessibilité** aux stations de transport en commun. Le changement du bus vers le Tramway se réalise sans trop de difficultés, **les trottoirs sont larges et agréables pour circuler**.

Les seconds nuancent ce constat sur plusieurs points :

- L'accès à Oxford **en voiture** est tout d'abord compliqué.
- Concernant **le réseau de transports en commun**, le Tramway est apprécié, mais **les fréquences** et fréquentations des bus (C6, 22, 54) sont jugées insuffisantes. Les correspondances ne sont pas assurées. D'autre part, l'express n'est aujourd'hui plus considéré comme une alternative intéressante. Enfin, aucun moyen de transport ne permet de se rendre à SMLV, même en voiture.
- Un répondant ajoute qu'un **vrai pôle d'échange multimodal** permettrait des **correspondances** sur le même quai, et pas si éloignées (à tous les coins de la place). **L'arrêt de la ligne C6** attire l'attention des répondants, qui l'estiment **trop éloigné du Tramway**, et de la future station de transport par câble. Le Tramway apparaît également trop éloigné pour l'un des répondants, qui doit marcher 10 minutes pour le rejoindre. Cela pose la question de la **création d'une station de Tramway supplémentaire**.
- La traversée de la Place de la Résistance est perçue comme « désagréable » pour les **piétons**, car les feux sont nombreux, désynchronisés, trop courts, et peu respectés par les voitures. L'accès piéton vers la station de Tramway est néanmoins jugé satisfaisant, bien qu'un répondant souligne la chaussée abîmée. Au sujet du Pont d'Oxford, il n'y a pas de trottoir, les piétons doivent donc emprunter les pistes cyclables très fréquentées. Depuis le pont d'Oxford vers la station de Tramway, il manquerait un passage piéton. Pour rejoindre Saint-Martin-le-Vinoux, les piétons doivent faire un détour et emprunter la voie au-dessus de la voie ferrée. La sécurité piétonne n'est alors pas assurée.
- Les **cyclistes** estiment qu'une voie végétalisée et dédiée à leur circulation serait agréable.

Question 5 :

Quels sont les usages actuels de l'espace public qui sont à préserver ?

Quelques répondants estiment qu'il s'agit d'un quartier principalement occupé par les **salariés**, ils le considèrent « **élitiste** », et « **peu accueillant** ». Aujourd'hui, ils ne trouvent pas de raisons de le fréquenter et de l'investir.

D'autres répondants ont néanmoins souligné plusieurs usages et éléments qu'ils souhaiteraient préserver sur ce secteur Oxford.

○ **Un espace d'intermodalité : Préserver les aménagements visant à faciliter la mobilité et pacifier la cohabitation des modes**

Il s'agit d'un **lieu de passage dense** où de nombreux **modes se rencontrent**, souvent considéré comme lieu de transit en semaine, pour des raisons professionnelles.

Les répondants apprécient la **présence de pistes cyclables** (bien qu'ils proposent de refaire le revêtement sur la digue), de **trottoirs larges et confortables**, la station de Tramway B, et les voies de circulation.

Enfin, ils apprécient **l'accès à l'Isère** pour la base nautique.

○ **Un espace de vie : Préserver les espaces verts et développer de nouveaux aménagements**

L'espace public est jugé peu mis en valeur, ils souhaitent préserver l'existant et développer de nouveaux aménagements.

A leurs yeux, **l'espace dédié aux commémorations et à la mémoire des Résistants** est à préserver, voire à valoriser.

Les répondants apprécient et encouragent le **développement d'espaces verts** (allée Rose Valland, terre-plein central du Tramway). Ils craignent que l'aménagement de la future station participe à détruire l'espace vert situé Allée Rose Valland, dont profitent les salariés du Crédit Agricole et d'Hardis Group.

La place de la Résistance leur paraît abandonnée et ils estiment qu'elle a du potentiel pour devenir espace plus agréable. Néanmoins, elle souffre d'importantes nuisances sonores. Ils apprécient et encouragent également l'installation d'un **food-truck et de stands de nourriture** à emporter.

Question 6 :

Que pensez-vous des enjeux identifiés par le SMMAG aux abords de la future station de transport par câble en termes de flux et de conflits potentiels ?

Une partie des répondants est satisfaite des aménagements imaginés par le SMMAG aux abords de la future station de transport par câble : ils n'identifient **aucun conflit potentiel**, et estiment ce projet en **adéquation avec les enjeux identifiés sur le secteur** : un **gain de temps pour les déplacements**. Cela est nuancé par un répondant qui estime au contraire que le projet risque de générer une perte de temps entre la station de bus et de Tramway.

Un répondant apprécie également **la mise en valeur de la base d'aviron**.

A contrario, plusieurs répondants identifient des risques de conflits d'usage :

- **Entre cyclistes et piétons** (non-respect du code de la route, incivilités), sur le trajet de la station de Tramway vers la station de Transport par câble, sur l'allée Rose Valland, et le centre de la place de la Résistance... Un répondant propose l'installation de ralentisseurs.
- Des conflits entre **modes doux et voitures**, sur l'accès aux parkings du Crédit Agricole et d'Hardis Groupe

Il existe aussi un enjeu de cohabitation avec la base nautique, la pratique de l'aviron et du kayak.

Quelques répondants craignent que ces aménagements participent à **engorger la circulation automobile** aux heures de pointe, et **les places de stationnement** (vélo, voitures). Un répondant propose de rassembler les voies automobiles d'un côté pour libérer l'espace « côté station du transport par câble ».

D'autres répondants craignent que ces aménagements aient un impact négatif sur les bureaux situés d'une part et d'autre de la station de transport par câble (Crédit Agricole, Hardis Groupe) :

- **Une pollution visuelle** : luminosité, mouvements perpétuels
- **Une pollution auditive**

Ils regrettent enfin que rien ne soit prévu pour l'aménagement de la Place de la Résistance, que certains estiment aujourd'hui « en friche ».

Question 7 :

Quelles sont les trois priorités selon vous pour améliorer les cheminements et le passage d'un mode à l'autre sur ce secteur ?

Les répondants ont établi plusieurs priorités, plusieurs enjeux importants à prendre en compte pour améliorer les cheminements piétons. Un répondant regrette néanmoins l'attention soit strictement portée sur les cheminements, alors que l'enjeu réside dans la volonté de faire de cette place et de ce secteur de **réels lieux de vie**.



○ Une meilleure séparation des modes pour plus de sécurité

Les répondants appellent de leurs vœux des **espaces de circulation cycles différenciés**, afin de diminuer le risque de conflits entre modes (vélos/piétons) : des pistes cyclables séparées du trottoir par des bordures, ou des pistes cyclables en site propre, une Chronovélo, une voie piétonne sécurisée pour accéder au Tramway.

Ils souhaiteraient également **un meilleur partage de l'espace public entre modes doux et voitures** : une multiplication et une sécurisation des **passages piétons, un meilleur phasage des feux** pour piétons et cyclistes, **un cheminement dédié** (vers les entreprises et stations de transports en commun) et **la création d'une passerelle au-dessus de la route**, dédiée aux modes doux (entre les voies de Tramway et la station de TPC)

Un répondant propose de réaliser des campagnes de verbalisation afin de contraindre au respect du code de la route.

○ Une valorisation et une meilleure utilisation de la Place de la Résistance

Les répondants proposent **d'inciter les piétons à traverser le centre de la Place de la Résistance**, sans devoir la contourner. Aujourd'hui, la traversée de la route **apparaît trop dangereuse**. Cet espace central pourrait être **végétalisé** pour le rendre plus agréable, et lui permettre de développer de nouveaux usages : aire de repos, de restauration, de détente. En ce sens, un répondant propose d'isoler les bancs avec des haies plus hautes.

Les automobilistes préféreraient quant à eux la construction d'une place ovale.

○ Une synchronisation des modes de transports pour une intermodalité assurée

Les répondants proposent **d'augmenter les fréquences et de synchroniser les horaires** des différents moyens de transports en commun afin de **permettre des correspondances rapides**, sans longue attente. Certains modes pourraient également « patienter » pour éviter une attente dehors aux usagers. Les stations doivent donc être proches les unes des autres, afin que le changement de mode demeure aisé. Leur **proximité avec les parkings voitures et vélos** (parcs à vélos, vélos box) est également recherchée. Toujours dans cette logique d'intermodalité, les répondants proposent une offre de **transports en commun plus étoffée**, vers les zones les plus fréquentées.

○ Une végétalisation des cheminements destinés aux modes doux

Les répondants souhaitent **une continuité végétale** entre les zones : digues de l'Isère, voies cyclables. Les espaces verts actuels doivent également être améliorés pour devenir de réels lieux de repos et de détente.

Question 8 :

En termes de services attendus en pieds de station, et plus globalement sur la place de la Résistance : Quels usages envisagez-vous sur l'espace immédiatement autour de la future station ?

Les répondants souhaitent que ce lieu de passage devienne **un lieu de vie, moins minéralisé et plus agréable**. Plusieurs usages des espaces de ce secteur sont évoqués :

○ Un espace de repos et de détente végétalisé

De nombreux répondants souhaitent **revaloriser l'espace végétalisé** au centre de la Place de la Résistance, et celui situé allée Rose Valland. Ils proposent de boiser et fleurir ces espaces, et d'installer du mobilier urbain (tables de pique-nique).

○ Un espace de restauration et de commerces

Les répondants évoquent l'idée de **créer une zone de restauration rapide**, et de commerces (boulangerie, banque).

○ Un nœud intermodal

Les répondants souhaitent **un espace où les modes coexistent de manière pacifique**. Aujourd'hui, la circulation est saturée et de nombreux conflits d'usages existent.

Un répondant souhaiterait d'autre part que cette **offre de transports en commun soit plus étoffée**, et qu'elle permette de rejoindre plus rapidement St Egrève et le secteur de Cap 38.

Afin d'assurer un report modal depuis la voiture individuelle vers les transports en commun, l'aménagement de **parcs-relais** leur apparaît nécessaire.

Concernant les **cycles**, ils apprécieraient l'aménagement de stations d'entretien/de gonflage des pneus et des **places de stationnement dédiées**.

Quels services souhaiteriez-vous trouver à proximité de la station ?

De l'information voyageurs et une billetterie

Les répondants souhaiteraient pouvoir avoir accès à toutes sortes d'informations sur les transports en commun, et des billetteries, à proximité de la station :

- Un plan de la ville et des transports en commun (3)

*Afin de pouvoir se situer et découvrir les modes de transport disponibles à proximité, ils proposent l'installation de plans et **panneaux d'informations sur la circulation des transports en commun**.*

- Des agences SNCF (TER), VFD Transisère pour la vente de titres de transport et réservations (1)
- Un service de billetterie et d'abonnements TAG (2)

Des commerces et des espaces de restauration

Les répondants souhaiteraient voir s'installer plusieurs types de commerces :

- Un bureau de tabac/ un kiosque à journaux / librairie (2)
- Une consigne livraison postale (1)
- Un lieu de récupération de paniers d'AMAP bio (1)
- Un marché bio (1)
- Banque (1)
- Non-précisé (2)

Les répondants souhaiteraient, en termes de restauration

- Un restaurant de ramen (1)
- Une pizzeria (vente à emporter) (1)
- Un café/boulangerie (5)
- Restauration rapide/ snack (4)
- Non-précisé (1)

Des aménagements dédiés au vélo, et aux voitures

- Des parkings voitures/relais (3) et vélos sécurisés (4)
- Des bornes vélos (1)
- Un service de location de vélo et de voitures électriques (1)
- Un réparateur de vélo/ gonflage (3)

Enfin, afin d'optimiser leur bien-être à proximité de la station, les répondants demandent l'installation d'abris contre les intempéries, et un brumisateur pour affronter les périodes de fortes chaleurs.

Quels sont selon vous les enjeux sur les circulations piétonnes depuis la station vers le cœur de place de la Résistance ?

Enfin, les répondants ont identifié un certain nombre d'enjeux sur les circulations piétonnes :

○ La sécurité piétonne

Un effort est à réaliser sur la **sécurité piétonne** : le code de la route doit être respecté par tous, et le civisme de chacun doit être engagé. Les voitures représentent d'importants dangers, notamment à l'entrée/sortie du parking du Crédit Agricole et de la base nautique, où les **circulations cycles, voitures, piétonnes se croisent**. Cette **concentration des modes** est également observée sur le passage piéton situé à côté d'un arrêt de bus.

De plus, la station Oxford sera implantée à proximité du feu de circulation considéré par un répondant comme le plus dangereux pour les voitures, vis-à-vis des bus et camions.

○ L'attractivité de la Place de la Résistance pour les piétons

Il apparaît important aujourd'hui d'inciter les riverains à investir le **centre de la place de la Résistance**, pour cela, il faut réfléchir à sa **traversée piétonne**. Aujourd'hui, la place ne donne pas envie aux piétons de s'y arrêter, elle est située au cœur du trafic routier et du Tramway. Des blocs de marbre infranchissables empêchent sa traversée.

D'autres enjeux relatifs à l'aménagement de la voirie ont été évoqués :

○ L'emplacement de nouvelles stations de bus

Un répondant considère le **redéploiement des lignes de bus C6, 22, et 54** stratégique. Il faut réfléchir aux emplacements des nouveaux arrêts de bus, dans cet espace déjà dense.

○ Le désengorgement des voies automobiles

Aujourd'hui, les automobilistes témoignent d'**embouteillages** aux heures de pointe, ce qui provoque de l'agacement. Un répondant propose de faire circuler les voitures du même côté que la ligne de Tramway.

Autres contributions des répondants sur les sujets non-soumis à concertation

Thématique 1

Le choix du mode et l'intérêt du projet

De nombreuses interrogations autour du choix du mode ont émergé parmi les répondants.

○ Le choix du mode au regard des besoins du territoire et de sa fréquentation future

Dans le questionnaire dédié aux espaces publics autour de la station Hôtel de Ville, à St-Martin-Le-Vinoux, un répondant souligne la **pertinence du projet au regard des franchissements à opérer** (bâtiments, rivières, montagne).

A contrario, un répondant estime que ce projet n'a aucun intérêt à se concrétiser, car il ne répond pas aux **besoins et attentes des Métropolitains sur le secteur**. L'association ADTC a notamment soulevé le fait que la fréquentation de la ligne ne serait pas assurée. Un répondant estime que le coût doit être justifié au regard de la **densité de chalandise**, or, les besoins sur le territoire ne lui semblent pas suffisants pour le justifier, les études ne le démontrent pas non plus.

Ainsi, il se demande pourquoi ne pas réserver l'investissement prévu (64 M€) pour une ligne plus fréquentée dans l'agglomération Grenobloise. Un répondant lui préfère le projet de Tramway à Meylan, et le prolongement de la ligne E à Pont de Claix.

D'autre part, il existe un enjeu important de **désenclavement de Sassenage** auquel il faudrait apporter une réponse, d'un point de vue autoroutier. Un répondant se demande si à terme, la liaison entre **Sassenage et le Plateau du Vercors** sera réalisée. Il estime qu'il s'agirait du seul moyen pour désengorger la commune aux heures de pointes,

et pour impacter positivement la pollution de l'air, mais aussi visuelle et sonore.

Deux répondants se demandent quel type de population empruntera le transport par câble, qui utilisera les cabines pour aller travailler, et qui a intérêt à se rendre de l'autre côté de la Presqu'île. L'un d'entre eux ajoute préférer la **gratuité des transports en commun** à ce projet.

o **Le choix du mode au regard de son impact économique et environnemental**

Certes, le transport par câble est **peu polluant**, car il ne consomme que peu d'énergie et n'émet pas de CO₂, néanmoins, beaucoup de bus de la TAG fonctionnent au Bio GNV, issu de la station d'épuration Aquapole. Un répondant avance qu'en termes de mobilité, le bio GNV est considéré équivalent à une solution électrique.

Ainsi, il se demande **pourquoi une solution de type bus Chronobus** n'a pas été envisagée depuis la Poya jusqu'à Oxford. Les infrastructures routières existantes sont suffisantes, et la fréquence et le nombre de bus seraient modulables en fonction de la fréquentation.

Il estime qu'une nouvelle solution de transports en commun **doit pouvoir apporter des gains beaucoup plus importants en termes d'émissions d'eqCO₂/an**. Si l'on prend en compte les rejets de CO₂ liés à la construction même du transport par câble (dont les chiffres ne sont pas fournis dans le dossier de consultation), elle devrait rejeter plus de CO₂ qu'elle n'en fait économiser.

D'autre part, ce répondant se questionne sur le **coût du projet au regard des bénéfices attendus** : pourquoi investir 65 millions d'euros pour un si faible résultat, alors que **d'autres projets de transports en commun, ou de développement du cycle, apparaissent prioritaires et permettraient un report modal plus important**. Plusieurs projets visant à améliorer la circulation des modes doux pourraient être réalisés dans cette enveloppe budgétaire

Plusieurs répondants soulignent le coût important du projet, l'un d'entre eux rappelle que l'argent public doit être utilisé à bon escient, or ici, d'importants frais d'investissement et de fonctionnement sont à prévoir. Ils se demandent quels sont les avantages réels du transport par câble pour les usagers.

Enfin, aux yeux d'un répondant, le transport par câble **ne permettra pas de répondre aux enjeux climatiques actuels sur la Métropole**.

Ce projet est davantage vu par un petit nombre de répondants comme une vitrine pour la Métropole, en termes d'innovation et de technique.

Thématique 2

Le tracé du transport par câble et l'implantation des stations

Quelques répondants ont évoqué le **non-sens du tracé du transport par câble**, car ils considèrent que l'axe Fontaine-St-Martin-Le-Vinoux ne correspond pas à la logique et aux besoins de déplacement

des automobilistes venant du Nord-Ouest de l'agglomération (dans un flux Nord/Sud). C'est un trajet peu emprunté par les Métropolitains. De facto, selon l'un d'entre eux, ce projet n'apporterait **aucune amélioration de mobilité** pour les habitants de Sassenage et environs.

Un participant juge pertinente l'implantation de la station Transport par câble.

o **Une remise en question de la station Argentière**

Plusieurs répondants ont interrogé la pertinence de la localisation de la station de transport par câble Argentière, le secteur étant davantage envisagé comme un lieu de transit exceptionnel par les répondants.

Outre le fait qu'elle soit construite sur un terrain inondable, ils anticipent une **faible fréquentation future**, car la station serait éloignée des habitations et entreprises. Elle apparaît également peu pertinente **au regard du futur réseau de bus en développement**.

Plusieurs répondants s'opposent fermement à l'aménagement d'une station de transport par câble à Sassenage. Les Sassenageois estiment être les victimes du projet (et d'autres projets de la Métropole : le Tramway, gare du Métrocâble), qu'ils n'ont pas appelé de leurs vœux. Ils craignent de souffrir des nuisances sonores, de la pollution, et que le transport par câble génère des embouteillages. Ces nuisances altéreraient leur cadre de vie, et la valeur de leurs maisons.

o **Plusieurs propositions de modifications de tracé**

A leurs yeux, cet aménagement aurait plus de sens s'il était réalisé au **Nord de Sassenage**, à proximité du **pôle multimodal**, autour de la ZAC des Engenières. Il aurait permis :

- o De profiter des équipements existants : le parc-relais des Engenières, les lignes de bus P20 et P54, et de la piste cyclable de la digue du Drac
- o D'attirer la circulation automobile en provenance du Nord-Ouest de l'Agglomération, dont le Plateau du Vercors
- o De requalifier l'Avenue de Valence et de Romans
- o D'aménager une voie de bus en site propre pour relier le terminus du Tramway A de La Poya sur Fontaine

Un autre répondant aurait été favorable à un projet qui rejoigne **Sassenage vers l'Ovalie**, inaccessible en transports en commun depuis Europole.

Un autre répondant approuverait ce projet s'il permettait in fine **une liaison douce Vercors-Chartreuse**, qui soit respectueuse de l'environnement, de sa faune et sa flore, et des humains. Cela ne fut pas le cas lors de la réalisation du tramway E à St-Martin-Le-Vinoux, St Egrève, et dans la zone Ouest de la Métropole.

Ils estiment qu'il aurait été plus judicieux de conserver un **tracé direct entre Fontaine La Poya et la Presqu'île**. En effet, selon certains répondants : « Fontaine souhaitait son transport par câble », et dévier le tracé vers Fontaine n'aurait pas causé de

surcoût. De plus, ce tracé aurait uniquement survolé des zones industrielles.

○ **Un autre projet**

Enfin, un autre répondant a proposé **un projet alternatif** (questionnaire St-Martin-Le-Vinoux).

Il propose **un franchissement de la Bastille jusqu'aux Sablons, voire l'île Verte et le Campus**, qui permettrait de répondre à plusieurs enjeux :

- La desserte de pôles générateurs de déplacements
- L'optimisation de l'offre de logements étudiants à Sassenage, Saint-Martin-Le-Vinoux et St Egrève
- Le franchissement/contournement de Grenoble, de la Bastille et de l'Isère

Thématique 3

Les risques d'un transport par câble

Des questions relatives à la **sécurité et l'évacuation en cas de panne, et aux nuisances sonores** aux abords des stations ont été soulevées.

Les habitants de Sassenage déplorent la **pollution visuelle** d'un transport par câble. Par ailleurs, le passage du câble à Argentières générerait des **expropriations et d'importantes nuisances sonores et visuelles** pour le lotissement situé en contrebas.

L'un d'eux regrette également la **pollution lumineuse** qu'il engendrera (la nuit), ce qui entraînera des conséquences sur le vol des oiseaux. Néanmoins, cela poserait des problèmes de sécurité si la station n'était pas éclairée.

Quelques répondants regrettent la réalisation de ce projet, qui aura pour conséquence **l'urbanisation des terres agricoles et des « poumons verts »** (notamment à Sassenage), leur **bétonisation et ainsi leur dénaturation**. Or, l'enjeu réside aujourd'hui davantage dans la dédensification du tissu urbain, au profit des zones rurales et périurbaines. Un répondant ajoute que l'évaluation environnementale du projet est très peu documentée, au-delà de la requalification de ses parcelles et leur artificialisation. Ils craignent un **risque pour la biodiversité et les espèces protégées qui peuplent ces espaces**.

Un autre répondant craint le **risque de gentrification** et d'amplification des écarts de niveau de vie dans la Métropole. L'accent est à placer sur les projets immobiliers et de logement qui doivent avoir en ligne de mire **l'importance de la mixité sociale**.

Thème 4

La concertation

Plusieurs remarques sur la concertation ont été formulées par les répondants.

Un répondant estime que les **réunions organisées depuis le Printemps** ne permettent pas une

appréciation large, objective et compréhensible de certains aspects et impacts du projet. Il déplore **le manque de débat sur son opportunité** et ses alternatives, malgré des changements notoires survenus dans son périmètre depuis 2015. Selon lui, toute la concertation a été orientée autour du postulat que le tracé de transport par câble était la seule solution aux options de mobilité dans le secteur, et la question des améliorations attendues par ce projet reste en suspens.

Il regrette également l'absence de réflexion ou de propositions pour la prise en compte d'usages plus larges en termes de logistique urbaine durable. De manière générale, quelques répondants estiment notamment que **la question des parcs-relais** est souvent rapidement éludée lors des ateliers-visites, et de la concertation.

Deux d'entre eux regrettent le nombre de places limité pour assister aux **ateliers-visites**, qui ne leur a pas permis de participer à l'atelier Argentières. Un répondant regrette **la forme de l'atelier-visite**, dont l'objectif était de discuter de l'intermodalité et de l'aménagement des espaces publics autour de la station. Il aurait aimé pouvoir s'exprimer sur la vision globale du projet.

Les supports (maquettes, visuels, cabines) mis à disposition pendant ces ateliers ont cependant été appréciés par un répondant.

Ce même répondant regrette que les **registres papier** n'aient pas été plus facilement accessibles en mairie, entravant la démarche de concertation.

Enfin, il aimerait que plus de moyens soient mis en œuvre pour élargir et diversifier la participation lors des prochaines phases de concertation, dont **l'enquête publique**.

Concernant **la plateforme participative**, plusieurs répondants déplorent l'impossibilité **d'échanger avec les autres contributeurs, et de réagir aux commentaires soumis**. Un autre répondant regrette les **questions trop fermées**, la concertation étant alors trop contrainte.

Un répondant regrette quant à lui que le tracé et la pertinence du transport par câble ne soient pas interrogés sur la plateforme participative.

○ **Autre :**

Un répondant remarque que **Réseaux de Transport d'Électricité (RTE) a négligé de signaler les 600 mètres de ligne électrique qui seront enfouis sur la rive gauche du Drac**, et les 800 mètres de lignes électriques qui seront réhaussés de 8 mètres sur la rive droite. Ces travaux s'élèveraient selon lui à 600 000€ HT. Ainsi, il s'inquiète et se demande qui de RTE, ou des habitants de la Métropole, paiera ces travaux.

D'autre part, le **passage du câble à Argentières** génèrera d'importantes **nuisances sonores et visuelles**, pour le lotissement situé en contrebas, et des expropriations. Les Sassenageois estiment être les victimes du projet (et d'autres projets de la Métropole : le Tramway, gare du Métrocâble), qu'ils n'ont pas appelé de leurs vœux. Ils craignent de souffrir des nuisances sonores, de la pollution, et que le transport par câble génère des embouteillages. Ces nuisances altèreraient leur cadre de vie, et la valeur de leurs maisons.



Annexe 8
Contributions
reçues
par courrier

Édouard SCHOENE
Maryvonne Mathéoud
35 rue du St Eynard
38600 Fontaine

edouard@schoene.fr
06 07 33 58 55

Fontaine le 11/11/2021

METRO	REPONSE	DÉLAI
	<i>✓</i>	<i>06/11/21</i>
16.11.21 08183		
ORIGINAL	COPIES	
<i>SROP</i>	<i>CAB. DCS</i>	

FIAP foncier

Monsieur le Président de la METRO
LE FORUM
3 rue Malakoff
38031 Grenoble Cedex

Copies :

Madame la présidente de l'Association syndicale libre du lotissement des Charmettes
Monsieur le maire de Fontaine

Monsieur le Président

Un projet de téléphérique urbain est annoncé pour mise en service en 2024.

Nous nous réjouissons de ce projet dont nous partageons les objectifs.

Nous habitons Fontaine, dans un secteur très proche d'une gare de ce téléphérique (l'Argentière, gare G3).

L'association de riverains dont nous sommes membres a voté une résolution sur ce projet qui a été adressé à la METRO.

Lors de la réunion de concertation du 6 octobre, salle Edmond Vigne, il nous a été dit que les services de la METRO nous contacteraient « dans les prochains jours ».

Nous nous inquiétons de n'avoir pas été contactés au préalable, ni par les services urbanismes de la ville, ni par la METRO, alors qu'une rumeur circule selon laquelle la maison voisine et/ou la nôtre pourraient être détruites pour accueillir des pylônes.

Aujourd'hui, notre voisine nous annonce qu'après avoir signé un compromis de vente de sa maison (33 rue du st Eynard), elle vient de recevoir un avis annonçant une possible préemption de la vente par la METRO.

Nous vous demandons, Monsieur le président d'avoir un **rendez vous urgent** auprès des services compétents, pour être informés précisément de l'impact du projet, au stade où nous en sommes, sur notre habitation et le quartier.

Veuillez agréer Monsieur le Président, nos salutations respectueuses.

SMMAG	REPONCE	DELAI
		08/12
18.11.21 00675		
ORIGINAL	COPIES	
SPOP	CABINAGE DGS	

Chantal VAURS

Elue représentante du Conseil APF de département (APF-France Handicap)

Claire COTTE

Directrice territoriale des Actions Associatives APF Isère

Philippe MARIAGE

représentant de l'AFM-Téléthon à la Commission municipale d'accessibilité de Grenoble

M.Philippe CHERVY

Directeur de la SEMITAG
15 Av. Salvador ALLENDE
38130 Échirolles
&

M. Sylvain LAVAL

Président du SMMAG
Immeuble Le Forum
3, rue MALAKOFF
38000 Grenoble

copie à Mme LEMARIEY, Conseillère métropolitaine déléguée au handicap Grenoble Alpes Métropole

Grenoble, le 16 novembre 2021

Objet : accessibilité des cabines du projet de transport par câble

Madame, Messieurs,

En tant que représentants associatifs, nous avons été consultés à plusieurs reprises relativement à l'accessibilité des divers aspects du projet évoqué en objet, gares et cabines, au fur et à mesure de la maturation du projet ; ce dont nous vous remercions.

Il ne nous appartient pas de juger de l'opportunité de ce projet, ou de son tracé, nous nous en tiendrons à quelques réflexions sur l'accessibilité physique, stricto sensu, en relation avec la situation des personnes à mobilité réduite, sans préjuger des appréciations portées par des personnes touchées par d'autres handicaps, notamment sensoriels ou intellectuels.

Nous avons été conviés à deux réunions de présentation du projet (11 juin 2019 & 23 juin 2021), puis avons été invités à une visite des installations de remontée mécanique de la station de l'Alpe d'Huez (03 septembre dernier) et, enfin, nous avons pu visiter un prototype de cabine exposé à la salle Edmond Vigne, à Fontaine, le 06 octobre dernier.

1°/ Cabines :

Lors de la réunion du 23 juin, un document de présentation nous avait été distribué, évoquant deux projets de cabines¹, lesquelles différaient par la disposition latérale des 6 sièges ; soit 3/3 en décalé, soit 5/1, sans qu'il soit précisé, dans ce document, si les sièges étaient fixes ou rabattables (type strapontins).

Les deux configurations nous avaient semblé très problématiques pour les personnes en fauteuil, si une « cohabitation » devait s'établir entre voyageurs piétons et PMR ; la seule disposition qui nous était alors apparue acceptable, était celle de trois sièges en fond de cabine, face à la porte.

En toute hypothèse, la présence d'un fauteuil, tant manuel qu'électrique, « stérilise » l'usage des places assises disposées latéralement, compte-tenu de l'encombrement de ces véhicules, empêchant les voyageurs-piétons de poser leurs pieds au sol.

Dès l'abord, ce constat milite pour l'hypothèse d'une non-cohabitation simultanée entre fauteuils et piétons.

Outre les problèmes d'encombrement, se pose celui de la montée, bien centrée, et celui du possible retournement du fauteuil dans la cabine pour préparer la descente.

Nous avons donc été conviés à participer à un test « grandeur nature » dans une installation présentée comme approximativement comparable à celle qui est projetée, en l'occurrence, le système de remontée mécanique de l'Alpe d'Huez.

Nous avons été heureusement surpris de pouvoir monter en marche avant **et** de pouvoir effectuer un retournement intérieur **après avoir relevé les sièges amovibles**, ce qui a permis des descentes en marche avant, éliminant ainsi le danger constitué par une sortie en marche arrière, accidentogène.

Nous avons été confortés dans notre perception positive par l'annonce que les futures cabines seraient un peu plus larges que celles testées à l'Alpe d'Huez, et nous attendions avec impatience le test du prototype prévu à Fontaine pour le valider.

Nous ne vous cacherons pas que nous avons été très déçus : la présence imprévue de sièges inamovibles rendait impossible la rotation interne des fauteuils, malgré une plus

¹ pp 39 & 40 du document.

grande largeur de cabine.

Le choix de tels sièges nous a alors été présenté comme le moyen le plus approprié de limiter le nombre de passagers à douze par cabine, pour des raisons de sécurité.

Nous avons le regret de constater, quant à nous, que ce dispositif limite notre usage sécurisé de ces cabines.

La possibilité d'effectuer un retournement dans la cabine, afin de descendre de celle-ci en marche avant, cela tant pour notre sécurité que pour celle des piétons présents sur le quai, nous apparaît comme absolument nécessaire !

Afin d'atteindre ce but, sans négliger votre préoccupation de sécurité liée à une éventuelle surcharge des cabines, nous vous demandons d'étudier la mise au point d'un système de détection pondérale analogue à ce qui existe dans les ascenseurs, déclenchant un signal sonore et inhibant le démarrage.

L'éventuel surcoût d'un tel dispositif pourrait être partiellement financé par une fraction des 5,1 millions d'euros que l'État vient d'offrir au SMMAG² en plus du budget prévisionnel initial.

D'autre part l'entreprise POMA, conceptrice d'une telle innovation, ne manquerait pas d'en tirer un surcroît de réputation qui ne resterait pas sans conséquences positives sur son carnet de commandes.

Dernier point concernant les cabines : il est question, dans votre document de présentation, d'un système d'interphonie bidirectionnelle muni d'un bouton d'appel (page 41) ; pouvez-vous nous préciser où et à quelle hauteur celui-ci sera disposé ?

II °/ La durée des arrêts :

Pages 37 & 38 du document cité, il est précisé qu'un « arrêt complet de 12 secondes permettra la montée d'un UFR et de son accompagnateur » « (sauf à l'Argentière) sur une zone marquée ».

Cette durée nous paraît trop courte, surtout s'il faut « négocier sa place » avec des piétons se précipitant devant ou derrière l'utilisateur du fauteuil, tant manuel qu'électrique.

Cette brièveté nous paraît dangereuse, au moins dans les premiers temps.

D'autre part, nous aimerions avoir un éclaircissement sur ce que signifie exactement la

² Dauphiné libéré, 08 octobre 2021.

restriction apportée au fonctionnement de la station de l'Argentière.

III°/ Le rôle du personnel de quai :

Cela nous amène à prendre en considération la promesse de la présence d'un agent sur le quai, sur le rôle duquel nous nous interrogeons : sachant qu'il devra veiller au trafic sur les deux côtés du quai central, sera-t-il à même de départager les voyageurs évoluant dans les deux directions ?

Sera-t-il habilité à la distribution des priorités, et à la restriction de montée de piétons non accompagnateurs **lors de la montée en cabine d'un voyageur en fauteuil**, compte-tenu de la **difficulté** de coexistence piétons-fauteuils pour les raisons évoquées ci-dessus ?

IV°/ Gares :

Pour finir, nous réitérons notre réticence quant à la présence de bancs disposés longitudinalement en position centrale des quais ; en cas de recul d'un fauteuil engendrant un mouvement de foule, cette disposition est accidentogène : **si cet aménagement mobilier est maintenu**, il faudrait impérativement retenir une disposition perpendiculaire à l'axe des quais **pour en diminuer le risque**.

— 000 O 000 ---

Pour récapituler, nous attendons de vous que soient pris en comptes les points suivants :

- Nous demandons impérativement que les cabines soient munies de **sièges relevables** (type « strapontin », indispensables à la manœuvre de retournement interne nécessaire à la descente en marche avant,
- Nous vous demandons, au moins pendant les premiers mois de rodage de l'installation, que **la durée de l'arrêt soit légèrement allongée** ou, qu'à tout le moins, l'agent sur le quai puisse prendre une telle initiative de ralentissement en présence, sur le quai, d'un voyageur en fauteuil,
- Nous vous demandons de préciser le **rôle et les prérogatives du personnel de quai**, et de nous assurer qu'il sera bien habilité à imposer aux « voyageurs piétons » la possibilité aux seuls voyageurs en fauteuil et à leurs éventuels accompagnateurs, de

monter seuls en cabine, afin de s'affranchir de l'obligation de manœuvres dangereuses en cas de descentes intermédiaires de « voyageurs piétons ».

- Nous vous demandons de renoncer à la disposition **des bancs de quai** initialement prévue.

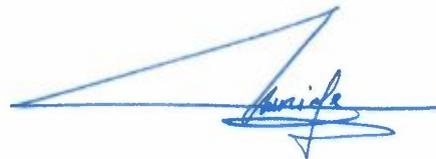
- Et, enfin, nous vous demandons de nous apporter toutes précisions utiles concernant la **particularité qui touchera la station l'Argentière** et l'emplacement et la fonctionnalité du bouton d'appel.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, avec l'espoir que les réticences que nous exprimons permettront d'améliorer votre projet, soyez assurés, Madame, Messieurs, de l'expression de notre considération.



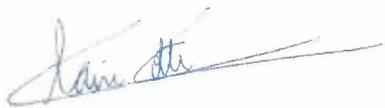
Chantal VAURS

Elue représentante du Conseil APF de département (APF-France Handicap)



Philippe MARIAGE

Représentant de l'AFM-Téléthon à la Commission municipale d'accessibilité de Grenoble



Claire COTTE

Directrice territoriale des Actions Associatives APF Isère

SMMAG	REPONSE	DELAI
18.11.21 00673		
ORIGINAL	COPIES	
SPP	CARTE	

h *925*

Monsieur Sylvain LAVAL
Président
SMMAG
3 rue Malakoff
CS 50053
38031 GRENOBLE cedex 01

17.11.2021 011698

Grenoble, le

17 NOV. 2021

Suivi par : Marie-Pascale MAURY - marie-pascale.maury@grenoblealpesmetropole.fr
Pôle aménagement du territoire
Direction de l'urbanisme et de l'aménagement – service urbanisme
Nos références : 140310LT2021-063

Objet : Concertation sur le projet de transport par câble entre Sassenage et Saint-Martin-le-Vinoux - Avis de la Métropole sur la mise en compatibilité du PLUi

Monsieur le Président,



Le dossier de concertation du projet câble décrit les modifications qui devront être apportées au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) pour rendre le projet de câble compatible avec le document d'urbanisme.

Ce dossier appelle quelques remarques de ma part :

- Il est indiqué dans le paragraphe « Le projet de transport par câble dans le PLUi » que le projet est cohérent avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui expose le projet d'urbanisme des communes. Il conviendrait de remplacer communes par « de la Métropole et des communes ».
- Les modifications du règlement écrit :

Certaines modifications apportées au dossier de mise en compatibilité se superposent avec celles de la modification n°1 du PLUi en cours. Afin d'assurer une indépendance parfaite entre les deux procédures, il conviendrait de supprimer du dossier de mise en compatibilité les modifications qui sont déjà prévues par la modification n°1 du PLUi à savoir :

- La modification de l'article 2.2 (Usages et affectations des sols soumis à des conditions particulières) dans les zones AU et UD3. La mise en compatibilité prévoit d'autoriser les affouillements et exhaussements nécessaires aux installations.

Dans la modification n°1 du PLUi, l'article 2.2 de toutes les zones est modifié comme suit (les mots soulignés sont ajoutés, ceux barrés sont supprimés).

Les affouillements et exhaussements du sol sont autorisés sous réserve de satisfaire au moins une des conditions suivantes :

- être nécessaires à l'édification des constructions, aux usages, affectations des sols, activités et installations autorisés dans la zone.

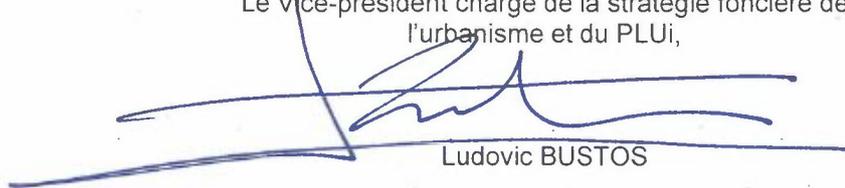
Cette modification de l'article 2.2 permet de rendre le projet de câble compatible avec le PLUi.

Les services de la Métropole restent à votre entière disposition en tant que de besoin.

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



Le Vice-président chargé de la stratégie foncière de
l'urbanisme et du PLUi,



Ludovic BUSTOS



Annexe 9
Contributions
du registre de
Sassenage

Sassenage

CONTRIBUTION CONCERTATION METROCABLE

Madame, Monsieur,

Nous sommes surpris par cette concertation qui porte sur un tracé dont la concertation date de 2015 qui n'est plus d'actualité aujourd'hui compte tenu des différents événements intervenus et des évolutions législatives et sociétales de ces dernières années.

La concertation en cours concerne les aménagements des cabines, les espaces publics de la station de l'Argentière, les espaces publics de la station Oxford, les espaces publics de la station de St Martin le Vinoux, la mise en compatibilité du PLUI. **Cette concertation s'est déroulée sous forme de « saucissonnage », et sélective ou les riverains ne peuvent pas se prononcer sur le projet global.**

De plus, en 2015 la concertation du **seul** tracé prévoyait 3 variantes, la variante 1 et 2 avec le choix 4 ou 5 stations ouvertes au publics et la variante 3 transport par bus.

En 2021, **5 ou 6 ans après**, nous devons nous prononcer sur une soi-disant concertation qui ne parle **que** de la mise en compatibilité du PLUI, de la configuration intérieure des cabines et de l'aménagement des espaces publics et de l'intermodalité autour des stations. **A aucun moment, nous voyons apparaître les stations de la presqu'île Ouest et celle de la Saulée, elles sont exclues de la concertation, les pylônes n'apparaissent pas aucune ligne sur les servitudes et les futures expropriations....**

Les questions posées par internet pour chaque thème sont des questions orientées et influencées puisqu'elles concernent uniquement les usagers du secteur et de la station concernés, à aucun moment nous avons des questions sur les destinations quotidiennes des usagers. Des questions également ciblées sur la couleur des sièges, le revêtement intérieur et le film anti vertige sur les vitres...

Enfin les registres déposés en Mairie contiennent 13 pages, ce qui est très peu pour un projet d'une telle ampleur, tout laisse à penser que le Smmag ne souhaite pas que les citoyens puissent s'exprimer.

En ce qui concerne la mise en compatibilité du PLUI, nous constatons une omission volontaire de parler du PAC PPRI (plan de prévention des risques inondation). En effet, les Zones ou serait implantées les stations de l'Argentière et celle de la Saulée sont en zone inondable. La zone de la Saulée, ou serait implantée la fameuse station de la saulée qui se trouverait à 100 m d'un lotissement, est en aléas fort et très fort donc inconstructible, pourtant il s'agit d'un bâtiment de 48 m de long, 15m de haut !!

La commune de Sassenage refuse catégoriquement une édification d'un bâtiment quel qu'il soit, refuse une modification de zone qu'elle soit stratégique, zone d'exception ou zone dérogatoire. De plus des réseaux de pipeline transportant des matières dangereuses se situe à 30 m environ de cette station..

Pour information, la commission d'enquête du PLUI a demandé que le projet « Porte du Vercors » soit annulé sur le territoire de Sassenage, ce qui a été fait puisque l'OAP (orientation d'aménagement programmé) a été retiré. **A ce jour, le Projet des Portes du Vercors représente uniquement 550 logements sur Fontaine sur les 2600 logements prévus sur les 2 communes.**

La présentation des documents relatifs à cette concertation est trompeuse puisqu'elle ne mentionne à aucun moment la réduction importante du nombre de logements du projet « porte du Vercors » due à l'inconstructibilité sur le territoire de Sassenage.

Cette zone est classée en zone inondable (Aléas fort et très fort), aucune construction n'est autorisée. La ville de Sassenage, pour des questions de sécurité ne pourra accepter que l'on puisse adapter un PPRI aux différents projets pour des raisons de sécurité., Le Smmag doit trouver un autre tracé pour ne pas aggraver la vulnérabilité des personnes et des biens sur le territoire de Sassenage.

En ce qui concerne la DUP, nous pouvons nous interroger, Est-ce que nous pouvons parler D'UTILITE PUBLIQUE en ce qui concerne ce projet ?..

Le Projet Metro câble et notamment ce tracé n'est plus justifié, il ne résout en rien les problèmes de circulation dans Sassenage mais au contraire les aggraverait, ce tracé devient une desserte locale alors que le flux de véhicules transite par Sassenage à raison de 18000 véhicules/jour sur les avenues de Romans et de Valence.

1/2

Ce tracé augmenterait inévitablement ce flux de véhicules sur sassenage et également la pollution. Les Sassenageois sont favorables uniquement **si la destination du tracé soit au Nord de sassenage** comme demandé dès 2017 par la ville de Sassenage.

Nous sommes très surpris de ne pas voir le tracé de 2015 refaire son apparition dans cette concertation ou des sujets majeurs sont à mettre en exergue (Environnement, faune, bruit, augmentation de la circulation, de la pollution dans sassenage, transition écologique, Visuel, les résidence se situe à moins de 100m du tracé actuel ...), en effet depuis 2015, tous ces thèmes ont évolué, de même que la sensibilité des élus sur toutes ces questions, ainsi que leurs projets.

L'argument de desserte du Vercors apparaissant dans les document de concertation, n'est pas recevable, en effet, en 2012/2013, une proposition de la Métropole pour la réalisation d'un projet de téléporté entre l'agglomération Grenobloise et le Vercors de la métropole **a été rejetée sèchement** (voir lettre du 19 avril 2013 de la commune de St Nizier).

Aucune insertion paysagère du projet sur sassenage

Ce projet n'est pas justifié également économiquement, aucune étude fait apparaitre le nombre de personnes intéressées et transportées chaque jour de Fontaine à la presqu'île ou de St Martin le Vinoux à la Presqu'île. Il est seulement noté la capacité de transport par heure.

La durée de transport par câble est évaluée environ à 15 mn, alors que le trajet en voiture facile à mesurer est de 8 à 10 mn, donc aucun gain de temps. Des simulations existent sur le sujet à partir de chaque station.

Enfin, La commune de Sassenage récupère tous les impacts négatifs de ce projet en terme environnemental, sonore, visuel, augmentation du trafic et la pollution sur les axes principaux de sassenage, servitude importante dans les parcelles agricoles ou la ville est sur le point de lancer son projet agricole....

En ce qui concerne l'aspect financier, nous nous interrogeons du faible cout du projet. En effet, le cout prévisionnel estimé dans la délibération du 14 décembre 2017 prévoit un montant de 54.2 ME + 3 ME soit 15, 40 le km pour l'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de la Poya en investissement, Hors le cout de ce projet s'élève aujourd'hui aux environ de 65 ME, soit 17 ME le Km, comment s'explique cette différence ?

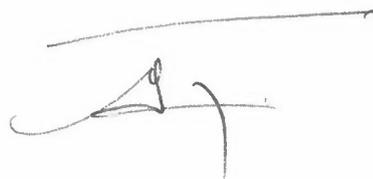
Les coûts des autres projets nationaux tel que Toulouse et Lyon sont largement au dessus, Toulouse 27,33 ME le km et le projet Lyon 28 ME le Km.

Comment peut t'on arriver à 10 ME d'écart par km ?

En réalité, il s'agit d'un projet dont le tracé a été coconstruit entre les communes de Fontaine et St Martin le Vinoux en 2013 avec la naissance du projet Porte du Vercors et suite à l'abandon du projet Metro câble (Fontaine la Poya /-Vercors/.

Sassenage le 25 Novembre 2021

J. Pieu Jevailier



A Sassenage le 18 Novembre 2021, une parodie de concertation concernant le Métro câble s'est déroulée sur réservation et places limitées. 2 25 contubercans.

A Sassenage, 2 gares, des pylônes, une zone d'interdiction de construire, et aucune concertation publique de grande ampleur sur la commune pour un projet de cette importance.

Désolant, un déni de démocratie soumis à un lobbying politique et aucune écoute citoyenne depuis 2015 date d'une appréciation globalement favorable du dossier qui fournit un laissé passé...

La prise de position « circuler il n'y a rien à voir » de Monsieur Sylvain Laval dans le DL du 1^{er} Novembre 2021, et ceci pendant la concertation citoyenne montre à quel point le débat populaire est inexistant sur ce dossier depuis 2015. Egalement choquant l'information donnée au public par M. Tovis, membre de la Smmag et adjoint au maire de Fontaine, à l'allusion d'une contrepartie à Sassenage pour la voie de contournement qui a été contredite aussitôt par un élu de la Mairie de Sassenage lors de la concertation à Fontaine du 06 Octobre 2021.

Quel mépris pour nous simple citoyen et pour nos institutions, qui n'ont pas encore validé la demande de modification du PLUI, exigence pour que le Métro câble se réalise dans l'état.

Une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) non justifiée car cette demande ne respecte pas les trois critères nécessaires pour l'obtenir.

Un projet de gare fermée de 48,42m*10,4m et 15,38m de hauteur sur un sol artificialisé et ceci à 100 mètres de bâtis existants où une simple murette de séparation est soumise à des restrictions draconiennes!

Où est l'étude de compatibilités du projet concernant cette demande « séance du SMTC du 14/12/2017 » ?

Que devient la voie Métropolitaine et ses 40 mètres de servitude sur Sassenage sur des terrains agricoles ?

Cette concertation se limite à la validation du projet dans un monologue, les citoyens sont-ils aussi ignorants que cela à vos yeux pour refuser un débat dans sa globalité ?

Non au saucissonnage de la concertation, non au déplacement du terminus de la Poya qui rallonge encore l'accès à la mobilité des Sassenageois et des étudiants...

Sachant que la mémoire informatique ne s'efface pas les protagonistes de cette demande de modification endosseront les responsabilités, et ses conséquences en cas d'une rupture de digue ou d'inondation.

Espérons toutefois que **notre administration** fera le distinguo entre la réelle nécessité d'un Métro câble dans cette espace naturel, projet contesté par des associations reconnues, et écouter les élus de Sassenage qui avec leur population se sont prononcés clairement contre ce tracé utilisant des espaces agricoles, et sachant que d'autres options existes mais non étudiées, celles-ci amélioreront la sécurité des Sassenageois et les performances de ce projet.

Doit-on négliger la sécurité et autres uniquement pour un risque de remise en cause d'un avant projet mal étudié et en plus créer une zone UZ1 ?

Espérons également que le commissaire enquêteur en 2022 se fera enfin porte voix des citoyens et supprimera toutes les discriminations partisans dans sa prise de position, car chaque catastrophe a été validée un jour par des experts.

2021-11-18-D

de 18/11/2021 J. Lavel

le 26/11/2021,

Mémoire

①

Pourriez-vous ces réflexions et merci par avance pour votre retour :

1) -64 ME par une voie rapide qui n'est qu'une empruntée (Fontaine - St Martin le Vesou) : c'est vraiment interrogatoire.

2) L'axe de circulation routier suburbain se déroule plutôt en parallèle de l'Autosole Voreppe - Grenoble et par conséquent bouche l'avenue principale de Sassenage qui est véritablement encombrée à n'importe quelle heure de la journée et quelle pollution. Les déplacements professionnels se font donc en parallèle et non en transversal. et quelle circulation.

3) S'il s'agit seulement de desservir la Presqu'île, le jeu n'est tout pas le coût exorbitant. Il faut désengorger et pas engorger encore en intégrant des

transversales, par des déplacements qui n'existent pas dans ce sens.

41) La station technique du côté prévue sur la Saubée avec un poids et un volume certains est-elle bien étudiée? car les résidences alentours se trouvent en zone inondables et les habitants n'ont pas le droit de construire même une véranda, alors 1 station; c'est improbable.

42) Le Métrocâble ne sera pas silencieux et pas sans conséquence sur l'environnement et les habitants; pollution sonore et technique

43) Une concertation portant sur un choix intérieur des cabines est inadmissible. la concertation doit porter sur les déplacements pas sur projet déjà engagé sans l'avis des usagers.

Autre point: le tram pourrait être prolongé jusqu'à l'axe liquette (liquette) - Evroux - la Saubée.

Concertation du transport par câble - opabilités Nord-Ouest -
du 1er octobre au 1er décembre 2021

Sassenage le 30/11/2021

Bonjour,

Un objectif de PDU fait l'objet de réflexions visionnaires pour permettre à nos générations futures de bénéficier d'une qualité de vie suffisante et nécessaire dans un cadre de vie reconnu biodiversité durable. N'entend-t-on pas parler capitale européenne verte ?

Aussi, ce projet doit faire l'objet d'observations, d'avis mûrement réfléchis et ne doit pas être mis sous pression de réalisation sous le clic d'une souris ou sur le hobby de personnes qui ne voient qu'une image très esthétique de la "chose", voir la culture du beau et de la belle technologie à la mode.

Le processus encadre la vision "globale" 2024-2030 comme si il est extrêmement urgent de concurrencer d'autres lieux avides d'afficher leur politique environnementale.

Ne dit-on pas que "l'expression: Paris ne suit pas fait en 1 jour" 171
alors reprenons cet adage cette belle vallée située
entre Sassenage et St Naudin le Vinoux.

Lors de la concertation publique à fontaine, j'avais précisé que plusieurs projets étaient liés mais à aucun moment la cohérence globale est démontrée à l'image que lorsqu'une personne s'habille le matin elle s'assure d'avoir ses 2 chaussures, ses vêtements et le reste. Ce projet ressemble à des éléments partiels et adviennent ce que pourra, chaque protagoniste ne voit malheureusement que son intérêt.

Une commune voit son intérêt à redorer son blason car d'une typologie trop sociale, l'autre n'arrive pas à se positionner car trop proche de sa grande sœur qui possède son aïeul téléphérique et notre commune Sassenage



2/4

qui défend bec et ongles une biodiversité durable
et sans véhicule pleureur, impuissant.

Alors réfléchissons, prenez le temps de penser,
de repenser la mobilité, les modalités
d'un déplacement cohérent avec l'évolution
des modes de vie des habitants concernés.

Tous les jours, plus de mille véhicules croisent
mon regard sur l'avenue de Valence à
Sassenage et pourtant personne ne s'arrête
pour me dire : pourquoi n'a-t-on un moyen
collectif en amont (gare de péage Voreppe)
et ainsi me permettre de mieux respirer
ce n'est pas le câble qui m'apportera
cet oxygène.

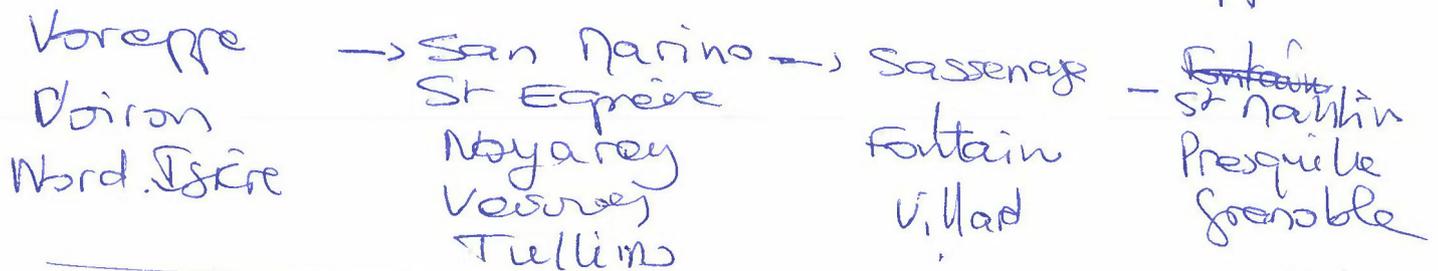
Madame, Monsieur, prenez le temps
de réflexion pour redessiner la vallée
de demain. Ne formez pas Grenoble en
le ceinturant de rocade, de câble et
autre utopie.



Vous avez des contraintes topographiques au
nombre de 5 (route, eau, chemin de fer,
industriel nucléaire et énergie forte 220 lignes EDF)
Devant cette multitude d'obstacles, la liaison
doit être rendue plus douce par une
voie tram sur voie simple et non
pas sur système bi-rail. Cette configuration
existe au Japon et fonctionne très bien

et ceci permettrait de suivre le tracé en parallèle de la rue de l'Argentière d'emprunter les ouvrages existants par passerelles de voies navigables et réseaux aîtes aî-dessus.

L'avantage retiré est de faire bénéficier d'une économie financière non négligeable et desservir non seulement quelques points de mobilités mais faire la liaison depuis la gare de péage de Voreppe



par un suivi le long de la rocade et ainsi desservir les "pites" ainsi limiter la pollution véhicules personnels

ce projet tram monorail pourrait également faire l'objet de réflexions par la voie Nord "Voiron", ainsi que le PDU vers le Grésivaudan en s'appliquant à desservir les pites

Sassenage - Fontaine - Seyssirel - Seyssins - Echiroles, Eybens - Gières - Neylan
 et ainsi jusqu'à Crolles.

Belle vision 2035-2040
 sans empiéter sur les services SNCF qui régissent l'interdépartemental et le national

Je ne m'étendrai pas sur la conception
du câble car il ne correspond à l'heure
actuelle à un partage approuvé

Si la technique est au rendez-vous, trop
d'aléas financiers, climatiques démontrent
la fragilité du projet (surtout par oubli
de câbles d'énergie) (masses physiques
~~dét~~ pouvant être considérées comme polluants
visuelles, sonore,).

J'aimerais obtenir le coût du dossier
comparatif par d'autres moyens de
modalités de transport (véhicules bus,
tram monorail,)

Dans l'attente de votre réponse
cordialement

Mme NICHELE DENIAUTE-LIGOT
Imp. Jean Baptiste Lully
38360 Sassenage

Bonjour,

En Activité Professionnelle dans la zone de l'Argentière à Sassenage, je m'interroge sur le bien fondé de cette future Installation.

Certes un transport par câble est une solution *a priori* moderne et futuriste pour l'avenir de notre monde, en envisageant des solutions économes, "plus éco-responsables" ... mais pour autant je pense que la vision de ce projet me paraît être plus une vitrine qu'une réelle efficacité dans le long terme.

Nous notons un développement économique plus au Nord du tracé envisagé, mais ces nouvelles zones d'activités seront de fait écartées de cette distribution. Vence Eco Park, Noirey par exemple voient de forts développements économiques, mais aucune solution de mobilité n'est envisagée pour faciliter les déplacements de personnels. Il aurait été judicieux, pour que ce projet soit réaliste qu'il puisse effectivement transporter du monde. Des Parking, Déjeuners, relais, vélos ... sont plutôt minimaliste et ne révèlent-ils pas un pessimisme évident quant à l'efficacité du projet ?

D'autres propositions judicieuses ont été proposées, mais aucune alternative n'est proposée dans cette concertation. Il y a certainement des points qui peuvent poser problèmes et ceux-ci ne semblent pas être présentés. Pourquoi ne présentez-vous pas l'ensemble des emplacements des pylônes ? Le PLUS valide il y a peu, doit donc et déjà être remis en cause ? Surprenant.

c'est peut être un joli projet, mais vous n'abordez pas les coûts de vérifications réglementaires, l'entretien ...

Ni des nuisances pour les riverains de proximité.
le bruit, les vibrations, les stabilités des manif du
fait de la nappe phréatique. . . .

Bref, un projet vitrine, qui pourrait se révéler
bien coûteux et peut-être pas si utile que cela.
Cette liaison Est-ouest est-elle actuellement si
entourée que la liaison Nord-Sud, sans parler
de l'encouragement de la vallée du Gersivaudan.
D'autres zones seraient à déneigir avant celle-ci.

A. Fauriol.

Bonjour

Mais nous avons reçu des informations suite à
à une assemblée des copropriétaires au sujet du câble
nous manifestant - le système qui doit être mis en place -
au niveau JB - pollution et surtout emplacement - par
des maisons et doit forcément être haut -
dans autres emplacements mais système - nous tentons
(la suite)

Ci-joint délibération
du CA du 8 juin
relatif au sujet
projet pétrocable

PROJET

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

RÉUNION DU 08 juin 2021

Le huit juin deux-mille vingt et un, le conseil municipal de la Ville de SASSENAGE s'est réuni en session ordinaire après convocation légale adressée le 2 juin 2021, sous la présidence de Monsieur Christian COIGNÉ, Maire.

Etaient présents : M. Christian COIGNÉ - M. Jérôme MERLE - Mme Christine DURAND - M. Jérôme BOETTI DI CASTANO - Mme Mylène GOURGAND - M. Michel VENDRA - Mme Brigitte GALLO - M. Jean-Pierre SERRAILLIER - Mme Marie-Frédérique DI RAFFAELE - M. Jérôme GIACHINO - Mme Assunta ROSIN- BEDIN - M. Jean-Pierre RAVETTO - Mme Sylvie GENIN-LOMIER - M. Daniel D'OLIVIER-QUINTAS - Mme Roxane GONSALEZ - Mme Hajera TURKI - M. M'Hamed BENHAROUGA - M. Thierry MASNADA - Mme Gaëlle NICOLAS - M. Hervé MADINIER - M. Benjamin TORELLI - Mme Francette GIERCZAK - M. Jean-Philippe VEAU - Mme Nathalie LEVRAT - Mme Amandine AIMONE CHENEVAY - M. Farid BENZAKOUR - Mme Marie-Laure MAYOUD - M. Rafael LABOISSIÈRE - M. Frank SCHNEIDER - Mme Géraldine PALCOUX - Mme Isabelle DEFAY - M. Vincent POHER

Absent(s) ayant donné pouvoir : M. Pierre-Manuel CHAUVET à Mme Marie-Laure MAYOUD

Absent(s) excusés :

Absent(s) :

Nombre de conseillers en exercice	:	33
Nombre de conseillers présents	:	32
Nombre de votants	:	33

Conformément à l'article L.2125-14 du Code Général des Collectivités Territoriales, Madame Marie-Frédérique DI RAFFAELE a été désignée comme secrétaire de séance.

**15 - DAE – URBANISME
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE SASSENAGE SUR LE PROJET MÉTROCABLE
PORTÉ PAR LE SMMAG**

Jean-Pierre SERRAILLIER,

VU le code général des collectivités locales, notamment son article L. 2121-29,

VU la délibération du Conseil municipal portant avis sur le projet de PDU en date du 14 juin 2018,

VU le document établi par le SMMAG et présenté 15 avril 2021 au Maire de Sassenage présentant le tracé du metrocable et des alternatives,

VU la convocation des élus de Sassenage à un comité de pilotage le 15 juin prochain,

VU la pertinence de saisir le conseil municipal pour formaliser un avis sur le document transmis par le SMMAG le 15 avril 2021 et en faire part au SMMAG et à Grenoble Alpes Métropole,

CONSIDERANT la concertation avec les élus de Fontaine, et les riverains,

CONSIDERANT que la Ville de Sassenage n'a jamais cessé depuis 2017 d'affirmer son opposition au tracé actuel traversant la plaine agricole,

CONSIDERANT que par deux courriers en date du 25 avril 2017 et du 20 septembre 2020, la Ville de Sassenage a exprimé de fortes réserves sur le projet metrocable qui n'apportait aucune réponse à l'enjeu lié à la réduction du nombre des véhicules entrant sur Sassenage, estimé à 18 000 véhicules/jour pour l'avenue de Valence. Au surplus, il ne prenait pas en compte les enjeux exprimés par la société Air liquide, et la zone Hypark plus généralement,

CONSIDERANT qu'à travers sa délibération portant avis sur le projet de PDU en date du 14 juin 2018, le Conseil Municipal de Sassenage avait demandé à ce que soit mise rapidement à l'étude la variante « branche Nord » du Métro câble en direction du secteur de Clémencière, aux abords d'Hypark,

CONSIDERANT que cette demande est restée lettre morte,

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré :

RAPPELLE que le tracé du metrocable tel que proposé par le SMMAG ne répond en rien aux enjeux réels de déplacement et de saturation (A 480, ex RD 1531) pour Sassenage, et que seule une liaison AIR LIQUIDE/pont des Martyrs serait pertinente afin de réduire le trafic automobile et délester les avenues de Valence et de Romans,

S'OPPOSE au tracé actuel et PROPOSE qu'a minima, dans la définition actuelle du projet, le tracé soit positionné exclusivement sur la Commune de Fontaine, et ne plus transiter par Sassenage,

AFFIRME après concertation avec les élus de Fontaine, de Sassenage et les riverains, qu'il est ressorti d'un commun accord la nécessité de déplacer la gare située à proximité de la Saulée et la gare de l'Argentière, et que des solutions alternatives existent concertées avec la Ville de Fontaine, et les entreprises impactées,

PRECISE que cette alternative passant sur la partie sud de la rue de l'Argentière permet de conserver l'angle du tracé sur la presqu'île. Elle contribue à réduire la durée du trajet par la réduction de la distance, et permettrait la réalisation d'une offre de stationnement consécutivement au déplacement des stations.

LE CONSEIL MUNICIPAL, après délibération,

* par VINGT CINQ voix POUR, M. Christian COIGNÉ - M. Jérôme MERLE - Mme Christine DURAND - M. Jérôme BOETTI DI CASTANO - Mme Mylène GOURGAND - M. Michel VENDRA - Mme Brigitte GALLO - M. Jean-Pierre SERRAILLIER - Mme Marie-Frédérique DI RAFFAELE - M. Jérôme GIACHINO - Mme Assunta ROSIN- BEDIN - M. Jean-Pierre RAVETTO - Mme Sylvie GENIN-LOMIER - M. Daniel D'OLIVIER-QUINTAS -

Envoyé en préfecture le 10/06/2021

Reçu en préfecture le 10/06/2021

Affiché le 10/06/2021

SLO

ID : 038-213804743-20210608-DEL15080621-DE

Mme Roxane GONSALEZ – Mme Hajera TURKI - M. M'Hamed BENHAROUGA – M. Thierry MASNADA - Mme Gaëlle NICOLAS - M. Hervé MADINIER - M. Benjamin TORELLI - Mme Francette GIERCZAK - M. Jean-Philippe VEAU - Mme Nathalie LEVRAT - Mme Amandine AIMONE CHENEVAY

*** HUIT ABSTENTION(S), M. Pierre-Manuel CHAUVET - M. Farid BENZAKOUR - Mme Marie-Laure MAYOUD - M. Rafael LABOISSIÈRE - M. Frank SCHNEIDER - Mme Géraldine PALCOUX - Mme Isabelle DEFAY - M. Vincent POHER**

DECIDE,

D'ADOPTER ces propositions.

Fait et délibéré à SASSENAGE, les jours, mois et an susdits, et ont signé les membres présents (suivent les signatures).

POUR COPIE CERTIFIEE CONFORME.
SASSENAGE, le 09 juin 2021

Le Maire

Christian COIGNÉ.



↑ 0 JUIN 2021

Affichage le :

Projet intéressant pour les Sassenageois habitant la partie
des grands champs - Nam aux automobilistes qui traversent notre territoire
sans respect des stops - Au nord point de la fontaine impossible
de traverser ^{le site} le qu'il faut à Sassenage c'est la prolongation
du Tram qui a été plébiscité précédemment lors d'une enquête
et surtout voie de carrouement - Habitants Sassenage
depuis 47 ans nous envisageons de quitter cette ville où il
faisait si bon vivre auparavant, trop de contraintes pour
se déplacer - le cable = gros investissement.

Depuis plus de 40 ans on nous parle de la voie de
carrouement !... et la pollution visuelle !... et le bruit !...
on en parle pas - Nous ne pensons pas que cela corresponde
aux attentes des Sassenageois -
Si cable il y a il faudrait qu'il parte des Engenières -

Veuillez trouver ma contribution
actualite@pre.fr
Alexi

Bonjour à tous,

Voici notre contribution à ce projet contesté par des Citoyens et des Associations reconnues et les réserves motivées par la Commissaire Enquêtrice Mme BARTHE (conclusion du 07/06/2020), mais nous ne sommes pas écoutés dans un déni de démocratie et une parodie de consultation citoyenne depuis 2015...

En se référant au texte du PLUI, nous le citons :

« UNE JUSTIFICATION DOIT ETRE APORTE POUR DEMONTRER QU'IL N'EXISTE PAS D'ALTERNATIVE CREDIBLE A L'IMPLANTATION DU PROJET DANS UNE ZONE MOINS EXPOSEE... »

Sachant qu'il existe **des propositions** de la Mairie de Sassenage, **des tracés validés sur Fontaine par la Métropole en 2015** lors d'une consultation dévoyées, pourquoi cette demande d'une UR1 ?

Qui prendra la responsabilité, Monsieur le Préfet, Monsieur le Directeur de la DTT, Monsieur le Maire de Sassenage, Messieurs les élus de la Métropole de créer une UR1 à moins de 100 mètre d'un lotissement et mettre en danger permanent les habitants de Sassenage ?

Espérons toutefois que cette catastrophe n'arrivera jamais mais n'oubliez pas, Messieurs, que la mémoire informatique ne s'efface jamais...

Oui pour un Métro Câble Français et pour une vitrine dans l'Isère.

Oui pour un Metro Câble utile et desservant une population déjà présente le long du tracé.

Non à un tracé dans un désert agricole !

Non pour un projet politique et non écologique.

Des projets de gares, des pylônes sur Sassenage, des destructions de maisons, donc un report du projet de ferme agricole, mais aucune réunion organisée par la Smmag en Mairie de Sassenage concernant ce projet pour les Sassenageois, pourquoi ?

Nous remarquons également que le dépôt de contribution ne permet pas les échanges, pourquoi ?

Merci

Donat Gerbe
Alexi

Bonjour,

Le projet n'apportera rien au niveau de la circulation chargée entre Noyarey et fontaine, car les parkings prévus ne seront pas utilisés, les personnes ne laisseront pas leurs véhicules pour prendre un transport en commun pour arriver au métro câble. De plus manœuvre qui ne rapporte aucun gain de temps.

Le tracé de ce projet est hallucinant, il apporte quoi ? à qui ? si ce n'est pour la vitrine ?

Il serait préférable le faire au nord de sassénage afin de désengorger la circulation, éviter la pollution, et faire réellement gagner du temps aux personnes qui l'utiliseront, et ainsi de mettre la rue de l'argentière en sécurité au vu du nombre de vélos et piétons qui l'empruntent chaque jour au péril de leurs vies, pistes cyclable, trottoirs des deux côtés etc.

Et enfin l'utilisation des terrains agricole pour un projet pareil, empêche l'utilisation de ceux-ci à bon escient, et les propriétaires des ces terrains n'ont même pas été contacter, et ont appris par les réunions publiques que leurs terrains allaient être pris. A quel prix ?? quand ?? et qu'advient-il de leurs maisons et terrains au vues des nuisances apporter par le métro câble ? Nuisances qui vont engendrées la décote des maisons et terrains, tout cela a cause d'un caprice de l'ancien maire de fontaine ainsi que du maire de Saint Martin le Vinoux, payé par des contribuables qui ne l'utiliseront pas pour la plupart.

Plus double plus.

Bonjour, Qu'apporte le Métrocable à Sassenage :

- des installations sur 1/4 du parcours
 - des Constructions (local technique et gare) en zone instables, des poutres et pipe line
 - du trafic sur l'axe nord-sud déjà bien encombré, des Camions en transit
 - un éloignement du terminus de tram qui concerne les fructiers et les scolaires (Lycée Professionnel)
 - du bruit, pollution sonore déjà bien sensible sur de Langenhügel. Arrivée de Romans et de Valence
 - pollution visuelle (Vue sur Belledonne)
 - les employeurs de Sassenage dont certains admettent que l'Air qui liquide n'ont aucune amélioration de leur dessert
 - une voie de contournement hypothétique : on en parle depuis de nombreuses années promesses d'élus (combien faudra-t-il de morts sur l'axe nord sud?)
 - des bus lents et inconfortables.
- Qu'apporte le Métrocable à Fontaine
- la suppression de la liaison par bus à la presque totalité : obligatoire d'aller

prendre le métrocable à la Poya ou à L'apéterie (en tram, en voiture ou
à pied ou est le gain de temps?

- aucune nuisance des installations pas de tunnel pas de parking ... un unique
positif

Pourquoi une enquête publique si

- pas de tracé précis des parcours, emplacement des pylônes, local technique
- pas de coût final précis par rapport au coût estimé lors du projet
- pas d'étude de marché sérieuse : coût d'exploitation, rentabilité, retour
sur investissement

Enfin ce projet apparaît mal ficelé, les études préalables bâclées
par exemple : franchissement des lignes électriques oubliés (elles sont pourtant bien
visibles), quid de la présence de pipe line, franchissement des installations
sensibles de la presqu'île

En conclusion ce projet (comme d'autres) ne sert que l'égo des élus
et ne servira que de vitrine aux ultras écologistes quendoblois qui se sont
expressés de voter le projet quelques jours avant la fin de leur mandat
ETIENNE DENISE a Yves.

Bonjour,

J'habite pas loin de la mairie et je travaille sur la presqu'île.

Le projet paraît séduisant sur le principe. Mais en pratique il ne me sera d'aucune utilité. Il me faudrait pour l'emprunte prendre le bus dans un premier temps pour rejoindre la station de la Poye ou de l'Argenteire. Puis finir à pied depuis Oxford jusqu'à mon travail. Soit 30-35 minutes dans le meilleur des cas. Absolument pas compétitif pour un trajet aussi court.

A l'exception des habitants proches de Fontaine il me semble que ce métrocable ne sera pas utile à la majorité des usagers.

Dans une commune pauvre en transport en commun, c'est dommage de faire un investissement qui passe à côté du besoin des usagers.

F. Schneider.

Bonjour,

Habitant à la sautée, le projet du métrocâble m'intéresse au plus au point et donc plusieurs questions sur divers sujets m'interrogent.

Circulation des Sossenge: 600 personnes par heure avec un parking relais au nord de sossenge de 40 places et une navette qui ferait le relais entre le parking et le métrocâble la Poga. Donc soit le parking est sous-utilisé pour l'affluence que l'on prévoit, soit on ne prévoit que 40 à 80 personnes / jour (parce que les personnes qui utiliseraient ce parking sont ceux qui vont travailler sur la presqu'île. Quelle bonne idée quand ils peuvent aller se garer sur le parking de Géant Casino (qui hélas en core que l'on utilise son parking comme parking relais) et prendre le tram à l'heure achillée. Les gens iront se garer à Géant pour prendre le métrocâble. Donc la circulation sur l'avenue de Romang n'en sera pas moins diminuée.

Bruit: A raison d'une cadence toutes les 30 secondes à l'arrêt, cela veut dire qu'une cabine passera dans la station de la sautée (technique pr le moment) toutes les 30 secondes de tôt le matin au soir. Le bruit s'éleverait à 100dB. Ce n'est pas le niveau de bruit mais plutôt le bruit permanent que ce mode de transport induirait.

Pour vivre heureux, vivons cachés: Quel du vis à vis? Pour le moment, les résidents de la sautée ne souffrent de vis à vis qu'au niveau des voisins directs. Mais avec le métrocâble, la vie sur une terrasse, jardin ou offre à quiconque prendrait le métrocâble. A l'heure où le télétravail se démocratise, les gens sont susceptibles de manger en terrasse les jours de fête mais il venait passer des "bedouins" les regarder manger ou se prélasser sur leurs terrasses. Le métrocâble influencera-t-il positivement ou la valeur immobilière des maisons de la sautée compte tenu du vis-à-vis et bruit permanent engendré par le métrocâble?

Sur tous ces points, il n'est pas possible de les faire remonter lors des concertations ou lors des as réunies, il s'agit plutôt de définir le contenu des cabines, position de l'écran dans la cabine. C'est certes un projet lovable mais autant le faire avec intelligence et écouter les gens qui ont acquis une maison/appartement (projet d'une vie) qui voient leur bonheur / projet mis à mal par un tracé qui ne convient qu'aux décisionnaires du projet du métrocâble. La commune de Sassegny a proposé un tracé alternatif qui pourrait, je pense, convenir à tout le monde sauf au projet des portes du boulevard. Car une fois le métrocâble en place, cela laissera la porte ouverte à la métro pour cet autre projet qui verra fleurir des immeubles de 9 étages aux abords de la saulée / zone inondable pour le moment.

F. Rosta.

Projet très coûteux et très mal implanté.
Le projet cable serait utile si le départ de celui-ci
se faisait à l'entrée MOIRO de Sassenage, le but
recherché du projet devrait permettre d'obtenir un
désengagement de la commune, ce qui serait un bien
pour les Sassenageois, mais le tracé choisi par la
métro ne peut avoir qu'un effet inverse.

Je pense que le lieu de l'implantation de la
maclinerie de téléphonique n'a été choisi par la
métro que pour avoir la possibilité de récupérer
les terrains qui se trouvent sur notre commune.

Quand allons nous en France arrêter de nous occuper
de construire des immeubles d'habitation? Nous n'avons
pas les moyens de loger toute la misère du monde.

M^r Gannon exercent Jo Sautée



Bonjour,

Je trouve l'icône très bonne au départ. Le problème pour moi est le tracé qui n'apporte aucune réponse à l'engagement de la voirie au scénario. Les habitants de la zone de l'ovalie auront deux trajets, beaucoup de circulation (haut et bas) plus le passage de la calèche (comme miracle et haut).

Il aurait fallu avoir une station à l'Argenterie afin que les véhicules ne traversent plus la commune par cette pente, peut-être, le tram au centre en l'occurrence.

Cette portion de trajet est à revoir. Le bus 19 est déjà une bonne solution.

De plus, l'aspect financier est important : pourquoi avoir arrêté le tram à Louise Niche et partir maintenant sur un autre projet qui ne fait pas l'unanimité.

Enfin, c'est bien de vouloir développer les transports en commun, mais quid des jeunes de genre TAG comme les 12 et 13 novembre 2021 par exemple. N. Michel SCARINELLA.

Bonjour,

Les conséquences du réchauffement climatique se font de plus en plus visibles et les inondations de plus en plus fréquentes. Mais, malgré cela, on continue à rendre constructibles des zones reconnues de longue date comme inondables.

Car la construction d'une partie du métro-câble sur la commune de Sassenage, qui requiert la mise en compatibilité du PLU, n'est-elle pas juste un prétexte pour faire modifier le PLU pour rendre constructibles des zones qui ne devraient pas l'être? (Si non pourquoi insister pour le construire à cet endroit malgré l'opposition des élus de la ville, alors qu'il y aurait des tracés bien plus appropriés et utiles?). La zone est d'ailleurs appelée "zone à urbaniser" dans le dossier de concertation. Laissez-nous nos champs bien utiles pour absorber les excédents de pluie et arrêtez de vouloir tout bétonner.

Le besoin de déplacement entre Sassenage / Fontaine et la presqu'île / St Martin Le Vinoux a été créé artificiellement il y a quelques années en supprimant / réduisant les transports en commun qui desservaient cette zone. Pourquoi enlever des bus si le besoin est toujours là? Et si il ne l'est plus, pourquoi construire ce nouveau moyen de transport extrêmement coûteux à la construction et, surtout, à long terme, en entretien?

Faire un parking-relais à l'autre bout de la ville et penser que les usagers vont y laisser leurs véhicules pour ensuite prendre un bus qui les emmènera jusqu'à la station du métro-câble est une utopie. Il semble évident que ceux qui voudront prendre ce transport iront se garer sur le parking de Géant Casino, accroissant un peu plus le trafic déjà dense aux heures de pointe sur l'avenue de Romans.

En plaçant la station du métro-câble "La Source" à l'endroit prévu actuellement, cela va non seulement accroître la pollution due à la circulation mais également la pollution sonore pour les riverains (une cabine toutes les 73 s), la pollution lumineuse (avec des câbles qui resteront sans doute éclairés toute la nuit) et visuelle.

Je n'arrive pas à comprendre quel est l'intérêt du tracé actuel du métro-câble, si ce n'est de servir de "vitrine" à une entreprise locale de construction de téléphoniques, mais cela ferait payer cher au contribuable de la publicité pour une entreprise locale et les élus de la Métro.

Vu que la Métro semble tenir à tout prix à faire construire un câble, autant en faire un qui soit utile et desserve des zones comme Meylan (il y a déjà des trams et des bus pour la presque totalité) et qu'ils placent les stations à côté des parking-relais.

S. Giraud

Bonjour,

Concernant les besoins du métrocable, nous avons plusieurs retours (notamment de l'Association ADTC) qui précisent que la fréquentation de cette ligne est actuellement très réduite par rapport à la fin de la ligne THAII-E vers Pant de Clair, qui regroupe 5 fois plus de voyageurs que la ligne C6 actuelle.

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

Collectif Métrocable Sassenage

Bonjour

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

Si l'on détaille les transports proposés :

- entre Fontaine et Grenoble : TRAM-A en 10 mn à la gare - 15 mn jusqu'à Place Baudet
- entre Fontaine et la Presqu'île : double problème car :
 - Si on reprend la circulation existante avec peu de logements de proximité (pour rappel : Abandon des projets immobiliers des "bords du Versois" côté Sassenage (entre 1300 et 1600 logements en moins) suite au rapport d'Enquête Publique PLU d'octobre 2019) qui traduit un manque de besoin, accompagné d'un coût démesuré de l'investissement.
 - Soit l'arrêt au Pays Nord Voirmanis et Plateau du Versois est réussi pour se rendre à la PETH La Poya (comme souhaité et argumenté par la SMATAG) mais il y aura un "effet d'air" de véhicules et on aura alors un problème de capacité d'accueil des véhicules aux abords de la Station Fontaine La Poya (60 places prévues et non dimensionné) mais égal "un effet d'air" sur l'Avenue de Bonans et rue de l'Argentière traversant Sassenage avec encore + de situation et

de nuisances complémentaires, avec pollution de l'air et bruit accru ...

Le Transport entre Fontaine et La Bergu'île pourrait donc tout à fait continuer à se mettre en place par le biais d'une ligne de bus adoptée depuis Fontaine, en seulement 10 à 15 mn avec un coût nettement moins onéreux et répondant au besoin.

Pourquoi mettre en place la partie de la ligne Fontaine - La Bergu'île alors qu'il aurait été plus logique par rapport au développement de la circulation passant par Sassenage en direction de Fontaine La Voje, d'installer la gare de départ du Métrocable au Nord de la Commune de Sassenage, vers le lieu dit "Les Enguilières".

Collectif Métrocable Sassenage

Bonjour,
il est prévu dans le dossier de concertation, un besoin de complément
d'étude en cas de vents et de contraintes liés au réacteur nucléaire, avec
le PPH1.

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

Collectif Métrocable Sarrenge

Bonjour,
Concernant les maintenances du réseau, Quand et Comment seraient-elles effectuées puisque pour le téléphérique de la Bastille par exemple, le trafic est fermé pendant un mois en Janvier, ce qui est inenvisageable sur un transport collectif quotidien ?

Un surcoût lié à cet arrêt du téléphérique n'est pas prisé dans l'analyse budgétaire,
peut-on avoir une estimation de ces coûts supplémentaires et Quand et Comment seraient organisées ces maintenances ?

Collectif téléphérique Sassenage

Bonjour

Concernant les Nuisances, le premier désagrément sera le bruit.

Dans le cadre de concertation, nous n'avons aucune mesure précise mais des déclarations de principe sur le fait que le bruit sera amélioré par rapport aux normes demandées.

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

EST-ce que vous pouvez confirmer ces mesures ?

La législation précise qu'un bruit au delà de 65 db est considéré comme pénible et gênant. Quelle mesure comptez-vous prendre pour en réduire le niveau ?

Quelle est la perte en décibels après 50m de distance car certaines habitations se situent entre 80 et 100m de la Station de La Saulée ou autres logements sur le tracé ?

Collectif Métrocable Sersénage

Bonjour,

EST-ce que l'ensemble du financement (autour de 64 millions d'Euros) est finalisé à ce jour ou y a-t-il encore des financements en attente, par rapport aux prévisions de Budget ?

Collectif Méhocoëble Sassenage

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

à savoir :

- sur la semaine :
 - laisser un départ (route) les minutes de 7H à 9H puis 16H30 à 18H30 mais réduire le trafic pour les heures creuses, avec un départ (route) les 3 ou 5 minutes, par exemple ?
- sur les dimanches, J.Ferés et du 15 Juillet - 15 Août
 - réduire les passages (route) les 10mn par exemple ? (puisque moins d'agence dans les Transports) -

Collectif Métrocable Sassenage

Bonjour,

Pourquoi y a-t-il un dépassement de Budget par rapport au projet initial alors que suppression d'une Station vers le Parc d'oxford ?

- Transport Métrocable : passage de 57 M€ à 64 M€ (hors fin fond.)
- Aménagement PET La Boza : passage de 3 M€ à 7 M€ (info obtenue lors de la concertation en Juin dernier)

Collectif Métrocable Sassenage

Bonjour

Nous avons reçu une information comme quoi, selon les projets mis en place à Toulouse et Lyon, le rapport coût au km et Gain de Temps, est très défavorable au projet du Métrocable Fontaine - S. Martin Le Vieux -

Vici la situation :

Toulouse : 3 kms de Tracé avec 3 Stations → Coût 82 M€ et Gain Temps : 30 mn
Lyon : 5,7 kms de Tracé avec 8 Stations → Coût 160 M€ et Gain Temps : 30 mn
Fontaine - Sassenage - S.M.-Le-Vieux : 3,7 kms avec 6 Stations → Coût 64 M€ et Gain Temps : 4 mn

Le rapport Coût au km et Gain de Tps est le suivant :

Toulouse : 27,33 M€/km pour 30 mn soit Coût à la mn : 0,911 M€
Lyon : 28,07 M€/km pour 30 mn soit Coût à la mn : 0,935 M€
Fontaine - SMLV : 17,3 M€/km pour 4 mn soit Coût à la mn : 4,325 M€

Ceci confirme le coût énorme du projet par rapport au Temps gagné
Comment pouvez-vous justifier l'intérêt du projet, vu le faible gain de Temps ?

Collectif Métrocable Sassenage

QUESTION 10 : Capacité des Cabines

Les cabines ne peuvent contenir que 12 personnes;

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

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

Collectif Métrocâble Sassenage

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

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

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

Est-ce qu'une modification sera prévue ?

Collectif Métrocâble Sassenage

QUESTION 12 : problème de concertation

À l'origine, le dossier de concertation de 2015 proposait un tracé passant au Sud de la rue de l'Argentière, sur la commune de Fontaine.

En 2017, lors de la délibération du Comité Syndical SMTC du 14/12/2017, le tracé a évolué mais aucune concertation n'a eu lieu pour en prendre connaissance avec quand même une évolution du tracé ou de station (Parc d'Oxford) qui a été validé du côté de Saint Martin le Vinoux.

En 2021, la concertation de la station de la Saulée n'est pas prévue car elle aurait été proposée lors de la concertation de la PEM La Poya; ayant été présent lors de cette concertation, je peux confirmer qu'aucune information de ce type n'a été évoquée car toute question concernant le Métrocâble devait être posée lors de la concertation sur le Métrocâble. Du coup, **aucune concertation n'est prévue sur l'installation de la Station de la Saulée**

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

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

Le site de la SMMAG concernant la **concertation du Métrocâble Fontaine - St Martin le Vinoux**, n'est pas présenté de la même manière que la **Concertation de la PEM La Poya**, par exemple.

Aucun commentaire n'est lisible pour le PUBLIC (afin de pouvoir réagir éventuellement) alors que c'était le cas sur la concertation PEM La Poya ou du PDU du Drac.

Pourquoi ya t-il eu une gestion différente entre ces 2 concertations ?

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

Collectif Métrocâble Sassenage

.....



Annexe 10
Contributions
du registre
de Fontaine

1^{er} octobre 2021

Mardi 19 Octobre

Bonjour,

Résident de la rue du St Eynard, je suis contre ce projet.

Je n'ai pas envie de voir passer toutes les 73 à une cabine à 100 m de chez moi.

Le quartier fortement dégradé par le bruit occasionné par les services techniques qui à 15h le dimanche ne permettent de passer le dimanche sur les véhicules personnels.

Quartier où le bruit des chutes d'eau du drac et le bruit de Poultonville est toujours présent. Et maintenant ! Un téléphérique avec a terme 1500 personnes/heures.

Une passerelle pour vélos qui partirait de Fontaine et qui arriverait au niveau de

ST Nivedactionics ne serait t'elle pas plus judicieuse.

Je pense voir avec l'association des Charbonnettes pour voir les recours possible.

LAFORREST, C

4 Novembre: Je suis également contre ce projet qui va coûter très cher pour pas beaucoup de passage. Une simple passerelle vélo / piéton serait largement suffisante. Il faudrait mieux allonger le TRAM A vers Sassenage et faire des vraies voies vélos entre Fortain et Grenoble. C'est misérabile. ~~Comme~~ Merci, Marie-Joëlle Sermond.



Annexe 11
Délibérations
du SMMAG



Délibération du Comité syndical du SMMAG

Séance du 24 mars 2022

OBJET : **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Mobilités urbaines -Transport par câble : Bilan de la concertation organisée du 1er octobre au 1er décembre 2021.

Délibération n° 16

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Le jeudi vingt-quatre mars deux mille vingt-deux à 09 h 00, le Comité syndical du SMMAG du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans l'hémicycle Claude LORIUS, Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation du président Sylvain LAVAL en date du dix-sept mars deux mille-vingt-deux et sous sa présidence.

Nombre de conseillers du Comité syndical du SMMAG en exercice au jour de la séance : **28**

Nombre de conseillers du Comité syndical du SMMAG votants (présents et représentés) : **27**
de la n°1 à la n°15, **26** de la n°16 à la n°23

Présents

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires :

Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Simon FARLEY, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDLER de la n°18 à la n°23, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Suppléant :

Jérôme BUISSON

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires :

Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN, Christelle MEGRET

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires :

Bruno CATTIN, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires :

Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND de la n°16 à la n°23.

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Alan CONFESSON pouvoir à Florent CHOLAT, Sylvain DULOUTRE pouvoir à Simon FARLEY, Yann MONGABURU pouvoir à Pierre BEJAJI

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Nadine REUX pouvoir à Luc REMOND

Absent ayant donné pouvoir

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Dominique ESCARON pouvoir à Christophe SUSZYLO de la n°1 à la n°15

Absent Excusé

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaire :

Dominique ESCARON de la n°16 à la n°23

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire :

Anthony MOREAU

Coralie BOURDELAIN a été nommée secrétaire de séance.



Le rapporteur, Laurent THOVISTE;
Donne lecture du rapport suivant,

OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Mobilités urbaines -Transport par câble : Bilan de la concertation organisée du 1er octobre au 1er décembre 2021.

Exposé des motifs

Contexte

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le comité syndical du SMTC, devenu SMMAG, a acté les principes de création d'une ligne de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux au nord-ouest l'agglomération grenobloise. A cette occasion, le SMMAG a approuvé le programme du projet, validé le tracé et les modalités de montage de l'opération via le recours à un marché public global de performance.

Cette délibération est intervenue suite à celle du conseil métropolitain, en date du 10 novembre 2017, qui a confirmé son soutien au projet de liaison par câble et saisi le SMTC pour qu'il conduise l'opération en l'intégrant dans le réseau de transports collectifs. Une concertation préalable réglementaire sur le projet avait été menée par Grenoble-Alpes Métropole du 5 octobre au 13 novembre 2015 au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme dans sa rédaction de 2015. Les études ont depuis été poursuivies sur la base des conclusions du bilan approuvé par délibération du conseil métropolitain le 29 janvier 2016.

Le marché global de performance incluant conception, réalisation et maintenance (pour une durée de 6 ans) a été attribué en février 2020 au groupement Poma – Egis – Groupe 6. Après une phase de consolidation, l'avant-projet du groupement a été accepté par délibération du SMMAG en date du 24 juin 2021.

Le projet de transport par câble consiste à développer un mode de transport respectueux de l'environnement et intégré au réseau de transport en commun de l'aire grenobloise. Il est un maillon essentiel du réseau structurant de transports collectifs, identifié comme tel au sein du schéma multimodal du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en novembre 2019. Les grands objectifs du projet de transport par câble, respectant les orientations du PDU, sont les suivants :

- Améliorer la desserte des polarités actuelles et futures du secteur nord-ouest en facilitant l'accessibilité de ces polarités en transports collectifs et en permettant de franchir les obstacles grâce à une liaison rapide et fiable,
- Mailler le réseau de transports collectifs pour le rendre plus attractif que l'usage de la voiture individuelle en reliant les lignes de tramway structurantes et en offrant des points d'échanges supplémentaires entre les différents modes de déplacement.

Le transport par câble permet de franchir de fortes discontinuités et coupures qui contraignent la mobilité dans le secteur nord-ouest de l'agglomération (voie ferrée, RN481, Isère, A480, Drac). Il dessert des polarités importantes et en développement, intégrant de grands projets d'aménagement tels que les Zones d'Aménagement Concerté des « Portes du Vercors » et de la « Presqu'île ».

Fin 2019, Grenoble-Alpes Métropole a approuvé son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Le projet de transport par câble y est intégré, notamment au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Cependant, quelques adaptations mineures sont à réaliser au sein du règlement, et nécessitent donc une mise en compatibilité du PLUi, afin de permettre l'implantation des ouvrages nécessaires au projet de transport par câble.

Objectifs et modalités de la concertation

Dans la continuité de la concertation préalable de 2015, et au vu des évolutions législatives, et notamment des dispositions de la LOI n°2020-1525 du 7 décembre 2020 soumettant à concertation préalable les procédures de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale, le SMMAG a engagé une nouvelle concertation dont les objectifs et modalités ont été approuvés par délibération le 24 juin 2021. Cette délibération prévoyait notamment que la concertation se déroulerait sur une durée de 2 mois à l'automne 2021.

La concertation s'est tenue du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre 2021. Elle a porté sur la mise en compatibilité du PLUi avec le projet de transport par câble, au titre de l'article L103-2 - 1^c du code de l'urbanisme. Le SMMAG a également souhaité recueillir les observations et propositions du public sur des éléments de la conception du projet, tels que la configuration des cabines, sur l'intermodalité et sur les aménagements d'espaces publics autour des stations.

Déroulement de la concertation

Le public a été informé par différents moyens et a pu exprimer son avis via plusieurs canaux : site internet, réunions publiques, registres papier, courriers...

Plusieurs outils d'information et de communication ont été utilisés :

- Un avis de concertation publié dans le journal Les Affiches du 14 septembre 2021 ainsi que dans Le Dauphiné Libéré du 15 septembre 2021 ;
- Un communiqué de presse diffusé par le SMMAG le 14 septembre 2021 ;
- Des articles dans les bulletins d'informations communaux
 - o de Fontaine aux mois d'août, septembre et novembre 2021 ;
 - o de Sassenage aux mois de septembre, octobre et novembre 2021 ;
 - o de Saint-Martin-Le-Vinoux aux mois de septembre, novembre et décembre 2021 ;
 - o de Grenoble (gazette de la Maison des habitants de Chorrier-Berriat et newsletter du secteur 1) en novembre 2021 ;
- Des affiches installées sur les panneaux d'affichage de la ville de Fontaine, ainsi que dans les mairies des quatre communes concernées, et sur les panneaux d'affichages et dans les commerces du secteur 1 de la commune de Grenoble ;
- Une page internet dédiée à la concertation, créée sur le site www.mobilites-nord-ouest.fr, avec notamment la mise à disposition en ligne du dossier de concertation sur le projet et de sa synthèse ;
- Une page internet dédiée au projet de transport par câble, créée sur le site www.smmag.fr, avec également la mise à disposition en ligne du dossier de concertation sur le projet ;
- Un page internet dédiée au projet sur le site de la Métropole <https://www.grenoblealpesmetropole.fr> informant de cette mise à disposition ;
- Des relais de l'information sur le site de la plateforme participative de la Métropole et sur les sites web des communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-Le-Vinoux ;
- La mise à disposition de dossiers de concertation en version papier, consultables en mairies de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-Le-Vinoux et au siège du SMMAG pendant les horaires d'ouverture ;
- Des flyers distribués sur l'espace public le 21 octobre 2021, et mis à disposition dans les mairies de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-Le-Vinoux et au siège du SMMAG ;
- Un relais des informations sur la tenue de la concertation sur les pages Facebook de M-Mobilités Aire Grenobloise, des Villes de Fontaine, Sassenage et Saint-Martin-Le-Vinoux, de la Métropole de Grenoble, du Dauphiné Libéré Grenoble et Sud Isère, ainsi que sur celle dédiée aux démarches de participation citoyenne de la Métropole.

L'organisation de la concertation a fait l'objet d'articles dans la presse : Le Dauphiné Libéré, (5, 7 et 13 octobre, 18 novembre 2021), Place Gre'net (11 octobre 2021), La Tribune (18 novembre 2021), Actu Grenoble (18 novembre 2021).

La participation du public à la concertation a pris plusieurs formes d'expression :

- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-Le-Vinoux et au siège du SMMAG ;
- Un dispositif d'expression numérique était disponible sur la plateforme participative de du SMMAG, accessible via le site www.mobilites-nord-ouest.fr : il permettait aux internautes de s'exprimer via un questionnaire en ligne sur les différents sujets de la concertation ;
- Un Forum de lancement le mercredi 6 octobre 2021, de 18h30 à 20h30, avec une exposition sur le projet et la présentation d'un prototype de cabine, suivi d'un temps de présentation et d'échanges en plénière ;
- Une demi-journée de « brigade de messagers », le jeudi 21 octobre 2021, de 12h à 14h et de 16h à 18h : les messagers ont été à la rencontre des citoyens au niveau de l'arrêt de tram Oxford pour informer et recueillir les contributions de tout un chacun ;
- Trois ateliers participatifs autour des stations Saint-Martin-Le-Vinoux-Hôtel de Ville, L'Argentière, et Oxford, composés d'une visite sur site et d'un temps de travail sur une maquette en 3 dimensions :
 - o mercredi 10 novembre 2021 de 19h à 21h à l'Hôtel de Ville de Saint-Martin-Le-Vinoux (station Hôtel de Ville) ;
 - o jeudi 18 novembre 2021 de 18h30 à 20h30 au dépôt bus MTAG à Sassenage (station L'Argentière) ;
 - o jeudi 25 novembre de 11h30 à 13h30 dans les locaux du Crédit Agricole sur la Place de la Résistance de Grenoble (station Oxford) ;
- Une réunion publique sur le projet, avec un temps de présentation et d'échanges en plénière, suivi d'un temps d'échange libre autour d'une maquette en 3 dimensions, le jeudi 25 novembre de 18h à 20h dans salle Cambridge du secteur 1 de la commune de Grenoble.

Au total, près de 300 personnes ont participé aux réunions (forum, ateliers participatifs...), et/ou ont rencontré les messagers sur l'espace publics. 284 contributions ont été recueillies via la plateforme numérique, 18 via les registres papier et 3 courriers ont été envoyés au président du SMMAG.

Ainsi, les modalités prévues par délibération du SMMAG du 24 juin 2021 ont été respectées et renforcées.

Le bilan complet de la concertation est présenté en annexe de cette délibération.

Synthèse thématique des observations et propositions du public lors de la concertation

En complément des expressions sur le projet et ses enjeux, l'avis des citoyens était particulièrement attendu sur :

- la mise en compatibilité du PLUi avec le projet de transport par câble ;
- l'aménagement intérieur des cabines ;
- l'aménagement des espaces publics et de l'intermodalité autour des stations L'Argentière, Oxford et Hôtel de ville ; les aménagements du pôle d'échanges multimodal de Fontaine-La Poya ayant déjà fait l'objet d'une concertation spécifique

très récente, dont le bilan a été tiré par le SMMAG par délibération du 21 octobre 2021.

Les stations La Saulée et Presqu'île Ouest étant « techniques » à la mise en service, c'est-à-dire non ouvertes aux voyageurs pendant la 1ère phase d'exploitation, les aménagements de leurs espaces publics environnants feront l'objet d'une concertation dédiée au moment où leur ouverture sera étudiée.

Plusieurs grands questionnements et enjeux sont ressortis des propos des participants, sur les sujets sur lesquels les contributions étaient particulièrement attendues :

1. Les conséquences de la mise en compatibilité du PLUi sur l'aménagement de l'espace et les risques naturels ;
2. Le développement de l'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour des stations, avec une attention forte portée à la dimension conviviale et au bien-être, notamment par le développement de la végétalisation et la diversification des usages ;
3. Un aménagement des cabines permettant une accessibilité, une convivialité et un confort pour tous.

D'autres sujets plus généraux ont été évoqués par les participants :

4. L'intérêt du projet en lui-même et/ou de son tracé ;
5. L'importance de l'accessibilité au niveau de l'embarquement en station ;
6. Les craintes sur les nuisances sonores et visuelles du projet ;
7. Le contenu et l'organisation de la concertation.

214 Pour chacune de ces thématiques, les contributions, détaillées dans le bilan, sont résumées ci-dessous puis les réponses apportées et suites décidées par le SMMAG sont précisées.

1. Concernant la mise en compatibilité du PLUi

• Synthèse des contributions

La mise en compatibilité elle-même a été questionnée par quelques participants. Ainsi, certains estiment que le PLUi ne doit pas être adapté en fonction d'un projet à venir, et que c'est au projet de s'adapter au PLUi.

Grenoble-Alpes Métropole a adressé par courrier au Président du SMMAG un certain nombre d'éléments quant aux modifications prévues du PLUi afin d'améliorer la proposition de mise en compatibilité vis-à-vis de la procédure de modification du document en cours par ailleurs.

La zone en évolution au niveau de l'implantation de la station La Saulée a suscité des interrogations chez les participants. Certains s'interrogent sur la légitimité de l'implantation d'un équipement collectif, notamment au regard des aléas inondation, mais aussi en raison de la proximité de pipe-lines.

D'autres participants regrettent que cette zone soit mobilisée pour l'équipement au détriment des terres agricoles environnantes. Certains participants soulignent l'intérêt de la préservation des espaces naturels du secteur et craignent que cette modification réaffirme les ambitions d'urbanisation de la zone « AU » adjacente.

Une demande a été formulée d'avoir accès à l'évaluation environnementale, pour mieux comprendre les conséquences des modifications qui ont été engagées sur le PLUi.

• Éléments de réponses et suites éventuelles à donner

Des informations spécifiques expliquant toute la procédure de mise en compatibilité du PLUi ont été présentées lors de la concertation (diverses présentations en réunions publiques, stand au forum du 6 octobre, cahier de concertation, plateforme participative en ligne). Elles précisait notamment que le PLUi est un document évolutif, en fonction notamment de l'avancement des projets. Lors de l'élaboration du PLUi, le projet de transport par câble était en phase d'études préalables. La suite des études (avant-projet) a montré que certaines dispositions du PLUi devaient être ajustées.

Les modifications évoquées dans le courrier de la Métropole ont été prises en compte par le SMMAG.

Suite à plusieurs questions sur le risque inondation, le SMMAG a pu confirmer que le projet de transport par câble était conçu en prenant en compte les enjeux liés à ce risque. L'aménagement des stations est ainsi privilégié sur des zones où le risque d'aléas est réduit, en respectant scrupuleusement la réglementation actuelle, et en échangeant avec les services de l'Etat pour veiller à la compatibilité du projet avec le futur Plan de Prévention des Risques Inondation, dont le règlement fait bien mention du projet. Le dossier d'enquête publique s'attachera à démontrer cette compatibilité.

Concernant la prise en compte des espaces naturels, de la faune et de la flore, au-delà de l'inventaire bibliographique, l'évaluation environnementale du projet qui sera présentée au dossier d'enquête publique est basée sur des inventaires naturalistes réalisés sur un cycle biologique complet entre 2019 et 2021 sur l'ensemble des groupes d'espèces. Des échanges avec les acteurs locaux de la préservation de la biodiversité ont permis d'affiner les enjeux et mesures par exemple vis-à-vis des oiseaux et des chauves-souris. La conception a fait l'objet d'une démarche « Éviter, Réduire, Compenser » qui se traduit principalement par des ajustements de positionnement de pylônes et la définition de mesures spécifiques. Le SMMAG confirme que ces éléments seront présentés de façon exhaustive dans le dossier soumis à l'enquête publique.

2. Concernant le développement de l'intermodalité et l'aménagement des espaces publics autour des stations

- Synthèse des contributions

Autour de la station L'Argentière

Les participants constatent que la desserte en transports en commun est assez faible sur le secteur, et signalent un manque de synchronisation entre les différents modes. De plus, ils considèrent que l'intermodalité est rendue difficile par le manque de stationnements sécurisés, et il leur paraît important que soient installés des stationnements sécurisés pour les vélos et trottinettes et des services associés, avec des capacités et une répartition dans l'espace permettant d'éviter la sur-fréquentation. Par ailleurs, les participants constatent que le secteur est peu accessible autrement qu'en voiture. L'usage des modes doux est considéré comme dangereux, et les participants pointent le manque de continuité cycles sur le secteur. D'autre part, les participants considèrent le carrefour de l'Argentière comme un lieu de passage, et n'y voient aujourd'hui aucune raison de s'y arrêter, en raison des fortes nuisances liées aux aménagements routiers et du caractère industriel de la zone.

Les participants souhaitent que l'arrivée de la station de transport par câble soit l'occasion d'étoffer et d'améliorer l'offre globale de transport en commun. Ainsi, ils demandent une meilleure fréquence des bus, une meilleure disposition des arrêts, et la mise en place d'aires de covoiturage. Les participants souhaitent également une revalorisation des cheminements piétons et cycles, avec une séparation des modes motorisés et des aménagements accessibles à tous. Ils demandent ainsi l'amélioration des liaisons en lien avec la voie verte, Fontaine et la Presqu'île, et sur la rue de l'Arcelle.

Certains participants proposent de limiter la vitesse des voitures sur le carrefour, notamment via la création d'un giratoire, qui faciliterait la circulation. Aux abords de la station, les

participants proposent que l'espace vert soit aménagé en aire de repos. Ils souhaitent la mise en place de divers aménagement de confort et d'informations afin de rendre l'espace convivial et agréable. De façon plus globale, les participants proposent que les espaces verts soient préservés et même développés à proximité de la rue de L'Argentière. Cependant, les participants ont aussi exprimé une forte demande de capacité de stationnement. La création d'un parc-relais leur apparaît comme essentielle, et certains proposent de l'aménager sur les espaces verts inoccupés à proximité de la station en conservant de forts objectifs de végétalisation. La confrontation avec les enjeux de renaturation fait débat. D'autre part, afin d'améliorer l'ambiance du secteur, les participants souhaitent que soit favorisée l'installation de services de restauration, notamment à destination des salariés du secteur et les habitants proches.

Autour de la station Oxford

L'offre de transport autour de cette station est considérée comme faible en direction de Saint-Martin-Le-Vinoux et de Sassenage. Aussi, le projet de transport par câble est accueilli positivement. Les participants constatent de plus un engorgement sur tous les types de mode à l'heure de pointe. Cet engorgement engendre des conflits de circulation (piéton-voiture-cycle-transports en commun) et une fréquence irrégulière des bus. Ces conflits sont imputés au format carré de la place de la Résistance qui complique les circulations (notamment pour les bus), à la délimitation sur le trottoir des voies piétons et cycles qui est considérée comme insuffisante par une grande partie des participants, et à la gestion des feux. D'autre part, l'espace central de la place de la Résistance est considéré par les participants comme trop peu entretenu et peu agréable du fait des nuisances sonores, de la pollution et de l'exposition au soleil et au vent. A l'inverse, l'espace vert transitoire situé à proximité de l'allée Rose Valland ainsi que l'accès au club d'aviron sont considérés par les participants comme essentiels à préserver et à valoriser, avec en particulier l'installation de mobilier urbain et l'amélioration des cheminements existants.

Les participants souhaitent que l'installation de la station soit l'occasion de créer un véritable pôle d'échange multimodal sur le secteur, avec une offre de transport plus importante et mieux organisée, et une meilleure utilisation notamment du point de covoiturage. Ils indiquent que la traversée du Pont d'Oxford est difficile, et craignent que l'arrivée de la station de transport par câble renforce la difficulté de ce cheminement en augmentant le nombre de piétons et cycles traversant le pont. Ils souhaitent donc que les cheminements piétons et cycles pour l'accès et la traversée du pont soient améliorés. D'autre part, les participants souhaitent que les commerces soient favorisés sur les espaces publics autour de la station, ainsi que des aménagements permettant de se mettre à l'abri des intempéries et d'améliorer le confort de l'espace.

Les participants proposent de faire des voies bus dédiées, de mieux synchroniser les correspondances, et de rapprocher les arrêts des différents modes, et notamment des parkings vélos et voitures. Les participants ont émis plusieurs propositions afin d'apaiser les circulations autour de la place de la Résistance par des aménagements des voies plus adaptés, et un meilleur phasage des feux. Ils souhaitent que la séparation des voies piétons et cycles soit mieux matérialisée. Globalement, les participants proposent une amélioration de la signalétique sur tout le secteur. Les usagers des modes doux souhaitent également plus de voies dédiées aux piétons et cyclistes, végétalisées et sécurisées, notamment vers les entreprises, l'arrêt de tram et la futures station de câble. Ainsi, les participants soulignent qu'il est essentiel de mettre en place des services dédiés aux modes actifs, et notamment au vélo. Sur la place de la Résistance, les participants proposent plusieurs dimensions à travailler : culturelle, via la valorisation de la dimension mémorielle ; sociable et de repos, par l'installation d'un point de restauration et d'aménagements de confort permettant notamment de se protéger du vent, du soleil et du bruit ; naturelle, par un boisement et un fleurissement de l'espace de qualité en tout saison. Enfin, les participants proposent que la station soit équipée de panneaux solaires.

Autour de la station Saint-Martin-Le-Vinoux Hôtel de ville

Les participants constatent que la connexion entre Saint-Martin-Le-Vinoux et la Presqu'île est actuellement complexe et longue, et accueillent positivement le projet de transport par câble. Ils signalent la faible fréquence et l'irrégularité des bus, qui ne permet pas d'accéder au quartier Pique Pierre et au tramway facilement depuis le haut de la commune. Par ailleurs, ils font état de plusieurs dysfonctionnements sur le secteur concernant la circulation en mode doux. Plusieurs conflits piétons/cycles et piétons/voitures sont rapportés, notamment près de l'arrêt de tram. Le square est quant à lui considéré à la fois comme un lieu de passage et de loisirs, où la circulation n'est cependant pas évidente pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et celles atteintes de déficiences visuelle.

Ces enjeux paraissent d'autant plus prégnants aux participants que l'arrivée de la station de transport par câble augmentera les circulations de tous les modes. Les participants souhaitent donc une amélioration de l'éclairage de la rampe qui relie la partie basse à la partie haute, ainsi qu'un changement de revêtement du sol d'une partie du square. Par ailleurs, ils proposent de mettre en place une rampe d'accès direct à la station pour les vélos et poussettes, afin de laisser les ascenseurs pour les PMR. Des propositions ont également été formulées afin d'améliorer la signalétique dans tout le secteur, d'apaiser les circulations notamment sur la rue Conrad Killian, et d'améliorer l'entretien des voies piétonnes. De plus, les participants proposent l'aménagement d'un parc-relais et la mise en place d'une aire de covoiturage, notamment pour éviter la saturation des stationnements existants. Ils insistent sur le besoin de parkings sécurisés, du fait des incivilités récurrentes autour du square. Autour de la station, les participants souhaitent que soient aménagés des parkings vélos (arceaux et box) sécurisés.

Les participants insistent sur l'importance de préserver voire renforcer la végétalisation et l'espace ludique dans la partie haute du square. Afin que la station ne vienne pas perturber ces usages, ils demandent à ce que soient mis en place des aménagements permettant de délimiter l'espace de jeux, afin de le séparer de l'espace de passage vers la station. Sur l'ensemble du square, les participants proposent le développement de mobiliers et d'aménagements permettant d'améliorer le confort et la sécurité du lieu. L'aménagement de la partie basse a fait l'objet de plusieurs propositions de végétalisation, d'espaces ludiques, ou encore d'installation de services divers. Par ailleurs, les participants proposent que la station soit équipée de panneaux solaires.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

Les observations et propositions liées à la conception des espaces en proximité immédiate des stations de câble, dans le périmètre du marché de conception-réalisation confié au groupement POMA / Egis / Groupe 6, seront directement prises en compte dans la phase de conception détaillée des stations. Tenant compte des demandes exprimées lors de la concertation, le SMMAG prévoit également, autour de toutes les stations, d'installer des stationnements sécurisés pour les vélos, et de renforcer l'information multimodale.

Le SMMAG confirme l'intérêt d'aménager des parc-relais à proximité des stations L'Argentière et Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville. L'aménagement d'un parc-relais est intégré au sein de l'étude de reconfiguration des espaces publics engagée par la Métropole dans le secteur de L'Argentière. Dans le secteur de Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville, la création d'un parc-relais est étudiée par le SMMAG, qui analyse actuellement les options possibles au sein d'un espace géographiquement contraint, et dans la perspective plus globale du Schéma directeur des parcs-relais en cours d'élaboration.

Autour de la station Oxford, le SMMAG étudiera les demandes et propositions concernant le développement des services d'intermodalité, notamment ceux dédiés aux modes actifs, et la promotion du covoiturage sur le secteur. Le SMMAG s'engage à préserver la voie d'accès au club aviron et à maximiser la préservation de l'espace vert attenant dans l'implantation précise de la station.

Au sujet de l'aménagement de la partie haute et de la partie basse du square Pique Pierre à Saint-Martin-le-Vinoux, le SMMAG s'engage à préserver au maximum les fonctionnalités actuellement présentes et appréciées par les usagers, dans le périmètre d'implantation de la station.

Concernant les souhaits de panneaux solaires sur les stations Oxford et Saint-Martin-Le-Vinoux Hôtel de ville, le SMMAG s'engage à étudier la faisabilité technique et financière d'une telle installation.

En complément de la concertation sur le projet de transport par câble, le SMMAG a réalisé une concertation au sujet de l'organisation des mobilités du secteur Nord-Ouest (« micro-PDU nord-ouest »). Les demandes des participants concernant l'amélioration des transports en commun (desserte, fréquence, disposition des arrêts, etc.) seront mises en lien avec les suites données à cette concertation sur le « micro-PDU nord-ouest ».

Par ailleurs, en lien avec l'arrivée du transport par câble, différents acteurs sont mobilisés, en fonction de leurs compétences, pour aménager les espaces publics, la voirie, les espaces verts... Les observations et propositions émises par les participants, au sujet des interactions entre les différents modes de déplacement dans l'espace public ou de l'organisation des circulations, seront donc examinées avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes concernées ainsi que, sur la Presqu'île, la société d'aménagement Innovia. Le SMMAG assurera un suivi afin que le bilan de la concertation soit bien pris en compte par les acteurs compétents.

3. Concernant l'aménagement des cabines

- Synthèse des contributions

A propos de la configuration de la cabine

Le format de cabine en 3+3 sièges a été préféré par une majorité de participants. Cette disposition leur semble plus conviviale et pratique, pour les trajets de groupe notamment, tout en permettant de répondre aux exigences de distanciation sociale imposées par le contexte de pandémie. Par ailleurs, les participants saluent l'équilibre et le design de cette proposition, plus symétrique, mais aussi son esthétique et sa capacité à faire profiter du paysage environnant. Cependant, ces avis sont nuancés par les difficultés de retournement pour les usagers en fauteuil roulant mais aussi d'embarquement des cycles.

Cependant, les associations référentes sur le sujet de l'accessibilité ont affirmé que la disposition de cabine 3+3 n'était pas satisfaisante en l'état. Elles privilégient la disposition 5+1, et proposent différents type d'aménagement pour améliorer l'accès à la cabine et ainsi la rendre plus accessible aux PMR. Concernant les handicaps visuels, les associations ont insisté sur le besoin de contraste sur toutes les parties de la cabine (porte, entrée, sol, siège...). La mise en place d'un signal sonore est demandée, pour l'ouverture et la fermeture des portes. Concernant l'interphonie en cabine, les associations demandent à ce que le bouton soit judicieusement placé et bien visible.

Les participants ont également souligné l'importance des barres de maintien et/ou de poignées et de leur visibilité vis-à-vis de l'équilibre des passagers debout.

La majorité des participants pensent que la cabine, quelle que soit sa disposition, n'est pas facilement accessible au vélo. Ils estiment que la présence d'un vélo générera des conflits avec les autres usagers. Certains proposent que l'accès aux vélos soit réglementé afin d'éviter ces conflits.

Concernant les teintes et matériaux

Les participants ont privilégié la couleur de la cabine dans la version « Sobriété », la teinte foncée du revêtement de sol et le revêtement bois clair pour les sièges (avec des assises et dossiers de couleurs unies). Cette configuration a été privilégiée pour son côté esthétique, sa clarté (notamment pour les non et mal voyants) et sa facilité d'entretien. Les participants

incitent à une vigilance concernant le vandalisme et pointent le besoin de durabilité des matériaux.

Au sujet de la forme et du contenu de l'information voyageur

Les participants privilégient un écran simple, sans bandeau, avec des affichages fixes en complément. Les associations référentes sur le sujet de l'accessibilité ont alerté sur l'enjeu de la hauteur de l'écran et les notions de contre-jour. Le doublage son/image des informations est demandé avec notamment un son spécifique signalant que la cabine est l'arrêt.

Les informations qui ont paru les plus importantes à afficher pour les participants sont le nom de la prochaine station, l'horaire d'arrivée prévu à la prochaine station et au terminus, les informations sur les correspondances, le plan de la ligne et l'heure. Les participants préfèrent que les informations constantes, tel que le plan de la ligne, soient présentées sur un affichage fixe. Les associations référentes sur le sujet de l'accessibilité ont attiré l'attention sur la quantité d'information affichée, les contrastes et le choix des polices de caractère.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

Les préférences des participants seront prises en compte par le SMMAG dans la configuration des cabines, sous réserve de leurs compatibilités avec les besoins d'accessibilité pour tous les types d'usagers évoqués par les associations référentes. Le SMMAG poursuivra et renforcera donc le processus de travail avec les membres de la Commissions Accessibilité, afin de trouver les meilleurs compromis possibles.

Par ailleurs, le SMMAG s'engage à encadrer le transport des vélos dans les cabines.

Les préférences et remarques des participants concernant les teintes et matériaux en cabine ainsi que la forme et les dispositifs d'information voyageurs en cabine seront pris en compte par le SMMAG dans la conception des cabines et en lien avec le futur exploitant. La configuration retenue sera communiquée au public.

4. Concernant l'intérêt du projet en lui-même et/ou de son tracé

- Synthèse des contributions

Sur les 110 personnes environ qui se sont exprimés sur l'intérêt du projet, une centaine d'entre elles, soit 90%, ont confirmé l'intérêt du projet, en particulier pour le désenclavement de la Presqu'île, pour la desserte de Saint-Martin-le-Vinoux et pour la requalification de l'ensemble des secteurs desservis. Une minorité de participants (une dizaine) contestent l'intérêt du projet, font des propositions de projets alternatifs qu'ils jugeraient plus opportuns, ou indiquent qu'ils considèrent comme prioritaires d'autres projets inscrits au Plan de Déplacements Urbains.

Sur la cinquantaine de personnes s'étant exprimées sur le tracé du projet présenté (issu du bilan de la concertation préalable de 2015), une trentaine d'entre elles confirment sa pertinence. Une vingtaine de participants remettent en question le tracé prévu, car ils le considèrent comme peu pertinent au regard des enjeux de circulation et d'urbanisation du secteur. Des propositions de tracés alternatifs ont été émises, basées sur des variantes déjà présentées auparavant ou relatives à d'autres secteurs de l'agglomération. Certaines d'entre elles concernent des variantes écartées en étude de faisabilité, suite à la concertation préalable de 2015.

De nombreuses questions ont été posées sur les estimations de fréquentation du projet, et sur les besoins de déplacements entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux. Certains participants craignent des engorgements de circulation qui pourraient être causés par l'arrivée du transport par câble.

Quelques participants, en faible nombre (moins de dix personnes), soulèvent la question du coût du projet, qu'ils considèrent comme élevé. Ils s'interrogent sur le rapport coût/avantages

du projet, sur l'augmentation du coût par rapport à celui affiché en 2015, et sur les coûts liés à la maintenance.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

En préambule, le SMMAG observe qu'une large partie des observations synthétisées ci-dessus avaient été faites déjà lors de la concertation préalable de 2015, et avaient donc fait l'objet de réponses et de compléments d'étude par le SMMAG, rappelés lors de cette nouvelle étape de concertation en 2021.

Le transport par câble est identifié au PDU de l'agglomération grenobloise approuvé le 7 novembre 2019 comme un maillon essentiel de l'offre de mobilité dans le secteur Nord-Ouest de l'agglomération, permettant d'améliorer la desserte des polarités actuelles et futures du secteur nord-ouest et de mailler le réseau de transports collectifs pour le rendre plus attractif que l'usage de la voiture individuelle. Sur un secteur contraint par de multiples barrières naturelles et humaines (rivières, autoroutes, voies ferrées, etc.), le transport par câble a été considéré comme la solution la plus pertinente, suite à une étude comparée avec une alternative bus présentée en concertation préalable de 2015 et qui avait été analysée comme moins avantageuse en terme de temps de parcours et de fiabilité, de potentiel de fréquentation et de coût.

Concernant le tracé, de multiples variantes de tracé ont été analysées au moment des études préalables entre 2014 et 2015. Pour chacune d'elles, les contraintes d'insertion du transport par câble ont été examinées par le SMMAG : survols de propriété, d'infrastructures ou d'équipements sensibles, capacité à maîtriser le foncier... Ce travail d'analyse a abouti au tracé et ses variantes présentés lors de la concertation préalable de 2015. A l'issue de cette concertation de 2015, le tracé actuellement en vigueur a été retenu, car c'est celui qui engendrait le moins de survol de parcelles bâties, d'impact visuel, d'acquisitions foncières, et qui s'affranchit au mieux des contraintes de franchissement des infrastructures et rivières. Un document rappelant les variantes de tracés analysées en 2015 a été à nouveau diffusé à l'automne 2021, pendant la concertation.

Une modélisation a été réalisée par le SMMAG, et a permis d'estimer la fréquentation à 4600 voyageurs par jour à la mise en service, et à 7700 voyageurs par jour à terme avec l'ouverture des stations techniques. Ces estimations étaient présentées dans le dossier de concertation. Elles font partie des paramètres pris en compte dans l'évaluation socio-économique.

Le coût global du projet est estimé à 64,56 M€ HT. Il repose sur des montants actualisés par rapport à l'année de référence 2014, et estimés au stade de l'avant-projet, c'est-à-dire à un stade d'avancement des études qui permet une précision plus importante qu'en 2014 au stade des études préliminaires (le coût était alors estimé entre 54 et 60 M€ HT). L'estimation actuelle repose également sur des montants contractualisés dans le cadre des procédures de commande publique, et comprend une prise en compte d'aléas à hauteur de 5% du montant total.

Les coûts de maintenance annuels sont estimés à 1,7 M€ HT de 2025 à 2030 (période d'intervention du titulaire du marché global de conception-réalisation-maintenance), puis 1M€ HT de 2031 à 2034 (prise en charge progressive de la maintenance par l'exploitant du réseau TAG), et à 1,1 M€ HT au-delà de 2035 avec l'ouverture supplémentaire des deux stations techniques. Le coût de maintenance fait partie des paramètres pris en compte dans l'évaluation socio-économique.

Le dossier d'enquête publique contiendra l'évaluation socio-économique du projet, qui permettra à chacun de prendre connaissance des détails de l'analyse au moment de l'enquête publique.

5. Concernant l'accessibilité en station

- Synthèse des contributions

Les associations référentes sur le sujet de l'accessibilité alertent sur la durée d'arrêt des cabines, jugée trop courte. Elles alertent également sur la disposition du mobilier de et demandent à ce que les revêtements et les dispositifs de guidage soient travaillés de façon à ce que leur appréhension soit évidente pour tous notamment lors de la montée/descente en cabines. Elles ont réaffirmé lors de cette concertation le caractère indispensable de la présence d'un agent de quai, souhaitant obtenir des précisions sur son rôle et ses prérogatives.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

Les remarques et besoins exprimés par les associations référentes sur ce sujet seront étudiés par le SMMAG dans phase de conception détaillée des stations. L'arrêt complet des cabines en station sera maximisé. Le SMMAG s'engage notamment à revoir la disposition des mobiliers de quai et à renforcer les dispositifs de guidage, tenant compte des demandes exprimées lors de la concertation.

Dans le cadre du processus de travail renforcé avec les membres de la Commissions Accessibilité, les tâches et prérogatives des agents de quai seront précisées. Les conclusions de ce travail seront prises en compte dans le cadre de la conception détaillée du projet.

6. Concernant les craintes sur les nuisances sonores et visuelles

- Synthèse des contributions

De nombreuses inquiétudes ont été partagées par les participants concernant les nuisances sonores du projet. Des informations plus détaillées sont attendues sur ce sujet.

L'apposition d'un film anti-vertige n'a pas fait l'objet d'un avis tranché. Si la majorité n'y est pas favorable, privilégiant la vue sur les paysages et la luminosité, une grande partie des participants pensent au contraire que ce film est indispensable non seulement pour permettre à tout type d'utilisateur de prendre le transport par câble (personne souffrant de vertige, chien-guide des personnes atteintes de déficience visuelle), mais aussi pour masquer la vue sur les bâtiments.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

Le SMMAG s'engage à organiser des réunions publiques d'information au sujet des nuisances sonores, basées sur les études acoustiques qui sont en cours.

Concernant le film anti-vertige, le SMMAG poursuivra les analyses avant d'arbitrer sur sa mise en place éventuelle.

7. Concernant le contenu et l'organisation de la concertation

- Synthèse des contributions

D'une façon générale, une amélioration du niveau d'informations disponibles en commune est souhaitée, ainsi qu'une diversification des moyens de participation.

Concernant la plateforme participative, les participants ont fait part de leur déception de ne pas pouvoir voir et commenter les avis des autres participants. Certains participants ont trouvé les questions posées trop contraintes, et ont regretté que les stations techniques La Saulée et Presqu'île Ouest n'aient pas été objets de la concertation.

- Eléments de réponses et suites éventuelles à donner

Le SMMAG a dû adapter les moyens de participation au contexte sanitaire en vigueur du fait de la pandémie. Afin d'apporter des réponses plus détaillées aux questions posées lors de la concertation, notamment sur l'impact environnemental du projet, une « foire aux questions » sera mise en ligne sur le site du SMMAG.

Le SMMAG s'engage à informer les participants de façon plus régulière sur le projet et notamment sur les nuisances sonores, le film anti-vertige et le déroulement des travaux. Les moyens de concertation seront adaptés en fonction de l'évolution du contexte sanitaire. Les actions d'information et d'échanges avec les riverains, les usagers, les associations, les habitants et les acteurs économiques et sociaux seront basés sur un renforcement de la page dédiée au projet sur le site internet du SMMAG, sur une mise à disposition de documentations en Mairies et sur l'organisation de réunions publiques thématiques.

La plateforme participative du SMMAG, de conception récente, est encore en cours de construction. Les remarques faites par les participants sur ce sujet seront versées aux réflexions d'amélioration des fonctionnalités de cet outil.

Les stations La Saulée et Presqu'île Ouest seront des stations techniques à la mise en service initiale. Lorsque seront lancées les études pour préparer leur ouverture, une concertation spécifique à ces deux stations sera prévue par le SMMAG.

Conclusion

Au regard des avis exprimés, le SMMAG décide de poursuivre le projet, tout en tenant compte des points soulevés lors de la concertation, selon les modalités décrites ci-dessus.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu l'article L 103-2 et suivants du code de l'urbanisme,

Vu la délibération du SMTC du 14 décembre 2017 approuvant les modalités de réalisation du projet de transport par câble,

Vu la délibération du Conseil Métropolitain de Grenoble Alpes Métropole du 20 décembre 2019 approuvant son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal,

Vu la délibération du SMTC du 7 novembre 2019 approuvant le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise horizon 2030,

Vu la délibération du SMMAG du 20 février 2020 concernant le marché global de performance pour la réalisation du projet de transport par câble,

Vu la délibération du SMMAG du 24 juin 2021 définissant les objectifs et les modalités de concertation,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 17 mars 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Approuve le bilan de la concertation présenté en annexe,
- Décide de poursuivre le projet et de procéder aux démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner décrites ci-dessus,

- Autorise le Président à poursuivre les actions d'information et d'échanges tout au long du projet.

19 voix pour

Grenoble-Alpes Métropole : 15 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Le Président,

Sylvain LAVAL



Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 31 mars 2022.

2DL220010

6. 4.

TRANSPORT PAR
CABLE
PROJET

mobilités
NORD-OUEST



Toutes les informations sur la concertation sur le site www.mobilites-nord-ouest.fr et sur le site du SMMAG !

SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise