

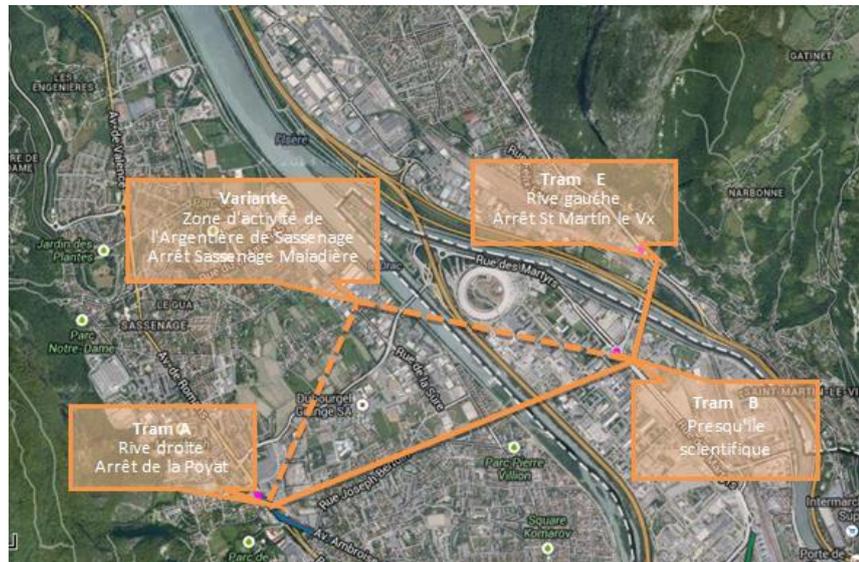


Mouvement  
Républicain  
et Citoyen

## Conférence de presse

### Les déplacements dans notre agglomération

La priorité une liaison câble  
entre la ligne de tram A rive gauche  
la ligne de tram B presque  
et la ligne de tram E rive droite



**Frédéric Vergez** 1<sup>er</sup> secrétaire fédération de l'Isère du MRC, ancien conseiller régional  
**Éléonore Perrier** Conseillère municipale déléguée à Grenoble & conseillère communautaire à La Métro  
**Gilles Faury** Conseiller municipal délégué de Saint Martin d'Hères

Contact : Frédéric Vergez : 06 80 87 01 00  
Courriel [mrc.siere@gmail.com](mailto:mrc.siere@gmail.com)

# 1 LES DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

## 1.1 L'ACCÈS À L'AGGLOMÉRATION EST TOUS LES MATINS TOTALEMENT CONGESTIONNÉE

Chacun peut le constater notre agglomération est régulièrement, pour ne pas dire quotidiennement congestionnée. Le constat n'est pas nouveau : "une demande de déplacements d'échanges déjà forte, comme en témoignent les bouchons quotidiens à l'entrée de l'agglomération à l'heure de pointe du matin et, de façon plus étalée, aux sorties le soir."<sup>1</sup> Pour autant depuis plus de 20 ans la situation ne s'est pas améliorée et les difficultés de déplacement rendent la vie à Grenoble, dans son agglomération moins agréable.

\* l'entrée Nord-Ouest de notre agglomération et de Grenoble, sur l'A48, les ralentissements commencent quasi quotidiennement dès la bifurcation A480/N481 jusqu'au niveau de la commune du Fontanil voir au-delà certains jours, notamment aux heures de pointe. Puis les voitures sont à l'arrêt et avancent mètre par mètre sur les deux kilomètres de N481 (l'ex A48) avant la porte de France et le pont de la Bastille.. Sur l'autre itinéraire, l'A480 les voitures roulent en "accordéon" pare-chocs contre pare-chocs jusqu'au Rondeau. La rocade sud, la N87, est saturée dans les deux sens

\* côté entrée Nord Est de notre agglomération la situation est identique. Sur l'A41 les voitures roulent pare-chocs contre pare-chocs de Crolles / Bernin à Meylan l'accès. L'accès à la rocade sud, la RN87, est également saturée, l'accès au cœur de Grenoble par l'avenue de Verdun la RD1090 est très congestionné.

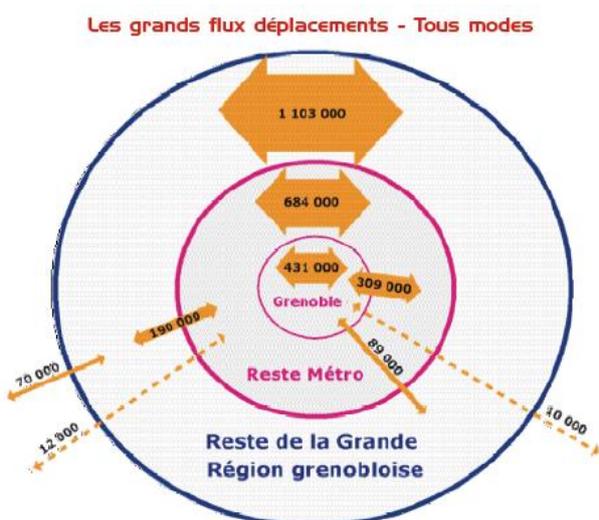
Cette réalité, qu'il faut bien reconnaître, est parfaitement connue des citoyens. Elle pénalise également fortement le développement économique à Grenoble et dans l'ensemble de l'agglomération.

Malgré les améliorations technologiques des moteurs de véhicules, la concentration de certains polluants reste préoccupante dans l'agglomération grenobloise, notamment pour le NO<sup>2</sup> (dioxyde d'azote) et les particules. En effet, selon les polluants, 20 à 40% de la population de l'agglomération est soumise à des dépassements des valeurs-limites réglementaires de qualité de l'air notamment ceux du Grenoble, plus encore aux abords des autoroutes.

## 1.2 LA RÉALITÉ DES DÉPLACEMENTS

### 1.2.1 Les déplacements tous modes confondus à Grenoble, dans l'agglomération, hors agglomération

Deux illustrations extraites de la dernière Enquête Ménage Déplacements de 2010<sup>2</sup> reflètent la problématique des déplacements.



Cette première illustration révèle l'importance des déplacements intra-agglomération Grenoble :

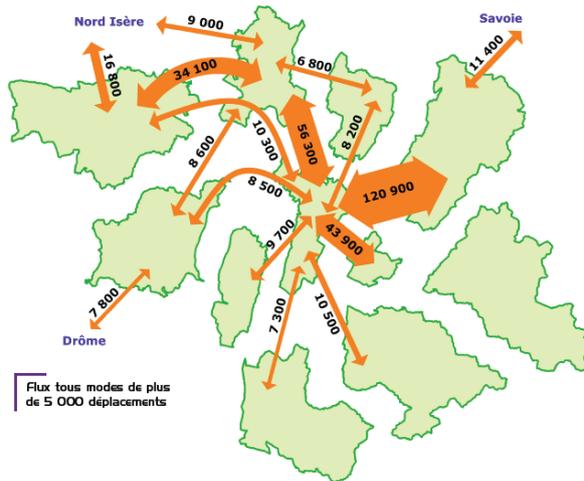
431 000 déplacements intra Grenoble  
+ 309 000 déplacement d'échange entre Grenoble et les autres communes de l'agglomération (hors Grenoble)  
+ 684 000 déplacements intra agglomération hors Grenoble

Soit 1 424 000 déplacements quotidiens soit 83% des déplacements dans l'agglomération

<sup>1</sup> PDU 2007-2012 page 32 Diagnostic des déplacements 1992-2002

<sup>2</sup> Enquête Ménage Déplacements 2010

**Déplacements d'échanges tous modes entre les territoires**

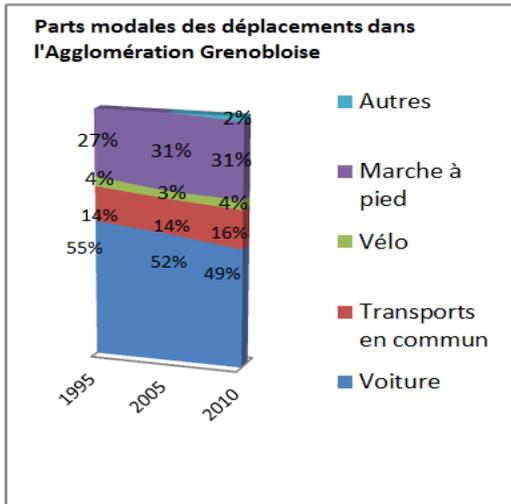


Il est donc évident que les leviers pour arriver à une fluidité des déplacements dans l'agglomération sont bien à rechercher à l'intérieur de celle-ci.

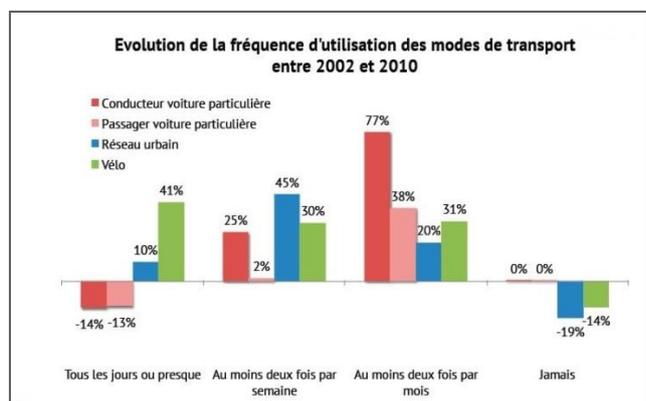
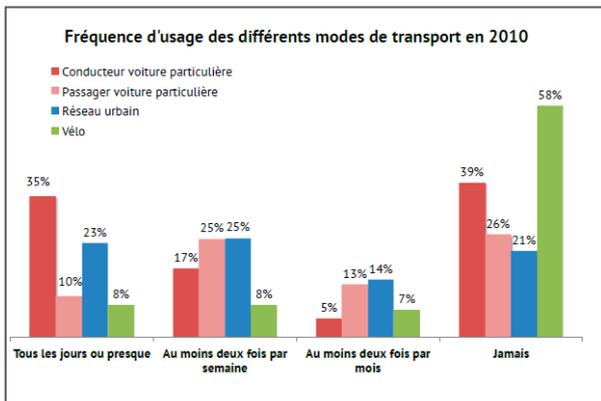
Même si La Métro et le SMTC ont, depuis plus de deux décennies, réalisé d'importants investissements, une nouvelle stratégie doit être proposée pour offrir aux habitants de notre agglomération la possibilité d'une mobilité alternative à la voiture dans leurs déplacements quotidiens.

L'Enquête Ménages-Déplacements précise que dans l'agglomération :  
 59% des déplacements <3km  
 90% des déplacements <10km

**1.2.2 La répartition et évolution des modes de déplacements dans l'agglomération**



Données  
 DPU 2007-2012  
 Enquête Ménages-Déplacements 2010



### Voiture particulière

Avec 49% de part modale la voiture individuelle représente toujours la part modale la plus importante et reste le mode de transports le plus utilisé tous les jours même si elle est en (légère) diminution depuis 2002. L'Enquête Ménages-Déplacements nous éclaire sur cette baisse : -14% d'une utilisation quotidienne et +77 % d'une utilisation entre 2 fois par mois et 2 fois par semaine.

### Transports en commun

Ils représentent près de 16 % des déplacements, en progression seulement de 2 % depuis 5 ans. L'Enquête Ménages-Déplacements révèle que 19% de personnes qui ne prenaient jamais les transports en communs les prennent en 2010. L'utilisation régulière progresse :

- + 45% les reprennent au moins 2 fois par semaine entre 2001 et 2010 et sur le même période

- + 10% les utilisent quotidiennement.

Globalement près de 50% des personnes disent emprunter un transport en commun au minimum 2 fois par semaine.

### Le vélo

Le vélo connaît une progression des usages réguliers mais la part modale reste de 4% entre 1995 et 2010, ce qui reste faible, en particulier au regard de la configuration géologique de l'agglomération – Grenoble est considérée comme la ville la plus plate de France.

### La marche à pied

Sa progression est sensible puisqu'elle est passée de 27% en 2002 à 31% en 2010. C'est une tendance lourde qui se retrouve dans toutes les agglomérations.

## **2 DES COMPÉTENCES RESPECTÉES ET DES ACTEURS RESPONSABLES**

### **2.1 UNE ORGANISATION DES RESPONSABILITÉS DÉCENTRALISÉE MAIS OÙ LES RESPONSABILITÉS SONT CLAIREMENT DÉFINIES**

La politique des transports est très largement décentralisée. Nous pensons que cette organisation des responsabilités doit permettre d'appréhender au mieux le besoin pour élaborer et mettre en œuvre les réponses.

Les lois concernant l'organisation territoriale que le gouvernement prépare sont l'occasion de veiller à la cohérence des organisations mise en œuvre sur le terrain, et les projets en cours.

Nous souhaitons que nos collectivités s'engagent fortement sur ce qui relève de leurs compétences en limitant le plus possible les financements excessivement croisés où commune, Syndicat Mixte des transports, Établissement public intercommunaux, conseil général, conseil régional, État, Europe apparaissent tous co-financeurs, tous co-responsable ou plus exactement plus personne n'est véritablement responsable de cette politique, de ces projets ou services aux yeux de nos concitoyens.

Quels sont les citoyens qui perçoivent réellement leur capacité intervenir dans cette politique, qui savent les impôts et les taxes qui permettent le financement de l'investissement et du fonctionnement de ces services ?

Dans ce domaine comme dans d'autres la complexité et les confusions bien entretenues par les élus des différentes collectivités conduisent à mettre les politiques publiques hors de portée des citoyens.

#### **2.1.1 Les agglomérations, les transports urbains**

La Métro a une compétence en matière de voirie communautaire, de stationnement (élaboration et mise en œuvre d'une charte du stationnement), de déplacement, notamment l'aménagement d'itinéraires cyclables d'intérêt communautaire. Par ailleurs, elle participe à l'ensemble des projets structurants de l'agglomération (voie ferrée, pôle Gare, pont aval à Grenoble...).

La Métro a délégué la compétence transport en commun au SMTC sur le périmètre urbain. À ce titre, le SMTC perçoit le Versement Transport. Demain, il serait souhaitable que La Métro délègue l'ensemble de sa compétence transport au SMTC afin de proposer une solution performante et globale de déplacement

alternative à la voiture individuelle dans notre agglomération et évolue en Syndicat Mixte de la mobilité Urbaine. Les financements mobilisables pour cette politique lui sont confiés. Le Versement Transport payé par les entreprises est déjà au plafond autorisé, ce qui exigerait une gestion rigoureuse des dépenses, les recettes ne pouvant plus être significativement augmentées dans le contexte législatif et réglementaire actuel, y compris dans l'hypothèse de la réforme territoriale et de l'instauration de la métropole.

Les citoyens ne doivent pas se trouver dessaisis de cette politique du fait de cette organisation. Ils doivent pouvoir exprimer leur choix lors des élections municipales à partir de projets cohérents et globaux de déplacements dans l'agglomération.

### **2.1.1.1 Le projet du Vercors**

Dans ce contexte il est pour le moins étonnant de voir la Métro, communauté d'agglomération s'investir depuis un an sur un projet de transports par câble sur le Vercors.

Nous réaffirmons qu'un tel projet – dépassant les frontières de La Métro – devrait être porté par le conseil Général de l'Isère et que son coût – à commencer par les études – doit être partagé entre le Conseil Général de l'Isère, La Métro et la communauté de communes du Vercors. À cet égard, Éléonore PERRIER conseillère communautaire à La Métro, n'a pas voté la délibération des études préalables à la seule charge de La Métro.

Au regard des études préalables à la réalisation du projet (juin 2013), il apparaît que l'enjeu est de capter une partie des pendulaires, concrètement 1100 personnes seraient concernées. Au regard du coût financier – entre 40 et 60 millions d'Euro en l'état actuel des estimations -, **nous pensons que cette liaison avec le Vercors n'est pas une priorité pour notre agglomération**, d'autant plus que son impact pour apaiser durablement la ville ne serait que marginal.

Nous souhaitons que La Métro se mobilise pour mettre en œuvre une politique alternative à la voiture pour garantir la mobilité souhaitée par à l'ensemble des habitants et usagers de l'agglomération,.... afin qu'ils ne soient plus bloqués quotidiennement dans des bouchons.

### **2.1.2 Le département : les transports suburbains**

Hors des territoires urbains, souvent organisés en communauté d'agglomération, communauté urbaine ou en métropole, le Conseil Général a la compétence pour organiser et mettre en œuvre la politique de transports avec les communes. C'est une compétence majeure du Conseil Général d'aménagement et de cohésion territoriale.

**Le département garantit une véritable proximité, une compréhension des enjeux de l'ensemble des territoires moins denses, moins urbains, voire ruraux. Le département est un échelon qui à nos yeux conserve toute sa pertinence. Il doit donc s'investir, rendre compte et être responsable sur cette compétence.**

### **2.1.3 La région : les transports ferroviaires**

Dans le cadre de la décentralisation, les régions sont devenues autorité organisatrice des transports ferroviaires dans les régions. Cette politique doit être articulée avec la politique ferroviaire souvent appelée grande ligne relevant de l'État. Cette politique est une des responsabilités majeures des régions et mobilise généralement la part budgétaire la plus importante. Elle est cohérente avec les responsabilités confiées aux régions dans le domaine de l'aménagement des territoires.

En Rhône-Alpes les défis ne manquent pas ! Depuis longtemps le ferroviaire a pris du retard face au développement des autoroutes dans les années 60 -70. Un seul exemple : **en train, le meilleur temps de parcours Grenoble Lyon au lendemain de la deuxième guerre est le même qu'aujourd'hui** alors que le temps de parcours en voiture a été divisé par deux avec l'autoroute.

**Une troisième voie ferrée entre la cluse de Voreppe et Grenoble est une nécessité.** Conseiller régional de 1998 à 2004, Frédéric VERGEZ avait obtenu qu'elle soit mentionnée au Contrat de Plan État Région 4<sup>ème</sup> génération 2000-2006. Nous regrettons que cette 3<sup>ème</sup> voie ferrée ait disparu dans le Contrat suivant rebaptisé Contrat de Projets État Région.

**Les citoyens, les élus du conseil général, des communes et de la Métro doivent se mobiliser pour convaincre les conseillers régionaux de l'importance de cette infrastructure pour les agglomérations grenobloise et voironnaise.**

## 2.1.4 L'État, garant de la cohérence territoriale : des routes nationales aux autoroutes, des TGV aux trains d'équilibre territoriale, des aéroports ou des ports maritimes

L'État conserve des compétences, des responsabilités majeures dans le domaine des déplacements et des transports. Il définit la politique nationale qui prend une forme concrète au niveau des routes dans le réseau autoroutier (même s'il a été concédé à des sociétés privées), les routes nationales, au niveau du ferroviaire avec les Trains d'Équilibres Territoriaux (Intercité) et les TGV ainsi que ses responsabilités dans la SNCF et RFF, la réalisation et la gestion des aéroports et des ports maritimes.

## 2.2 QUELLE STRATÉGIE POUR FAIRE FACE À CETTE SITUATION ?

### 2.2.1 Le développement des voiries

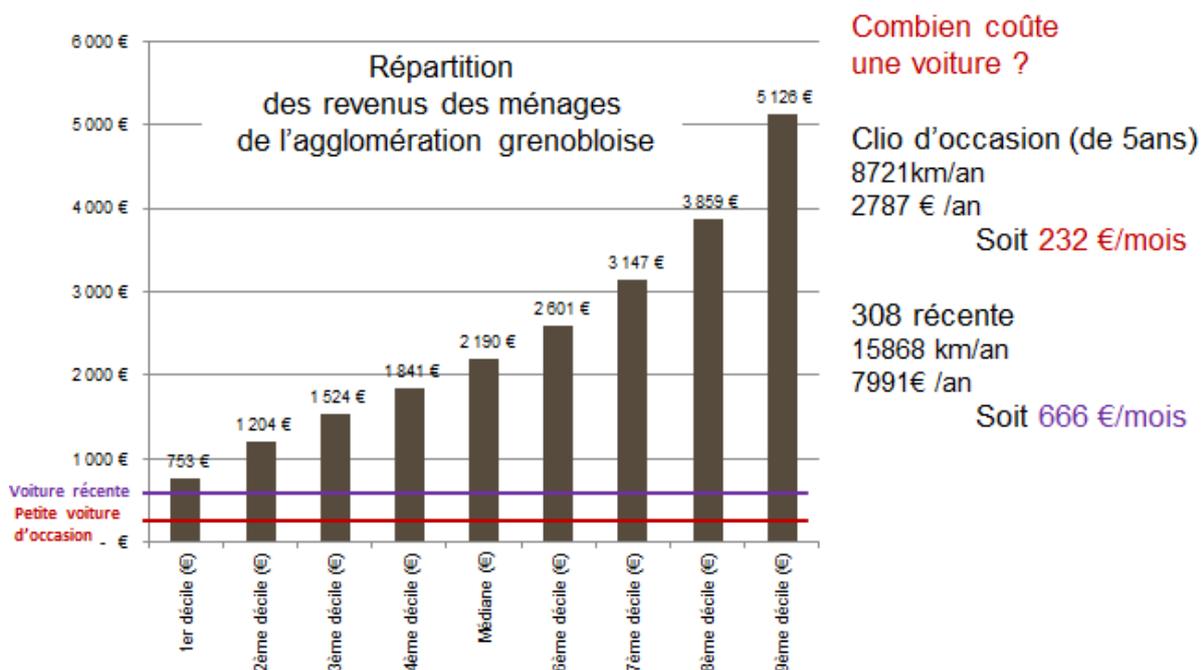
La stratégie du "tout voiture" avait conduit la communauté d'agglomération à envisager le passage à 3 voies de la rocade Sud, la création de la rocade Nord....

Cette stratégie du "tout voiture" était irresponsable. Tout d'abord l'étude diligentée par le Conseil général a démontré que ces nouvelles voiries (dans l'hypothèse de leur gratuité) seraient complètement saturées dès leurs mises en service et ne garantiraient pas la fluidité du trafic. Compte tenu des coûts de telles infrastructures cette stratégie mobiliserait tous les moyens financiers mobilisables des 20 ans à venir, voire plus. Le coût de la rocade nord a été estimé à 1 milliard d'euros. Cette stratégie du "tout voiture" serait également une catastrophe environnementale. L'air dans agglomération grenobloise dépasse régulièrement les seuils de pollution atmosphérique autorisés

**C'est pour toutes ces raisons que nous avons toujours été contre cette stratégie et nous nous sommes opposés à la rocade nord et au tunnel sous la bastille.**

Beaucoup trop de temps et d'argent ont déjà été perdus par ces turpitudes et l'absence d'une position cohérente des élus responsables des déplacements à Grenoble, à La Métro, au Conseil Général ou à la Région Rhône-Alpes.

**Compte tenu du coût de possession et d'utilisation d'une voiture, le tout voiture revient à accepter que la mobilité souhaitée ne soit accessible qu'à la partie la plus aisée de la population. Cette position régressive n'est, pour nous, pas acceptable. La mise en place d'une véritable solution de mobilité alternative doit être la priorité dans notre agglomération. Cette alternative constitue une condition d'un regain d'attractivité économique, de l'émergence d'une ville apaisée et d'un environnement préservé.**

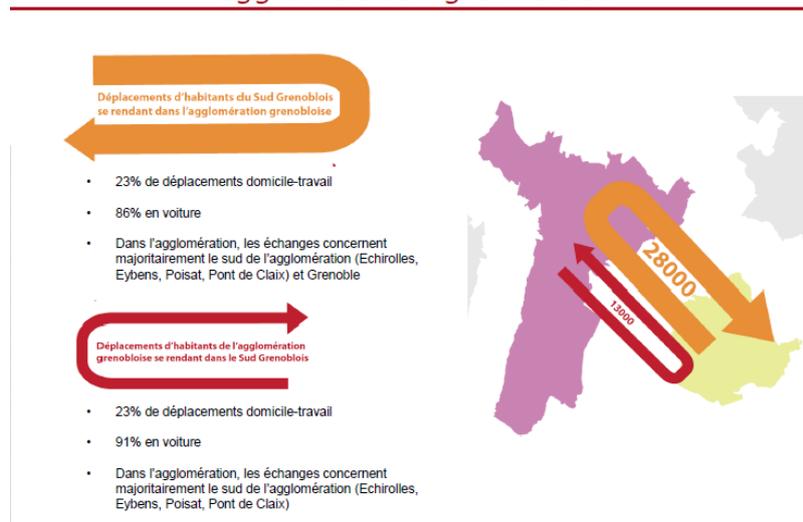


## 2.2.2 Restructurer le réseau de transport pour répondre aux attentes : Trois orientations fondamentales

### 2.2.2.1 Redéfinir un périmètre des transports urbains

Si des communes peu denses et relativement excentrées de Grenoble ont rejoint la communauté d'agglomération (nous pensons par exemple à Proveyzieux, Quaix en Chartreuse sur les balcons de Chartreuse ou Miribel Lanchâtre), elles ne peuvent pas attendre une desserte forte de leur territoire.

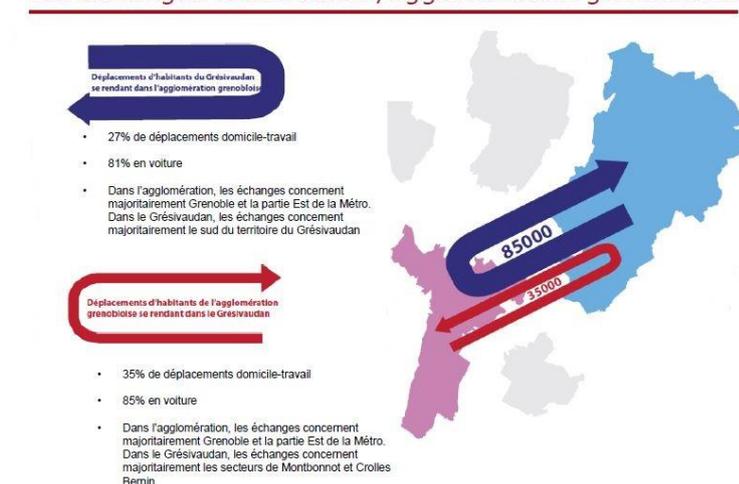
#### Les échanges Sud grenoblois/ agglomération grenobloise



L'intégration de la Communauté de communes sud Grenoblois dans l'Agglomération Grenobloise permettra de mieux prendre en compte dans la réflexion de la Métro et du SMTC de Grenoble l'amélioration de la desserte notamment de Vizille dans les années à venir.

Cependant les flux sont moindres que ceux d'autres secteurs...

#### Les échanges Grésivaudan/agglomération grenobloise



... en effet d'autres communes où la continuité urbaine est indiscutable, où la densité de logements et d'entreprises est bien réelle ne font pas encore partie de l'agglomération et ne bénéficient pas de la cohérence de l'offre de transports urbains qui serait pourtant nécessaire. Nous pensons notamment à Montbonnot, Saint-Ismier, Biviers.

85 000 habitants du Grésivaudan se rendent quotidiennement dans l'agglomération Grenobloise (dont 81% en voiture).

**Il est urgent que ces communes rejoignent La Métro correspondant à leur bassin de vie où l'autorité organisatrice transports urbains (AOTU) pourrait alors proposer une solution alternative performante à la voiture individuelle.**

### **2.2.2.2 Un maillage fin de l'agglomération**

Rappel de quelques données :

3,7 déplacements par jour par personnes.<sup>3</sup>

85 % des habitants de l'agglomération travaillent dans l'agglomération : 37 % dans la ville de Grenoble et 48 % dans le reste de l'agglomération grenobloise. Ces déplacements couvrent l'ensemble du territoire de l'agglomération.<sup>4</sup>

Il n'y a pas des origines et des destinations qui structurent les déplacements dans l'agglomération. L'essentiel du territoire de l'agglomération a une densité d'habitat et/ou d'entreprises qui génère un potentiel de mobilité justifiant sa desserte. Les zones peu denses, nous pensons en particulier à des territoires qui ont rejoint récemment l'agglomération, ne pourront prétendre à une couverture de leur commune.

L'enjeu est de mettre en place un maillage suffisamment fin du territoire afin de proposer la construction d'un itinéraire court, sans détour dissuasif, pour se déplacer sur l'ensemble du territoire de notre agglomération qui est pour l'essentiel suffisamment dense.

La finesse du maillage et les connexions entre les lignes doivent permettre de rejoindre tout point à un autre point avec une "vitesse commerciale" compétitive.

### **2.2.2.3 Une fréquence élevée toute la journée**

Rappel de quelques données :

3,7 déplacements en moyenne par jour pour un total de 16km soit en moyenne de 4,3km (mais probablement 2 ou 3 déplacements de moins de 3km et 1 de 3 à 10 km).

En effet :

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

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

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

Il est nécessaire, afin de répondre à l'ensemble des besoins de la population, que l'extension horaire des transports en commun soit sérieusement repensée afin de permettre une réelle mobilité sur l'ensemble du territoire.

### **2.2.2.4 Un niveau de performance, de confort, de fiabilité et de disponibilité important**

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

Le confort dans les transports en commun s'organise autour de paramètres bien connus : l'état, l'aménagement et la propreté des véhicules, la tranquillité, les espaces d'attente, l'accessibilité... L'aménagement des arrêts permettant d'être à l'abri des intempéries, bien éclairé, proposant des places assises et debout et l'information indiquant le temps d'attente avant l'arrivée du véhicule à l'arrêt sont essentiels. Il est d'autant plus important que le temps perçu par une personne qui attend un transport est perçu comme multiplié par 3.

Les organisations de la société, des entreprises ont étendu les plages horaires de mobilité. Il n'est pas possible d'opter pour une alternative à la voiture si la solution n'est pas disponible durant la totalité des déplacements qui s'enchaîneront durant la journée. **De 6 heures à 22 heures les solutions alternatives et tout particulièrement les transports en commun doivent être opérationnelles.**

---

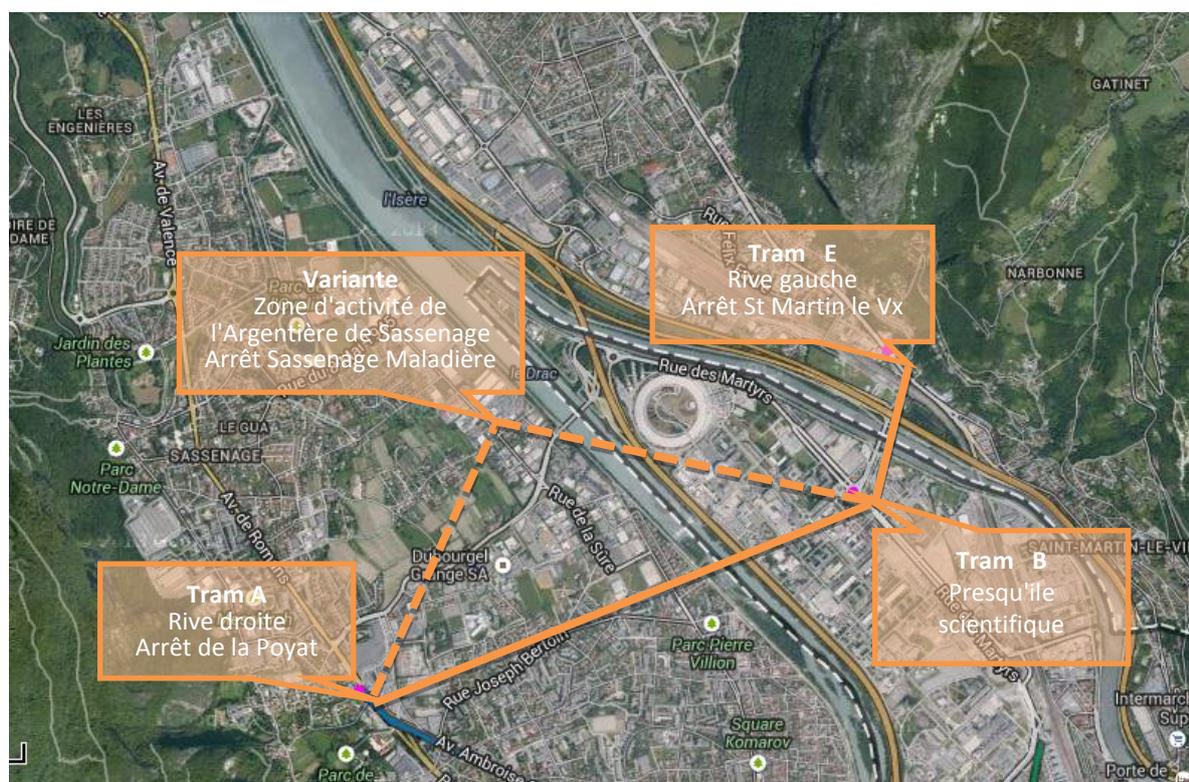
<sup>3</sup> EMD 2010 Page

<sup>4</sup> EMD Agglomération grenobloise page12

Il convient donc de développer une politique commerciale et marketing attractive, de faciliter d'accès à l'ensemble des modes alternatif à la voiture individuelle, de mettre en place des tarifs dégressifs à ceux qui utilisent régulièrement les modes alternatifs, de revaloriser l'image des modes alternatifs ainsi que de favoriser exemplarité des administrations et grandes entreprises avec PDA-PDE.

### 3 LA PRIORITÉ : UNE LIAISON CÂBLE ENTRE LA LIGNE DE TRAM A RIVE GAUCHE DU DRAC, LA LIGNE DE TRAM B PRESQU'ILE ET LA LIGNE DE TRAM E RIVE DROITE DE L'ISÈRE

#### 3.1 LE TRACÉ D'UNE LIAISON NÉCESSAIRE



Le polygone scientifique est un pôle d'emploi majeur de l'agglomération qui connaît une refonte dans l'objectif d'allier activités, logement et services de proximité. Il est desservi au Nord par un échangeur complet et complexe avec l'autoroute A480, au Sud par une sortie de l'A480 direction Nord par la rue Esclangon et une entrée par la rue Diderot sur l'autoroute A480 dir Nord et au centre de la presqu'île par le pont d'oxford et la N481. Au niveau de ces échangeurs l'A480 tout comme la N481 est quotidiennement congestionnée rendant très délicate l'accès à ce territoire de notre agglomération. L'offre en transport en commun est essentiellement constituée par la ligne de tram B et de manière secondaire par deux lignes de bus la 30 en provenance de la rive gauche et la 34 en provenance de la rive droite. Le Conseil général a aménagé un site propre en bordure de l'A48 et l'A480 pour faciliter l'avance des bus jusqu'au pont d'Oxford. Néanmoins, elle ne constitue pas une ligne structurante.

**Le tracé proposé de ce câble urbain permettrait un accès au polygone scientifique en quelques minutes de la rive Droite du Drac et de la rive Gauche de l'Isère en interconnexion à deux lignes de tram la A et la E, surplombant 2 obstacles naturels conséquents, le Drac et l'Isère.**

\* la ligne A sur la rive droite du Drac ouvre les territoires des communes de Fontaine, Seyssinet et de Grenoble par les grands Boulevards. À cet arrêt de la Poyat offre également l'inter-modalité avec les lignes de bus 51, 54 et 56 desservant Sassenage,

\* la nouvelle ligne E reliera les communes du Fontanil, de Saint-Égrève et de Saint Martin le Vinoux à Grenoble via l'entrée de la Bastille. Une connexion de cette ligne à la presqu'île s'inscrit dans la logique de la ligne 30 dont la fréquentation est intéressante compte tenu du bas niveau de service proposé qui ne lui permet pas de constituer une alternative attractive à la voiture malgré l'engorgement quotidien de l'A48 au niveau de Saint-Égrève.

Cette liaison est importante : elle renforcera le maillage améliorera la performance de l'ensemble du réseau.

### 3.2 UNE LIAISON PAR CÂBLE, UNE SOLUTION PERTINENTE



Le transport par câble en milieu urbain se développe. Souvent appelé tram aérien, c'est une solution mise en place aujourd'hui dans de nombreux pays, y compris ceux où l'automobile est reine : les USA (New-York, Teluride, Portland, etc.). Mais c'est aussi plus près de nous en Europe : Bolzano, Coblenze, Lisbonne l'ont installé, Milan, Namur et Hambourg s'y préparent. En France un projet est bien avancé à Brest, mais également dans le Val de Marne (Téléval), à Toulouse (Octopole/CHU/UPS).

Le câble urbain est la solution idéale notamment lors de franchissement d'obstacles tels qu'une rivière ou un fleuve, une voie de communication terrestre autoroute ou voie ferrée. Ici une autoroute l'A480, une grande voirie urbaine la N481, deux rivières l'Isère et le Drac constituent des obstacles qui rendent tout aménagement de desserte de la presqu'île scientifique complexes et très coûteux.

De plus le temps de réalisation d'un tram aérien est trois fois plus court que celui pour réaliser un tram.

### 3.3 UNE SOLUTION PERFORMANTE

La vitesse d'un transport par câble de type 3S est d'environ 20 km/h ce qui est comparable, à celle du tram et offre un débit de 5 000 personnes par heures.

De plus, le transport par câble est une solution économe en énergie : 0,28 Kwh/passager par rapport à un tram 1Kwh/passager, un réseau de bus 1,35 kwh/passager. De plus le transport par câble utilisant l'électricité comme énergie ne rejette directement aucune émission de CO<sup>2</sup>.

#### 3.3.1 Une solution économique

Alors que les finances du SMTC éveillent de nombreux questionnements et des marges de manœuvre très réduites pour augmenter son budget dans un contexte de volonté de réduction des déficits publics, un taux d'endettement élevé et un niveau de Versement Transports élevé, les investissements doivent être maîtrisés.

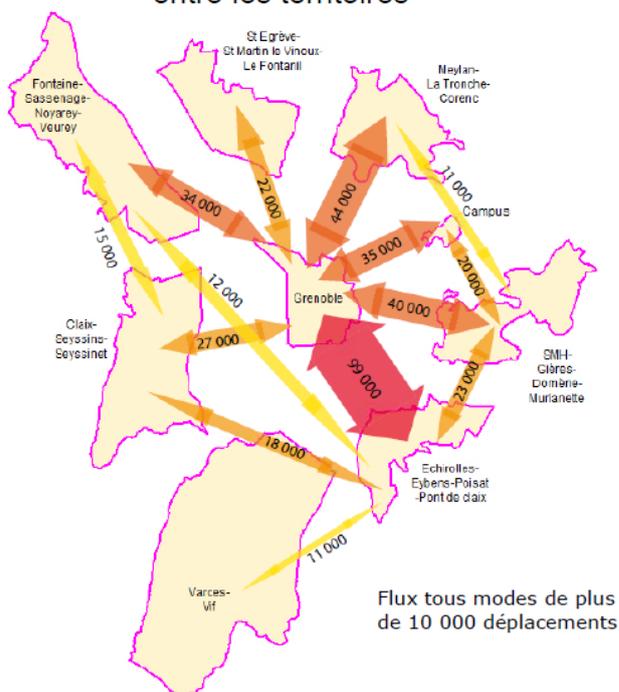
Le coût d'investissement d'un tram aérien est de 7,5 M€ à 15 M€ par Km selon le nombre et les difficultés d'insertion urbaine des stations. Un coût très inférieur à celui d'un tram variant entre 20 M€ à 50 M€/km.

De même les coûts d'exploitations de l'ordre de 3€/km sont bien moindre qu'un tram de l'ordre de 7€/km ou qu'une ligne de bus comparable 12 à 15 €.

**Aussi nous demandons au Président du SMTC d'engager rapidement des études de faisabilité de cette liaison pour avoir toutes les données pour décider déterminer la pertinence de ce tracé de câble et d'examiner les moyens de sa réalisation. Nous souhaitons que le SMTC ou la Métro présente ce projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par le Ministère des Transports.**

#### 4 MEYLAN ET L'EMSEMBLE DES ENTREPRISES DE MEYLAN (ET DE MONBONNOT) DOIVENT ÊTRE MIEUX DESSERVIS

##### Déplacements d'échanges tous modes entre les territoires



Meylan et La Tronche totalisent plus de 23 000 habitants et la ZIRST de Meylan Montbonnot une des zones d'emplois les plus importantes de notre agglomération. Aujourd'hui c'est 44 000 déplacements quotidiens avec Grenoble.

Les résultats de la ligne CHRONO sont plus qu'encourageants, très satisfaisants. Elle doit être confortée. Le maillage des autres secteurs de Meylan renforcé.

#### 5 CONCLUSION

Cette proposition de liaison par câble de la rive droite du Drac (Ligne de tram A) à de la rive gauche de l'Isère (ligne E) via le polygone scientifique (ligne de tram B) et doit évidemment être intégrée dans le futur PDU – Plan de déplacement urbain – qui sera élaboré en 2015.

**Sans attendre, nous demandons à la Métro et au SMTC d'engager les études de faisabilité de cette liaison.**

C'est la priorité pour continuer à développer les alternatives à la voiture individuelle en mettant en place une politique ambitieuse et cohérente des transports en commun, des vélos et de la marche et de pouvoir proposer dans l'avenir l'instauration d'une zone à trafic limité (ZTL) –sur la base de l'expérimentation nantais- afin de créer une agglomération du XXIe siècle, une agglomération apaisée ouverte à tous qui réponde aux exigences économiques, sociales et environnementales.