



Aménagements à Meylan
et Montbonnot-Saint-Martin
pour améliorer la performance
de la ligne de bus Chrono C1



Concertation
préalable
09/03/22
>13/04/22

Projet C1+

Bilan de concertation du projet d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1

Du 09 mars au 13 avril 2022

Réalisé avec le concours de



Sommaire du bilan de concertation

Sommaire du bilan de concertation	2
1. Retour sur le projet et les éléments soumis à concertation.....	3
1.1 Contexte du projet.....	3
1.2 Le projet et ses objectifs.....	4
1.3 Les éléments soumis à concertation	7
2. Les modalités de concertation : outils de concertation et de communication mobilisés	8
2.1 Une concertation préalable réglementaire	8
2.2 Les moyens d'information et de communication.....	8
2.3 Les moyens d'expression et de participation du public	12
3. Synthèse des contributions issues de la concertation.....	13
3.1 Préambule sur la méthode d'analyse quantitative et qualitative	13
3.2 Analyse quantitative de la concertation.....	14
4. Analyse qualitative de la concertation.....	17
4.1 La création d'une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot-Saint-Martin	17
4.2 L'opportunité de création de voies bus sur l'avenue de Verdun	20
4.3 L'opportunité de modification de carrefours, comme ceux entre les avenues du Verdun / Vercors et Taillefer/ Granier, pour créer des voies bus.....	23
4.4 La fusion des arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie et le décalage de l'arrêt Granier, à proximité de l'avenue du Taillefer.....	25
4.5 L'opportunité de création d'une voie bus au PEM Pré de l'Eau à Montbonnot	26
4.6 Les remarques transversales à l'ensemble des projets.....	28
4.7 La concertation	30
4.8 Autres sujets non soumis à concertation	31
5. Conclusion et prochaines étapes.....	33
6. Annexes.....	34

1. Retour sur le projet et les éléments soumis à concertation

1.1 Contexte du projet

La ligne de bus C1 fait partie de la série de sept lignes de bus Chrono qui ont été créées pour proposer de nouvelles liaisons structurantes, avec un même niveau de service que le tramway.

La C1 est l'une des lignes les plus fréquentées, avec plus de 10 000 voyageurs quotidiens :

- Il s'agit de la première ligne Chrono ouverte en janvier 2012, entre Grenoble et Meylan, puis prolongée en 2020 jusqu'au pôle d'échanges de Montbonnot Pré de l'Eau
- Elle assure une liaison stratégique entre la cité Jean Macé à Grenoble et Montbonnot Saint Martin, en passant par plusieurs pôles importants (la gare de Grenoble, le centre-ville de Grenoble (Victor Hugo et Chavant), les Sablons à La Tronche, Centre Hospitalier Universitaire, le centre-ville de Meylan (piscine, mairie, école de musique...) et la zone d'activités Inovallée (Meylan et Montbonnot-Saint-Martin).

Entre 2017 et 2019, une reconfiguration des boulevards Rey, Auguste-Sembat et Lyautey dans le centre-ville de Grenoble a permis d'améliorer la fiabilité des temps de parcours de la ligne sur cette section.

La concertation effectuée par le SMMAG en 2019 sur le projet de BHNS Grenoble - Montbonnot avait permis de valider le principe de prolongement de la ligne jusqu'à Montbonnot (Pré de l'eau). En revanche, le tracé initialement prévu n'a pu être réalisé, car il impactait une zone humide riche en biodiversité. Ceci a amené le SMMAG à étudier un tracé alternatif, tout aussi qualitatif que le premier, le long du gymnase du Charlaix. Dans l'attente de la réalisation de cette nouvelle voie, depuis août 2020, le SMMAG fait circuler la ligne C1 en « fourche » à partir de l'arrêt Les Béalières, afin de desservir les destinations Maupertuis et Montbonnot Pré de l'Eau chacune par un bus sur deux.

1.2 Le projet et ses objectifs

Pour améliorer la performance et l'attractivité de la ligne C1, le SMMAG souhaite engager **la réalisation d'une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot permettant de supprimer la « fourche »** mise en place à partir de l'arrêt Les Béalières depuis août 2020 dans le but de desservir les destinations Maupertuis et Montbonnot Pré de l'Eau chacune par un bus sur deux. Cette voie nouvelle vise donc à améliorer la desserte dans les secteurs de Meylan-Maupertuis et de Montbonnot.

En complément, des **aménagements sont à l'étude dans le cœur de Meylan et à Montbonnot en approche du Pré de l'eau**, afin d'améliorer encore les temps de parcours du bus et de faciliter les accès aux arrêts à pied et à vélo.

D'autres étapes seront engagées ultérieurement par le SMMAG, pour améliorer encore le temps de parcours des bus à Grenoble (carrefour Chavant,...), et faciliter les correspondances avec le tramway à La Tronche.

En ce qui concerne le matériel roulant, le SMMAG prévoit de remplacer d'ici 2023 tous les bus diesel par des bus au bio-GNV. À plus long terme (2029-2032), de nouvelles générations de bus à très faible émission seront mises en circulation sur le réseau de transports.



Les objectifs poursuivis par le SMMAG sont les suivants :

- **améliorer l'attractivité de la ligne chrono 1 en termes de fréquence, de temps de parcours et de fiabilité :**
 - > L'**amplitude des jours et heures de services** sera étendu du lundi au dimanche de 5 à 1h
 - > La **fréquence sera doublée** pour les usagers des sept arrêts entre Meylan Béalières et Montbonnot Pré de l'Eau, aujourd'hui desservis uniquement par un bus sur deux. Leur temps d'attente sera réduit de moitié.
 - > Le **temps de parcours** entre Maupertuis et Plaine Fleurie pourrait être amélioré de 1 à 3 minutes en période de pointe. L'amélioration la plus significative résidera dans la réduction des irrégularités de temps de parcours : celui-ci sera identique à tout moment de la journée,

même en cas de congestion automobile (les bus ne subiront plus de congestion au giratoire Didcot notamment).

- > La **lisibilité de la ligne** sera améliorée : plus de risque d'arriver à Maupertuis alors qu'on voulait se rendre à Montbonnot et inversement...
- **améliorer les accès aux arrêts à pied et à vélo en termes de confort et de sécurité :**
 - > Les cheminements étant discontinus, inconfortables, dangereux, voire inexistantes aux abords de certains arrêts. Il s'agira de proposer des aménagements permettant de faciliter l'accès à pied et à vélo aux arrêts du bus C1, en apaisant les traversées de carrefours, en créant des cheminements piétons...
 - > L'attente aux arrêts sera rendue plus confortable également, avec notamment plus de végétalisation.

Le projet de création de voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot

Une fourche a été créée lors du prolongement du C1 jusqu'à Montbonnot-Saint-Martin, pour desservir le pôle d'échanges multimodal de Pré de l'Eau, tout en continuant à desservir l'arrêt Meylan Maupertuis. Ce fonctionnement n'est pas optimal, tant pour les usagers que pour l'exploitant, car à partir de l'arrêt Les Béalières, un bus sur deux circule jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau, alors que l'autre circule jusqu'à Meylan Maupertuis.

L'aménagement se décompose en 4 sections :

- 1 Aménagement du carrefour entre l'avenue des Quatre Chemins et le chemin du Monarié, avec le déplacement de l'arrêt Maupertuis.
- 2 Réaménagement du chemin du Monarié avec voie verte ou piste cyclable (environ 185 m).
- 3 Construction d'une voie nouvelle le long du gymnase du Charlaix, par élargissement de la piste cyclable, avec une circulation autorisée uniquement pour les bus et les cycles (environ 110 m).
- 4 Connexion au chemin de Vieux Chêne et déplacement de l'arrêt Busserolles (pour la C1) au nord du Carrefour (environ 200 m).

HYPOTHÈSE DE TRACÉ PRIVILÉGIÉE

Le tracé envisagé est le suivant :

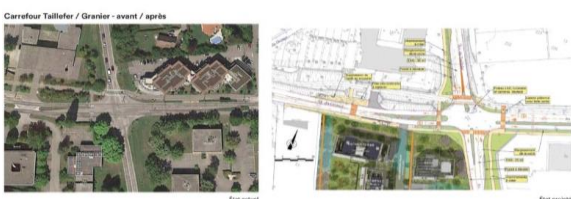
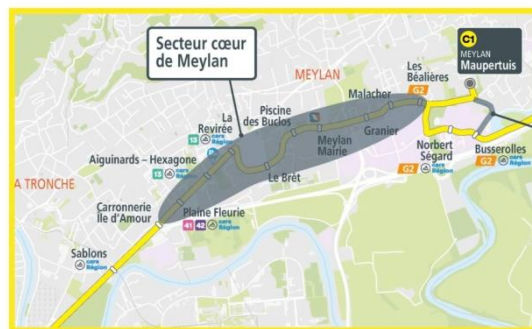


- > La voie nouvelle passera dans un secteur arboré, une attention particulière sera portée sur son **intégration paysagère**.
- > Les accès au gymnase du Charlaix seront décalés au nord, afin de rendre possible le **passage du bus au droit des accès actuels**.
- > Ainsi des **cheminements piétons et cycles** seront mis en œuvre sur l'ensemble du tracé. Leur positionnement précis sera étudié dans les phases d'étude suivantes, en prenant notamment en compte l'intégration paysagère, le foncier disponible et le torrent des Jaillières qui pourrait être renaturé. La piste cyclable pourrait être prolongée vers Montbonnot, en lien avec le schéma directeur cyclable en cours de réalisation sur le périmètre du SMMAG.
- > Dans la mesure où la section 3 ne sera autorisée que pour les bus, **les voitures ne pourront pas emprunter l'ensemble de la voie nouvelle**.

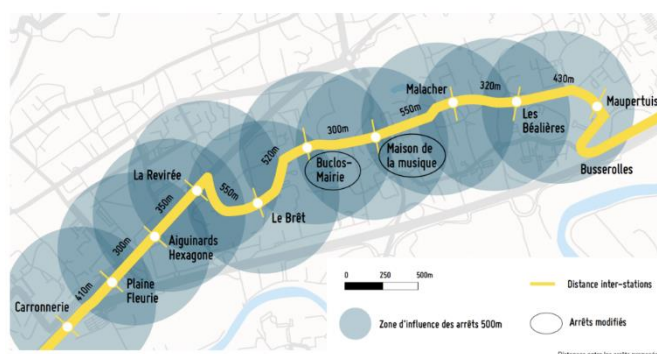
En complément du projet de création de voie nouvelle, quatre projets d'aménagements sont à l'étude dans le cœur de Meylan et à Montbonnot en approche du Pré de l'Eau, afin d'améliorer encore les temps de parcours du bus et de faciliter les accès aux arrêts à pied et à vélo :

1. La création de voies bus sur certaines avenues comme l'avenue de Verdun

2. La modification de carrefours, comme celui entre les avenues du Vercors / Granier et Taillefer/ Granier



3. La fusion des arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie et le décalage de l'arrêt Granier



4. La création d'une voie réservée pour la ligne C1 à Montbonnot St Martin en approche du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Pré de l'Eau



Extrait études préalables d'une voie réservée au bus en approche du pôle d'échanges Multimodal de Montbonnot-Saint-Martin Pré de l'Eau

D'autres étapes seront engagées ultérieurement par le SMMAG, pour améliorer encore le temps de parcours des bus à Grenoble (carrefour Chavant...), et faciliter les correspondances avec le tramway à La Tronche.

1.3 Les éléments soumis à concertation

Concernant le projet de voie nouvelle

Lors de la concertation, l'avis des participants a été particulièrement attendu sur les points de satisfaction et de vigilance par rapport au projet de création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot.

Concernant les opérations complémentaires à l'étude, dans le secteur « cœur de Meylan »

Sur ce secteur, l'avis des participants était particulièrement attendu sur :

- l'intérêt de réaliser des voies réservées sur l'avenue de Verdun pour la C1 ;
- l'intérêt de réaliser des aménagements sur les avenues du Vercors et du Granier ;
- la modification des arrêts Piscine du Buclos et Meylan Mairie et du Granier ;
- le nouveau nom que l'arrêt Granier pourrait porter s'il est rapproché de l'Avenue du Taillefer (Maison de la Musique ou Taillefer).

Concernant les opérations complémentaires à l'étude, dans le secteur « Montbonnot »

Sur ce secteur, l'avis des participants était particulièrement attendu sur :

- l'opportunité de l'aménagement d'une voie bus uniquement dans le sens Grenoble vers Montbonnot le plus congestionné (pour limiter l'emprise nécessaire), tout en conservant la continuité des cheminements piétons et cycles.

2. Les modalités de concertation : outils de concertation et de communication mobilisés

2.1 Une concertation préalable règlementaire

Le SMMAG, en partenariat avec Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et les communes de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin, a décidé d'engager cette concertation préalable sur le projet au titre des articles L103-2, L103-3 et R 103-1 du code de l'urbanisme.

La démarche a eu pour objectif d'informer et de recueillir les avis de toutes les personnes (usagers, habitants, associations...) concernées par les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics visant à améliorer la performance de la ligne de bus C1 dans la traversée de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin, avant toute prise de décision par les autorités publiques.

2.2 Les moyens d'information et de communication

Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération du comité syndical du SMMAG en date du 21 octobre 2021¹.

Un dossier de concertation

Composé de 14 pages, le dossier de concertation de la démarche était téléchargeable en ligne sur le site internet du SMMAG et consultable en version papier en mairie de Meylan, de Montbonnot et au siège du SMMAG aux jours et horaires d'ouverture.

Des pages internet

Le dossier de concertation, ainsi que toutes les informations relatives à la concertation (présentation, données contextuelles, inscription spatiale des projets,...) étaient mis à disposition sur le site internet du SMMAG : <https://smmag.fr>

Une information sur la concertation était disponible sur le site internet de la Métropole et renvoyait vers celui du SMMAG.



¹ smmag.fr/wp-content/uploads/2022/01/RECUEIL-SMMAG-OCT-A-DEC-2021.pdf (pages 123-127)

Une page a été dédiée au projet sur le site internet de la ville de Meylan, catégorie « grands projets en cours », afin de présenter le projet, la concertation et d'inciter à y participer : [Ligne C1+ - Site de la Ville de Meylan](#)



Sur le site internet de la commune de Montbonnot, des informations sur la concertation étaient aussi mentionnées.

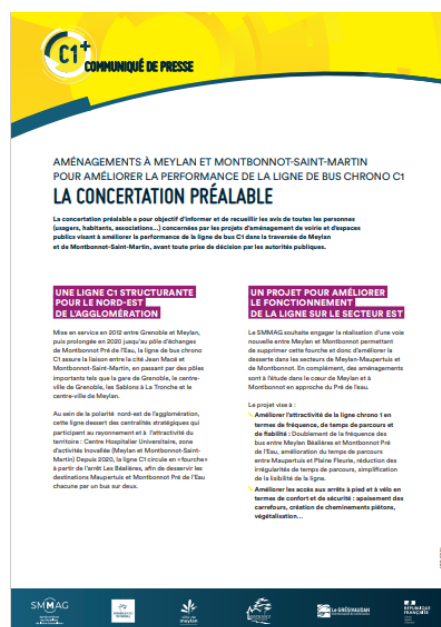
Bulletins d'informations communaux

Des articles dans les bulletins d'informations des communes de Meylan et de Montbonnot ont indiqué les dates précises de la concertation.

Articles de presse

Faisant suite au [communiqué de presse du SMMAG](#), trois articles de presse ont ponctué la démarche de concertation préalable :

- Le moment de lancement de la concertation a été relayé par le Dauphiné Libéré le 18 mars 2022 : [Meylan. Une concertation lancée sur la ligne de bus Chrono C1 \(ledauphine.com\)](#).
- Le temps du premier atelier-réunion a été relaté dans un article du Dauphiné Libéré, deux jours après sa tenue : [Meylan. Une concertation lancée sur la ligne de bus Chrono C1 \(ledauphine.com\)](#)
- Le deuxième atelier-réunion a été relaté par le même journal le 30 mars 2022 : [Isère. Meylan : une ligne C1 améliorée et un nouveau plan de circulation? \(ledauphine.com\)](#)



Affiches, tracts et flyer

Une affiche et des flyers en mairie de Meylan et Montbonnot comportaient les dates précises de la concertation.

Ces mêmes affiches ont été posées dans les abris bus à Meylan sur l'itinéraire de la C1.

Bilan de concertation du projet d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1

Réseaux sociaux

Au fil de la démarche, des publications ont ciblé les publics concernés par le projet soumis à concertation par le biais des réseaux sociaux et en particulier des pages institutionnelles Facebook et Twitter.

Publications du réseau SMMAG qui ont généré 23 interactions

- Courant mars, le SMMAG a incité à participer à la concertation via un [post](#) de sa page LinkedIn, générant 1 « j'aime » et 1 partage.
- Le 9 et le 21 mars, M-Mobilités Aire Grenobloise a incité à s'inscrire aux ateliers participatifs à travers un [post](#) sur sa page [Facebook](#), générant 3 « j'aime » et 4 partages.
- Le 21 mars, M-Mobilités Aire Grenobloise a incité à s'inscrire aux ateliers participatifs à travers un [tweet](#) sur sa page Twitter. 2 retweets, 1 citation de tweet et 3 j'aime ont été recueillis.
- Courant mars M'PRO – un service de M a redirigé vers le dossier de concertation et les inscriptions aux ateliers via un [post](#) de sa page LinkedIn, générant 6 j'aime et 2 partages.

Publications des communes et de la communauté de commune, qui ont généré 59 interactions

- Le 9 mars, la Ville de Meylan a invité toutes les personnes concernées par le projet à participer à la concertation via un [post de la Ville sur le réseau social Facebook](#), générant 12 « j'aime », 2 commentaires et 6 partages.
- Le 16 mars, la communauté de communes Le Grésivaudan a invité les usagers de la ligne C1 à participer à la concertation via un [post de l'EPCI sur le réseau social Facebook](#), générant 9 réactions, 3 commentaires et 7 partages.
- Les 22 et 28 mars, la Ville de Meylan a informé de la tenue d'atelier-réunions en invitant à s'inscrire via [un post de la Ville sur le réseau social Facebook](#), générant 6 « j'aime »
- Le 05 avril 2022, la Ville de Montbonnot a invité toutes les personnes concernées par le projet à participer à la concertation via un [post de la Ville sur le réseau social Facebook](#), générant 5 réactions, 1 commentaire et 1 partage.
- Le 06 et le 13 avril 2022, la Ville de Meylan a rappelé que la concertation touchait bientôt à sa fin en invitant à exprimer ses idées et besoins via un [post de la Ville sur le réseau social Facebook, générant 4 « j'aime » et 4 partages.](#)



Une concertation préalable a pour objectif par exemple d'informer et de recueillir les avis de toutes les personnes (usagers, habitants, associations...) concernées par les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics ... avant toute prise de décision par les autorités publique "

Plus que quelques jours pour participer à la concertation qui vise à améliorer la performance de la ligne de bus C1 dans la traversée de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin.

Plus d'infos (et dossier en téléchargement) sur www.montbonnot.fr
 Registre à disposition au 1er étage de la mairie
 En ligne sur www.smmag.fr



[CONCERTATION] ... Dans le cadre de la concertation pour faire évoluer la ligne C1 du réseau M TAG, venez échanger avec les porteurs de projet :
 23/03, 18h30-20h30 à la Mairie de Meylan.
 29/03, 12h-14h, 29 chemin du Vieux Chêne.

Inscriptions sur : framaforms.org/ateliers-c1-16...



[CONCERTATION] ... Dans le but de faire évoluer le tracé de la ligne C1 du réseau de transport en commun de la Métropole grenobloise, le SMMAG lance une concertation pour recueillir les avis et ressentis des habitants du territoire.

Pour participer, rendez-vous sur : <https://lnkd.in/ditAryF4>

En parallèle, deux ateliers participatifs sont organisés pour pouvoir rencontrer et échanger directement avec les habitants du territoire. Ils se tiendront les :
 - mercredi 23 mars, de 18h30 à 20h30, en salle du conseil municipal
 - mardi 29 mars, de 12h à 14h, au siège d'Inovalée (29 chemin du Vieux-Chêne).

Tous les détails de cette démarche sont disponibles dans le dossier de concertation, téléchargeable sur : <https://lnkd.in/ehXNsmwH>
 Ville de Meylan // inovalée



Publications d'autres acteurs, qui ont généré 22 interactions

- Courant mars Itinisère a informé de la tenue de la concertation préalable et de ses objectifs via un [post](#) sur sa page LinkedIn ayant généré 11 « j'aime », 1 partage et 2 commentaires.
- Courant mars, l'association Inovalée a informé de la concertation et de la tenue d'un atelier en son sein via un [post](#) de sa page LinkedIn, générant 7 « j'aime » et 1 partage
- Envoi d'un mail (Newsletter) le 5 avril de l'association Inovalée à ses adhérents, pour rappeler l'importance de participer sur la plateforme.

inovalée Grenoble Alpes Technopole Voir la version en ligne

[PDMEC] Concertation amélioration Ligne Chrono C1 de la TAG
Mobilisez-vous avant le 13 avril 2022 pour améliorer la desserte d'inovalée !

La mobilité et la desserte en transports en commun d'inovalée est un cheval de bataille historique de l'association, qui avait été motrice dans le lancement de la ligne Chrono C1. Des évolutions importantes ont déjà été apportées grâce à la mobilisation collective, comme l'extension jusqu'au Pré de l'Eau à Montbonnot, mais des étapes restent nécessaires pour faire de cette ligne un véritable BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), capable de « concurrencer » l'efficacité d'un tram, sur roues.

Parmi ces améliorations attendues :

- La création d'une nouvelle voie pour mettre fin à la fourche actuelle Maupertuis / RD11M, qui ne permet qu'à un 1 bus sur 2 de desservir inovalée Montbonnot
- La création de voies réservées sur une partie du parcours pour limiter l'effet des bouchons et améliorer la rapidité de la desserte
- L'optimisation des arrêts, là encore pour améliorer la rapidité et l'efficacité de la desserte.

2.3 Les moyens d'expression et de participation du public

Plateforme participative

Un formulaire a été mis à disposition sur la plateforme participative du SMMAG afin de permettre aux internautes de s'exprimer.



Deux ateliers participatifs

En présence du Maire de Meylan et du Président du SMMAG, deux temps d'une durée de 2 heures ouverts au grand public ont été organisés dans des conditions adaptées au contexte sanitaire pour se réunir, échanger et contribuer à cette phase de concertation préalable les :

- mercredi 23 mars de 18h30 à 20h30 à la Mairie de Meylan, Salle du Conseil Municipal, cet atelier a réuni 32 participants
- mardi 29 mars de 12h à 14h, à la Salle Inovallée (29, chemin du Vieux Chêne, Meylan), cet atelier a réuni 12 participants

Les courriers

Les participants ont pu s'adresser par courrier à Sylvain Laval (SMMAG, 3 rue Malakoff, 38000 Grenoble) en précisant en objet : « Concertation aménagements à Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne de bus C1 ».

Un courriel ainsi que 4 courriers papiers ont été reçus.

- Monsieur Philippe Schaar, Président de l'association citoyenne de gauche et écologiste MeyDIA (Meylan Démocratie Information Action) ;
- Le collectif d'administration de l'Association Domène 2050 ;
- Monsieur Emmanuel Colin de Verdière, Président de l'association ADTC – Se déplacer autrement.
- La commission extra-municipale de Meylan
- Un habitant de Meylan

Les registres

Des registres d'expression ont été mis à disposition dans les mairies de Meylan et de Montbonnot et au siège du SMMAG, aux jours et horaires d'ouverture. 7 contributions sur le registre de Meylan et 18 contributions sur le registre de Montbonnot ont été rédigées. Un participant a également laissé une contribution sur le registre à disposition pendant les ateliers.



3. Synthèse des contributions issues de la concertation

3.1 Préambule sur la méthode d'analyse quantitative et qualitative

Il convient ici de préciser que **cette concertation préalable n'a pas cherché à atteindre des objectifs quantifiables** au sens strict du terme. Il ne s'agit pas de toucher x% de la population concernée par le projet, ni d'atteindre une représentation exacte de ces habitants.

L'objectif était de **faire émerger la plus grande diversité possible d'expressions, d'organiser le recueil des paroles et de tracer les débats**. Comme de nombreuses démarches d'implication des citoyens, celle-ci s'est appliquée à **faire la pédagogie du projet**, de son d'avancement, à susciter l'implication des participants et **faire émerger leurs expressions, avis, souhaits d'usages**. La combinaison de différents outils de participation (plateforme numérique, 2 réunions ateliers, registre...) a permis d'aller vers des profils variés (habitants, salariés, association...) pour que chacun puisse contribuer, ce qui permet de légitimer les apports de ce bilan de la concertation.

- **L'intégralité des supports comprenant les expressions des participants a été réunie et compilée.**

Sur ce point, il est à noter que la nature des contributions varie selon le fait que le contributeur ait pu profiter ou non d'un temps d'échanges. Sur la plateforme notamment, le contributeur a été invité à répondre à un questionnaire (avec des questions ouvertes et fermées). Des avis pouvaient être déposés dans un registre en mairie de Meylan, de Montbonnot et au siège du SMMAG aux jours et horaires d'ouverture ou adressé au Président du SMMAG par courrier.

De la même manière, les expressions issues des ateliers sont des expressions collectives, le travail de facilitation ayant permis une mise en débat des avis divers des participants. Ce passage du « Je » au « Nous », complété d'une médiation du projet, donne des résultats qui diffèrent par nature de ceux du questionnaire.

Lexique des termes employés en fonction des dispositifs de concertation et du nombre de personnes évoquées

Contributeurs : ayant envoyé un courrier ou contribué individuellement aux registres

Répondants : répondants à la plateforme numérique

Présents : participants aux ateliers

Quelques : moins de 10 personnes

Plusieurs : 10 à 20 personnes

Beaucoup : plus de 20 personnes

3.2 Analyse quantitative de la concertation

196 participants ont participé à la concertation du SMMAG portant sur aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1 du 9 mars au 13 avril 2022.

	Nombre
Plateforme numérique	122 répondants
Courriers et registres papier	30 contributeurs
Atelier 1	32 présents
Atelier 2	12 présents
TOTAL	196 participants

Le profil des répondants à la plateforme en ligne :



Genre

65	53	4
hommes	femmes	ne se sont pas prononcés



Âge

3	41	47	21	1	9
répondants ont moins de 20 ans	répondants sont âgés de 20 à 39 ans	répondants sont âgés de 40 à 59 ans	répondants sont âgés de 60 à 79 ans	répondant est âgé de 80 ans ou plus	répondants n'ont pas exprimé leur âge



Ville de résidence

42	23	45	12
habitants de Meylan	habitants de Montbonnot	habitants d'autres villes	ne se sont pas prononcés

Le profil des présents aux ateliers (se déroulant à Meylan) :



Ville de résidence

34	6	3	1
habitants de Meylan	habitants de Montbonnot	habitants d'autres villes	ne s'est pas prononcé

Qualité



31 habitants



7 représentants
d'associations



0 commerçants



2 salariés



25 présents aux ateliers empruntent le C1

Modes de transport utilisés par les présents aux ateliers



**30 participants
empruntent le
bus**



6 participants
pratiquent la
marche à pied



8 participants
empruntent le
vélo



9 participants
empruntent la
voiture



8 participants
empruntent le
tramway

4. Analyse qualitative de la concertation

4.1 La création d'une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot-Saint-Martin

D'une part, une diversité de participants comprennent et valident l'objectif d'amélioration de la performance de la ligne C1.

La suppression de l'exploitation en fourche est perçue comme la principale amélioration du projet soumis à concertation, par l'ADTC et beaucoup d'autres participants. Le fait de pouvoir desservir à la fois Maupertuis à Meylan et le Pré-de-l'Eau à Montbonnot avec le même nombre de véhicules engagés est perçu comme un vrai point de satisfaction. En effet, la mise en place de la fourche a été de leur point de vue très dissuasive, pénalisante, voire équivalente à un niveau de service faible pour plusieurs usagers et potentiels usagers. Par exemple, plusieurs se sont plaints des effets délétères de la fourche sur les habitudes de fréquentation de la ligne par des habitants du Charlaix, Maupertuis ou encore des Buclos. De plus, le remplacement de la fourche par cette voie nouvelle est propice à la simplification du trajet pour l'utilisateur. Plusieurs contributeurs habitant Montbonnot sont très satisfaits à l'idée de pouvoir se rendre à Grenoble plus aisément le week-end et pour leurs loisirs.

L'amélioration de la fréquence, la régularité, la simplicité, la rapidité... sont autant d'attendus partagés pour une meilleure attractivité de la ligne, dans la perspective d'un changement de modes de déplacement pour le plus grand nombre. Les améliorations des fréquences de passage sont saluées comme un atout pour améliorer la qualité de vie des communes traversées. Par exemple, selon la commission extra-municipale de Meylan, le projet répondra aux besoins de beaucoup d'habitants. L'extension de la fréquence de passage du C1 toutes les 10 minutes le samedi entre 7h et 19h et à l'identique des jours ouvrés est non seulement perçue comme « pratique » et aussi « qualitative » et « attractive » pour les habitants des quartiers desservis.

Par ailleurs, plusieurs automobilistes disent envisager de remplacer leurs déplacements quotidiens en voiture par des déplacements en bus C1. Quelques présents au premier atelier soulignent eux aussi le report modal que la création de cette voie permettrait. En effet, les habitants du secteur souffriront de moindres nuisances générées par le trafic et les flux automobiles. De la sorte, les piétons pourront jouir d'une circulation plus apaisée. Un effort est attendu du SMMAG pour créer des liaisons piétonnes agréables.

La nécessité d'un plus grand report modal des voitures vers le bus C1 répond à un besoin de réduction de la consommation de carburant et de préservation de l'environnement chez plusieurs participants. Dans un contexte où le coût du carburant augmente et où une plus grande adaptabilité de l'organisation professionnelle se fait sentir, beaucoup partagent leur vision d'un meilleur confort dans l'usage de la ligne C1. La réduction de la pollution qui pourrait être induite grâce au transfert modal leur apparaît comme un point de satisfaction important. Les entreprises de l'Inovallée et du théâtre de l'Hexagone, particulièrement mobilisées lors de la concertation à travers leurs dirigeants ou salariés, sont particulièrement attentives à ce type d'améliorations. Une réduction de l'utilisation de l'automobile et des embouteillages de fin de journée, souvent localisés entre l'INRIA et le Pré de l'Eau, est un attendu cohérent selon eux avec les objectifs du projet C1+, autrement dit un moyen de légitimer concrètement

les effets d'un tel investissement. De plus, certains font le constat de problèmes de stationnement et de changement de circulation dans Grenoble, qu'ils souhaiteraient éviter par l'usage plus récurrent du C1.

Plusieurs conditions de réussite, complémentaires à celles décrites dans le dossier de concertation, sont proposées par les participants, touchant à plusieurs sujets :

Le service proposé aux usagers

- **Un délai de réalisation à accélérer pour être compatible avec les enjeux climatiques**

L'association MeyDIA partage son inquiétude et celles des habitants de Meylan quant au **calendrier proposé**. Ils souhaitent que ces aménagements puissent **se réaliser plus rapidement que la mise en service prévue en 2025**, soit dans trois ans. L'association pense que le SMMAG tarde trop et que les investissements ne sont pas à la hauteur des enjeux climatiques. Et ce, plus encore, lorsque les prix de l'énergie flambent pénalisant les plus modestes des concitoyens. Un participant à l'atelier n°1 évoque aussi le contexte d'urgence climatique et de restriction de carburants en Europe qui oblige selon lui à une certaine rapidité en matière de délai de réalisation des projets d'aménagements.

- **Une intermodalité à développer**

Le **nouvel arrêt Busseroles du C1** devrait selon quelques participants être **mutualisé avec le T81** (ancienne ligne 6070) vers Montbonnot.

L'aménagement de l'espace public

- **Une localisation stratégique des arrêts**

Lors du premier atelier, la **nouvelle localisation de l'arrêt Maupertuis** a semblé **plus facile d'accès** pour les habitants de l'autre côté de l'Avenue des 4 Chemins, même si ceux du Chemin de la Dhuy auront un temps de parcours rallongé. L'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB) demande, elle, le **déplacement et dédoublement de l'arrêt Maupertuis**.

Quelques présents regrettent **l'éloignement des arrêts**, allongeant le temps de marche pour s'y rendre. L'association MeyDIA recommande la **sécurisation de la traversée de l'avenue des Quatre Chemins** lorsque l'arrêt Maupertuis sera déplacé, notamment parce que beaucoup de collégiens du quartier utilisent le C1 pour se rendre aux collèges des Buclos ou Lionel Terray. L'accès au nouvel arrêt devrait être réfléchi en termes de cheminement piéton (traversée de la piste cyclable Chrono, trottoir).

La **meilleure desserte du gymnase** fait partie des attendus de cette nouvelle voie, donc des questions ont émergé sur l'emplacement de l'arrêt Maupertuis, ainsi que sur la place nécessaire pour y aménager un arrêt. Plusieurs participants s'interrogent sur la largeur d'une voie de bus, l'espace étant contraint de leur point de vue. Un autre participant s'est par exemple demandé si le virage est assez grand afin que le bus s'insère facilement sur le chemin du Vieux Chêne.

La **suppression de l'arrêt Norbert Ségart** a fait l'objet de plusieurs inquiétudes de répondants qui insistent sur le fait que plusieurs entreprises sont situées dans cette zone et que **l'impact sera significatif** pour les usagers quotidiens de cet arrêt.

Les participants au premier atelier trouvent « très important » de **maintenir un arrêt à proximité d'Inovallée**.

Des propositions pour limiter les incidences potentielles du projet de voie nouvelle

- **Des perturbations à limiter pour les automobilistes**

Beaucoup font le constat d'embouteillages aux heures de pointes sur le secteur de Maupertuis et s'inquiètent de la **gestion future des flux d'automobilistes** dans un scénario où les bus seraient prioritaires à la remontée de Montbonnot. Cela pose la question de **l'impact sur la régularité du bus entre Montbonnot et Meylan**.

Si néanmoins une nouvelle voie bus est créée, l'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB) demande une cohérence entre le passage de bus (dans les 2 sens) avec l'accès routier de la nouvelle construction de 49 logements dit de « la ferme de Monarié ».

L'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB) demande que **les voitures puissent se garer autour de l'arrêt actuel Maupertuis** (nombreux parkings présents), comme le font déjà des utilisateurs du C1.

- **Des perturbations à limiter pour les riverains**

Quelques habitants des résidences du Chemin du Monarié demandent à déplacer l'arrêt de bus Maupertuis ou à l'aménager de sorte à limiter les nuisances pour les riverains. Ils sont en effet inquiets des impacts sonores de la circulation de bus Chemin du Monarié.

- **Des perturbations à limiter pour l'environnement**

Plusieurs participants pointent le risque que pèse la création de cette voie sur l'environnement. En effet, cela impliquera l'abattage de 4 arbres et l'empiètement sur la végétation environnante. Un participant se questionne sur l'emprise nécessaire pour la giration du bus entre l'avenue des Quatre Chemins sans empiéter sur le « Trèfle »

Le Conseil d'Administration de l'Union de Quartiers Buclos Grand Pré (UQBGP) recommande de **veiller à respecter la « zone du Monarié »**.

Du point de vue de l'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB), il **ne faut pas créer un parking relais sur la prairie** qui longe le chemin du Monarié car cette zone est bucolique et non construite : ces contributeurs disent « **stop à l'artificialisation et à l'imperméabilisation des sols** » et recommande de **préserver les arbres et végétaliser le devant du gymnase** pour plus de qualité paysagère.

- **Des incidences sur les cheminements piétons et pistes cyclables : propositions pour une meilleure cohabitation des modes**

L'articulation entre les piétons, vélo et bus, au niveau du gymnase n'est pas évidente à appréhender. Les participants estiment que la **prise en compte de la sécurité des utilisateurs du gymnase** devra être un point d'attention, avec un flux important d'élèves. MeyDIA recommande d'une part la prise en compte et la **sécurisation des cheminements piéton pour rejoindre le gymnase**, en tenant compte du déplacement envisagé de l'entrée/sortie du gymnase et d'autre part le **déplacement des arceaux vélos actuels et la création d'un stationnement vélo abrité** au plus près du nouvel arrêt. De plus, quelques-uns soulèvent la question du **respect de l'interdiction de circulation automobile sur les voies réservées** au bus devant le gymnase du Charlaix.

Quelques présents aux ateliers estiment que le projet va **modifier les cheminements piétons existants** qu'il faut les prévoir en conséquence. En effet, l'amélioration des jalonnements piétons autour des arrêts de bus et entre les arrêts est attendu. Plusieurs demandent de faciliter, sécuriser et rendre agréables les cheminements pour les piétons lors des correspondances. La création de cheminements cyclistes au niveau de l'avenue des Quatre Chemins est suggérée. L'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB) souhaite elle aussi la sécurisation de la traversée de l'avenue des Quatre Chemins très passante pour les **usagers de l'arrêt actuel Maupertuis**, en particulier pour les enfants ou les personnes fragiles.

Une proposition alternative à la voie nouvelle

Des participants aux ateliers ont proposé un **passage à l'arrêt actuel Maupertuis**, via la place des Chalendes puis un **retour vers les deux ronds-points de Bavière et de Didcot** qui permettraient d'augmenter la fréquence de passage du bus aux arrêts Maupertuis et Pré de l'Eau (l'augmentation de trajet serait compensée par une fréquence multipliée par 2). Selon eux, une telle alternative permettrait une économie en ne construisant pas de nouvelle voie de bus et en ne déplaçant pas l'entrée du gymnase du Charlaix tout en préservant la végétation le long du Gymnase du Charlaix, du chemin du Monarié et de l'extrémité du chemin du Vieux Chêne. Même si cela ne serait pas propice à gagner du temps, les participants de l'atelier se sont demandé si l'on ne pourrait pas gagner ce temps ailleurs. Toutefois, ils sont conscients qu'une telle solution ferait perdre beaucoup de temps (au moins 5 minutes)

4.2 L'opportunité de création de voies bus sur l'avenue de Verdun

Ce projet présente un **intérêt pour beaucoup de participants** car il permettra de :

- Réduire le **temps de trajet du bus** : beaucoup de répondants souscrivent au gain de temps, en particulier aux heures de pointe. Néanmoins, ils estiment que la circulation des bus ne sera pas beaucoup impactée par les embouteillages, qui ont notamment lieu entre Maupertuis et Meylan Mairie. La fluidité qui résulte de la mise en place d'une voie réservée leur apparaît adéquate afin de respecter les horaires envisagés ;
- Donner un signal fort en faveur des transports aux communes et de **développer l'attractivité du C1** afin d'inciter les automobilistes au report modal ;
- Diminuer la **circulation** et donc les **phénomènes d'embouteillages** sur l'avenue de Verdun, dont

Bilan de concertation du projet d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1

- le trafic du Grésivaudan qui traverse Meylan et qui génère des embouteillages dans la ville ;
- Restaurer les **voies bus existantes** sur l'Avenue de Verdun car le marquage est encore présent par endroits ;
- Réduire la pollution **sans nuisances supplémentaires** car il s'agit d'une avenue peu bordée d'habitations ;

D'autre part, les conditions suivantes sont indiquées par plusieurs personnes plutôt en faveur du projet :

- la **modification des carrefours** pour éviter la congestion automobile mais aussi une **circulation ralentie en amont du carrefour de la Revirée**, au vu du constat de dépassement des limitations de vitesse sur l'Avenue de Verdun
- la **réorganisation des feux de signalisation** pour offrir les feux verts aux bus, notamment au carrefour Verdun/Avenue des Aiguinards du fait de la forme du carrefour en T ou encore le rond-point « décoratif » de Bavière. En effet, si le bus C1 s'arrête un feu rouge, il s'arrête pendant 1 minute 30, et cela a un impact sur la régularité de la ligne. Ainsi, plusieurs participants proposent de **modifier la synchronisation des feux** et de mieux les phaser pour circulation de la C1 dans le cœur de Meylan ;
- l'étude de la possibilité **du tourne-à-droite sur le carrefour Avenue du Vercors / Avenue de Verdun**. La transformation du débouché de l'avenue du Vercors qui comporte actuellement deux voies étroites en une seule voie réservée bus n'est pas une bonne idée pour plusieurs participants à cause de la contrainte que subiraient les automobilistes de l'avenue du Vercors d'emprunter une petite voie communale, le chemin des Sources, dont le débouché sur l'avenue de Verdun devra alors être réétudié. Il est demandé de prolonger l'amorce de voie bus actuelle qui est créée à l'occasion d'un îlot séparateur central sur l'avenue du Vercors, jusqu'au carrefour avec l'avenue de Verdun en prévoyant un élargissement des deux voies d'accès.
- la **préservation des places de parc-relais** au niveau de l'arrêt de La Revirée ;
- la **sécurisation des traversées piétonnes**
- Un meilleur accès aux arrêts sur l'avenue de Verdun et des arrêts suffisamment longs dans **des espaces prévus** (pas au milieu de la voie) sur l'ensemble du parcours du C1, notamment un réaménagement de l'arrêt de La Revirée car l'espace est trop exigu, les collégiens attendent sur la chaussée ;
- Les conditions d'une **meilleure circulation des modes doux** pour faciliter les interactions avec les cyclistes et leur permettent de bénéficier d'une bonne qualité de l'air ;
- Une **végétalisation adaptée** (choix d'essences et d'arbres adaptés aux conditions climatiques « d'avenir ») et l'entretien de larges bandes de végétalisation ;

Quelques participants expriment leur inquiétude concernant le **temps de réalisation des chantiers** puisqu'il s'agit d'une zone très fréquentée. Le risque de perturbations leur apparaît comme élevé.

Les personnes opposées au projet doutent principalement de l'efficacité et de la pertinence des aménagements proposés :

- Beaucoup se rappellent **l'expérimentation menée quelques années auparavant**, visant à résoudre les dysfonctionnements des carrefours des Aiguinards et de Plaine Fleurie. Une logique de voies réservées qui avait été abandonnée à la demande des élus car la circulation automobile était alors fortement contrainte. Dans leurs souvenirs, il en avait résulté davantage d'embouteillages. Ces personnes craignent que cela ne complique la circulation des voitures. La création d'une voie réservée est donc souvent **perçue comme une source de congestion**

automobile. Le **besoin de l'usage des voitures** est évalué comme « bien réel » : la création de la voie ne devrait pas se faire selon certains au détriment des voies actuelles réservées aux véhicules motorisés pour éviter d'aggraver le phénomène de congestion. Un participant pointe le fait que l'approche utilisée n'est pas forcément adéquate s'il s'agit in fine de donner envie de pratiquer les transports en commun. Il déplore une stratégie de « création artificielle d'embouteillages » plus punitive pour les voitures qu'incitative. Il propose de pratiquer une sensibilisation positive.

- Quelques personnes ne voient pas l'intérêt d'un tel projet car elles n'ont pas l'impression que le C1 connaît des problématiques de circulation sur l'Avenue de Verdun. Quelques personnes vont jusqu'à analyser **l'allongement de la durée du trajet comme une conséquence de la desserte de tous les arrêts en heure de pointe**, contrairement à la situation en heures creuses. En alternative de ce projet, un participant propose même de réduire le nombre d'arrêts à Meylan pour que le C1 gagne en performance.
- Un répondant **demande de nouveaux comptages de circulation** pour connaître le nombre d'automobilistes tournant à ces carrefours pour bien apprécier les nouvelles conditions de circulation.

4.3 L'opportunité de modification de carrefours, comme ceux entre les avenues du Verdun / Vercors et Taillefer/ Granier, pour créer des voies bus

Les avis des participants sont très partagés au sujet du projet de modification de carrefours. La plupart n'étaient ni pour ni contre mais pointent les risques et proposent des alternatives.

Tout d'abord, plusieurs participants ont différentes attentes concernant le projet :

- **Une amélioration de la fluidité du trafic routier**

L'effet premièrement attendu de ce projet de modification concerne la **fluidité du trafic routier** dont pourrait bénéficier la ligne C1. Le **carrefour Taillefer/Granier/Vercors** est particulièrement visé par les répondants qui y constatent une **congestion automobile importante** aux heures de pointe. En effet, certains constatent qu'en cas de saturation de la rocade, beaucoup de véhicules passent par l'avenue du Granier et cela bloque les bus C1 dans le sens Meylan - Grenoble. Il est proposé à cet effet de **modifier le phasage des feux** pour éviter que des véhicules qui sont sur l'avenue du Taillefer (descente et/ou montée) et qui tournent à gauche soient bloqués dans leur manœuvre.

- **Une meilleure sécurisation des carrefours pour les piétons et cyclistes**

Beaucoup de participants fréquentent ces avenues majoritairement en tant que piétons. Paradoxalement, quelques-uns contestent la création du cheminement piéton Avenue du Taillefer. Un participant nuance et apprécie le fait de pouvoir longer cette avenue à pied pour se rendre au parc du Bachais.

La **sécurisation des cheminements piétons** est un attendu qui pourrait se matérialiser à travers une **meilleure signalétique pour le passage des vélos et les piétons** (triangles clignotants, etc.). MeyDIA propose que le réaménagement des avenues Vercors et Granier soit l'occasion de **réaliser les cheminements piétons manquants** sur certaines portions et d'améliorer la signalétique pour permettre aux usagers de **mieux s'orienter**. Beaucoup de participants pensent que l'aménagement sécurise bien les cheminements piétonniers et améliore la circulation de l'avenue du Taillefer en y créant deux voies spécialisées tourne-à-gauche, une pour chaque sens de circulation. Selon eux, cet aménagement va fluidifier la circulation générale et ainsi permettre au bus C1 une traversée plus rapide de ce carrefour souvent congestionné en heures de pointe.

Pour améliorer les traversées piétonnes dans le carrefour, les participants proposent d'accroître la performance du C1 à travers un meilleur affichage numérique pour garantir la disponibilité des informations. Cela nécessite un entretien régulier de ces équipements « souvent en panne ».

Beaucoup de personnes sont moins favorables face au projet de modification, mais elles ont été néanmoins satisfaites des temps d'échanges proposés lors de la concertation, très utiles selon elles. Elles ont souligné l'importance de consacrer plus de temps à ce projet car elles constatent un certain nombre de dysfonctionnements. La plupart s'accorde sur le fait que **cette modification du carrefour n'aura malheureusement pas d'incidence sur la résolution de ces dysfonctionnements**. Certaines proposent des solutions d'améliorations. Elles pointent plusieurs problématiques touchant à :

- **L'impact sur la circulation automobile avec une modification du plan de circulation de Meylan**

Concernant l'**Avenue du Vercors**, les participants aux ateliers déplorent la voie à sens unique et plusieurs répondants demandent de **ne pas supprimer le tourne à gauche** sur l'avenue de Verdun pour

Bilan de concertation du projet d'aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1

les automobilistes puisqu'ils constatent que cette route est déjà régulièrement congestionnée. En effet, selon eux les riverains devraient pouvoir bénéficier d'une route pour rentrer chez eux. Un détour via le Chemin des Sources n'est pas envisageable et ils y craignent une explosion de la circulation. Selon certains « si les voitures se retrouvent bloquées ou indésirables, elles vont passer devant la pharmacie et cela pourrait créer un excès d'usage de la voirie ». Certains proposent **d'autoriser le tourne à droite sur l'Avenue du Vercors uniquement pour les riverains et de faire confiance aux citoyens**, tout en opérant des contrôles. Ils demandent d'être concertés sur la suite du projet.

Concernant l'**Avenue du Granier**, beaucoup contestent également la **voie à sens unique**. Pour eux il s'agit d'une voie très empruntée, impossible à contourner. Leur souhait est de donner aux habitants du quartier la possibilité de rentrer chez eux facilement. Il est donc suggéré **d'interdire cette voie aux véhicules légers sauf ceux des habitants**. De leur point de vue, il est nécessaire de discuter avec des riverains avant d'élaborer un tel projet.

Quelques participants aux ateliers ont insisté sur le fait que la modification des carrefours induit un **changement du plan de circulation**. Les participants ne peuvent pas en discuter s'ils n'ont pas à disposition les impacts que ces carrefours modifiés auraient sur le plan de circulation à l'intérieur de Meylan et sur l'avenue du Vercors. D'autres pointent des **enjeux de desserte du centre commercial et des services existants**.

Beaucoup s'attendent à une **modification importante de la circulation des voitures** qui pourrait générer des **nuisances importantes pour les riverains** (Buclos, Grand Pré, Béalières) et pour les commerces. Ils estiment que cela équivaut à réviser de façon conséquente le plan de circulation en parallèle de la concertation.

Quelques participants estiment que la modification du carrefour va **générer des embouteillages** à l'arrêt de bus car il n'y aura plus qu'un seul arrêt dans ce sens, vers Meylan Mairie. De plus, un participant analyse que l'angle pour tourner sur le carrefour Verdun/Vercors vers Meylan Mairie est supérieur à 90° ce qui est susceptible de ralentir le bus.

Enfin, les cas de la sortie des véhicules au niveau de l'avenue de l'Europe et du Chemin du Vieux Chêne ont également été évoqués. En effet, ces automobilistes qui emprunteraient pour certains directement la rocade ne seraient pas le public cible du C1 mais pourraient se trouver impactés sans possible report modal.

- **La place des espaces verts et espaces publics dans le projet**

Concernant l'avenue de Verdun, les participants apprécient la **conservation des 2 voies de circulation**. En revanche, quelques participants disent leur **opposition à l'empiètement des espaces verts** le long de cette avenue. La mise en place d'un site propre pour le C1 sur les avenues du Vercors et du Granier est perçue comme ayant un **impact environnemental trop important** du fait de l'élargissement de la voirie actuelle que cela nécessiterait. Les participants s'interrogent alors sur l'arbitrage entre gain de temps de parcours et « défiguration » de la ville. Ils disent ne pas retrouver l'esprit de « ville-parc » présenté par la commune de Meylan. Quelques présents estiment que ce projet est contraire au concept même de ville-parc, car participe à l'imperméabilisation des sols.

Par ailleurs, quelques participants se sont inquiétés du sort des anciens poteaux de l'ancienne ligne de trolleybus qui sont inutilisés et en mauvais état.

4.4 La fusion des arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie et le décalage de l'arrêt Granier, à proximité de l'avenue du Taillefer

Certains participants sont en faveur de la fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie » et du décalage de l'arrêt Granier car cela permettra une amélioration du temps de parcours du C1. Il est proposé d'aménager un chemin sécurisé pour les PMR dont les résidents de l'EHPAD, en prenant en compte la traversée de la Chronovélo, qui est difficile pour ce type de public.

Cependant, la majorité des participants sont dubitatifs ou opposés au projet de fusion des arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie. Ils se questionnent sur l'opportunité du gain de quelques minutes. Les raisons de doute ou d'opposition sur la fusion des arrêts Buclos Mairie ou décalage de l'arrêt Granier sont les suivantes :

- **L'accessibilité par différents publics (enfants nageurs, personnes à mobilité réduite, riverains, services de la Mairie)**

Quelques participants notent des difficultés apparentes en matière d'accessibilité en songeant par exemple aux jeunes publics, usagers habituels de la Piscine des Buclos. La majorité des participants regrettent l'éloignement des stations de leurs lieux de résidence et l'allongement des temps de marche qui pourraient selon eux causer l'effet contre-productif d'un transfert modal du bus vers la voiture.

Parmi les points d'attention identifiés, ils notent l'importance de ne pas impacter négativement la **qualité de l'accessibilité des personnes âgées et des familles** aux transports en commun pour la réalisation de tâches quotidiennes. Le port de charges lourdes (bagages, courses, etc.) leur apparaît comme un exemple de frein.

- **La sécurisation des modes actifs**

Le déplacement de l'arrêt Granier est source de doute car quelques participants imaginent les difficultés de la traversée du carrefour Taillefer-Granier. Ce carrefour présente d'importantes problématiques de sécurité pour les piétons car les feux automobiles (pour tourner à droite) et piétons sont verts simultanément. Il est proposé de prendre en compte les cheminements piétons vers Inovallée en empêchant que les copropriétés soient à l'origine de coupures urbaines, perturbant ainsi les déplacements de proximité.

- **L'attractivité des équipements comme la Piscine**

Les deux arrêts soumis au projet sont considérés comme importants afin d'accéder à des équipements d'intérêt général. Quelques participants évoquent les projets de densification de logements aux alentours qui selon eux affecteront positivement le taux de fréquentation de la Piscine des Buclos. Garder un arrêt à tout proximité de la Piscine leur apparaît essentiel.

4.5 L'opportunité de création d'une voie bus au PEM Pré de l'Eau à Montbonnot

Une large partie des présents à l'atelier du 23/03/22 ne s'est pas exprimée à ce sujet ou ne se sentait pas concernée, en particulier beaucoup d'habitants de Meylan. Beaucoup d'avis exprimés par les participants à la concertation sont partagés.

Le projet de création d'une voie bus à l'approche du PEM Pré de l'Eau est **accueilli plutôt favorablement** par les participants qui sont quelques-uns à voir en elle un intérêt pour plusieurs lignes de bus (C1, bus régionaux).

Beaucoup d'entre eux voit en elle une **réponse aux nombreux embouteillages aux heures de pointe**, dont une partie des voitures est importante à rejoindre Meylan. Ainsi, la voie créée permettrait au C1 de circuler de manière fluide et ce indépendamment des conditions de circulation. Cela aurait une incidence pour plusieurs participants sur le temps de parcours du C1, sa rapidité, son cadencement et sa ponctualité.

Ces améliorations participeraient ainsi à **améliorer la fréquentation du C1**, qui deviendrait alors plus attractif, voire moteur de report modal.

Enfin, quelques répondants estiment que la création de cette voie réservée améliorerait la **sécurité du C1**. Plusieurs participants estiment qu'un tel projet peut être intéressant à condition que le parc-relais soit bien utilisé à proximité car ils l'estiment sous-utilisé. En effet, le parking n'est pas assez visible. Quelques participants estiment également que la création d'une station de tramway **aux Sablons à La Tronche (ancien projet PEM Charmeyran)**, ainsi que la **modification du P+R aux Sablons et la mise en œuvre de la gare RER à Domène** permettraient de réduire le trafic automobile.

Beaucoup de personnes sont opposées au projet, car elles doutent principalement de :

- **La capacité à réduire la circulation automobile**

Quelques répondants font le constat d'embouteillages uniquement ponctuels sur le secteur, aux heures de pointe, estimant que cela **ne justifie pas la création d'une voie bus** réservée dont l'objectif serait de fluidifier la circulation du C1. Un contributeur estime notamment que la circulation est plutôt fluide, grâce aux feux de signalisation à la sortie du PEM Pré de l'Eau. Quelques ralentissements sont constatés, mais pas des blocages.

Un répondant s'interroge quant à lui sur **l'efficacité du projet** : la réalisation d'une voie réservée sur une si petite portion sera-t-elle suffisante pour lutter contre les embouteillages ?

Quelques présents aux ateliers soulignent l'importance de traiter le principal problème que sont les **embouteillages** à la racine, à savoir :

- A l'est du PEM, sur l'autoroute, et localisé au niveau du « céder le passage » ;
- Au niveau du feu tricolore de Botanic.

Un participant s'interroge sur la possibilité **d'étudier les causes et la perte de temps générée par les bouchons**. Une autre personne fait état de la **forte vitesse des véhicules** sur la route de la Doux vers le rond-point avec l'avenue de l'Europe.

- **L'opportunité et rapport coût/bénéfice du projet**

Tandis qu'un contributeur s'inquiète d'une opération « inopportune et risquée », quelques répondants pensent qu'il s'agit d'une opération « sans intérêt, inutile » (les automobilistes seront toujours ralentis pour accéder au rond-point suivant) voire contreproductive (amplification des embouteillages, notamment pour les Bonimontains, et de la pollution). Un répondant estime **qu'un tel aménagement n'incitera pas au report modal de la voiture vers les transports en commun**, car les voitures auront une route réservée à leur circulation.

Plusieurs participants estiment ainsi que le **rapport coût/bénéfice est à questionner** (il serait insuffisant), et les quelques répondants s'accordent alors sur le fait qu'il s'agirait d'une trop grosse opération pour répondre à la situation actuelle.

- **La capacité de réalisation du projet**

Un contributeur se penche pour sa part sur le délai de réalisation de cette voie, prenant en compte le délai de procédure d'acquisition des terrains par expropriation.

D'autre part, quelques répondants soulignent son caractère irréalisable : la zone étant contrainte et la voirie étroite (rond-point de l'Europe, Route de la Doux).

- **L'impact de l'empiètement de la voie bus sur l'usage de la piste partagée cyclistes/piétons**

Plusieurs présents estiment qu'il est important **de préserver la piste partagée entre cyclistes et piétons**, s'agissant d'une zone résidentielle. Enfin, cette piste serait trop étroite pour présenter un intérêt d'empiètement afin de créer la voie de bus.

- **Le respect de l'environnement et l'expropriation nécessaire des terrains adjacents**

Plusieurs présents estiment qu'il sera compliqué d'opter pour l'expropriation d'une partie des jardins nécessaire à la mise en œuvre de cette nouvelle voie. Plusieurs regrettent que cela implique l'expropriation de portions de jardins des riverains, ainsi que l'artificialisation des sols.

Un répondant s'est demandé si les acquisitions d'emprises foncières sont déjà bien avancées dans le projet. Plusieurs participants se sont questionnés à ce sujet.

- **Les nuisances visuelles générées pour les riverains :**

Quelques présents aux ateliers s'opposent au projet car estiment qu'il existe un dénivelé important à l'endroit du projet, ainsi ils se demandent si la future voie ne sera pas au-dessus des maisons.

Plusieurs propositions d'amélioration du projet sont proposées par les participants sur plusieurs sujets :

- **L'amélioration de la circulation des modes doux**

Tandis, qu'un répondant insiste sur la nécessité globale d'apaiser la cohabitation entre les modes, deux répondants souhaitent quant à eux **améliorer la circulation des modes doux** (piétons, vélos). En effet, l'un d'entre eux constate qu'il n'existe aucun aménagement cyclable dans le bas de la Route de la Doux,

exceptée une petite piste dédiée aux piétons et aux cycles qui longe le magasin Botanic, mais que peu de gens empruntent du fait de l'insécurité pour la rejoindre depuis la Zac Pré Millet.

- **L'élargissement des horaires et des dessertes du C1**

Afin d'inciter le recours au C1, plusieurs participants évoquent des pistes d'amélioration : une **amplitude horaire plus élargie** (soirs et week-ends) et une meilleure desserte.

Un participant et un répondant estiment quant à eux que le parc-relais du Pré de l'Eau devrait être davantage valorisé afin que plus d'habitants y déposent leurs voitures avant de circuler par le biais de transports en commun.

Enfin, un répondant juge important de pouvoir développer une offre de transports en commun sur tout le territoire, notamment pour la desserte de la Vallée : Domène, Brignoud et Inovallée.

Si quelques participants s'accordent sur la nécessité d'emprunter les transports en commun, ils estiment néanmoins que les tarifs des bus sont trop élevés. Un participant propose ainsi la gratuité des transports en commun.

- **Des alternatives à l'aménagement de la voie réservée**

Enfin, plusieurs participant souhaitent trouver des **alternatives** :

- Plusieurs participants proposent une **voie réversible** en fonction des embouteillages.
- Un participant propose que **le talus situé route de la Doux**, entre la piste cyclable et la voie pour véhicules motorisés soit exploité afin de créer une voie réservée et ainsi réduire les espaces d'habitat où exproprier sera nécessaire.
- Un participant a proposé de **faire passer les bus rue Aristide Berges**. En réaction, le représentant de l'ADTC a indiqué qu'il est important de prôner une conduite plus fluide et linéaire des bus : « L'association milite depuis des années pour que les bus tournent moins sur la route » pour le confort des usagers.

A ce sujet, quelques personnes se sont notamment questionnées sur le gain de temps réalisé par l'opération, et le coût engendré, et souhaiteraient obtenir des réponses à ce sujet.

4.6 Les remarques transversales à l'ensemble des projets

L'intérêt du projet au regard de ses objectifs

Quelques participants restent dubitatifs face aux objectifs de performance et se posent la question de l'insertion du projet dans une stratégie plus large.

Plusieurs interrogent la pertinence des objectifs d'amélioration de la fréquence : ils se demandent si « l'objectif de gagner quelques minutes vaut tous ces aménagements ». De plus, les demandes précises de contributeurs traduisent un besoin marqué d'éclaircissements :

- Le Conseil d'Administration de l'Union de Quartiers Budos Grand Pré (UQBGP) estime que les **véritables marges de manœuvre pour une meilleure performance seraient ailleurs**. Selon eux, en heure de pointe, le bus perd parfois 10 minutes à Chavant, du fait des embouteillages. Elle trouve « risible » l'objectif de gain de temps d'1 à 3 minutes sur le trajet Plaine Fleurie Maupertuis. Cela peut également paraître irréalisable ou incohérent à quelques participants, répondants et contributeurs.
- Pour certaines instances contributrices, l'objectif des aménagements à Meylan et Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus C1 implique de **travailler globalement sur un plan de mobilité**. La Commission extra-municipale de Meylan demande à cet effet à être informée du plan stratégique du SMMAG.

Le service proposé aux usagers du C1

- **Une intermodalité du C1 à développer**

Pour l'ADTC, les **quais** aux principaux arrêts communs (comme Revirée ou Aiguinards Hexagone) doivent être **suffisamment longs** pour accueillir deux bus. L'arrêt Busserolles en direction de Montbonnot devra être commun aux lignes C1, T81 et G2 pour permettre aux usagers de bénéficier de l'ensemble de l'offre et d'emprunter le 1% bus se présentant.

Une **prolongation jusqu'à La Bâtie** par la voie en S serait peut-être à étudier selon un habitant de Montbonnot.

Selon l'ADTC, à la Tronche, la **station d'échanges Charmeyran aux Sablons** n'est toujours pas envisagée, ni même la traversée piétons-cycles à niveau. Cette station est pourtant indispensable pour améliorer les correspondances entre la ligne B de tramway et les nombreuses lignes de bus et de cars passant sur la RD 1090. Elle concerne les accès au campus et à l'hôpital qui représentent deux des 3 plus gros pôles générateurs de déplacements de la région grenobloise et donc un potentiel important de trafic et de report modal pour l'ensemble du Grésivaudan. **Cette station leur apparaît incontournable pour l'attractivité de la ligne C1.**

La même association précise que **la liaison directe en transports en commun entre Inovalée et la halte ferroviaire**, permettant la correspondance avec l'ensemble des trains, devrait être étudiée dans le cadre de l'inauguration de la halte ferroviaire de Domène (2025-2026). Cette liaison pourrait être réalisée par un prolongement de la ligne C1 à Domène ou un renforcement de la ligne G2.

- **Une meilleure desserte du C1**

Quelques répondants plaident en faveur d'un **meilleur partage géographique** du service de la C1 avec le quartier du Haut Meylan et les quartiers d'autres communes par l'élargissement des arrêts et par conséquent le rapprochement direct de la ligne C1 de leurs lieux de vie.

Un des répondant déplore que la ligne ne continue pas davantage sur l'avenue de Verdun et qu'elle ne passe pas devant Lycée du Grésivaudan (LGM) ou l'ex-Faculté de Pharmacie.

Un autre répondant demande de régler le **manque de maillage** entre Domène et Pré de l'Eau **en transport en commun** (faible fréquence, plages horaires limitées) et **en vélo** (tronçons dangereux). Un participant souhaite **l'amélioration du cadencement** de la **ligne T80**, de

repenser la desserte entre Meylan, Corenc, Biviers, Montbonnot et de repenser les liaisons Métropole – Grésivaudan.

Enfin, une participante s'interroge sur l'opportunité de **prolonger le tracé du C1 jusqu'à la Presqu'île**, comme présenté initialement.

- **Des horaires de passage mieux adaptés aux usages**

Une contributrice déplore que **le dernier bus vers Montbonnot en semaine passe à 19h49** ce qui rend impossibles les sorties au cinéma ou au théâtre pour les jeunes. De plus, **l'absence de C1 le dimanche (ni de T80)** est perçue comme un frein pour prendre le train.

Par ailleurs concernant les correspondances, un participant estime qu'il est dommage que le **bus passe à la Revirée à 15h23 pour un élève qui sort à 15h20**.

La Commission Extra-Municipale de Meylan demande de **réétudier la fréquence de passage pendant les vacances scolaires** (jours de semaine et dimanche) jugée insuffisante au regard des besoins mais aussi de **préciser la fréquence sur la plage horaire 19h-21h**, qui n'est pas indiquée dans le dossier de concertation.

- **Une meilleure accessibilité et capacité des bus**

De pair avec l'amélioration de la fréquence, la Commission extra-municipale demande de s'assurer, pour les personnes fragiles ou en situation de handicap, que soient **bien respectés le temps nécessaire pour elles pour accéder aux places assises**, ainsi que **la disponibilité et l'accès aux places qui leur sont réservées aux heures de pointe**. Selon plusieurs répondants, la qualité du service réside aussi bien dans la fréquence que la capacité des bus. Une participante exprime à cet effet l'inquiétude de ne pas pouvoir toujours bénéficier de place assise à l'avenir, quelle que soit la fréquence de passage.

- **Des aménagements routiers et une signalétique adaptés**

L'ADTC propose de donner la possibilité pour les bus de **traverser en ligne droite les giratoires de la Doux, de l'INRIA, de Baudonnière, et de Bavière**. Des feux tricolores se déclenchant à l'approche des bus sont nécessaires pour leur donner la priorité, comme ceux qui existent actuellement au giratoire Didcot. Cette même demande de **priorité aux feux au carrefour** est également faite pour les secteurs de l'avenue de l'Europe et du chemin de la Croix Verte à Montbonnot.

4.7 La concertation

Aucune remarque n'a été précisément adressée sur les dispositifs de concertation mis en œuvre.

Peu d'observations ont été faites sur les sujets soumis à concertation. Un participant d'un des ateliers regrette le fait qu'il n'y ait pas une **problématique plus large abordée dans le cadre de cette concertation**, il évoque ici la jonction des quartiers et des correspondances du C1 avec Les Sablons.

Un autre participant estime qu'il existe un **véritable problème sur les objectifs de la concertation**, les marges de manœuvre sont considérées réduites et il manquerait selon lui des éléments précis et détaillés.

Enfin, **un participant juge le dossier de concertation incomplet au sujet du plan de circulation induit par la modification des carrefours**. La concertation lui semble caduque car il est impossible d'y participer de manière avertie. Il met en lumière la nécessité d'aborder une globalité d'éléments pour assurer l'efficacité du projet. Or, ici, selon lui les éléments nécessaires ne sont pas présents. Un courrier abonde également dans ce sens.

En ce qui concerne les répondants, au fil du questionnaire, leur taux d'engagement a baissé et les réponses ont été de moins en moins argumentées. Cela s'explique par l'intérêt porté par les répondants aux différentes questions. En effet, ils ont été prolifiques en ce qui concerne le cœur de la concertation : **le projet de création de voie nouvelle**.

Leurs témoignages et retours d'expérience ont nourri la réflexion de données concrètes d'usage. Des entreprises, des salariés, des mères et pères de famille, des retraités, des riverains, des étudiants ont pu s'exprimer à leur rythme via la plateforme numérique. Ils ont pu à leur guise apporter des détails ou couvrir d'une traite l'ensemble des questions soumises à concertation.

Si certains ont alerté de la longueur du questionnaire, d'autres y ont contribué en indiquant qu'il est toujours souhaitable d'aller vers les riverains les plus concernés par les différents projets.

Les résultats de ce questionnaire sont très complémentaires de ceux des ateliers en présentiel en ce qu'ils apportent des réponses parfois très différentes.

Le questionnaire, s'il a l'avantage de permettre à chacun de mûrir à son rythme, recueille des contributions individuelles, contrairement aux ateliers où un échange peut permettre de la pédagogie et des questions-réponses autour du projet. Ainsi certains participants ont pu revoir leurs positions à la suite de l'atelier (dans le cas du déplacement des arrêts de bus par exemple).

4.8 Autres sujets non soumis à concertation

D'autres sujets non soumis à concertation ont été évoqués par les participants au cours de la concertation concernant d'autres propositions d'amélioration. Ils soulèvent des questions ou des propositions :

- **Des voies en site propre supplémentaires ?**

Quelques-uns se demandent s'il est prévu de mettre les bus en site propre sur toute la traversée de Meylan pour gagner encore plus de temps.

- **Quelle desserte du Haut Meylan en C1 ?**

Le Haut Meylan n'est pas bien desservi en transports en commun selon la plupart des habitants répondants, contributeurs et participants aux ateliers. Ces derniers proposent une liaison directe du quartier avec la Mairie, la Maison de la Musique et la piscine. Jusqu'aux Sablons, le trajet en bus dure 45 minutes. Ils constatent aussi que les voies du quartier sont étroites, à sens unique et bordées de murs. Par exemple, un bus de 60 places fait des ramassages scolaires dans le Haut Meylan et les

automobilistes sont obligés de pénétrer dans les propriétés privés pour le faire passer. Les bus 42 et 16 sont également cités pour leurs faibles fréquences.

- **Un ascenseur sur le pont aux Grands Sablons ?**

Plusieurs personnes se sont interrogées sur la réalisation ou non du projet d'un ascenseur sur le pont au niveau des Grands Sablons, qui avait été envisagé dans le cadre du projet de PEM Charmeyran

- **Quel avenir pour les lignes 16 et 13 ?**

- Un scénario est proposé par certains participants au sujet de la ligne 16 : elle passera de « 1 bus sur 3 » à « 1 bus sur 2 » pour le tronçon de fin entre « Montfleury » et Lycée du Grésivaudan (LGM). Il est donc proposé de limiter le surcoût en réalisant ce scénario pendant les périodes scolaires (de 7h30 à 9h et 16h30 à 18h).

- Pour la ligne 13, il est proposé de rationaliser la fin du tracé « en allant tout droit entre l'arrêt Paquet Jardin et le Lycée du Grésivaudan (LGM) avec pour objectif de supprimer le parcours sur l'avenue de Verdun déjà desservie par la C1 pour aboutir à un gain de temps (au moins 10 minutes), une économie de service (temps de travail, de conducteur et carburant).

- **Quelles mesures complémentaires pour l'efficacité d'autres lignes de bus ? Quelles temporalités de mise en œuvre ?**

L'ADTC propose à **court terme**, de commencer par les mesures qui améliorent la vitesse commerciale de nombreuses lignes de bus et offrent un retour rapide sur investissement, telles que :

- La montée par toutes les portes sur les lignes Chrono ;
- La traversée en ligne droite des giratoires à Meylan et Montbonnot, sécurisée par des feux se déclenchant à l'approche des bus ;
- Les quais longs sur les principaux arrêts communs entre la ligne Chrono C1 et d'autres lignes ;
- La fusion des arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet à Grenoble ;
- La voie de bus en sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble.

L'ADTC propose sur du **moyen terme** d'engager les mesures améliorant les connexions avec le reste du réseau :

- Le rétablissement du terminus de la ligne T80 à la gare de Grenoble, et passage toutes les 10 minutes toute la journée ;
- La station Dubedout à Grenoble sur la ligne E de tram ;
- La station Charmeyran à La Tronche sur la ligne B de tram ;
- Le passage des bus de la ligne C1 et des cars Région sous les voies ferrées au Nord de la rue H. Tarze, le long de l'Isère.

5. Conclusion et prochaines étapes



La concertation préalable a donné à l'ensemble des publics concernés l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées, et a permis l'échange de points de vue concernant trois projets d'aménagement : la création d'une liaison entre Meylan et Montbonnot, l'opportunité de créer des voies bus et de modifier la position des arrêts de bus à Meylan et l'opportunité d'un aménagement en approche du PEM Pré de l'Eau à Montbonnot.

La majorité des participants comprennent et valident l'objectif d'amélioration de la performance de la ligne C1.

La création de la voie nouvelle, avec la suppression de l'exploitation en fourche est perçue comme la principale amélioration du projet soumis à concertation. Certains demandent que ce projet soit réalisé avant 2025.

Des interrogations sur le positionnement du nouvel arrêt Maupertuis ont été soulevées, aucun consensus ne se dégageant sur le sujet. Beaucoup de participants insistent sur la sécurisation des arrêts bus et des cheminements, et sur globalement la cohabitation entre les différents modes dans un espace contraint, notamment à proximité du gymnase, lieu de passage important, tout en préservant au maximum l'environnement.

La création de voies bus sur l'avenue de Verdun présente un intérêt pour beaucoup de participants pour son gain de temps, l'attractivité du C1, la diminution des embouteillages et la réduction de la pollution. Des propositions ont été faites pour amender le projet : une modification des carrefours, la réorganisation du phasage des feux, la possibilité du tourne à droite au carrefour avenues Verdun/Vercors réservé seulement aux riverains ou non, la préservation du parc-relais de La Revirée et l'amélioration de la circulation des modes actifs. Certaines personnes concertées craignent que le projet augmente la congestion automobile avec une voie bus et questionne la nécessité de ces aménagements au regard de la teneur du gain de temps recherché (quelques minutes). Une attention particulière a été portée aux circulations des riverains automobilistes jusqu'à leurs lieux d'habitations.

Les avis des participants sont très partagés au sujet des études de modification de carrefours entre les avenues du Verdun / Vercors et Taillefer/ Granier pour pouvoir créer des sites propres pour la ligne C1. Plusieurs souhaitent la fluidité du trafic routier (phasage des feux en faveur des bus) et une meilleure sécurisation des carrefours pour les modes actifs. Quelques-uns craignent un impact du projet sur la circulation automobile des riverains avec la mise en place d'un nouveau plan de circulation contraignant et la réduction des espaces verts pour créer les carrefours.

Les avis des participants sont très partagés sur la fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie » et le décalage de l'arrêt Granier. Certains estiment que ce projet permettra une amélioration du temps de parcours du C1. Beaucoup de personnes redoutent la moindre accessibilité de ces équipements, mais aussi une insécurisation de leurs cheminements. L'accessibilité de la ligne C1 aux personnes rencontrant des difficultés dans leurs déplacements (personnes handicapées, de petite taille,

personnes âgées, portant des bagages encombrants ou des chariots à provision, personnes avec des jeunes enfants) est un critère de décision important pour les participants, quel que soit l'aménagement prévu.

Le projet de création d'une voie bus à l'approche du PEM Pré de l'Eau est **accueilli plutôt favorablement** par les participants, qui sont quelques-uns à voir en elle **un intérêt pour plusieurs lignes de bus** (C1, bus régionaux). Cela permettrait **d'améliorer le temps de parcours du C1** indépendamment des embouteillages des heures de pointe, sa **fréquentation et sa sécurité**. Néanmoins beaucoup de participants ont des doutes sur **l'opportunité du projet** : sa capacité à réduire la circulation automobile, la capacité de réalisation du projet, l'impact sur la piste partagée cyclistes-piétons, le respect de l'environnement, les expropriations nécessaires d'une partie des jardins des riverains. Des propositions ont été faites pour améliorer la circulation routière et des modes doux, pour élargir les horaires et les dessertes du C1. Enfin des alternatives à la création de la voie bus ont été proposées avec une réversibilité de la voie ou un itinéraire pour le C1 ou un autre espace pour créer la voie nouvelle (talus route de la Doux).

Enfin, tous projets confondus, **l'amélioration de la fréquence, la régularité, la simplicité, la rapidité...** sont autant d'attendus partagés pour une **meilleure attractivité de la ligne**, dans la perspective d'un report modal. Les personnes concertées prônent la **lisibilité du trajet en bus C1**, la **facilité des cheminements jusqu'aux arrêts** et souhaitent **être en sécurité** lors de l'attente et de la montée ou la descente du bus. L'importance de la **dimension paysagère** (végétalisation, assises, ambiances urbaines, entretien des espaces publics...) et d'un aménagement adapté de la voirie (traversées piétonnes, signalétique, bonne cohabitation des modes...) a été soulignée

Enfin, nombreux sont ceux qui souhaitent développer **l'intermodalité de la ligne** (maillage de transports en commun et de pistes cyclables, notamment entre Domène et le Pré de l'eau ou vers Corenc, Biviers, Montbonnot) **ainsi que l'étendue de sa desserte** (continuité sur l'avenue de Verdun devant LGM ou l'ex-faculté de Pharmacie).

Cette synthèse sera présentée aux élus du comité syndical du SMMAG, qui en tireront une délibération le 7 juillet 2022 qui précisera les suites données à la concertation. A la suite du bilan, le processus de participation se poursuivra, avec des réunions publiques spécifiques à certains sujets.

6. Annexe

- Délibération du conseil syndical du 21/10/21 : modalités de la concertation préalable
- Dossier de concertation
- Compte-rendu des ateliers
- Analyse de la plateforme
- Courriers et registres