



Extrait du registre des délibérations du Comité syndical SMTC

**Séance du 14 décembre 2017**

**OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Métrocâble - Modalités de réalisation de l'opération**

Délibération n° 1

Rapporteur : Yann MONGABURU

Le quatorze décembre deux mille dix-sept à 10 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni hémicycle Claude LORIUS, (salle du Conseil), Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Yann MONGABURU, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 17

Nombre de votants, présents et représentés: 17

#### PRESENTS

##### Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

###### Titulaires :

Ludovic BUSTOS  
Alan CONFESSON  
Giovanni CUPANI  
Françoise GERBIER  
Francie MEGEVAND  
Elisabeth LEGRAND  
Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN  
Yann MONGABURU  
Délia MOROTÉ  
Michel OCTRU  
Marcel REPELLIN  
Jean-Paul TROVERO

##### Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

###### Titulaires :

Benjamin TROCMÉ, suppléant de Mme Amandine GERMAIN

##### ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Bernard CHARVET pouvoir à Françoise GERBIER  
Magdeleine FASOLA pouvoir à Yann MONGABURU  
Anne GÉRIN pouvoir à Michel OCTRU  
Jean-Claude PEYRIN pouvoir à Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN

M. Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN a été nommé secrétaire de séance.

Le rapporteur, Yann MONGABURU;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Métrocâble - Modalités de réalisation de l'opération

### Exposé des motifs

Le territoire Nord-Ouest de la métropole présente la particularité d'être très marqué par les obstacles, naturels ou non, qui contraignent fortement les déplacements. Les connexions transversales entre Saint-Martin-le-Vinoux, la Presqu'île à Grenoble, Sassenage et Fontaine sont complexes du fait de la nécessité d'emprunter des ouvrages de franchissements soumis régulièrement à des phénomènes de congestion routière. Cela pénalise le maillage des lignes de transports collectifs existantes dans ce secteur, et donc l'attractivité des liaisons bus transversales. C'est l'une des raisons qui a amené à la réalisation d'études préalables entre 2014 et 2015 sur la création d'une ligne de transport par câble reliant Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, et permettant de mailler les lignes de tramway A, B et E. Ce mode de déplacement innovant présente l'avantage de permettre le franchissement du Drac, de l'Isère, de la voie ferrée, de l'A480, de la RN481 et des lignes à haute tension. Il permet d'améliorer les liaisons entre les polarités actuelles et futures de ce secteur, avec notamment les projets d'aménagement des Portes du Vercors, de la Presqu'île et du Parc d'Oxford.

Une concertation préalable a été réalisée fin 2015 par Grenoble-Alpes Métropole, qui en a tiré le bilan par délibération du 29 janvier 2016. Celui-ci a conclu que les avis formulés étaient globalement favorables. Le bilan de la concertation effectuée sera pris en compte dans la poursuite du projet.

## 1. Intégration du Métrocâble au réseau de transports collectifs du SMTC

Le Métrocâble joue un rôle de desserte des territoires traversés. Ainsi, son intégration au sein du réseau de transports collectifs permettra d'en faire un transport au service de la population et des activités à proximité, et facilitera l'accès aux grandes polarités du secteur nord-ouest, et notamment à la Presqu'île, depuis le Voironnais et les territoires périurbains, grâce à l'organisation d'un rabattement efficace au sein de parcs-relais bien positionnés. Le Métrocâble permettra également d'améliorer le maillage du réseau en offrant de nouvelles liaisons et des temps de parcours attractifs.

Lors de la concertation préalable, la volonté de rendre accessible la ligne de transport par câble avec un titre de transport urbain du réseau métropolitain a été confortée par les avis exprimés.

Le projet de Métrocâble, en tant que nouveau maillon du réseau de transports collectifs, a donc vocation à être porté par le SMTC.

Le Métrocâble a par ailleurs été intégré dans la liste des projets s'inscrivant dans les principes d'évolution du réseau de transports collectifs structurants à horizon 2030, actés par le SMTC par délibération lors du Comité syndical du 2 novembre 2017. Ce schéma apporte ainsi des réponses aux interrogations exprimées lors de la concertation préalable sur la priorisation du Métrocâble par rapport à d'autres projets.

**Le SMTC conduira donc le projet Métrocâble en l'intégrant dans le réseau de transports collectifs, sur la base des éléments de programme décrits ci-dessous et dans les conditions définies ci-après.**

Cette décision apporte une réponse à la saisine du SMTC par le Conseil métropolitain (délibération du 10 novembre 2017) sur la conduite du projet.

## **2. Eléments de programme de l'opération Métrocâble**

Le tracé du Métrocâble, présenté en annexe, a été défini pour limiter les zones de survol, permet de relier en 16 minutes Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux, en desservant en première phase 4 stations, dont 3 pôles d'échanges multimodaux connectés au réseau tramway (Fontaine La Poya, Grenoble Place de la Résistance et Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville).

Sur la base des études préalables et du bilan de la concertation, un travail d'élaboration du programme du Métrocâble a été réalisé et doit être poursuivi, afin de préciser en détail, avant le lancement de la phase de conception :

- les infrastructures et services : tracé, stations, véhicules, pylônes, temps de parcours, technologie, durée de vie de l'infrastructure, niveaux de bruit, intégration urbaine du Métrocâble ;
- les conditions d'exploitation : étapes de mise en service, interruption annuelle du Métrocâble, disponibilité, tenue au vent, conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aux vélos, moyens humains nécessaires, poste de commande, sécurité des biens et des personnes.

La finalisation du programme prendra en considération les avis exprimés lors de la concertation préalable, en particulier sur :

- **L'intégration urbaine du projet**  
Une attention toute particulière devra être portée aux traitements acoustiques, à l'esthétique des stations et à la qualité des espaces publics aux abords des stations, en cohérence avec les projets urbains du secteur, les flux de circulation induits et l'organisation d'un rabattement efficace dans le secteur. Même si les variantes « design » des pylônes et des cabines n'ont pas été retenues à l'issue de la concertation, l'esthétique a été citée comme un atout pour l'image du territoire. Des moyens d'optimiser l'esthétique du câble dans des conditions budgétaires « raisonnables » seront donc recherchés.
- **Le niveau de service**  
Pour être attractif, les participants de la concertation préalables ont exprimé à plusieurs reprises que le Métrocâble devait être au moins aussi confortable et efficace que le tramway, et accessible aux personnes à mobilité réduite. Il a été mis en évidence la nécessité que le Métrocâble soit exploité durant les mêmes plages horaires que le tramway, qu'il offre une fréquence de passage élevée et de bonnes conditions de sécurité pour les usagers. Ces éléments seront à prendre en compte dans le programme du Métrocâble et dans la définition des modalités d'exploitation.

## - **Le tracé**

Le tracé du Métrocable a été défini lors des études préalables dans l'optique de limiter les survols. Il est présenté en annexe. Il pourra encore faire l'objet d'ajustements à la marge en fonction des études techniques à venir.

La concertation préalable a mis en évidence des questionnements sur le tracé du Métrocâble pour chacun des terminus.

- Côté Saint-Martin-le-Vinoux, la réalisation d'une variante « Parc d'Oxford » avait été conditionnée dans la délibération du 29 janvier 2016 à un financement privé. Cette variante implique un surcoût estimé à 6.7M€ en investissement et 420 000€/an en fonctionnement et rallonge le temps de parcours de 1 minute 30 secondes.

Au regard du fait qu'aucun financement privé n'a été proposé, le programme initial est confirmé, sans la variante par le Parc d'Oxford.

- Côté Sassenage, une demande de desserte de Sassenage par la création d'une 2ème branche du Métrocâble a été formulée. Il apparaît qu'une exploitation en branche nécessiterait une technologie à ce jour non existante. Cette branche nécessiterait de faire appel à des innovations dont la faisabilité n'est pas garantie et présente un risque d'augmentation des coûts (investissement et fonctionnement).

Au regard de ces éléments, il est proposé de maintenir la desserte en Métrocâble jusqu'à Fontaine La Poya, en tenant compte des projets engagés de création d'un parking relais aux Engenières et d'amélioration des temps de parcours des bus sur la RD 1532, ainsi que de l'évolution vers un bus à haut niveau de service dans le schéma de transports collectifs structurants 2030 délibéré le 2 novembre 2017 par le SMTC.

## - **La présence humaine en station**

La concertation a mis en évidence le rôle « rassurant » d'une présence humaine en station. En outre, cette option est plus aisément compatible avec un renforcement ultérieur du débit du Métrocâble. Ainsi, il est proposé de privilégier l'option d'une présence humaine en station, tout en restant attentif aux innovations technologiques alternatives.

## - **Le terminus du câble à la Poya**

Au regard des attentes exprimées lors de la concertation préalable, il est proposé qu'une station de tramway soit créée à Fontaine La Poya, à proximité immédiate du terminus du câble. Cette station permettra de constituer un véritable pôle d'échanges multimodal, avec des liaisons piétonnes et cycles de qualité et sécurisées.

## - **L'ouverture de stations supplémentaires**

Lors de la concertation, l'ouverture des stations La Saulée et Presqu'île Ouest s'est révélée, n'être pertinente que dans une deuxième phase (horizon 2030), au regard de leurs coûts, lorsque les opérations urbaines justifieront pleinement une desserte de ces espaces. Il est donc proposé que le projet de Métrocâble préserve la possibilité d'ouvrir ces stations dans un deuxième temps et que soit étudiée la compatibilité d'une ouverture de la station Presqu'île Ouest au regard des contraintes nucléaires du site.

#### - **La technologie**

En milieu urbain, les technologies du transport par câble sont encore, pour certaines, à un stade expérimental, et évoluent très rapidement. Il est donc proposé, pour la suite des études, que soit rendue possible toute initiative qui permettrait de laisser de la place à l'innovation tout en maîtrisant les coûts et les délais.

### **3. Réalisation de compléments d'étude**

Des compléments d'études sont nécessaires pour que certains éléments de faisabilité technique puissent être consolidés d'ici juin 2018, en particulier sur les thématiques précisées ci-dessous.

#### - **Contraintes à intégrer vis-à-vis des risques d'inondation**

Les services de l'Etat ont engagé les démarches pour la réalisation du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du Drac en vue d'une approbation à l'horizon 2020. Le futur PPRI Drac pourrait avoir des conséquences potentielles pour le projet de Métrocâble. En effet, de par leur implantation, certains pylônes et stations, mais aussi l'atelier de maintenance et la machinerie, situés en rives gauche et droite du Drac sont exposés au risque de défaillance des systèmes d'endiguement. Il apparaît nécessaire d'actualiser le projet du Métrocâble et de l'adapter au futur PPRI Drac afin d'assurer la faisabilité de l'opération et sa capacité de résilience face aux risques d'inondation.

Le recrutement d'un prestataire pour réaliser une étude de compatibilité du projet Métrocâble avec les cartes d'aléas portées à connaissance est en cours.

#### - **Analyse socio-économique du projet et l'étude de clientèle**

Avec un débit de 600, puis 1500 personnes par heure et par sens, 5 stations et des cabines de 10 à 15 places, les estimations de fréquentation produites lors des études préalables étaient de 5 000 voyageurs/jour à la mise en service et 8 500 voyageurs/jour à terme. Au regard de l'évolution des données d'entrée, il est proposé de réaliser une analyse socio-économique de l'opération qui sera à ré-actualiser tout au long du projet.

D'autres compléments d'étude seront nécessaires, notamment sur les modalités de fonctionnement ou d'arrêt du Métrocâble en cas de vents violents et sur la prise en compte des contraintes liées au réacteur nucléaire de l'Institut Laue Langevin, qui fait l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention.

Il est proposé de recruter un bureau d'études pour réaliser ces compléments d'études nécessaires.

### **4. Montage de l'opération Métrocâble**

Le SMTC a réalisé une étude des différents types de montage d'opération possibles, analysant les avantages et inconvénients de chacun pour l'opération Métrocâble.

Il s'avère que le montage « loi MOP » est peu adapté, étant donné que :

- la définition du programme fonctionnel laisse peu de place à l'innovation, alors qu'en milieu urbain, des innovations fortes sont attendues et doivent permettre d'optimiser le résultat et / ou les coûts ;
- avec un cahier des charges très cadré en termes de fonctionnalité (sur le type de technologie notamment), le nombre de candidats pouvant répondre à la consultation risque d'être restreint ;
- l'allotissement d'une opération d'une telle complexité serait délicat.

Les maîtrises d'ouvrage privée et semi-privée (marché de partenariat, concession, SEMOP) apparaissent également inadaptées à l'opération Métrocâble. En effet, la part de financement, par les recettes commerciales, de l'investissement et du fonctionnement du Métrocâble, sera insuffisante, compte tenu de l'application de la tarification du réseau de transports collectifs. Au final, ce type de montage induit un coût global élevé, car le financement de l'investissement se fait in fine par la puissance publique, sur une durée plus longue, avec une rentabilité recherchée par les investisseurs.

Ainsi, il apparaît que les deux types de montages les plus pertinents pour le Métrocâble sont la conception-réalisation et le marché public global de performance. Ces deux montages présentent les avantages de :

- laisser de la place à l'innovation, (ce qui a été demandé lors de la concertation préalable) en ne scindant pas la conception de la réalisation, ce qui est nécessaire pour une opération de cette nature et de cette complexité,
- maîtriser les coûts et les délais,
- partager les risques avec le groupement titulaire.

Le marché public global de performance permet en outre de confier l'exploitation et/ou la maintenance au groupement réalisant la conception et la réalisation.

Concernant la maintenance et l'exploitation du Métrocâble, la solution la plus avantageuse consiste à confier ces missions, à terme, à l'exploitant du réseau de transports collectifs. En effet, cela permettra de pouvoir réaliser des mutualisations avec le personnel du réseau de transports collectifs, d'optimiser les délais d'intervention, les coûts de fonctionnement... Il sera en revanche nécessaire que le futur exploitant du réseau acquière de nouvelles compétences pour être à même d'exploiter et d'entretenir le transport par câble.

Cependant, dans un premier temps, pour un système de transport innovant, le concepteur-réalisateur est le plus à même d'intervenir efficacement pour résoudre les incidents liés au rodage du système. Ainsi, une phase transitoire de maintenance gérée par le concepteur-réalisateur serait pertinente.

Au regard de ces analyses, il est donc proposé de prévoir la réalisation du Métrocâble de la manière suivante :

- **contrat sous maîtrise d'ouvrage publique de type marché public global de performance, intégrant la maintenance ;**
- prise en charge de la maintenance par le concepteur-réalisateur sur une durée transitoire à définir, avant d'être confiée à l'exploitant du réseau de transports collectifs ou à un autre prestataire ;
- prise en charge de l'exploitation par l'exploitant du réseau de transports collectifs, via des clauses à préciser dans la future délégation de service public.

Un montage d'opération de ce type implique une structuration ~~renforcée de la maîtrise~~ d'ouvrage, nécessitant un accompagnement par un assistant à maîtrise d'ouvrage. **Il est ainsi proposé de recruter un assistant à maîtrise d'ouvrage qui aura notamment pour missions de :**

- mener les études complémentaires permettant de consolider la faisabilité de l'opération, d'actualiser l'analyse socio-économique et de rédiger le programme performantiel nécessaire à la future consultation pour recruter un concepteur-réalisateur-mainteneur,
- d'assister le SMTC dans le pilotage de l'opération sur l'ensemble de sa durée (assistance au recrutement du groupement, suivi des études et travaux.....).

## 5. Coût prévisionnel

Le coût prévisionnel du projet (aux conditions économiques de nov. 2014) est estimé à :

- o **54,2 M€ HT** (+ 3 M€ HT pour l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de La Poya) **en investissement ;**
- o **2.4M€ HT/an en fonctionnement** (hors recettes et optimisation du réseau bus et tramway).

Les coûts de fonctionnement seront pris en charge par le SMTC et intégrés dans le futur contrat d'exploitation du réseau de transports collectifs.

Le projet Métrocâble a été inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, avec un financement de la Région prévu à hauteur de 10 millions d'euros sur une assiette de dépenses de 22 M€.

Le plan de financement de l'opération est à consolider, en lien avec la Métropole qui a confirmé son soutien dans sa délibération du 10 novembre 2017, notamment avec des recherches de financement auprès :

- de l'Etat et de la Région dans le cadre du prochain CPER,
- de l'Europe (FEDER) auprès de qui une première demande de financement a été déposée,
- d'un éventuel appel à projet de l'État.

Ce plan de financement sera consolidé avant le lancement de la procédure de recrutement du futur concepteur-réalisateur-mainteneur.

## 6. Calendrier prévisionnel

Les grands jalons prévisionnels sont les suivants :

- Janvier 2018 : Lancement de la procédure de recrutement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- Mi 2018 : Validation du plan de financement de l'opération, du programme performantiel et lancement du marché public global de performance ;
- Mi 2019 : Signature du marché public global de performance ;
- 2021 : Enquête publique ;
- 2022 : Travaux ;

- 2023 : Finalisation des travaux, essais, marche à blanc et mise en service du Métrocâble.

### **En conséquence, il est proposé au Comité syndical SMTC**

Vu les articles L.5721-1 et L 5721-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 3 juillet 2015 portant sur la définition des modalités de concertation préalable L300-2 du Métrocâble,

Vu les statuts du SMTC du 16 décembre 2015,

Vu la délibération du Grenoble-Alpes Métropole du 29 janvier 2016 tirant le bilan de la concertation du projet Métrocâble,

Vu la délibération du 2 novembre 2017 du SMTC portant sur Principes d'évolution du réseau de transports collectifs structurants à horizon 2030,

Vu la délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 10 novembre 2017 portant sur la saisine du SMTC pour la conduite du projet Métrocâble,

Après examen de la Commission Réseau du 30 novembre 2017, et après en avoir délibéré, le Comité syndical SMTC :

- Approuve les éléments de programme du projet de transport par câble en milieu urbain desservant les communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, dit « Métrocâble », tel que présenté dans la délibération et décide d'en assurer la maîtrise d'ouvrage,
- Décide de poursuivre les études pour la réalisation de ce projet,
- Décide de prendre en compte le bilan de la concertation effectuée sur ce projet,
- Confirme sa volonté que le Métrocâble soit intégré au réseau de transports collectifs de l'agglomération grenobloise,
- Confirme le tracé initial sans la variante par le Parc d'Oxford,
- Valide les modalités suivantes pour le montage de l'opération :
  - o un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage
  - o un contrat de type marché public global de performance, incluant la maintenance sur une durée transitoire à définir,
  - o la prise en charge de l'exploitation par le futur exploitant du réseau de transports collectifs, via des clauses à préciser dans le futur contrat de délégation,



- Approuve le calendrier prévisionnel indiqué dans la présente délibération avec notamment une validation du plan de financement et du programme performantiel en 2018 et un objectif de mise en service en 2023,
- Autorise le Président à signer tout document nécessaire à la réalisation de cette opération.

Contre : 4 (MM. MERMILLOD-BLONDIN, PEYRIN, OCTRU, Mme GÉRIN)

Pour : 13

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Yann MONGABURU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 15 décembre 2017.

2DL170114

8. 7.