



Délibération du Comité syndical du SMMAG
Séance du 21 octobre 2021

OBJET : **POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Mobilités urbaines - Ligne C1 : aménagements sur Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne C1 : modalités de la concertation préalable.

Délibération n° 29

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Le jeudi vingt-et-un octobre deux mille vingt-et-un à 08 h 30, le Comité syndical du SMMAG s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Sylvain LAVAL, président du SMMAG, et sous la présidence de Henry BAILE puis de Sylvain LAVAL à compter de son élection,

Nombre de conseillers du Comité syndical du SMMAG en exercice au jour de la séance : **28**

Nombre de conseillers du Comité syndical du SMMAG votants (présents et représentés) : **28**

Présents

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires :

Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT pouvoir à Margot BELAIR de la n° 35 à la n°38, Sylvain DULOUTRE, Dominique ESCARON, Simon FARLEY pouvoir à Sylvain DULOUTRE de la n° 31 à la n°38, Christophe FERRARI pouvoir à SPINDLER de la n°13 à la n°38, Jean-Marc GAUTHIER pouvoir à Laurent THOVISTE de la n° 35 à la n°38, Sylvain LAVAL, Yann MONGABURU, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE, Jean-Paul TROVERO

Suppléant :

Alban ROSA

Délégués de la Communauté de Communes du Grésivaudan

Titulaires :

Henri BAILE pouvoir à Anne GERIN de la 27 à la n°38, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN, Christelle MEGRET.

Délégués de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

Titulaires :

Bruno CATTIN, Luc REMOND, Nadine REUX

Suppléant :

Julien ALAPETITE pouvoir à Bruno CATTIN de la n° 35 à la n°38

Délégués du Département de l'Isère

Titulaires : Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND

Absents ayant donné pouvoir sur toute la s

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaire :

Laetitia RABIH a donné pouvoir à Sylvain LAVAL

Délégués de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

Titulaires :

Anthony MOREAU a donné pouvoir à Luc REMOND

Délégués du Département de l'Isère

Titulaire :

Christophe SUSZYLO a donné pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND

Margot BELAIR a été nommée secrétaire de séance.

Le rapporteur, Laurent THOVISTE;
Donne lecture du rapport suivant,

OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Mobilités urbaines - Ligne C1 : aménagements sur Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne C1 : modalités de la concertation préalable.

Exposé des motifs

Dans la délibération du SMMAG du 20 février 2020, le SMMAG avait indiqué que de nombreux approfondissements seraient réalisés. Ces études devaient aussi permettre de répondre aux interrogations du public sur les travaux envisagés par le SMMAG pour améliorer à court terme la ligne de bus C1.

Ce travail a pu avancer sur le secteur de Meylan – Montbonnot pour l'amélioration de ligne de bus C1 :

- Ainsi sur le secteur du Monarié, le tracé proposé initialement a été réinterrogé pour prendre en compte les enjeux liés à la zone humide.

Par ailleurs, depuis le 31 août 2020, la ligne de bus C1 est prolongée jusqu'à Montbonnot. En l'absence d'une liaison entre Meylan et Montbonnot sur le secteur du Monarié, un fonctionnement en fourche a dû être mis en place : un bus sur deux dessert Montbonnot en passant par l'avenue de Chamechaude, et un bus sur deux s'arrête à Meylan - Maupertuis.

Aussi la création d'une nouvelle liaison entre Meylan et Montbonnot pour la ligne de bus C1 en supprimant cette fourche améliorera l'attractivité de la ligne C1, dont le fonctionnement est aujourd'hui peu lisible, peu satisfaisant pour les usagers et génère des coûts d'exploitation supplémentaires.

Des études comparatives de différents tracés possibles ont été réalisées par le SMMAG. À l'issue d'une analyse multicritères, c'est un tracé longeant le gymnase du Charlaix qui s'avèrerait le plus pertinent.

- Pour les variantes d'insertion à Meylan, des études de circulation ont été conduites pour éclairer les échanges à venir.

Dans le cœur de Meylan, ces études ont montré que des solutions d'insertion de la ligne de bus existent pour préserver l'existant et permettre une bonne insertion paysagère, tout en limitant les conséquences sur la circulation automobile et en améliorant les déplacements des piétons et des cycles.

- A Montbonnot, en approche du Pré de l'eau, les études ont montré qu'un aménagement pourrait être intéressant.

Cependant la crise sanitaire ayant fait évoluer les besoins de déplacements domicile – travail, l'opportunité de cet aménagement doit encore être vérifiée.

Ces différents aménagements ont pour objectif d'améliorer les performances de la ligne C1, sans attendre la mise en œuvre ultérieure, à plus long terme de l'ensemble de la ligne.

Avant d'engager la suite des études d'amélioration de la ligne C1 et afin de poursuivre le dialogue avec le public tout au long du projet, le SMMAG souhaite mettre en œuvre une concertation préalable. Celle-ci doit permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet, de se les approprier et de formuler des observations et propositions. Elle offrira à l'ensemble des publics concernés l'opportunité d'exprimer leurs attentes, leurs remarques, leurs idées, et permettra l'échange de points de vue concernant trois projets d'aménagement : la création d'une liaison entre Meylan et Montbonnot, le plan de circulation

sur le cœur de Meylan et l'opportunité d'un aménagement en approche à Montbonnot.

Au vu des aménagements à réaliser et des montants prévisionnels d'investissement, il est proposé de réaliser une concertation préalable sur ces aménagements à Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne C1 au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme en application des 2° et 4° de l'article R103-1 du code de l'urbanisme.

Les modalités de concertation suivantes seront mises en place par le SMMAG, en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes de Meylan et de Montbonnot, et sous réserve de compatibilité avec d'éventuelles évolutions du contexte sanitaire.

Pour l'information du public :

- La mise à disposition du dossier de concertation consultable dans les mairies de Meylan et de Montbonnot, et au siège du SMMAG, aux jours et horaires d'ouverture, ainsi qu'en ligne sur les sites internet du SMMAG et de la Métropole ;
- Un article dans les bulletins d'informations des communes de Meylan et de Montbonnot, qui indiquera les dates précises de la concertation
- Une affiche en mairie de Meylan et Montbonnot avec les dates précises de la concertation

Pour l'expression du public :

- La mise à disposition de registres d'expression dans les mairies de Meylan et de Montbonnot et au siège du SMMAG, aux jours et horaires d'ouverture ;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président (SMMAG, 3 rue Malakoff 38000 Grenoble) en précisant en objet : « Concertation préalable sur la création d'une liaison entre Meylan et Montbonnot pour la C1 » ;
- La possibilité de s'exprimer sur la plateforme numérique du SMMAG.

Pour la participation du public :

- L'organisation d'au moins deux temps d'échanges avec la population, dans des conditions adaptées au contexte sanitaire lié à la Covid-19 ;
- La possibilité de participer sur la plateforme numérique du SMMAG.

Ce processus de concertation préalable se déroulera pendant un mois entre le dernier trimestre de 2021 et le 1^{er} trimestre de 2022.

Suite à la tenue de cette concertation, le SMMAG établira un bilan de la concertation, qui sera arrêté en comité syndical du SMMAG, conformément à l'article L103-6 du code de l'urbanisme et qui sera rendu public sur le site internet du SMMAG.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG

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

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021,

Vu le code de l'urbanisme et, notamment ses articles L. 103-2 et suivants,

Vu la délibération du SMMAG du 20 février 2020 tirant le bilan de la concertation préalable relative au projet de Bus à Haut Niveau de Service,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 11 octobre 2021, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- Décide d'engager la concertation préalable sur les aménagements sur Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne de bus, conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;
- Autorise le Président du SMMAG à procéder à toute formalité nécessaire pour réaliser cette concertation préalable.

20 voix pour :

Grenoble-Alpes Métropole : 16 voix pour

Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Le Président,

Sylvain LAVAL

Le présent acte a été publié le 12 janvier 2022

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 28 octobre 2021.

2DL210132

6. 4.



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

DOSSIER DE CONCERTATION





SOMMAIRE

La concertation préalable.....	3
Le contexte et les objectifs.....	4
Des bus fréquents sur une large amplitude horaire, et à faible émission	5
Le projet de création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot ..	6
Calendrier, coût et financement.....	8
Les opérations complémentaires à l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne	9
Les partenaires du projet.....	13

LA CONCERTATION PRÉALABLE

UN DISPOSITIF PARTICIPATIF

La concertation préalable a 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.

UNE PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRE

Le SMMAG, en partenariat avec Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et les communes de Meylan et Montbonnot-Saint-Martin, a décidé d'engager une **concertation préalable sur le projet**.

Cette concertation préalable est organisée au titre des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme.

ARTICLE L. 103-2 DU CODE DE L'URBANISME

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées [...] les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État. »

Suite à la tenue de cette concertation, le SMMAG établira un bilan de la concertation, qui sera délibéré en comité syndical et publié sur son site internet.

DES MODALITÉS SPÉCIFIQUES

Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération du comité syndical du SMMAG en date du 21 octobre 2021.

Quand ?

Elle se déroule du 9 mars au 13 avril 2022.

S'informer ?

Rendez-vous dans l'un des trois lieux ci-dessous, où un dossier de concertation vous permet de découvrir toutes les facettes du projet :

- ✎ Mairie de Meylan, 4 avenue du Vercors
- ✎ Mairie de Montbonnot, Château de Miribel
- ✎ SMMAG, 3 rue Malakoff à Grenoble

Ce dossier de concertation, ainsi que toutes les informations relatives à la concertation sont également disponibles sur le site internet du SMMAG : <https://smmag.fr>

S'exprimer

- ✎ En ligne <https://smmag.fr>
- ✎ Sur les registres papier qui sont mis à votre disposition dans les lieux de concertation pour recueillir vos avis et suggestions.
- ✎ Par courrier au Président, 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 ».

2 ateliers participatifs pour échanger

À Meylan

Mairie de Meylan, Salle du Conseil Municipal
✎ Mercredi 23 mars : 18 h 30 – 20 h 30

29, chemin du Vieux Chêne, Salle Inovallée
✎ Mardi 29 mars : 12 h – 14 h

Tenant compte du contexte sanitaire, la participation à ces ateliers se fera sur inscription (nombre de places limitées) et sur présentation du pass sanitaire.



VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR :

- ✎ Vos points de satisfaction et de vigilance par rapport au projet présenté.



LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS

Mise en service en 2012 entre Grenoble et Meylan, puis prolongée en 2020 jusqu'au pôle d'échanges de Montbonnot Pré de l'Eau, la ligne de bus chrono C1 assure la liaison entre la cité Jean Macé à Grenoble et Montbonnot-Saint-Martin, en passant par des pôles importants que sont la gare de Grenoble, le centre-ville de Grenoble (Victor Hugo et Chavant), les Sablons à La Tronche et le centre-ville de Meylan (piscine, mairie, école de musique...). Au sein de la polarité nord-est de l'agglomération, cette ligne dessert des centralités stratégiques qui participent au rayonnement et à l'attractivité du territoire : Centre Hospitalier Universitaire, zone d'activités Inovalée (Meylan et Montbonnot-Saint-Martin).

Entre 2017 et 2019, une reconfiguration des boulevards Rey, Agutte-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 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.

Pour améliorer la performance et l'attractivité de la ligne C1, le SMMAG souhaite donc engager la réalisation d'une voie nouvelle entre Meylan et Montbonnot permettant de supprimer cette « fourche » et donc d'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:

- 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 ou 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 inexistant 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.



DES BUS FRÉQUENTS SUR UNE LARGE AMPLITUDE HORAIRE, ET À FAIBLE ÉMISSION

AMÉLIORATION DES FRÉQUENCES ET DES AMPLITUDES DE PASSAGE

Amplitude: du lundi au dimanche de 5 h à 1 h

Améliorations liées à la suppression de la fourche

- Fréquence améliorée entre Maupertuis et Pré de l'eau;
- Desserte étendue au Pré de l'Eau le week-end et en soirée;
- Régularité améliorée.

Fréquences de passage:

- Du lundi au samedi de 7 h à 19 h: fréquence à 10 min renforcée en tant que de besoin en pointe (5 min à 7 min) selon la fréquentation;
- Cadencement à 30 min après 21h, ajusté sur les principales correspondances TGV-TER;
- Dimanche: fréquence à 20 min.

ÉVOLUTION DU MATÉRIEL ROULANT

18 véhicules circulent actuellement sur la ligne C1 exploitée en fourche. L'exploitation de la C1+ avec la nouvelle voie entre Maupertuis et Busserolles pourra continuer à se faire avec **18 véhicules** en ligne.

Le parc de bus articulés est mutualisé entre les lignes C1 et C5 et comprend au total 41 bus, qui seront **tous à faible émission à horizon 2023-2024:**

- 28 bus articulés à faible émission (GNV), dont 8 acquis en 2018-2019 et 20 en 2021;
- 13 bus articulés diesel qui vont être renouvelés par des bus GNV en 2023-2024.

Une évolution vers des véhicules à très faible émission est prévue à horizon 2029-2032 (électrique, hydrogène).



LE PROJET DE CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE POUR AMÉLIORER LA LIAISON ENTRE MEYLAN ET MONTBONNOT

La ligne de bus Chrono C1 traverse Meylan et rejoint depuis le 21 août 2020 le PEM Pré de l'Eau à Montbonnot-Saint-Martin.

Une fourche a été créée lors du prolongement 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.



Carte de la ligne C1 actuelle sur Meylan et Montbonnot-Saint-Martin

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'objectif de cette opération est de créer une nouvelle voie pour supprimer cette fourche.

- 👉 Cela permettra à tous les bus de desservir Meylan Maupertuis et Montbonnot-Saint-Martin.
- 👉 La fréquence augmentera aux arrêts Maupertuis, Busserolles, Baudonnière, INRIA, Pré Millet et Pré de l'Eau, que cela soit en heure de pointe, en période creuse, en soirée ou le week-end.
- 👉 Plus besoin de se poser la question, lorsque l'on montera dans le bus à Grenoble ou La Tronche, de la destination terminale : tous les bus desserviront les mêmes arrêts, à la même fréquence.
- 👉 Avec ce tracé, la desserte de la zone d'Inovallée Meylan sera maintenue grâce à l'arrêt Busserolles.

HYPOTHÈSE DE TRACÉ PRIVILÉGIÉE

Le tracé envisagé est le suivant :



La voie nouvelle passant 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.

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 de 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.

- 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).

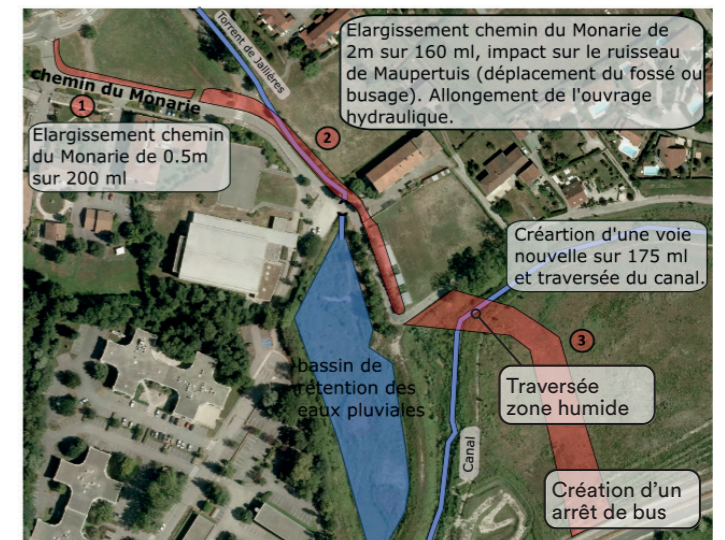


VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR :

Vos points de satisfaction et de vigilance par rapport au projet proposé

FOCUS : - LE TRACÉ INITIALEMENT ENVISAGÉ N'ÉTAIT PAS SATISFAISANT POUR L'ENVIRONNEMENT

En 2019, un autre tracé avait été étudié, avec une traversée du canal de la Chantourne



Extrait plan études préalables projet de 2019

Le diagnostic écologique réalisé par un bureau d'étude spécialisé a montré la présence d'une zone humide, principalement au niveau des berges de la chantourne. Le SMMAG a donc décidé de rechercher un autre tracé, moins impactant pour l'environnement.

Ce tracé présentait aussi l'inconvénient d'être moins attractif pour les salariés d'Inovallée Meylan, car même si la création d'un arrêt de bus était envisagée à l'intersection avec la RD 11M, il aurait été situé à environ 325 m à l'est de l'arrêt Busserolles.

CALENDRIER, COÛT ET FINANCEMENT



CALENDRIER

La mise en service de la voie nouvelle est prévue au 1^{er} semestre 2025.

COÛT D'INVESTISSEMENT

Entre 2,7 et 4 M€ HT, à préciser lors des phases ultérieures d'études et en fonction des aménagements retenus.

FINANCEMENT

Grenoble-Alpes Métropole et la commune de Meylan participeront au financement des aménagements d'espaces publics liés à l'opération, en fonction de leurs compétences.

L'État, dans le cadre du 4^{ème} appel à projet Transports Collectifs en site propre, apportera une aide financière de 14 % du coût du projet.

LES OPÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTUDE POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DE LA LIGNE

DANS LE CŒUR DE MEYLAN

Aujourd'hui les temps de parcours avec la ligne C1 pour aller de Plaine Fleurie à Maupertuis varient globalement de 7 min en heure creuse à 12 min en période de pointe.

Les carrefours étant souvent congestionnés à l'heure de pointe du matin et du soir, le bus perd du temps à leur approche, à cause des remontées de files, et lors de leur franchissement.

Par ailleurs, un apaisement de la vitesse des voitures et une plus grande sécurisation des cheminements pour les piétons et les cycles est recherchée pour ce secteur.

Plusieurs leviers sont possibles pour améliorer l'attractivité et la performance de la ligne C1: voies réservées aux bus à l'approche des carrefours, modification du plan de circulation, modification des carrefours pour donner la priorité aux bus, optimisation de la localisation des arrêts.

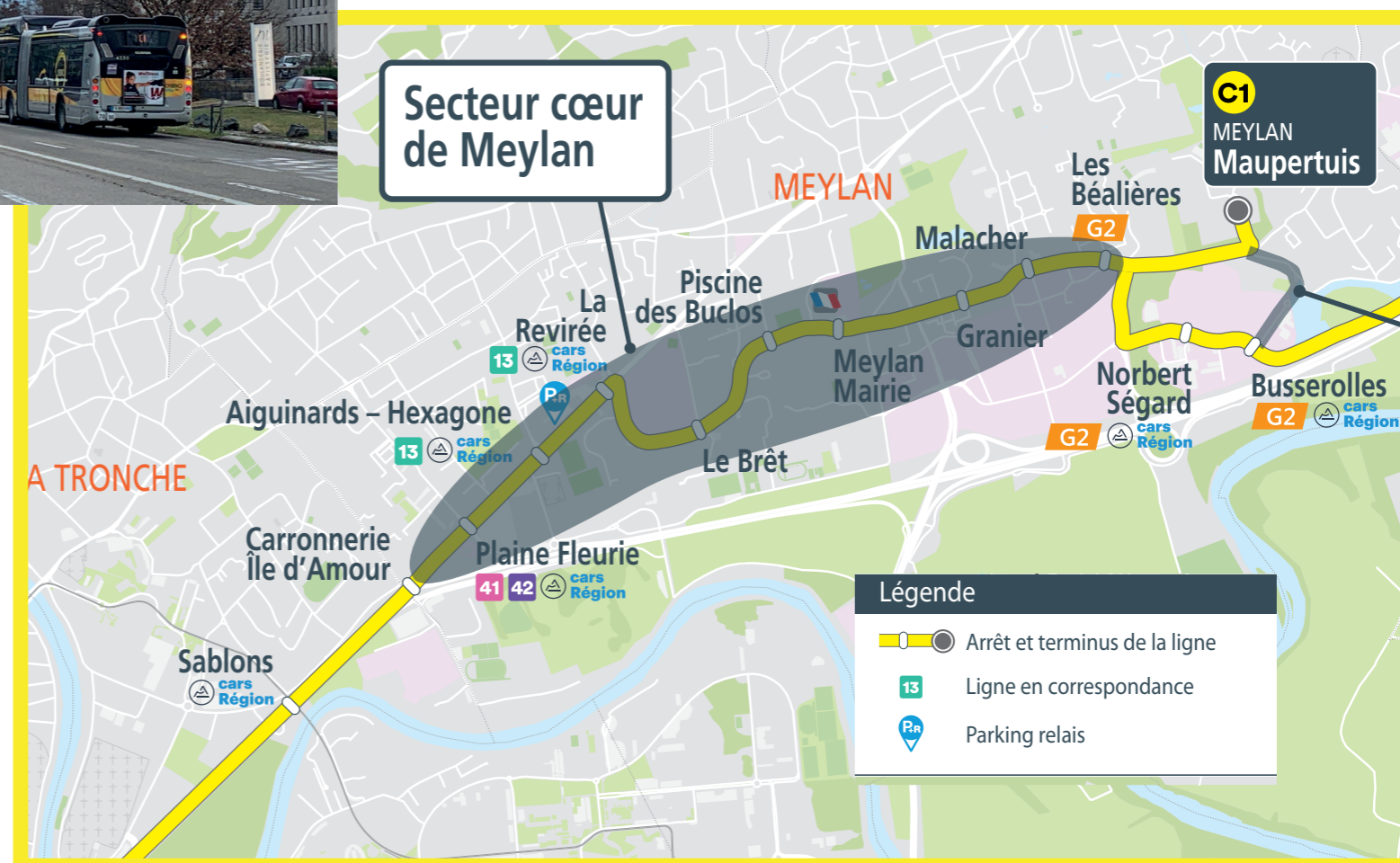
Ainsi dans le secteur cœur de Meylan, plusieurs types d'aménagements pourraient être envisagés:

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

En plus d'améliorer la circulation du bus C1, mais aussi de toutes les lignes de transport en commun qui empruntent cette avenue, cela permettrait un meilleur accès aux arrêts de bus et rendrait les traversées piétonnes plus sûres.



Plan de la ligne C1 dans le cœur de Meylan avec le périmètre de modification du plan de circulation



VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR:

L'intérêt de réaliser des voies réservées sur l'avenue de Verdun pour la C1.

La modification de carrefours, comme ceux entre les avenues du Verdun / Vercors et Taillefer/ Granier

Pour que le bus C1 puisse avoir un temps de parcours attractif, il ne faut pas qu'il soit pris dans la congestion automobile.

Modifier certains carrefours et créer des voies bus à leur approche permettraient aux bus d'être prioritaires sur les voitures au passage des carrefours et de gagner ainsi en temps de parcours et en régularité.

De plus, la modification d'un carrefour est l'opportunité d'améliorer la qualité des espaces publics en aménageant :

- les traversées piétonnes dans le carrefour,
- les continuités piétonnes sur les deux axes du carrefour,
- les espaces verts : perméabilité des sols, qualité des espaces plantés...

En concertation avec la commune de Meylan et Grenoble-Alpes Métropole, le SMMAG étudie des propositions d'aménagements, illustrées ci-contre. Ces propositions sont étudiées en coordination avec l'arrivée du chauffage urbain et les aménagements de long terme dans le cadre du projet d'entrée de ville et de requalification complète de l'avenue de Verdun.

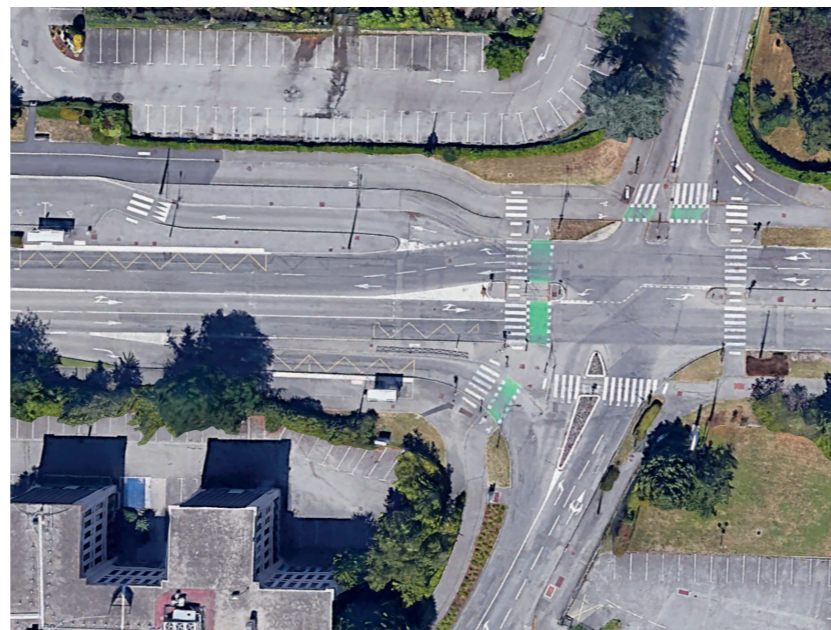
Ces modifications de carrefours pourraient s'accompagner d'un changement du plan de circulation. Une concertation avec les habitants sera conduite pour en analyser les conséquences.



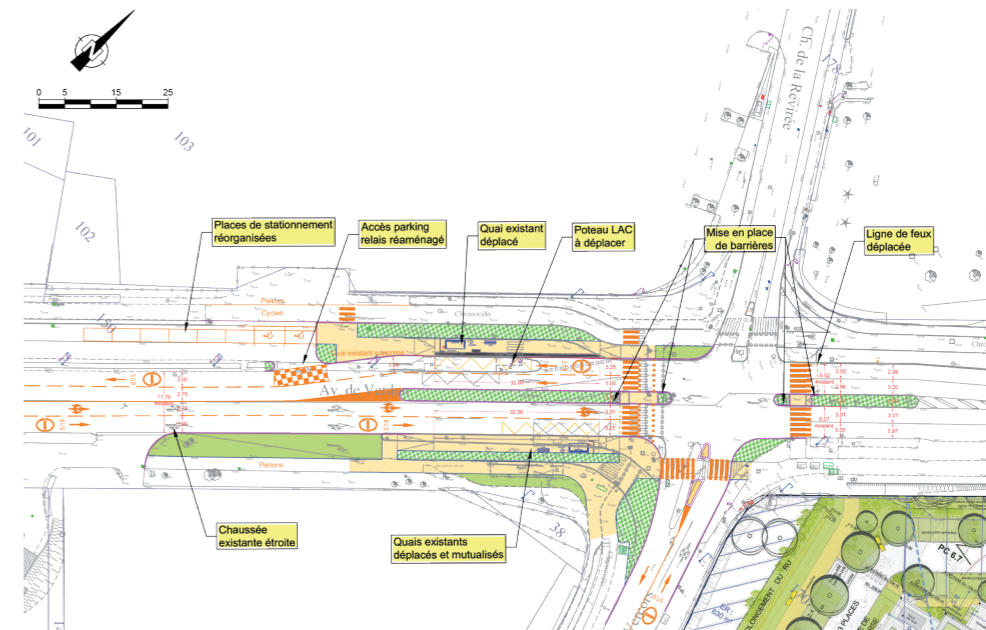
VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR :

- L'intérêt de réaliser des aménagements sur les avenues du Vercors et du Granier.

Carrefour Verdun / Vercors - avant / après

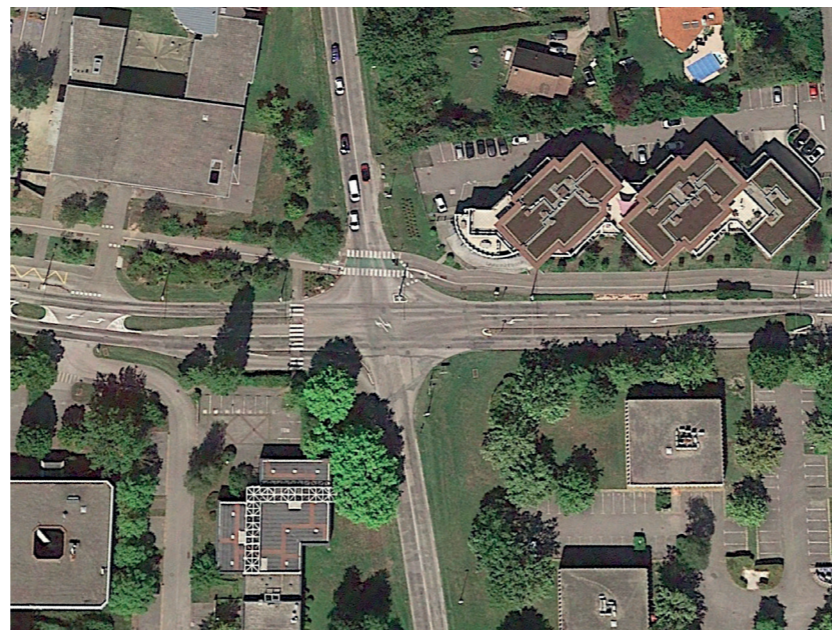


État actuel

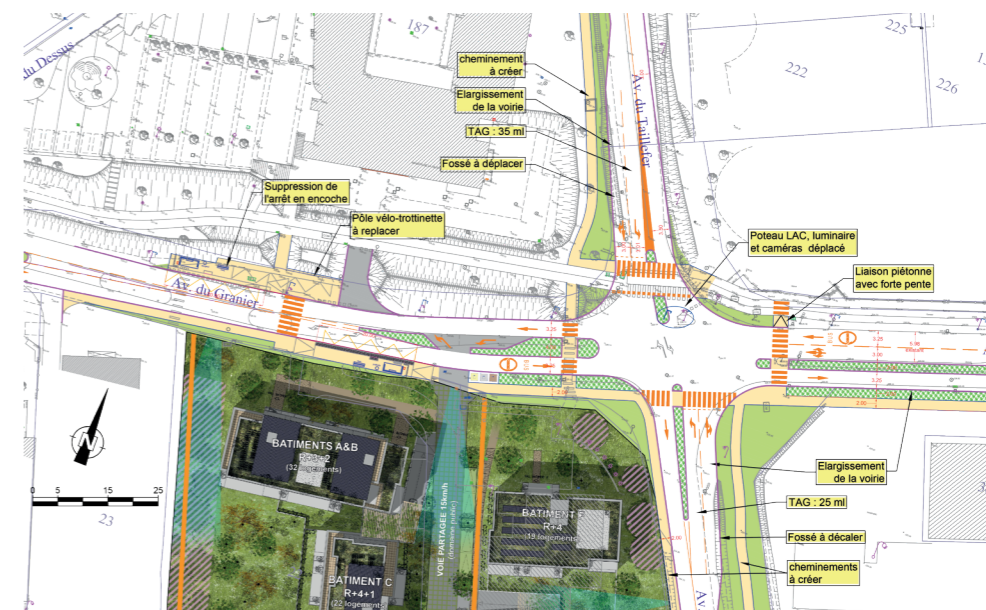


État projeté

Carrefour Taillefer / Granier - avant / après



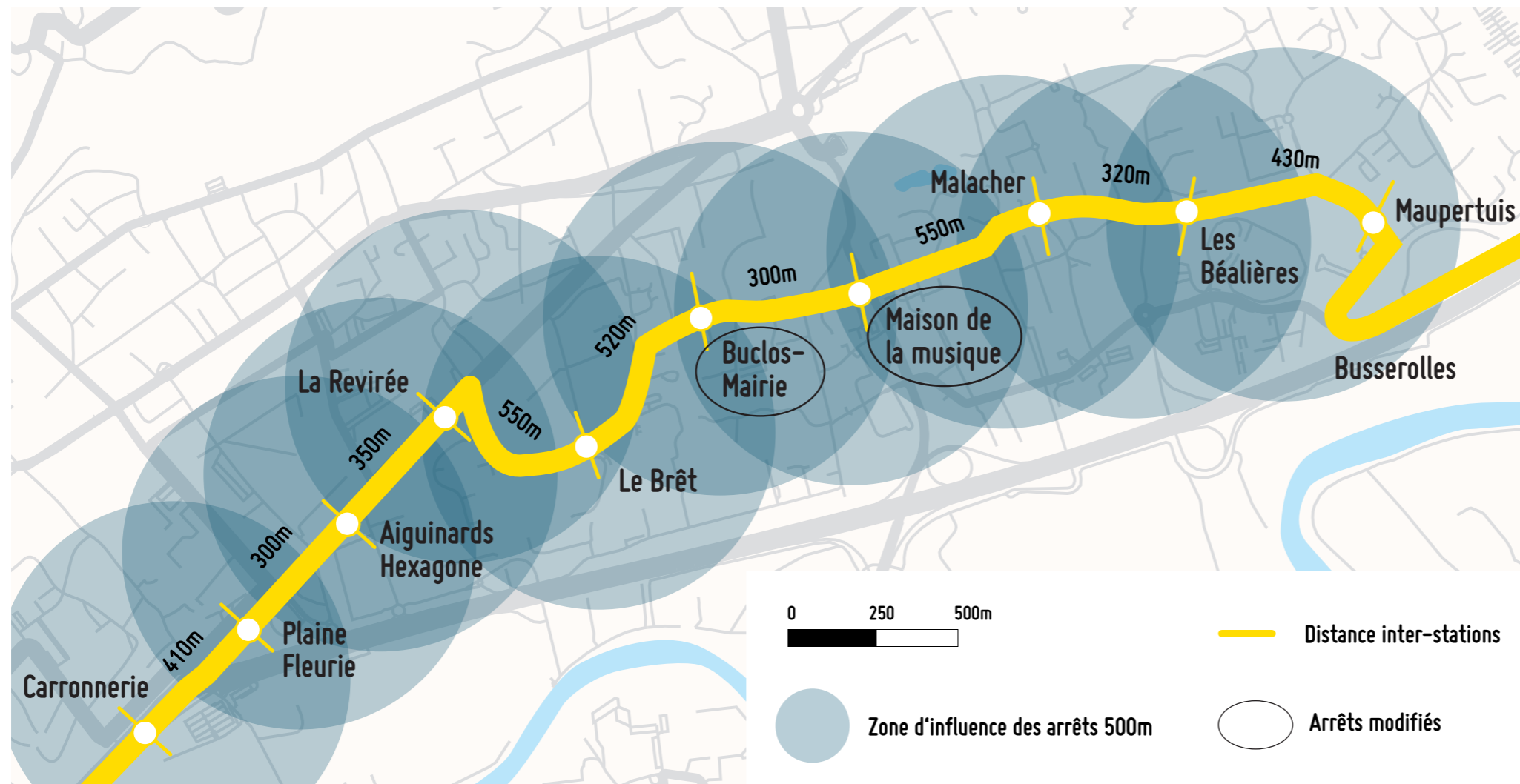
État actuel



État projeté

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

Les deux arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie sont situés à 300 m l'un de l'autre. Leur fusion permettrait d'améliorer le temps de parcours du bus C1 de quelques minutes. Le nouvel arrêt à proximité de l'avenue du Taillefer pourrait s'appeler Maison de la Musique, ou Taillefer.



Distances entre les arrêts proposés

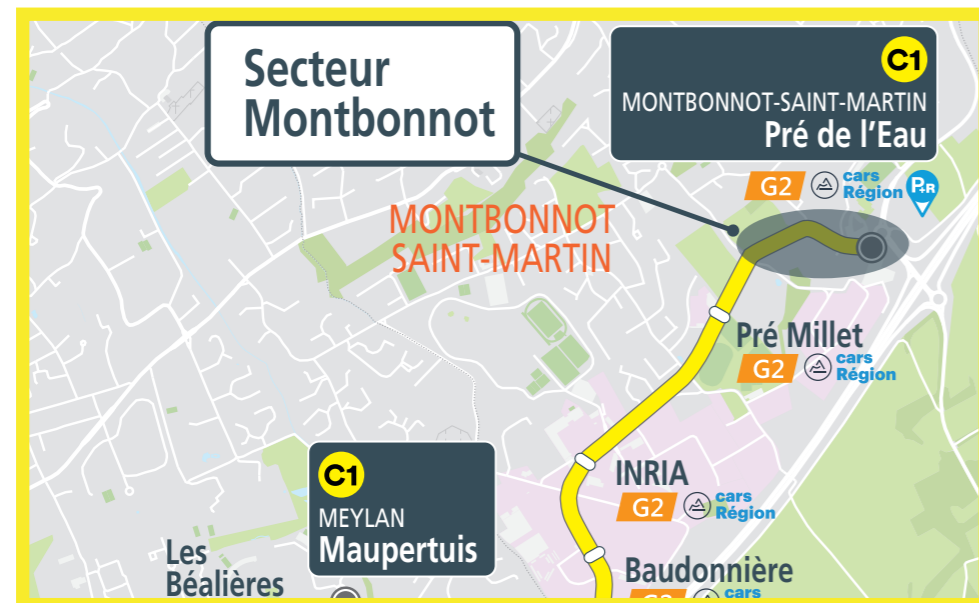


VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR:

- Cette modification des arrêts;
- Le nouveau nom que l'arrêt Granier pourrait porter s'il est rapproché de l'Avenue du Taillefer.

LES OPÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTUDE POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DE LA LIGNE

À MONTBONNOT



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

L'arrivée jusqu'au pôle d'échanges multimodal (PEM) du Pré de l'Eau à Montbonnot-Saint-Martin peut être compliquée pour le bus C1, car la circulation automobile est très dense sur ce secteur, et le bus peut être pris dans la congestion.

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

Cependant son opportunité sera consolidée en fonction des analyses de temps de parcours qui seront faites une fois la situation sanitaire post covid stabilisée.



VOTRE AVIS EST PARTICULIÈREMENT ATTENDU SUR:

- ↳ L'opportunité de créer un tel aménagement.

LES PARTENAIRES DU PROJET

LES MAÎTRES D'OUVRAGE DU PROJET

Le SMMAG



Grenoble-Alpes Métropole pour les aménagements de voirie et d'espaces publics



LES PARTENAIRES

L'État



La commune de Meylan



La commune de Montbonnot-Saint-Martin



La Communauté de Communes Le Grésivaudan



Plus d'informations sur :
SMMAG.FR



ATELIER SUR L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DE LA LIGNE C1

23 Mars 2022 de 18h30 à 20h30 à la Mairie de Meylan

Rédacteurs : Planète Citoyenne, SMMAG

Intervenants

Sylvain LAVAL, Président du SMMAG

Philippe CARDIN, Maire de Meylan

Antoine JAMMES, Adjoint à l'urbanisme et aux mobilités de Meylan

Angéline HASENFRATZ, Chef de projet à Direction Transports et services de mobilité au SMMAG

Marieke Verbrugge, Animatrice Planète Citoyenne

Profil des participants

32 participants



Ville de résidence

24
habitants de
Meylan

4
habitants de
Montbonnot

3
habitants
d'autres
villes (St Martin
d'Hères, Crolles
Corenc)

Qualité



23 habitants



5 représentants d'associations (ADTC Se déplacer autrement ; Aux arbres citoyens ; Meylan Fleurie ; et des quartiers des Béalières et de Charly-Maupertuis)



0 commerçants



4 salariés

Modes de transport utilisés par les participants



19 participants empruntent le bus



5 participants pratiquent la marche à pied



6 participants empruntent le vélo



8 participants empruntent la voiture



7 participants empruntent le tramway



14 participants empruntent le C1

Les trajets pour lesquels les participants empruntent le C1 :

- Depuis Meylan jusqu'à Grenoble, « pour aller en ville » (de temps en temps), au cinéma, se rendre à des rendez-vous médicaux
- Pour se rendre à l'université de Grenoble (deux fois par semaine)
- Pour se rendre à Inovalée (tous les jours)
- Pour se rendre à Montbonnot

Les raisons pour lesquelles les participants n'empruntent pas le C1 :

- Le C1 ne se rend pas jusqu'à la Presqu'île
- Leur quartier n'est pas desservi (Haut Meylan)

Éléments de présentation de la concertation et du projet d'amélioration de la performance du C1



Philippe Cardin, Maire de Meylan : Nous sommes ravis du lancement de la concertation et nous remercions l'ensemble des participants. Cela fait longtemps que la Ville de Meylan attend une participation citoyenne sur l'amélioration de la performance du C1. Nous avons franchi plusieurs étapes : la mise en service de la ligne C1 en 2012 entre Grenoble et Meylan, la validation du principe de prolongement de la ligne jusqu'à Montbonnot (Pré de l'Eau) à la suite de la concertation effectuée par le SMMAG en 2019. En 2020, nous

avons prolongé cette ligne au moment où le SMTC est devenu le SMMAG, mais en une fourche avec un terminus à Maupertuis et un au Pré de l'Eau. Il s'agit maintenant de rétablir une meilleure desserte des quartiers concernés jusqu'au terminus. La Ville de Meylan est le trait d'union vers le Grésivaudan : en effet cette ligne de transport en commun dessert des habitants mais aussi beaucoup de travailleurs. Cette amélioration se conçoit à l'intérieur du Plan Air Energie Climat de Grenoble Alpes Métropole. Nous allons travailler dans cet état d'esprit. Les logements prévus nécessitent aussi une amélioration des espaces publics en connexion avec la ligne C1 : l'entrée de ville, différents carrefours ou encore l'accès aux arrêts de bus et aux parkings relais. Dans le futur, un des enjeux pour Meylan sera d'intégrer un moyen de transport performant (comme un tram) tout en préservant la ville – parc. Il s'agit de penser cette amélioration au sein de la ville – parc.

Sylvain Laval, Président du SMMAG : Il s'agit d'un moment important pour le syndicat de mobilité. Le maire de Meylan a rappelé les enjeux de la commune qui nous interrogent à l'échelle métropolitaine. Pour mettre en place plusieurs solutions alliant les transports en commun, le covoiturage, les politiques cyclables, les tarifications, ... le SMMAG a une politique globale à l'échelle du territoire, des projets et des documents cadre comme le Plan de Déplacement et de Mobilité (PDM). Ce même plan va être repris et il s'agit de voir comment nous pouvons à court terme améliorer nos services. A travers cette prochaine révision, nous avons le souhait de reposer ces questions comme les extensions de tram et de proposer une meilleure visibilité sur la réalisation des projets à 10, 15, 20 ans. Il s'agit de voir comment nous pouvons à court terme améliorer nos services. Par exemple, voir comment sur les secteurs de Meylan et Montbonnot, on pourrait aboutir à une ligne plus confortable, fiable, etc.

A travers la concertation du C1 entre mars et avril 2022, le SMMAG vient parler d'un projet concret et pas d'énièmes débats. Les travaux seront réalisés avant la fin du mandat et la mise en service est prévue au 1^{er} semestre 2025. Les sujets ne sont pas à mélanger mais ne sont pas pour autant déconnectés. Nous avons fait le choix de nous concentrer sur les secteurs de Meylan et Montbonnot pour prioriser l'amélioration de la performance du C1 et bénéficier d'une ligne plus performante et plus confortable. Cela ne veut pas dire que sur d'autres parties de la ligne nous ne ferons rien. Le choix a été fait de concentrer nos investissements pour être opérationnels.



Temps de questions-réponses

Mise en œuvre et programmation

« Je suis surpris par la durée de mise en œuvre effective : pourquoi est-ce si long de mettre en œuvre la voie nouvelle du C1 en temps d'urgence climatique et d'enjeux de restriction de carburants en Europe ? »

Réponse de Sylvain Laval : Le SMMAG crée une voie nouvelle pour le C1 qui sera mise en service au 1^{er} semestre 2025 car il existe des étapes incompressibles sur le plan réglementaire, sur ce projet et sur tous les autres. Par exemple, une nouvelle ligne de tramway correspond à 7-8 ans de démarches alors que le transport par câble c'est plus de 10 ans, etc.

Contraintes environnementales et foncier

« En ce qui concerne la voie nouvelle. Il existait un obstacle environnemental. En 2025, date de mise en service prévue, aura-t-il été levé ou demeurera-t-il ? »

Réponse de Sylvain Laval : Vous évoquez le sujet de l'ancien projet. Le tracé initialement prévu en 2019 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. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons cette voie nouvelle, qui ne pose pas de difficulté particulière.



« Les acquisitions d'emprises foncières sont-elles déjà bien avancées dans le projet ? »

Réponse d'Angéline Hasenfratz : Au niveau du foncier, la création de la voie nouvelle ne génère aucun problème en profitant de l'emplacement réservé pour pouvoir installer une voie verte. Des cheminements piétons et cycles seront mis en œuvre sur l'ensemble du tracé. Leur positionnement précis sera étudié dans les prochaines phases pour étudier le foncier disponible.

Caractéristiques des voies et de l'espace public

« Est-il prévu de mettre les bus en site propre sur toute la traversée de Meylan pour gagner du temps ? »

Réponse d'Angéline Hasenfratz : Il n'y aura pas de site propre intégral sur l'avenue de Meylan. Nous allons nous concentrer sur les points durs que sont les carrefours.

Réponse de Sylvain Laval : Pourquoi pas de site propre sur la totalité du parcours ? Parce qu'il aurait fallu tout reprendre. La solution : soyons économes en foncier et n'allons pas élargir les emprises. L'idée est de garder le tracé actuel et de l'aménager pour faire un couloir réservé.

« Qu'en est-il des anciens poteaux de l'ancienne ligne de trolleybus ? »

Réponse de Sylvain Laval : Ces lignes ne sont plus utilisables, le SMMAG ne peut plus les réutiliser. Est-ce qu'on ne pourrait pas profiter des aménagements pour les retirer ? Cela a un coût mais il est fort probable qu'on les démonte.

C1 : performance, desserte de Meylan et correspondances

« Je représente un quartier défavorisé pour pouvoir arriver à prendre cette ligne : le Haut Meylan. Nous proposons une liaison directe de notre quartier avec la Mairie, la Maison de la musique et la piscine. Jusqu'aux Sablons, le trajet en bus prend 45 minutes. De plus, les voies de notre quartier sont étroites, à sens unique et bordées de murs. Par exemple, il y a un bus de 60 places qui fait des ramassages scolaires dans le Haut Meylan. Les automobilistes sont obligés de pénétrer dans les propriétés privées pour pouvoir faire passer le bus. Le bus 42 ne passe ni le samedi, ni le dimanche, ni pendant les vacances. Quant au 16, il a un cadencement très irrégulier. »

Réponse de Sylvain Laval : Sur le Haut Meylan, le syndicat va mettre en place des comités locaux de mobilité. Ils passeront par les mairies pour faire remonter les besoins des habitants au travers de réunions. Vous aurez des instances dédiées de dialogue. En propos préliminaires, on a aussi évoqué la question de la traversée et de l'amélioration du cheminement piéton entre l'arrêt C1 et Sablons.

« Je trouve dommage qu'il n'y ait pas une problématique plus large abordée dans le cadre de cette concertation, par exemple au sujet de la jonction des quartiers et des correspondances du C1 avec Les Sablons. Je suis convaincu qu'améliorer les correspondances peut améliorer l'attractivité de la ligne C1. Je voulais ajouter que le premier train part de la gare de Grenoble à 6h. Il faut un bus C1 qui parte plus tôt le matin, au moins 5 minutes plus tôt afin de pouvoir prendre le train tranquillement. »

Sécurité et accessibilité

« En déplaçant l'arrêt de la Piscine, avez-vous pensé au fait que beaucoup d'enfants arrivent à proximité de la piscine des Buclos ? »

Réponse d'Angéline Hasenfratz : Au SMMAG, nous avons commencé à réfléchir pour faire en sorte d'améliorer les accès aux arrêts à pied et à vélo en termes de confort et de sécurité. Tout cela est bien pris en compte et vous êtes invités à faire part de points de vigilance spécifiques et localisés lors des ateliers.

« Lors de la réunion sur le futur bus BHNS, il avait été évoqué aux Grands Sablons un ascenseur sur le pont »

Réponse de Sylvain Laval : Ce n'est pas prévu car cela n'a pas été étudié de manière approfondie. Cela pose des problèmes techniques car le pont existant ne peut pas supporter le poids d'un monte-charge. Nous perdrons beaucoup de temps à s'y atteler et cela ne serait pas forcément efficace

1

Atelier 1 : Création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot St Martin



Sur l'opportunité du projet, plusieurs participants se sont **prononcés en faveur**, et ce pour plusieurs raisons :



- **Report modal de la voiture vers le C1** : certains participants soulignent 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 sera également à fournir pour le SMMAG pour créer des liaisons piétonnes agréables.
- **Localisation de l'arrêt Maupertuis** : 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.
- **Amélioration de la performance** : deux participantes apprécient l'amélioration de la fréquence de passage du C1. Aujourd'hui, et ce depuis l'aménagement de la fourche, les habitants (notamment du Charlaix, des Buclos) souffrent de la faible fréquence de la ligne. Le projet permettrait pour elles d'y remédier.
- **Préservation de la zone humide** : les participants estiment qu'il est important de ne pas toucher ou survoler la zone humide.
- **Lisibilité de l'usager** : le remplacement de la fourche par cette voie nouvelle est propice à la simplification du trajet pour l'usager.
- **La bonne desserte de l'Inovallée** : les participants trouvent « très important » de maintenir un arrêt à proximité de l'Inovallée.
- **La bonne desserte du gymnase** : la meilleure desserte du gymnase fait partie des attendus de cette nouvelle voie.

Néanmoins, les participants ont soulevé un certain nombre de **points d'attention** :

- **Fréquence** : ils souhaiteraient tout d'abord que les modalités de passage du bus soient déterminées en fonction de l'affluence. Ils craignent notamment une sur-fréquentation à l'arrêt situé avenue des 4 chemins, qui génère d'importants flux (collégiens, enfants).
- **Environnement et végétalisation** : ils 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 4 chemins sans empiéter sur le « Trèfle »
- **Cheminements piétons et pistes cyclables** : les participants estiment que le projet va modifier les cheminements piétons existants et il faut les prévoir en conséquence. Ils appellent de leurs vœux l'amélioration des cheminements/ jalonnements piétons autour des arrêts de bus, et entre les arrêts. En effet, les correspondances doivent

être facilitées, sécurisées et agréables pour les piétons. La traversée piétonne située Avenue des 4 chemins doit également être sécurisée pour les usagers du C1. La prise en compte de la sécurité des utilisateurs devant le gymnase devra être un point d'attention, avec un flux important d'élèves.

De plus, une participante se demande comment va être réaménagé le carrefour du chemin de la Dhuy et de l'avenue des 4 Chemins pour les cyclistes : elle ne sait jamais si elle peut passer, les voitures s'arrêtent

- **Emplacement des arrêts de bus** : des questions ont émergé sur l'emplacement de l'arrêt Maupertuis, ainsi que sur la place nécessaire pour y aménager un arrêt. Angeline Hasenfratz a répondu que cet arrêt avait été mesuré et qu'il y avait la place nécessaire pour l'accueillir. D'autre part, ils regrettent l'éloignement des arrêts, allongeant le temps de marche pour s'y rendre. Quelques participants apprécient l'intérêt de supprimer des arrêts pour réduire le temps de parcours du C1.
- **Nuisances** : pour les riverains habitants Chemin du Monarié, le projet représente une nuisance avec le passage d'un bus sur le chemin ainsi que la création de l'arrêt Maupertuis au pied de leur immeuble
- **Largeur de la voirie** : Plusieurs participants s'interrogent sur la largeur d'une voie de bus, l'espace étant ici contraint. Les participants craignent des conflits d'usage entre piétons, cyclistes, automobilistes et C1. Un autre participant se demande si le virage est assez grand afin que le bus s'insère facilement sur le chemin du Vieux Chêne.
- **Impact sur la circulation** : beaucoup d'embouteillages aux heures de pointes sur le secteur de Maupertuis certains participants se demandent comment sera géré le flux du matin avec la descente des véhicules de Chemin de la Dhuy avec l'avenue des Quatre en Chemins, si les bus sont prioritaires à la remontée de Montbonnot. Cela pourrait avoir un impact pour la régularité du bus entre Montbonnot et Meylan. Un autre se demande comment sera pris en compte la sortie des véhicules du nouveau lotissement du Chemin du Monarié et comment faire respecter l'interdiction de circulation automobile sur les voies réservées au bus devant le gymnase du Charlaix
- **Besoin en stationnement** : le projet immobilier sur cette zone impliquera la création de nombreux logements. Les besoins de stationnement se multiplieront, et il s'avèrera nécessaire de construire de nouveaux parkings, qui risquent une nouvelle fois d'empiéter sur la nature.

Les participants ont également proposé :

- **Mutualisation des arrêts** : le nouvel arrêt Busseroles du C1 devrait selon eux être mutualisé avec le T81 (ancienne ligne 6066) vers Montbonnot.
- **Créer des places de stationnement**, ainsi qu'un **parking-relai capacitif** et sur plusieurs étages.

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



Secteur Montbonnot

L'opportunité de la création d'une voie bus en approche du PEM Pré de l'eau



A l'exception d'un sous-groupe, les participants, résidents de Meylan, n'ont pas souhaité s'attarder sur ce projet d'aménagement, qui ne présente pas un intérêt majeur pour eux.

Ils se questionnent sur son opportunité au regard du **coût** de cette opération, relativement **au gain de temps et aux économies réalisés**, et souhaiteraient obtenir des réponses à ce sujet.

Les participants en faveur du projet estiment que le constat des **embouteillages** entre 16 et 18h appelle à créer une voie réservée au bus pour **faciliter l'accès au pôle d'échange multimodal Pré de l'eau**. Un sous-groupe propose une **voie réversible selon les bouchons**.

Ceux qui doutent de l'opportunité du projet :

- 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.
- regrettent que cela implique une nouvelle fois l'**artificialisation des sols**, ainsi que l'expropriation de portions de jardins des riverains. Angéline Hasenfratz répond à cet effet que l'expropriation utile est très réduite : « nous n'avons pas besoin de beaucoup d'espace supplémentaire ».
- trouvent cet aménagement délicat car il existe un **dénivelé** important à l'endroit du projet. Ils se demandent si la future voie ne sera pas au-dessus des maisons.

En matière de points de vigilance, les participants 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.

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.

Une large **majorité** des participants étaient partisans de trouver des alternatives :

- Au sujet du **futur scénario alternatif proposé** (qui consiste à faire passer les vélos plus au sud, rue Aristide Berges), un participant a proposé d'y faire passer les bus. En réaction, le représentant de l'ADTC a indiqué qu'il est important de prôner une conduite plus fluide et linéaire des bus : « On milite depuis des années pour que les bus tournent moins sur la route ».
- Un petit groupe de participants s'est interrogé sur l'importance de remonter à la racine du problème : « Ne faudrait-il pas traiter en priorité le problème des

bouchons » en situant son origine à l'Est du pôle d'échanges multimodal, sur l'autoroute. En effet, les participants sont unanimes sur le fait que le « céder le passage » est gênant. Un participant se demande si le feu tricolore de Botanic est à l'origine des embouteillages (et non pas le rond-point) et s'il est possible d'étudier les causes et la perte de temps générée par les bouchons.

Secteur Meylan

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

Ce projet génère de la controverse parmi les participants.

Certains des participants en faveur du projet le conçoivent uniquement dans le cas où

- il impliquerait la **réorganisation des feux de signalisation** : « il faudrait des feux verts bien réglés et dotés d'un automate pour offrir les feux verts aux bus » ;
- les carrefours seraient modifiés pour **éviter la congestion automobile**.

D'autres sont plus favorables car ces voies existaient auparavant et que pour l'arrêt de La Revirée cela sécuriserait les collégiens attendant parfois sur la chaussée au vu de l'affluence. Il ne faut plus faire des arrêts de bus au milieu des voies et il est important de prévoir des arrêts suffisamment longs sur l'ensemble du parcours. Un participant estime qu'il faudrait étudier la **possibilité de traverser en ligne droite le rond-point**, même si cela doit se faire sur le rond-point décoratif de Bavière.

Sur l'arrêt de La Revirée, le P+R de 35 places va être rogné alors qu'il est très utilisé par les habitants de Montbonnot ou St-Ismier. Le sous-groupe l'ayant observé estime qu'il s'agit d'une bonne chose pour l'amélioration du C1 mais qu'il faut chercher à garder le **plus de places de stationnements possibles**.

Les participants qui doutent de l'intérêt du projet se rappellent une expérimentation de ce type pendant quelques années visant à résoudre les dysfonctionnements des carrefours des Aiguinards et de Plaine Fleurie. Une logique qui avait été abandonnée à la demande des élus car la circulation automobile était alors fortement contrainte. Pour eux ce projet se ferait obligatoirement **au détriment de la circulation automobile**. D'autres estiment que le test était « bien ».

La **suppression du tourne à droite sur l'Avenue du Vercors** est déplorée.

Plusieurs participants notent comme point de vigilance la **vitesse élevée en venant de Montbonnot sur l'Avenue de Verdun** : ils pointent l'enjeu de « freiner la circulation en amont du **carrefour de la Revirée** ». Les 50 km/h ne sont pas bien respectés

La modification de carrefours

Pour les participants, ces projets représentent des enjeux majeurs, sur lesquels ils ont souhaité échanger

Deux des trois sous-groupes d'ateliers s'opposent fermement aux modifications des carrefours présentées.



- **Carrefour Verdun/Vercors**

Bien que conscient que l'objectif du projet soit de réduire la circulation de transit, les participants déplorent la voie à sens unique Avenue du Vercors. En effet, les riverains doivent 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. »

Dans l'avenue de Verdun, les participants apprécient le fait que les 2 voies de circulation aient été conservées. En revanche, une participante s'élève contre l'empiètement des espaces verts le long de cette avenue. Les participants s'interrogent alors sur l'arbitrage entre gain de temps de parcours, et « défiguration » de la ville. Une nouvelle fois, ils ne retrouvent pas l'esprit de « ville-parc » présenté par le SMMAG.

En réponse aux participants qui trouvent ces 2 voies très étroites et demandent de les élargir, Angéline Hasenfratz explique que l'objectif est de réaliser des carrefours les plus compacts que possible.

- **Carrefour Taillefer/Granier**

Les participants constatent des **dysfonctionnements sur ce carrefour**, où des voitures descendent depuis le rond-point du lycée pour se rendre sur la rocade et bloquent ainsi les voies de circulation. Néanmoins, ils s'accordent sur le fait que cette modification du carrefour n'aura pas d'incidence sur la résolution de ces dysfonctionnements.

A contrario, ils estiment que ce carrefour tel qu'imaginé sur les plans générera davantage de **dysfonctionnements**. Si la majeure partie des participants s'y opposent, certains estiment qu'il s'agit d'un projet en faveur des bonnimontains.

Ils contestent tout d'abord la **voie à sens unique située Avenue du Granier**. Il s'agit d'une voie très empruntée, impossible à contourner. Ainsi, les habitants du quartier doivent pouvoir rentrer chez eux facilement. Ainsi, ils suggèrent d'interdire cette voie aux véhicules légers sauf habitants. De leur point de vue, il est nécessaire de discuter avec des riverains avant d'élaborer un tel projet.

D'autre part, ils 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.

Enfin, ils estiment que ce projet est contraire au concept même de ville-parc, car il participe à **l'imperméabilisation des sols**.

Pour améliorer :

- la circulation de la C1 dans le cœur de Meylan, les participants proposent de **modifier la synchronisation des feux et de l'accompagner d'un meilleur phasage**. 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.
- les traversées piétonnes dans le carrefour, les participants proposent d'accroître la performance du C1 à travers un **meilleur affichage numérique**, une **information disponible**, et un **bon entretien de ces équipements perçus** comme « souvent en panne ».

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



La majorité des participants regrettent **l'éloignement des stations** de leurs lieux de résidence, et **l'allongement des temps de marche**, qui pourront causer un report modal depuis le bus vers la voiture. Ils se demandent notamment si la problématique des personnes à mobilité réduite (PMR) a été prise en compte dans cette décision. Après étude des plans le directeur de l'EHPAD (55 habitants et 65 agents) estime que le décalage « n'est pas énorme » mais nécessite l'aménagement d'un chemin sécurisé pour les PMR, en prenant en compte la traversée de la Chronovélo. Les pistes cyclables sont source de stress pour les personnes âgées.

Une participante regrette le déplacement de l'arrêt Granier, qui impliquera la **traversée du carrefour Taillefer-Granier** pour s'y rendre. Ce carrefour présente d'importantes problématiques de sécurité pour les piétons, car les feux automobiles (pour tourner à droite) et piétons sont verts simultanément. Un sous-groupe estime que les arrêts actuels sont en effet proches mais que certains usagers ne sont pas contents de ce déplacement. Il faudra néanmoins **prendre en compte les cheminements piétons vers Inovalée** en empêchant que les copropriétés soient des impasses : il faut permettre la traversée des copropriété par les piétons.

D'autres reconnaissent que ces fusions permettront **d'améliorer le temps de parcours du C1**.



ATELIER SUR L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DE LA LIGNE C1

29 Mars 2022 de 12h à 14h à la Mairie de Meylan

Rédacteurs : Planète Citoyenne, SMMAG

Intervenants

Sylvain LAVAL, Président du SMMAG

Philippe CARDIN, Maire de Meylan

Angéline HASENFRATZ, Chef de projet à Direction Transports et services de mobilité au SMMAG

Marieke VERBRUGGHE, Animatrice Planète Citoyenne

Profil des 12 participants



Ville de résidence

10 habitants de Meylan

2 habitants de Montbonnot

Qualité



8 habitants



2 représentants d'associations
(ADTC Se déplacer autrement ; Union de quartier Buclos)



0 commerçants



2 salariés

Modes de transport utilisés par les participants



11 participants empruntent le bus



1 participant pratique la marche à pied



2 participants empruntent le vélo



1 participant emprunt la voiture



1 participant emprunte le tramway



11 participants empruntent le C1

Les trajets pour lesquels les participants empruntent le C1 :

- Depuis Meylan jusqu'à Grenoble (gare, cœur de ville, cinéma, Polygone Scientifique, Presqu'île, Université...)
- Pour se rendre à Inovalée (tous les jours)
- Pour se rendre à Montbonnot
- Pour se rendre à St-Egrève

Les trajets pour lesquels deux représentantes d'entreprise située à Montbonnot estiment que leurs collègues n'empruntent pas le C1 :

- Manque de desserte la nuit et les weekends pour des entreprises qui fonctionnent jour et nuit, 7 jours sur 7

Éléments de présentation de la concertation et du projet d'amélioration de la performance du C1



Philippe Cardin, Maire de Meylan : Depuis 20 ans, la commune essaie d'avoir une ligne structurante. Cela représente un enjeu important car les transports en commun sont fondamentaux d'un point de vue des transitions que nous devons vivre. Cela fait longtemps que la Ville de Meylan attend une participation citoyenne sur l'amélioration de la performance du C1. Nous avons franchi plusieurs étapes : la mise en service de la ligne C1 en 2012 entre

Grenoble et Meylan, la validation du principe de prolongement de la ligne jusqu'à Montbonnot (Pré de l'Eau) à la suite de la concertation effectuée par le SMMAG en 2019. En 2020, nous avons prolongé cette ligne au moment où le SMTC est devenu le SMMAG, mais en une fourche avec un terminus à Maupertuis et un au Pré de l'Eau. Nous avons multiplié par 2 les fréquences d'utilisation. Il s'agit maintenant de rétablir une meilleure desserte des quartiers concernés jusqu'au terminus. La Ville de Meylan est le trait d'union vers le Grésivaudan : en effet cette ligne de transport en commun dessert des habitants mais aussi beaucoup de travailleurs. Avec ce projet, la Ville et le SMMAG veulent entrer dans une nouvelle étape d'amélioration.

Une amélioration de type BHNS est attendue, mais également le développement de tous les espaces publics autour de la ligne C1. Il s'agit d'une occasion de repenser les accès et la structuration de la Ville, mais aussi ses espaces publics.

Dans toutes les villes, les programmes d'habitat ont toujours été accompagnés d'une amélioration des transports en commun. Il faut être inventif et sachez que vos avis sont importants.



Temps de questions-réponses

Qualification de la ligne en BHNS

« Pourquoi parler d'une amélioration de type BHNS et ne pas parler de BHNS tout court ? »

Réponse de Philippe Cardin : Nous avons utilisé ce mot pour illustrer la performance attendue de la ligne. Cela ne doit pas constituer un frein à la compréhension. A retenir qu'aujourd'hui on veut une amélioration des arrêts, de la qualité de service tout en restant cohérent avec l'idée de Meylan comme ville-parc. La demande communale est l'intégration d'un point de vue paysager dans la ville-parc qui a mis du temps à se construire. C'est un héritage à préserver. C'est un enjeu. Réfléchissez-y. C'est une demande des habitants et des salariés de la technopole.

Réponse d'Angélique Hasenfratz : Le BHNS (Bus à Haut niveau de service) repose sur 3 leviers que sont l'exploitation, les sites propres, du matériel roulant performant et capacitair (18 m, 24 m). Il n'existe pas de définition précise. En réalité, il s'agit d'agir sur ces 3 leviers. C'est un concept pour faire en sorte que le bus se rapproche du tramway. Par exemple, certaines lignes de bus en France sont dénommées BHNS alors qu'elles ont moins de sites propres que les Chronobus de la métropole grenobloise. Nous pouvons considérer que les lignes « Chrono » de Grenoble sont des BHNS avec un effort à faire sur les sites propres.

Modalités de concertation

« Vous parlez des modifications de carrefours qui pourraient s'accompagner d'un plan de circulation. Nous n'avons pas tous les éléments pour pouvoir venir discuter. Votre dossier est incomplet donc ça remet en cause votre concertation qui peut sembler caduque. Nous n'avons pas tous les moyens de pouvoir



participer à distance, de façon avertie à la concertation. Nous ne voulons pas d'effet cliquet. La concertation doit concerner une globalité d'éléments. Nous avons besoin d'un schéma plus global pour être efficace. Nous n'avons pas la possibilité de discuter car nous n'avons pas les éléments. »

Réponse d'Angéline Hasenfratz : Les projets complémentaires sont des pistes encore à l'étude. Les études ne sont pas bien avancées à l'heure actuelle. La concertation préalable est un cadre réglementaire sur la création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot St Martin. Le SMMAG a souhaité profiter de cette concertation réglementaire pour présenter des opérations complémentaires et demander l'avis de la population en amont.

« Il y a un vrai problème sur les objectifs de la concertation : le dossier est là et nous pouvons en discuter donc les marges de manœuvre sont de toute façon réduites. Le problème c'est qu'il manque des éléments précis et détaillés. Nous n'avons pas toutes les clefs en main. »

Réponse de Philippe Cardin : Cette étape d'écoute des usagers était nécessaire dès maintenant et c'est le cœur de la concertation. Nous avons voulu recueillir des éléments sur l'amélioration de l'ensemble de la ligne. Ce n'est pas un piège, mais pour avoir des éléments, des contributions sur ces opérations que la concertation a lieu.

Réponse d'Antoine Jammes : Nous avons besoin de la concertation préalable pour la partie de la fourche : pour lancer des études. Nous avons souhaité vous expliquer les grands objectifs de la concertation préalable. D'abord recueillir des éléments pour améliorer la fiabilité des bus. Ensuite faire valider les principes identifiés, les enjeux. La question est par exemple de savoir si pour vous c'est important que l'on retravaille tel ou tel arrêt avec ces objectifs d'amélioration.

Réponse de Sylvain Laval : Nous estimons qu'il y a un besoin d'amélioration de performance sur cette ligne. Nous avons l'objectif de mettre en service cette ligne améliorée d'ici 2025, il s'agit d'un projet concret et nous y sommes très attachés. Pour les opérations complémentaires, nous nous situons dans une phase assez amont pour que vous ayez tout le loisir de réagir, de donner votre avis, d'apporter des idées nouvelles. Nous sommes sur des phases préliminaires et on reviendra les présenter tout au long de la conception du projet. Evidemment qu'il faut regarder l'ensemble du sujet, depuis l'avenue Verdun jusqu'au terminus de Pré de l'eau.

Plan de circulation

« N'est-ce pas incohérent ? Nous avons des plans détaillés en face de grands principes. Les sens uniques sur les voitures changent profondément le plan de circulation et cela pose des tas de problèmes de circulation. Nous sommes obligés de changer le plan de circulation. Sur le principe de « est-ce qu'il faut aménager les arrêts de bus » nous sommes d'accord avec le principe mais ce sont les moyens de le faire qui posent question. Quand vous dites que le parcours passe de 5 minutes en heures creuses à 7 minutes en heures pleines... ce n'est pas clair. Quels sont les objectifs d'amélioration de la fréquence ? Est-ce que gagner quelques minutes vaut tout ce réaménagement ? Les autres objectifs sont tous atteints par l'augmentation de l'amplitude. Cela paraît insensé de revoir tous ces carrefours, etc. pour gagner 1 à 3 minutes. Nous perdons du temps à ne pas discuter du vrai sujet. »

Réponse de Sylvain Laval : Nous rénovons une ligne de bus dans sa globalité. Nous sommes dans une phase de concertation préalable. Ce sont des pistes qui sont posées avec les esquisses du dossier de

concertation. La commission extra-municipale y est associée pleinement. Nous sommes bien dans une phase de discussion préalable.

« Je suis retraité avec 35 ans de pratique dans le domaine. Nous sommes là pour vous aider. Nous pensons qu'il faut avoir une emprise générale sur le site. L'idée est de travailler ensemble. Dans notre commission extra-municipale, nous travaillons sur des choses précises. Nous devons tous faire attention à ce qu'on dit. Pour une vision globale, il faut prendre en compte l'existant et le fonctionnement. Votre vision globale c'est l'amélioration d'une ligne de bus, et non pas des éléments de cadre de vie et d'aménagement. »

Réponse de Sylvain Laval : C'est bien le syndicat des transports qui prend en compte cette ligne. Comprenez qu'il s'agit d'une vision globale de la ligne de bus. Chacun agit dans le cadre de ses compétences. Le SMMAG travaille en lien avec la commune de Meylan et la Métropole pour avoir une vision partagée.

Temps d'atelier

1

Atelier 1 : Création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot St Martin



Dans l'ensemble, les participants sont pour la suppression de la fourche et la solution à travers le Chemin du Monarié. Cependant, ils soulignent plusieurs conditions pour créer la voie nouvelle :

- La **cohabitation entre piétons, vélo et bus**, au niveau du gymnase
- L'enjeu de **l'impact sur les déplacements est moins significatif pour un des deux groupes que celui de l'impact sur le cadre de vie et les habitats des riverains de la voie nouvelle**. La présence d'une riveraine du Chemin du Monarié a d'ailleurs orienté la discussion dans le sens d'une prise en considération des résidences et aires de stationnement. Le risque identifié est une plus forte circulation sur le Chemin du Monarié.
 - De ce fait, une proposition visant à « faire le tour du rond-point » (situé entre l'avenue du Granier et l'avenue des Quatre chemins) a très tôt émergé dans le but de ne pas créer cette voie nouvelle et de permettre la desserte de l'arrêt Maupertuis. Même si cela ne serait pas propice à gagner du temps, ils se demandent 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).
- Du point de vue des participants, **il serait dommage de privilégier le gain de vitesse au gain de végétalisation**. Au vu des qualités de l'espace paysager existant, il leur paraît inconcevable d'artificialiser pour créer la voie nouvelle et ont donc été rassurés par les



propos de la cheffe de projet : « L'idée n'est pas d'empiéter sur le bassin de rétention ni sur l'espace vert sur le haut du chemin du Monarié, la voie nouvelle nécessitera de mordre sur le talus et le Torrent des Jallières, qui lui sera légèrement déplacé » « La piste cyclable le long du chemin du Monarié sera végétalisée par des arbres pour créer de l'ombre ». Ils souhaitent un compromis pour épargner le plus d'arbres que possible et le maximum de végétalisation des nouveaux aménagements.

Un des deux sous-groupes demande à recevoir un plan d'aménagement plus détaillé du passage sur le Chemin du Monarié.

2

Atelier 2 : Opérations complémentaires à l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne.



Secteur Montbonnot

L'opportunité de la création d'une voie bus en approche du PEM Pré de l'eau



Un des deux sous-groupes estime que le projet de créer une voie de bus est intéressant au PEM Pré de l'Eau car elle bénéficierait à **plusieurs lignes de bus** (la C1, les bus régionaux bien fréquentés le matin et soir). Elle permettrait également une **meilleure régularité** des transports en commun pris dans les embouteillages. En effet ces bouchons sont la problématique du secteur aux heures de pointe, avec un nombre important de voitures qui vont ensuite traverser Meylan. L'ensemble des participants estiment qu'un tel projet peut être intéressant à condition que le **parking relais** soit bien utilisé à proximité, ils l'estiment sous-utilisé. En effet, le parking n'est pas assez visible. Le SMMAG indique qu'un projet est en cours à ce sujet.

Certains estiment également qu'un pont aux Sablons, la modification du P+R aux Sablons et que la gare RER à Domène permettraient de réduire le trafic automobile.

L'utilisation et l'amélioration des transports en commun sont nécessaires dans un contexte où l'essence coûte de plus en plus cher, mais les **tarifs des bus** sont estimés comme trop onéreux. Un participant demande à connaître le temps gagné avec la création de cette voie bus.

L'autre sous-groupe, majoritairement résidents de Meylan, n'a pas souhaité s'attarder sur ce projet d'aménagement, qui ne présente pas un intérêt majeur pour eux et a préconisé de cibler les riverains du pôle d'échange multimodal Pré de l'Eau.

Un participant a constaté que le talus situé route de la Doux, entre la piste cyclable et la voie pour véhicules motorisés pourrait être exploité afin de créer une voie réservée et ainsi réduire les espaces d'habitat où exproprier sera nécessaire. Angéline Hasenfratz répond à cet effet que l'expropriation utile est très réduite : « nous n'avons pas besoin de beaucoup d'espace supplémentaire, ».

Ceux qui doutent de l'opportunité du projet estiment que « moins on imperméabilise mieux c'est ».

Secteur Meylan

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

Les participants estiment que le projet de création de voies bus sur certaines avenues présente un intérêt en vue de :

- Donner un signal fort en faveur des transports aux commun, de montrer leur attractivité afin d'inciter les automobilistes à les prendre
- Restaurer les voies bus existantes sur l'Avenue de Verdun : le marquage est encore présent
- Diminuer l'usage de la voiture
- Diminuer le nombre de voitures sur l'avenue de Verdun, dont le trafic du Grésivaudan qui traverse Meylan et qui génère des embouteillages dans la ville. ;
- Réduire la pollution sans produire de nuisances supplémentaires car cette avenue est peu bordée d'habitations.

Un participant est contre au vu de l'expérimentation menée quelques années auparavant et que cela risque de rendre plus compliquée la circulation des voitures. Il estime qu'en réduisant le nombre d'arrêts à Meylan, le C1 gagne en performance. Aujourd'hui plusieurs n'ont pas l'impression que le C1 connaît des problématiques de circulation sur l'Avenue de Verdun.

Certains ont largement attiré l'attention sur l'existence d'îlots de chaleur urbains au travers de la carte et sur l'importance de végétaliser de façon adaptée (choix d'essences et d'arbres adaptés aux conditions climatiques « d'avenir ») et d'entretenir de larges bandes de végétalisation.

La modification de carrefours

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.

D'autres participants estiment que le changement de plan de circulation aura un impact avenue du Vercors avec des enjeux de desserte du centre commercial et des services existants.



Certains proposent d'autoriser le tourne à droite sur l'Avenue du Vercors uniquement pour les riverains, de faire confiance aux citoyens, tout en opérant des contrôles. Ils demandent d'être concertés sur la suite du projet.

En lien avec la modification des carrefours, ils identifient comme principaux axes d'actions utiles :

- l'amélioration des cheminements piétons autour des carrefours comme proposé par le SMMAG. Un des deux sous-groupes fréquente ces avenues majoritairement en tant que piéton ;
- la suppression de l'arrêt de transport en commun La Revirée au milieu des voies sur l'Avenue du Verdun

Les participants qui doutent de l'intérêt du projet insistent sur le fait que le Chemin des Sources reliant par le sud l'Avenue du Vercors et l'Avenue du Verdun est de plus en plus fréquenté. Cela leur apparaît assez compliqué techniquement et peu souhaitable pour les riverains.

Un participant propose d'interrompre le Chemin des Sources uniquement entre la croisée avec l'Allée du Bret et le carrefour Verdun/Vercors.

Les participants notent comme points d'attention l'importance de penser à des mesures supplémentaires pour assurer la sécurité des usagers et l'apaisement de l'Avenue du Verdun. Ils interrogent à cet effet la pertinence d'une ZFE (Zone à Faibles Emissions) voire d'une limitation de la vitesse à 30km/h sur toute la longueur de l'avenue. De manière plus globale, il faut arrêter les « shunts » ou raccourcis dans les zones les plus habitées avec l'idée de proposer un sens interdit temporaire à des moments précis de la journée. Mais également, réduire le trafic de véhicules traversant Meylan pour rendre la ville plus agréable.

Une minorité des participants prônent le retour à une « ville-nature », au-delà du concept de « ville-parc » pour donner une vraie place à la biodiversité en ville.

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

Si dans un premier temps un des sous-groupes a compris la logique proposée par le SMMAG de fusionner les arrêts pour gagner du temps, ils se sont rapidement interrogés sur l'opportunité du gain de quelques minutes au détriment des riverains.

La majorité des participants estiment que « plus il y a d'arrêts, plus les habitants se trouvent en situation favorable ».

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.

A contrario un des membres de l'autre sous-groupe estime que la réduction des arrêts est positive pour faire gagner en performance le C1. L'autre sous-groupe n'a pas eu le temps de traiter plus amplement le sujet.



COMPTE RENDU DES CONTRIBUTIONS DEPOSEES SUR LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

Rédacteurs : Planète Citoyenne, SMMAG

Profil des 122 répondants



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

41	23	45	12
habitants de Meylan	habitants de Montbonnot	habitants d'autres villes ¹	ne se sont pas prononcés

¹ Fontaine, La Tronche, St Egreve, Le Versoud, St Ismier, Pierre Châtel, Poisat, Domene, Theys, St Marcellin, Moirans, Eybens, SMH, La Pierre, Seyssins...



Usage et non-usage de la ligne



96% du total des répondants empruntent le C1

4% des répondants n'empruntent pas le C1 pour des raisons relatives à :

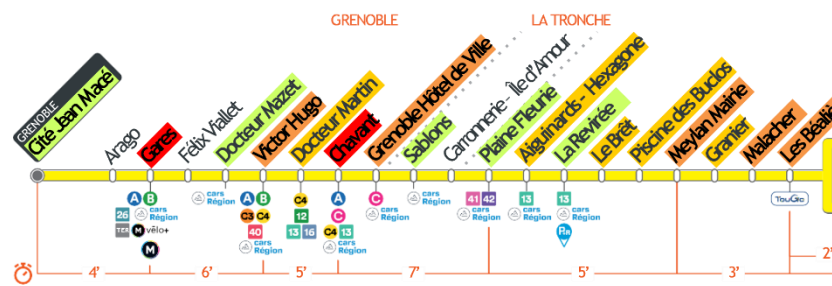
- **Leur lieu de vie :**
 - la non-desserte de certains quartiers comme le Haut Meylan ou de certaines communes comme Domène ;
- **Leurs habitudes de déplacements actuelles :**
 - le manque d'attractivité de la ligne en comparaison des avantages qu'offre la pratique du vélo (plus rapide à vélo depuis la gare, possibilité de profiter du beau temps, évitement de la foule aux heures d'affluence,...) pour les cyclistes ;
 - l'absence de parking relais pour les détenteurs de véhicules motorisées.
- **La difficulté d'une correspondance entre certaines lignes :**
 - l'absence d'arrêt conjoint avec la ligne de bus 42 ;
 - le trop grand éloignement de l'arrêt Sablons du CHU pour les personnes y travaillant.

Les répondants qui empruntent la ligne C1 que « très occasionnellement » ou « 1 ou 2 fois par mois » maximum l'expliquent par :

- Une **intermodalité difficile** entre la marche et le bus depuis leur lieu de vie : la durée de marche d'une vingtaine de minutes jusqu'à l'arrêt le plus proche est dissuasive pour les habitants du Haut Meylan ou de Montbonnot Village. De plus, les répondants expriment un **besoin de correspondance** avec la ligne de bus 13 vue comme encore trop peu performante.
- La **fréquence de passage** perçue comme très faible à l'arrêt Pré Millet ou encore Pré-de-l'eau (horaires de desserte trop tardifs le matin, insuffisants le soir et le week-end) ;
- Le **temps de trajet trop long** vers Maupertuis du fait de la fourche et des terminus alternés ;
- Leurs **habitudes de déplacement à vélo** : un intérêt perçu à la pratique du vélo le long de la ligne de bus C1 ;
- La **trop forte fréquentation des bus**, perçue comme très peu sécurisante en temps de crise sanitaire ;

Principaux arrêts fréquentés

Les arrêts de la ligne C1 principalement empruntés sont au nombre de 24 sur un total de 27 :



Légende du surlignage des arrêts :

Les arrêts principalement empruntés

Les arrêts très empruntés

Les arrêts peu empruntés

Les arrêts très peu empruntés

Les répondants au questionnaire ont été invités à citer les arrêts qui leur sont le plus familiers, à la montée ou à la descente. Seuls trois arrêts n'ont pas été cités : Arago, Félix Viallet et Carronnerie-Île d'Amour.

Par ordre décroissant, l'on note que :

- Les arrêts **Chavant**, **Gares** et **INRIA** sont les plus souvent cités par les usagers de la ligne C1. Il s'agit des arrêts majoritairement utilisés lors de leurs trajets en bus C1, que ce soit pour monter ou descendre. Entre 8 et 10% des répondants les empruntent principalement.



- Les arrêts **Victor Hugo**, **Maupertuis**, **Mairie de Meylan**, **Pré Millet**, **Malacher**, **Pré de l'eau**, **Les Béalières** et **Grenoble - Hôtel de Ville** sont également très utilisés : entre 5 et 7% des répondants les empruntent principalement.

- Les arrêts **Baudonnière**, **Aiguinards-Hexagone**, **Norbert Ségard**, **Piscine du Buclos**, **Le Brêt**, **Docteur Martin** et **Granier** sont empruntés par une faible part des usagers répondants (2 à 4%).

Enfin, seule une minorité des répondants (1 à 2%) utilise principalement les arrêts **Cité Jean Macé**,

Sablons, **Plaine Fleurie**, **Docteur Busserolles** et **La Revirée**.

1. Nuage de mots des arrêts plus ou moins empruntés (par ordre de taille)

Mazet,

Fréquence et motif d'utilisation de la ligne

En tant qu'usagers réguliers de la ligne C1, la majorité des répondants est fortement concernée par les projets visant à améliorer la performance de la ligne de bus C1.

Dans le détail, l'on constate que :

- **44 personnes utilisent la ligne C1 « tous les jours », soit 36,05 % des répondants.** Parmi ces usagers quotidiens :
 - 8 sur 10 l'utilisent pour leurs trajets domicile – travail ;
 - Moins de 2 sur 10 l'utilisent pour leurs trajets domicile – études.
 - Moins d'1 sur 10 l'utilise pour leurs loisirs ;
- **41 personnes utilisent la ligne C1 « 1 à 2 fois par semaine » soit 33,61% des répondants.** Parmi ces usagers réguliers :
 - 5 sur 10 l'utilisent pour leurs trajets domicile – travail ;
 - 2 sur 10 l'utilisent pour leurs loisirs ;
 - 1,5 sur 10 l'utilise pour aller faire des achats ;
 - Moins de 1 sur 10 l'utilise pour faire des démarches ;
 - Moins de 1 sur 10 l'utilise pour visiter leurs proches.
- **15 répondants l'utilisent très occasionnellement soit 12,3% du total des personnes.** Parmi ces usagers occasionnels :
 - 7 sur 10 l'utilisent pour leurs trajets domicile – travail ;
 - 2 sur 10 l'utilisent pour les loisirs ;
 - Moins d'1 sur 10 l'utilisent pour faire des achats ;
 - Moins d'1 sur 10 l'utilise pour faire des démarches.
- **13 personnes utilisent la ligne C1 « 1 à 2 fois par mois » soit 10,66% des répondants.** Parmi ces usagers irréguliers :
 - 5 sur 10 l'utilisent pour leurs trajets domicile – travail ;
 - 4 sur 10 l'utilisent pour les loisirs ;
 - 1 sur 10 pour accompagner.

Tous types de fréquentations confondues, la ligne C1 est principalement **plébiscitée pour les trajets domicile – travail** (et domicile – études pour les usagers très réguliers). **Les loisirs** sont le 2^{ème} motif d'utilisation de la ligne. Une minorité des usagers ont pour motif de déplacement **les achats, les démarches administratives** et enfin la **visite et/ou l'accompagnement d'autres personnes**.



Avis sur les attendus de la concertation

1

Création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot St Martin



La plupart des répondants se représente **l'impact des aménagements futurs en lien avec la création de la voie nouvelle** sur leurs déplacements.

- Ils estiment tout d'abord que la voie aura **un réel impact sur leur utilisation de la ligne C1**, notamment en favorisant :
 - les déplacements domicile – travail entre Montbonnot et Meylan ou Montbonnot ou Grenoble et plus spécifiquement les déplacements des salariés et usagers d'Inovallée et du théâtre de l'Hexagone qui sont très mobiles vers Grenoble au quotidien ;
 - la meilleure connexion au centre-ville de Grenoble et d'autres communes pour leurs loisirs, leurs visites et leurs achats, en particulier le week-end. Un moyen de réduire les inégalités d'accès aux équipements culturels, administratifs ou de soins et de promouvoir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou handicapées.
 - un élargissement du public touché : un répondant présume que les membres de sa famille qui n'ont pas les mêmes besoins de déplacement que lui pourront désormais se déplacer en C1 ;
 - la simplification de l'utilisation (affichage des horaires, sérénité au quotidien...);
 - la tâche des personnes accompagnatrices (souvent automobilistes) qui récupèrent leurs proches en soirée ou les déposent tôt le matin à Grenoble, Maupertuis ou aux Béalières par exemple.
- Ils prévoient par conséquent **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. Un attendu cohérent à leurs yeux avec les objectifs d'un Bus à Haut Niveau de Service, autrement dit un moyen de légitimer concrètement les effets d'un tel investissement.

Plusieurs répondants n'y voient pas d'impact sur leurs déplacements à titre personnel, notamment parce qu'ils résident en amont de la fourche mais soulignent néanmoins la pertinence des améliorations prévues dans l'intérêt général. En particulier, ceux qui préfèrent l'usage du vélo saluent la démarche comme alternative au vélo en cas de besoin (réparation, sol gelé, ...) et la réduction de la pollution qui pourrait être induite grâce au transfert modal de la voiture vers le bus.



Les répondants se sont exprimés **majoritairement en faveur du projet de création de voie nouvelle**. Un avis qu'ils ont justifié suivant leurs besoins et retours d'expériences en tant qu'usagers de la ligne C1. Ont été particulièrement pointés des besoins de :

- **Fluidité de la desserte**

Plus de la moitié des répondants ont cité l'intérêt d'augmenter la fréquence de passage des bus C1 en direction de Montbonnot-Saint-Martin. Beaucoup valident à cet effet l'élargissement des amplitudes de passage le matin et le soir ainsi que la desserte étendue le week-end et en soirée jusqu'au Pré de l'Eau. La perspective d'un parcours unique et d'une desserte régulière au-delà de Maupertuis est en effet pour eux un argument en soit, gage de fluidité et de rapidité dans leurs déplacements. La « rapidité » est un attendu partagé par plusieurs répondants, notamment aux yeux des automobilistes qui envisagent de remplacer leurs déplacements quotidiens en voiture par des déplacements en bus C1. A cette idée d'un report modal en raison d'une meilleure fréquence, s'ajoute le besoin économique de réduire sa consommation de carburant individuel dans un contexte où son coût augmente et un besoin organisationnel et d'adaptabilité au niveau professionnel. La question de l'attractivité de la ligne C1 est formulée par quelques répondants comme souhaitable pour le développement des transports en commun et pour garantir une meilleure liaison de Montbonnot-Saint-Martin à Grenoble.

- **Cohérence du tracé**

La proposition de tracé est analysée par quelques répondants comme « plus logique » et « moins compliqué » qu'avec la fourche. Quelques répondants désignent comme une « bonne idée » le fait de passer devant le gymnase de Charlaix. Un habitant du quartier exprime à cet effet la satisfaction de pouvoir utiliser de nouveau l'arrêt Maupertuis qui se trouve dans une zone sûre et agréable pour la marche. Le déplacement de cet arrêt semble bien accueilli par un répondant qui l'analyse peu gênante car « [l']on gagne[rait] en temps d'attente ce qu'on perd[ra] en temps de marche ». Une répondante précise néanmoins que la distance de déplacement de l'arrêt doit rester raisonnable afin de ne pas dissuader les usagers actuels. Enfin, quelques répondants notent aussi l'impact écologique moindre de ce tracé qui préserve la zone humide.



Néanmoins, le besoin de rapidité n'est pas partagé à 100% et les répondants même les plus en faveur ont souhaité inclure un certain nombre de **points de vigilance** et de **conditions sine qua non pour eux** dans leur avis :

- **Respect de l'environnement**

Les aménagements sont perçus par quelques répondants comme inutiles voire contre-productifs dans la mesure où ils pourraient constituer une menace pour l'environnement d'alentour des voies. Pour cette raison ils estiment important d'inclure le critère environnemental en replantant des arbres et des espaces verts boisés. Un répondant alerte à ce sujet sur l'importance de l'âge de l'arbre dans son efficacité à réduire les îlots de chaleur : « Il faut 50 ans pour qu'un arbre soit efficace en termes d'ombre portée ». Un riverain s'inquiète de l'aggravement possible du risque d'inondation de la zone. Un autre demande à préserver le torrent de Jaillières.

- **Une desserte du C1, un maillage en transports en commun et une intermodalité à développer**

Bien que cela ne soit pas forcément un attendu de la concertation, quelques répondants plaident en faveur d'un meilleur partage géographique du service de la ligne 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 répondant déplore que la ligne ne continue pas davantage sur l'avenue de Verdun et qu'elle ne passe pas devant le LGM ou l'ex-Faculté de Pharmacie.

Un autre 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 répondant 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.

- **Qualité du service apporté**
 - **Ponctualité** : Selon quelques répondants, les améliorations ne seront valables que si les retards sont évités pour optimiser la nouvelle fréquence des bus. L'affichage des temps d'attente du bus est demandé à chaque arrêt.
 - **Capacité** : Selon plusieurs répondants, la qualité du service réside aussi bien dans la fréquence que la capacité des bus. Une répondante 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.
 - **Sécurité du tracé** : Un répondant demande à être vigilant quant au tracé proposé devant le gymnase du Charlaix en raison du peu de place à cet endroit. Ce répondant se demande comment vont faire les bus en sortie du Chemin du Vieux Chêne vers l'Avenue de l'Europe du fait de la forme du virage actuel. Il juge une telle entreprise dangereuse et controversée pour les automobilistes du fait des aménagements nécessaires à ces yeux (feux rouges et ralentisseurs).
 - **Sécurité des piétons** : la sécurité des usagers du gymnase et notamment des enfants est pointée comme essentielle. Les accès piétons sont aussi évoqués comme importants à assurer.
 - **Alternatives à la suppression de l'arrêt Norbert Ségart** : Les répondants insistent sur le fait que plusieurs entreprises sont situées dans cette zone et que l'impact de la suppression de cet arrêt sera significatif pour les usagers quotidiens de cet arrêt.
- **Respect des usagers du chemin du Monarié et du quartier Buclos Grand Pré** : une réflexion sur les nuisances sonores est demandée pour éviter la dégradation de la tranquillité du secteur.
- **Limitation des perturbations pour les automobilistes** au niveau de l'avenue de l'Europe et du Chemin du vieux chêne : des personnes qui circulent vers la rocade et qui ne sont pas perçus comme le public cible pour prendre le C1 au lieu de leurs voitures.
- Respect voire **réduction de la durée des travaux prévisionnelle** : plusieurs répondants trouvent l'horizon de réalisation trop long.

A travers leurs développements, certains répondants ont proposé :

- **La suppression alternée du feu rouge installé au rond-point de Didcot** pour faciliter la circulation du bus ;
- **L'augmentation des cadences proposées** pour encore élargir la capacité des bus sans pour autant affecter la tranquillité des habitants du chemin du Monarié ;
- **Une alternative au tracé** :
 - une ligne qui continue tout droit sur l'Avenue des 4 chemins et qui permet de rejoindre l'Avenue Jean Kuntzmann/INRIA dont le principal avantage serait de réduire le temps entre Maupertuis et Pré de l'Eau ;

- une ligne sans voie nouvelle et sans suppression de l'arrêt Norbert Séguard : « ... Béalières - Maupertuis - Béalières (sans arrêt) - Norbert Séguard ... »
- une ligne continuant sur l'avenue de Verdun et qu'elle ne passe pas devant LGM ou l'ex-Faculté de Pharmacie.
- Le **réaménagement de la voirie de l'avenue des Quatre Chemins** perçu comme très désagréable pour les usagers lors du passage en bus ou voitures, ainsi que de la chaussée des Avenues du Vercors et du Granier.
- La **création à Maupertuis d'un parking relais et un parking sécurisé pour les vélos et VAE** : un parking relais est proposé pour que les habitants du nord-est de Meylan puissent utiliser le C1 et il est demandé de tenter de répondre à ce besoin via l'opération PLM. Celui de Paquet Jardin est jugé « beaucoup trop petit et très rapidement saturé ». De plus, un répondant pense que la solution d'utiliser le parking de Carrefour n'est pas satisfaisante et induit de la circulation supplémentaire. Néanmoins, cette demande n'est pas partagée par tous les répondants car certains souhaitent au contraire une réservation de la voie aux bus et aux piétons ;
- La **végétalisation des abords de tous les arrêts** et la plantation de haies et d'arbres pour protéger la zone humide du passage des bus, voire l'**installation de palissades avec des ouvertures type observatoire ornithologique** ;
- Des **arrêts de bus suffisamment en retrait de la route** pour permettre aux automobilistes et vélos de facilement doubler le bus aux arrêts : une proposition controversée car certains préconisent au contraire de faire en sorte que les véhicules ne puissent pas doubler le bus lorsqu'il est à son arrêt pour éviter les accidents avec les piétons ;
- L'**ouverture d'une voie réservée bus** pour assurer une liaison Meylan-Montbonnot dans le prolongement de l'avenue des 4 chemins (suivant et renforçant la piste cyclable) car la portion de route entre Busserolles et Baudonnière est souvent surchargée.

2

Opérations complémentaires à l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne.

Secteur Montbonnot



L'opportunité de la création d'une voie bus en approche du PEM Pré de l'eau

Si **53 répondants (43%) fréquentent le PEM Pré de l'Eau**, 61 ne le fréquentent pas (50%).

Dans le détail :

- 11 le fréquentent tous les jours (9% des répondants)
- 13 le fréquentent une à deux fois par semaine (8% des répondants)
- **10 le fréquentent une à deux fois par mois (10% des répondants)**
- 15 le fréquentent très occasionnellement (12,3% des répondants)

Parmi les répondants qui fréquentent le PEM Pré de l'Eau :

- **19 le fréquentent pour réaliser leurs achats (16% des répondants)**

- 3 le fréquentent pour se rendre sur le lieu où ils étudient (2% des répondants)
- 13 le fréquentent pour leurs loisirs (11% des répondants)
- **19 le fréquentent pour se rendre sur leur lieu de travail (16% des répondants)**
- 2 le fréquentent pour des visites (2% des répondants)

Modes de transport utilisés par les répondants



29 répondants empruntent le bus C1 (24%)



6 répondants empruntent les cars régions (5%)



9 répondants empruntent le vélo (7%)



1 répondant fait du covoiturage (1%)



15 répondants empruntent d'autres modes (12%)



64% des répondants estiment qu'il serait intéressant de créer une voie réservée au bus en approche du PEM Pré de l'eau, tandis que 36% d'entre eux estiment qu'elle n'est pas nécessaire.

Selon les répondants, le principal intérêt de la création de cette voie réside dans **l'indépendance de la circulation du C1 vis-à-vis des conditions de circulation sur le secteur**. En effet, nombreux d'entre eux pointent la congestion automobile autour du PEM lors des heures de pointe, les embouteillages atteignant le rond-point de l'Europe, sur lequel il devient ainsi difficile de circuler. D'autre part, quelques répondants estiment que cet engorgement augmentera dans le futur, étant donné les nouvelles constructions sur le secteur qui attireront de nouveaux usagers de la route. Une circulation dense est également constatée entre Pré de l'Eau et Inovallée, et entre le Nord de Montbonnot et Pré de l'Eau.

Ainsi, la création de cette voie réservée poursuit pour une quinzaine d'entre eux **un objectif de fluidité du C1**. En lien avec cette fluidité, une dizaine de répondants évoque les avantages certains en termes d'amélioration du temps de parcours, de rapidité du C1 mais également de cadencement (régularité, fréquence), et de ponctualité (1).

Cette **fluidification du trafic pour le C1 pourra avoir un impact sur la fréquentation de celui-ci** : 4 répondants estiment que la ligne deviendra de facto plus attractive, et qu'elle attirera de nouveaux usagers (report modal).

Quelques répondants estiment que la création de cette voie réservée améliorera la **sécurité du C1** (2), et sa **capacité** (1).

Enfin, pour un répondant, cet aménagement participera à faciliter l'accès aux commerces environnants.



Néanmoins, plusieurs répondants soulèvent quelques points de vigilance vis-à-vis de la création de cette voie réservée :

- Tout d'abord, certains d'entre eux faisant le constat d'embouteillages ponctuels sur le secteur, et aux heures de pointe estiment que cela ne justifie pas la création d'une voie bus réservée dont l'objectif serait de fluidifier la circulation du C1. De ce fait, **5 répondants pensent que le rapport coût/bénéfice est insuffisant**, et s'accordent sur le fait qu'il s'agirait d'une trop grosse opération pour répondre à la situation actuelle.

- 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.
- 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 ?
- D'autre part, quelques répondants (4) soulignent son **caractère irréalisable** : la zone est contrainte et la voirie étroite (rond-point de l'Europe, Route de la Doux).
- Enfin, un répondant **craint la transformation du paysage** du fait de sa bétonisation.

Pour finir, plusieurs répondants estiment que d'autres projets prioritaires pourraient être menés pour d'encourager l'usage de modes alternatifs à la voiture. Pour cela, il apparaît nécessaire pour 2 répondants de **développer une offre de transports en commun sur tout le territoire**. L'un d'entre eux évoque notamment le besoin d'un mode qui desserve la Vallée Domène, Brignoud et Inovalée.

Un répondant estime qu'un **changement de mentalité** est nécessaire. Ainsi, pour inciter les habitants à emprunter ces transports collectifs, les répondants proposent :

- La **gratuité des transports TAG** (1)
- Une **amplitude horaire plus élargie, les soirs et week-ends** (1)
- Une **fréquence plus importante** (1)

Un répondant apprécie néanmoins **le parking-relais du Pré de l'Eau qui devrait être davantage valorisé** afin que plus d'habitants y déposent leurs voitures avant de circuler par le biais d'autres modes.

Par ailleurs, l'accent est porté sur **l'amélioration de la circulation des modes doux** (piétons, vélos) par deux répondants. 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.

Enfin, un répondant insiste sur la nécessité **d'apaiser la cohabitation entre les modes**.

Secteur Meylan

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

Les répondants ont été interrogés sur la façon dont ils perçoivent le projet de création de voies réservées pour les bus sur l'avenue de Verdun.



Les **trois quarts des répondants (77%)** se dit en faveur d'un tel projet en raison de :

- **Amélioration du temps de trajet du bus** : beaucoup de répondants souscrivent à l'idée d'un gain de temps dans le cas d'une circulation dense, en particulier aux heures de pointe. 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.

Dans cette perspective de fluidité du trafic, un répondant propose de modifier le réglage des feux tricolores en donnant la priorité aux bus. Une approche qui lui semble relativement aisée au carrefour Verdun/Avenue des Aiguinards du fait de la forme du carrefour en T. Par ailleurs, il propose que la ligne 13 bénéficie du même système.

- **Accès favorisé pour les transports en commun** : ce projet est perçu comme un moyen de réduire l'emprise de la voiture sur cette avenue (et aussi également la vitesse de certains véhicules).

Néanmoins, un répondant en faveur du projet alerte sur l'ouverture pour les voitures de la possibilité de doubler les bus en conséquence de ce projet.

- **Attractivité de la ligne** : A leurs yeux, un temps de trajet optimisé a un impact positif sur le niveau de confort des usagers. La réduction de l'emprise est une façon pour eux de dissuader les automobilistes de prendre leur voiture et ainsi un bon moyen de les inciter à emprunter la ligne C1. Un répondant analyse l'avantage en termes de « vitesse commerciale » pour signifier l'atout d'un tel aménagement. Un autre parle de « maximisation psychologique ».

Dans cette perspective d'attractivité de la ligne, un répondant propose :

- la mise en place d'un parking relais au niveau de l'arrêt de la Revirée
 - un retour du site propre
 - la réduction de la largeur des voiries afin de limiter la vitesse
- **Respect de l'environnement** : Un répondant insiste sur l'importance pour un bus (ou autre véhicule motorisé) de rester moins longtemps à l'arrêt afin d'économiser du carburant. Quelques répondants en faveur invitent au respect et à l'amélioration de la végétalisation sur les voies réservées.



Bien qu'en faveur, plusieurs répondants ont partagé leurs points d'attention sur plusieurs sujets :

- **Conflits d'usage**
Quelques-uns plaident pour un partage équilibré entre les différents modes de transport car le besoin de voitures est évalué comme bien réel. La création de la voie ne devrait pas se faire selon eux au détriment des voies actuelles réservées aux véhicules motorisés pour éviter d'aggraver le phénomène de congestion. De plus, pour éviter les conflits d'usage il est demandé de veiller aux interactions avec les cyclistes dans le cadre de ce projet.
- **Temporalité des travaux**
Une petite minorité exprime son 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.
- **Public visé**
Etant donné que la ligne C1 touche principalement les travailleurs, une répondante pointe l'intérêt de desservir plus de quartiers de Montbonnot afin de toucher une diversité de profils et d'inciter au report modal de la voiture vers les transports en commun.
- **Préservation de l'environnement**
Quelques répondants préconisent de réduire au maximum les opérations potentielles d'abattage d'arbres et de réduction de la végétation en lien avec le projet. Certains

se demandent aussi comment réemployer les lignes électriques des anciens trolleybus.

Le **quart des répondants (23%)** sont en défaveur du projet de création de voies bus sur certaines avenues, comme l'avenue de Verdun pour plusieurs raisons :

- **Efficacité douteuse suite à l'expérimentation menée**

Plusieurs pointent l'échec de l'expérimentation menée il y a quelques années pour savoir si un gain de temps était notable grâce à la voie dédiée au bus sur l'avenue de Verdun. Il en avait résulté davantage d'embouteillages. En l'occurrence, quelques-uns croient que le bus n'est jamais bloqué par des voitures. Ils pensent, qu'au contraire, la création d'une voie réservée sera source de congestion automobile. Ils analysent 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. Par conséquent ce projet est perçu comme « inutile » et « couteux ».

Comme alternative, un répondant préconise de conserver toutes les voies de « tourne à gauche » ou « tourne à droite » pour les bus de même que pour les voitures et de les avoir les plus longues possibles afin de décongestionner.

- **Aggravation de la pollution atmosphérique**

Quelques-uns regrettent les désavantages d'un tel projet pour les cyclistes qui pâtiraient alors d'un air plus pollué dû à la congestion automobile.

- **Manque de sensibilisation « positive »**

Un répondant 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.

La modification de carrefours

Les répondants ont été interrogés au sujet de l'intérêt de modifier les carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier pour y créer des voies réservées pour les bus.



Un peu plus des trois quarts des répondants (78%) se sont prononcés en faveur de la modification des carrefours avec pour motifs principaux :

- La **fluidité du trafic** ;
- La **sécurisation des carrefours** en faveur des piétons ;
- Une **meilleure signalétique** pour le passage des vélos et les piétons (triangles clignotants, etc.) ;
- Le **rapprochement de l'intersection Verdun/Vercors** de l'arrêt de bus direction Grenoble.

Une personne estime que même sans créer des voies réservées pour les bus, les carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier doivent être modifiés pour des raisons de fluidité et de sécurité.



Le restant des répondants (22%) n'estime pas intéressant d'opérer de telles modifications et préconise le statu quo, notamment pour le carrefour Verdun/Vercors. Cette partie des répondants y voit :

- Une **modification importante de la circulation des voitures** qui pourrait générer une gêne importante 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.
- Une **complexification des carrefours** et un **risque d'allongement du cycle des feux**.

Carrefour Verdun/Vercors

Quelques répondants déplorent l'**attente aux feux de circulation** de ce carrefour et constatent l'importance d'améliorer l'état de la voirie du Vercors à la suite des opérations d'arrivée du chauffage urbain qui l'ont dégradée.

Quelques répondants envisagent des alternatives :

- Un **quai commun aux lignes C1, 13 et T80** dans le sens Grenoble vers Meylan, pour éviter aux usagers (très souvent des collégiens) d'attendre (bus ligne 13 ou T80) dans l'îlot central très étroit. Il est précisé que ce refuge ou îlot central ne permet pas à un bus articulé et une voiture de rouler de front (l'un des deux doit céder le passage au moment de tourner à gauche).
- Un **tourne à droite à enlever vers l'avenue du Vercors** pour mieux aménager les arrêts de bus, y compris pour les autres lignes et permettre aux collégiens de Lionel Terray de gagner en sécurité. Néanmoins, un répondant trouve que « pour tourner à droite sur l'avenue du Vercors, la bretelle existante suffit bien ».

Ceux qui prônent le statu quo se justifient par :

- **La perception d'une bonne circulation des bus**
Un répondant fait le constat de l'usage réduit par les chauffeurs de la voie spéciale aménagée depuis une dizaine d'année pour les bus pour qu'ils arrivent en priorité au feu. Cela prouve à ces yeux les bus circulent bien sans aide supplémentaire à cet endroit.
- **Des surcoûts de travaux**
Un répondant déplore les travaux récurrents à ce carrefour, comme récemment pour son adaptation à la piste Chronovélo, avec un manque de réflexion budgétaire globale.
- **Le risque de congestion du carrefour**
Plusieurs répondants demandent de ne pas supprimer la voie voiture venant de l'avenue du Vercors pour tourner sur l'avenue de Verdun Verdun à gauche puisqu'ils constatent que cette route est déjà régulièrement congestionnée.
- **La fluidité des arrêts de bus**
Un répondant estime 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, il explique 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.

- **Carrefour Taillefer/Granier**

Beaucoup de répondants pointent **la priorité de la modification du carrefour Taillefer/Granier** sur celle du carrefour Verdun/Vercors. Plusieurs raisons à cela :

- La modification du carrefour pourrait permettre **plus de fluidité du C1**, car 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.
- La **circulation à pied y est perçue comme compliquée et peu accessible** du fait des embouteillages fréquents. Un chemin de circulation piétonnier le long de Taillefer et début du Granier est proposé à cet effet. Plusieurs répondants estiment que le réaménagement proposé dans le dossier de concertation permettra de faciliter le franchissement de cette intersection pour les bus/piétons/cycles.

Les répondants en défaveur s'expliquent et **proposent des alternatives** :

- Une répondante qui trouve ce **projet contre-productif** propose **d'allonger le plus possible les trois voies de l'avenue du Taillefer** au niveau du feu avec la rocade afin d'augmenter son débit. Ce feu serait susceptible de créer des embouteillages qui remontent jusqu'à l'Avenue du Granier.
- Un répondant propose de **conserver les feux aux rythmes différents**, en particulier pour ce qui arrive du Chemin de la Revirée (faible fréquence).
- Un répondant propose de **conserver le « tourner à droite »** depuis l'avenue du Vercors sur Taillefer qu'il juge pratique et fluide.
- Un répondant propose le statu quo (« vivre avec ») car **le problème de congestion est très limité** à ses yeux (« seulement entre 17h30 et 19h en semaine »). En

complément, il propose **d'inciter les gens à prendre le bus plutôt que leur voiture**, notamment pour leurs déplacements dans Meylan.

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

L'avis des 86 répondants sur la fusion des arrêts Piscine des Buclos et Meylan Mairie en « Buclos-Mairie » est mitigé.



Les personnes en faveur d'un tel rapprochement sont majoritaires (63%). Elles adhèrent aux effets positifs en matière de gain de temps pour le bus C1 et estiment que cela ne dégradera pas la desserte du quartier.

D'autres demandent de mieux penser cette fusion en termes d'usages :

- Une répondante constate que **l'arrêt Meylan Mairie est bien plus utilisé** que celui de la Piscine des Buclos et demande ainsi de ne pas trop éloigner le nouvel arrêt de la mairie ;
- Un répondant en faveur estime **qu'entre deux arrêts de ligne Chrono une distance de 450m ou 500m devrait être la règle** ;
- Une répondante souhaite **une zone d'arrêt en retrait** de la voie principale de circulation.



Les 37% restants, dubitatifs voire complètement en défaveur, se posent majoritairement la question de l'impact de cette fusion sur les **déplacements des personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées ou encore les scolaires et usagers de la piscine**. De ce fait, une répondante propose comme alternative de suppression de l'arrêt piscine, la **fusion de l'arrêt Maison de la Musique et Meylan Mairie**.

D'autres raisons sont également évoquées :

- Quelques répondants regrettent le choix de **démolir deux arrêts neufs** (refaits récemment pour la Chronovélo) et pointent un manque d'anticipation budgétaire.
- Un répondant **trouve incohérent le choix de fusionner deux arrêts de 300 mètres d'écart en un arrêt unique** alors qu'à 300 mètres de ce nouvel arrêt sera créé Maison de la musique.
- Une répondante estime qu'il ne s'agit pas d'une **réponse aux besoins des habitants actuels et futurs mais un choix purement économique**.

Le déplacement de l'arrêt Granier à proximité de l'Avenue du Taillefer

Parmi les 67 répondants à cette question, 36% y sont favorables et 32% n'ont pas donné leur avis. Les 32% restants sont contre ou très dubitatifs sur l'intérêt d'un tel projet.



Le **tiers favorable** des répondants note comme impact positif :

- L'amélioration du temps de transport que plusieurs trouvent intéressant ;
- La limitation de la distance avec l'arrêt Buclos-Mairie et l'harmonisation des distances entre les nouveaux arrêts) ;
- L'éloignement de l'arrêt Malacher que quelques-uns trouvent logique.

L'appellation « **Maison de la Musique** » est la plus proposée (31 fois) ; les appellations « Taillefer » et « Granier » recueillant respectivement 2 votes. Un répondant préconise « Maison de la Musique Meylan ». Pour la grande majorité des répondants, le nom de l'avenue Taillefer n'est pas naturellement associé à cette voie tandis que « Maison de la Musique » leur apparaît plus évocateur. De plus, un répondant relève que l'architecture de la Maison de la Musique vaut le détour pour ceux qui ne la connaîtraient pas encore. Il s'agirait d'un atout en matière de communication.



Bien que favorables, ces répondants notent des points d'attention à retenir :

- **Révision des acheminements piétons**
Beaucoup constatent qu'il y a un cheminement piéton continu que d'un seul côté (sens Grenoble-Meylan) et demandent des aménagements adaptés pour les piétons et les cycles ainsi que la sécurisation de la traversée du carrefour.
- **Eloignement du carrefour**
Un répondant demande suffisamment de distance entre l'arrêt et le carrefour pour garantir le confort d'attente du bus.
- **Correspondances C1-6070 à faciliter**
Un répondant pose comme condition la facilitation des correspondances avec la ligne 6070.

Le **tiers dubitatif voire défavorable** des répondants note comme impact indésirable :

- Le **déplacement d'un arrêt proche des commerces de la Place des Tuileaux** (très fréquentée aux heures de pointe) ;
- **L'éloignement de leur lieu de vie** ;
- La difficulté pour les riverains et les enfants de **traverser le carrefour** que plusieurs jugent dangereux pour rejoindre le nouvel emplacement de l'arrêt ;
- **L'inadaptation de ce projet aux démarches immobilières à venir** (domaine d'Aspre, carré lumière, carré d'or) ;

- **La perte d'accessibilité à leur entreprise.**

Un répondant propose comme alternative l'exploitation de la nouvelle voie partagée au milieu des nouveaux immeubles qui d'après le plan fourni prendra la place de KPMG.

Conclusion

En conclusion, les répondants sont favorables aux différents projets, même si des points de vigilances ou des oppositions se sont également exprimées.

Au fil du questionnaire, le taux d'engagement des répondants a baissé et les réponses ont perdu en qualité d'argumentation. 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 entre Meylan et Montbonnot.

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 physique en ce qu'ils apportent des réponses parfois très différentes. Alors qu'en atelier, les plus militants (parfois opposés au projet) se sont déplacés, les répondants en ligne sont davantage favorables et ouverts aux alternatives qu'ils ont pu mûrir à leur rythme.

Néanmoins, le questionnaire recueille des contributions individuelles, contrairement aux ateliers où un échange peut permettre de la pédagogie et des questions-réponses autour du projet. Ainsi certains répondants ont pu revoir leur positions à la suite de l'atelier (dans le cas du déplacements des arrêts de bus par exemple).



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

Concertation
préalable

09/03/2022

> 13/04/2022

Registre d'expression





1) NON à la fusion des arrêts Piscine et Mairie. Ces 2 arrêts sont importants, pour le service Mairie, pour l'accès à la piscine et habitat environnant. L'utilisation de cet arrêt piscine va d'ailleurs être augmentée avec la densification de logement, sur PLM et Fac Pharmacie. Il semble que pour privilégier le trafic bus sur Montbonnot on le fait au détriment du service sur Meylan ! et donc baisse du service sur Meylan. J.D. Ranchoop. Meylan

2) Je ne vois pas d'intérêt de fusionner les arrêts piscine et mairie (les deux remis à neuf !) J. Grogz. Meylan

3) J'encore remarque pas de fusion des arrêts Piscine et Mairie pour les raisons de densification de la population et de voir prévoir voie réservées au bus sur l'axe de France de Verdun.

4



MeyDIA association meylanaise, association citoyenne de gauche et écologiste a pour objet défini dans ses statuts, non seulement la promotion de la participation citoyenne dans les décisions de la commune, mais aussi la défense des intérêts des Meylanais en proposant des choix politiques clairs garants de l'intérêt général dans nombre de domaines tels que l'urbanisme, les finances publiques, le cadre de vie, l'environnement, etc

C'est donc à ce titre que l'association MeyDIA souhaite contribuer au débat public dans le cadre de la concertation menée autour de l'aménagement de la ligne C1.

1° Nous soutenons la création d'une nouvelle voie permettant de supprimer la fourche actuelle au niveau du rond-point de Bavière. La situation actuelle où un bus sur 2 en semaine dessert le terminus Maupertuis, portant la fréquence du bus C1 à 20 minutes est très pénalisante pour les habitants du quartier Charlaix-Maupertuis. Elle a d'ailleurs amené nombre d'habitants du quartier à renoncer à prendre le bus et à préférer l'utilisation de la voiture individuelle.

Les points qui nous paraissent devoir appeler à vigilance sont :

- 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 devra être réfléchi en termes de cheminement piéton (traversée de la piste cyclable Chrono, trottoir).
- Le déplacement des arceaux vélos actuels et la création d'un stationnement vélo abrité au plus près du nouvel arrêt.
- Le questionnement du stationnement pour les voitures doit être réfléchi. L'arrêt Maupertuis, situé en zone peu dense, résidentielle, se situe pour les habitants les plus éloignés de cet arrêt à 15 voire 20 minutes à pied de leur domicile. Certains habitants du quartier pour rejoindre le C1, prennent donc leur voiture qu'ils garent à proximité de l'arrêt, devant l'école de Maupertuis, devant les entreprises, partout où ils peuvent et même parfois le long du chemin du Monarié dans l'herbe. C'est aussi le cas d'habitants du Haut-Meylan qui descendent jusqu'à Maupertuis où ils garent leur voiture avant d'emprunter le C1. De fait cette zone s'est transformée en mini parking relais anarchique. Le réaménagement de la ligne C1 devrait être l'opportunité de réfléchir à l'amélioration de la desserte des quartiers du Haut-Meylan et du haut-Charlaix (via l'actuelle ligne T 80).
- La création de la nouvelle voie devra prendre en compte et sécuriser les cheminements piéton et cyclable pour rejoindre le gymnase, en tenant compte du déplacement envisagé de l'entrée/sortie du gymnase.
- Le réaménagement de l'accès voiture au gymnase du Charlaix.

2° Nous sommes favorables à la création d'une voie bus sur l'avenue de Verdun, aménagement qui a déjà été testé il y a quelques années et qui devra être accompagné des sécurisations des traversées piétonnes et d'un meilleur accès aux arrêts sur l'avenue de Verdun. En revanche, la mise en place d'un site propre pour le C1 sur les avenues du Vercors et du Granier nous paraîtrait avoir un impact environnemental trop important du fait de l'élargissement de la voirie actuelle que cela nécessiterait.

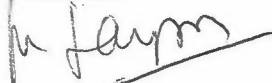
3° Le réaménagement des carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier/Vercors est indispensable pour fluidifier le trafic et faciliter le passage des bus, en particulier le carrefour Taillefer/Granier/Vercors qui voit une congestion automobile importante aux heures de pointe. Le réaménagement des avenues Vercors et Granier sera l'occasion de réaliser les cheminements piétons qui sont manquants sur certaines portions et d'améliorer la signalétique pour permettre aux usagers de mieux s'orienter. Les plans présentés lors des réunions de concertation concernant le réaménagement de ces carrefours sont de notre point de vue peu lisibles et semblent indiquer, sans que cela soit été évoqué dans le dossier de concertation, de fortes modifications du plan de circulation sur les avenues du Granier et du Vercors avec des voies bus réservées et un trafic automobile à sens unique. Est-ce le cas ?

4° Nous ne sommes pas favorables à la fusion des arrêts Meylan mairie et piscine des Buclos (présence d'un EHPAD (MCPA) à côté de la mairie, scolaires à la piscine...) qui devrait permettre d'améliorer le temps de parcours. Nous proposons que la montée dans le bus puisse s'effectuer par toutes les portes et non pas par la seule porte de l'avant. Cette mesure pragmatique nous paraît plus intéressante pour gagner du temps sur le temps de parcours. La montée par la seule porte avant a d'autant moins de sens que certains types de tickets actuellement ne peuvent être validés à l'avant mais au milieu du bus. Le compostage des tickets aux arrêts avant la montée peut aussi être envisagé pour gagner du temps.

5° Les aménagements de la ligne C1 doivent s'accompagner sur les avenues Vercors/Granier d'une réfection de la voirie qui est en mauvais état, voire en très mauvais état (comme par exemple l'avenue des quatre chemins entre l'arrêt Maupertuis et le rond-point de Bavière), rendant le trajet inconfortable. Le remplacement des bus actuels par des véhicules à faible émission et d'un plus grand confort pour les voyageurs doit être un objectif pour les années à venir.

Philippe Schaar

Président



Meylan, 3 avril 2022

5) C1+ se rapproche du respect de l'environnement grâce à la modification du nouveau tracé évitant la zone humide du marais. Néanmoins, il reste différents croisements de ce transport en commun avec des cours d'eau, ce qui demande la plus grande vigilance. Les réparations (remise au jour, rectification) sont nécessaires pour répondre au défi du réchauffement climatique et une moindre compensation par rapport aux décennies de dragage des cours d'eau ayant eu lieu dans l'agglomération Grandblaise. Preny, Ain du Charmoyon, du torrent de Sellières, les rectifications profiteront aux riverains, aux scolaires passant à la partie du gymnase et à l'ensemble des métropolitains.

6) Enfin un bon projet ... pour le C1

→ En accord total avec les avis et remarques de l'association Jeydia.

Ne pas oublier que dans le cadre du PLUI, la ville a mis en avant la notion de ville Parc merci de l'intégrer dans les aménagements futurs. Il est aussi nécessaire d'avoir en appâte sur le plan de circulation à venir, concerté, un calendrier reduit pour les travaux sur le C1 bien avant le transfert par câble. Merci

C1+ concertation préalable mars-avril 2022

Avis de l'Union des habitants du quartier des Béalières (UHQB) de Meylan

Cet avis porte sur les éléments de proposition touchant au périmètre de la commune de Meylan.

C1 : Voie nouvelle de liaison entre Meylan et Montbonnot

Pourquoi envisager des travaux monumentaux pour la création d'une nouvelle voirie le long du gymnase du Charlaix alors qu'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 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).

Ceci permettrait une économie en ne construisant pas de nouvelle voie de bus, en ne déplaçant pas l'entrée du gymnase du Charlaix et préserverait la végétation le long du Gymnase du Charlaix, du chemin du Monarié et de l'extrémité du chemin du Vieux Chêne.

Si néanmoins une nouvelle voie bus est créée, nouveaux aménagements vers le gymnase :

- Problèmes de cohabitation des piétons, cyclistes avec les voitures et les bus.
- Accès en toute sécurité du gymnase pour tous les usagers notamment les enfants.
- Qualité paysagère : préserver les arbres et végétaliser le devant du gymnase.
- Cohésion 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 ».

Déplacement et dédoublement de l'arrêt Maupertuis

Cela nécessite une vigilance particulière quant à la sécurisation de la traversée de l'avenue des 4 chemins très passante, en particulier pour les enfants ou les personnes fragiles.

Il ne faut pas créer un parking relais sur la prairie qui longe le chemin du Monarié car c'est une zone bucolique, non construite : stop à l'artificialisation et à l'imperméabilisation des sols. Les voitures peuvent se garer autour de l'arrêt actuel Maupertuis (nombreux parkings présents), comme le font déjà des utilisateurs du C1.

Opérations complémentaires pour améliorer l'attractivité de la ligne C1 : réaménagement des carrefours « Verdun-Vercors » et « Taillefer-Granier »

L'UHQB note que bien qu'il ait été précisé que l'avenue du Granier ne sera pas élargie et que les habitants aient été écoutés (concertation de l'automne 2019), il est marqué sur le plan concernant l'avenue du Granier et l'avenue du Taillefer, que ces dernières seront élargies (en particulier pour la création de cheminement piétons) : il faut faire attention à préserver la couverture arborée le long de ces 2 avenues et au maintien de la qualité paysagères des quartiers traversés.

Création des voies de bus dédiées sur l'avenue de Verdun

L'UHQB est d'accord avec le retour des deux voies réservées aux bus qui avaient été expérimentées il ya quelques années.

Modifications des 2 carrefours :

- passage de certaines portions de l'avenue du Vercors en voie réservée aux seuls bus, avec détournement de la circulation automobiles non explicité (car hors des plans) qui engendrerait des détours importants pour les habitants utilisant leurs voitures : attention à ne pas augmenter le CO2 émis par des déplacements allongés de voitures particulières, qui ne seraient pas compensés par les économies engendrées par une augmentation de la vitesse du bus. Le blocage de certaines voiries nous semble pénalisant pour les habitants de Meylan en particulier pour ceux des Béalières et de Buclos-Grand Pré alors qu'il semble viser le transit des personnes extérieures à Meylan.
- Qu'en est-il de l'enquête de déplacements qui devait être menée pour connaître les points de départ et de d'arrivée des voitures en transit par Meylan aux heures de pointe ?

Création de nouveaux cheminements piétons le long de l'avenue du Taillefer et du Granier (au sud de cette avenue) : des cheminements en proche bordure de voiries très passantes = danger et non attractivité pour les piétons.

Pourquoi un cheminement à l'est de l'école de musique alors qu'il n'y a pas d'habitations proches au nord ? La création de ces cheminements, engendrera une artificialisation et une imperméabilisation des sols alors qu'actuellement il y a de la pleine terre et de l'herbe.

Déplacement de fossés et du ruisseau de Jallières : est-ce que l'eau suivra vraiment les nouveaux circuits ?

Suppression de l'arrêt du Granier

Attention car il existe un foyer de personnes handicapées situé rue des Tisserands et que l'augmentation de la distance à parcourir pour rejoindre le nouvel arrêt ainsi que la traversée du carrefour Taillefer-Granier ne leur soient pas préjudiciables (ils prennent actuellement le bus à l'arrêt Granier).

Déplacement de l'arrêt Granier vers l'école de Musique

Attention à partir des Béalières, pour rejoindre l'arrêt vers l'école de Musique il faudra désormais traverser le carrefour déjà dangereux pour les piétons et très circulant, ce sera un danger pour les enfants prenant le bus pour aller au collège ou à leurs activités ou pour les personnes fragiles ou handicapées. Idem quand venant de Grenoble en bus et descendant au nouvel arrêt vers l'actuel site d'EDF, il faudra traverser le carrefour Granier-Taillefer pour se rendre en direction des Béalières.

Passage des voiries en voies réservées aux bus

Ce n'est qu'en étudiant le plan des carrefours Vercors-Verdun et Taillefer-Granier que nous avons compris que certaines voies seraient interdites dans un des deux sens à la circulation automobile, ce qui n'était pas du tout expliqué dans la concertation ! alors que c'est un point tout à fait important.

Où passeront les habitants des Béalières pour entrer dans leur quartier ?

Pas question d'ouvrir le haut du chemin de Bérivière comme proposé dans l'atelier de concertation. Le chemin de Bérivière ne doit pas devenir une voie à forte circulation car dans le quartier des Béalières les piétons sont privilégiés et que ca doit le rester.

On ne sait pas non plus où démarrera la voie réservée au bus sur l'avenue du Vercors en direction des Béalières (sens Grenoble-Montbonnot) donc on ne sait pas où il faudra tourner (chemin de la Taillat ou allée de la Faculté ? ou autre ?) pour retourner vers les Béalières en venant de la mairie. Comment feront les usagers des services publics (mairie, poste, bibliothèque, piscine...) ou des commerces (marché des Buclos, commerces des Buclos, commerces de Grand Pré), patientèles de certaines professions médicales pour revenir de ces lieux s'il n'y a pas de retour direct par la route ? Car tous ne pourront y aller à pied, en vélo ou en bus !

Une proposition de l'UHQB : au lieu d'une voie réservée aux seuls bus, il pourrait y avoir une voie réservée « aux bus et ayants droits » comme à Grenoble sur la portion entre le carrefour Chavant et le carrefour rue Lesdiguières / boulevard Agutte-Sembat. Les ayants droit seraient les habitants, les commerçants et les professions libérales du quartier.

En conclusion, l'UHQB demande que les points que nous avons évoqués soient étudiés en détail, et demande à être associée directement aux solutions qui seront proposées.



Union de Quartiers Buclos Grand Pré

Concertation préalable C1+

Avis du Conseil d'Administration de l'Union de Quartiers Buclos Grand Pré (UQBGP)

- 1) **Améliorer l'attractivité de la ligne chrono 1 en termes de fréquence, de temps de parcours et de fiabilité** : oui mais il ne faut pas oublier qu'en heure de pointe le bus perd parfois 10 minutes à Chavant !! Alors vouloir gagner 1 à 3 minutes sur le trajet Plaine Fleurie Maupertuis est risible. Nous sommes contre la modification du plan de circulation sur l'avenue du Vercors et il faut préserver son aspect paysager et éviter toute emprise.
- 2) **Améliorer les accès aux arrêts à pied et à vélo en termes de confort et de sécurité** : C'est une bonne idée. Les piétons se plaignent de ne pas être considérés.
- 3) **Le projet de création d'une voie nouvelle pour améliorer la liaison entre Meylan et Montbonnot** : oui mais veiller à ne pas toucher à la zone du Monarié
- 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** : Les avis sont partagés. Certains sont favorables mais d'autres habitants considèrent que de nombreux scolaires et habitants âgés souhaitent le maintien de proximité de l'arrêt actuel de la piscine des Buclos. Il est nécessaire d'avoir une vision plus claire des emplacements. Il convient aussi d'obtenir des informations sur la nature des aménagements visant à sécuriser l'accès piétons et aux mobilités réduites à ces arrêts.
- 5) **le trajet Plaine fleurie Maupertuis** n'est pas l'endroit où le bus perd le plus de temps et l'avenue du Vercors ne doit pas être le lieu de tous les aménagements pour avoir un gain de temps.
Nous constatons en tant qu'usagers réguliers, avec parfois un retour entre 17 et 18 h, le temps est assez rapide sauf pour le passage du carrefour Chavant. Pour notre quartier il faut que ces aménagements soient positifs.
- 6) **Concernant le réaménagement des carrefours**, il sera profitable au cheminement du C1. Cependant le document fourni n'est pas très lisible à ce niveau. Le projet est à détailler, ainsi que la conséquence sur la circulation des voitures, qui se trouvera ralentie et dérivée. En fonction des voies de circulation concernées, l'impact négatif peut être important pour les riverains en termes de densité de trafic et de sécurité, particulièrement dans un quartier qui voit sa population augmenter.
- 7) Est-il possible d'ajouter une demande d'amélioration de la connexion avec Grenoble aux moments du déroulement des marchés et manifestations sur Grenoble ? Meylan est souvent isolé les vendredis et samedis.
- 8) L'accès par les portes avant dans les Bus ralentit la fréquence des Bus notamment aux heures de pointes



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

Concertation
préalable

09/03/2022

> 13/04/2022

Registre d'expression





Tracé devant le ^{groupe} de charbon :

Solent un calisfois d'un point de vue écologique (par rapport au très tracé existant) et d'un point de vue fonctionnel. Le cadencement sera très sera augmenté et remplira mieux les attentes des usagers.

Usiers réservés : de façon générale, tout ce qui peut permettre à TC d'être régulier et fréquente augmente son attractivité. Les sites propres le permettent. Si l'aspect financier n'est pas trop contraignant, ce serait très bonne solution.

Il en va de même pour la voie réservée sous le sècher "Prie de l'eau"

A.R.

Il serait intéressant d'avoir des Bus le Samedi et Dimanche

Ligne unique & disponible le WE jusqu'à pré de l'Eau

Serait-il possible que la nouvelle voie soit directe entre Maupertuis et Baudouinière ?

Il faudrait envisager une voie réservée bus dans
l'axe vallée Pontbournot

Le passage du C1 le WE serait vraiment pratique, particulièrement le Samedi dans un premier temps.

Pour le nouveau tracé, est-il envisageable de longer la zone humide après le gymnase Chalais, en empruntant la voie existante, pour déboucher à l'entrée de Montbournet, où il y a la traversée de la voie verte cyclable, là où il y a un escalier en et un passage protégé. Ce pourrait être un lien entre la voie cyclable du art Montbournet et la voie cyclable qui longe l'autoroute. Cet axe nouveau servirait surtout au bus piéton/vélo/piverains avec une barrière pour limiter l'accès voitures.

Qui à une voie protégée autour de l'Europe.

Merci d'avoir prolongé le C1 jusqu'à nous.

Bonne chance

Particulièrement contents de la prolongation du C1 jusqu'à Montbonnot, nous l'utilisons régulièrement pour nous rendre à Grenoble. La voirie reste à la maison notre petite participation au combat contre le réchauffement climatique !

Quo pistes d'amélioration :

- liaisons assurées après 20h (sorties, personnes travaillant en horaires décalés ...), arrivées à la gare ou à la gare routière après 20h)
- " " le week-end

le week-end cela pourrait être particulièrement attractif pour les jeunes à Montbonnot.

Merci pour toutes ces belles initiatives qui améliorent nettement la vie sur cette commune.

J. Pellu

- Escalier jusqu'au pré de l'eau - Excellente décision.
 - Un grand souhait, fonctionner le week-end.
 - Excellent la suppression de la fourche de Mauvertier.
 - Voir de bus sur l'avenue de Verdun - Pourquoi pas avec connection avec l'avenue du Vercors à hauteur de la piscine des Buclot ? Je trouve très bonne l'idée de voir spécifiques.
- R. M. Guyard

Merci à tous ceux qui participeront à ce dossier de concertation -

Ayant un enfant au Collège Lionel Terray, nous sommes ravis que le C1 arrive jusqu'à Montbonnot. Une prolongation jusqu'à la Bâtie par la voie en S serait peut-être à étudier. Concernant les horaires, il est dommage que le bus passe à la Rivière à 15h23 pour un élève qui sort à 15h20. Merci pour tous les efforts. G. GRAND

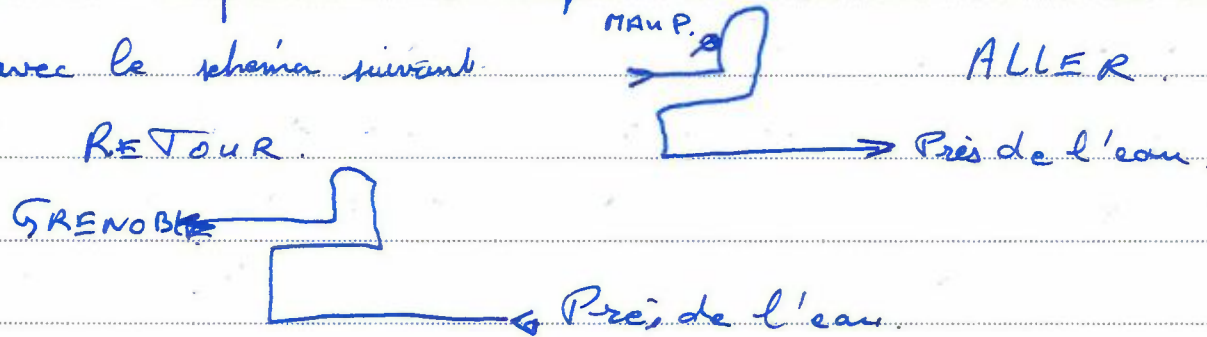
le projet convient tout à fait à la situation -

2025 c'est loin -

Voici une proposition que je livre à votre réflexion :

En attendant la mise en service 2025

- Serait il possible de poursuivre la ligne C1 MAUPERTHUIS en lui faisant faire la boucle avec le schéma suivant



Résultat: à moindre coût. Près de l'eau verrait sa desserte doublée

le service serait assuré Samedi et Dimanche à la même fréquence que

MAUPERTHUIS -

J'ai vu ce schéma adopté en cas de grève -

B. AYRAULT 06 83204353

L'arrivée sur C1 jusqu'à Montbonnot a transformé nos déplacements, quelle belle amélioration !
Remette de l'importance la Samedi et Dimanche ainsi qu'en soirée apparaît un vrai ⊕, et
confirme le projet dans ce beau projet d'amélioration. Pour se rendre à Grenoble & NE,
pour Ashi au nord, et ce peut pas être notre âge ! Merci !

Très grande assurance que cette arrivée de la ligne C1 jusqu'à Montbonnot.
Preuf domage que cela ne fonctionne pas le week end !!! Cela permettrait
à tous de bénéficier d'un transport en commun pour se rendre sur Grenoble
sans utiliser sa voiture. Vit. Vit s'il vous plaît. Sylv. Terrier

Avec les problèmes de stationnement, de chauffage de
circulation dans Grenoble l'apporte le C1 si l'on
de leur "était" à chaque voyage et... son et week end
ce serait encore en plus de l'apporter.
Merci pour le suivi de ce dossier
Dmitry Kover-

Beau projet -- certain de nos bus cessera (Bram de Verdun), a mitigation des
concessions par Reglan, suppression de la fourche des Richiers, et surtout
nouveau trajet entre Neuflentris et Brunvalles (qui avait déjà été évoqué
mais non retenu en 2019), éventuelle mise à disposition pour la bus,
immédiatement en amont du foli d'Alay, model du Pied de l'Éau.

Tout cela a du sens. Quant au fracturément de la C1, l'objectif
W.É. c'est une réelle demande de Pontbonnot qui s'est collectivement
faite entendre lors de l'extension de la C1 à M+ S. A. Pourriez attendre
2025 ? Pour Pontbonnot la C1 au Pied de l'Éau en W.É. met
une contrainte significative quant à ce que les fréquences soient les
nombreuses dans un premier temps. P. MA BÉGUERT.

Projet très utile pour les habitants et pour les entreprises d'Inovalée -

① la suppression de la fourche doublera la cadence pour
le Pied de l'Éau : Très attendus

- ② Si circulation sur site propre, alors permettre aux vélos d'y circuler
 - ③ Etudier toute solution permettant d'accélérer l'échéance même du projet
- Patrick Descharrères -

C'est une grande amélioration que le bus C1 aille désormais jusqu'à Montbonnot. J'utilise régulièrement l'autel "Le Millet" pour me rendre à mon travail de l'autre côté de Grenoble (près de la gare). Plus besoin désormais de prendre la voiture, c'est un confort, une économie, c'est meilleur pour l'environnement et pour la planète.

Aus sur les projets d'amélioration proposés :

1) la suppression de la funche aux Béalières et création d'une voie nouvelle directe (p. 6-7 du dossier de consultation),
 Maurin - Bussardelle me paraît très utile, car elle permettra d'augmenter la fréquence des bus desservant Montbonnot (actuellement toutes les 20 min, c'est parfois contraignant).

2) création d'une voie propre pour les bus entre Pré Millet et Pré de l'Eau (p. 12 du dossier de consultation) : me paraît important et très usagée (cougestion du trafic automobile au moment de l'insertion des bus entre voie propre et voie normale). Actuellement, tout semble fonctionner plutôt bien avec le feu de signalisation au sortir des PEU du Pré de l'Eau (couple avec sortie du magasin Botanic) j'ai constaté certains ralentissements, mais jamais de blocage.



Une extension de la desserte de Montbonnot les samedis (week ends en général) serait une amélioration notable ~~et attendue~~ (pour éviter de prendre le métro pour des courses en ville, ou pour aller prendre un train en gare).
Merci

Le projet technique paraît bien étudié et sur l'intérêt des utilisateurs de Meylan et Montbonnot, que l'intérêt du SMNAG. On ne peut qu'en féliciter les sites d'ouvrage que les Partisaires. Il est curieux qu'en p.s. le SMNAG n'apparaisse pas dans le financement ? Car c'est bien lui qui ^{(prélève le} beneficie des Versements Transport payé par les entreprises de plus de 10 salariés - Et ce versement dont le taux a été multiplié reste réversible pour le public des usagers, comme pour les habitants qui en bénéficient sans conséquences - sans même savoir la part qu'ils paient - (quelques ^{minimes} pour cent) du coût d'investissement et d'exploitation - Et ce versement transport peut augmenter, puisque les entreprises ne votent pas, ni pour le SMNAG, ni pour la Métropole - Si les bénéficiaires

des transports en Commun ne soient conscientes de ce qu'ils leur coûtent
réellement, ils ne tiendraient compte dans leurs votes pour les décideres
leurs élus. Ici les responsables SMAC et Metro peuvent décider ce qu'ils
veulent puisque ce sont des entreprises qui assurent le financement - sous
une contrôle - de la majorité des dépenses (comme dans tous les réseaux)
Alors que notre France souffre d'un déficit de compétitivité, d'un déficit
de commerce extérieur, toute charge supplémentaire est un handicap
qui pèse sur leur productivité et leur capacité à maintenir et développer
l'emploi et l'investissement ou même le maintien de services - Si le
financement des transports en Commun, - qui a pour but essentiel de
diminuer la circulation automobile individuelle - était basé sur
une taxe sur l'automobile, ce serait plus juste, plus visible, plus
compréhensible par les citoyens et pourrait les inciter à privilégier
les transports collectifs. Mais les décideurs élus devraient seulement à rendre
compte à leurs électeurs de leurs choix - Ce n'est pas le cas : Là est
le SCANDALE.

Claude RAMOND Montbonnot St Martin
06.22.19.42.88

L'arrivée du C1 est une Très bonne chose mais :

- 1/ Le dernier bus vers Montbonnot en semaine : 19^h49. → impossible pour les jeunes et les autres d'aller au cinéma ou au théâtre sans voiture.
- 2/ Pas de C1 le dimanche (ni de T80) : → impossible d'aller prendre un train le dimanche.

Plutôt que de diminuer le temps de trajet de 99 minutes, ne serait-il pas possible d'ajouter 1 ou 2 bus le soir en semaine et le matin le dimanche ?

Daci: C. Perrier.



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

Concertation
préalable

09/03/2022

> 13/04/2022

Registre d'expression





Proposition annexe sur lignes à proximité du C1

- o Pour la ligne 16, passer de 1 bus au 3 à 1 au 2 pour le tronçon de fin entre 'Montflaug' et 'C.M.'. On peut limiter le surcoût en le faisant perdant les véhicules existants, de 7h30-9h et 16h30 à 18h
 - o Pour la ligne 13, ~~pour~~ rationaliser la fin du tracé en allant "tout droit" entre Planét Baguet Jardin et de C.M.
- Avantages : Disposer de parcours au sur. de verdure déjà devenu par la C1
- ② Gain de temps énorme (au moins 10 minutes)
 - ③ Economie de temps de travail conduites et de carburant.

- Ven TOMLINSON, AMPÉ

- Quelles solutions pour accéder au C1 depuis la HTN de Jean, vertuis "La Rivière" ? F. MORO





SMMAG	REPONSE	DELAI
	—	02/05
12.04.22 00185		
ORIGINAL	COPIES	
SP0P	CARBONAG DGS DSMAG	

M. Sylvain LAVAL
Président du SMMAG
3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE

Grenoble, le 8 avril 2022

Objet : Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation "aménagement à Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne de bus C1"

Monsieur le Président,

Du 9 mars au 13 avril 2022, le SMMAG a ouvert une concertation sur des projets d'aménagements à Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne de bus C1.

Vous trouverez ci-joint la contribution déposée par l'ADTC à cette concertation.

Dans l'attente de la publication de la synthèse de cette concertation, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en notre parfaite considération.

Emmanuel COLIN de VERDIERE
Président de l'ADTC - Se déplacer autrement

PJ : contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements de la ligne Chrono C1



Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements de la ligne Chrono C1 Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot

Le SMMAG a lancé une concertation préalable sur des aménagements à Meylan et Montbonnot, visant à améliorer le fonctionnement et le service rendu par la ligne Chrono C1.

Des mesures qui vont dans le bon sens...

La principale amélioration est la suppression de l'exploitation en fourche, avec, en semaine et en journée, un bus sur deux allant à Maupertuis, et l'autre à Montbonnot. La création d'une voie bus passant le long du gymnase du Charlaix permettra à tous les bus de desservir à la fois Maupertuis à Meylan et le Pré de l'Eau à Montbonnot, avec le même nombre de véhicules engagés. Elle améliorera la fréquence, la régularité et la simplicité d'usage de l'ensemble de la ligne. Cela répond à une demande formulée au printemps 2020 par l'ADTC et d'autres associations.

Les autres mesures envisagées devraient aussi améliorer les temps de parcours et la régularité pour les usagers :

- Rétablissement des voies bus sur l'avenue de Verdun à Meylan, déjà expérimentées puis malheureusement supprimées.
- Regroupement des arrêts Revirée qui facilite les correspondances sur le même quai, permettant l'arrêt de deux bus en même temps (un bus articulé et un bus standard) et améliore le confort et l'attente sécurisée pour les usagers de la ligne Proximo 13 et Cars Région Isère T80.
- Fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie », et déplacement de l'arrêt Granier, pour améliorer l'interdistance entre les arrêts. Ce nouvel arrêt devra être facile d'accès depuis la Maison Cantonale des Personnes Agées. Ce pourrait être celui envisagé au pied de la Maison de la Musique.
- Voie bus sur l'avenue du Granier à l'approche du carrefour avec l'avenue du Taillefer (en direction de Grenoble),
- Améliorations et créations de cheminements piétons le long de l'avenue du Taillefer,
- Voie bus à Montbonnot, du giratoire de la Doux jusqu'au Pré de l'Eau (en direction du Pré de l'Eau),

... mais qui restent insuffisantes

D'autres améliorations sont à prévoir pour améliorer la circulation des bus à Montbonnot et Meylan :

- La possibilité pour les bus de traverser les giratoires en ligne droite, comme le font le tram sur la ligne B à l'île verte, et les bus sur la ligne Chrono C7 vers Comboire à Echirolles ; cela concerne 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.

- Les quais aux principaux arrêts communs (comme Revirée ou Aiguinards Hexagone) doivent être suffisamment longs pour accueillir deux bus,
- La priorité aux feux au carrefour avenue de l'Europe / chemin de la Croix Verte, à Monbonnot devra être mise en place.
- 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^{er} bus se présentant.

Un travail à réaliser sur l'ensemble de la ligne C1

Par ailleurs, le projet se limite à Montbonnot et Meylan alors que d'autres améliorations seraient nécessaires à La Tronche et Grenoble, notamment pour relier la ligne C1 aux autres lignes du réseau.

1) la correspondance avec la ligne B de tram à La Tronche

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 pourtant 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 apparaît incontournable pour l'attractivité de la ligne C1.

2) Amélioration des temps de parcours et de la régularité à Grenoble

À Grenoble, les arrêts Gares, Félix Viallet, Docteur Mazet, et Victor Hugo sont trop rapprochés (distance inter-arrêts 300m – 300m – 280m) Les arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet devraient être fusionnés en un seul arrêt situé au niveau du croisement Jean Jaurès - Félix Viallet à Grenoble. Il s'agit d'une mesure simple qui améliorerait la vitesse commerciale de la ligne Chrono C1, et qui offrirait donc un retour rapide sur investissement. Ce nouvel arrêt rendrait possible une correspondance avec la ligne E de tram permettant d'attirer de nouveaux usagers

Les quais des arrêts de bus devront être assez longs pour des bus de 24 m, et encore plus lorsqu'il s'agit d'arrêts commun avec d'autres lignes.

Pour améliorer la régularité de la ligne C1, et des lignes X01 et X02 (gérées par la Région), une voie bus sur le boulevard Jean Pain en direction de Meylan est nécessaire, même si cela supprimerait une voie pour les véhicules motorisés.

La priorité aux feux doit être renforcée, à Grenoble, entre les gares et le pont de Savoie, par une meilleure prise en compte et par la possibilité de modifier le phasage des carrefours pour permettre aux bus de rapidement poursuivre leur parcours (évitant ainsi d'attendre le cycle complet).

À moyen terme, la réalisation d'une station « Dubedout » sur la ligne E de tram sera nécessaire pour une correspondance efficace entre le Nord-Ouest et le Nord-Est de l'agglomération.

3) d'autres importants besoins à combler

À La Tronche, un arrêt Pompes Funèbres Intercommunales est à envisager près de cet équipement fréquenté par des centaines de personnes chaque jour. Le plus simple et le moins pénalisant serait de l'aménager à proximité du carrefour existant.

À Grenoble, au Nord de la rue H. Tarze, l'aménagement d'un passage le long de l'Isère sous les voies ferrées permettrait de prolonger la ligne C1 vers la Presqu'île et raccourcirait le parcours de nombreuses lignes de cars notamment les lignes Express Cars Région et serait rentabilisé en quelques années avec le temps gagné et les usagers supplémentaires apportés au réseau de transports en commun. Cet aménagement permettrait de relier en

transport public Inovalée à la Presqu'île scientifique, deux pôles de recherche et d'innovation très importants de la région grenobloise.

La montée obligatoire par l'avant sur les lignes Chrono, et en particulier la ligne C1, nuit à l'attractivité et réduit la vitesse commerciale en allongeant le temps passé aux arrêts. Elle induit des coûts supplémentaires sans apporter de recettes supplémentaires. L'absence de valideurs de codes QR contredit la consigne de laisser monter les passagers par toutes les portes en heures de pointe. À lui seul, le rétablissement de la montée par toutes les portes ferait gagner plus de temps et de régularité aux bus que les aménagements prévus.

La concertation a fait ressortir la forte demande des habitants des Hauts de Meylan, Montbonnot, Biviers et au-delà, pour une liaison rapide vers Grenoble. La ligne C1 passe trop loin de ces secteurs, et c'est la ligne T80 Grenoble - Crolles qui peut répondre de façon satisfaisante. Le potentiel de cette ligne est important (30 000 habitants de Meylan à Crolles dans une bande de 500 m, le long de la ligne) Le rétablissement du terminus à la gare de Grenoble est indispensable, ainsi que le passage toutes les 10 minutes, du lundi au samedi de 7h à 19h dans les deux sens.

Enfin, en 2025-2026, la halte ferroviaire de Domène devrait être inaugurée avec une fréquence des trains au 1/4 d'heure en heures de pointe. La liaison directe en transports en commun entre Inovalée et la halte ferroviaire, permettant la correspondance avec l'ensemble des trains, sera à étudier. Cette liaison pourrait être réalisée par un prolongement de la ligne C1 à Domène ou un renforcement de la ligne G2.

En conclusion

L'ADTC approuve les aménagements proposés pour la ligne Chrono C1, tout en regrettant leurs caractères trop limités.

L'ADTC demande que ces aménagements soient complétés, en commençant par les mesures qui améliorent la vitesse commerciale de nombreuses lignes de bus et offrent un retour rapide sur investissement :

- Montée par toutes les portes sur les lignes Chrono,
- Traversée en ligne droite des giratoires à Meylan et Montbonnot, sécurisée par des feux se déclenchant à l'approche des bus,
- Quais longs sur les principaux arrêts communs entre la ligne Chrono C1 et d'autres lignes,
- Fusion des arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet à Grenoble,
- Voie de bus en sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble.

À moyen terme, les mesures améliorant les connexions avec le reste du réseau sont à engager :

- rétablissement du terminus de la ligne T80 à la gare de Grenoble, et passage toutes les 10 minutes toute la journée.
- station Dubedout à Grenoble sur la ligne E de tram.
- station Charmeyran à La Tronche sur la ligne B de tram.
- 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.



Association DOMENE 2050

domiciliée au 24C RUE MONTRoux - 38420 DOMENE

email : Domene2050@gmail.com

SMMAG	REPONSE	DELAI
	<i>✓</i>	<i>03/05</i>
13.04.22 00189		
ORIGINAL	COPIES	
<i>SPOT</i>	<i>DOMAG DGS</i>	

Objet : Concertation aménagements à Meylan et Montbonnot pour améliorer la performance de la ligne de bus C1

Monsieur le président du SMMAG,

L'association DOMENE 2050 prète un intérêt tout particulier au projet de concertation relatif à la desserte du Pré de l'eau par la ligne C1.

Etat des lieux :

En effet, la desserte de Domène est actuellement très insuffisante en fréquence et en horaires.

Les cars **express X02** ne circulent pas le dimanche. En semaine, le dernier bus en direction de Grenoble passe à 19 h24. Le dernier bus de Grenoble en direction de Domène passe à 20h02 (hôtel de ville de Grenoble).

Depuis janvier 2015 , la ligne X02 (anciennement Express 2) ne dessert plus le centre de Domène alors même que ce passage donnait parfaitement satisfaction à de nombreux doménois se rendant à leur travail.

La fréquence de son passage en semaine (arrêt Les Arnauds en périphérie nord de la commune) a été considérablement réduite. La ponctualité des passages fait défaut, de fréquents et importants retards étant constatés.

La desserte de Grenoble est donc assurée essentiellement par la **ligne 15 (Proximo)** mais les premiers bus partent un peu avant 6 heures et les derniers à 21 heures de Grenoble et de Domène. La fréquence est réduite les samedis et dimanches ainsi que pendant les vacances scolaires.

A notre connaissance, le passage de la ligne 15 Proximo en ligne Chrono n'est malheureusement pas envisagé. Dans le même esprit, le détour du 15 jusqu'au pré-de-l'eau n'est à ce jour pas à l'étude.

La liaison entre Domène et le Pré de l'eau en transport en commun est assurée par la **ligne G2**. Cette ligne ne fonctionne ni le samedi ni le dimanche. Ses horaires en matinée et soirée sont limités (départ des lignes entre 6h44 et 19h44). Sa fréquence est insuffisante (environ toutes les 40').

Enfin, en voiture, l'accès aux stations du **TRAM B de Gières** reste lointain et compliqué (5.7 km – 11') tandis que l'accès au Pré de l'eau paraît plus court et direct (4 km – 7'¹) à partir du centre de Domène.

La halte ferroviaire envisagée à Domène en est encore au stade des études de faisabilité.

En conclusion, les habitants de Domène ne bénéficient pas d'une desserte suffisamment rapide et ponctuelle en semaine, dans les heures matinales et tardives et durant les week-ends vers l'agglomération grenobloise.

1 Les distances et temps de parcours sont ceux indiqués par le site Google Map. Le temps de parcours peut considérablement varier en heure de pointe.

Examen des propositions et avis de l'association Domène 2050:

Dans ce contexte, l'arrivée de la ligne C1 au Pré de l'eau de Montbonnot-Saint-Martin a été accueillie avec un grand intérêt. Cependant, en l'état actuel, elle ne répond pas, selon nous, aux besoins et aux attentes des usagers de Domène en l'absence de circulation le week-end, de la limitation des horaires en matinée et soirée, et de l'insuffisance de fréquence.

Le projet présenté dans le cadre de cette concertation répond à cette attente et nous sommes donc favorables à ce projet sur les points suivants :

- L'amplitude horaire de la ligne (de 5h à 1h).
- Les fréquences proposées,
- Les jours de circulation (notamment les samedi et dimanche).

Grâce à ces propositions, nous pensons que la desserte de ligne C1 au Pré de l'Eau devient réellement attractive, y compris pour les doménois et résidents des communes voisines les incitant à utiliser cette desserte pour se rendre à leur travail ou à la gare SNCF et routière de Grenoble. Mais aussi pour leurs soirées et leurs déplacements le week-end vers l'agglomération grenobloise au lieu de prendre leur voiture jusqu'à Grenoble pour suppléer à la carence de la desserte doménoise.

Il restera à améliorer la desserte entre Domène et Le Pré de l'Eau (en transports en commun et cycle) dont nous avons bien compris qu'elle ne fait pas l'objet de cette concertation. Elle reste néanmoins à envisager.

Nous notons positivement l'abandon du projet de trajet de 2019 qui ne nous paraissait pas compatible avec les enjeux faune-flore et zone humide et d'une manière générale, la réduction de l'impact environnemental des infrastructures nouvelles. La réservation d'une circulation dédiée aux bus et cycles à proximité du gymnase du Charlaix et excluant donc toute circulation de véhicule autre paraît parfaitement opportune.

Nous ne nous prononcerons pas sur les aménagements prévus des carrefours qui concernent plus directement les habitants de ces communes mais, sur le principe, sommes évidemment favorables aux initiatives permettant :

- D'éviter la congestion de la ligne C1 du fait du trafic automobile à proximité du Pré de l'eau
- De fluidifier les passages des bus de la ligne sur les intersections ;

Merci de votre attention

Bien cordialement

Le collectif d'administration de « Domène 2050 »



Michel VOLTZ
16 allée du Biot
38240 MEYLAN

SMMAG	REPONSE	DELAI
	<i>vi</i>	<i>05/25</i>
13.04.22 00187		
ORIGINAL	COPIES	
<i>stop</i>	<i>carsonal</i>	

M. le Président du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération
Grenobloise (SMMAG), Sylvain LAVAL

3 rue Malakoff

38000 GRENOBLE

Objet : concertation C1+ aménagement à Meylan et à Montbonnot-Saint-Martin pour améliorer la performance de la ligne de bus Chrono C1

Monsieur le Président,

J'ai assisté à la présentation de l'aménagement en objet le mercredi 23 mars 2022 en mairie de Meylan, qui a été faite par M. le Maire de Meylan, par vous-même et par le personnel du SMMAG chargé du projet.

Je précise que je suis un retraité qui utilise régulièrement la ligne C1 (le terminus de Maupertuis est proche de mon domicile) pour me rendre à Grenoble deux à trois fois par semaine mais que je continue à prendre ma voiture pour mes déplacements sur Meylan autres que l'achat quotidien de mon pain que j'effectue à pied.

1) Suppression de la "fourche " de la ligne Chrono C1

La suppression de cette fourche du C1 offrira un niveau de service bien meilleur pour les usagers d'Innovallée tant à Meylan qu'à Montbonnot ainsi que pour les usagers de l'arrêt Maupertuis : la fréquence des bus devrait ainsi être doublée. De plus, elle supprimera utilement, en heures de pointe de la circulation, un temps d'attente important du chrono C1 à l'approche du carrefour giratoire Didcot, même si le feu rouge actuel placé sur la voie du giratoire en provenance de l'autoroute A41 et de la Rocade Sud donne la priorité au bus chrono C1.

J'ai bien noté que la temporalité de cette suppression de cette fourche devrait conduire à une mise en service au premier semestre 2025 (arbitrages budgétaires et étude hydraulique liée au recalibrage du torrent de Jaillières).

2) Opérations complémentaires de l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne C1 à Meylan

L'étude mentionne la création de voies réservées bus sur certaines avenues comme l'avenue de Verdun. Deux plans précis sur deux carrefours visualisent bien l'aménagement projeté.

2-1 avenue de Verdun

Sur les deux voies actuelles de l'avenue de Verdun depuis le carrefour Verdun-Vercors et en direction de Grenoble, une seule voie reste pour la circulation générale, la deuxième voie devenant une voie réservée bus. Le projet n'indique pas de réaménagement du carrefour avenue de Verdun avec la rue des Aiguinards ainsi que le carrefour avenue de Verdun avec l'avenue de la Plaine Fleurie. Or, c'est sur ces deux derniers carrefours que risque d'apparaître en heures de pointe une congestion de la circulation.

Vous n'êtes pas sans ignorer qu'une expérimentation similaire avait eu lieu il y a quelques années et avait débouché sur de tels embouteillages que l'expérimentation avait été abandonnée. La circulation automobile a peut-être diminué après ces temps de Covid 19 ; il me semble que de nouveaux comptages de circulation avec la connaissance des mouvements tournants à ces carrefours seraient grandement utiles pour bien apprécier les nouvelles conditions de circulation.

Sur l'avenue de Verdun (qui est l'ancienne RN90), des marges de recul imposées aux constructions ont été importantes, ce qui faciliterait le réaménagement dans la mesure où nous ne sommes pas dans un tissu urbain contraint.

2-2 carrefour avenues de Verdun - Vercors

En questionnant le personnel du SMMAG qui animait l'atelier participatif, j'ai appris que le débouché de l'avenue du Vercors, qui comporte actuellement deux voies certes étroites, était transformé en une seule voie réservée bus. Les automobilistes de l'avenue du Vercors seront alors contraints d'emprunter une petite voie communale, le chemin des Sources, dont le débouché sur l'avenue de Verdun devra alors être réétudié. Il me paraîtrait plus judicieux de prolonger l'amarce 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.

L'opération immobilière PLM en cours ne devrait pas poser de problèmes d'emprise.

2-3 carrefour avenues de Taillefer-Granier

L'aménagement sécurise bien les cheminements piétonniers qui sont actuellement malaisés et améliore la circulation de l'avenue du Taillefer en y créant deux voies spécialisées tourne-à-gauche, une pour chaque sens de circulation. 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.

3) Opérations complémentaires à l'étude pour améliorer l'attractivité de la ligne C1 à Montbonnot

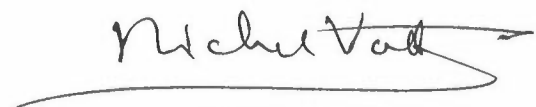
Après discussion avec le personnel du SMMAG, j'ai bien noté que des acquisitions de terrain seraient nécessaires (les marges de recul aux abords de la voirie n'ont pas été aussi importantes qu'à Meylan) et que, de ce fait, le délai de procédure pour acquérir ces terrains par expropriation pourrait être assez long.

En conclusion, le dossier présenté différencie bien l'aménagement principal qui est la suppression de la "fourche" de la ligne C1 des deux opérations complémentaires sur Meylan et sur Montbonnot.

L'aménagement complémentaire sur Meylan me semble devoir être utilement complété par un examen ayant trait à l'incidence vis-à-vis de la circulation générale quand on a affaire à des axes routiers structurants.

En vous informant que copie de la présente est également envoyée à M. le Maire de Meylan Philippe CARDIN et à M. le Maire de Montbonnot Dominique BONNET, veuillez agréer, M. le Président du SMMAG Sylvain LAVAL, l'expression de ma respectueuse considération.

Meylan, le 4 avril 2022



Michel VOLTZ

Meylan Démocratie Information Action



Meylan, le 7 avril 2022

METRO	REPONSE	DÉLAI
	no	01/05
11.04.22 02404		
ORIGINAL	COPIES	
stop	C.B. J.G.S. S.LAVAL	

r

Monsieur Sylvain LAVAL

Vice-Président

Grenoble-Alpes-Métropole

Objet : Concertation ligne C1

Monsieur le Vice-Président,

Vous trouverez ci-jointe la contribution à la concertation sur l'aménagement à Meylan de la ligne Chrono C1. MeyDIA est une association meylanaise, association citoyenne de gauche et écologiste, qui a soutenu la liste AIMEylan de Philippe Cardin lors des élections municipales de 2014 et 2020.

Cette contribution traduit l'inquiétude de notre association et des habitants de Meylan quant au calendrier proposé. Au-delà des points abordés qui font l'objet de la concertation, notre préoccupation majeure est que ces aménagements puissent se réaliser rapidement. Cela ne semble pas être le cas, la mise en service de la nouvelle voie étant prévue en 2025, soit dans trois ans. Nous pensons que le SMMAG tarde trop et que les investissements ne sont pas à la hauteur des enjeux climatiques. Les transports en commun sont un des leviers pour réduire la pollution atmosphérique en ville. Pour convaincre le plus grand nombre de renoncer à la voiture individuelle et de choisir les transports en commun, il faut une offre de qualité et performante. Et ce, plus encore, lorsque les prix de l'énergie flambent pénalisant les plus modestes de nos concitoyens. Les habitants de Meylan ont besoin d'une ligne Chrono C1+, rapidement, plus rapidement.

Avec nos salutations respectueuses

Philippe Schaar

Président



MeyDIA association meylanaise, association citoyenne de gauche et écologiste a pour objet défini dans ses statuts, non seulement la promotion de la participation citoyenne dans les décisions de la commune, mais aussi la défense des intérêts des Meylansais en proposant des choix politiques clairs garants de l'intérêt général dans nombre de domaines tels que l'urbanisme, les finances publiques, le cadre de vie, l'environnement, etc

C'est donc à ce titre que l'association MeyDIA souhaite contribuer au débat public dans le cadre de la concertation menée autour de l'aménagement de la ligne C1.

1° Nous soutenons la création d'une nouvelle voie permettant de supprimer la fourche actuelle au niveau du rond-point de Bavière. La situation actuelle où un bus sur 2 en semaine dessert le terminus Maupertuis, portant la fréquence du bus C1 à 20 minutes est très pénalisante pour les habitants du quartier Charlaix-Maupertuis. Elle a d'ailleurs amené nombre d'habitants du quartier à renoncer à prendre le bus et à préférer l'utilisation de la voiture individuelle.

Les points qui nous paraissent devoir appeler à vigilance sont :

- 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 devra être réfléchi en termes de cheminement piéton (traversée de la piste cyclable Chrono, trottoir).
- Le déplacement des arceaux vélos actuels et la création d'un stationnement vélo abrité au plus près du nouvel arrêt.
- Le questionnement du stationnement pour les voitures doit être réfléchi. L'arrêt Maupertuis, situé en zone peu dense, résidentielle, se situe pour les habitants les plus éloignés de cet arrêt à 15 voire 20 minutes à pied de leur domicile. Certains habitants du quartier pour rejoindre le C1, prennent donc leur voiture qu'ils garent à proximité de l'arrêt, devant l'école de Maupertuis, devant les entreprises, partout où ils peuvent et même parfois le long du chemin du Monarié dans l'herbe. C'est aussi le cas d'habitants du Haut-Meylan qui descendent jusqu'à Maupertuis où ils garent leur voiture avant d'emprunter le C1. De fait cette zone s'est transformée en mini parking relais anarchique. Le réaménagement de la ligne C1 devrait être l'opportunité de réfléchir à l'amélioration de la desserte des quartiers du Haut-Meylan et du haut-Charlaix (via l'actuelle ligne T 80).
- La création de la nouvelle voie devra prendre en compte et sécuriser les cheminements piéton et cyclable pour rejoindre le gymnase, en tenant compte du déplacement envisagé de l'entrée/sortie du gymnase.
- Le réaménagement de l'accès voiture au gymnase du Charlaix.

2° Nous sommes favorables à la création d'une voie bus sur l'avenue de Verdun, aménagement qui a déjà été testé il y a quelques années et qui devra être accompagné des sécurisations des traversées piétonnes et d'un meilleur accès aux arrêts sur l'avenue de Verdun. En revanche, la mise en place d'un site propre pour le C1 sur les avenues du Vercors et du Granier nous paraît avoir un impact environnemental trop important du fait de l'élargissement de la voirie actuelle que cela nécessiterait.

3° Le réaménagement des carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier/Vercors est indispensable pour fluidifier le trafic et faciliter le passage des bus, en particulier le carrefour Taillefer/Granier/Vercors qui voit une congestion automobile importante aux heures de pointe. Le réaménagement des avenues Vercors et Granier sera l'occasion de réaliser les cheminements piétons qui sont manquants sur certaines portions et d'améliorer la signalétique pour permettre aux usagers de mieux s'orienter. Les plans présentés lors des réunions de concertation concernant le réaménagement de ces carrefours sont de notre point de vue peu lisibles et semblent indiquer, sans que cela soit été évoqué dans le dossier de concertation, de fortes modifications du plan de circulation sur les avenues du Granier et du Vercors avec des voies bus réservées et un trafic automobile à sens unique. Est-ce le cas ?

4° Nous ne sommes pas favorables à la fusion des arrêts Meylan mairie et piscine des Buclos (présence d'un EHPAD (MCPA) à côté de la mairie, scolaires à la piscine...) qui devrait permettre d'améliorer le temps de parcours. Nous proposons que la montée dans le bus puisse s'effectuer par toutes les portes et non pas par la seule porte de l'avant. Cette mesure pragmatique nous paraît plus intéressante pour gagner du temps sur le temps de parcours. La montée par la seule porte avant a d'autant moins de sens que certains types de tickets actuellement ne peuvent être validés à l'avant mais au milieu du bus. Le compostage des tickets aux arrêts avant la montée peut aussi être envisagé pour gagner du temps.

5° Les aménagements de la ligne C1 doivent s'accompagner sur les avenues Vercors/Granier d'une réfection de la voirie qui est en mauvais état, voire en très mauvais état (comme par exemple l'avenue des quatre chemins entre l'arrêt Maupertuis et le rond-point de Bavière), rendant le trajet inconfortable. Le remplacement des bus actuels par des véhicules à faible émission et d'un plus grand confort pour les voyageurs doit être un objectif pour les années à venir.

Philippe Schaar

Président



Meylan, 3 avril 2022

Concertation préalable C1+ Avis de la Commission Extra-Municipale de Meylan

Approuvé à l'unanimité

Une concertation préalable sur 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 s'est déroulée du 9 mars au 13 avril 2022. Cette concertation préalable avait pour objectif d'informer et de recueillir les avis de toutes les personnes (usagers, habitants, associations...) concernées par, avant toute prise de décision par les autorités publiques.

L'avis développé ci-après a été rédigé sur la base d'une proposition réalisée par le Groupe de travail Mobilités de la CEM lors de sa séance de travail du 1^{er} avril 2022

Les modalités d'approbation de cet avis ont été approuvées à l'unanimité lors de la séance plénière de la CEM du 31 mars 2022. Les membres de la plénière étaient invités à donner leur avis par messagerie entre le 4 au 8 avril. Au 8 avril, aucun membre n'a voté contre cet avis ou ne s'est abstenu.

Cet avis est donc approuvé à l'unanimité. Il est transmis au Président du SMMAG le 11 avril 2022, conformément aux modalités proposées dans le dossier de concertation. Il est transmis pour information au Conseil Municipal et aux services concernés.

Préambule : cet avis porte sur les éléments de proposition sur le périmètre de la commune de Meylan.

Usage, fréquence et amplitude de passage :

L'extension d'une fréquence de passage du C1 toutes les 10 minutes le samedi entre 7h et 19h, à l'identique des jours ouvrés, est une excellente nouvelle et était attendue par les habitants.

Il reste néanmoins un certain nombre d'améliorations potentielles sur lesquelles la CEM demande à avoir un retour :

- Réétudier la fréquence de passage pendant les vacances scolaires (jours de semaine et dimanche) jugée insuffisante au regard des besoins,
- Permettre la montée par toutes les portes du bus afin de fluidifier cette montée notamment aux périodes de pointe, pour plus de confort des usagers et une réduction du temps aux arrêts,
- 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,
- Synchroniser les horaires de la ligne C1 et des premiers trains du matin de la gare de Grenoble, comme cela est fait en soirée,
- Préciser quelle est la fréquence sur la plage horaire 19h-21h, qui n'est pas indiquée dans le dossier de concertation.

Voie nouvelle de liaison entre Meylan et Montbonnot

La proposition de modification de tracé de la liaison Meylan/Montbonnot a le double avantage de supprimer la fourche actuelle du tracé et de préserver la zone humide du Monarié. Ce nouveau tracé permettra d'améliorer significativement le niveau de service du C1 entre Maupertuis et le Pré de l'Eau à Montbonnot.

Néanmoins, l'aménagement du nouveau tronçon qui longe le gymnase du Charlaix pose des enjeux qui dépassent largement la réalisation d'une simple voie de bus. Il s'agit véritablement d'un projet complexe d'aménagement d'un espace public qui devra répondre à des exigences potentiellement contradictoires :

- Une cohabitation en toute sécurité des piétons et cyclistes avec les bus et les voitures,
- L'accès en toute sécurité du gymnase pour tous ses usagers, et notamment le public scolaire,
- Une qualité paysagère en cohérence avec l'ambiance Ville-Parc définie dans le PLUi, nécessitant notamment de préserver le(s) arbre(s) remarquable(s) et de revégétaliser l'espace devant le gymnase,
- La prise en compte de l'impact de l'accès routier du futur projet de construction de 49 logements dit « de la ferme du Monarié ».

Par ailleurs,

- Le déplacement de l'arrêt « Maupertuis » nécessite une vigilance particulière quant à la sécurisation de la traversée de l'avenue des 4 chemins, très passante.
- La CEM demande d'intégrer un chemin piéton et cycles reliant l'avenue des 4 chemins et la piste cyclable le long de l'avenue de l'Europe, dans l'esprit de l'aménagement du quartier du Charlaix parcouru d'accès libres piétons entre les lotissements.
- Enfin, la CEM demande plus d'informations sur le recalibrage de la chaussée en lien avec le réaménagement du torrent de Jaillères (risque d'une chaussée en-dessous du niveau du torrent).

Pour toutes ces raisons, **la CEM demande d'intégrer les habitants, et notamment des représentants de l'Association des Habitants de Charlaix-Maupertuis (AHCM), tôt dans le travail de conception de cet espace.**

Opérations complémentaires pour améliorer l'attractivité de la ligne C1

En préambule, la CEM note avec satisfaction qu'il n'est plus question d'élargir l'emprise de l'avenue du Vercors et de l'avenue du Granier, comme il en était question lors de la concertation de l'automne 2019. Cette décision permet enfin de garantir la préservation de la couverture arborée le long de cet axe urbain et la qualité paysagère des quartiers traversés.

- La CEM regrette que le diagnostic du niveau de service actuel de la ligne C1 soit si peu et si mal documenté dans le dossier de concertation. Il se réduit en effet à une indication sur le temps de parcours Plaine Fleurie/Maupertuis qui « varie globalement de 7 mn en heures creuses à 12 mn en période de pointe ».
- S'agit-il de moyennes ou de fourchettes basses ou hautes ? Quelles sont les variations autour de ces mesures ? A quelle période ces mesures ont-elles été faites ? (Les dernières données sur le C1 dont la CEM a eu connaissance dataient de 2015).
- D'autre part, le temps de parcours n'est pas le seul critère qui définit le niveau de service du point de vue de l'utilisateur : le temps d'attente est un critère important aussi. Il semble donc naturel de penser que la fréquence de passage accrue aux heures de pointe compense au moins en partie

la dégradation du temps de parcours ; la question est de combien ?

Tous ces éléments sont importants à double titre.

- D'abord parce que la perception des membres de la CEM est que le niveau de service actuel du C1 est tout à fait satisfaisant pour les habitants, au moins sur le parcours meylanais. Plusieurs sont usagers réguliers du C1, et un de nos membres, pour l'avoir suivi en voiture aux heures de pointe, n'a pas constaté que le bus était limité en dessous de la vitesse limite (30 km/h sur Granier/Vercors et 50 km/h sur Verdun), en dehors de l'accès au carrefour Taillefer/Granier.
- Ensuite parce que les propositions d'aménagement complémentaires proposées ne peuvent sérieusement être évaluées qu'au regard des bénéfices apportés en matière d'attractivité pour les usagers, et donc du niveau de service perçu et globalement pour l'ensemble des habitants.

C'est pourquoi la CEM demande qu'un diagnostic complet du niveau de service du C1 soit réalisé afin de guider les futures décisions d'aménagement et d'investissements. Ce diagnostic devra inclure des données statistiques complètes (temps de parcours, temps d'attente, profil sur la journée, sur la semaine, etc.) et une enquête de satisfaction (quantitative et qualitative) auprès des usagers, habitants et aussi travailleurs d'Inovalée.

Fusion des arrêts Piscine des Buclos/Mairie et déplacement de l'arrêt Granier

La proposition de fusion des arrêts Piscine des Buclos/Mairie semble cohérente du point de vue des standards d'exploitation d'une ligne de type BHNS. Néanmoins la CEM a un avis partagé sur cette opération, compte tenu notamment du rapport avantages/inconvénients pour les usagers. En effet, il faut tenir compte à la fois de la future densification du quartier (terrain de la Faculté de Pharmacie), et du vieillissement de la population des logements actuels. Il faudra notamment prévoir pour les personnes âgées des cheminements facilitant leur déplacement.

Pour donner un avis précis sur le sujet, la CEM demande des plans détaillés de la localisation des futurs arrêts proposés, ainsi que de leur aménagement.

- Décision à prendre aussi au regard des coûts (financements publics) correspondant aux déplacements des arrêts.
- Autre question : est-ce que l'étude prend en compte la possibilité de bus de 24m ?

Par ailleurs, la CEM souhaite que l'on expérimente des modèles d'arrêts de bus végétalisés. A certaines époques de l'année, à certaines heures de la journée, certains arrêts sont en plein soleil sans ombre pour se protéger, rendant l'attente très inconfortable.

Création de voies de bus dédiées sur l'avenue de Verdun

Cette proposition est cohérente avec l'objectif à terme de « pacifier » l'avenue de Verdun, et d'en réduire l'effet de séparation entre les parties de Meylan situées au nord et au sud de l'avenue.

Comme indiqué dans le dossier de concertation, **la CEM recommande de penser et planifier cet aménagement en coordination avec le projet d'Entrée de Ville.**

La CEM alerte aussi sur l'importance d'anticiper les impacts potentiels d'un report du trafic routier sur le boulevard des Alpes aux heures de pointe.

La CEM demande que soit présenté un bilan de l'expérimentation antérieure de couloirs de bus.

Modification des carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier

Si sur le principe il est tout à fait souhaitable d'aménager ces carrefours pour rendre les bus prioritaires sur les voitures, et améliorer l'accès piétons et la végétalisation, les propositions du dossier de concertation apportent plus de confusion qu'autre chose !

En effet, les aménagements proposés ne sont réalisables qu'avec un changement majeur du plan de circulation au cœur de Meylan : sens uniques sur l'avenue du Vercors à sa jonction avec l'avenue de Verdun, et sur l'avenue du Granier, à l'ouest de l'avenue du Taillefer. **Or ce changement de plan de circulation n'est pas documenté dans le dossier de concertation.**

Par conséquent, il ne nous est pas possible d'émettre un avis circonstancié sur ces propositions d'aménagement.

De plus, nous regrettons le manque de précision et de clarté du dossier sur ce sujet, car il ne peut qu'apporter des biais dans les retours des habitants.

Néanmoins, même sans avoir tous les éléments d'information, la CEM attire l'attention qu'un changement de plan de circulation aura potentiellement des impacts importants pour l'ensemble des habitants de Meylan, et pas seulement ceux des quartiers concernés, notamment pour l'accès aux commerces (Grand Pré, Buclos, Malacher), et aux services et équipements publics (Mairie, Poste, Ecole Grand Pré, Maison de la Musique, futurs services hébergés dans l'ancienne école des Buclos, Maison de l'association Horizons). A cela s'ajoutent toutes les difficultés liées au transfert de circulation sur les voies adjacentes (Sources, Taillat...).

A ce stade, la question de l'évaluation des bénéfices en termes de niveau de service et d'attractivité prend toute son importance pour mettre en perspective gains et inconvénients de ces propositions.

Pour avancer sur ce sujet, la CEM demande à pouvoir travailler sur plusieurs scénarios de circulation, dont le plan de circulation actuel.

Conclusion

La CEM, dans son avis de septembre 2019, mettait l'accent sur l'importance de travailler globalement sur l'ensemble des solutions de transports en commun de la polarité Nord-Est, avec l'objectif de pouvoir réguler, voire réduire le trafic routier de transit entre la vallée du Grésivaudan et Grenoble. Cela reste aujourd'hui tout aussi nécessaire et critique, pour notamment améliorer la performance de la ligne C1.

C'est pourquoi la CEM souhaiterait pouvoir être informée du plan stratégique du SMMAG concernant le développement de l'ensemble des solutions de transport en commun de la polarité Nord-Est, ainsi que les améliorations de la ligne C1 sur le territoire de Grenoble, dont l'extension vers la Presqu'île et la correspondance avec le tram B.

Enfin, la CEM demande au SMMAG comment va être organisée la concertation tout au long de l'élaboration de ce projet.

Glossaire

CEM : Commission Extra-Municipale

GT : Groupe de Travail sur les Mobilités

SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise