



Transformation de
la ligne C1 en Bus
à Haut Niveau de Service
et création du Pôle d'Echanges Charmeyran

CHRONO GRENOBLE > MONTBONNOT

Février
2020

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

SEPTEMBRE — OCTOBRE 2019



< UNIVERSITE / CHARMÉYRAN / CHU >

3213

CHRONO

CHRONO

C1

1	RETOUR SUR LE PROJET ET LES ÉLÉMENTS SOUMIS À CONCERTATION	4
	A. Contexte et opportunité du projet	5
	I. Un projet structurant	5
	II. Une démarche engagée depuis plusieurs années	6
	B. Des variantes de tracé	6
	C. Deux scénarios pour le Pôle d'échanges Charmeyran	7
	D. Des options de fonctionnement soumises à concertation	7
2	LES MODALITÉS DE CONCERTATION ET DE COMMUNICATION	8
	A. Une concertation réglementaire	9
	B. Les moyen d'information et de communication	10
	C. Les moyens d'expression et de participation du public	14
3	BILAN DE LA CONCERTATION	16
	A. Analyse quantitative	17
	B. Préambule sur la méthode d'analyse qualitative	18
	C. Analyse qualitative	20
	I. Un consensus large sur l'opportunité du projet global	20
	II. Variantes de tracé du BHNS, une expertise d'usage largement maîtrisée et exprimée	22
	III. Aménagement du Pôle d'échanges : une nouvelle station plébiscitée, sous conditions	27
	IV. Les options de fonctionnement du BHNS vers Montbonnot : des propositions à retravailler	29
	V. Les conditions de réussite du projet global : les expressions connexes aux deux opérations	30
4	CONCLUSION	32



**RETOUR SUR LE PROJET
ET LES ÉLÉMENTS
SOUMIS À CONCERTATION**



RETOUR SUR LE PROJET ET LES ÉLÉMENTS SOU MIS À CONCERTATION

A. Contexte et opportunité du projet

I. Un projet structurant

Les projets de Bus à Haut Niveau de Service entre Grenoble et Montbonnot et de création d'un Pôle d'échanges à La Tronche sont inscrits dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise, approuvé le 7 novembre 2019 par le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise, devenu Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SM MAG) au 1er janvier 2020, et sont intégrés dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal métropolitain (PLUI), approuvé par Grenoble-Alpes Métropole le 20 décembre 2019.

Pour l'organisation des mobilités, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le PDU de l'agglomération grenobloise prévoit le développement et l'amélioration du réseau de transports collectifs.

Les investissements ciblent, en priorité, la constitution d'une véritable « colonne vertébrale » du réseau à l'échelle de l'aire grenobloise :

- Fiabilisation et développement du réseau ferroviaire périurbain et interurbain, avec le développement d'une desserte ferroviaire « RER » à la grenobloise ;
- Mise en service d'un tram-train ou d'un tramway pour améliorer la desserte du Grand Sud ;
- Maillage des zones denses de l'agglomération et renforcement des connexions entre les territoires urbains et périurbains avec, au nord-est, la création de la première ligne de BHNS, entre l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan, et au nord-ouest, la création d'une liaison par câble.

Avec le Campus Universitaire, le Centre Hospitalier Universitaire, et la zone d'activités Inovallée, le nord-est de l'agglomération est une centralité stratégique qui participe au rayonnement et à l'attractivité du territoire. Dans une logique d'économie des ressources, des espaces et d'une réduction des besoins de déplacements, le PLUI privilégie le développement urbain dans des espaces bien desservis par les transports en commun et les infrastructures cyclables. La création du BHNS et du pôle d'échanges Charmeyran participe à cette stratégie d'aménagement urbain.

II. Une démarche engagée depuis plusieurs années

Les évolutions depuis 2012

- 2012 : Expérimentation de la ligne Chronobus « C0 » entre Grenoble et Meylan.
- Septembre 2014 : Mise en service du nouveau réseau bus de l'agglomération – structuré en trois catégories Chrono, Proximo, Flexo – et transformation de la ligne C0 en ligne C1.
- 2017-2019 : Reconfiguration des boulevards Rey-Agutte-Sembat-Lyautey dans le centre-ville grenoblois et nouveaux aménagements pour fiabiliser les temps de parcours des bus et cars.
- 2019-2020 : Aménagement d'un axe Chronovélo entre Grenoble et Meylan.

Les évolutions à venir

- Fin 2020-début 2021 : Mise en service du pôle d'échanges Montbonnot – Pré de l'Eau et de l'extension de la C1 jusqu'à Inovalée et Montbonnot.

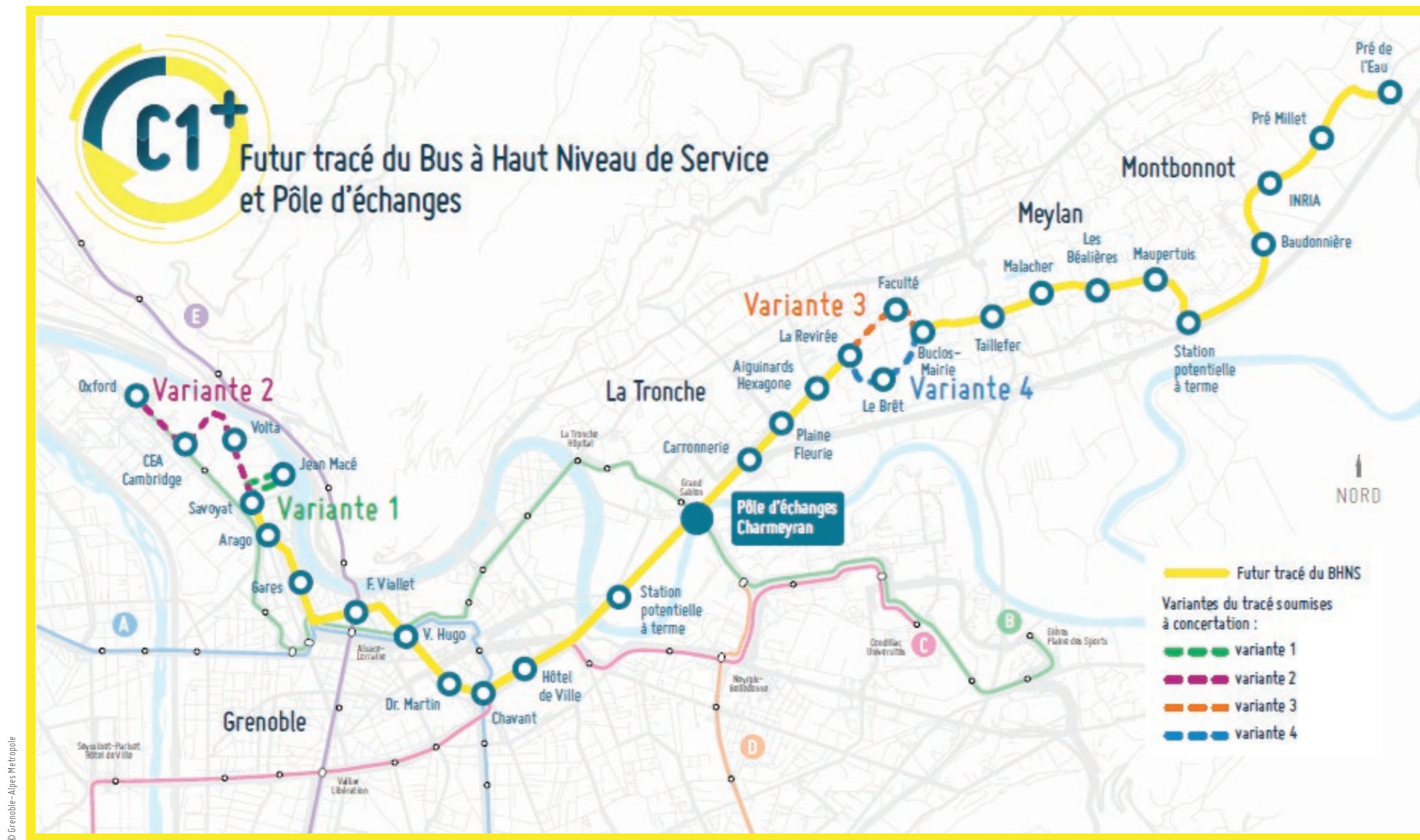
Un projet, deux opérations

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour relier Grenoble et Montbonnot permettra :

- D'offrir un niveau de service supérieur à la ligne Chrono 1 actuelle et de fiabiliser les temps de parcours : voies réservées, véhicules plus confortables et fréquence plus élevée ;
- De combiner plus simplement tous les modes de déplacement : cheminements piétons sécurisés, pistes cyclables à proximité, correspondances avec les lignes Proximo et Flexo, stationnements en parc-relais, arrêts de dépose/reprise de covoiturage ;
- D'améliorer la qualité des espaces publics le long du tracé.

Le pôle d'échanges « Charmeyran » à La Tronche permettra :

- De concentrer l'offre et les services de mobilité pour des correspondances plus faciles entre les différents modes de déplacements : tramway, bus, car, marche, vélo, covoiturage ;
- D'améliorer l'accès au Centre Hospitalier Universitaire et au Campus, pôles majeurs à l'échelle de la grande région grenobloise.



Le projet et ses variantes
(extrait du dossier de concertation)

B. Les éléments soumis à concertation

I. Des variantes de tracés pour le BHNS

L'étude préalable a permis d'aboutir à un tracé privilégié avec 4 variantes locales :

- Variante 1 à Grenoble : Tracé actuel de la ligne C1 avec terminus dans le quartier Jean Macé.
- Variante 2 à Grenoble : Connexion jusqu'à la place de la Résistance sur la Presqu'île en passant sous la voie de chemin de fer (nécessitant une adaptation de l'ouvrage au gabarit des bus).
- Variante 3 à Meylan : Tracé via la Faculté de Pharmacie.
- Variante 4 à Meylan : Tracé actuel de la ligne C1 par l'avenue du Vercors.

II. Deux scénarios pour le pôle d'échanges Charmeyran

La connexion entre l'arrêt « Sablon » de bus et Grand Sablon du tram B est stratégique. Elle permet la desserte d'importantes zones d'emplois de la métropole : l'Hôpital Nord – CHU et le Campus Universitaire. Le parc-relais permet également aux habitant.e.s en provenance du Grésivaudan et de la Chartreuse de déposer leur voiture et de poursuivre en transport en commun.

Cette connexion est actuellement complexe et potentiellement anxiogène. La traversée de l'avenue de Verdun est une tâche ardue. L'objectif est donc de créer un lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports : tram, bus, vélos, marche à pied, covoiturage...

Ce pôle d'échanges doit assurer trois fonctions :

- Une fonction « mobilité », pour encourager le report modal vers les alternatives à l'usage individuel de la voiture, attirer de nouveaux usagers, optimiser l'intermodalité et les flux de passagers ;
- Une fonction « urbaine », pour améliorer la qualité des espaces publics, intégrer le pôle d'échanges dans son environnement, en lien avec les projets urbains prévus ;
- Une fonction « service », pour rendre les lieux plus fonctionnels et agréables, faciliter la vie des usagers des transports collectifs et plus largement de tous les usagers du site.

Les études ont mis en évidence deux scénarios possibles pour l'aménagement de ce pôle.

Ces scénarios devront répondre à cinq objectifs :

1. Faciliter les correspondances tram-bus,
2. Améliorer les connexions piétonnes et cyclables,
3. Faciliter le covoiturage et la dépose-reprise,
4. Permettre aux usagers arrivant en voiture de pouvoir accéder au réseau de transport en commun,
5. Accompagner la transformation urbaine de l'avenue de Verdun et signaler la proximité du campus et du CHU.

Le scénario 1 propose la création d'un cheminement de haute qualité sur l'avenue de l'Obiou, depuis Grand Sablon jusqu'à la passerelle sur l'Isère, en traversant l'avenue de Verdun. Ce scénario entend faciliter les correspondances entre l'arrêt de bus et la station de tram Grand Sablon en réaménageant l'avenue de l'Obiou. Cette dernière sera plus lisible et plus agréable pour les piétons et mieux connectée au BHNS. Il est également prévu d'améliorer les accès à la passerelle sur l'Isère et de faciliter la connexion avec la piste Chronovélo.

Le scénario 2 prévoit la création d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc. Un accès direct serait

assuré avec la C1+ et les bus circulant sur l'avenue de Verdun grâce à des ascenseurs et des escaliers.

Dans les 2 scénarios, une traversée piétonne à niveau et une aire de dépose-reprise pour le covoiturage sont créées.

III. Les options de fréquence soumises à la concertation

Actuellement la ligne C1 assure une amplitude importante : elle circule de 5h00 à 1h00, week-end et jours fériés compris. Elle dispose également d'une forte fréquence de passage : toutes les 7 à 10 minutes de 7h00 à 19h00. Ces caractéristiques s'appliquent sur l'ensemble de la ligne, de Grenoble Jean-Macé jusqu'à Meylan Maupertuis. Avec la création du BHNS, ces modalités de fonctionnement peuvent évoluer. En créant une voie dédiée au bus, il devient possible d'améliorer les fréquences. Le projet prévoit ainsi un bus C1+ toutes les 5 à 7,5 min de 7h00 à 19h00.

Cette forte fréquence implique un nombre important de bus et représente un coût non négligeable. Pour la desserte de Montbonnot, avec un potentiel de voyageurs estimé jusqu'à cinq fois moins important qu'entre Grenoble et Meylan, deux options ont été soumises à la concertation :

- L'option 1 propose une offre pleine jusqu'à Montbonnot en semaine uniquement. La ligne C1+ circulerait sur l'ensemble de l'itinéraire Grenoble Jean-Macé à Montbonnot Pré de l'Eau uniquement de 7h00 à 19h00 en semaine. Entre 5h et 7h, après 19h et les weekends, la ligne C1+ ne circulerait pas sur la section Montbonnot, son terminus serait à Meylan Maupertuis.
- L'option 2 propose une offre à Montbonnot en demi-fréquence. La ligne C1+ circulerait de 5h à 1h tous les jours de la semaine de Grenoble Jean-Macé à Montbonnot Pré de l'Eau, mais avec une fréquence moins élevée. La ligne C1+ aurait alors deux terminus en alternance entre Meylan Maupertuis et Montbonnot Pré de l'Eau.



2

LES MODALITÉS DE CONCERTATION ET DE COMMUNICATION



LES MODALITÉS DE CONCERTATION ET DE COMMUNICATION

A. Une concertation réglementaire

Conformément aux articles L.103-2 du Code de l'Urbanisme, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'agglomération grenobloise (SMTC) et la communauté de communes Le Grésivaudan, désormais réunis au sein du SMMAG, ont organisé une concertation préalable réglementaire du 16 septembre au 31 octobre 2019 sur le projet de création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot et d'un pôle d'échanges à La Tronche. Le SMTC et la Communauté de Communes Le Grésivaudan, par délibérations votées respectivement les 11 juillet et 24 juin 2019, s'étaient engagés à mettre en place a minima les modalités suivantes, en lien avec Grenoble-Alpes Métropole :

Pour l'information du public :

- Mise à disposition de dossiers de concertation consultables dans les mairies de Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot et au siège du SMTC et du Grésivaudan aux jours et horaires d'ouverture ;
- Information sur le site internet du SMTC et sur la plateforme numérique de participation de la Métropole ;
- Articles dans les bulletins d'informations des collectivités.

Pour l'expression du public :

- Mise à disposition de registres d'expression dans les mairies de Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot et au siège du SMTC et du Grésivaudan, aux jours et horaires d'ouverture ;
- Possibilité d'adresser un courrier au SMTC en précisant en objet : « Concertation préalable création BHNS Grenoble – Montbonnot et PEM Charmeyran » ;
- Possibilité de s'exprimer sur le projet sur la plateforme numérique de participation de la Métropole.

Pour la participation du public :

- Organisation de cinq réunions publiques.

Ces modalités ont été intégralement respectées. L'ensemble des modalités de concertation et de communication, ainsi que les moyens d'expression et de participation du public mis en place est décrit ci-après.

B. Les moyens d'information et de communication

Un dispositif global d'information sur la concertation a été déployé par le SMTC et le Grésivaudan, pour :

- Faire connaître la démarche de projet du BHNS et du pôle d'échanges Charmeyran, son calendrier, ses enjeux, les attendus,
- Donner des éléments de compréhension du projet : son contexte, ses objectifs et ses leviers d'actions
- Faire connaître la démarche de concertation : ses enjeux, son calendrier et ses outils

La plateforme participative

La plateforme participative participation.lametro.fr constitue le pivot de la politique de participation numérique de la Métropole. Elle constitue un espace de participation à part entière avec plusieurs modules collaboratifs.

Une page dédiée à la concertation portant sur le projet de BHNS et de Pôle d'échanges Charmeyran a été créée et mise en ligne le 30 août 2019.

Cette page constitue à la fois un espace de ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux, un fil d'actualité de la démarche mais également un espace centralisant l'ensemble des supports et des livrables de la démarche de concertation.



The screenshot shows a web page titled "Transformation de la ligne C1 en Bus à Haut Niveau de Service" on the Grenoble-Alpes Métropole platform. It features a yellow header with the C1+ logo and project title. Below the header, it indicates the date "30 août 2019" and the category "Urbanisme, Mobilité, Voirie - Espaces publics". It shows "540 contributions" and "384 participants". A progress bar at the bottom indicates three steps: "1 Transformation de la C1 en C1+, création d'un pôle d'échange : de quoi parle-t-on ?" (active), "2 Quel tracé pour la C1+ ?" (Terminé), and "3 Quel fonctionnement ?" (Terminé). The main content area contains the text: "Transformation de la C1 en C1+, création d'un pôle d'échange : de quoi parle-t-on ?" followed by a description of the Chrono 1 line and its challenges, such as being saturated during peak hours and having a complex connection with line B.

Un agenda numérique au service du projet

La plateforme participative dispose d'un agenda en ligne. Ainsi les cinq rencontres publiques ont été annoncées par des « événements » dédiés, mis à la une sur la page d'accueil de la plateforme dans les jours précédents.



The graphic features a yellow background with the C1+ logo and the text "Bus à Haut Niveau de Service et Pôle d'Echange Multimodal" and "CHRONO GRENOBLE > MONTBONNOT". Below the graphic, it states: "La ligne Chrono 1 (C1) qui relie actuellement Grenoble et Meylan et dès 2020 Montbonnot, en passant par La Tronche, est un des axes structurants du réseau de transport en commun de la Métropole. Cette ligne structurante rencontre aujourd'hui deux principaux problèmes :"

- Elle saturée en heure de pointe
- Sa connexion avec la ligne B au niveau du Campus Universitaire et du CHU est complexe

Deux opérations, un projet, une concertation !

Pour répondre à ces deux problématiques, Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) en partenariat avec la Métropole, la Communauté de Commune Le Grésivaudan, les communes de Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot, l'État, le Département et la Région, travaillent sur deux opérations complémentaires :

- La transformation de la C1 en une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
- La création d'un Pôle d'Échanges au niveau de l'actuel arrêt Sablons

Un atelier de concertation

Pour participer à l'élaboration de ce projet, rendez vous le :

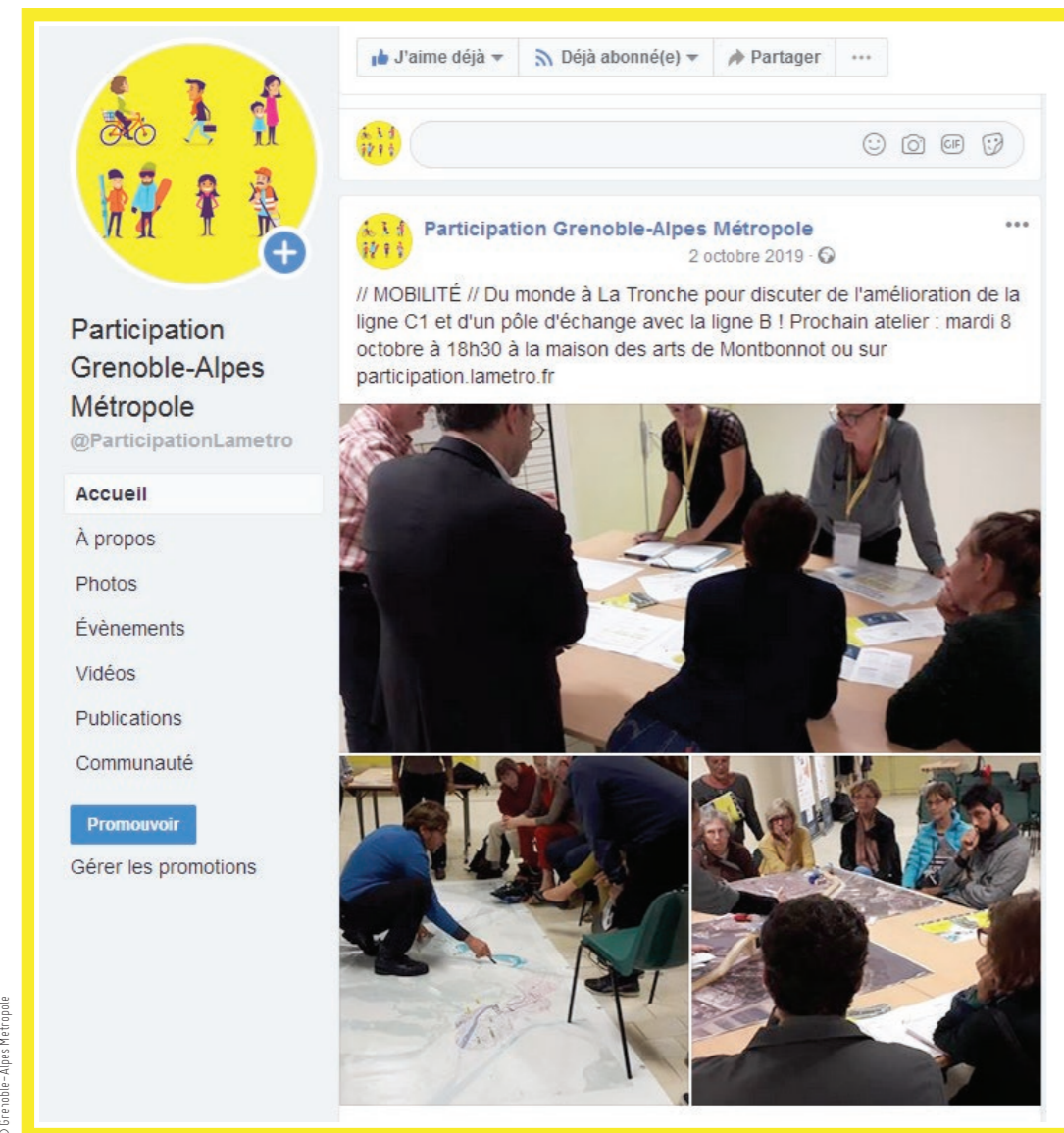
Mardi 15 octobre de 18h30 à 20h30
a Meylan, Salle du Conseil Municipal, 4 avenue du Vercors

Communication sur les réseaux sociaux

La communication sur le projet de BHNS et de pôle d'échanges Charmeyran a pu s'appuyer sur la page Facebook du SMTC ainsi que sur celle dédiée aux démarches de participation citoyenne de la Métropole. Ces pages Facebook ont été utilisées afin :

- d'annoncer la tenue des temps de concertation en créant des publications dédiées quatre à cinq jours en amont.
- de communiquer sur le projet en lui-même, en partageant les éléments d'information, les pages internet liées au projet, les cahiers de concertations, etc.
- de valoriser les temps de concertation avec des publications en direct.

Entre septembre et octobre 2019, sept publications ont été réalisées sur les pages aux dates suivantes : 16 septembre - 24 septembre - 27 septembre - 02 octobre - 11 octobre - 18 octobre - 21 octobre. Elles ont permis de susciter près de 355 d'interactions, et ont été bien relayées sur les pages facebook des communes du territoire.



© Grenoble-Alpes Métropole

Le magazine de la métropole

Le magazine de Grenoble-Alpes Métropole dans son numéro 19 de septembre – octobre 2019 a publié un dossier sur ce projet et informé de la tenue d'une concertation sur le sujet.

Les sites internet

Les sites institutionnels ont été plusieurs fois mobilisés à l'occasion de la démarche et ont permis la publication de plusieurs articles et dossiers :

- SMTC : article le 16 septembre, le 17 septembre et le 21 octobre 2019 <http://www.smtc-grenoble.org/projet-de-bhns-grenoble-montbonnot-la-concertation-prealable>
- Métropole : article le 04 septembre 2019 <https://www.lametro.fr/actualite/684/104-deplacements-les-nouveautes-de-la-rentree.htm>
- Grenoble : page dédiée dans la catégorie mobilité : <https://www.grenoble.fr/1505-bus-a-haut-niveau-de-service-bhns.htm>

© Grenoble-Alpes Métropole

La presse locale

Un recensement - non exhaustif - des articles de presse citant les mots clés « BHNS », « C1+ » et « Pôle d'échanges Charmeyran » a été réalisé à partir de la base de données « Eureka » de la Métropole et de la Ville de Grenoble. Cette base de données couvre l'essentiel des quotidiens généralistes régionaux et les grands quotidiens nationaux.

ISÈRE Le SMTC et le Grésivaudan travaillent sur la mise en service d'un bus à haut niveau de service (BHNS)

Grenoble et Montbonnot bientôt reliées par "un tram sans rail"

LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ | MERCREDI 25 SEPTEMBRE 2019

D'ici la fin 2020, la ligne C1 devient la C1+. Première étape vers un bus à haut niveau de service (BHNS). Ce "tram sans rail" va permettre aux usagers de se déplacer plus vite, plus confortablement, avec des horaires plus réguliers et à une fréquence plus importante. Un vrai plus.

Le SMTC, l'autorité organisatrice des mobilités sur le territoire de la Métropole, et la Communauté de communes du Grésivaudan ont décidé d'aller un peu plus vite que le PDU 2030, le Plan de déplacements urbains. Il y a effectivement urgence à améliorer la desserte du nord-est de la Métro. La demande des usagers est là et de plus en plus forte. La bonne nouvelle, c'est qu'à force de plaider pour une alternative performante à l'usage de la voiture, le SMTC et le Grésivaudan sont enfin parvenus à un projet évolutif. La coopération, ça a du bon.

D'ici fin 2020, sera donc créée la C1+ entre Montbonnot (Pré de l'Eau/Inovalée) et Grenoble (Presqu'île scientifique). Ce n'est pas encore un tram mais ça pourrait, un jour, le devenir. Premier avantage de cette alternative, elle est bien plus rapide dans sa mise en œuvre. Les travaux ont déjà commencé au niveau du pôle d'échanges de Montbonnot. Et surtout, elle est nettement moins chère. On est sur un budget estimé entre 50 et 75 M€ selon les variantes du tracé, qui auront été choisies. Quatre en tout, soumises à la concertation (lire ci-contre).

Pour la petite comparaison, le tram C - dont la longueur équivalait au trajet de la C1+ - a coûté 300 M€.

En attendant un vrai tram

Donc concrètement, la C1+ va se substituer à la C1. Une ligne chrono en nette progression (sa fréquentation atteint aujourd'hui les 10 000 voyageurs chaque jour, NDLR). La C1+ se voit déjà comme « une ligne de tram sans rail » dit le président du Grésivaudan, Francis Gimbert. Et c'est grâce aux aménagements routiers (des voies réservées) ; à la création d'un autre Pôle d'échange multimodal (PEM) de Charmeyran d'ici 2023 à La Tronche ; aux amplitudes horaires allongées ; aux fréquences renforcées, et aux véhicules de plus grande capacité (l'idée de trolleys nouvelle génération comme à San Francisco n'est pas écartée) que cette C1+ va devenir à terme ce bus à haut niveau de service (BHNS). Aujourd'hui, la concertation préalable est lancée (lire Info en +), parce qu'il est important que citoyens et usagers s'emparent, s'informent et s'expriment pour affiner les contours de ce projet évolutif », rappelle Yann Mongaburu, président du SMTC. Elle va durer jusqu'à la fin du mois d'octobre.

Suivront jusqu'en octobre 2021, des études complémentaires. En 2021, le projet



Le SMTC et Le Grésivaudan ont lancé la concertation sur le bus à haut niveau de service. Photo Le DJ E.D.

L'INFO EN +

■ Quatre ateliers de concertation pour échanger

- À Montbonnot à la Maison des Arts (au 700, rue Jean-Monnet) mardi 8 octobre de 18 h 30 à 20 h 30.
- À La Tronche à la salle de La Pallud (au 4, rue de la Pallud) : mardi 2 octobre de 18 h 30 à 20 h 30.
- À Meylan à la salle du conseil municipal (au 4, av. du Vercors) : mardi 15 octobre de 18 h 30 à 20 h 30.
- À Grenoble dans le salon d'honneur du conseil municipal (au 11, bd. Jean-Pain) : jeudi 24 octobre de 18 h 30 à 20 h 30.

Quelles sont ces variantes ?

Le tracé de la C1+ propose 4 variantes. La première prévoit un terminus dans le secteur de la Presqu'île de Grenoble. Deux options sont envisagées : Jean-Macé ou la station Oxford. La deuxième pose la question du cœur de ville de Meylan. Deux options sont à l'étude : une desserte via l'allée de la Faculté ou via l'avenue du Vercors. Reste ensuite la concertation autour du Pôle d'échanges de Charmeyran à La Tronche. Ici, il va falloir combiner toutes les mobilités. Les correspondances, les accès à pied, à vélo ou en voitures sont complexes. C'est ce qui pousse les automobilistes à renoncer aux transports en commun. Donc l'idée, sur ce PEM, sera de mettre en place des correspondances plus simples, des accès à vélo et à pied sécurisés, des aires de dépose-reprise pour favoriser le covoiturage, un parking-relais et une signalétique adaptée pour que tout le monde se repère.

Plus d'infos sur SMTC-grenoble.org ; le-gresivaudan.fr et metrobilite.fr

Emmanuelle DUFFÉAL

La recherche sur la période comprise entre mars 2019 et novembre 2019 permet d'identifier 8 articles dans quatre journaux différents, détaillés ci-après :

- PLACE GRE'NET 16/09/2019
- PLACE GRE'NET 26/09/2019
- DAUPHINE LIBERE 25/09/2019
- DAUPHINE LIBERE 27/09/2019
- DAUPHINE LIBERE 11/10/2019
- FRANCE BLEU ISERE 25/09/2019
- MONITEUR DES TP 04/10/2019
- MONITEUR DES TP 18/10/2019

LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ | VENDREDI 11 OCTOBRE 2019 | 15
MONTBONNOT-SAINT-MARTIN

Bus à haut niveau de service : la concertation est lancée

Une première réunion a eu lieu ce mardi pour évoquer le BHNS, qui devrait être mis en service en 2023 entre Grenoble et Montbonnot.

Pour offrir une alternative performante à l'usage individuel de la voiture, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) et la Communauté de communes du Grésivaudan travaillent sur la mise en service, d'ici 2023, 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.

Parce que les habitants du Grésivaudan seront parmi les premiers bénéficiaires de ces nouveaux aménagements, le SMTC et Le Grésivaudan les ont invités à une réunion de concertation préalable, tenue ce mardi à la Maison des arts, devant une centaine de Bonimontains et une dizaine d'habitants de Meylan et de Saint-Nazaire-les-Eymes.

Quels tracés ?

Les participants se sont exprimés sur les différents scénarios d'aménagement et de fonctionnement du BHNS. Les scénarios ? Quel tracé à Grenoble ? Quel tracé dans le cœur de ville de Meylan ? Quelle

amplitude et quelle fréquence entre Meylan-Maupertuis et Montbonnot-Pré de l'Eau ? Bien entendu, il y eut cette question clé quant à la desserte de Montbonnot-Pré de l'Eau : uniquement en semaine, entre 7 h et 19 h ou bien tous les jours mais avec une fréquence de passage moins importante ?

Entre inquiétudes, préoccupations et craintes aussi, l'expression fut multiple, entendue par Dominique Flandin, vice-présidente de la Communauté de communes Le Grésivaudan en charge des mobilités, Pierre Beguery, maire de Montbonnot, Angéline Hasenfratz, cheffe de projet, et Julie Blais, porteuse du projet, toutes deux du SMTC, et Gabriel Jourdan pour l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG).

Deux autres réunions publiques

Après La Tronche et Montbonnot, deux autres réunions de concertation sont programmées en mairie de Meylan (mardi 15 octobre) et de Grenoble (jeudi 24 octobre).

- Pour s'informer : smtc-grenoble.org ; metrobilite.fr ; le-gresivaudan.fr
- Pour s'exprimer : participation.lametro.fr



À travers trois ateliers, les participants ont évoqué les différents scénarios d'aménagement et de fonctionnement du BHNS.

Le BHNS c'est...

Aujourd'hui, la ligne C1 est très fréquentée et subit de nombreux retards liés à la congestion automobile. Pour améliorer le temps de trajet et accueillir de nouveaux voyageurs, le bus à haut niveau de service (BHNS) prévoit : des voies réservées pour bus plus fréquents pour répondre aux besoins de chacun, des véhicules plus confortables pour des trajets plus agréables, une motorisation faible émission (électricité ou biogaz) pour améliorer la qualité de l'air et diminuer le bruit, des espaces publics repensés pour faciliter l'accès au BHNS à pied ou à vélo. En 2023, la ligne BHNS prévoit 15 000 à 20 000 passagers par jour (10 000/jour aujourd'hui avec la C1). Et, pour faciliter les correspondances, 5 pôles d'échanges seront en service contre 2 aujourd'hui.



CONNECTION demand

ÉCONOMIE POLITIQUE

Je partage !

CONCERTATION PUBLIQUE SUR UN BUS ENTRE GRENOBLE ET MONTBONNOT : L'ADTC MILITE POUR UNE LIGNE DE TRAMWAY F

FOCUS - Ce lundi 16 septembre, s'ouvre la concertation publique pour la mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot. C'est la proposition faite conjointement par le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) et la communauté de communes du Grésivaudan. L'association grenobloise ADTC préconise de son côté l'ouverture d'une nouvelle ligne de tramway.



L'INFO EN +

Combiner les mobilités à La Tronche

Parce que les correspondances ou les accès à pied, à vélo, à voiture, sont parfois complexes, certains renoncent à emprunter les transports collectifs. Le pôle d'échanges, appelé Charmeyran qui sera créé à La Tronche, répondra à cette problématique par : des correspondances plus simples avec les lignes B, BHNS, Express 1, Express 2 et 6020 ; des accès à vélo et à pied sécurisés pour rejoindre le CHU ou le campus ; des aires de dépose-reprise pour favoriser le covoiturage ; le maintien du parc-relais Grand Sablon ; une signalétique adaptée.

Six points d'information

Pour consulter le dossier de concertation et/ou émettre un avis, rendez-vous est donné dans un des 6 points d'information : mairie de Grenoble, mairie de La Tronche, mairie de Meylan, mairie de Montbonnot, Communauté de communes Le Grésivaudan et Syndicat mixte des transports en commun de la métropole grenobloise.

L'exposition

Une exposition format Kakémono, présentant le projet, son contexte, les sujets soumis à concertation ainsi que la démarche de concertation, a été installée dans chacun des lieux suivants :

- Siègè du SMTC
- Siègè de la Communauté de communes Le Grésivaudan
- Mairie de Grenoble
- Mairie de la Tronche
- Mairie de Meylan
- Mairie de Montbonnot

Le dossier de concertation

La complexité et la diversité des thématiques traitées dans le cadre de cette démarche de concertation a impliqué de concevoir un document ressource capable de synthétiser l'ensemble des éléments de contexte liés au projet.

Le dossier de concertation, de 40 pages, a permis de présenter:

- le contexte du projet ainsi que des éléments de diagnostic,
- la démarche de concertation et les objets soumis à la concertation,
- l'ensemble du projet avec ses 2 opérations.

Ce dossier était mis à disposition en mairie de Grenoble, de la Tronche, de Meylan et de Montbonnot, ainsi qu'au siègè du SMTC et de la Communauté de communes Le Grésivaudan pendant leurs horaires d'ouverture, ainsi que sur la plateforme participative de la Métropole.

Une synthèse de 14 pages a également été mise à disposition du public pour que les personnes puissent bénéficier en très peu de temps d'une connaissance minimale sur le projet et être informées des différentes variantes soumises à la concertation.

Affiches, flyers et communication papier

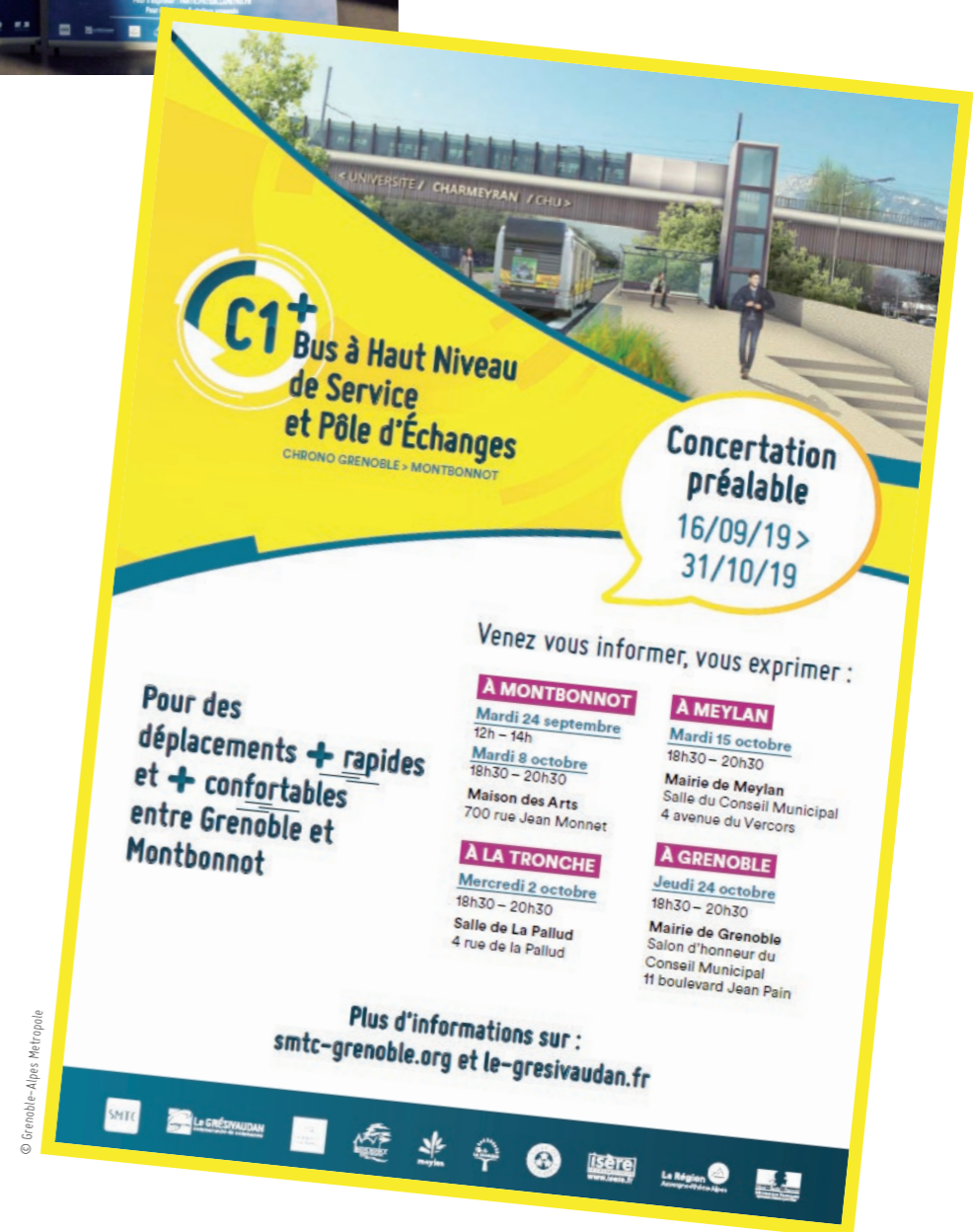
Afin de toucher le plus grand public possible, le SMTC et Le Grésivaudan ont fait le choix de déployer une communication papier diversifiée.

Des affiches, des flyers et un dépliant ont été produits pour présenter l'ensemble de la démarche de concertation. Ils étaient affichés et mis à disposition à l'accueil du SMTC et du Grésivaudan, transmis par dépôt en boîtes aux lettres aux habitants des trois communes de La Tronche, Meylan et Montbonnot et pour Grenoble aux riverains situés dans un périmètre élargi autour du tracé de l'opération.



© Grenoble-Alpes Métropole

© Grenoble-Alpes Métropole



© Grenoble-Alpes Métropole

C. Les moyens d'expression et de participation du public

Les registres

Des registres libres de contribution étaient disponibles durant toute la démarche et pour l'ensemble des citoyens dans les lieux suivants :

- Siège du SMTC
- Siège de la Communauté de communes Le Grésivaudan
- Mairie de Grenoble
- Mairie de la Tronche
- Mairie de Meylan
- Mairie de Montbonnot

Les courriers

La possibilité était laissée au public d'adresser au SMTC et à la communauté de communes Le Grésivaudan un courrier pour faire part de leurs avis.

La plateforme participative

La possibilité était laissée au public de s'exprimer via la plateforme participative de la Métropole. Un espace spécifique était proposé pour chacun des objets soumis à la concertation : le tracé, le fonctionnement de la ligne, l'aménagement du Pôle d'échanges Charmeyran.

Chaque espace contenait une explication pédagogique sur le contexte, le diagnostic et les scénarios soumis à concertation. L'internaute était ensuite invité à contribuer via un formulaire en ligne. Ce formulaire invitait à se positionner sur les options soumises à concertation et à justifier son choix. Il était également possible de porter une contribution plus large sur l'ensemble du projet.

Les rencontres publiques participatives

En totalité, 5 rencontres publiques ont été organisées.

- le 24 septembre, à 12h, à Montbonnot,
- le 2 octobre, à 18h30, à La Tronche,
- le 8 octobre, à 18h30 à Montbonnot,
- le 15 octobre, à 18h30, à Meylan,
- le 24 octobre, à 18h30 à Grenoble.

L'ensemble de ces réunions publiques a proposé le même dispositif : une présentation du projet dans sa globalité et des ateliers par sujet soumis à concertation :

- Le tracé et les variantes,
- Le fonctionnement de la ligne ;
- l'aménagement du pôle d'échanges Charmeyran.

Au sein de chaque « atelier », une présentation plus précise du sujet soumis à concertation a été réalisée, avant de laisser la place aux échanges entre les participants eux-mêmes, mais aussi entre les participants et les intervenants du SMTC ou de l'Agence d'urbanisme qui accompagnait le SMTC. Chaque « atelier » était facilité par une facilitatrice, missionnée pour ce dispositif particulier.





© Grenoble-Alpes Métropole



© Grenoble-Alpes Métropole



© Grenoble-Alpes Métropole



BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION

A. Analyse quantitative

D'un point de vue quantitatif, le tableau ci-dessous permet de rendre compte de l'implication et des contributions que la concertation a permises.

	GRENOBLE 24/10	LA TRONCHE 2/10	MEYLAN 15/10	MONTBONNOT 24/09	MONTBONNOT 8/10	TOTAUX
Nombre de personnes présentes lors des réunions publiques	30	30	120	40	120	340
Nombre de contributions inscrites dans les registres	3	10	24	34		74
Nombre de contributeurs via la plateforme numérique	x	x	x	x	x	384

En proportion, ces chiffres peuvent être enrichis comme suit :

- À La Tronche, il est à noter la forte mobilisation d'une copropriété riveraine du pôle d'échanges Charmeyran en termes de contributions écrites, dans le registre de concertation. Pour autant, la réunion publique dans cette commune a été faiblement fréquentée comparativement à celles de Meylan et de Montbonnot.
- À Montbonnot, un public nombreux s'est mobilisé. L'attente d'une desserte efficace de ce territoire s'est ressentie fortement et explique probablement cette forte et diverse mobilisation, en rencontre publique mais aussi dans les registres de concertation.
- A Meylan, le dispositif a rencontré une large mobilisation de la population, ayant pour conséquence une sur-fréquentation de la salle mise à disposition. Les participants arrivés les plus tardivement n'ayant pu être accueillis, il leur a été proposé de participer à la réunion suivante à Grenoble.
- A Grenoble, plusieurs facteurs peuvent contribuer à expliquer la faible fréquentation lors de la réunion publique : un changement de lieu pour cause d'incendie de la salle du conseil municipal (une communication large et amont avait été faite ainsi qu'une redirection le jour J) et un positionnement pendant les vacances scolaires. L'implication de certains comités de quartier via des contributions écrites ou lors de la réunion publique a été principalement suscitée par les questionnements sur le tracé dans le secteur Jean-Macé / gare / Félix Viallet.
- Pour ce qui concerne la participation via la plateforme numérique, le nombre de contributeurs est particulièrement élevé, au regard des précédents sujets soumis à concertation par le SMTC par ce même moyen.

De plus, des groupes constitués se sont exprimés pendant la période de concertation :

Des acteurs économiques ou leurs représentants, au nombre de 5 :

- le Crédit Agricole Sud Rhône-Alpes, dont le siège se situe sur la Presqu'île,
- le PDIE Grenoble Presqu'île Giant, représentant 20 personnes morales et 20 000 usagers,
- Schneider Electric, employant près de 5 000 personnes, dont 1 000 sont actuellement en cours de relocalisation d'Inovalée vers la Presqu'île,
- L'association Inovalée, représentant des entreprises qui y sont implantées,
- l'Union commerciale et professionnelle de Meylan.

Il s'agit pour la totalité d'entreprises desservies par le projet. Leur positionnement a fréquemment été relayé par leurs salariés en tant que tels dans les rencontres publiques.

Il est à noter l'absence d'expression du CHU ou de l'Université lors de ce temps de concertation réglementaire. Concernés de près par le BHNS et/ou le pôle d'échanges, ces 2 institutions ont été impliquées dans l'élaboration du projet en amont de la concertation et ont de ce fait déjà pu faire porter leur voix. Pour autant, quelques participants ont pu s'exprimer en tant que salarié ou usager de ces deux institutions.

Des associations issues de la société civile, au nombre de 3 :

- l'ADTC – se déplacer autrement, présente à la fois par une contribution écrite dans un registre, deux courriers adressés au SMTC et à la Communauté de communes Le Grésivaudan, mais aussi par des contributions sur la plateforme et par une présence systématique lors des rencontres publiques.
- France Nature Environnement, via une contribution écrite et une prise de parole lors de la rencontre publique de Meylan.
- La LPO, via une contribution écrite.



© Grenoble-Alpes Métropole

B. Préambule sur la méthode d'analyse qualitative

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

L'objectif est de faire émerger la plus grande diversité possible d'expressions, d'organiser le recueil des paroles et de tracer les débats. Comme de nombreuses démarches d'implication des citoyens, celle-ci s'est appliquée à faire la pédagogie d'un projet dans l'état d'avancement de celui-ci, à susciter l'implication des participants et faire émerger leurs expressions, avis, souhaits d'usages. La combinaison de différents outils de participation (mise à disposition de registres de concertation, plateforme numérique, ateliers) a permis à des profils variés de contribuer, ce qui permet de légitimer les apports de ce bilan de la concertation.

L'intégralité des supports comprenant des expressions des participants a été réunie et compilée :

- registres de concertation,
- courriers postaux et mails,
- compte-rendu et « traces » des rencontres publiques,
- extraction des résultats de la plateforme.

Sur ce point, il est à noter que la nature des contributions varie selon que le contributeur a pu profiter ou non d'un temps d'échanges. De plus, sur la plateforme, le contributeur est invité à répondre à une question fermée, même si les réponses peuvent être enrichies de commentaires.. De la même manière, les expressions issues des rencontres publiques sont des expressions collectives, le travail de facilitation ayant permis une mise en débat des avis, partagés ou non, des participants. Ce passage du « JE » au « NOUS », complété d'une médiation du projet, donne des résultats qui diffèrent par nature de ceux des registres de concertation ou de la plateforme numérique, d'autant plus que ce sont souvent les participants eux-mêmes qui ont rédigé une synthèse partagée des contributions lors des ateliers.

Par ailleurs, ce temps de concertation préalable a été marqué par des événements inhérents à l'ouverture de ce type d'espace-temps permettant la libération de la parole et le jeu d'acteurs. Ainsi, dans l'intention de restituer cette concertation au plus près de sa réalité, objective et sensible, il convient de partager les éléments suivants.

I. L'entrée dans le projet : une complexité partagée par la quasi totalité des participants

Des difficultés inhérentes à tout dispositif de concertation

Les réflexions des participants sont très ancrées dans l'existant, et montrent la difficulté à se projeter dans un futur différent, et à imaginer les changements induits par le projet. Pour autant, le dispositif proposait bien de mettre en lumière et de faire émerger l'expertise d'usage des habitants et en cela, la concertation a permis de largement renseigner et enrichir le projet tel que présenté.

Autre point à souligner et fréquemment présent dans les démarches de concertation : le niveau de crainte exprimé face à ce projet. En effet, les évolutions fortes que le projet entend induire sur les



© Grenoble-Alpes Métropole

territoires concernés, aujourd'hui relativement bien équipés en infrastructures de transports tous modes confondus, font craindre le changement. Sur certaines communes, la satisfaction globale exprimée sur le fonctionnement actuel de la C1 explique en partie certaines réticences exprimées face au projet.

Les « freins » inhérents au projet lui-même

Cinq points ont pu complexifier la compréhension du public :

- Une concertation qui porte sur deux projets (le BHNS et le pôle d'échanges). Cela nécessitait de la part des participants de bien se plonger dans les deux projets pour comprendre le lien entre les deux, et l'intérêt global pour les déplacements sur un périmètre large.
- Le BHNS est un mode de transport qui n'existe pas encore dans la région grenobloise : de ce fait, beaucoup de personnes n'ont pas de références sur ce que cela peut donner.
- Les variantes du BHNS soumises à la concertation à Meylan se différenciaient à la fois par leur tracé et par leur principe d'insertion urbaine ce qui pouvaient rendre plus difficile leur compréhension.
- Le projet en est au stade d'étude préliminaire. De ce fait, de nombreux éléments n'ont pas encore été finement étudiés, en particulier sur l'évolution des plans de circulation nécessaire pour accompagner le BHNS. Or de nombreuses remarques et inquiétudes ont porté sur cette question.
- La concertation du BHNS s'est télescopée avec les craintes vis-à-vis d'autres projets en cours de réalisation ou d'études opérationnelles situés le long de son tracé : projet Cœur de ville Cœur de métropole Meylan (place des Tuileaux), réaménagement en cours des abords de la gare en lien avec la création d'un axe Chronovélo.

Il en découle donc une demande globale et forte d'études d'approfondissement, qui marque un besoin de comprendre et d'apprendre. Cela est cohérent avec le choix qui a été fait de concerter

relativement en amont de la définition du projet et signifie qu'il y a des attentes quant à de nouveaux temps de concertation qui paraissent nécessaires à l'avenir.

II. Une expression importante d'intérêts particuliers focalisée sur quelques points

- A Grenoble, quelques participants portent fermement la voix des habitants du quartier concernés par les éventuels aménagements sur l'avenue Félix Viallet, inquiets des conséquences en termes d'accès à leur quartier mais aussi des éventuels reports de circulation.
- A Meylan, il est à noter une forte mobilisation des habitants et commerçants et des comités de quartiers et associations les représentant. Leurs contributions sont souvent très argumentées, y compris pour apporter des propositions face aux points d'inquiétude et de vigilance identifiés. Leur mobilisation est motivée par une satisfaction suffisante vis-à-vis de la C1 et de son fonctionnement actuel ainsi que par un grand attachement à la qualité de vie et aux paysages meyllanais.
- Les salariés des différentes entreprises présentes à Inovallée et sur la Presqu'île ont largement participé. Cette participation a été encouragée par leurs employeurs ou ancrée dans leur double qualité habitant-salarié. Leur présence lors des rencontres (en particulier celle organisée sur le temps de midi-deux dans la zone d'Inovallée Montbonnot) permet d'assurer la représentation des intérêts des salariés.
- A la Tronche, les habitants des copropriétés riveraines du viaduc et de Grand Sablons se sont fortement mobilisés.
- A Montbonnot, l'importante fréquentation des deux rencontres a été soulignée plus haut. La représentation des habitants y a été forte, les salariés ayant participé de façon plus diffuse mais systématique lors de chaque rencontre publique. De fait, le prolongement de la ligne actuelle C1 et le besoin fortement exprimé d'une meilleure desserte du territoire a mobilisé des habitants motivés par leur besoin d'information, mais aussi de contribution à un projet attendu et qui peut largement améliorer leur quotidien.



C. Analyse qualitative

I. Un consensus large sur l'opportunité du projet global

Le BHNS, une solution reconnue et attendue pour améliorer la ligne C1

Le diagnostic qui a conduit à l'émergence de ce projet est très largement partagé par les participants à cette concertation : sur-fréquentation aux heures de pointe, retard et irrégularités des temps de parcours du fait de la congestion.

A noter que si les participants meylanais reconnaissent les dysfonctionnements de la ligne sur d'autres communes comme Grenoble, une part importante d'entre eux considère que le service à Meylan est tout à fait satisfaisant.

Par ailleurs, les participants dans leur majorité s'accordent à reconnaître que l'amélioration de la qualité de service est une solution pour mieux répondre aux besoins de déplacements d'une part et répondre aux enjeux environnementaux d'autre part. En effet, le projet tel que présenté semble contribuer à ces objectifs par le renforcement de l'attractivité de la ligne et de ce fait par l'incitation au report modal.

Le pôle d'échanges Charmeyran : une solution bien accueillie pour dynamiser le report modal

L'objectif de faciliter les correspondances entre le tramway et les lignes de bus et améliorer ainsi l'accès au CHU et au campus pour les habitants de Meylan et du Grésivaudan, apparaît comme une « évidence » pour la quasi-totalité des participants.

En effet, pour la large majorité, la réalité actuelle du site est réhivitoire, les cheminements et franchissements sont malcommodes et peuvent être perçus comme dangereux (risque d'accident

ou d'agression). Ils considèrent pour la plupart que la distance de 350 mètres entre les arrêts des lignes de bus Sablons et ceux du tramway à Grand Sablon pénalise les correspondances. Il apparaît donc nécessaire pour ces participants d'agir pour permettre une correspondance bus / tram plus aisée. Au-delà, et parmi les participants habitués à se déplacer en modes actifs sur ce site, des attentes s'expriment pour faciliter et sécuriser le franchissement de l'Isère et de l'avenue de Verdun d'une seule traite.

Une alternative mobilisante : le tramway

Solution attendue depuis longtemps, le tramway a surgi « naturellement » dans les échanges, et ce, de manière systématique et quel que soit le moyen d'expression. Expressions individuelles ou organisées via l'ADTC, qui porte clairement ce choix sur cet axe, elles se répartissent en deux catégories de contributions.

Des contributions techniques tout d'abord. Les participants appelant le tramway de leur vœux exposent différents arguments :

- cette infrastructure serait plus adaptée à une augmentation de fréquentation qu'ils estiment souvent plus importante que dans les projections utilisées dans le projet présenté,
- le coût serait plus élevé si les travaux se font en 2 fois : insertion du BHNS tout d'abord puis du tramway à long terme,
- certains évoquent l'exemple du BusWay de Nantes, victime de son succès et argumentent sur la difficulté voire la quasi-impossibilité à transformer un BHNS en tram,
- la durée de vie de l'infrastructure et du matériel tramway serait plus longue et donc au final concurrentielle des investissements générés par le BHNS.



© Grenoble-Alpes Métropole

Parmi les partisans de la « solution tramway », certains portent des contributions que nous qualifierions de « sociétales » :

- Selon eux, le tramway serait plus attractif de par l'image même véhiculée par ce moyen de déplacement et serait de ce fait plus pertinent et efficace qu'un BHNS à générer le report modal nécessaire sur cet axe.

Par conséquent, pour ces contributeurs, le tramway apparaît comme plus adapté à l'urgence climatique.

Les attentes vis-à-vis du matériel roulant : qu'il soit incitatif au report modal

Un part minime mais bien présente des expressions liées à l'opportunité du projet s'attache au choix du matériel roulant. Lors des échanges en réunion publique mais aussi au travers des registres de concertation, et bien que ce point n'ait pas été soumis à concertation, quelques participants proposent des critères que devra remplir la solution retenue :

- confortable,
- sans bruit,
- non polluant,
- sans effet sur les nuisances de voisinage.

Au-delà de ces critères, il s'agit de retenir ce qui est à l'œuvre dans leur expression : la volonté d'être en effet « à niveau » dans la comparaison avec le tramway et de ce fait de réellement dynamiser le report modal.

II. Variantes de tracé du BHNS : une expertise d'usage largement maîtrisée et exprimée

Ce sujet a largement mobilisé les participants, quelle que soit leur origine géographique, ou le moyen utilisé pour s'exprimer.

Leurs expressions sont fortement ancrées dans leurs usages actuels, que ce soit en tant qu'habitants ou en tant qu'usagers des transports en commun en général et de la ligne C1 en particulier. Globalement, on relève une connaissance très fine du territoire par celles et ceux qui le vivent, permettant, en particulier lors des rencontres publiques, d'aller à un niveau de détail très fin dans la compréhension, l'analyse et les contributions sur le tracé.

D'ailleurs, les participants qui s'expriment sur le tracé, pour une grande part, lient ce sujet à celui de l'insertion paysagère du BHNS et à ses conséquences sur le trafic automobile et sur les déplacements des piétons et cycles.

Les propositions de tracé : enrichissement du projet et grande vigilance de la part des participants

Variantes à Grenoble : Oxford en tête

La concertation met en évidence un large consensus en faveur de la variante 2, poussant le terminus jusqu'à la station Oxford.

- La très grande majorité des participants se rejoint autour du fait que, même si le coût d'investissement initial serait plus élevé, ce prolongement pourrait à terme permettre le maillage avec la ligne B de tramway (voire de créer un pôle multimodal à Oxford avec le câble, le tram et BHNS).



© Grenoble-Alpes Métropole

EN BREF

La variante Oxford est plébiscitée très largement et par une grande diversité de participants, pour l'opportunité de développement des transports en commun et de report modal qu'elle permettrait, mais aussi par le fait que les habitants du quartier Jean Macé gagneraient en qualité de vie. Plusieurs contributions convergent sur la nécessité d'améliorer les liaisons piétonnes entre l'arrêt Jean-Macé et la ligne B par le pont Durand-Savoyat.

- De nombreux participants soulignent que la création de voiries en site propre bénéficiera à toutes les lignes de bus (Transisère, cars longue distance...) circulant dans le secteur, faisant apparaître cette variante comme une solution « d'opportunité » et justifiant les coûts d'exploitation plus élevés pour des bénéfices a priori timides dans un premier temps pour la C1+.
- Plusieurs contributions soulignent que cette variante permettra de desservir plus efficacement les nouveaux sites d'emplois de la Presqu'île et du parc d'Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux.
- Plusieurs participants proposent de réaliser les travaux de mise au gabarit bus et cars de l'ouvrage sous les voies ferrées dans un premier temps mais de n'y faire circuler le BHNS que lorsque la demande pour aller jusqu'à la station Oxford sera suffisamment importante.
- En rencontre publique, des habitants de Grenoble concernés par le tracé appuient cette proposition, soulignant le fait que cette variante délesterait le quartier des cars longue distance et des bus Transisère qui rejoignent le pont Durand-Savoyat, en empruntant actuellement des voies résidentielles. De plus, le terminus actuel de la C1 implique d'effectuer une boucle dans le quartier Jean-Macé, dans des rues à sens unique, ce qui ne serait plus le cas avec la variante de tracé jusqu'à Oxford, améliorant de ce fait la qualité de vie des riverains.
- Quelques contributions précisent que cette variante participera à l'ouverture du quartier Jean-Macé.
- Quelques contributions proposent enfin de prolonger le terminus de la C1+ jusqu'au parc d'Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux.

Une minorité de contributions préconise la variante 1.

- La plupart d'entre eux considère que le coût est trop important pour les bénéfices attendus et que ces contributions soulignent que cette prolongation pourrait faire doublon avec la ligne de tram B.
- Quelques contributions préconisent de maintenir le terminus actuel mais d'améliorer la connexion piétonne avec le tram B par le pont Durand-Savoyat. Quelques participants précisent qu'il serait alors opportun de rajouter une station de tram sur la place Nelson Mandela.
- Certains participants proposent de ne réaliser cette prolongation que dans un second temps, une fois les constructions sur la Presqu'île réalisées.

A la lecture des contributions adressées par différents acteurs économiques ou représentants d'acteurs économiques, tant côté Presqu'île que côté Inovalée, la présence importante d'usagers ne semble pas faire question. Au total, plusieurs dizaines de milliers de salariés, encouragés fortement par leurs employeurs à délaissé leur voiture, sont concernés par la desserte de la Presqu'île mais aussi par la liaison Presqu'île – Inovalée pour ce qui concerne Schneider Electric, dont les salariés travaillent sur ces 2 sites (à proximité de l'arrêt Oxford d'une part, à côté de l'arrêt Volta d'autre part). La variante Oxford permet en effet, et de manière reconnue par les participants, de conforter le report modal vers la Presqu'île, d'offrir une connexion directe entre deux technopoles, et de répondre aux besoins des salariés de la Presqu'île. Sur ce point, que ce soit par des contributions écrites ou orales lors des rencontres publiques, des salariés, en leur nom propre, ont appuyé ces arguments.

Variantes à Meylan : Faculté de pharmacie ou Buclos, aucune préférence ne se dégage

La concertation ne met pas en évidence de consensus entre les variantes 3 et 4.

Par ailleurs, les variantes 3 et 4 diffèrent par leur tracé mais aussi par l'insertion des voies de BHNS dans la traversée de Meylan (site propre ou site mixte), ce qui induit une complexité d'appréhension.

- **Un grand nombre de participants souligne l'intérêt de la variante 3 par la Faculté de pharmacie.** La possibilité de création d'un parking-relais est jugée particulièrement intéressante pour les habitants des côteaux, permettant ainsi une meilleure attractivité du BHNS pour les habitants des Hauts de Meylan.
 - ↘ Un grand nombre de contributions se rejoignent sur le fait que ce tracé apparaît plus direct et donc plus rapide, notamment pour les personnes traversant l'agglomération. Plusieurs contributions précisent que la rapidité et la fiabilité horaire d'une ligne sont des conditions sine qua non du report modal depuis la voiture.
 - ↘ Quelques contributions se rejoignent autour de la crainte que l'absence de site propre dédié sur l'Avenue du Vercors tel que proposé dans la variante 4, conduite à des embouteillages récurrents faisant de Meylan un « point noir » sur la ligne.
 - ↘ De nombreuses contributions précisent que cette variante serait plus facilement évolutive en tramway.
 - ↘ Plusieurs contributions mettent cette variante en corrélation avec des projets urbains récents sur ce secteur, renforçant ainsi l'attractivité et la pertinence d'une station positionnée à Faculté.
 - ↘ Quelques participants soulignent que cette variante permettrait de mieux desservir le lycée du Grésivaudan.
- **D'autres participants, assez nombreux, expriment quant à eux leur intérêt pour la variante 4 par l'avenue du Vercors, dite « Buclos ».** Elle est considérée comme intéressante car elle ne perturbe pas les habitudes actuelles qui se sont mises en place avec la C1 tout en permettant tout de même la desserte par le BHNS.
 - ↘ De nombreuses contributions soulignent l'importance de son rôle de desserte de pôles importants dans la vie locale (commerces, piscine et autres équipements qui accueillent notamment de nombreuses personnes âgées ou handicapées et que les habitants souhaitent conserver). De nombreux participants soulignent spécifiquement l'importance de son rôle de desserte du collège et s'inquiètent des conditions d'accès depuis les nouveaux arrêts proposés dans la variante 3.
 - ↘ De nombreux participants soulignent que cette variante permettrait de desservir des zones déjà habitées avec un plus grand potentiel d'usagers.
 - ↘ Par ailleurs, certains contributeurs soulignent que le secteur Faculté est déjà desservi par les lignes 13 et 6020, cette dernière étant à renforcer. Enfin, quelques contributions remettent en cause les regroupements ou déplacements d'arrêts proposés dans le secteur Le Brêt / Mairie / Taillefer.
 - ↘ Plusieurs contributions se rejoignent autour de l'opportunité de renforcer la fiabilité de la ligne C1 et proposent de repenser le plan de circulation entre l'avenue du Vercors et l'avenue de Verdun pour réduire le flux automobile sur le tracé actuel.
 - ↘ Quelques contributions expriment une crainte vis-à-vis de la proposition dans la variante 3 de création d'un Parking-Relais qui pourrait conduire à un sur-encombrement automobile sur la zone, préférant ainsi la variante 4.
 - ↘ Quelques contributions soulignent que cette variante est moins coûteuse et que le rapport investissement financier et gain de temps ne semble pas justifié.



© Grenoble-Alpes Métropole



© Grenoble-Alpes Métropole

A la marge, quelques contributions, en particulier lors des rencontres publiques, évoquent un tracé au travers du site PLM pour permettre de continuer à desservir l'arrêt Le Brêt sans emprunter toute l'avenue du Vercors.

Certains participants envisagent dans chacune des 2 propositions, Faculté de pharmacie et Buclos, de retenir certains éléments, indépendamment de la réalisation d'une variante ou de l'autre. Par exemple, quelques participants expriment le souhait de voir réalisé le parking-relais au niveau de la Faculté de pharmacie, et ce même si l'autre variante est retenue, car ils identifient un besoin de stationnement sur ce secteur.

Les participants s'expriment de plus très largement à une échelle d'hyper proximité, faisant remonter des points de vigilance sur des points du tracé extrêmement précis sur lesquels il n'est pas possible de répondre actuellement, car le projet n'en est qu'au stade des études préalables. Ainsi, une grande majorité des expressions liées à ces points de vigilance sur le tracé aboutit à des demandes d'études complémentaires en particulier l'incidence de l'insertion du BHNS sur :

- la circulation automobile dans le centre de Meylan, mais aussi plus largement dans les secteurs Gare, Félix Viallet, Chavant, Jean Pain, Pré de l'Eau),
- la sécurité des déplacements des piétons et cyclistes (en particulier au niveau du centre-ville de Meylan et de ses pôles commerciaux de proximité).

EN BREF Les variantes proposées dans Meylan ne suscitent pas la même répartition tranchée d'expressions que celles proposées à Grenoble. Des avantages sont pointés pour les 2 variantes. Une forte mobilisation à Meylan démontre un attachement à la variante Buclos, bien que cela soit assorti d'un nombre important de points de vigilance. Au final, la concertation met en évidence deux besoins différents faisant chacun consensus : celui d'une circulation en transport en commun rapide et fiable traversant l'agglomération, et celui du maintien d'une desserte locale sur un secteur dense utilisant déjà fortement les transports en commun.

ZONE HUMIDE DU MONARIÉ

Il est à souligner que, comme de nombreuses concertations, celle sur le projet de C1+, a ouvert un espace de dialogue, et a permis l'expression d'opinions dont leurs porteurs estiment qu'elles n'ont pas pu être mises à l'agenda ou entendues auparavant. C'est le cas ici en particulier pour le tracé du prolongement de la C1, avec le projet de voie nouvelle dont les études de maîtrise d'œuvre ont commencé. Des participants ont donc trouvé un espace pour contester le tracé de cette voie nouvelle, traversant la zone humide dite du Monarié. Des contributions de participants dans les rencontres publiques de Meylan et de Grenoble, ainsi que les contributions de France Nature Environnement et la LPO s'attachent à ce point.



La question de l'insertion du BHNS : beaucoup de points de vigilance sur le tracé

Dans le cadre des échanges sur le tracé, c'est en réalité la question de l'insertion du BHNS qui a beaucoup mobilisé, en particulier les participants à Meylan mais aussi, dans une moindre mesure, ceux de Montbonnot et de Grenoble.

Ainsi, la grande majorité des demandes d'approfondissement d'études est étroitement liée aux enjeux d'insertion et de réorganisation de la circulation. Nous les présentons par séquence du tracé.

- **Grésivaudan** : Quelques contributions proposent d'étendre la C1+ plus loin dans le Grésivaudan.
- **Montbonnot - Route de la Doux** : Les participants relèvent une congestion importante à l'heure de pointe actuellement et soulignent la nécessité de réaliser le site propre réversible proposé dans le dossier de concertation. Pour autant, ils portent leur attention sur la préservation des pistes cyclables et des cheminements piétons.
- **Montbonnot - Avenue de l'Europe** : Quelques participants expriment la crainte d'une dégradation des conditions de circulation, avec la hausse de l'offre de bus et le fonctionnement des stations « en ligne ». A l'arrêt, le bus bloquerait la circulation derrière lui. Quelques-uns expriment des doutes sur le giratoire percé, craignant que cela génère des accidents ou que cela bloque la circulation. Des habitants demandent un site propre avec recomposition totale de l'avenue (qui est très large) en soulignant que celle-ci est souvent congestionnée aux heures de pointe et que le site propre permettrait au bus de ne pas gêner les voitures.
- **Liaison Montbonnot-Meylan** : Des expressions, à Meylan et de moindre intensité à Grenoble (rencontres publiques et registre de concertation) contestent le tracé choisi pour le prolongement de la C1 vers Montbonnot, notamment en raison de la présence d'une zone humide. (cf. encadré ci-contre). Quelques contributions demandent un tracé plus direct via les lotissements du bas Charlaix. A contrario, les riverains de ce secteur ont exprimé leurs inquiétudes lors des rencontres publiques vis-à-vis des nuisances qui pourraient être induites par l'augmentation du nombre de bus dans le secteur.
- **Meylan - Avenues Vercors, Granier et Quatre Chemins** : Sur cette séquence, les participants expriment un fort point de vigilance sur le respect des arbres et de l'ambiance paysagère. Ils soulignent de plus, lors des rencontres publiques et via les registres de concertation, la nécessité



de préserver les polarités commerciales pour répondre aux besoins de proximité. Le projet, si ces points de vigilance étaient respectés, apparaît alors comme une opportunité de mieux intégrer les arrêts de bus aux pôles commerciaux et ainsi de les requalifier ponctuellement. Ces mêmes participants sont de plus vigilants au maintien des pistes cyclables et cheminements piétons à leur niveau de qualité actuel. Pour ces raisons, de nombreux participants contestent l'idée d'aménager un site propre sur ces avenues.

- ✎ L'idée de modifier le plan de circulation pour limiter le trafic de transit sur les avenues Vercors, Granier et Quatre Chemins suscite de nombreuses inquiétudes de la part des riverains : crainte de report de trafic vers des voies secondaires inadaptées, doute sur la faisabilité d'un nouveau plan de circulation au regard de l'importance des flux et de la saturation des axes alternatifs. Les commerçants se joignent à ces expressions en s'inquiétant de la possible dégradation de l'accès à des centralités commerciales qui fonctionnent aujourd'hui grâce à une forte clientèle de passage. Un nombre significatif de contributeurs a fait des propositions alternatives de modification du plan de circulation par rapport à celles évoquées dans le dossier de concertation.
- ✎ Dans cette veine, quelques contributeurs meylanais soulignent que la C1 fonctionne plutôt bien dans ce secteur, et qu'en conséquence, il ne faudrait rien changer à la situation actuelle : pas de site propre ni de modification du plan de circulation.
- ✎ Par ailleurs, dans ce secteur, la concertation BHNS a suscité des expressions d'un petit nombre d'habitants contre les nouvelles constructions ainsi qu'une réactivation notable de la contestation du projet de réaménagement de la place des Tuileaux (projet en cours de réalisation).

- **Meylan- avenue de Verdun** : L'aménagement en site propre central ne fait pas débat, il est jugé intéressant en termes d'insertion urbaine et de requalification de l'avenue. Les commerçants de Meylan saluent la création de places de stationnement.

- **La Tronche** : Il est à noter peu d'expressions sur cette partie du tracé. Quelques participants formulent des demandes sur la création d'un site propre « central » sur l'avenue de Verdun au lieu des deux voies bus bi-latérales proposées dans le projet (position exprimée notamment dans la contribution de la commune de La Tronche et l'ADTC). Cela permettrait de limiter les conflits avec la circulation automobile (automobilistes qui coupent les voies bus au niveau des bretelles de sortie ou d'entrée de l'avenue) et favoriserait l'évolutivité vers un tramway, tout en améliorant la qualité urbaine de l'avenue. Des participants, concernés par la création de cet arrêt, demandent la réalisation immédiate de l'arrêt PFI en raison des perspectives de développement dans le secteur.



- **Grenoble - Sortie de Grenoble / boulevard Jean-Pain** : Les participants constatent que les bus sont coincés dans les encombrements en sortie de Grenoble. Pour autant les craintes sont fortes vis-à-vis de la création d'un couloir bus dans le sens sortant, qui perturberait trop fortement le trafic automobile, selon une grande majorité. Les solutions proposées pour atténuer ce risque (ex : transformation de l'une des trois files de circulation automobile restante sur l'avenue en voie réversible selon le sens de la pointe) sont jugées peu convaincantes. Quelques contributeurs suggèrent de faire rouler les bus sur la plateforme du tram C.



© Grenoble-Alpes Métropole

- **Grenoble - Carrefour et arrêt Chavant** dans le sens sortant : Les participants estiment que c'est le point noir du tracé. Quelques participants considèrent qu'il est nécessaire de refondre l'arrêt pour permettre l'accueil de plusieurs bus à quai. Plusieurs contributeurs soulignent également que la priorité donnée aux tramways et l'importance des flux automobiles induisent un temps d'attente au feu très long pour les bus dans le sens sortant. Quelques participants font part de leur crainte concernant ce carrefour qu'ils jugent déjà très accidentogène.



© Grenoble-Alpes Métropole



© Grenoble-Alpes Métropole

- **Grenoble - Felix Viallet** : Des riverains partagent une forte crainte sur l'évolution proposée du plan de circulation dans le secteur. Ils s'inquiètent d'une aggravation de la congestion déjà très importante (report de trafic sur des voies très chargées) et du risque de pénaliser l'accès au parking Philippeville très utilisé par les résidents.
- **Grenoble - Gare** : De nombreuses questions et remarques ont émergé sur la dégradation de l'accès automobile à la gare en lien avec les travaux en cours (aménagement Chronovélo) et avec le futur BHNS. Beaucoup de personnes ignorent l'existence du dépose minute côté Europôle ou ne connaissent pas le chemin pour y aller.

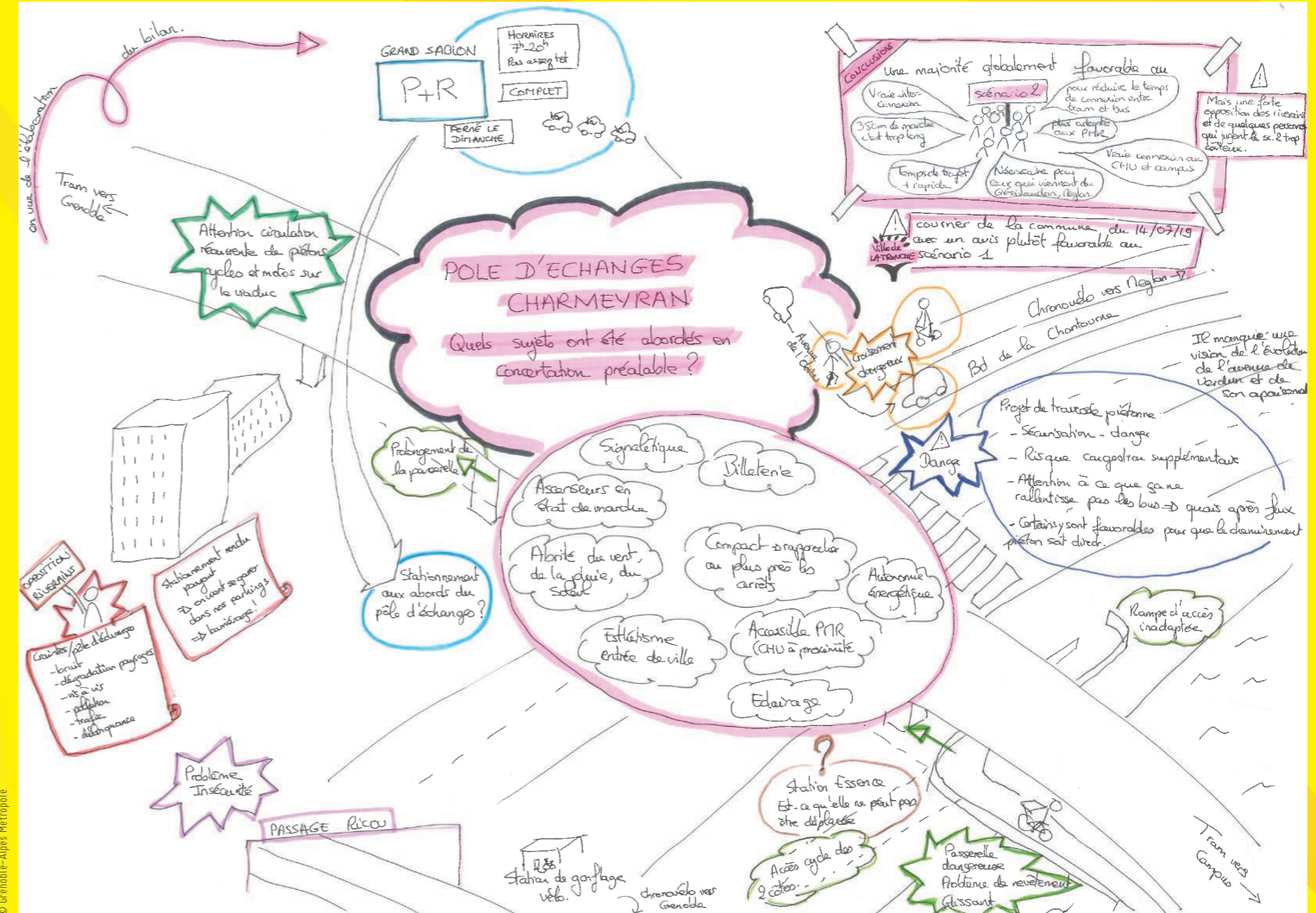
EN BREF

Insertion paysagère, impact des voies réservées sur la circulation, cheminements piétons et cycles, respect de l'existant... l'ensemble des points abordés par les participants démontrent la grande expertise d'usage à une échelle d'hyper proximité des participants. A Meylan, elle s'exprime fortement en faveur d'une préservation de l'existant. C'est aussi le cas, mais de façon moins marquée, sur le secteur du boulevard Félix Viallet et de la gare de Grenoble, alors que sur le reste du trajet l'attente de changement est plus marquée.

III. Aménagement du pôle d'échanges, une nouvelle station plebisicitée, sous conditions

Une grande partie des participants s'accorde sur un diagnostic commun : le trajet, à pied, pour passer des arrêts de bus actuels à la station de tramway Grands Sablons est trop long et peu agréable. Il génère un sentiment d'insécurité sur ce parcours. La très large majorité des participants est insatisfaite du passage souterrain Ricou, illisible, rendant le trajet trop long et insécurisant.

- Dans le prolongement de ce diagnostic, la concertation met en évidence un fort consensus en faveur du scénario 2 et de la création d'une station de tramway sur le viaduc au-dessus de l'avenue de Verdun. Selon ces participants, cette solution renforcerait les possibilités d'intermodalité en offrant des conditions de correspondance optimales, réduirait les temps de parcours, permettrait de requalifier le lieu, d'offrir une vraie connexion au CHU et au campus en particulier pour les habitants des communes du Nord-Est de l'agglomération et du Grésivaudan et serait une solution nettement plus adaptée pour les personnes à mobilité réduite. Cette solution apparaît comme celle nécessaire pour induire un report modal jugé indispensable par un certain nombre de participants au regard des enjeux climatiques.
- Une minorité de participants s'expriment en faveur du scénario 1
 - Plusieurs de ces participants considèrent que le coût du scénario 2 est trop important par rapport aux avantages induits en termes de fréquentation.
 - Quelques contributions soulignent que le rajout d'une station ralentira d'autant la vitesse de la ligne B, pourtant structurante dans la desserte du campus universitaire.
 - Il est à noter un petit nombre d'expressions mais particulièrement appuyé et organisé des habitants riverains du pôle d'échanges, par voie de courriers et de contributions dans les registres d'expression, qui s'inquiètent du risque de nuisances (bruit, pollution, vandalisme, vis-à-vis, augmentation du trafic, dégradation des paysages, risque d'aggravation du problème de stationnement sauvage sur les parkings riverains) qui pourraient être induites dans le voisinage si le scénario 2 était retenu. Ils proposent par exemple une solution de connexion entre les deux arrêts bus et tramway en véhicules électriques autonomes. Ils craignent que la création d'une traversée piétonne avec un carrefour à feu génère de la congestion automobile.
 - La commune de La Tronche fait une contribution en faveur de cette variante.
 - Une contribution propose la création d'un trottoir roulant pour optimiser ce scénario 1.
- Quelques rares personnes estiment que la priorité doit être donnée à d'autres projets plus urgents à mettre en œuvre.





Services et aménagements du pôle d'échanges

Interrogés sur les usages attendus dans le futur pôle d'échanges, les participants réclament d'abord des « services » minimums facilitant la mobilité :

- Une conception « compacte » de la station, avec des arrêts les plus proches possibles,
- Des arrêts bus suffisamment bien dimensionnés avec la possibilité que 2 bus puissent s'arrêter l'un derrière l'autre,
- Une solution billettique aux arrêts,
- Abrité du vent, de la pluie, du soleil, présence d'assises agréables pour l'attente, espace accueillant et permettant d'admirer la vue, revêtement anti-tag, toilettes en bon état de propreté,
- Ascenseurs en état de marche ou rampes accessibles,
- Accessibilité assurée aux Personnes à Mobilité Réduite (surtout à proximité du CHU),
- Éclairage et signalétique rendant les trajets lisibles, travail sur la sécurisation des espaces (pas de recoin),
- Information voyageurs claire (permettant de visualiser les horaires des bus et du tram sur un même écran, lien avec le P+R...),
- Stationnement vélo sécurisé au P+R Grand sablon et au Pôle d'échanges Charmeyran, station de gonflage pour les vélos,
- Connexion des accès cycles avec la Chronovélo à soigner,
- Emplacement de dépose-reprise pour le covoiturage,

Les participants s'expriment aussi pour une part d'entre eux sur des attendus moins liés à la mobilité :

- Autonomie énergétique de la station,
- Souhait de voir cette station participer d'une requalification esthétique de ce qui est considéré comme une entrée de ville pour un grand nombre,
- Végétalisation du site,
- Insertion visuelle au sein du quartier à soigner et travail sur la réduction des nuisances sonores aux abords du pôle d'échanges,
- Occasion d'accéder à un paysage lointain et donc demandes d'installations permettant de profiter de la vue.

La traversée de l'avenue Verdun et de l'Isère par les modes actifs : un enjeu mobilisant

- Plusieurs participants soulignent le fait que des piétons, des cycles et des scooters empruntent occasionnellement le viaduc dédié actuellement au tramway, en dépit de toutes conditions de sécurité. Cela correspond probablement à un besoin d'efficacité et un manque de lisibilité dans les trajets et la traversée à la fois de l'Isère et de l'avenue de Verdun.
- Un grand nombre de participants demande la création d'une passerelle, dévolue aux modes actifs, accolée au viaduc, pour répondre à ce besoin de continuité directe au-dessus de l'avenue de Verdun et de l'Isère. Cette passerelle permettrait notamment de répondre aux inquiétudes formulées quant à la sécurisation de la traversée piétonne de l'avenue de Verdun et d'éviter le temps d'attente au feu piéton de cette traversée.

D'autres privilégient la solution de traversée piétonne à niveau qu'ils jugent plus efficace. Dans ce cas, des aménagements en amont doivent être créés pour ralentir les vitesses de circulation et assurer la sécurité de cette traversée. Des participants relèvent que les aménagements doivent permettre une bonne cohabitation lors de la traversée entre les flux piétons et cycles. Enfin, certains estiment que les deux solutions (passerelle et traversée piétonne à niveau) se complètent et demandent qu'elles soient toutes les deux réalisées.

D'une manière générale, les participants ont des difficultés à se projeter dans l'avenir avec un boulevard urbain apaisé sur l'avenue de l'Obiou. Ils sont en attente de davantage d'éléments sur l'évolution de cette avenue. Des participants ont indiqué qu'ils souhaitaient que des dispositifs de type radars pédagogiques ou des radars sanctions soient mis en place pour que la limitation à 50 km/h soit respectée.

- La passerelle sur l'Isère est jugée par la majorité des participants comme dangereuse du fait de son étroitesse et de son revêtement glissant et non roulant. Il est demandé par un grand nombre de pratiquants que les accès de part et d'autre soient repris pour avoir des trajets plus directs (rampe des deux côtés à La Tronche, escalier piéton et amélioration de la visibilité côté Saint-Martin-d'Hères). Plusieurs participants soulignent la nécessité de l'élargir.
- Un dissensus est à noter sur l'avenir du passage Ricou. Certains estiment qu'au regard de son caractère fonctionnel, il faut le maintenir, voire augmenter son gabarit sous voie pour permettre le passage des poids lourds, d'autres souhaiteraient qu'il soit supprimé car trop insécuritaire et qu'il soit remplacé par un carrefour à niveau.

Le parc-relais Sablon

Les participants dans leur ensemble dressent un diagnostic sévère du parc-relais Grand Sablon actuel. Saturé, au fonctionnement inadapté aux besoins, autant de points qui devraient selon eux permettre d'initier une réflexion intégrée au projet C1+. Certains participants demandent qu'un parc-relais soit créé aux abords immédiats du pôle d'échanges Charmeyran. D'autres demandent que des parcs-relais plus en amont soient réalisés pour permettre un rabattement au plus près du départ du trajet.



Les conditions de circulation autour du pôle d'échanges Charmeyran

- Certains participants alertent sur les risques de congestion liés à la mise en place d'un carrefour à feux au niveau de la traversée piétonne sur l'avenue de Verdun.
- Des interrogations sont formulées à plusieurs reprises sur les incidences de l'opération sur les accès et les éventuelles modifications de circulation qu'elle impliquerait, en particulier sur le boulevard de la Chantourne et l'avenue de l'Obiou.
- Les participants insistent sur le fait que la circulation des véhicules de secours doit être facilitée pour éviter qu'ils soient pris dans la congestion.
- Des participants proposent que l'arrêt bus soit situé en aval du feu de la traversée piétonne afin d'éviter que celui-ci ralentisse les bus.

La sécurisation du croisement du boulevard de la Chantourne et de l'avenue de l'Obiou

Certaines personnes ont mis en évidence la dangerosité de ce croisement avec des conflits vélos – piétons et des conflits vélos – voitures dus aux problèmes de visibilité pour les voitures provenant de l'avenue de l'Obiou et devant s'engager sur la Chronovélo pour tourner sur l'avenue de la Chantourne.

Autres points abordés

- Certains se focalisent sur la station essence actuelle, se questionnant sur son devenir, ainsi que sur celui de la friche destinée à du dépose-minute ou à la réalisation de places de dépose-minute dédiées au covoiturage.
- Une personne demande la création d'une dépose-minute pour les cars privés sur l'avenue de Verdun.

- Il est également demandé qu'une signalétique soit installée au plus tôt pour que le fonctionnement des arrêts Sablons et Grand Sablon avec le passage Ricou soit plus lisible.
- Un contributeur souhaiterait la renaturalisation du Charmeyran au niveau du Pôle d'échanges.
- Des solutions innovantes d'hydro-électricité et de batobus sur l'Isère ont été proposées.

Ces expressions sont de l'ordre du point d'attention, les échanges, en particulier lors des rencontres publiques, permettant de considérer le site dans sa globalité et d'étendre la réflexion.



Le scénario 2 de création d'un pôle d'échanges avec une nouvelle station tramway sur le viaduc a largement les faveurs des participants à la concertation. Quelques craintes s'expriment (coût et nuisances) et de nombreux apports enrichissent la proposition.

IV. Les options de fonctionnement du BHNS vers Montbonnot : des propositions à retravailler

Deux options de fonctionnement contrastées étaient soumises à la concertation : L'option 1 offre des fréquences très intéressantes uniquement en semaine jusqu'à Montbonnot, alors que l'option 2, avec des fréquences moins importantes en semaine, permet des déplacements entre Grenoble et Montbonnot aussi en soirée et le week end. Lors des échanges pendant les rencontres publiques, mais aussi via les registres de concertation, le souhait de ne pas opposer besoins des actifs et besoins des habitants s'exprime clairement.

De plus, certains actifs précisent que du fait de l'organisation de leur entreprise en 2 pôles, l'un sur la Presqu'île et l'autre à Inovalée, la ligne permettrait des déplacements professionnels aisés. Le déplacement de salariés n'est donc pas uniquement concentré aux heures de pointe.

Les participants dans leur grande majorité portent leur attention sur la lisibilité et la simplicité de la grille horaire. De ce fait, de nombreux participants ont proposé des améliorations aux solutions présentées.

Ainsi, dans le cas où l'option 1 (de 7h à 19h en semaine tous les bus vont jusqu'à Montbonnot et aucune desserte au-delà de Meylan Maupertuis en dehors de ces horaires et le week end) serait retenue, les participants adoptant le point de vue « habitants » vont dans le sens d'un élargissement de l'amplitude horaire de desserte de Pré de l'Eau pour convenir mieux aux usages de sortie du travail ou de l'école mais aussi pour permettre les sorties en fin de journée vers Grenoble pour la population jeune.

Néanmoins les habitants de Montbonnot préfèrent dans leur grande majorité l'option 2 qui leur permet d'avoir accès à une ligne de BHNS en soirée et le week end. Cependant certains s'interrogent sur la nécessité d'avoir des bus tôt le matin le week end.

Si l'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) était retenue, de nombreux participants et les acteurs économiques souhaiteraient que sur la période de pointe tous les bus aillent jusqu'à Montbonnot, craignant que la fréquence un bus sur deux jusqu'à Montbonnot ne soit pas suffisante pour transporter tous les salariés en provenance de Grenoble et travaillant à Montbonnot.

Quelques participants ne souhaitent pas de terminus partiel, synonyme pour eux de complexité et de risque d'erreur.



Aucune des 2 options soumises à concertation ne convient tout à fait aux participants. C'est donc une hybridation des deux solutions qui est sollicitée, basée sur la non mise en concurrence des besoins des actifs par rapport à ceux des habitants, sur la lisibilité et la simplicité de l'offre.



© Grenoble-Alpes Métropole

V. les conditions de réussite du projet global : les expressions connexes au deux opérations

Les interfaces avec le réseau Transisère et le réseau TAG

Ce thème s'est retrouvé dans la quasi-totalité des expressions des participants, en particulier lors des rencontres publiques. Les participants comprennent en effet très bien l'intérêt des voies bus réservées qui profiteront aux autres lignes de transport en commun, notamment la 6020 et les lignes express vers le Grésivaudan, lorsque ces lignes ont une partie de leur tracé commun avec celui du BHNS. Ils comprennent de plus que la ligne C1+ n'a pas vocation à se substituer aux lignes express qui desservent aussi Pré-de-l' Eau : ces deux dessertes sont complémentaires, dans une version omnibus pour la C1+, et en liaison directe par l'autoroute pour l'express.

Un très grand nombre de participants demande un plan global d'amélioration des transports en commun en lien avec le Grésivaudan.

- Plusieurs contributeurs insistent sur le rôle structurant de la ligne 6020 qui devrait être renforcée et améliorée pour aller vers une offre de type « ligne chrono » car elle permet la desserte des Hauts de Meylan et de toutes les communes situées le long de la RD 1090. L'ADTC propose en annexe de sa contribution un schéma global de recomposition de la desserte du Grésivaudan intégrant notamment une évolution des lignes express et de la 6020. Une autre contribution évoque l'enjeu d'améliorer la desserte en transports en commun de Domène. Le contexte d'adhésion du Grésivaudan au SMTG (devenu SMMAG au 1^{er} janvier 2020) est perçu comme très favorable à cette vision globale.
- L'évolution des lignes express et de la 6020 peut influencer sur le choix des variantes et la stratégie d'accompagnement du projet C1+ en matière de parcs-relais. Ainsi, des contributeurs soulignent qu'une ligne 6020 améliorée permettrait de limiter la demande de rabattement en provenance des coteaux (donc le besoin de parcs relais) et desservirait le secteur Faculté, ce qui permettrait au BHNS de rester sur l'avenue du Vercors (variante 4 – Buclos).
- Des précisions restent attendues concernant le réseau secondaire de transports en commun associé au projet C1+, en particulier sur le secteur Buclos / Le Brêt si la variante 3 était retenue, mais aussi sur les solutions de rabattement au Pré-de-l'Eau en transports en commun.
- Une contribution est faite concernant des interrogations sur la capacité des tramways à absorber davantage de passagers avec le scénario 2 du pôle d'échanges sur un tronçon très chargé aux heures de pointe.
- Certains contributeurs souhaitent qu'une offre de transports collectifs adaptée aux horaires de travail décalés des agents du CHU soit déployée.
- Enfin, une demande est formulée pour que la ligne D soit prolongée jusqu'à Grand Sablon.

La tarification : une condition de réussite majeure

- De nombreuses contributions soulignent qu'il est indispensable d'avoir un billet commun à un prix abordable pour les trajets en lien avec Montbonnot et le Grésivaudan.
- Certains vont même jusqu'à demander d'étudier sérieusement la gratuité des transports en commun.
- Le contexte d'adhésion du Grésivaudan au SMMAG est perçu comme très favorable à cette harmonisation souhaitée des tarifs.



Marche et vélo : des compléments indispensables au BHNS

- Pour une part importante des participants, en particulier ceux concernés par les déplacements en mode actif, le projet est perçu comme une occasion de renforcer les mobilités actives : les cheminements piétons et cycles sont cohérents avec la position des arrêts et le tracé.
- Ces mêmes participants voient dans ce projet l'occasion d'améliorer ces usages. Ils soulignent particulièrement l'importance du stationnement vélo, qui peut servir de levier pour le report modal cycles vers les transports en commun, sous réserve de pouvoir stationner son vélo en grande proximité des arrêts et de manière sécurisée. Sur ce point, la diffusion du vélo électrique modifie les usages et les besoins.
- Parmi les participants qui se déplacent aussi en vélo, une demande émerge régulièrement : celle de pouvoir embarquer des cycles dans les bus, afin d'offrir plus de possibilités de trajet, en particulier sur des distances jugées peu propices aux déplacements cycles ou sur des itinéraires peu aménagés.
- Enfin, pour ce qui concerne les piétons, une demande est faite d'améliorer l'intermodalité des piétons vers les transports en commun, avec en particulier au niveau de la gare de Grenoble une demande de diffusion des informations SNCF à l'arrêt TAG et des informations TAG en gare SNCF.

Parcs-relais, stationnement et pôles d'échanges : un sujet connexe fort

Sur les parcs-relais, deux visions s'expriment :

- Une part des participants souhaite la création de parcs-relais de grande taille sur certains points clés de la ligne comme Pré-de-l'Eau, Faculté et Carronnerie, afin de répondre à une forte demande de rabattement automobile qui semble aujourd'hui difficile à réguler, d'autant plus que le parc-relais Grand Sablon est saturé.
- Une autre part des participants va dans le sens d'un développement de l'offre de transports en

commun en lien avec le Grésivaudan et la promotion des rabattements cyclables pour limiter le besoin de parcs-relais. De plus petite taille, ceux-ci seraient alors localisés tout au long de la ligne pour répondre à des besoins de proximité.

Par ailleurs, plusieurs contributions relèvent régulièrement des points de vigilance :

- Très fréquemment, et en particulier chez les habitants de Montbonnot, s'exprime la crainte que la capacité prévue au parc-relais de Pré-de-l'Eau soit insuffisante pour répondre aux besoins de rabattement.
- De plus, des participants font état du constat d'un stationnement « sauvage » en lien avec le rabattement sur les transports en commun sur certains points de la ligne : parking des copropriétés aux abords du parc-relais Grand Sablons (en lien avec la mise en stationnement payant du stationnement sur la commune de La Tronche) et du secteur de la Plaine Fleurie à Meylan par exemple. Les riverains souhaiteraient que le projet soit une opportunité pour régler ces situations.
- Enfin, des contributions font des suggestions qui enrichissent le projet du point de vue des parcs-relais. Une première suggestion est de créer un parc-relais sur le site de la Société Générale à Meylan (à proximité de l'arrêt Aiguinards Hexagone).

Plusieurs participants se rejoignent autour de la proposition de mettre en place un jalonnement dynamique indiquant la disponibilité de places dans les parcs-relais tout au long du tracé.

Le développement du covoiturage sur les voies réservées

Le projet dans sa globalité est vu par de nombreux contributeurs comme une opportunité de créer des aménagements souhaitables pour améliorer les déplacements. Au regard des réponses à apporter au dérèglement climatique, quelques participants formulent la demande que les futures voies réservées pour les bus puissent aussi accueillir des voitures pratiquant le covoiturage.



CONCLUSION

CONCLUSION

340 personnes aux réunions publiques,

74 contributions dans les registres papier,

384 contributeurs sur la plateforme numérique

La mobilisation du public sur ces deux opérations a été forte et le SMMAG remercie les participants pour leur investissement.



© Grenoble-Alpes Métropole

Au regard des avis exprimés, cette concertation préalable conforte l'opportunité des deux opérations.

La participation du public a permis de dégager des tendances sur certaines variantes ou scénarios sur la base desquels les études seront poursuivies. Pour d'autres sujets, l'avis du public est partagé et des compléments d'étude sont menés avant qu'un choix soit réalisé.

Les nombreuses contributions recueillies permettront d'enrichir les opérations. Elles ont porté sur des sujets multiples : variantes de tracé, insertion architecturale et paysagère, matériel roulant, incidence

sur la circulation, nuisances sonores, services offerts, accès en modes actifs, stationnement en rabattement ... Elles permettront au SMMAG d'améliorer les opérations et d'offrir aux futurs utilisateurs des solutions adaptées au mieux à leurs attentes. Cette synthèse sera présentée aux élu.e.s du conseil syndical du SMMAG qui précisera les suites données à la concertation.

L'information et la participation des citoyens concernant ces opérations seront poursuivies dans les phases ultérieures d'études jusqu'à la phase d'enquête publique, avant le lancement des études de maîtrise d'œuvre.



© Grenoble-Alpes Métropole



Direction
St-Martin-d'Hères
Campus



**Plus d'informations sur
SMMAG.FR
LE-GRESIVAUDAN.FR**
