

22 octobre 2015

METROCABLE

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

Contacts |

Alain LAURIOT

alain.lauriot@free.fr

06 07 45 56 16

Janig MOURO

lahgglo@laposte.net

06 75 03 19 14

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

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

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

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

REMARQUES SUR LA CONCERTATION

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

INTÉRÊT DU PROJET

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

Intérêts du choix du câble sur ce projet

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

LIMITES DU PROJET

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

Limites spécifiques du câble sur ce projet

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

QUESTIONS POUR ALLER PLUS LOIN

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