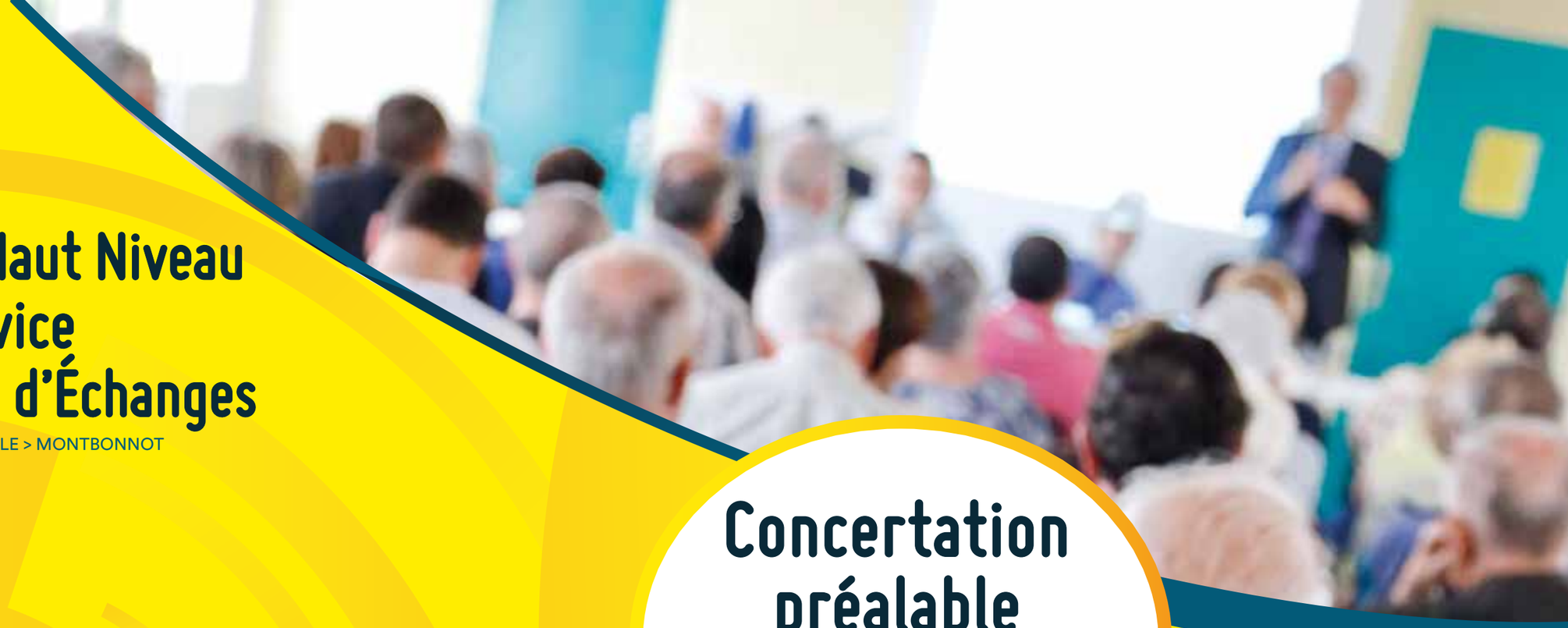
C1+ Bus à Haut Niveau de Service et Pôle d'Échanges

CHRONO GRENOBLE > MONTBONNOT



Concertation préalable

16/09/19 > 31/10/19

VOTRE AVIS COMPTE

SYNTHÈSE ET GRANDES QUESTIONS

SMTC · Le GRÉSIVAUDAN communauté de communes · GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE · MONTBONNOT SAINT MARTIN · meylan · Ville de LA TRONCHE · VILLE DE GRENOBLE · isère LE DÉPARTEMENT www.isere.fr · La Région Auvergne-Rhône-Alpes · Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Opération soutenue par l'État

Photomontage
du Pôle d'échanges
Charmeyran
©AURG

5 MINUTES POUR COMPRENDRE LE PROJET

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ENTRE GRENOBLE ET MONTBONNOT

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise et la Communauté de Communes Le Grésivaudan travaillent sur la mise en service d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot et sur la création d'un Pôle d'échanges à La Tronche.

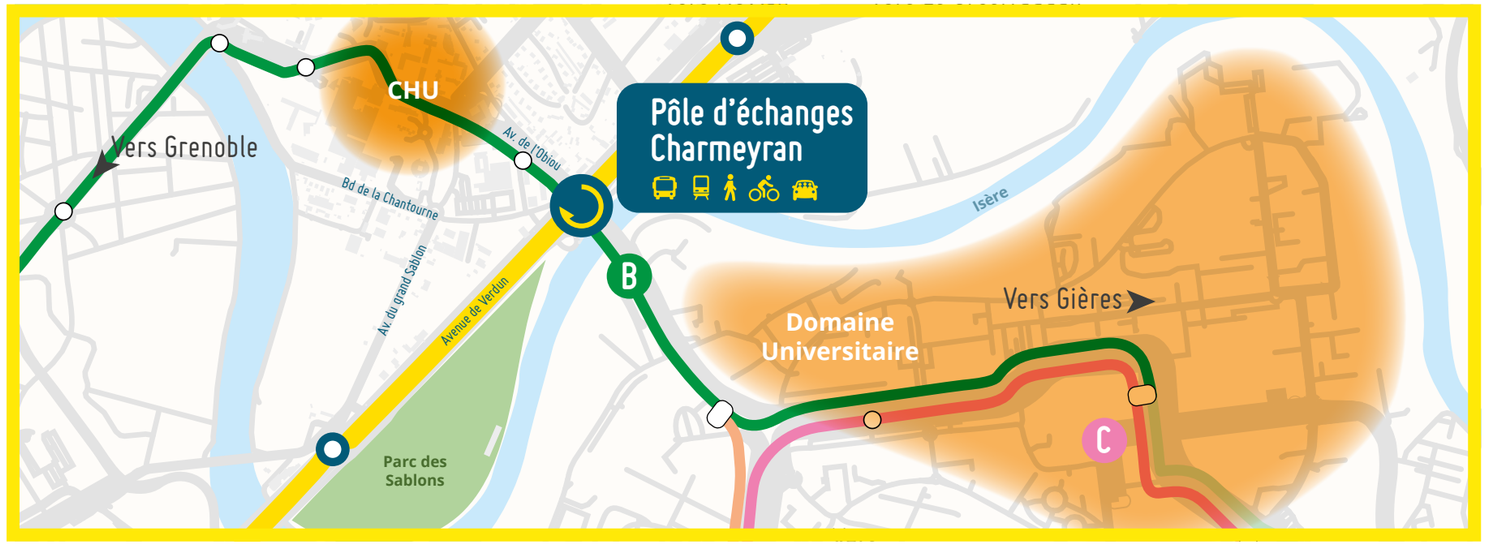
Les objectifs : se déplacer plus vite, plus confortablement, avec des horaires plus réguliers, une fréquence plus importante et combiner facilement tous les modes de déplacements. En bref, offrir une alternative performante à l'usage individuel de la voiture !

UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE POUR RELIER GRENOBLE À MONTBONNOT

Aujourd'hui la ligne C1 est très fréquentée et subit de nombreux retards liés à la congestion automobile. Pour **améliorer les temps de parcours** et **accueillir de nouveaux voyageurs**, des **voies réservées** seront aménagées et la **fréquence renforcée**. Les véhicules seront **plus confortables** et équipés d'une **motorisation faible émission** (électricité ou biogaz) pour **améliorer la qualité de l'air**. Les **espaces publics** aux abords de la ligne seront repensés pour être **plus agréables** et faciliter l'accès au BHNS à pied, en vélo ou via d'autres lignes de transports collectifs. Le rabattement en voiture sera facilité, en lien notamment avec l'aménagement du Pôle d'échanges de Pré de l'Eau à Montbonnot.

UN PÔLE D'ÉCHANGES À LA TRONCHE

Le Pôle d'échanges, dénommé **Charmeyran**, sera situé entre l'avenue de l'Obiou et l'avenue de Verdun. **Correspondances facilitées** entre le tramway, le BHNS et les autres bus et cars, cheminements sécurisés pour les **piétons** et les **vélos**, point de dépose-reprise pour le **covoiturage**, accès facilité au **parc-relais** du Grand Sablon permettront de **simplifier les déplacements en connectant toutes les mobilités**.



4 GRANDES QUESTIONS

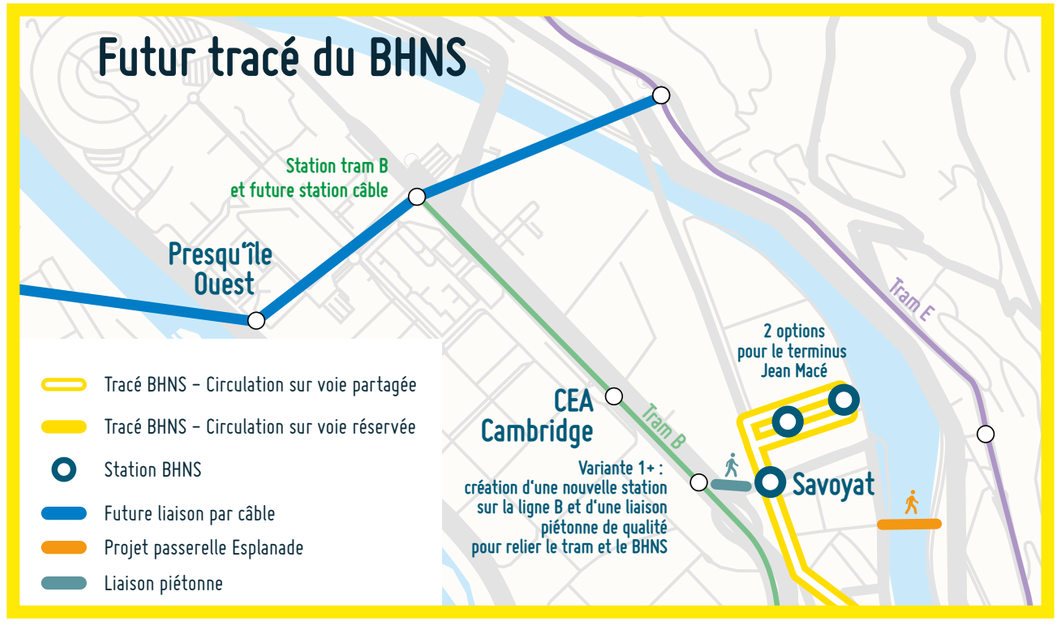
4 GRANDES QUESTIONS

1 QUEL TRACÉ POUR LE BHNS DANS LE SECTEUR PRESQU'ÎLE À GRENOBLE ?

Variante 1 : Terminus à la station Jean Macé

Atouts :
- Même desserte que l'actuelle ligne C1.
- Pas de surcoût d'exploitation.

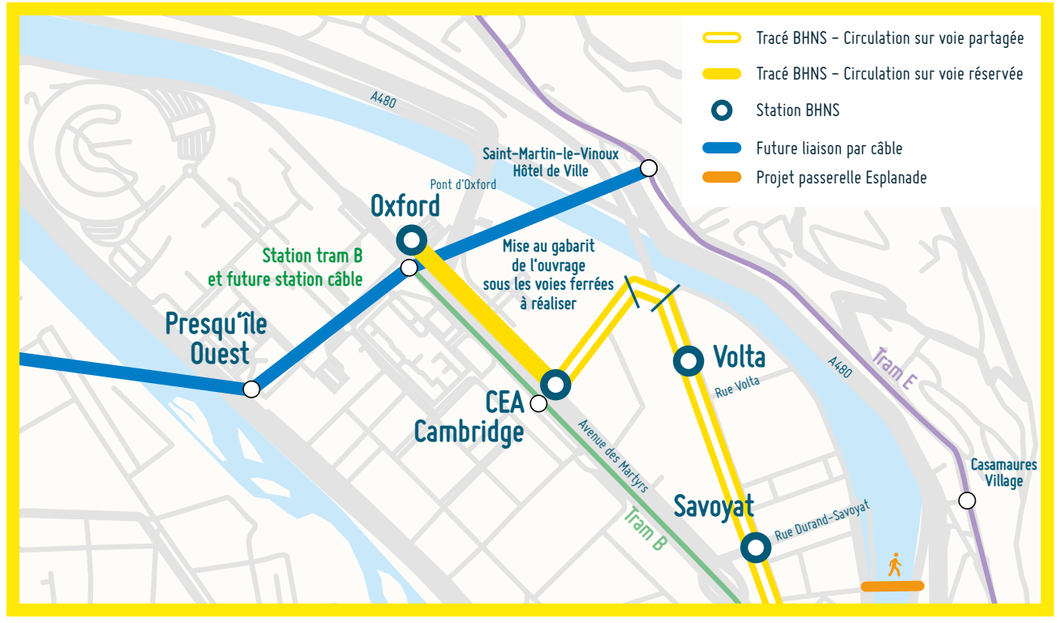
Opportunités :
- Création d'une nouvelle station sur la ligne B du tramway et d'une liaison piétonne de qualité pour faciliter les correspondances entre le BHNS et le tramway et enrichir l'offre de transports collectifs (variante 1+).



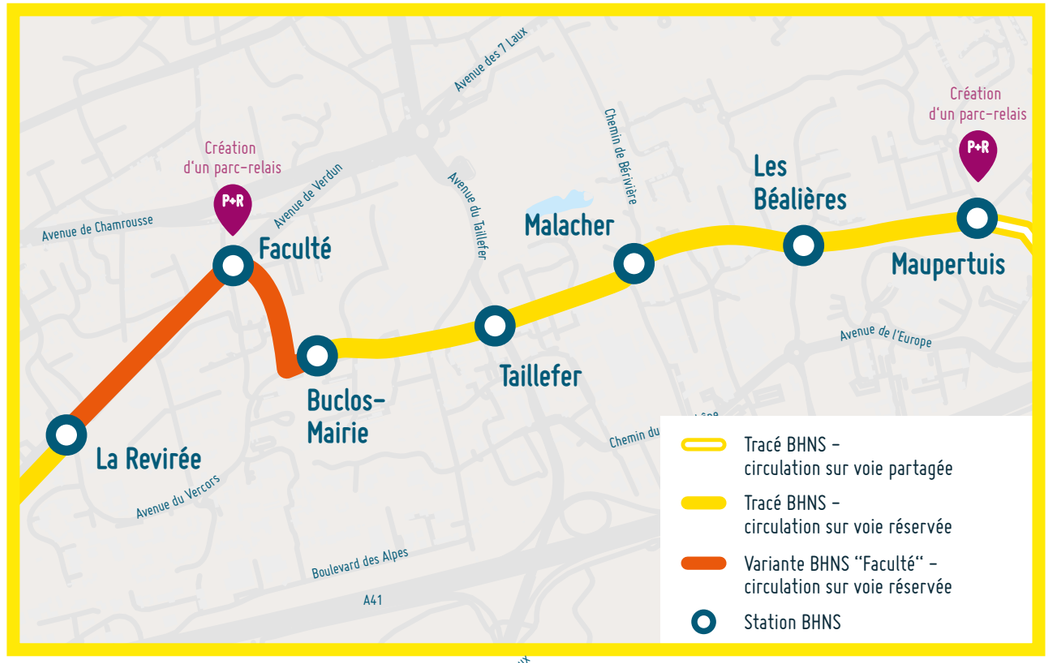
Variante 2 : Terminus à la station Oxford

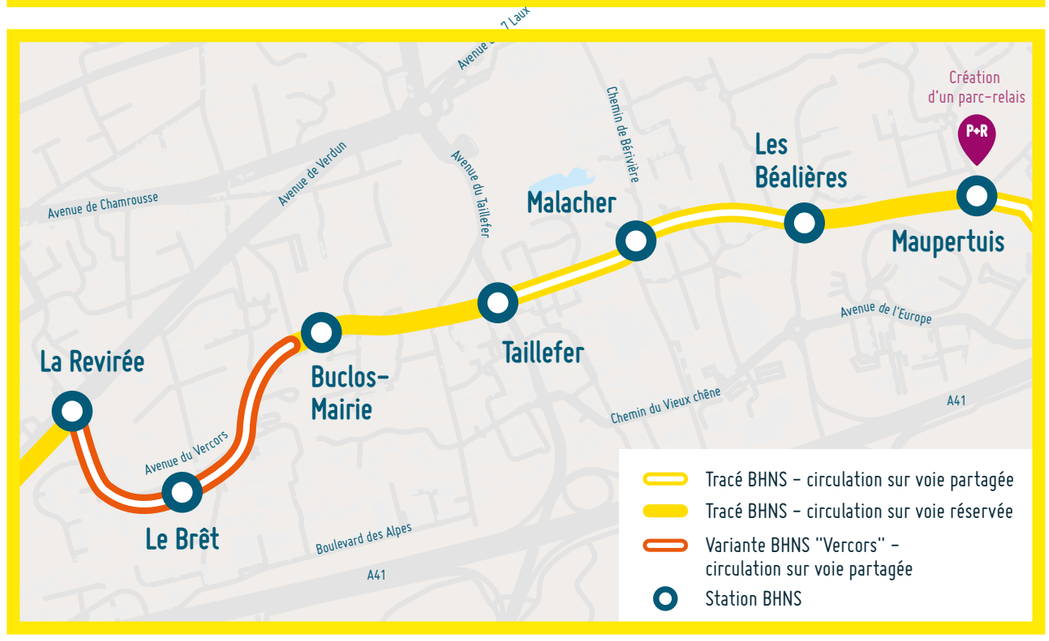
Atouts :
- Desserte de la Presqu'île améliorée.
- Correspondance avec le futur transport par câble.

Point de vigilance :
- Surcoût de mise au gabarit du passage sous les voies ferrées, entre les rues Tarze et Churchill : coût supplémentaire de 3,5 millions d'euros.



2 QUEL TRACÉ POUR LE BHNS DANS LE CŒUR DE VILLE DE MEYLAN ?





Variante 3 : Desserte via l'allée de la Faculté

Dans cette variante qui passe par l'allée de la Faculté, le site propre central de l'avenue de Verdun est prolongé jusqu'à l'avenue des quatre Chemins. Les voies de circulation de part et d'autre du BHNS sont maintenues. Cela implique des acquisitions foncières pour pouvoir aussi positionner les cheminements piétons et les pistes cyclables parallèles au BHNS.
Par rapport à la variante 4, le coût de cette variante augmente de 18 millions d'euros.
Elle offre cependant l'opportunité d'aménager un parc-relais (Faculté) très bien situé, qui permettra aux habitants du Haut Meylan et de Corenc de déposer leur voiture et de poursuivre leur trajet en BHNS.

Atouts :
- Circulation sur une voie réservée continue.
- Faible incidence sur la circulation automobile.
- Possibilité d'aménagement d'un parc-relais et de covoiturage qui attirera de nouveaux usagers.
- Conditions favorables à l'évolutivité tramway.

Points d'attention :
- Restructuration du réseau de transports collectifs secondaire pour la desserte du quartier Buclos.
- Reprise plus conséquente des espaces verts.
- Augmentation du coût de 18 millions d'euros.

Variante 4 : Desserte via l'avenue du Vercors

Dans cette variante, le BHNS emprunte l'avenue du Vercors, comme la ligne C1 actuelle et les sections en site propre et en site partagé entre le BHNS et les ayants droit (riverains, livreurs...) alternent.
Ponctuellement, des sections seront réservées uniquement au BHNS et aux ayants droit.
Cette variante minimise le coût, cependant elle implique, pour que le BHNS conserve un temps de parcours constant, de supprimer le trafic de transit sur l'axe en adaptant le plan de circulation.

Atouts :
- Solution moins coûteuse (- 18 millions d'euros par rapport à la variante 3).
- Préservation des espaces verts plus importante.

Points d'attention :
- Le BHNS ne dispose pas d'une voie réservée continue.
- Changement du plan de circulation automobile.
- Évolutivité tramway peu favorable.

3 QUELLE AMPLITUDE HORAIRE ET QUELLE FRÉQUENCE ENTRE MEYLAN – MAUPERTUIS ET MONTBONNOT – PRÉ DE L'EAU ?

Option 1

De 7h à 19h en semaine, tous les bus vont jusqu'à Montbonnot. Aucune desserte au-delà de Meylan — Maupertuis en dehors de ces horaires et le week-end.

Section	Grenoble – Maupertuis	Maupertuis – Pré de l'Eau
Semaine Heures de pointe matin et soir	Toutes les 5 minutes	
Semaine Journée	Toutes les 7,5 minutes	
Semaine + samedi Tôt le matin	Toutes les 10 minutes	
Tous les jours en soirée	Toutes les 30 minutes	
Samedi En journée	Toutes les 10 minutes	
Dimanche En journée et tôt le matin	Toutes les 20 minutes	

Option 2

Un bus sur deux dessert Montbonnot de 5h à 19h du lundi au samedi. En soirée et le dimanche, tous les bus vont jusqu'à Montbonnot.

Section	Grenoble – Maupertuis	Maupertuis – Pré de l'Eau
Semaine Heures de pointe matin et soir	Toutes les 5 minutes	Toutes les 10 minutes
Semaine Journée	Toutes les 7,5 minutes	Toutes les 15 minutes
Semaine + samedi Tôt le matin	Toutes les 10 minutes	Toutes les 20 minutes
Tous les jours en soirée	Toutes les 30 minutes	
Samedi En journée	Toutes les 10 minutes	Toutes les 20 minutes
Dimanche En journée et tôt le matin	Toutes les 20 minutes	

4 QUELS AMÉNAGEMENTS POUR LE PÔLE D'ÉCHANGES ?

Scénario 1 : Des correspondances facilitées par la création d'un cheminement de haute qualité avenue de l'Obiou et des accès plus simples à la passerelle sur l'Isère

— 2 300 —

passages quotidiens à l'horizon 2030

Aménagements :

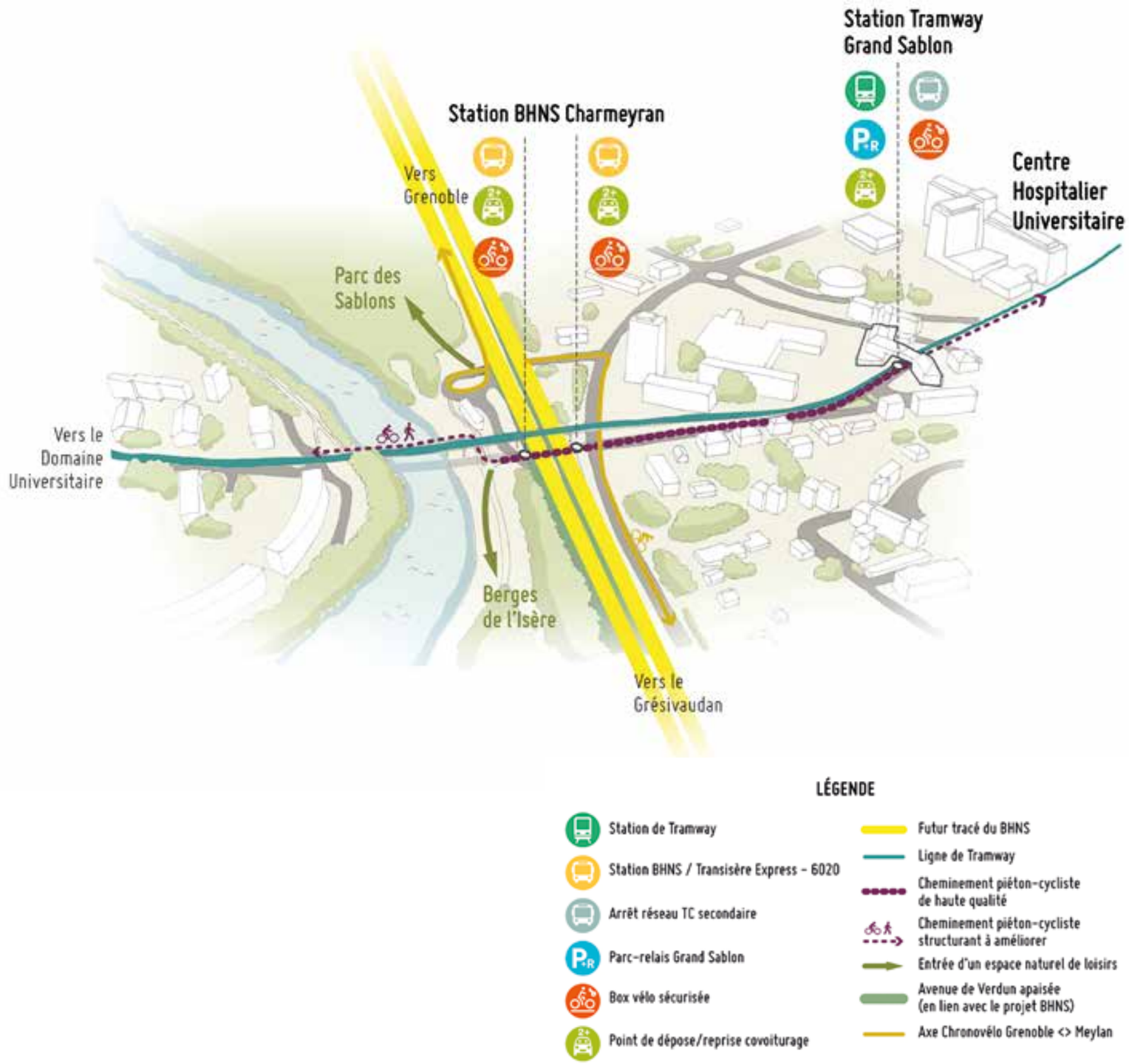
- Création d'une station pour le BHNS Grenoble – Montbonnot.
- Aménagement d'un cheminement piéton de haute qualité entre la station BHNS et la station de tramway Grand Sablon (350 mètres).
- Création d'un point de dépose-reprise dédié au covoiturage, à proximité de la station de BHNS Charmeyran.
- Requalification de l'avenue de l'Obiou.

Atouts :

- Solution peu coûteuse.
- Amélioration des connexions piétonnes et cyclables.
- Amélioration de l'accès au Centre Hospitalier Universitaire pour les usagers des transports collectifs.

Points de vigilance :

- 350 mètres à parcourir entre la station BHNS Charmeyran et la station de tramway Grand Sablon pour les usagers en correspondance.
- Absence de visibilité de la station tramway depuis l'avenue de Verdun.



Scénario 2 : Création d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc situé dans le prolongement de l'avenue de l'Obiou

— 6 600 —

passages quotidiens à l'horizon 2030

Aménagements :

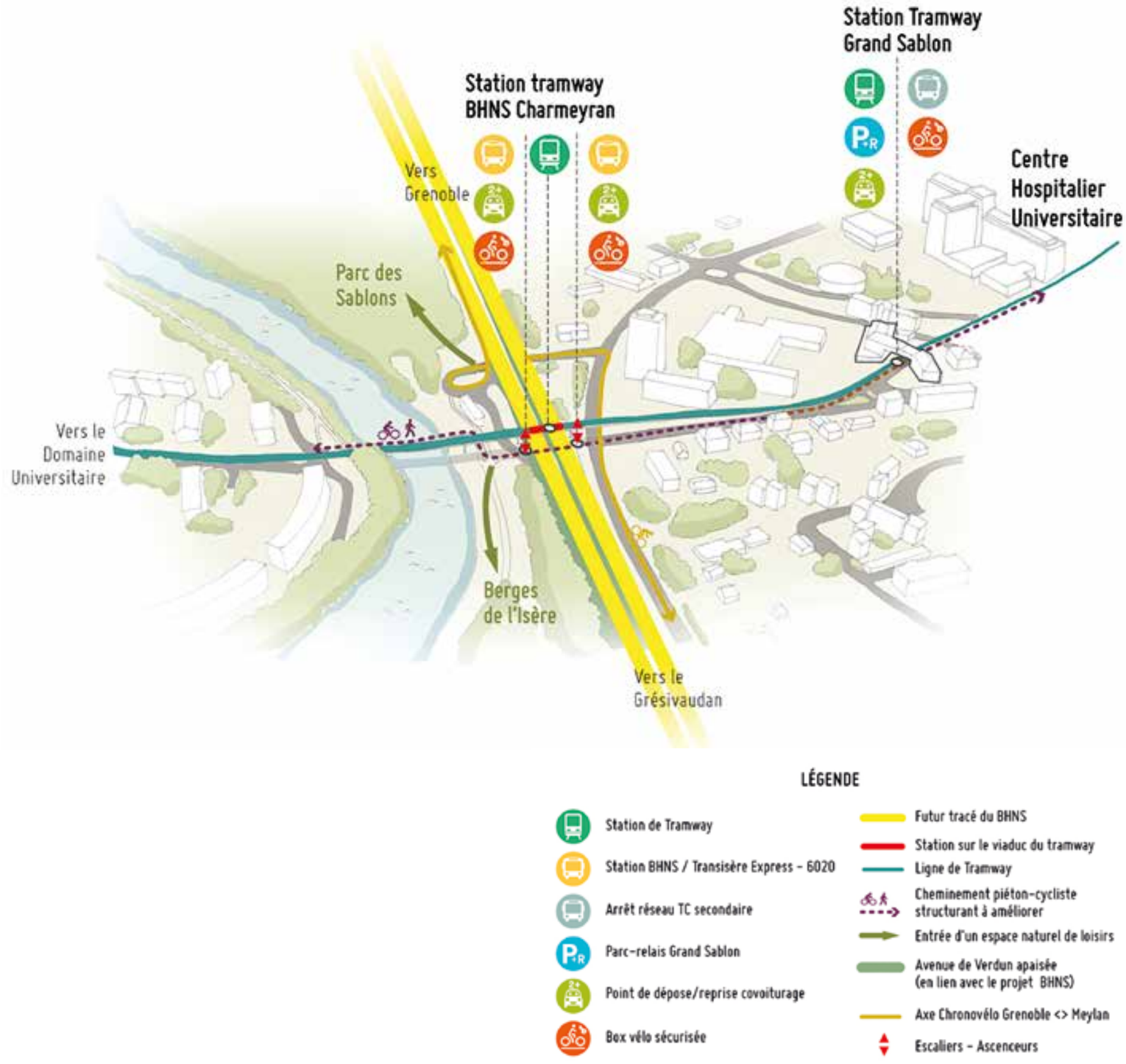
- Création d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc, connectée au BHNS via des ascenseurs et escaliers.
- Création d'un point de dépose-reprise dédié au covoiturage à proximité de la nouvelle station de tramway BHNS Charmeyran.
- Amélioration des cheminements piétons et cycles sur l'avenue de l'Obiou.

Atouts :

- Correspondances plus simples.
- Offre de transports collectifs renforcée.
- Amélioration des accès en transports collectifs au Centre Hospitalier Universitaire et au Campus.
- Transformation de l'avenue de Verdun.

Points de vigilance :

- Coût plus élevé que pour le scénario 1.
- Un arrêt supplémentaire sur la ligne B de tramway qui pénalise les temps de parcours et les coûts d'exploitation de cette ligne.



Direction
St-Martin-d'Hères
Campus

Plus d'informations sur
SMTC-GRENOBLE.ORG
LE-GRESIVAUDAN.FR

TERRA PUBLICA — Illustration 3D : AURG / Philippe Exertier — Crédits photos : Grenoble-Alpes Métropole / Denis Michel / C. Pedrotti