

Concertation sur le projet de Métrocâble Avis de l'ADTC

1) Le contexte

Le transport par câble est à la mode

Alors que ce moyen de transport était peu évoqué il y a quelques années, il est maintenant mis en avant, sans qu'il y ait eu d'évolutions technologiques significatives.

Dans presque tous les discours ou les articles de presse qui traitent des transports urbains, on parle du transport par câble en mettant en avant son caractère innovant.

On assiste à un phénomène de mode.

De très nombreuses agglomérations ont donc maintenant des projets mais pour l'instant, bien peu sont en phase de concrétisation.

Il y a un constructeur local

La région grenobloise dispose d'un constructeur local et il est bien légitime de chercher à le mettre en valeur.

Mais il ne faut pas oublier qu'en cas de décision de réaliser un transport par câble, il y aura au préalable une mise en concurrence ouverte obligatoire de tous les constructeurs et que le constructeur local n'est pas sûr de gagner.

Le câble est un transport de niche

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

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

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

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

Vers la montagne : bien que Grenoble soit entouré par plusieurs massifs montagneux, il n'est pas si facile de trouver un site permettant d'implanter une liaison par câble.

La Métro a essayé vers le Vercors, mais la concertation a montré, avec la configuration du plateau dont l'habitat est plutôt dispersé, que le moyen n'était pas adapté et pas finançable.

Reste alors une implantation dans l'agglomération, et à l'entrée ouest de l'agglomération on est en présence d'un site bien adapté aux avantages d'un transport par câble.

Il y a 2 cours d'eau à franchir, le Drac et l'Isère, deux autoroutes, une voie ferrée, on est donc parfaitement dans la zone de pertinence du câble.

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

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

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

2) *Quels besoins de transport dans ce secteur ?*

Aujourd'hui, avec 3 lignes de Bus (C6, 22 et 54), le trafic est modeste et surtout orienté vers des trajets domicile-travail en liaison avec les zones d'emplois situées sur la Presqu'île. On observe que les bus de la ligne C6 roulent souvent à vide en heures creuses sur cette partie de la ligne qui dessert la Presqu'île.

On remarque d'ailleurs, chaque fois qu'une agglomération investit dans un mode lourd, comme une ligne de tramway, qu'il y a toujours au préalable un trafic important réalisé par des lignes de bus, que la nouvelle ligne de tramway vient conforter et développer grâce à son attractivité. Et ce n'est pas le cas pour ce projet de câble.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Ce projet est-il bien raisonnable ?

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

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

L'ADTC propose de revenir à plus de méthode

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

Où sont les besoins en transport public ?

Quels sont les modes les mieux adaptés pour y répondre (bus, BHNS, Tramway, TER, Tram-Train, Câble...)

Comment classer les projets en termes de priorité ?

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

Comment monter les projets ?

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

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

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