



**Contribution de l'association Vercors  
à cœur à la concertation publique sur  
le projet de transport par câble  
Fontaine/Lans organisée par la CA  
Grenoble Alpes Métropole**

Vercors à cœur est une association loi 1901 créée le 6 mai 2013 par assemblée générale constitutive.

La déclaration de l'association est parue au journal officiel du 15 juin 2013 sous le numéro d'annonce 715 et l'identification R.N.A. W381014273.

Dans le cadre du projet de transport par câble entre l'agglomération Grenobloise et le plateau du Vercors, l'association Vercors à Cœur a participé activement aux six réunions publiques de concertation, et souhaite exprimer ici ses conclusions à l'issue de ce processus et des éléments qui ont été avancés par les initiateurs du projet pour justifier de sa réalisation.

Cette analyse repose sur sept points clés détaillés ci-dessous.

**1 – Des objectifs confus, et pour lesquels le projet de transport par câble n'apporte pas de solution :**

Lors des six réunions publiques de concertation, les explications détaillées des raisons d'être du projet (au-delà des objectifs annoncés dans les délibérations actant de son lancement) ont été diverses et confuses : faciliter l'accès de Grenoble aux habitants du Vercors, réduire les problèmes de trafic domicile-travail, développer le tourisme quatre saisons, supprimer les embouteillages liés au tourisme hivernal, réduire les accidents de la route, réduire la pollution sur le plateau du Vercors, développer la solidarité ville-montagne...

Si tous ces objectifs sont louables dans l'absolu, leur priorité de résolution, et en particulier par la solution de transport par câble proposée, reste très discutable :

- l'accès de Grenoble aux travailleurs « pendulaires » n'est un problème qu'aux portes de l'agglomération. Un téléphérique arrivant à Fontaine-la Poya ne permet pas de se rendre plus vite en centre-ville. Les parkings relais situés à Fontaine et Seyssinet-Pariset, et connectant avec les lignes de bus et les Tramway lignes A et C, permettent déjà de commuter avec les transports en commun de l'agglomération ;
- le territoire du Vercors ne représente que 3 % du trafic automobile de l'agglomération, et les hypothèses de fréquentation avancées ne vont le réduire que de 30%, soit un bénéfice total de 1% du trafic de l'agglomération ;
- les statistiques d'accidents sur les sept communes du plateau du Vercors sont en dessous de la moyenne du département de l'Isère et de la ville de Grenoble. Même s'il est vertueux de vouloir réduire l'accidentologie sur les routes du Vercors, la solution proposée semble démesurée par rapport à l'enjeu. Il en est de même pour la qualité de l'air ;

- la capacité limitée du téléphérique (500 à 1 000 personnes / heure) ne permettra jamais d'absorber le flux massif de skieurs constaté exceptionnellement certains week-end de février. Avec plus de 10 000 personnes quittant les stations à la fermeture, il faudrait même faire la queue pour prendre les bus de rabattement et le téléphérique ;
- le câble pourra, certes, délester légèrement le trafic routier, mais l'implantation de la gare d'arrivée à Lans-en-Vercors et l'obligation d'utiliser des transports de rabattement depuis les lieux « stratégiques » rend la solution très peu pratique (rupture de charges, désynchronisation des différents modes de transports, temps de trajet total non compétitif). L'utilisation par les touristes relève de la gageure ;
- quand à la solidarité ville-montagne, elle nous semble déjà exister sans avoir besoin de la matérialiser par un artifice.

## **2 – Une seule solution proposée**

Depuis le début du projet, l'unique solution aux problèmes avancés (que nous contestons par ailleurs précédemment) est le téléphérique.

Nous trouvons très surprenant que des solutions alternatives n'aient pas été étudiées, ceci afin que toutes les options disponibles soient envisagées, pesées et que le moyen présentant les meilleurs compromis soit retenue. Comment s'assurer que le câble est le meilleur choix lorsqu'il est le seul proposé ?

Suite aux demandes répétées lors des premières réunions, une ébauche de solution alternative a été présentée (renforcement des lignes de bus existantes), mais celle-ci repose sur des hypothèses ineptes (besoin d'une capacité de transport équivalente au câble soit un bus toutes les 6 minutes), visant juste à présenter le câble comme l'unique alternative possible. De plus cette étude n'intégrait aucunement les autres possibilités de mobilité « douce » (bus et navettes hybrides ou électriques, auto-partage, covoiturage).

Il est clair que dans ce projet, le câble semble plus être une finalité qu'une solution.

## **3 – Un projet qui n'apporte pas de bénéfice tangible à la majorité des voyageurs :**

Le câble en montagne est très souvent une excellente alternative à la route, en termes de temps de trajet et de facilité d'accès. Le cas de Bolzano, souvent présenté comme la référence dans le domaine, est une excellente démonstration : temps de trajet divisé par deux, une seule route très sinueuse pour accéder au plateau du Renon.

La problématique du Vercors est toute autre :

- les deux routes qui relient le Vercors à Grenoble permettent en bus ou en voiture un temps de trajet équivalent au câble (trente minutes environ). Celui-ci n'apporte donc aucun avantage en comparaison d'un trajet classique en voiture jusqu'aux parkings relais de Fontaine ou Seyssinet-Pariset ;
- le câble arrivant à Fontaine interdit clairement la connexion au tramway de la ligne C sur Seyssinet-Pariset, sauf avec une correspondance supplémentaire et un trajet rallongé ;

- l'étendue du territoire et l'éclatement de l'habitat sur le Vercors ne permet qu'à une très petite minorité de rejoindre les gares de Saint Nizier du Moucherotte et de Lans en Vercors sans utiliser un transport de rabattement (moins de 20% des habitants du plateau se trouve à moins de deux kilomètres des gares). Cela implique des ruptures de charge et des temps d'attente élevés (la fréquence des navettes ne sera jamais aussi élevé que l'arrivée des cabines) ;
- nombre de pendulaires descendant sur Grenoble pour travailler ou *magasiner* habite en aval des gares (Engins, Saint Nizier du Moucherotte, aval de Lans en Vercors sur les routes de Saint Nizier du Moucherotte ou d'Engins, Tour sans Venin à Seyssinet-Pariset). Tournés vers l'agglomération, ces habitants n'envisageront jamais de remonter pour prendre le câble ;
- le même constat s'impose pour les touristes, avec la complexité supplémentaire des bagages qui rendent les ruptures de charges dissuasives ;
- bien évidemment les professions libérales, artisans et professionnels n'utiliseront pas ce moyen de transport pour des questions d'urgence ou de commodités ;
- le coût d'un voyage annoncé aux environ de 4,9 euros rend aussi l'utilisation du câble par une famille rédhitoire en comparaison de la voiture (presque 40 euros A/R pour une famille avec deux enfants).

En conséquence, les voyageurs trouvant un intérêt réel (au-delà de la curiosité des premiers jours) à l'utilisation de ce moyen de transport seront très peu nombreux. L'ordre de grandeur de 1 125 voyageurs aller et retour annoncé dans les études, représentant un taux de conversion de 25 % semble très optimiste, ce taux n'étant atteint sur des installations existantes que parce que la solution apporte un bénéfice réel au voyageur. Nous considérons ce chiffre comme un maximum optimiste.

#### **4 – Une fréquentation extrêmement réduite et en conséquence un bilan financier déplorable**

Le coût total de la solution envisagée (technologie 3S, seule capable de garantir capacité, disponibilité par grands vents et traversée des obstacles naturels) est d'environ 98 millions d'euros dans le cas le plus coûteux (84 millions d'euros d'investissement + 14 millions d'euros d'études de maîtrise d'œuvre).

En regard de la fréquentation estimée (et qui reste selon notre perception extrêmement optimiste), l'investissement par voyageur transporté sera de 43 000 €. En comparaison, l'investissement de la ligne du tramway E est de 6 600 € par voyageur. Le surcoût est dans le cas présent uniquement généré par la très faible fréquentation de l'installation.

Le coût d'un billet de tramway ou de bus étant déjà largement subventionné à plus de 80%, on imagine l'impact sur la collectivité publique de la subvention du prix de billet du téléphérique afin de rendre le tarif acceptable par les utilisateurs.

#### **5 – Un financement incertain, mais qui *in-fine* reposera en totalité sur les épaules des contribuables :**

Lors des différentes réunions publiques, le financement de l'investissement et des coûts d'exploitation a été survolé : tout juste sait-on que la CA Grenoble Alpes Métropole accepte d'en prendre une grande partie à sa charge, en annonçant, en l'absence des intéressés autour de la table, que le conseil général de l'Isère, la région Rhône-Alpes et l'Etat sont prêts

à cofinancer l'investissement. Nous souhaitons rappeler que dans tous les cas de figure, cela se fera par une augmentation de la pression fiscale, puisque l'objet n'est absolument pas rentable (les rentrées ne permettront pas d'équilibrer les comptes) et que la constitution française interdit aux collectivités locales de s'endetter.

Le financement du coût de fonctionnement du téléphérique et des transports de rabattement corollaires sur le Vercors est repoussé à d'autres études, mais les conclusions seront bien évidemment identiques.

## **6 – Un impact sur les paysages et l'agriculture sous estimé :**

Les études présentées sur l'impact paysager sont exagérément optimistes : les photomontages des pylônes et des cabines ne reflètent pas la réalité visible à Bolzano ou sur d'autres installations identiques.

Les gares ne sont pas montrées alors que des avant projets et ébauches architecturales sont déjà disponibles dans les pré-études opérationnelles.

Les impacts sur la faune, la flore, l'agriculture et la sylviculture sont considérés comme négligeables, alors qu'aucune étude sérieuse n'étaye ces affirmations.

Nous restons songeurs sur ce volet du projet et nous considérons que les études font preuve d'une extrême légèreté sur un sujet d'intérêt majeur dans un parc naturel régional.

## **7 – Un entêtement de la CA Grenoble Alpes Métropole difficilement compréhensible à la lecture des premiers résultats d'études**

A la lecture de tous les éléments précédemment cités, nous nous étonnons donc des points suivants :

- un premier bilan coût/bénéfice plus de dix fois supérieur au tramway ou au bus. Malgré ce risque déficitaire, la CA Grenoble Alpes Métropole persiste à considérer ce projet comme viable ;
- des études ne répondant que partiellement à un certain nombre de questions clés, ou renvoyant à des études ultérieures ;
- une communication ambiguë sur le coût total : le chiffre avancé de 53 millions d'euros est celui de l'investissement pour une télécabine monocâble sans les frais d'étude et de maîtrise d'œuvre pourtant obligatoire. Le coût le plus probable, mais rarement mis en avant, reste celui d'un téléphérique 3S pour un montant plancher bas d'environ 98 millions d'euros ;
- un bénéfice réel en terme de temps et de facilité non démontré, sauf pour les voyageurs habitant près des gares ou dont le lieu de travail est rapidement desservi par le tramway ou une ligne de bus successive. Nous ne disposons pas des chiffres officiels, mais la proportion sera probablement faible ;
- Une présentation minimaliste et estompée des impacts paysagers ;
- Une initiative de la CA Grenoble Alpes Métropole hors de son champ de compétence (le transport interurbain étant une compétence du conseil général de l'Isère) pour faciliter le transport de 1 125 voyageurs, alors que la même CA Grenoble Alpes Métropole déclare que l'aménagement du nœud de congestion du Rondeau n'est pas de sa compétence et ne prendra donc pas d'initiative sur sa résolution, quand des

dizaines de milliers de personnes subissent les embouteillages quotidiens à cet endroit.

Nous constatons, donc, l'entêtement inexplicable de la CA Grenoble Alpes Métropole à promouvoir un projet présentant aussi peu de bénéfice et pour un coût astronomique, et supposons que derrière ce téléphérique se dessinent d'autres objectifs, beaucoup moins utiles à la collectivité publique. La collaboration engagée en parallèle au projet de câble avec le groupe Eiffage (et son laboratoire prospectiviste Phosphore 4), visant à définir les enjeux de mobilité et par conséquent l'urbanisation de demain sur nos territoires de montagne a jeté un trouble important.

Confier, à un groupe privé officiant dans le bâtiment et les travaux publics, la vision de l'urbanisme et la gestion des infrastructures nous semble hasardeux et dangereux. L'amalgame est réel et nous souhaitons alerter nos élus et les habitants de l'agglomération Grenobloise et du Vercors sur les risques de dérives possibles.

En conséquence de quoi, nous réaffirmons notre opposition à ce projet, compte-tenu du bénéfice extrêmement limité pour les populations et de l'investissement démesuré. Après des études pré-opérationnelles dispendieuses, le gaspillage de l'argent public doit s'arrêter là.

Bien qu'étant totalement opposé à ce projet particulier, nous restons conscients des potentialités du transport par câble qui présente de nombreux avantages dès lors que la pertinence du tracé induise une fréquentation réelle permettant d'aller vers un équilibre financier acceptable. En ce sens, nous considérons que le projet de câble horizontal de la polarité nord ouest est prioritaire pour juger de la validité de ce mode de transport.

Nous considérons, par ailleurs, que l'investissement sur une installation si peu utilisée et si peu rentable pourrait donner une image négative de ce mode de transport, qui a plus besoin de projets réellement viables pour émerger et prouver son utilité que d'installations vitrines.

Nous sommes convaincus, enfin, que d'autres solutions de transports "doux", plus adaptés à la réalité géographique et spatiale du territoire du Vercors existent et peuvent être développées, avec un bénéfice pour le voyageur bien supérieur en termes de flexibilité et d'investissement. Nous encourageons nos élus à travailler dans cette direction, pour présenter un projet que nous serons heureux de défendre s'il revêt du sens pour les citoyens.

Le conseil d'administration de l'association Vercors à cœur,

le 8 novembre 2013

signé