



Délibération du Comité syndical du SMMAG

Séance du 20 février 2020

**OBJET :** **TRANSPORT EN COMMUN** - Mobilités Urbaines - Bilan de la concertation préalable du projet de création d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Grenoble et Montbonnot et d'un pôle d'échanges à La Tronche.

Délibération n° 11

Rapporteur : Francis GIMBERT

Le vingt février deux mille vingt à 10 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRES GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni hémicycle Claude LORIOUS, (salle du Conseil), Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble, sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Yann MONGABURU, président du SMMAG.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 27  
Nombre de votants, présents et représentés : 23

PRESENTS

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaires : Ludovic BUSTOS, Alan CONFESSON, Jean-Luc CORBET, Cécile CURTET, Christophe FERRARI pouvoir à Ludovic BUSTOS de la n°13 à la n°25, Françoise GERBIER, Elisabeth LEGRAND, Francie MEGEVAND, Yann MONGABURU, Marcel REPELLIN pouvoir à Yann MONGABURU de la n°11 à la n°25, Jean-Paul TROVERO

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE pouvoir à Francis GIMBERT de la n°8 à la n°25, Dominique FLANDIN-GRANGET, Francis GIMBERT  
Suppléante : Régine MILLET

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Jean-Paul BRET, Jean-François GAUJOUR, Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Suppléant : Benjamin TROCME

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE : Magdeleine FASOLA pouvoir à Marcel REPELLIN de la n°1 à la n°10 puis à Jean-Luc CORBET de la n°11 à la n°25, Bernard CHARVET pouvoir à Françoise GERBIER, Jean-Damien MERMILLOD-BLONDIN pouvoir à Cécile CURTET

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS : Evelyne BOULANGER pouvoir à Jean-Paul BRET

ABSENTS EXCUSES :

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE : Giovanni CUPANI, Delia MOROTE

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE : Anne GERIN, Jean-Claude PEYRIN

Monsieur Christophe FERRARI a été nommé secrétaire de séance.

Le rapporteur, Francis GIMBERT;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : TRANSPORT EN COMMUN** - Mobilités Urbaines - Bilan de la concertation préalable du projet de création d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Grenoble et Montbonnot et d'un pôle d'échanges à La Tronche.

### **Exposé des motifs**

Conformément aux articles L.103-2 du Code de l'Urbanisme, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs (SMTC) de l'agglomération grenobloise, devenu Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) et la communauté de Communes Le Grésivaudan, 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. Cette concertation faisait suite à la réalisation d'études préalables portant sur ces deux opérations.

Le BHNS entre Grenoble et Montbonnot vise à offrir un niveau de service supérieur à la ligne Chrono 1 actuelle et à fiabiliser les temps de parcours, grâce à des aménagements de voies réservées, des véhicules plus confortables et une meilleure fréquence. Les aménagements permettront d'améliorer la qualité des espaces publics le long du tracé et de rendre plus facile la combinaison de tous les modes de déplacement : cheminements piétons, pistes cyclables sécurisées, correspondances avec les autres lignes de transport en commun (Tag, Tougo et transisère), parc-relais, arrêts de dépose/reprise pour le covoiturage...

La connexion entre l'arrêt « Sablons » des bus et cars, et l'arrêt « Grand Sablon » du tramway est stratégique car elle assure la desserte de l'Hôpital Nord – CHU et du campus universitaire. Elle permet également aux habitants en provenance du Grésivaudan et de la Chartreuse de déposer leur voiture en amont de la Métropole et de poursuivre en transport en commun. Ainsi, l'aménagement du pôle d'échanges Charmeyran doit permettre de faciliter les correspondances entre tramway, bus et cars, d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclables, de faciliter le covoiturage, et d'accompagner la transformation urbaine de l'avenue de Verdun.

### **Modalités et déroulement de la concertation préalable**

---

Le public a été informé par différents moyens et a pu exprimer son avis selon plusieurs canaux : sites internet, réunions publiques, registres papier, courriers...

Plusieurs outils d'information et de communication ont été utilisés :

- Des informations régulières sur les sites internet du SMTC devenu SMMAG et de la communauté de communes Le Grésivaudan, ainsi que sur ceux de Grenoble-Alpes Métropole et des villes de Grenoble, La Tronche, Meylan et Montbonnot ;
- Une page dédiée et des informations régulières sur la plateforme participative de la Métropole, avec notamment la mise à disposition des documents présentés lors des réunions publiques ;
- Un relais des informations sur la tenue de ces réunions publiques sur la page facebook dédiée à la participation de Grenoble-Alpes Métropole, avec 7 publications entre septembre et novembre 2019 ;
- La mise à disposition de dossiers de concertation consultables en mairie de Grenoble, de La Tronche, de Meylan et de Montbonnot et au siège du SMMAG et de la Communauté de communes Le Grésivaudan, pendant les horaires d'ouverture ;

- Des flyers distribués dans les boîtes aux lettres des habitants de Montbonnot, Meylan, La Tronche et d'une partie de Grenoble, préalablement aux réunions publiques ;
- Des articles dans le bulletin d'informations de Grenoble-Alpes Métropole (numéro 19 de septembre – octobre 2019), et dans la presse locale : Place Gre'Net (16/09/2019, 26/09/2019), Dauphine libéré (25/09/2019, 27/09/2019, 11/10/2019), France Bleu Isère (25/09/2019), Moniteur des travaux publics (04/10/2019, 18/10/2019).
- Des registres d'expression libre, en format papier, étaient mis à disposition en mairie de Grenoble, de La Tronche, de Meylan, de Montbonnot, au siège du SMMAG et de la communauté de communes Le Grésivaudan ;
- Un registre d'expression libre, en format numérique, était disponible sur la plateforme participative de la Métropole ;
- Cinq réunions publiques, avec un temps de présentation et d'échanges en plénière et un temps d'échanges en atelier,
  - 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.

Au total, 340 personnes ont participé à ces réunions publiques. 74 contributions ont été rédigées dans les registres papier, 384 contributeurs ont fait part de leur avis sur la plateforme numérique, et 5 courriers ont été adressés aux Présidents du SMTC et de la communauté de communes Le Grésivaudan.

Ainsi, les modalités prévues par délibérations du SMTC du 11 juillet 2019 et de la Communauté de communes Le Grésivaudan du 24 juin 2019 ont été respectées et renforcées.

## **Rappel des variantes soumises à la concertation**

---

Des questions spécifiques étaient posées à la concertation, portant sur les variantes de tracé du BHNS, les options de fonctionnement entre Meylan et Montbonnot et les scénarios pour l'aménagement du pôle d'échanges Charmeyran.

### **Variantes de tracé du BHNS :**

- Variante 1 à Grenoble : tracé actuel de la ligne C1 avec terminus dans le quartier Jean Macé ;
- Variante 2 à Grenoble : prolongement 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 véhicules) ;
- Variante 3 à Meylan : tracé via la faculté de Pharmacie avec une insertion en voie réservée continue ;
- Variante 4 à Meylan : tracé actuel de la ligne C1 par l'avenue du Vercors avec insertion alternant voie réservée et voie partagée.

### **Options de fonctionnement du BHNS entre Meylan et Montbonnot :**

- L'option 1 propose une offre pleine uniquement en semaine. La ligne C1+ circulerait sur l'ensemble de l'itinéraire de Grenoble à Montbonnot uniquement de 7h00 à 19h00 en semaine. Entre 5 et 7h00, après 19h et les weekends, la ligne C1+ ne circulerait pas sur la section Montbonnot.

- L'option 2 propose une offre sur Montbonnot en demi-fréquence. La ligne C1+ circulerait de 5h à 1h tous les jours de la semaine de Grenoble à Montbonnot, mais avec une fréquence moins élevée. La ligne C1+ aurait alors deux terminus en alternance à Meylan Maupertuis et Montbonnot Pré de l'Eau.

### **Scénarios d'aménagement du pôle d'Echanges Charmeyran :**

- 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.
- 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.

### **Synthèse des enseignements de la concertation**

---

Un large consensus sur l'opportunité du projet global s'est dégagé : le BHNS est perçu comme une réelle amélioration par rapport à ligne C1 actuelle, et la création du pôle d'échanges Charmeyran est souhaitée pour faciliter les correspondances et rendre plus attractif le réseau de transport en commun.

#### **Concernant le BHNS Grenoble-Montbonnot :**

Les variantes de tracé du BHNS ont largement mobilisé les participants. Ceux-ci ont souvent lié ce sujet à l'insertion paysagère du BHNS, à ses conséquences sur la circulation automobile et sur les déplacements des piétons et des cycles.

La variante 2 (prolongement sur la Presqu'île de Grenoble jusqu'à 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 grâce à l'amélioration de la qualité de vie générée pour les habitants du quartier Jean Macé. 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.

Les variantes proposées dans Meylan (variante 3 et variante 4) suscitent des avis partagés, pointant des avantages et des inconvénients dans chacune d'entre elles. Une forte mobilisation meylanaise démontre un attachement à la variante « Buclos » correspondant au tracé actuel de la ligne C1, bien que cela soit assorti d'un nombre important de points de vigilance. Dans la traversée de Meylan, la concertation met en évidence deux besoins différents faisant chacun consensus : celui d'une circulation en transport en commun rapide et fiable, et celui du maintien d'une desserte locale sur un secteur dense utilisant déjà fortement les transports en commun.

Dans le cadre des échanges sur le tracé, c'est souvent plus la question de l'insertion du BHNS qui a mobilisé, en particulier à Meylan, mais aussi à Montbonnot et à Grenoble : insertion paysagère, incidence des voies réservées sur le reste de la circulation, cheminements piétons et cycles...

L'ensemble des points abordés par les participants démontre 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 tracé l'attente de changement est plus marquée.

Ainsi, la grande majorité des demandes d'approfondissement d'études est étroitement liée aux enjeux d'insertion et de réorganisation de la circulation.

Par rapport aux deux options de fonctionnement entre Meylan - Maupertuis et Montbonnot - Pré de l'Eau, 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, la lisibilité et la simplicité de l'offre.

Des attentes vis-à-vis du matériel roulant ont été exprimées, en termes de confort et de limitation du bruit et de la pollution. De nombreuses contributions ont demandé un tramway plutôt qu'un BHNS.

### **Concernant le pôle d'échanges Charmeyran :**

Le scénario 2, avec une nouvelle station de tramway sur le viaduc, a largement les faveurs des participants, qui estiment que cette solution renforce les possibilités d'intermodalité en offrant des conditions de correspondance optimales et en réduisant les temps de parcours, permet 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 constitue une solution nettement plus adaptée pour les personnes à mobilité réduite.

Cependant, certaines craintes s'expriment, en particulier par les riverains immédiats, opposés au scénario 2 qui serait selon eux susceptible de créer de nouvelles nuisances. Quelques avis s'expriment sur le coût du projet, jugé trop important.

De nombreuses contributions constituent des apports enrichissants au regard des attentes des futurs utilisateurs sur les composantes du pôle d'échanges, les services offerts, le confort attendu, l'insertion dans l'environnement...

La question de la traversée de l'avenue de Verdun et de l'Isère a été abordée à de multiples reprises en mettant en exergue les difficultés actuelles et la nécessité d'améliorer les conditions de traversée pour les piétons et les cycles.

Le stationnement dans le parc-relais Grand Sablon et aux abords du pôle d'échanges Charmeyran a suscité des échanges, certains demandant que la capacité de stationnement soit augmentée, d'autres souhaitant le rabattement sur des parkings plus en amont.

Les conditions de circulation ont fait l'objet d'interrogations voire de craintes en particulier par rapport à la mise en place d'un carrefour à feu sur l'avenue de Verdun pour la traversée piétonne.

La dangerosité du croisement du boulevard de la Chantourne et de l'avenue de l'Obiou a été mise en évidence par les participants.

Enfin, des contributions connexes aux deux opérations ont été formulées au sujet des interfaces avec le réseau Transisère et le réseau TAG, de la tarification, des modes actifs et des parcs-relais.

Un bilan détaillé est présenté dans le document annexé à la présente délibération.

### **Suites données**

---

Au regard des avis globalement favorables, le SMMAG décide de poursuivre le projet, tout en tenant compte de points soulevés lors de la concertation, selon les modalités décrites ci-après.

#### **Concernant le BHNS Grenoble-Montbonnot :**

La variante de prolongement jusqu'à Oxford (variante 2), qui est largement plébiscitée aussi bien par les acteurs économiques et les actifs de la Presqu'île, que par les habitants du quartier Jean Macé, est retenue, sous réserve du résultat des études de faisabilité de la mise au gabarit des bus et cars de l'ouvrage sous les voies ferrées rue Tarze.

Ces études de faisabilité seront conduites par le SMMAG, en lien avec Grenoble-Alpes Métropole et la SEM Innovia. Ce nouvel ouvrage sera profitable à toutes les liaisons en transports en commun vers le Voironnais et pour les cars longue-distance, évitant le détour par le pont Durand-Savoizat. Il sera aussi bénéfique pour la qualité de vie des habitants du

quartier Jean Macé, qui subiront moins les nuisances associées aux circulations de cars. Le SMMAG prévoit de demander de réserver cet ouvrage aux bus, aux cars et aux modes actifs, pour ne pas provoquer une augmentation du trafic automobile dans le quartier, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise approuvé le 7 novembre 2019.

Le surcoût d'exploitation lié à la longueur plus importante de la ligne BHNS dans cette variante devra être compensé par une optimisation globale de l'organisation de l'exploitation du réseau de transports en commun, en particulier grâce à la création d'un nouveau dépôt sur le site de Grenoble - Lesdiguières.

En complément, le SMMAG prévoit de lancer, dans le cadre du projet de maillage du réseau tramway, les études pour la création d'une nouvelle station de tramway à proximité de la place Mandela, pour permettre une correspondance facilitée entre le BHNS et le tramway en traversant le pont Durand-Savoyat.

Les variantes de tracé et d'insertion à Meylan sont conservées, dans l'attente des résultats des études de circulation et de stationnement. Ces études sont actuellement en cours, à l'échelle de de la polarité Nord-Est, et permettront d'éclairer le débat à poursuivre avec les habitants, les associations et les acteurs économiques et sociaux. Ici comme sur l'ensemble du tracé, dans la suite des études, un soin particulier sera porté à l'insertion urbaine et paysagère du BHNS.

Concernant le fonctionnement du BHNS entre Meylan – Maupertuis et Montbonnot - Pré-de-l'Eau, le SMMAG propose de mettre en place un suivi de la fréquentation dès la mise en service de l'extension de la ligne C1 en septembre 2020. Pour mémoire, en journée, le fonctionnement de l'extension de la C1 en septembre 2020 sera assuré en « fourche », avec un bus sur deux à Montbonnot (l'autre à Maupertuis). En soirée, tôt le matin et le week-end, tous les C1 seront en terminus à Maupertuis. Le suivi de la fréquentation de cette ligne C1 prolongée permettra donc d'évaluer l'opportunité de renforcer l'offre aux heures de pointe et d'offrir des services en soirée et le week-end.

Tenant compte des points de vigilance exprimés par les participants lors de la concertation, le SMMAG prévoit de mener les approfondissements suivants avant de finaliser le programme de l'opération :

- Des études de circulation dans le secteur Gare et Félix Viallet à Grenoble seront conduites, pour tenir compte des enjeux locaux et adapter si nécessaire l'insertion du BHNS.
- Au niveau du carrefour Chavant, sur le boulevard Jean Pain et sur le pont de Savoie, les études de circulation en cours à l'échelle de la polarité nord-est permettront de confirmer ou d'adapter l'insertion du BHNS dans ce secteur.
- Cette étude de circulation à l'échelle de la polarité nord-est, qui sera complétée par une étude de stationnement, permettra aussi d'apporter des éléments pour le choix du tracé et de l'insertion à Meylan, qui seront examinés avec une vigilance sur l'insertion urbaine et paysagère.
- Le SMMAG conduira une étude globale d'organisation du réseau de transports en commun en lien avec le BHNS, en intégrant le projet de RER ferroviaire, les potentiels de rabattement vers les gares (Domène, Brignoud), les liaisons interrives, les parcs-relais... au sein d'un périmètre élargi.
- Sur le secteur du Monarié, le tracé proposé dans le cadre de l'extension de la C1 sera réinterrogé pour prendre en compte les contraintes liées à la zone humide, et à la lumière des études faunes et flore qui viennent d'être réalisées. Une étude comparative avec d'autres tracés est lancée par le SMMAG.
- A Montbonnot, entre Baudonnière et Pré-de-l'Eau, les principes d'insertion du BHNS seront approfondis, pour s'assurer de la fluidité du BHNS.

- Une analyse sera confiée par le SMMAG à un expert indépendant pour comparer les solutions tramway et BHNS, sur un périmètre large et prenant en compte tous les transports en communs, dont le train. Cette étude permettra notamment d'apporter un regard extérieur sur le projet, de préciser les avantages et inconvénients de chaque mode et d'indiquer à quel horizon il pourrait être opportun de passer du BHNS au tramway.
- Le choix du matériel roulant interviendra à l'issue de la validation de la stratégie patrimoniale du SMMAG, et nécessitera un complément d'étude spécifique.

En lien avec Grenoble-Alpes Métropole et les communes, dans le cadre de l'étude « polarité nord-est », le SMMAG souhaite renforcer la cohérence entre urbanisme et déplacement, afin de faire émerger un projet de territoire partagé autour de l'axe du BHNS. Avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, un dispositif sera proposé pour articuler les études urbaines, paysagères, de mobilité et d'espaces publics.

La concertation avec les habitants, les associations et les acteurs économiques et sociaux sera poursuivie par le SMMAG tout au long des études relatives à la création du BHNS.

### **Concernant le pôle d'échanges Charmeyran :**

Le SMMAG décide de retenir le scénario 2, avec un arrêt tramway sur le viaduc, car celui-ci a recueilli des avis globalement favorables, répond davantage aux enjeux d'amélioration des conditions de correspondance et permet d'offrir une offre de transports collectifs efficace et concurrentielle à la voiture, permettant de desservir l'hôpital et le campus, notamment depuis le Grésivaudan en combinant les transports urbains et interurbains.

Le SMMAG prévoit donc de démarrer une étude d'insertion urbaine et architecturale sur la base de ce scénario, tout en tenant compte des remarques émises par les riverains, pour aboutir à un scénario d'arrêt de tramway sur le viaduc intégré dans l'environnement urbain, ne dégradant pas l'ambiance sonore et améliorant la qualité de vie des riverains.

La définition du programme de l'opération intégrera les composantes qui ont été jugées nécessaires pour les futurs utilisateurs de ce pôle d'échanges : rapprochement des arrêts, billetterie, éléments de confort, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, éclairage, signalétique, information voyageurs, stationnements vélos, cheminements piétons et cyclables adaptés, covoiturage, végétalisation, connexion piétonne avec le parc-relais Grand Sablon...

Au regard des contributions émises lors de la concertation, des actions sont proposées par le SMMAG à différentes échéances, dont certaines à très court terme en vue d'améliorer rapidement la situation actuelle.

Concernant les parcs-relais et le stationnement, il est proposé d'améliorer le fonctionnement du parc Grand Sablon pour mieux répondre aux attentes et d'y dédier des places réservées au covoiturage. Par ailleurs, le SMMAG indique sa volonté de ne pas créer de places de stationnement supplémentaires au niveau du Grand Sablon et du pôle d'échanges Charmeyran.

Ce choix est cohérent avec la stratégie du PDU visant à mettre en place un système de parkings de rabattement en amont du pôle d'échanges Charmeyran qui se situe déjà en milieu urbain. L'objectif est d'inciter ainsi les automobilistes à se rabattre sur des parkings au plus près de leur lieu de départ. Il est proposé qu'en lien avec l'observatoire du stationnement, la situation du stationnement dans le secteur autour du pôle d'échanges Charmeyran soit étudiée et que des solutions soient préconisées.

Concernant les cheminements piétons et cycles, une sécurisation maximale de la traversée piétonne de l'avenue de Verdun sera recherchée. La proposition de création d'une passerelle piétonne et cyclable accolée au viaduc n'est pas retenue, car elle compromet l'objectif de transformation de l'avenue de Verdun en boulevard urbain, présente des difficultés de connexion à la piste chronovélo et engendrerait des coûts élevés. Ainsi, il est proposé de réaliser, en lien avec la Métropole une étude de préfiguration de la

transformation de l'avenue de Verdun en boulevard urbain, portant sur la création d'une traversée piétonne sécurisée par des aménagements en amont de part et d'autre, la limitation de vitesse à 50 km/h dans les 2 sens et la création d'aire de dépose/reprise de covoiturage. Dans l'attente de la création du pôle d'échanges, ces aménagements apporteraient une amélioration significative, grâce à la traversée piétonne, des temps de parcours pour réaliser la correspondance.

Le SMMAG demandera à Grenoble-Alpes Métropole d'intégrer, dans les études portant sur la rénovation de la passerelle piétonne franchissant l'Isère, une reprise du revêtement de la passerelle et de ses accès des deux côtés. Le SMMAG demandera également à Grenoble-Alpes Métropole de mener des réflexions pour envisager le déplacement d'un totem sur l'avenue de la Chantourne dans l'objectif d'améliorer la visibilité, et pour créer une signalétique informant sur les cheminements piétons entre les arrêts Sablons et Grand Sablon par le passage Ricou.

Concernant les études de circulation en cours sur le périmètre de la polarité nord-est, le SMMAG demandera à Grenoble-Alpes Métropole d'intégrer une analyse des incidences sur la circulation de la création de la traversée piétonne de l'avenue de Verdun, ainsi que de formuler des préconisations pour réduire le volume de trafic automobile à destination de l'hôpital et réduire la circulation sur le boulevard de la Chantourne.

Enfin, le SMMAG prévoit de poursuivre des actions d'information et d'échanges avec les usagers, les associations, les habitants et les acteurs économiques et sociaux. Le public sera associé aux études de conception du pôle d'échanges et aux réflexions visant à transformer l'avenue de Verdun en boulevard urbain.

### **En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG**

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

Vu les statuts du SMMAG du 12 décembre 2019,

Vu la délibération du SMTC du 11 juillet 2019 sur les modalités de la concertation préalable du projet de création du BHNS Grenoble-Montbonnot et du pôle d'échanges Charmeyran,

Vu la délibération de la communauté de communes Le Grésivaudan du 24 juin 2019 sur les modalités de la concertation préalable du projet de création du BHNS Grenoble-Montbonnot et du pôle d'échanges Charmeyran,



Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 13 février 2020, et après en avoir délibéré, le Comité syndical SMMAG :

- Approuve le bilan de la concertation présenté en annexe,
- Autorise le Président à procéder aux démarches nécessaires pour mettre en œuvre les suites à donner décrites ci-dessus,
- Autorise le Président à poursuivre la concertation tout au long du projet.

*19 voix pour :*

*Grenoble-Alpes Métropole : 14 voix pour*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Département de l'Isère : 1 voix pour*

*Conclusions adoptées à l'unanimité.*

Le Président,

Yann MONGABURU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 27 février 2020.

2DL200042

8. 7.