

Recueil des contributions émises lors de la concertation préalable

Sommaire :

Partie 1 : Contributions inscrites dans les registres papier

Partie 2 : Courriers reçus

Partie 3 : Contributions formulées sur la plateforme numérique

Partie 4 : Contributions jointes via la plateforme numérique



Recueil des contributions émises lors de la
concertation préalable

Partie 1 : Contributions
inscrites dans les registres
papier



Registre

Concertation préalable

BHNS Grenoble – Montbonnot et

PEM Charmeyran à La Tronche

Ville de Grenoble

OBSERVATIONS DU PUBLIC

le 22 Octobre 2019

Voici mes préférences pour le BHNS C1

des horaires

Option 2. Il vaut mieux assurer des bus le week-end jusqu'au Pré de l'Eau. Les gens qui ont pris leurs habitudes de déplacement en semaine pourront continuer de la même façon le week-end. Ceux qui travaillent le week-end (à l'hôpital par exemple) ont besoin de la continuité du service.

des trajets

Variante 2. Pas de correspondance à prendre pour Oxford. Si c'est direct, ça encourage les gens encore un peu tièdes à laisser leur voiture pour prendre le BHNS. De plus les cars Transisère en bénéficieront.

Variante 6. C'est celle qui préserve le plus les espaces verts.

le Pôle d'échanges Charmeyran

La station tram sur le viaduc. Vous prévoyez plus de voyageurs entrants (6000 au lieu de 2300 dans l'autre scénario) donc c'est plus efficace.

C'est très confortable, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Faire 350m sur une route en pente quand on ne marche pas facilement ou qu'on est en fauteuil roulant, c'est un gros obstacle.

Il ne faut pas oublier de construire une passerelle piétons cyclistes directe le long de la voie du tram, sur le pont, des Tailles à Grand Sablon. La passerelle actuelle est un vrai gymnase.

Le point de dépôt de covoiturage doit être assez grand pour que des cars privés s'y arrêtent et déposent des voyageurs.

Bravo pour les Box vélos sécurisées.

des Bus

Ma préférence va au trolleybus qui a fait ses preuves depuis des décennies. Le biogaz est moins bien. Le biéthane est le moins intéressant. Il y a des temps morts de recharge, et les batteries posent un problème de recyclage.

Quelle tarification sera en vigueur pour Préd de l'Écu actuellement en zone B?

Mais ce qui n'est pas proposé, et qui a vraiment ma préférence, c'est une ligne de tram, de l'arrêt du C Grenoble Hôtel de Ville au Préd de l'Écu.

d'accès à Oxford se fait avec une seule correspondance à Charmeyran. Le BHNS est proposé pour permettre à plus de voyageurs de prendre le C1 qui est saturé. Il suit la tendance. Un tram encourage et anticipe, d'autant plus que l'urbanisation progresse. Il serait dommage, et plus cher, de devoir refaire des travaux pour un tram quand le BHNS sera saturé.

Beaucoup de gens aiment le tram, et quitteraient plus volontiers leur voiture pour le prendre, alors qu'ils ne le feraient pas pour le bus. Donc le tram permettra de diminuer encore plus le trafic automobile. C'est pourquoi je vous encourage à avoir une réelle ambition en matière de transports en commun.

J. L.

GILET Claude 4 Place du St Eynard 38000 GRENOBLE

2. Après avoir lu le dernier de concertation du Bus à Haut Niveau de Services, j'ai quelques remarques à vous faire.

La ligne C1 de Jean Macé à Neylan-Taupertuis étant saturée, un Bus à Haut Niveau de Services n'est pas suffisant pour absorber le surplus de voyageurs.

Je propose donc une ligne de tramway qui passe par Charmeyran et va jusqu'à Montbonnot.

Pour Charmeyran, je choisis le scénario 2 i.e. une

nouvelle station de tramway sur le viaduc avec des ascenseurs qui doivent fonctionner pour les PMR et les poussettes - Cela coûte peut-être plus cher au début mais à long terme, les usagers laisseront leur véhicule pour prendre le tramway.

Il faudra prévoir des parkings-relais notamment à Montbonnot : les habitants de Revel et Domène pourront prendre le tram et laisser leur véhicule sur un parking relais suffisamment grand.

A Nantes, le busway est saturé. Et le tramway ne le remplace pas. Il est plus difficile de faire un Bus à Haut Niveau de Services qui se transforme en tram

que de prévoir un tramway directement. Le tramway prend plus de voyageurs = il est plus grand, plus confortable.

C'est pourquoi, je vous propose de faire une ligne de tramway prolongée jusqu'à Montbonnot (qui sera en Zone A en 2020) à la place du Bus à Haut Niveau de Services.

A Grenoble le 22 octobre 2019

Patricia SAME

981 avenue des Jeux olympiques 38100 GRENOBLE

Grenoble, le 28 octobre.

3 Je souhaite apporter ma contribution citoyenne à la concertation concernant le projet de prolongement et amélioration de la ligne C1, via un Bus à Haut niveau de service (BHNS).

L'accès à Grenoble par la rive droite de l'Isère est quasi exclusivement effectué de manière automobile, avec des aménagements routiers afférents : autoroute, voie rapide, aménagements d'accès à la rocade sud... Etant donné l'urgence climatique d'une part et la nécessité de réduire la pollution atmosphérique sur l'agglomération grenobloise d'autre part, réfléchir à une autre solution est une priorité absolue.

Cependant, la transformation de la ligne C1 en BHNS ne répond pas aux vrais enjeux : elle n'est pas suffisamment structurante pour permettre un vrai transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Seule une ligne de tramway permettrait un vrai transfert, comme cela a été le cas sur les "grands boulevards" (ligne C) ou sur l'accès à Grenoble via St. Egrève (ligne E). Il semblerait que les exemples venant d'autres villes (Strasbourg, Nantes...) ne plaident pas en faveur d'un BHNS.

Sur Meylan, les habitants sont (encore) beaucoup trop attachés à leur voiture individuelle. L'expérience de la mise en place de voies réservées aux bus sur l'avenue de Verdun a déclenché un tollé de la part des automobilistes à qui on a « restreint leur liberté de circuler ». Des automobilistes irascibles ont circulé et dépassé régulièrement sur les voies de bus, de l'arrêt Reviret jusqu'à la mairie de Grenoble, en bloquant tout aussi régulièrement les bus. Un BHNS ne résoudrait pas ce phénomène pénible pour les transports en commun.

La solution du tramway est beaucoup plus pérenne et acceptable par tous : on ne circule pas sur les voies du tram (surtout si elles sont engazonnées), l'impact d'image est important - bien que subjectif, on accepte plus de lâcher sa voiture pour prendre le tram, le tram est plus confortable, les usagers prennent le tram

avec plus d'envie et de plaisir qu'un bus, on est souvent "fier" que sa ville ait un tram, le transfert modal est nettement plus important qu'avec un bus (l'expérience l'a prouvé à Grenoble sur les lignes C et E, avec le contre-exemple de Strasbourg et son BHNS).

L'un des gros problèmes de la ligne C1 reste l'engluement dans la circulation automobile sur Meylan, entre Maupertuis, l'accès à l'autoroute et la mairie. Même avec des voies réservées bus, les automobilistes passeront encore sur ces voies bus. Ce ne sera certainement pas le cas avec des voies de tramway engazonnées, qui de plus prennent moins de place et d'espace que des voies de bus. Pour le passage dans Meylan, la variante 4 me paraît plus appropriée

Evidemment, le coût du tramway est supérieur à celui d'un BHNS, mais seulement à court terme, lors des travaux d'infrastructure. Sur le long terme, le matériel est beaucoup plus durable donc rentable. Les premières générations de tram roulent toujours à Grenoble, alors que deux ou trois générations de bus se sont succédé sur la même période. De plus, le nombre de personnes transportées est beaucoup plus important dans un tram. Donc, proportionnellement, il y a besoin de moins de trams que de bus pour desservir le même parcours, avec un rapport capacité / fréquence très nettement favorable au tram.

Voilà pourquoi je suis persuadé que la seule vraie solution de transfert modal de la voiture vers les transports en commun, pour une desserte optimisée de Meylan et Montbonnot, avec une rapidité et une régularité de parcours, reste le tramway, solution structurante et ambitieuse, et non demi-mesure timide. C'est cette solution que je voudrais voir mise en œuvre.

Si toutefois, les instances dirigeantes persistaient à vouloir réaliser un BHNS au lieu d'un tramway, il faudra absolument concevoir la ligne de bus comme pouvant être très rapidement

transformée en ligne de tram. Trois solutions peuvent être envisagées entre la mairie de Grenoble et l'arrêt Meylan-Revirée, axe beaucoup trop bitumé actuellement (8 voies de circulation + 1 bande goudronnée permettant le stationnement, à l'entrée de Meylan-Plaine Fleurie) :

- 1/ voies de bus sur chacun des deux côtés de la chaussée, comme envisagé : structuration empêchant la mise en place d'un tram ultérieurement dans des coûts et délais raisonnables (travaux effectués deux fois), problèmes de dépassements automobiles par la droite, pas d'intérêt de desservir la boucle de l'Isère inhabitée (côté sud-est), pas de possibilité de desservir le centre funéraire dans les deux sens, pôle d'échanges Charmeyran difficile à utiliser puisque coupé en deux par la voie rapide : à éviter absolument

- 2/ voies de bus / tram au milieu de la chaussée (type ^{ligne} C des « grands boulevards » ou anciennement ligne VFD 22 desservant le campus) : facile et acceptable sur Meylan, actuellement impossible sur la voie rapide Grenoble-Carronerie, pas d'intérêt côté sud-est, pas de possibilité de desservir le centre funéraire, questionnement concernant le passage très problématique du carrefour de la Carronerie.

- 3/ voies de bus / tram côté centre funéraire (type ligne E Esplanade-St Martin le Vinoux) : idéal pour desservir le centre funéraire, le pôle d'échange Grand-Sablou-Charmeyran et la partie habitée du parcours, pour passer le carrefour de la Carronerie, sans feux, pour desservir l'entrée de Meylan, en réduisant cette entrée bitumée sur 9 voies (tout récemment refaite !), possibilité d'avoir une piste cyclable en parallèle « protégée » par la voie de bus / tram et parfaitement acceptable d'un point de vue sécurité (comme la piste cyclable Esplanade - St Martin le Vinoux).

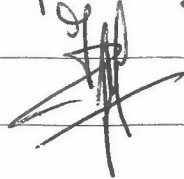
C'est bien cette troisième solution qui devra être privilégiée en mettant tous les moyens en œuvre disponibles pour qu'il puisse y avoir des rails de tramway immédiatement dessus, bien sûr.

Bien évidemment, un pôle d'échanges au Grand-Sablou

Charmeyran devra s'accompagner du prolongement de la ligne
D de tramway, jusqu'à l'arrêt actuel Grand-Sablon, avec un
coût maîtrise.

Je vous remercie pour m'avoir permis de m'exprimer de
manière citoyenne, et vous remercie pour votre attention.

Jacques Piepenbring, citoyen de Grenoble



Registre

Concertation préalable

BHNS Grenoble – Montbonnot et

PEM Charmeyran à La Tronche

Ville de La Tronche

Guy Giraud
Le Manhattan
24 bd de la Chantourne
38700, la Tronche
✉ giraud.guy@sfr.fr

Dossier Métro. Projet multimodal « Université / Charmeyran / CHU »

Comme suite à la réunion de concertation du 5 octobre 2019, il apparaît clairement que les réalités du terrain contraignent à une réelle révision du dossier, notamment à hauteur du bloc Charmeyran. Des réunions de résidents ont mis en valeur les opinions suivantes.

1. Les BHNS

Les aménagements routiers du boulevard Jean Pain et de l'avenue de Verdun sont acceptables pour faciliter la mise en place du réseau des BHNS ; celui-ci devrait activer des laissons rapides et à forte cadence entre Grenoble et Monbonnot, et, par conséquence, en principe diminuer le volume de la circulation des automobiles sur ces axes.

La seule réserve concerne la multiplication excessive des pistes cyclables entre le boulevard de la Chantourne et l'Isère.

2. Le projet multimodal « Université / Charmeyran/ CHU »

Ce dossier technique est inacceptable, en effet : il impacte directement la qualité de vie quotidienne et l'économie des résidences de la Chantourne.

- Le bloc se situe à près de 150m des fenêtres et balcons.

Conséquence : accroissement des nuisances du tramway (arrêts, sonneries, éclairages, annonces par hautparleur etc.)

Conséquence paysagère : Athanor, déjà, et de plus la nouvelle gare Charmeyran, sacrifient un fond de tableau magnifique : la chaîne de Belledonne !

- Multiplication des feux routiers au pied des piliers du pont du tramway, notamment au niveau du passage piétons.

Conséquence : accroissement des arrêts-démarrages d'où bruits et pollutions

Si nécessaire, opter plutôt en faveur d'un projet plus sécurisé du type passage souterrain piétons-cycles ou d'une passerelle (à envisager dans la continuité de la reconstruction d'un "pont" piétonnier avec piste cyclable, plus fonctionnel et direct)

- Ghettoisations de la Tronche « Chantourne et Doyen Gosse » du fait de la diminution, voire de la disparition, du nombre de bretelles d'accès et des sorties du boulevard de la

Chantourne et rues adjacentes vers l'artère Jean Pain transformée en voie rapide prioritaire.

Conséquence probable : augmentation de la circulation automobile dans ce secteur : bruits, pollution, circulation rendue encore plus difficile.

- Autres remarques
- Quid de **la circulation prioritaire des véhicules de secours** : ambulances, pompiers, Samu etc.
- Quel accès pour se rendre à la déchetterie d'Athador ou au carrefour de Meylan : il se fait actuellement par le passage Ricou, puis par la bretelle d'accès à Jean Pain et un croisement à 400m.
- Débouché de la circulation automobile de l'A41 sur l'avenue de Verdun-boulevard Jean Pain.
- Conséquence pour accéder au CHU, personnel et visiteurs extérieurs à Grenoble.

3. Opter pour le scénario 1 :

Il s'agit de créer un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou avec des accès plus simples et sécurisés à la station des BHNS du boulevard Jean Pain.

Un passage protégée et vitré sécuriserait les piétons se rendant de la station de tramway des Grands Sablons à celle du boulevard Jean Pain, arrêts actuels du « rapido », avec un sens unique pour les véhicules empruntant la rue de l'Obiou.

La majorité des inconvénients du bloc multimodal disparaîtraient sans compromettre l'idée centrale de faciliter les liaisons entre Grenoble et Montbonnot et de diminuer le volume de la circulation automobile tout en ménageant des évolutions ultérieures, comme par exemple la construction d'une ligne de tramway abandonnée en 2011.

Il en résulterait une relative protection des qualités de vie des riverains de la Chantourne déjà mal traitée par le bruit et la pollution.

Propositions établies le 17 octobre 2019 en liaison avec des résidents de la Chantourne

Bien cordialement


1) Quel aménagement pour le pôle d'échanges ?

- Je ne vois pas l'intérêt d'une nouvelle station de tramway sur le viaduc entre Osiron et l'Université - -

- Je préfère le scénario 1 qui conserve le parking relais de la station Sablon et qui demande une marche de 300m aux utilisateurs du BHNS -

Cette solution est peu coûteuse.

- Face à cet aménagement il serait intéressant de mesurer la qualité de l'air dans le quartier ainsi que le bruit (trafic sur l'avenue de Verdun ainsi que ambulances du Sommet et pompiers qui se rendent ou sortent du CHU).

Antoine Pitaval 24 Bld de la Chantourné - La Tronche

Le remplacement du C1 par le BHNS est une bonne solution aux déplacements rapides. Au niveau de La Tronche, l'arrêt Canonnerie permet à un grand nombre de personnes du secteur de se déplacer soit sur Grenoble, soit sur Vaulpau (il y a aussi un foyer de 200 étudiants ch. de la Canonnerie) Il est important de maintenir "arrêt Canonnerie" dans sa situation actuelle.

Sur le pôle d'échanges "Pharmeyran" je suis pour la solution 1 : aménagement piétons de l'Av. de l'Obisac en direction de l'arrêt tram les gds Sablons. Je suis opposée à une nouvelle station sur le viaduc nuisances pour les riverains et trop cher. Bernadette Soffray
habitante rue Pasced à La Tronche

Il faut absolument prévoir un état des lieux avant travaux en terme de niveau sonore et de pollution de l'air. Il sera alors possible, après travaux, de quantifier l'augmentation des nuisances. Si cela n'est pas fait il sera impossible de contester une augmentation du bruit et une dégradation de la qualité de l'air

Henri DIDOT - Le Manhattan - Mouchois SCENARD 1

Le scénario 1 me paraît raisonnable
et peut évoluer dans le temps et il est
surtout moins coûteux en travaux
et entretien

DELATTE Danielle, DELATTE Guy
21 ch. des Grenailles - La Tronche

Le scénario 1 me paraît préférable,
d'autant qu'à terme, une migration vers le
projet 2 est possible en cas de nécessité. Il
faudrait envisager des nardes électriques
pour relier les 2 points du pôle (tram et C1)
et étudier la possibilité d'un passage souterrain
sous la voie express.

Marc DEY
24, Bd de la Champfuche
38700 LA TRONCHE

Projet multimodal du Charmeyran

Après plusieurs réunions de concertation le conseil syndical de la résidence du Manhattan et beaucoup de copropriétaires considèrent que ce projet impacte négativement la vie des résidents du Manhattan.

Les 2 scénarios présentent les inconvénients difficilement acceptables que l'on peut imaginer : majoration du bruit, de la pollution et une augmentation du transit piétonnier avec ses répercussions.

le scénario 1 « correspondances favorisées par un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou entre les stations BHNS et la station du tramway Grand-Sablons » apparaît le plus acceptable pour préserver au mieux les riverains.

Le scénario 2 est quant à lui totalement rejeté de même que l'idée d'un passage piéton et de feux routiers entre les 2 stations de BHNS.

Nos objectifs étant de limiter les inconvénients de ce projet multimodal pour une relative protection de la qualité de vie des riverains déjà défavorisés, nous espérons une écoute de la SMTC en conséquence.

Madame Nadice MASSANI

Je dois l'obtenir 1.

Avenue de l'Obiou.

Madame Grand-Bid. choisie

la solution 1 Avenue de l'Obiou

Madame Bobeline chose

doit le scénario 1.

Avenue de l'Obiou

Projet multimodal du Charmeyran

Après plusieurs réunions de concertation le conseil syndical de la résidence du Manhattan et beaucoup de copropriétaires considèrent que ce projet impacte négativement la vie des résidents du Manhattan.

Les 2 scénarios présentent les inconvénients difficilement acceptables que l'on peut imaginer : majoration du bruit, de la pollution et une augmentation du transit piétonnier avec ses répercussions.

le scénario 1 « correspondances favorisées par un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou entre les stations BHNS et la station du tramway Grand-Sablons » apparaît le plus acceptable pour préserver au mieux les riverains.

Le scénario 2 est quant à lui totalement rejeté de même que l'idée d'un passage piéton et de feux routiers entre les 2 stations de BHNS.

Nos objectifs étant de limiter les inconvénients de ce projet multimodal pour une relative protection de la qualité de vie des riverains déjà défavorisés, nous espérons une écoute de la SMTC en conséquence.

PROPOSITION VOITURES AUTONOMES PARTAGE ENTRE BHNS ET L'ARRET GRAND SABLON

ARVANCIANIS
✱

Projet multimodal du Charmeyran

Après plusieurs réunions de concertation le conseil syndical de la résidence du Manhattan et beaucoup de copropriétaires considèrent que ce projet impacte négativement la vie des résidents du Manhattan.

Les 2 scénarios présentent les inconvénients difficilement acceptables que l'on peut imaginer : majoration du bruit, de la pollution et une augmentation du transit piétonnier avec ses répercussions.

Le scénario 1 « correspondances favorisées par un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou entre les stations BHNS et la station du tramway Grand-Sablons » apparaît le plus acceptable pour préserver au mieux les riverains.

Le scénario 2 est quant à lui totalement rejeté de même que l'idée d'un passage piéton et de feux routiers entre les 2 stations de BHNS.

Nos objectifs étant de limiter les inconvénients de ce projet multimodal pour une relative protection de la qualité de vie des riverains déjà défavorisés, nous espérons une écoute de la SMTC en conséquence.

JUGE Nicole scénario 1
petit bus de portage entre BHNS et
l'arrêt grand sablon

Dossier Métro. Projet multimodal « Université / Charmeyran / CHU »

Comme suite à la réunion de concertation du 5 octobre 2019, il apparait clairement que les réalités du terrain contraignent à une réelle révision du dossier, notamment à hauteur du projet Charmeyran. **Des réunions de résidents ont mis en valeur les opinions suivantes sachant que le Manhattan est déjà très impacté par le bruit et la pollution** (circulation et bouchons quotidiens, véhicules de secours etc).

Réseau BHNS

Les aménagements routiers du boulevard Jean Pain et de l'avenue de Verdun **sont acceptables** pour faciliter la mise en place du réseau des BHNS dans le but d'activer des liaisons rapides et à forte cadence entre Grenoble et Montbonnot et en principe, diminuer le volume de la circulation des automobiles sur ces axes.

Avec des restrictions concernant :

- la réduction des voies dès l'entrée dans Grenoble qui va **majorer les bouchons en amont avec pour conséquence** une circulation encore plus difficile avec bruits et pollution majorés.
- **les feux routiers au pied des piliers du pont du tramway avec un passage piéton** et les conséquences **non acceptables** qui en découlent.
- la multiplication excessive des pistes cyclables entre le boulevard de la Chantourne et l'Isère.
- l'isolation de la Tronche « Chantourne et Doyen Gosse » du fait de la diminution, voire de la disparition à moyen terme du nombre de bretelles d'accès et des sorties du boulevard de la Chantourne et rues adjacentes. Quid de la circulation prioritaire des véhicules de secours ?

Scénario 1 correspondances favorisées par un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou entre les stations BHNS et la station du tramway Grand-Sablons

Ce scénario qui apparait le plus acceptable va entraîner une grande majoration du trafic piétonnier chemin de l'Obiou avec des retombées bruyantes et une probable majoration du vandalisme.

- a) Outre le fait d'être **moins coûteux**
- b) il permettrait de répondre à notre demande **de passage vitré sécurisé des Grand Sablons aux arrêts des BHNS** qui limiterait une partie de ces inconvénients et sécuriserait les piétons et cycles.

- c) avec par voie de conséquence une **rue à sens unique**.
- d) **Ce passage pourrait se poursuivre en ligne droite par une passerelle au niveau du viaduc puis du pont de l'Isère desservant les arrêts des BHNS et les pistes cyclables des bords de l'Isère. Ce projet semble plus fonctionnel et sécurisé que ne l'est la passerelle existante.**
- e) Cette solution éviterait **les feux-rouges et le passage piéton entre les stations des BHNS qui seront des sources de bruits et de pollutions supplémentaires que nous refusons.**
- f) la limitation de vitesse à 50km/h devrait être immédiate

Scénario 2 avec une station d'arrêt supplémentaire du tram sur le viaduc

Ce scénario est rejeté pour impacter plus directement la qualité de vie quotidienne des résidents de la Chantourne.

- a) Le viaduc se situe à près de 150m des fenêtres et terrasses avec pour conséquence : accroissement des nuisances du tramway (arrêts, sonneries, éclairages, annonces par hautparleur etc.)
- b) Pas ou peu d'amélioration des accès au CHU par rapport au scénario 1**
- c) Multiplication des arrêts pose-reprise et ses conséquences.
- d) Coût plus élevé.

Nos objectifs étant de limiter les inconvénients de ce projet multimodal pour une relative protection de la qualité de vie des riverains déjà défavorisés, nous espérons une écoute de la SMTC en conséquence.

Madame Gonzalvez Brigitte,

Propriétaire au Manhattan,

gonzalvez.brigitte@free.fr

de 27.10.2019

BHNS « LA TRONCHE »

(Montbonnot / Grenoble)

OBJECTIF : La ligne du BHNS a pour but de diminuer la circulation et la pollution.

COMMENT INCITER LES GENS A DELAISSER LA VOITURE POUR D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORTS ?

Il serait intéressant de savoir pourquoi les personnes ne prennent pas les transports en commun (problème des transversales, insécurité, stress par manque d'habitude, déclassement etc).

Le parc-relais de 100 places, par exemple, à Pré de l'Eau sera très rapidement saturé.

COMMUNICATION

- Mieux communiquer sur le réseau (notamment en déposant dans les boîtes à lettres des plans des bus), certaines personnes ne savent pas qu'un arrêt est proche de chez elles.
- Organiser autour d'animations (le dimanche par exemple ?) des accompagnements sur les lignes afin de familiariser certaines personnes aux transports en commun qui peuvent être compliquées pour elles, voire engendrer un certain stress/angoisse ou également problème d'insécurité ou de déclassement.

STATIONNEMENT A LA TRONCHE

La commune est **ENVAHIE** par les véhicules venant notamment prendre le tram (certains se garent même dans les copropriétés ou sur les espaces verts et peuvent partir en vacances). Le chemin des Grenouilles / avenue de l'Obiou étant devenu payant ; les véhicules se garent dans d'autres rues (et ils peuvent donc marcher minimum 350 mètres !!!...).

Il faut donc impérativement travailler en amont mais également développer les lignes transversales.

AVENUE DE VERDUN

Baisser la vitesse et mettre des radars pour faire respecter la limitation de vitesse. Les motos et véhicules à certaines heures peuvent dépasser les 100 km/heure.

CAMPUS / CHUGA

- Quel est l'intérêt de faire venir des passagers au Pôle Charmeyran pour ensuite continuer sur le campus ? il serait préférable de créer un site propre pour les bus sur la rocade sud qui est totalement saturée.
- Combien de passagers se rendraient au CHUGA ? Et sur quelle base de calculs ?

AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE L'OBIOU / CHEMIN DES GRENOUILLES

Comment peut-on apporter de la verdure sachant que les canalisations et le Charmeyran passent en sous-sol ?

ARRET. « GRAND SABLON »

- Rendre le lieux plus agréable, plus conviviale avec un peu plus de verdure notamment ?
- Revoir la signalisation pour la direction du parc-relais (les voitures hésitent, ne savent pas où se rendre, tournent etc).

Entre les voitures qui attendent pour récupérer des passagers et les voitures qui se garent un peu partout, le Grand Sablon a besoin d'être restructuré.

ETUDES

Quelles sont les études qui donnent un nombre de 6600 passagers qui transiteraient au Pôle Charmeyran ? Coût minimum de 4 millions d'euros, montant disproportionné par rapport au nombre de passagers et comparé aux 600.000 euros (2300 passagers).

Quelles seraient les conséquences pour le voisinage ? (Pollution avec les arrêts/démarrages aux feux, les dépose-reprise, le niveau sonore, l'augmentation de la délinquance, etc)

Actuellement :

Quel est le taux de pollution ?

Quel est le niveau sonore ?

Quel est le nombre de passages/jour de véhicules ?

Dans le futur :

Quel serait le nombre de véhicules en moins (tant sur l'avenue de Verdun que le boulevard de la Chantourne ?

Quel serait le niveau sonore ?

Quel serait le taux de pollution après construction du Pôle Charmeyran ?

COPROPRIETE DE L'OURSIERE (97 lots)

- Expulsée (suppression de son parking) à la construction du tram.
- Impossibilité de réaliser un parking pour 97 lots.
- Chemin des Grenouilles / avenue de l'Obiou / parking parallèle au boulevard de la Chantourne stationnement payant.

Donc la solution pour les habitants est de se garer chemin des Grenouilles / avenue de l'Obiou ou le parking parallèle au boulevard de la Chantourne.

La copropriété est envahie (y compris les espaces verts) par les véhicules qui se garent pour prendre le tram, se rendre dans les bureaux du Grand Sablon, les copropriétés en face, le CHUGA, partir en vacances mais également l'immeuble « Le Président » c'est-à-dire la Métro...

Les véhicules traversent à grande vitesse (malgré le ralentisseur et panneau « copropriété privée ») pour se rendre au parc-relais ou continuer sur l'avenue de l'Obiou (et en sens inverse malgré le sens interdit y compris les véhicules de la Métro...).

Pius les piétons, les deux roues, les motos, les trotinettes etc

Coût pour la copropriété pour se fermer plus de 50.000 eur + la maintenance des portails entrants et sortants et encore si c'est possible en raison de contraintes juridiques.

Projet multimodal du Charmeyran

Après plusieurs réunions de concertation le conseil syndical de la résidence du Manhattan considère que ce projet impacte négativement la vie des résidents du Manhattan.

Les 2 scénarios présentent les inconvénients difficilement acceptables que l'on peut imaginer : majoration du bruit, de la pollution et une augmentation du transit piétonnier avec ses répercussions.

le scénario 1 « correspondances favorisées par un chemin de haute qualité avenue de l'Obiou entre les stations BHNS et la station du tramway Grand-Sablons » apparaît le plus acceptable pour préserver au mieux les riverains.

Le scénario 2 est quant à lui **totallement rejeté** de même que l'idée d'un passage piéton et de feux routiers entre les 2 stations de BHNS.

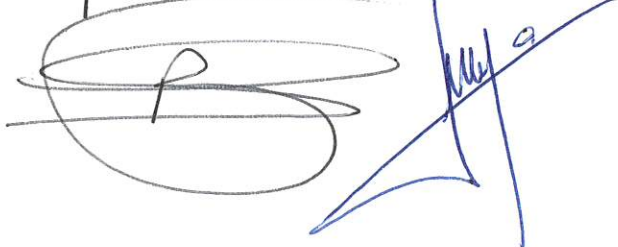
Nos objectifs étant de limiter les inconvénients de ce projet multimodal pour une relative protection de la qualité de vie des riverains déjà défavorisés, nous espérons une écoute de la SMTC en conséquence.

Le conseil syndical du Manhattan

(80 appartements + 20 bureaux)

Stephanie LEONE LUYA - Serge

Stéphane Antonin



Registre

Concertation préalable

BHNS Grenoble – Montbonnot et

PEM Charmeyran à La Tronche

Ville de Meylan

CONCERTATION PREALABLE BHNS

Antoine Jammes
16/09/2019

A - Un avant-projet qui présente de nombreuses avancées :

- une amélioration de l'offre Transports en Commun entre Grenoble et Meylan-Montbonnot d'ici 2023
- le prolongement vers la presqu'île
- une amélioration significative de la desserte de la zone d'activités économiques d'Inovallée (Meylan et Montbonnot) avec une liaison directe vers la gare de Grenoble et vers la zone d'activités de la Presqu'île
- la création d'un pôle d'échange Charmeyran permettant une solution attractive pour le CHU et le Domaine Universitaire pour les Meylanais et les habitants du Grésivaudan
- une solution permettant un meilleur fonctionnement du BHNS en sortie de Grenoble (avec une voie bus sur le Bd Jean-Pain)
- deux scénarios pour l'insertion urbaine avenues du Granier et du Vercors, permettant d'engager un débat sur l'insertion urbaine du BHNS dans les quartiers traversés.

B - Un avant-projet qui souffre de plusieurs faiblesses :

1/ **la clientèle estimée paraît sous-estimée** ; les 15 000 voyageur/jour (v/j) estimés seraient sans doute atteints avec la ligne C1 prolongée à Montbonnot (horizon 2020), à la presqu'île (horizon 2023) et avec la création du pôle d'échange de Charmeyran. L'effet BHNS - environ 30 % d'augmentation de clientèle par rapport à un bus⁽¹⁾ permet d'estimer une clientèle potentielle de 20 000 v/j.

Il est nécessaire d'approfondir cette étude de clientèle

2/ **Grenoble – prolongement Presqu'île** : ce prolongement sera essentiel dans le cadre de la redynamisation de la zone d'activités d'Inovallée en la reliant directement à la zone d'activités de la Presqu'île. Il permettra également aux habitants de Meylan travaillant ou étudiant sur la Presqu'île d'avoir une liaison directe.

Dans les options proposées, seule la variante2 apparaît crédible.

3/ **Grenoble - heures de pointe** : la ligne C1 présente une caractéristique spécifique avec une fréquentation très forte aux Heures de pointe (le matin vers Inovallée, le soir vers Grenoble). Avec le prolongement vers Montbonnot, ce phénomène va s'aggraver. S'il est nécessaire d'avoir une fréquence à 4mn aux heures de pointe pour répondre à la demande, le tronçon Chavant-A.Sembaht-E.Rey risque d'être congestionné avec les autres lignes de bus (C4, 6020, Express...) et le franchissement des lignes de tram A et B.

Il est nécessaire d'approfondir l'étude de fonctionnement de ce secteur

1 Voir article JM Beauvais en annexe

Insertion du BHNS avenues du Vercors-Granier-Quatre Chemins : le scénario avec un BHNS roulant en site propre sur ces voiries n'est pas acceptable dans l'environnement meylanais. **Seule solution « BHNS en voie partagée » me paraît acceptable :**

- Des tronçons en site propre sont peut-être nécessaires : au niveau des arrêts, et à l'est de l'avenue du Taillefer dans le sens Meylan → Grenoble.
- Ceci implique d'étudier un plan de circulation permettant d'éviter la circulation de transit utilisant cet axe. Le schéma proposé par le SMTC est à revoir ; cf proposition en annexe. Cela implique en particulier d'augmenter la capacité de la voirie chemin du Vieux Chêne. Augmenter l'emprise de la voirie sur ce chemin (avec une voie bus pour la 6070) posera moins de problèmes d'insertion que sur l'avenue du Granier
- Cette « contrainte » peut être une véritable opportunité pour les meylanais avec réduction des nuisances liées à la circulation automobile
- Cette « contrainte » aura des impacts sur les commerces, notamment ceux de la place des Tuileaux. **Ce point mérite une attention particulière**

Une étude de circulation est un préalable pour valider que la solution « BHNS en voie partagée » est possible.

Création de Parkings-Relais : le projet identifie plusieurs P+R (parkings relais) VP/TC (Voitures particulières/Transports en Commun) :

un grand parking-relais peut être réalisé au niveau de l'arrêt Les Béalières, près de la salle Décibeldonne en négociant avec le promoteur qui a un projet sur le site de Schneider-M4 le parking de la Société Générale (utilisé par les spectateurs de l'Hexagone) est à transformer en Parking-Relais quelle que soit l'évolution de ce site ; à court terme, il est nécessaire d'augmenter la capacité du P+R le long de l'avenue de Verdun d'autres parkings de proximité sont à prévoir le long de la ligne

Il est nécessaire d'étudier rapidement les parkings M4 et Société Générale sur lesquels des projets existent

mais, le meilleur P+R est celui que l'on peut éviter : ainsi, les habitants du Haut-Meylan, de Montbonnot, Biviers habitant proches de l'axe de la 6020 demandent un P+R pour prendre la C1. Certes, il sera toujours nécessaire de répondre à la demande de P+R, mais une solution pour réduire cette demande forte est de mettre à disposition de ces habitants une solution en TC proche de leur domicile. **L'étude BHNS doit être élargie à l'axe de la RD1090 : et si la 6020 devenait la ligne Chrono du Grésivaudan ?**

Station PFI (La Tronche) : cette station est identifiée mais sa réalisation n'est pas prévue à court terme. **Il est nécessaire que cette station soit créée en même temps que la station Charmeyran,** à cause du grand nombre de visiteurs venant au Centre Funéraire

7/ choix du tracé Fac de Pharmacie / Le Brêt

Quelques éléments pour un choix de tracé :

- L'arrêt Le Brêt est un arrêt important en nombre de montées/descentes. Le passage par la faculté de pharmacie nécessiterait que cet arrêt soit desservi par une autre ligne. La ligne Flexo 42 a une fréquence ridiculement faible par rapport au besoin. La ligne Proximo 13 a une fréquence bien inférieure à celle de la C1, mais ne fonctionne pas en soirée et souffre de problème de régularité chroniques liés à son passage par le secteur du CHU
- Le passage par la faculté de pharmacie permettrait de mieux desservir les habitants le long de cette avenue. Si la ligne 6020 fonctionnait correctement (cf point ci-dessus), elle apporterait une bonne réponse pour ces habitants, sans oublier que la ligne 13 passe par cette avenue.
- Le passage par Le Brêt nécessiterait que l'avenue du Vercors fonctionne en voirie partagée. Le plan de circulation alternative serait un passage par le chemin des sources ou l'allée de la pharmacie pour rejoindre l'avenue de Verdun (voir schéma en annexe)
- Enfin, il est indiqué que le passage par Le Brêt poserait problème pour une transformation ultérieure du BHNS en tram. Ce point est pour moi un « faux problème » : il est en effet possible de réaliser un virage entre les avenues du Vercors et de Verdun avec le même rayon de courbure que celui devant la gare de Grenoble, dans le cadre de l'espace public existant.
- Dans l'option « fac de pharmacie », il n'est pas nécessaire d'avoir un site propre, le BHNS pourrait fonctionner en voirie partagée.

Le maintien du passage par le Brêt (variante 4) me paraît pour ces raisons bien préférable au passage par l'allée de la Faculté de Pharmacie.

8/ avenue des 4 chemins et rond-point de Bavière

Le rond-point de Bavière est à rendre traversant, afin de gagner de précieuses secondes et d'améliorer le confort des usagers.

Sur l'avenue, la circulation en voirie partagée est à privilégier. En fonction des résultats de l'étude de circulation, il faudra peut-être prévoir une voie réservée depuis Maupertuis pour faciliter l'insertion sur le rond-point.

9/ Accès piétons et vélos

Depuis 6 ans que fonctionne la ligne Chrono, la commune de Meylan n'a rien fait pour aménager les cheminements piétons depuis les arrêts de la C1 vers la zone d'activités Inovallée.

Il faut compléter l'étude actuelle avec un volet cheminements piétons et cycles et stationnements pour les cycles aux arrêts du BHNS

10/ tracé dans Montbonnot : la voirie actuelle est saturée aux abords du Pré de l'eau.

Il est nécessaire que le fonctionnement en voie réservée soit prolongé au moins jusqu'au rond-point avec le chemin de la Doux pour garantir une bonne régularité de l'ensemble de la ligne.

11/ scénario de fonctionnement vers Montbonnot

La desserte de Montbonnot est destinée aux salariés d'Inovallée, mais également aux habitants du Grésivaudan, Montbonnot notamment. L'urbanisation aux alentours du Pré de l'Eau continue à se développer et ses habitants méritent une desserte vers Grenoble via le BHNS.

Le fonctionnement en fourche aux heures de pointe est complexe pour l'exploitation et risque de générer des saturations supplémentaires de bus aux heures de pointe.

Je ne suis pas favorable à l'hypothèse d'un bus sur 2 limité à Maupertuis (option 2). Il me paraît également indispensable que dans l'option 1 que je préconise, la ligne C1 desserve Montbonnot au moins le samedi, le matin (personnel de service) et en soirée (habitants).

12/ évolutivité future vers le tramway

L'étude est très peu explicite sur les contraintes de transformation d'une ligne BHNS en tramway : comment fonctionne le BHNS pendant les travaux (cf exemple de Nantes), quels aménagements et équipements seront à reprendre ?

Ce point nécessite d'être approfondi (dans le cadre d'une étude solution tramway – voir chapitre C ci-dessous)

13/ choix du type de véhicule

Dans l'optique d'un BHNS, **la solution trolleybus V2.0 me paraît le meilleur compromis** performances, capacité, confort, impacts sur l'environnement

C - étude d'une solution Tramway 2030

L'ADTC vient de publier un dossier demandant à ce que soit étudiée une solution en tramway dès 2030.

- **Je suis totalement d'accord avec l'avis de l'ADTC qui se traduirait par un report plus important de la voiture individuelle vers les transports en commun. Un tel report signifiera pour les meylanais une baisse du trafic automobile, et donc une baisse de ses nuisances (bruit, pollution...),**
- **Je demande à ce que l'étude englobe la desserte de la RD1090, en requalifiant la 6020 en ligne Chrono-Grésivaudan (Grenoble – Crolles),**
- **La demande de plan de circulation doit être élargie à l'ensemble de la rive droite de Grenoble à Crolles ,**
- **Cette étude doit permettre de comparer les deux solutions :**
 - **BHNS tel que proposé et transformation à long terme en tramway**
 - **BHNS partiellement (cf ci-dessous) et réalisation d'un tramway en 2030**

Une telle solution impacte de revoir le projet BHNS tel que présenté.

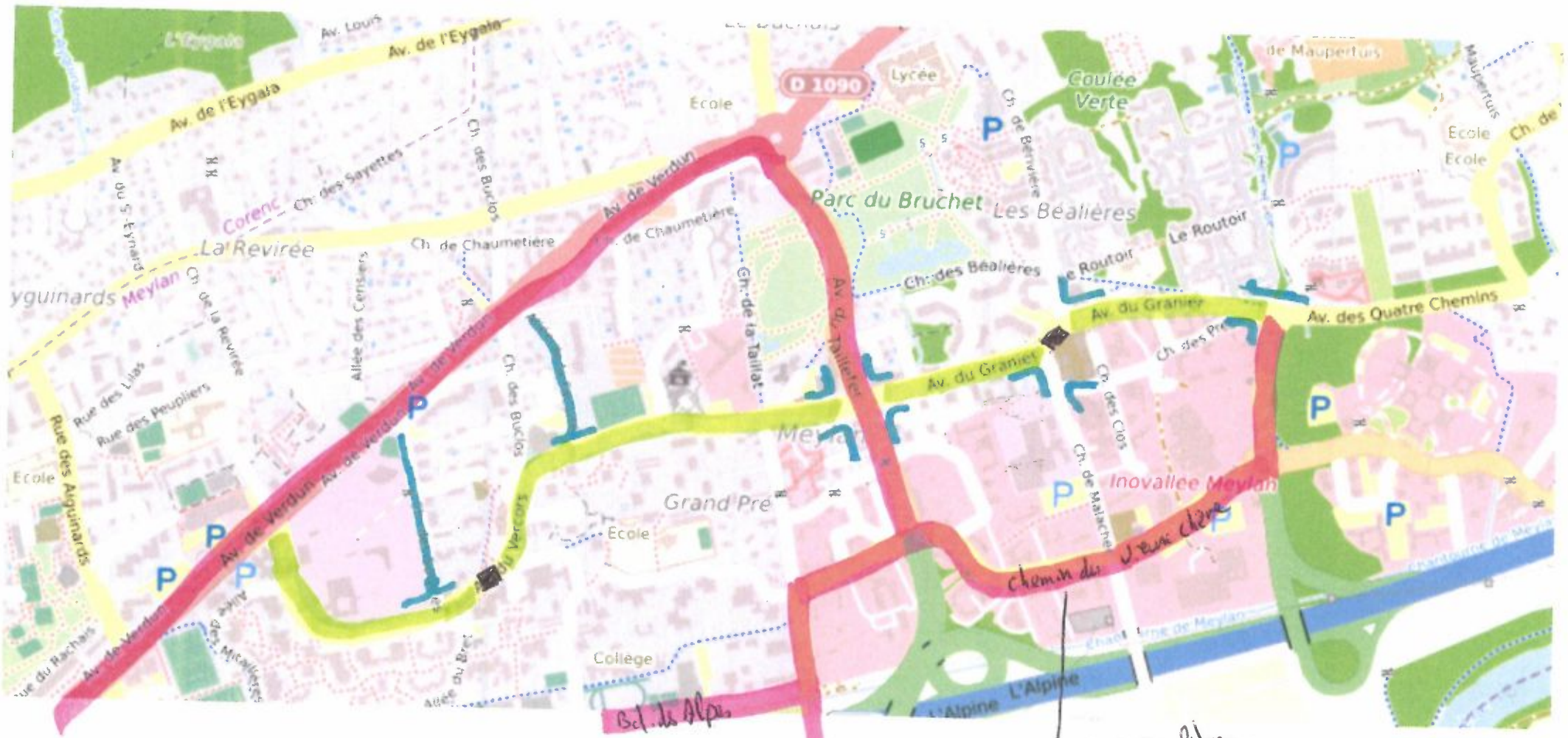
Un scénario en 2 étapes pourrait être le suivant :

- Etape 2023 :
 - Transformation de la C1 en BHNS en 2023 sur les tronçons suivants :
 - prolongement vers la Presqu'île ; cf variante 2 du projet
 - aménagement Félix Viallet : tel que prévu au projet
 - aménagement A. Sembat-E.Rey : déjà réalisé
 - aménagement Jean-Pain : tel que prévu au projet avec un couloir bus dans le sens sortant, nécessitant de revoir le plan de circulation du secteur
 - Montbonnot : fonctionnement tel que prévu (en intégrant ma remarque 9 ci-dessus)
 - Amélioration de la C1 dans La Tronche et Meylan :
 - avenue de Verdun – secteur La Tronche : garder les voies bus actuelles ; pour la station Charmeyran, afin de préparer la transformation en tramway, un quai central pourrait être créé avec les escaliers et ascenseurs reliant ce quai à la station tramway, les usagers auraient alors à traverser à pied l'avenue de Verdun pour retrouver les arrêts de bus
 - avenue de Verdun – secteur Meylan : recréer des voies réservées comme cela a été testé pendant un an
 - avenues du Vercors – Granier – Quatre Chemins ; privilégier la solution « voirie partagée » avec mise en place d'un plan de circulation reportant le trafic de transit
 - Aménagements de la 6020
 - la 6020 doit avoir son terminus à la gare, voire à la presqu'île
 - le fonctionnement de la 6020 sera amélioré sur l'axe commun avec la C1
 - des améliorations sont à prévoir dans la traversée des villes de Montbonnot, Saint-Ismier et Crolles
 - des parkings relais de proximité sont à créer aux différents arrêts de cette ligne entre Montbonnot et Crolles
 - l'amélioration de la 6020 réduira les besoins de report de trafic dans Meylan et les besoins de Parkings Relais

- Etape 2030 :
 - Transformation de la ligne C1 BHNS en tramway
 - dans Grenoble, la ligne emprunterait le tracé de la ligne B de la presqu'île jusqu'au carrefour Alsace-Lorraine/Jean-Jaurès ; puis celui de la ligne E jusqu'aux Grands Boulevards ; enfin, celui de la ligne C jusqu'au stade des Alpes
 - un site propre central sera à créer en site central depuis le stade des Alpes jusqu'à Meylan (La Revirée ou Fac de Pharmacie selon le choix de tracé retenu)
 - ensuite sur les avenues du Vercors / Granier et Quatre Chemins, fonctionnement en voie partagée, comme cela se pratique fréquemment en Suisse, mais aussi en France comme à Bordeaux.
 - Entre Meylan et Montbonnot, un tracé alternatif, plus court, via Le Charlaix sera à analyser par rapport au tracé via la RD11m
 - Sur Montbonnot, le choix « site propre » ou « voie partagée » devra être étudié.
 - Transformation de la ligne Chrono Grenoble-Crolles en BHNS ou en tramway ; une étude de potentiel de clientèle est nécessaire. Pour rappel, même en solution tramway, un mode « voie partagée » sera à envisager pour les points contraignants (traversée du centre de Montbonnot et de St Ismier...)



Principe de fonctionnement du plan de circulation



voie partagée

voie pour travail

voie réservée BHAS/mobilité

trafic local

A 41

voirie à recalibrer

Tramway ou bus à haut niveau de service ? Résultats d'une comparaison des coûts

par Jean-Marie Beauvais,
directeur du bureau d'études Trans-Missions

Tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS) ? La question n'est pas anodine. Ces projets d'aménagement contribuent à la mise en œuvre des politiques de mobilité des collectivités qui les financent. Plusieurs critères de choix se combinent : coût budgétaire, conséquences sur le développement de la fréquentation des transports en commun, effet d'image, levier pour la requalification et le développement urbains. Principal enseignement de cette étude : en coût global par voyage, et ici pour les agglomérations d'au moins 200 000 habitants, avantage au tramway⁽¹⁾.

Cette réflexion s'adresse aux élus des agglomérations désireuses d'offrir à leurs habitants un système performant de transport urbain. Il s'agit d'un mini-guide qui présente les étapes de la démarche, pointe les variables clés à prendre en compte et donne quelques ordres de grandeur relatifs aux coûts. Il ne remplace bien sûr pas les études plus complètes qui devront être menées ultérieurement : étude de tracé qui tiendra compte des particularités de chaque site et de l'emprise au sol des matériels en concurrence, étude socio-économique qui doit aboutir à un taux de rentabilité interne avec prise en compte des externalités et des prévisions de trafic sur toute la durée de vie du projet (ces dernières n'étant pas indépendantes de la politique plus ou moins volontariste menée dans le secteur des transports et de l'urbanisme), étude technique détaillée, etc. Plus précisément, il s'agit de comparer les coûts de deux systèmes de transport collectif en site propre (TCSP) : le tramway et le bus à haut niveau de service

(BHNS)⁽²⁾. La comparaison portera sur le coût de l'investissement initial et sur le coût global par voyage. Pour comparer ce qui est comparable, la fréquentation relative à la situation avant la mise en place du TCSP est supposée identique pour les deux systèmes. La simulation qui suit correspond au cas fictif d'une agglomération de 200 000 à 300 000 habitants⁽³⁾.

Fréquentation attendue : l'effet tramway plus fort que l'effet BHNS

Pour prévoir le trafic sur l'axe d'un projet de TCSP, on peut mener une étude longue avec localisation des populations et des activités et prise en compte de la concurrence des autres modes. La réflexion prospective peut aussi, dans un premier temps tout au moins, se fonder sur l'analyse de la progression de la fréquentation observable dans des réseaux comparables où un TCSP a été mis en service. La comparaison de quatre exemples à Tours, Lyon, Metz et Strasbourg montre que tramway et BHNS ont des effets

très significatifs sur la fréquentation des transports en commun (voir encadré). Mais l'effet de la mise en service d'un tramway sur la fréquentation semble être beaucoup plus vigoureux que l'effet d'un BHNS. Trois raisons peuvent l'expliquer : l'effet d'image, qui est pour partie subjectif ; la plus grande capacité qui améliore le confort et contribue indirectement à une plus grande régularité de la ligne facilitant la priorité aux feux ; le fait que le choix du tramway est souvent associé à des politiques plus volontaristes (urbanisation autour des lignes, modération du trafic automobile, etc.) qui, en synergie avec une capacité à la fois plus grande et plus évolutive, induisent une plus grande fréquentation à court, moyen et long terme.

Dans le calcul qui suit, on retiendra comme ordre de grandeur la moyenne du taux de progression de la fréquentation de chaque couple d'agglomérations : 131 % pour le tramway et 34 % pour le BHNS. Et on supposera que la ligne à laquelle le tramway ou bien le BHNS se substitueront assurait un trafic de 6 mil-

Tableau 1 – Comparaison des estimations de progression de fréquentation

	Tramway	BHNS	Unité
Fréquentation avant	6,0	6,0	Millions de voyages par an
Effet TCSP	131%	34%	
Fréquentation après	13,9	8,0	Millions de voyages par an

lions de voyages par an (à titre indicatif, ce volume correspond à peu près à la charge annuelle de la ligne 1 de Tours avant le lancement des travaux du tramway) (voir tableau 1).

Coût d'investissement initial : le tramway plus cher que le BHNS

Le coût d'investissement initial se décompose en un coût d'infrastructure, égal au produit de la longueur de la ligne par un coût par kilomètre de ligne, et un coût de matériel roulant, égal au produit du nombre de rames par le coût d'une rame.

Pour le coût d'infrastructure, nous avons choisi une longueur de ligne de 15 km à laquelle nous avons appliqué un coût de 20 M€/km pour un tramway, et de 10 M€/km pour un BHNS.

Pour le coût du matériel, il faut préalablement, d'une part, estimer la capacité nécessaire des rames afin de faire face à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé compte tenu de la fréquence des passages, et d'autre part, estimer le nombre de rames qui seront nécessaires compte tenu de la vitesse du matériel roulant. Pour que la comparaison soit équitable, la même fréquence de passage (6 minutes à l'heure de pointe), le même coefficient de confort, c'est-à-dire le ratio entre la capacité pratique et la capacité théorique (80%), et la même vitesse moyenne (19 km/h), ont été retenus. Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires pour le service et la réserve. Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et, dans le cas du BHNS, il s'agit de

véhicules de 110 places coûtant 650000 €. La différence de capacité tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

Finalement, le coût d'investissement initial s'élève à 355 M€ pour le tramway et à 164 M€ pour le BHNS : le tramway, à ce stade de la démonstration, est plus de deux fois plus cher que le BHNS (voir tableau 2).

Mais le calcul précédent ne tient pas compte d'une part, du fait qu'au cours de la durée de vie du projet il faut prévoir un renouvellement tant au niveau de l'infrastructure que du matériel roulant et d'autre part, que le nombre de bénéficiaires du tramway est plus important que le nombre de bénéficiaires du BHNS.

Coût global par voyage : le tramway moins cher que le BHNS

Le calcul des coûts a été fait pour une durée de vie de 50 ans. Cette période est plus longue que la durée de vie de l'infrastructure et surtout du matériel; des renouvellements sont donc à prévoir. En effet, les durées de vie retenues pour l'infrastructure sont de 40 ans pour le tramway et de 39 ans pour le BHNS. Il s'agit de moyennes pondérées croisant la durée de vie de chaque composante (par exemple, la plateforme a une durée de vie très supé-

rieure à celle de tout ce qui concerne les courants faibles) et le poids de cette composante dans le coût total. Quant aux durées de vie retenues pour le matériel roulant, elles sont respectivement de 31,5 ans et de 12,5 ans. La durée de vie retenue pour le tramway résulte d'une durée de vie proprement dite de 35 ans et de la prise en compte d'une révision à mi-vie. La durée de vie retenue pour le BHNS correspond au milieu de la fourchette donnée par le CERTU en 2011⁽⁴⁾.

Les coûts d'exploitation sont estimés sur la base des parcours annuels qui sont identiques pour les deux termes de la comparaison, puisque les fréquences de passage sont les mêmes, et d'un coût par kilomètre estimé à 8 € par kilomètre parcouru pour le tramway et à 6 € par kilomètre parcouru pour le BHNS. Enfin, les frais financiers ont été calculés en retenant un taux d'intérêt de 2 % par an.

Lorsqu'on annualise les coûts d'investissements (initial et de renouvellement) et qu'on ajoute les coûts annuels (exploitation et frais financiers), on obtient un coût global par an de 33,8 M€ pour le tramway et de 21,3 M€ pour le BHNS (voir tableau 3).

Ces coûts globaux respectifs doivent maintenant être rapportés à la clientèle servie. Il résulte de ce calcul que le coût global par voyage est de 2,44 € pour le tramway et de 2,65 € pour le BHNS qui a été choisi. Le tramway est donc moins cher par voyage que le BHNS et, dans le présent exemple, la différence est de 9 %.

Tableau 2 - Coût d'investissement initial

	Tramway	BHNS	Unité
Infrastructure	300	150	M€ 2015
Matériel roulant	54	14	M€ 2015
Total investissement	355	164	M€ 2015

Les objectifs du projet conditionnent les critères de choix

En résumé, les résultats dépendent du critère de choix retenu. Si l'on choisit le coût initial d'investissement, il faut choisir le BHNS. Si l'on choisit le coût global par voyage, il faut choisir le tramway. La question devient donc : quel critère retenir ?

Compte-tenu des contraintes budgétaires qui sont celles des agglomérations, on comprend que les élus soient sensibles au fait que le BHNS soit deux fois moins cher que le tram, tout au moins au niveau de l'investissement initial.

Le choix du tramway paraît associé à des politiques plus volontaristes : requalification urbaine, modération du trafic automobile qui contribuent à augmenter son effet levier.

Pourtant le critère à retenir nous semble devoir être celui du coût global par voyage. D'une part, parce qu'il tient compte de tous les coûts que l'agglomération devra supporter et d'autre part, parce qu'il tient compte du nom-

	Tramway	BHNS	Unité
Coût d'investissement initial annualisé	7,1	3,3	M€ 2015
Coût de renouvellement annualisé	2,2	1,7	M€ 2015
Coût d'exploitation	17,4	13	M€ 2015
Frais financiers	7,1	3,3	M€ 2015
Coût global annualisé	33,8	21,3	M€ 2015

	Tramway	BHNS	Unité
Coût global annualisé	33,8	21,3	M€ 2015 / an
Fréquentation	13,9	8,0	Millions de voyages par an
Coût global par voyage	2,44	2,65	€ 2015 / voyage

bre de bénéficiaires. Deux phénomènes qui articulent objectifs et moyens de la politique de mobilité.

Or, si le BHNS peut faire face, dans sa version 24 m, à une fréquentation pouvant aller jusqu'à 45 000 voyages par jour, le tramway, lui, peut aller jusqu'à 100 000 voyages par jour. Cette réserve au niveau de la capacité d'absorption peut se révéler déterminante dans une perspective de moyen terme pour les élus qui veulent mener une politique de réduction de la place de la voiture en ville avec, par exemple, la création aux portes de l'agglomération de parcs-relais pour les vélos, les transports collectifs et les

voitures, ou encore, la construction de logements et l'implantation d'activités et d'équipements publics le long du tracé du site propre. ■

(1) Cet article rapporte les conclusions d'une étude réalisée pour l'Association Qualité Mobilité, sur la suggestion de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), par les bureaux d'études Trans-Missions et TTK intitulée « Retour d'expériences des choix tramway-BHNS dans les agglomérations françaises » publiée le 5 octobre 2016. Etude téléchargeable depuis <http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats>

(2) Un bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport utilisant l'autobus ou trolleybus. Introduite en 2005 par le CERTU, sa définition est diverse, due aux différentes configurations.. On constate néanmoins les caractéristiques suivantes : une forte fréquence (5 à 10 min en heures pleines et moins de 15 min en heures creuses) avec amplitude horaire élevée (circulation la semaine, en soirée et le week-end), un parcours rationalisé avec un itinéraire intégralement ou partiellement en site propre, une priorité aux feux tricolores et aux ronds-points garantie par des aménagements spécifiques, un plancher bas pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et la vente de titres de transports effectuée au niveau des stations (source Wikipedia).

(3) Les coûts cités dans cet article correspondent aux ordres de grandeur des coûts identifiés dans les réseaux hors Ile-de-France.

(4) Les coûts des transports collectifs urbains en site propre – chiffres clés, principaux paramètres, Certu, octobre 2011.

BHNS / Tramway : quelle progression de la fréquentation à travers quatre exemples ?

➤ **A Tours**, le tramway a remplacé la ligne 1 d'autobus. En 2010, c'est-à-dire avant les travaux du tramway, la ligne 1 transportait 21 750 voyageurs par jour. En 2015, la ligne A du tramway transportait 56 970 voyageurs par jour. L'augmentation aura donc été de 162 %.

➤ **A Lyon**, on ne connaît pas la fréquentation des autobus que le tramway T3 a remplacés. Elle a été estimée à l'aide du modèle TERESE à 16 000 voyageurs en 2000. Lors de sa mise en service, en 2006, la fréquentation du T3 était de 22 000 voyageurs mais elle a atteint 32 000 voyageurs en 2016. L'augmentation est de 100 %.

➤ **A Metz**, les BHNS Mettis A et B ont remplacé les lignes 1, 11, 21, 31 et U. En 2012, ces dernières totalisaient 25 000 voyageurs par jour. En 2015, les Mettis transportaient 32 000 voyageurs par jour. L'augmentation est de 28 %.

➤ **A Strasbourg**, la ligne G (BHNS) a remplacé la ligne 19 (autobus) mais cette dernière a été maintenue après restructuration. La ligne 19 transportait 10 000 voyageurs en 2012. La clientèle totale correspondante en 2015 était de 14 000 voyages. L'augmentation est de 40 %.

1) Pointe C.1.

SVP Maintenir la variante 4 (auv le Bret)

~~pour~~

Pour le ~~arrêt~~ C1 l'arrêt le Bret est indis-
-pensable ne serait-ce que pour desservir les
collégiens et bien sûr les habitants des Buclou

~~de la po?~~

(C1) les variantes proposées ne semblent pas utiles que
elles suppriment des arrêts - ex variante 4 indispensable
la variante 3 est inutile. De même les variantes 1 et 2.

c) Quelle idée de proposer de ne plus desservir les Buclou
où, en particulier, descendant et montant les enfants fu-
rent au collège.

a. Merci de maintenir la Variante (4) BRU
pour les raisons suivantes:

- Déserte plus court pour: Résidence personne age (Probla.)
 Collège des Buclou! (Beaucoup d'élèves le pra)
 les résidences Buclou, Terrasses, Eymendras, Eymendras

C2 Je suis pour la variante qui passe à l'arrêt "le Bret"
et "Buclou-Haut".

- respecter la cité des Buclou, leurs habitants, ce sont des
logements sociaux.

- prendre en compte le petit centre commercial de Buclou,
et le marché du mercredi.

- et de collég. des Buclou - la Résidence Pi-Blauc

- les nombreux enfants qui prennent le bus au bout jour

aller au lycée du Jéruvau des

M. L.

Meylan le 14-10-2019

M^{me} Gine Vognozzi
31 allée du ~~de~~ Fromob Vigne
38240 MEYLAN
tel: 04 76 72 85 40
(Présidente honoraire APEUQ)

Enquête consultation Publique
Tracé ligne Bus à haut niveau
de service - traversée de Meylan

I - Sécton Chambrip - Hauterive / Honnité

Ce tronçon n'est pas mis à consultation (acquis from le SMTG).
Toutant il concerne le passage sur une zone humide protégée
dans le bas-chambrip: Bassins de rétentions et champs
élevés, réservoirs de Biodiversité (avec la venue du Castor-
espèce fragile - et autres venues animaux spécifiques).

Cette zone humide peuplée réclame Calme et protection
Ces espaces récepteurs de Biodiversité, au esen de zones de flux
en flux urbanisés, prennent tout leur sens.

Il s'agit de protéger les habitats de plusieurs espèces en voie
de régression alarmante

Ce sont des zones refuge intouchables (la Loi de 2018 les renforce)
Or, aucune ^{étude} d'impact du projet n'a été faite!

En conséquence, nous demandons:

- La présentation d'une variante empruntant les voies
existants
- une étude environnementale sérieuse si le tracé reste dans es secteur
Sans cette hypothèse, de toute évidence, nous demandons
de situer le passage de la voie à la toute extrémité ouest
de la zone humide, sur un front ancien sur la digue de l'ancien
bassin de rétention, from repinche de RD 111 M. (en limite
d'Innovation Meylan.)

II Variante 3

Nous insiston from conserver le tracé de la BA 55 sur l'actuel
passage aux Buches de la ligne 21, en absence directe
des Buches (puerun dense très utilisée) et du futur passage
P.L. Merlu. de fourtant.

P.S: Avenue Tailleur voisie située en centre des parcelles Gennent de Meylan, en limite passage
esselle. Ne rien envisager de plus sur cette zone.

Il s'agit bien d'une très courte distance sur la trace, en circulation partagée - pour l'on peut d'ailleurs améliorer. L'incidence "temps de parcours" sera très négligeable. Par contre, il préserve le bon usage "Bus" pour tous les habitants du secteur, préserve les espèces vertes.

Nous refusons le passage par l'Avenue de la Faculté :

- un coût de + de 18 millions!
- la consommation d'espaces verts (de + en + utiles = climat).
- Plus de proximité directe des Bus! Un changement de ligne sur cette petite distance est illogique et n'a pas de sens, pénalise toute une population et réticent l'usage du T.C. (usage de la voiture +)

L'argument avancé de pouvoir ainsi créer un grand P.R. Vershan / H^t Meylan, sur l'actuel terrain "Pharmacie" n'est pas raisonnable :

- obligation d'imperméabiliser à grande échelle des surfaces riches en végétation et habitats, en toute proximité des habitations, même en "Silo" construit.
- Proximité des familles familiaux (et terrain sport / récréatif) et de la prairie échelle.

Ceux-ci très fortement appréciés en situation, convivialité renouvelée et mixité sociale élargie, dans un environnement de plus en plus urbanisé.

A conserver, préserver absolument, pour un bien-être humain et un bien-vivre ensemble tout aussi important que logements, T, circulation!!

Les P.R pourraient s'installer, en petits enfilés, tout le long des voies de circulation ou en petits unités urbaines. (L'Avenue Vershan fonctionnerait bien ainsi).

- ne s'inscrive aucune soulignée très fortement = le manque de liaison Bus (ou autre petits véhicules ou services) H^t Meylan - Grange, en rattachement sur l'axe Bus rapide - Vershan - Meirieu - Charbois.

En conclusion, nous insistons le respect de l'identité forte de Meylan, bien loin de l'exemple localisé cette ville / Presqu'île, très fortement urbanisée, sans suffisamment de verdure pour résister au changement climatique, sans espaces publics suffisants de bien-être commun, au seul profit d'une densification maximale pour rentabiliser un futur tram! Cette uniformisation aveugle de densification bétonnée ne prend en compte ni un urbanisme maximal de logements et moins de circulation individuelle -> ce n'est pas la bonne chose - mais elle ne tient pas compte de l'usage climatique et la disposition des espèces (animaux et végétaux existants) et future renouveler la vie urbaine quasi impossible à tenir (50°C à l'été 3000s!)

Remarques concernant le tracé du futur BHNS C1

Passagère du C1 je fais ces quelques remarques qui sont importantes

1° Le tracé actuel par l'avenue du Vercors est préférable car il y a beaucoup de passagers qui montent à l'arrêt du Bret (collégiens, riverains), Il faut maintenir l'arrêt de la piscine car il est très utile pour les étudiants de la Fac. L'arrêt de la Mairie doit être le plus près possible de la Mairie pour les gens qui ont de la difficulté à marcher. Pour les nouveaux habitants de PLM, l'arrêt "la Revirée" doit convenir.

2° Le pôle d'échange Chameyran nécessitera un gros aménagement pour permettre de traverser la grand' route facilement soit à niveau soit au niveau du tram B.

3° La station potentielle à terme sur la zone humide Monarié ne convient pas
Monique GONDRAND 3 Allée de la PIAT MEYLAN.

« Schmitt »

La variante 2 (extension vers le pont d'Orford) est indispensable avec les nouvelles entreprises implantées dans ce secteur (Schneider, Credit Agricole ...) et elle permettrait une ligne directe. La fréquence rapprochée aux heures de pointe est indispensable même en période de vacances scolaires pour rendre ce transport attractif. La desserte vers Montbonnot via la RD117 respecte le tracé que les Meylansais avaient plebiscité.

[Signature]

Merci de maintenir l'arrêt "Le Bret" comme dans la variante 4, qui permet de desservir tout le quartier de Buclou.

[Signature] Dominique MAILLARD 3 allée des pétales

Gine Vognozzi (APEAD)

Stelle de la France Vigne

38240 Meylan.

04767240.

Concertation Avis sur tracé
du BHNS Meylan.

additif après réunion P.

du 15 octobre Marie Meylan.

Dans la présentation succincte technique,
sans renseignements sur l'impact paysager - végétal
des emprises voirie élargie et aménagement nouveaux

L'environnement et le paysage.

Une décision qui est largement déléguée
à la commission extra-municipale.

Dans toutes les réunions, chez les projets, ces termes, si
importants en qualité de vivre ou possibilité, ne sont pas
ou très peu abordés. (C'est notre culture Française, on se frotte,
prend le vin est défroncé, l'arbre coupe - longue expérience!)
(on se focalise sur les seuls aspects utilitaires et techniques)

- Demande de mise en situation paysagère et environnementale
exemplaire du tracé de la ligne - surtout là où ces données
existent déjà fortement = la tranchée - Meylan - Montbonnot.

• Protection maximale des frustes arbres existants et
autres végétaux existants, et
autres : chênes (protection absolue en - site ou périmètre

de la Rivière pour leur survie, et autres essences locales utiles
de la Biodiversité - Replantation des haies naturelles en bordure, et haies de zones

Replantation en proximité de la ligne - Reconstitution
du linéaire "Trame verte" identitaire de Meylan qui s'étend

Bât et voisines. (haies d'alignement, arbres -) (Pas seulement
p.p. arbres isolés! (moins de bruit, poussières, chaleur, réduction
de l'effet de canyon, de pluie) pollution.)

Bien-être général de la population. Recherche de Biodiversité en ville

- Forme de cette ligne - nouvelle dans la région, un exemple
BHNS

et aménagement paysager naturel et en qualité visuelle: réfuges, mobilités.
Identité spécifique (colonne, mare + envie de passer le bus!)

S'orienter sur des sols poreux - clairs - (pas de bitume, ciment imperméables
et réfléchissants - la chaleur - ne se réchauffe avec l'impact climatique
en hiver) sur chauffé...

Pas de frustes P. Relais en zone habitée = Tracé de J. PR Verdun / Université !!
(Biodiversité) !!
futur quartier
Université

observation portant sur la Variante n° 3

"Allée de la faculté" centre ville de Meylan.

cette variante 3 est très opportune et de bonne gestion pour 5 raisons:

- 1) elle permet l'établissement d'un Point Parking Pédagogique devenu indispensable aux abords de la Fac de Médecine.
- 2) elle assure enfin une clientèle de haut débit à la partie centrale de la ville jusqu'au Rond Point de la Résidence, un fortement urbanisée et jusqu'à là desservie uniquement par un Bus Proximo.
- 3) elle améliore grandement la sécurité de flux de Bus, tout en créant un axe pour un futur tram, l'axe "Avenue de Verdun - Allée de la faculté" étant bien plus sûr et adapté à cet usage que l'axe "Ave de Verdun" qui est sinueux et par endroit étroit.
- 4) elle assure une excellente desserte du futur aménagement Urbain de la Revirie à la place de l'existant par le tram.
- 5) elle garantit la Tenue du Secteur Mairie - Budo en reprenant le circuit actuel, tout en créant une nouvelle offre de clientèle de la faculté, et de la zone urbanisable jusqu'à l'abbaye de la piat.

N.B.: La Variante 4 qui n'en n'est pas une véritable c'est le maintien du tracé existant, a montré ses insuffisances: 2 arrêts peu fréquentés et un parcours chaotique.



MARIE BESSIERE.

36 chemin d'Avat

MEYLAN

17 / 10 / 2019

La variante n°3 me paraît la plus adaptée pour 2 raisons essentielles :

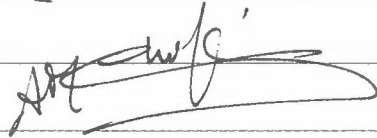
- A ménagement d'un parc relais, ce qui est indispensable si on veut prendre le C1 en venant des communes environnantes.

- Possibilité d'évoluer vers le tramway qui, à plus ou moins long terme deviendra une nécessité.

- Circulation sur une voie réservée donc gain de temps important par rapport à la variante 4, très sinueuse.

Il serait aussi souhaitable que les horaires du C1 soient revus à partir de 20h. Il est actuellement très difficile de revenir de Grenoble après 20h.

Le 17/10/19



- arrêts précis/Hauts en 1 seul ? avantage de l'usage ?
- des bus + importants, plus lourd cela va provoquer
- dégradation de la chaussée encore accrue.
- routes sont déjà très défoncées, alors beaucoup de gravillons
- Charmeyran des ascenseurs pour gêner des coûts
- retenus élevés. Pas convaincu de la nécessité du projet.

Vous saurez opposés à la modification du
trajet du C1 entre les arrêts "Le Bret" et "Mairie"

- Desserte du quartier SDH et Copropriétés
des Buettes (quelques 400 familles)

- Desserte du C. Commercial des Buettes

- " de la Résidence des P.A. Pré-Blaire

- " nombreuse collégiens

Ce serait déshabiller Pierre pour habiller Paul - V. de
Il suffirait semble-t-il d'augmenter le passage
du bus n° 13



Le délai de la concertation étant expiré,

Je, soussigné(e) _____

déclare clos le(s) présent(s) registre(s) qui a (ont) été mis à la disposition du public du _____
au _____

Les observations consignées dans ce(s) registre(s) sont au nombre de _____

de la page n° _____ à la page n° _____

J'ai reçu, en outre _____ lettres et notes écrites qui sont annexées au(x) présent(s) registre(s)

Le(s) présent(s) registre(s) ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le dossier de la concertation
sont adressés par mes soins le _____

à M _____

A _____, le _____

Signature

Bonjour,

Contribution pour le choix de variante 3 ou 4 :

La variante 4 est à privilégier. La variante 3 est à éviter compte tenu des impacts pour les espaces verts.

Proposition pour un aménagement futur :

Les aménagements pour le pôle d'échange Charmeyron devraient intégrer la renaturation du Charmeyron.

Contributions apportées à la concertation préalable par la ligne C1 le 30/10/2019 à Meylan.


B

Meylan le 29/10/19

Il me semble indispensable de conserver l'arrêt LEBRET pour les 2 raisons suivantes :

- ① Le centre commercial des Buctos fonctionne avec plus de 50% de sa clientèle en passage : Les gens s'arrêtent en voiture avant de rentrer chez eux. Supprimer cet arrêt revient à la mort de tous les commerces.
- ② Les collégiens sont nombreux à venir en bus au collège des Buctos. Supprimer l'arrêt le plus proche ~~le~~ revient à privilégier qui? ~~est~~
A part des résidences, il n'y a ni école, ni service qui serait desservi en supprimant Le Briet.

Il me semble indispensable de conserver une voie partagée tout le long du trajet : En ce sens je rejoins l'avis d'Antoine Sames et je l'appuie. Il a déjà donné les arguments aussi je ne m'étendrai pas plus.

Antoine CABANNE 13 all Eymirès 

→ Il y a aussi la maison de retraite qui est desservie par Le Briet.

J'ai pris connaissance de vos propositions
concernant le parcours du bus C1 et si j'ai
compréhensé que vous envisagez 2 parcours possibles
dans le quartier des Bouches Grand-Père à Pleyben.
Je me vois mal s'intéresser de la Variante 2
qui fait passer le bus par l'arrière de la
Pharmacie - totalement inhabité - et qui, sur
l'axe de l'avenue de l'Indépendance, rejoint les lignes 13 et 630.
Par contre les variantes Grand-Père et Bouches
sont très pratiques, et je juge indispensable de
maintenir le tracé actuel du C1 avec les arrêts
Bouches-Plaine et Bouches (Variante 4) dans
l'intérêt des nombreux habitants de la région
et des nombreuses voyageurs - je l'espère - désireux
de faire le trajet au garage pour les
vacances de nos jours.

Je suis favorable aussi à disposer de bus
plus fréquents - et plus confortables - car vous serez
plus nombreux à les emprunter.

G. Blanche

13, rue de l'Indépendance - Pleyben

Hesite de maintenir l'arrêt de Brest qui
permet de desservir le centre commercial des
Bouches et toutes les résidences autour :
pourquoi exclure tout un quartier de
la desserte du C1 ?
Avec une ARAGNOL 3 filles de l'Blanc

Intérêt également de moindre coût
de projet et de la préservation espaces
verts +++

C1 Merci de maintenir la variante (4)
pour une meilleur desserte du
quartier Bouelos St Pré Yseer Nedely
43 AV Vercor

La variante 4 (tracé actuel de chron 1) me semble indispensable pour desservir tout un quartier (Buclos, Pré Blanc), un centre commercial (qui se meurt presque déjà!) et un collège.

Pour l'autre variante, des lignes de bus existent déjà, il suffit de les améliorer (~~not~~ notamment la fréquence ou les horaires).

Ne laissez pas mourir tout un quartier SVP!

Joëlle Van Landeghem
6 place des Teuileaux

AVIS SUR LES TRACES ENVISAGES DU BHNS - ENQUETE

La voirie actuelle du C1 traversant les quartiers de Meylan, Buclos, Mairie, Béalières, est une voirie à 2 ou 3 voies, gabarit à l'échelle des quartiers urbanisés; l'ambiance paysagère très arborée (arbres, haies, bandes engazonnées...) est de grande qualité.

La ligne C1 est saturée aux heures de pointe, le trafic automobile est embouteillé, c'est le cas d'une grande partie des voies de l'agglomération.

La ligne C1 présente un bon niveau de service, celui-ci peut être amélioré, (fréquence, confort), des adaptations ponctuelles au niveau des carrefours peuvent être faites pour diminuer le temps de parcours.

La mise en place d'un BHNS avec ses normes, suivant le tracé proposé, conduirait à l'agrandissement de la voirie, doublement de l'emprise dans certaines parties, notamment au niveau des Béalières. Cela créerait un long «ruban de bitume» type avenue de Verdun, avec peu de végétation (pas de place pour des plantations). L'échelle de la voirie est disproportionnée par rapport aux quartiers traversés. Cela couperait les quartiers, ce type de voie est difficilement traversable.

La destruction de la végétation actuelle remplacée par des hectares de bitume augmenterait les phénomènes de surchauffe en période de forte chaleur.

Il y a une contradiction entre les mesures de réduction de la vitesse (zones 30) dans l'agglomération et la création de voies spécifiques auto et bus pour diminuer les temps de parcours en augmentant la vitesse.

La création d'un BHNS pour relier rapidement Montbonnot à Grenoble Centre doit être faite sur un autre tracé, en rejoignant par exemple une voie spécifique sur l'autoroute. Le C1 serait alors suffisant et complémentaire.

Denis LAURENT
5, passage de la Teille Meylan

Meylan, le 31/10/2019





Quel paysage avec 4 voies + trottoir + ... ?



Plote bende pebuse acuphucii par bitume ?

Registre

Concertation préalable

BHNS Grenoble – Montbonnot et

PEM Charmeyran à La Tronche

Ville de Montbonnot

Saint Martin

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Habitant le haut de Montbonnot, on espère que le parking sera suffisamment grand pour pouvoir se garer pendant la journée (et pas seulement le matin), et bien sûr que le tarif sera attractif (tarif urbain).

Le BHNS comme le chrono 1+ n'aura de sens que si la problématique du rond point "botanic" est réglée. L'embouteillage permanent aux heures d'entrée et de sortie des entreprises empêchera la régularité des Bus. Alors oui au transport en commun si cela fait gagner du temps ~~et de la~~ permet la diminution de la pollution atmosphérique - Il faut que cela marche le samedi et dimanche.

△ A travailler : le rond-point de Botanic aux heures de pointe.

Grand parking pour un fonctionnement comme un relais-trar
Tarif Zone A pour ne plus payer 2 zones A et B lorsqu'on se rend à Grenoble.

Fonctionnement très régulier le matin 7h-9h et le soir 16h-19h + fonctionnement le samedi et le dimanche avec différentes possibilités d'horaires (matin - midi - soir)

Habitant en proximité de la RDEP, je suis très intéressée par la création du rôle d'échange de Charmeyran: concernant l'option, je suis favorable à la création d'une nouvelle station de tramway sur le tracé situé dans le prolongement de l'avenue de l'Orion, reliée à l'avenue de Verdun par des ascenseurs.

Concernant le BHNS je choisis l'option 2 (quant à la fréquence et aux horaires) car elle permettra de relier le Pré de l'Eau à flexible en soirée et le week-end.

Je suis extrêmement favorable à la création d'une nouvelle station de tram sur le pont du Charmeyran, qui réduirait les temps de correspondances et rendrait le Terc plus attractif. Favorable aussi à un cadencement de la C1+ qui permette un fonctionnement aussi le WE au pré de l'eau - (option 2)

Enfin

Super C1++ 7/7j

correspondances

Ligne B Charmeyran

Ligne C Hôtel de Ville

Ligne A Chavant

Favorable à la mise en service du C1
attendu depuis longtemps, il serait un
judicieux que cette ligne fonctionne aussi
le Samedi et dimanche.

A quel tarif ? et quelle fréquence ?

car aujourd'hui le prix du ticket pour
ensemble est excessif. (4,70€)

Je suis très favorable au BHNS avec fonctionnement
le samedi et le dimanche, et aussi le soir, c'est très
important pour que nous parvenions à nous passer de la
voiture, et tout particulièrement les jeunes. Pour ça il faut
des tarifs attractifs (le mieux serait la gratuité des
transports en commun). Le 6070 actuel est trop cher.

Pour une correspondance réellement attractive avec le tram B
(je fais le trajet vers le campus tous les jours) il faut une
station sur le pont de Charmeyran (et non à 15mn à pied
en montant).

Oui, super oui au C1 + mais :

— s'aligner sur les tarifs TAG

— avoir des bus le soir et le WE (jeunes et
des 2020 moins jeunes)

— des embouteillages monstrueux existent déjà
le matin et le soir, avec le C1 (tant attendu)
ce sera juste l'enfer, il faudrait comme
cela se fait à Teylan, doubler les
bus, pour éviter (un peu) la congesti

problème de congestion, ne suffiront pas, c'est certain
→ Je suis très favorable au BHUS
et si possible 7J/7...

Oui à la C1 + Itinéraire 2. JR

Oui à la C1 + avec la variante
à la fac de Pharmacie (-1
parking relais) + Station de
tram sur le pont de Charneyrou

Enfin C1 7/7 jours. (sans d.W.F.)

qui + + à la ligne C1+ ! Avec ces conditions :

① cadencage suffisant le Samedi, voir la demande, en direction de Grenoble de manière à ce que les personnes à mobilité réduite, les jeunes et les ^{habitants} personnes sensibles de l'environnement puissent ENFIN, bénéficier des transports en commun (et non pas uniquement les gens qui travaillent sur INOVALÉE)

② maintenance du réseau de piste cyclable, en particulier sur l'avenue de l'Europe et l'avenue Kuntzmann - En profiter pour faire un revêtement digne de ce nom sur la partie sur le trottoir,

③ tarif aligné sur celui de la TAG pour éviter le frein

économique à la prise de transports en commun - je ne suis pas pour la gratuité : un service se paie, mais à son juste valeur marchande, c'est à dire aligné par rapport aux communes environnantes. Et ceci, même si l'on sait que les recettes de TEC ne couvrent qu'une petite part du coût réel.

Allez Nurbandt, on y croit ! Et on le fait ! Parce que les générations futures nous le reprocheront et que nous allons vers de plus en plus de problèmes de santé publique si on ne pose pas sa voiture...
PS : avec bien sûr un passage à la maison du Dré de l'Eau.

Super idée que ce C1+ ENFIN!

Une ligne pour relier rapidement à Grenoble en moins d'1/2 heure. Important si on veut que les personnes prennent les transports en commun !! Ecologie et respect de notre environnement obligent !

Neis vigilance à augmenter capacité d'accueil du phg au près de l'eau type P+Relais.

• horaires TAG - sinon dissuasif !!

• développer horaires WE. Samedi & dimanche ^{1 journée} + soirée

8 où on prend encore la voiture faute de transports en commun. ;)

Suite... pas de préférence pour le trajet de Noyon et
terminus à prendre = je fais plusieurs fois / semaine
le trajet Prê de l'Eau ↔ gare de Prendre.

Ideal = être les 10 minutes entre Noyon Neupetuis et Prê de l'Eau.
Sinon à part le tarif, cela n'apporterait rien de + que
l'Express.

Très bien pour la c1+ mais avec des tarifs identiques
à la TAG.

c1+ - Très favorable à l'option 2. (bus soirset WE)
- opte pour variante 3
- Aimerais tarifs identiques à la TAG et que la
correspondance soit assurée entre C1, tram, 6020
(même ticket).

On progresse et on ne peut
l'encourager à nouveaux projets qui
nous facilitent les déplacements.

Je suis beaucoup plus favorable à
l'option 2 concernant le BHN 3.

Très favorable au tracé BHN 3 avec
option n° 2, bus au près de l'eau
le Week-end. + parkings 3 sur Meylan
+ parking relais station de tram port
de Charmeyran.

Je suis favorable à l'option 2 avec bus au
près de l'eau le week-end ainsi que la variante
3 sur Meylan avec parking relais de l'ancienne
station de tram sur le port de Charmeyran.

Je suis intéressé par l'option 2 pour le Pré de l'Eau (bus même le week End jusqu'au Pré de l'Eau), par la variante 3 qui passe par la Faculté (parking relais) et par le scénario station de tram sur le pont au Charmeyran.

Enfin un vrai transport en commun pour desservir Montbonnot. Très favorable à l'option 2 pour la desserte du Pré de l'eau.
Très favorable aussi au Pôle d'échange du Charmeyran et surtout avec l'option 2 même si le surcoût est important.

Je suis favorable à l'option 2 sur l'amplitude d'horaires et la fréquence entre MEYLAN et Montbonnot Pré de l'Eau : une desserte même les week-end serait un grand plus pour éviter la voiture et rendre le quartier plus accessible le week-end (ainsi que la possibilité de rejoindre Meylan, puis Grenoble) !

On ne peut que se réjouir du fait que le Grésivaudan rejoigne le SMTC !
Habitant Montbonnot, j'aurai surtout un avis sur le tronçon Grenoble- Montbonnot.
Différents points me semblent importants :

Concernant le C1+/ BHNS :

- Aucune des 2 options n'est satisfaisante mais je tendrais vers la 2. Cependant cette option 2 telle que définie n'est pas satisfaisante et pose beaucoup de problèmes. On pourrait plutôt envisager une autre option avec une circulation du lundi au samedi avec la même fréquence qu'à Meylan et rien le dimanche. Elle satisferait les employés d'Innovallée et les habitants de Montbonnot! **La circulation du C1 à Montbonnot doit être maintenue absolument le samedi**, sinon les personnes reprendront leur voiture pour aller faire leurs courses à Grenoble ! On aura l'impression de n'avoir rien gagné !
- Le **prix du ticket doit être celui en vigueur sur Grenoble**
- La taille du **parking du Pré de l'eau à Montbonnot va s'avérer insuffisante en semaine** malgré les 100 places créées. En effet, cet arrêt va drainer beaucoup d'usagers en plus des Bonimontains, venant de Biviers, St Ismier ou St Nazaire. Je ne vois pas en quoi la création d'un parking relais à la Bâtie va inciter ces usagers à se garer à la Bâtie pour rejoindre le Pré de l'eau par un premier bus puis prendre le C1, ils préféreront aller au pré de l'eau directement en voiture.
- Pour illustrer les problèmes de parking relais, on peut constater ce qui se passe actuellement quand, habitant à Montbonnot, on veut prendre le C1 pour aller en ville. Il n'est plus envisageable de prendre le tram B faute de place au parking relais des Sablons et depuis que le parking de Decathlon qui servait de parking relais n'est plus accessible. Il faut donc prendre le C1 mais là encore le minuscule parking relais de la Revirée étant toujours plein, il faut se garer sur le parking de Carrefour ! C'est ce qui va perdurer si le parking relais de Montbonnot n'est pas assez grand !
- Choisir la version bus à hydrogène plus écologique !

Conjointement à cette mise en place du C1 amélioré puis du BHNS, il faut absolument repenser le 6020 qui pourrait drainer les usagers proches de la nationale et leur éviterait de prendre la voiture pour aller au Pré de l'eau:

- Fréquence des passages maintenue toute la journée (pas d'attente de 30 minutes à midi !)
- Prix du ticket égal à celui en vigueur sur Grenoble
- Prolongation jusqu'à la gare de Grenoble.

Mise en place du BHNS plutôt qu'un tramway

On ne peut que regretter que la solution pérenne du tramway soit à nouveau mise de côté (pour des raisons soi disant financières mais probablement politiques).

Rappelons les avantages du tram :

- Solution la plus économique à long terme
- Le tram a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus c'est la meilleure réponse aux enjeux climatiques de qualité de l'air ...
- Seule solution pérenne qui permet de transporter un grand nombre de voyageurs. Que deviendra le BHNS quand il sera saturé ? Le remplacer alors par un tram ?

A ce propos on peut citer les difficultés que rencontrent les villes comme Nantes qui a fait le choix d'un BHNS pour le remplacer par un tram et qui ne sait pas comment gérer le transport des usagers pendant les travaux, ou comme Caen qui a connu un surcoût énorme lors de la transformation du bus en tram (plus de 200M€)

Quid du financement ?

Le coût serait de 200M€. Rappelons que le tram E a coûté 380M€ !

Une réorientation du PDU prévu, avec un report du métrocable (68,5M€) et abandon du maillage du réseau tram (58M€) dégagerait une enveloppe de 180M€ dont les 54,3M€ prévu pour le BHNS.

A noter que la pertinence du métrocable n'est pas avérée actuellement au regard du peu de personnes qu'il transporterait (il y a des projets de développements à Fontaine qui n'existent pas encore alors que le Grésivaudan étendu au-delà de Montbonnot drainerait 95 000voyageurs/ jour). Quid des 20M€ qui manquent ? La communauté de communes aidée par le département pourrait s'en acquitter. Ce serait enfin un signe fort ! Soyons ambitieux !

La synthèse de l'enquête publique lors de la mise en place du tramE mettait déjà en évidence le tram Meylan-Grenoble comme ligne structurante des transports en commun à l'horizon 2025.

Alors pourquoi encore le reporter ???

Le vote définitif de ce projet aura lieu en 2020, il est encore temps de reconsidérer ce choix !

BRAVO !!! ET CEUX QUI UTILISENT
LE BOATS. ILS FONT COMMENT ILS
CONTINUENT DE PAYER 4,70 € POUR ALLER
A GRENOBLE ! IL FAUT PENSER A TOUT DE
MONDE ! AJUSTER LE PRIX DU TICKET, COMME
PAR LE C1.

l'option BHNS me semble ne pas être la meilleure.
Tôt ou tard le tram devra arriver jusqu'à
Pier de l'Eau. Alors cet investissement intermédiaire
est une rue à court terme. R. Marin.

Très favorable à l'option 2 avec bus
sur Pier de l'eau les week-ends ainsi que
la variante 3 sur Neylan avec parking
relais - (face de pharmacie)
Également favorable à l'option station
de tram sur le pont de Charneyran.

Étudiant je suis forcément favorable à l'option 2 avec bus au pré de l'école les week-end !!

Favorable à l'option parking relais à la face de pleatrococie -

Très attirée sera l'option station de taxi car peut être Charmeyran

- il est indispensable que le bus BTHNS délivre le pré de l'école le WE -

- la variante 3 via l'avenue de la Faculté et le parking relais présente beaucoup d'avantage -
- très favorable au pôle d'échange Charmeyran

J'habite au Lotissement Eden et vais très souvent à Grenoble à la Maison des Associations - Je rejette parfaitement l'analyse de la personne page 12. Le tram est vraiment la solution d'avenir : cadence, coût, rapidité, sécurité... Quoiqu'il en soit, 19h c'est trop tôt ! 20h est indispensable pour desservir Goutholmat : si l'on dépose sa voiture au parking du Pré de l'école, il faut faire la réception au même endroit...

Le rôle du Charmeyran est également très utile pour rejoindre le centre historique de Grenoble -

Les habitants en amont de Moutonnet voudraient utiliser la descente vers Grenoble (famille de mon fils pour exemple) -

Les réflexes du Parc de l'eau seraient-elles suffisantes ?

Lu dans le "DAUPHINE" le BHNS est un tramway sans rails et offre les mêmes services - thèses et mensonges -

Les responsables et élus veulent le BHNS alors qu'en 2025 on aurait pu avoir le tram -

De l'argent envoyé "en l'air" pour le rôle d'échange

"Charmeyran" et aussi pour le "Nérocable" totalement inutile et désigné par certains "tramway aérien" -

Question 1 - Europe - Variante 2

" 2 BucPos - Sans opinion

" 3 fréquence - option 2 = Selon

l'utilisation la fréquence peut être augmentée, ce qui fait le succès d'une ligne

Question 4 = Scénario 2. + onéreuse, certes, mais si cela augmente l'utilisation par les usagers, c'est = objectif atteint.

Si les tarifs sont accessibles car ceux actuels sont dissuasifs
SINIFER PRATIF attendu depuis tant d'années -

Famille avec 2 "ados"

- oui au Bus le WE.

- oui au Bus après 19^h. ① Nous travaillons parfois jusqu'à 19^{h45} ② Nos "ados" ont des activités après leurs cours : Sport, Musique etc...

Donc option 2 pour nous 4.

Registre

Concertation préalable

BHNS Grenoble – Montbonnot et

PEM Charmeyran à La Tronche

**SMTC et Communauté
de Communes Le
Grésivaudan**

Aucune contribution écrite.

Recueil des contributions émises lors de la
concertation préalable

Partie 2 : Courriers reçus

Schneider Electric France
France Opérations
Direction des Sites de Grenoble

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
A l'attention de Monsieur Yann MONGABURU
3 rue Malakoff

date : 1^{er} octobre 2019
v. ref :
n. ref :
tél : 04 76 60 64 53
fax : 04 76 60 59 20
e-mail : Xavier.desquerre@se.com

38000 GRENOBLE

objet : Concertation sur la ligne C1+

Monsieur le Président,

Yann

Notre entreprise emploie 5000 collaborateurs dans la région de Grenoble dont 20 % résident dans le Grésivaudan.

A partir de 2020, nous regrouperons nos sites tertiaires sur la Presqu'île et 900 salariés quitteront Meylan pour aller travailler dans le secteur d'Oxford. Nous aurons alors 2500 employés sur la Presqu'île et 3300 sur la future ligne C1+.

L'amélioration de l'accessibilité en transport en commun de la Presqu'île depuis le Grésivaudan est primordiale pour atteindre nos objectifs de réduction du nombre d'autosolistes. La prolongation de la ligne C1+ jusqu'à Oxford (variante 2) nous permettra de tenir les engagements pris par Schneider Electric auprès de la Métro dans le cadre du Plan Air Energie Climat.

En réponse à la concertation pour le développement de la ligne C1+, au nom de la société Schneider Electric, je vous exprime notre souhait que cette ligne soit prolongée jusqu'à la station Oxford en passant par la rue Henri Tarze où est implanté notre site Technopole.

Cela permettrait un nouvel accès en transport en commun sur la Presqu'île sans rupture de charge depuis Montbonnot.

Je vous remercie, Monsieur le Président, de prendre en considération le souhait de Schneider Electric et vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Cordialement

X. Desquerre

Xavier d'Esquerre
Directeur de l'Etablissement et des Sites de Grenoble

Copie à Mme Angeline HASENFRATZ – SMTC

Schneider Electric France

Postal address / Adresse postale :
Site 38PLM
2, chemin des sources - Meylan
F-38050 Grenoble Cedex 9
Tel. +33 (0)4 76 57 60 60

Legal information / Mentions légales
Société par actions simplifiée au capital de 370 000 000 euros
421 106 709 RCS Nanterre – code APE : 2712Z
Siret : 421 106 709 00668
n° ident. TVA : FR 93 421 106 709
siège social : 35 rue Joseph Monier
F – 92500 Rueil-Malmaison



DGA CT

Le 14 OCT. 2019

courrier arrivé

SMTC	31/10
11.10.19 80628	
ORIGINAL	COPIES
9/15	CARBONNE

PDIE Grenoble presqu'île/GIANT
17 avenue des martyrs
38000 Grenoble

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
A l'attention de Monsieur le Président Yann MONGABURU
3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE

Fait à Grenoble, le 3 octobre 2019

Monsieur le Président,

L'association PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT regroupe 20 membres (personnes morales) et représentent près de 20 000 usagers sur la presqu'île. L'objectif principal de l'association est de réduire l'autosolisme pour les trajets domicile/travail et ainsi atteindre les 20% d'autosolistes sur la presqu'île d'ici à 2025. L'amélioration de l'accessibilité à la presqu'île est une des actions majeures du PDIE.

Plusieurs de nos membres sont récemment venus s'installer sur la Presqu'île ou vont y regrouper certains de leurs sites jusqu'alors localisés dans la Métropole Grenobloise.

Par ce courrier, nous apportons une réponse à la concertation pour la prolongation de la ligne C1 sur la presqu'île, arrêt Oxford, en passant par la rue Henri Tarze. En effet, la ligne C1, ligne structurante du réseau de transport métropolitain, est très utilisée par nos salariés habitant la vallée du Grésivaudan. Cette prolongation permettrait un accès amélioré à la presqu'île pour nos usagers en limitant les ruptures de charge.

octobre 3.6 + 9.9

Nous souhaitons, d'autre part, que, comme prévu par le PDU 2018-2030, soient engagées dès maintenant les études pour la construction d'une ligne de tramway vers Meylan puis le Grésivaudan.

Je vous remercie, Monsieur le Président, de prendre en considération la demande du PDIE et je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Bruno Renard
Président du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT

Copie aux membres du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT



SUD RHÔNE ALPES

DGACT

Le 25 OCT. 2019

Courrier arrivé

SMTC	REPERSE	DELAI
24.10.19 00667		
ORIGINAL	COPIES	
DOIT	L'APPROUVE	

S.M.T.C

Le Directeur Général

Yann Mongaburu

3 rue Malakoff

38000 GRENOBLE

Grenoble, le 07 octobre 2019

OBJET: consultation publique ligne c1+ bus à haut niveau de service

Monsieur le Directeur Général,

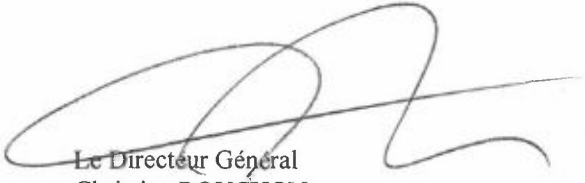
La SMTC a lancé, du 16 septembre au 31 octobre 2019, une concertation publique sur le futur tracé de la ligne C1+ reliant Montbonnot-Saint-Martin à la Presqu'île.

Depuis l'installation de notre siège social sur la Presqu'île de Grenoble, nous avons œuvré, auprès de nos salariés, pour l'utilisation des transports en commun.

Nous avons ainsi porté à 85% la prise en charge des abonnements de transport en commun pour nos salariés optant pour ce mode de transport.

Le projet de transformation de la ligne C1+ en Haut Niveau de Service contribuera à l'accessibilité et la desserte de la Presqu'île, à la condition qu'elle bénéficie au plus grand nombre. ***La variante 2*** couvrirait la totalité de la Presqu'île et en particulier, les entreprises se trouvant dans la zone Oxford. Dans le cadre de cette consultation, c'est donc le tracé de la variante 2 que nous nous souhaitons voir aboutir et mobilisons nos salariés dans ce sens dans le cadre de cette concertation.

Espérant vivement que ce choix soit retenu, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos sentiments distingués.


Le Directeur Général
Christian ROUCHON

METRO	REPONSE	DELAI
14.10.19	13082	
ORIGINAL	COPIES	
DOT	CAB DGACT (RT)	

Grenoble, le 07 octobre 2019

DGACT
Le 15 OCT. 2019
Courrier arrivé

M. Yann MONGABURU
Président du SMTC

M. Francis GIMBERT
Président de la Communauté de communes
du Grésivaudan

Objet : demande d'étude indépendante de la solution tram pour la liaison en transport collectif Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot

Messieurs les Présidents,

le SMTC et le Grésivaudan organisent du 16 septembre au 31 octobre une concertation sur un projet d'amélioration de la ligne Chrono C1 Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot par sa transformation en ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Bien qu'elle apporte une amélioration incontestable, la solution du BHNS pour cette desserte reste insuffisante en terme de capacité et de transfert modal, et en deçà des enjeux. Le choix entre BHNS et tram devrait faire l'objet d'une étude comparative. Le réchauffement climatique nous impose une solution plus ambitieuse !

L'ADTC milite pour la solution tramway pour cette desserte. BHNS ou tramway, Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables et partagées.

L'ADTC vous demande de faire réaliser, d'ici au printemps 2020, une étude indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associée au cahier des charges de cette étude ainsi qu'à son suivi.

Dans l'attente d'une suite favorable, je vous prie de recevoir, Messieurs les Présidents, l'expression de mes sincères salutations.

Bien cordialement.

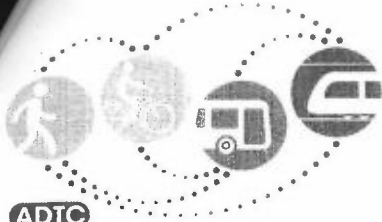
Mme Nathalie TEPPE
Présidente de l'ADTC - Se déplacer autrement

Copies :

- M. Christophe FERRARI, Président de Grenoble-Alpes Métropole
- Mme Dominique FLANDRIN-GRANGET, Vice-présidente aux déplacements de la communauté de communes du Grésivaudan
- M. Jean-Claude PEYRIN, Vice-président aux déplacements du département de l'Isère
- M. Pierre BEGUERY, Maire de Montbonnot
- M. Jean-Philippe BLANC, Maire de Meylan
- M. Bertrand SPINDLER, Maire de La Tronche
- M. Eric PIOLLE, Maire de Grenoble
- M. Cédric PERRES, Président d'Inovalée

PJ :

- Dossier de presse " Pour la réalisation d'une ligne de tramway Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot "



ADTC

Se déplacer autrement

Grenoble, le 11 septembre 2019

Conférence de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement Dossier de Presse

Alors que le SMTC et le Grésivaudan proposent seulement un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée

La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative à la voiture

Le SMTC et le Grésivaudan s'apprêtent à lancer le 16 septembre une concertation pour un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot. Le tramway n'est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image dans la population et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, et notamment dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, des temps de parcours réduits, la plus grande capacité, la longévité du matériel roulant réduisent le coût de fonctionnement par passager transporté.

Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.

ADTC - Se déplacer autrement

MNEI



5 place Bir-Hakeim



38000 Grenoble



04 76 63 80 55



contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org



adtc.grenoble



ADTCgrenoble

2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTC)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Montbonnot en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble). (source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais avec un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».

3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux de transformation de la plateforme ?**

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connus en réalisant un TVR puis en le transformant en tramway (18 mois de travaux de transformation, dépassant 200 M€).

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant qui vient d'avoir lieu, et qui ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovalée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot financiable dans le cadre du PDU 2030

Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui devrait ouvrir fin 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

L'ADTC propose de réorienter les investissements dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble

compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

Conclusions :

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. Les élus qui seront en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une expertise indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi que son suivi.

DGACT

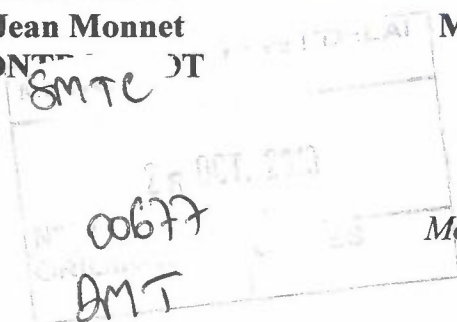
Le 29 OCT. 2019

Madame Véronique LAMOINE
Espace Saint Martin
100 rue Jean Monnet
38330 MONTBONNOT

Courrier arrivé

à

Monsieur le Président du SMTC
3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE



Montbonnot, le 23 octobre 2019.

Concerne : concertation préalable création BHNS Grenoble-Montbonnot et PEM Charmeyran

Monsieur le Président,

informée du projet de prolongation de la ligne d'autobus C1 jusqu'au site du "Pré de l'Eau" à Montbonnot, je tiens à vous exprimer mon très grand intérêt pour l'aboutissement de ce projet.

En effet, j'habite Montbonnot, non loin de l'avenue de l'Europe entre le "Pré de l'Eau" et le début du site "Inovallée", et je travaille à Grenoble, secteur de la gare.

Pour me rendre à mon travail actuellement, j'utilise déjà la ligne C1, mais, pour cela, je dois prendre mon véhicule en laissant celui-ci sur le parking du magasin "Carrefour" à Meylan pour prendre le bus à l'arrêt "Plaine Fleurie".

Lorsque la ligne projetée sera réalisée, cela me permettra de ne pas utiliser mon véhicule du tout, et d'aller à pied prendre le bus, d'où une économie de temps et d'argent, et la satisfaction d'oeuvrer pour la planète en laissant mon véhicule au garage.

Vous remerciant de l'attention que vous accorderez à la présente, et comptant sur vous pour que ce projet soit mené à son terme, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à ma parfaite considération.

Véronique LAMOINE



SMT C	
24.10.19 00669	
ORIGINAL	COPIES
DMT	LABSATS

Monsieur le Président du SMT C
Le Forum
3 rue Malakoff
38031 Grenoble cedex

En 2019, la FRAPNA Isère change de nom et devient France Nature Environnement Isère

Grenoble, le 10 octobre 2019

Réf. FO /PhD

Dossier suivi par : Philippe DUBOIS - phdpdc@free.fr

DMT
Le 25 OCT. 2019
Courrier arrivé

Objet : Concertation préalable – C1+ Bus à Haut Niveau de Services et Pôle d'Echanges

Monsieur le Président,

En réponse à votre courrier du 2 août 2019 sur le prolongement du C1 de Maupertuis à Montbonnot et dans le cadre de la concertation préalable en cours sur le C1+ BHNS, nous vous prions de trouver ci-dessous l'avis de notre association sur ce projet.

En restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations respectueuses.

Pour France Nature Environnement Isère,

Francis Odier, président

C1+ BHNS - CHRONO GRENOBLE > MONTBONNOT AVIS de France Nature Environnement Isère

Dans le cadre de la concertation préalable organisée par le SMTC sur le projet de BHNS incluant le prolongement de la ligne C1 de Meylan à Montbonnot, nous répondons sur « *les variantes de tracé du BHNS* ».

FNE38 est favorable à la prolongation du C1, dans sa configuration actuelle ou sous forme de BHNS, jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau, mais ce prolongement ne doit pas s'effectuer par le franchissement de la zone humide du secteur du Monarié.

FNE38 s'oppose donc au projet actuel de franchissement de la zone humide pour les motifs suivants :

1. Les zones humides de l'agglomération, qui sont devenues rares, doivent absolument être préservées, ce qui correspond à une orientation prise par la Metro dans le PADD du PLUI en raison des services écologiques avérés des zones humides.
2. Le franchissement portera atteinte irrémédiable à la zone humide actuelle du fait des travaux pour un passage surélevé (probablement plusieurs mois de travaux pour une voie de 175m de long sur 6,5m de large) et du fait du passage répété des véhicules. La zone humide sera donc durablement impactée.
3. L'artificialisation des sols doit être stoppée (Instruction gouvernementale de juillet 2019) et les voies existantes doivent être utilisées.
4. Il est nécessaire d'attendre le rapport final de l'étude Faune-flore pour choisir le scénario le moins impactant pour la faune et la flore, parmi les 5 scénarios initiaux
5. En choisissant dès maintenant le franchissement de la zone humide, le SMTC n'ouvre pas assez les variantes de tracé à envisager dans le cadre de la concertation préalable lancée le 16 septembre dernier.

FNE38 demande donc au SMTC d'abandonner tout scénario de franchissement de la zone humide et de reconsidérer des scénarios de parcours autres que celui du franchissement, en tenant compte:

- des réflexions sur la perspective d'un futur tram qui reprendrait le tracé du BHNS en utilisant les voies existantes, ce qui permettrait de réaliser ce prolongement dans les meilleurs délais
- de l'abandon des locaux Orange - France Telecom dans le secteur, ce qui pourrait ouvrir de nouvelles possibilités de parcours.

FNE38 est favorable à un prolongement dès 2020 du C1 jusqu'à Montbonnot, sans attendre les aménagements et transformations en BHNS.



**AGIR pour la
BIODIVERSITÉ**
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

SMTC	REPOUSE	DELAI
		<i>10/19</i>
20.11.19	00740	
ORIGINAL	COPIES	
<i>201</i>	<i>CARSSA</i>	

Grenoble, le 29 octobre 2019

Monsieur le Président du SMTC
M. Yann MONGABURU
Le Forum, 3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE

Le 22 NOV. 2019

Courrier arrivé

Objet : concertation ligne C1

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation pour l'extension de la ligne C1 jusqu'à Montbonnot, la LPO Auvergne-Rhône-Alpes délégation Isère souhaite vous faire part de son inquiétude concernant les aménagements prévus sur le secteur de la zone humide du Monarié, à savoir la requalification et l'élargissement du chemin existant sur 280 mètres, ainsi que la création d'une nouvelle voie entre le chemin du Monarié et la RD11M.

Ces projets d'artificialisation sont contraires à la récente instruction du gouvernement (29/07/19), relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace. De plus, les zones humides constituent un patrimoine essentiel pour l'équilibre des territoires. Leur préservation et leur gestion durable sont d'intérêt général, y compris en zone urbaine.

Le PADD précise bien l'objectif : « Les zones humides, repérées pour leurs « services écologiques » avérés, seront préservées, y compris en milieu urbain. » Néanmoins, elles sont très peu nombreuses à être protégées strictement de toutes constructions par le zonage spécifique Ns ou As. C'est le cas des bassins du Monarié, classés AU et UC2 dans le plan de zonage.

Au-delà de son rôle hydrologique, cette zone humide est particulièrement intéressante comme espace naturel. En effet, elle est fréquentée en particulier par des castors qui suivent le cours d'eau jusqu'à la passerelle piétons. Elle abrite aussi des oiseaux nicheurs ou de passage, dont certains sont rares, comme le blongios nain, le bihoreau gris, le héron pourpré ou la rousserolle turdoïde, toutes espèces inféodées aux milieux humides. Au total, plus de 98 espèces ont été notées sur ce secteur, dont 71 sont strictement protégées.

La future extension de la ligne C1, qui est nécessaire par ailleurs, ne doit pas se faire au détriment de cette zone naturelle humide. Un cheminement par les voies déjà existantes, via l'avenue de Chamechaude et l'avenue de l'Europe, est tout à fait possible. Cela éviterait l'élargissement du chemin du Monarié et la traversée de la zone humide, qui représentent une artificialisation et une imperméabilisation des sols tout à fait évitables.

C'est pourquoi la LPO AURA délégation Isère demande au SMTC d'abandonner tout projet susceptible d'impacter cette zone humide et de reconsidérer les autres possibilités de trajets pour l'extension de cette ligne, au regard de la préservation de la biodiversité.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

C. Giraud

Pour la LPO Auvergne-Rhône-Alpes
Délégation de l'Isère,
La Présidente territoriale
Catherine GIRAUD

LPO Auvergne-Rhône-Alpes
Délégation de l'Isère

5, place Bir Hakeim 38000 Grenoble
04 76 51 78 03 • isere@lpo.fr • isere.lpo.fr





**AGIR pour la
BIODIVERSITÉ**
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

SMTC	REPOUSE	DELAI
		<i>No 19</i>
20.11.19	00740	
ORIGINAL	COPIES	
<i>DOT</i>	<i>CARSAK</i>	

Grenoble, le 29 octobre 2019

Monsieur le Président du SMTC
M. Yann MONGABURU
Le Forum, 3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE

Le 22 NOV. 2019

Courrier arrivé

Objet : concertation ligne C1

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation pour l'extension de la ligne C1 jusqu'à Montbonnot, la LPO Auvergne-Rhône-Alpes délégation Isère souhaite vous faire part de son inquiétude concernant les aménagements prévus sur le secteur de la zone humide du Monarié, à savoir la requalification et l'élargissement du chemin existant sur 280 mètres, ainsi que la création d'une nouvelle voie entre le chemin du Monarié et la RD11M.

Ces projets d'artificialisation sont contraires à la récente instruction du gouvernement (29/07/19), relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace. De plus, les zones humides constituent un patrimoine essentiel pour l'équilibre des territoires. Leur préservation et leur gestion durable sont d'intérêt général, y compris en zone urbaine.

Le PADD précise bien l'objectif : « Les zones humides, repérées pour leurs « services écologiques » avérés, seront préservées, y compris en milieu urbain. » Néanmoins, elles sont très peu nombreuses à être protégées strictement de toutes constructions par le zonage spécifique Ns ou As. C'est le cas des bassins du Monarié, classés AU et UC2 dans le plan de zonage.

Au-delà de son rôle hydrologique, cette zone humide est particulièrement intéressante comme espace naturel. En effet, elle est fréquentée en particulier par des castors qui suivent le cours d'eau jusqu'à la passerelle piétons. Elle abrite aussi des oiseaux nicheurs ou de passage, dont certains sont rares, comme le blongios nain, le bihoreau gris, le héron pourpre ou la rousserolle turdoïde, toutes espèces inféodées aux milieux humides. Au total, plus de 98 espèces ont été notées sur ce secteur, dont 71 sont strictement protégées.

La future extension de la ligne C1, qui est nécessaire par ailleurs, ne doit pas se faire au détriment de cette zone naturelle humide. Un cheminement par les voies déjà existantes, via l'avenue de Chamechaude et l'avenue de l'Europe, est tout à fait possible. Cela éviterait l'élargissement du chemin du Monarié et la traversée de la zone humide, qui représentent une artificialisation et une imperméabilisation des sols tout à fait évitables.

C'est pourquoi la LPO AURA délégation Isère demande au SMTC d'abandonner tout projet susceptible d'impacter cette zone humide et de reconsidérer les autres possibilités de trajets pour l'extension de cette ligne, au regard de la préservation de la biodiversité.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

C. Giraud

Pour la LPO Auvergne-Rhône-Alpes
Délégation de l'Isère,
La Présidente territoriale
Catherine GIRAUD

LPO Auvergne-Rhône-Alpes
Délégation de l'Isère

5, place Bir Hakeim 38000 Grenoble
04 76 51 78 03 • isere@lpo.fr • isere.lpo.fr



Concertation publique BHNS

AVIS UCPM

Union Commerciale et Professionnelle de Meylan

Meylan, Octobre 2019
rédactrice : Céline Becker-Gandit

Dans le cadre de la concertation publique BHNS, après consultation et recueil de l'avis de ses adhérents, l'Union Commerciale et Professionnelle de Meylan rend l'avis suivant :

Pour les variantes 1 et 2 : même si l'idée de raccorder la presqu'île, nouveau pôle scientifique et technologique semble logique pour un BHNS desservant les deux zones Inovallée, nous n'avons pas une connaissance suffisante de ce secteur pour nous prononcer. Nous laissons le soin aux usagers (habitants et salariés) de déterminer ce qui leur convient le mieux, en terme de tracé. Idem pour la question concernant les fréquences.

Pour le nœud d'échange multimodal du Charmeyran :

Nous nous prononçons en faveur du scénario 2, avec une nouvelle station de tramway sur le viaduc, plus sécurisant que le scénario 1 et plus à même de motiver l'utilisateur à prendre les transports en commun.

Dans ce cadre, nous soulignons l'importance de développer du parking autour de l'arrêt plaine fleurie, quartier riche en commerces de proximité et qui connaît actuellement de grosses difficultés en matière de stationnement, entraînant des tensions croissantes entre riverains et commerçants (parkings des riverains victimes de voitures tampon stationnées à la journée, chute de l'accessibilité aux commerces qui voient leur fréquentation baisser faute de capacité de stationnement). On ne peut laisser la situation se dégrader encore plus qu'elle ne l'est déjà, ni compter uniquement sur la mutualisation éventuelle du parking de la grande surface avoisinante, comme le suggère le projet.

La mise en place du tracé BHNS doit être l'occasion pour cette zone stratégique sortie d'autoroute/ entrée sur Grenoble / Charmeyran d'une réflexion globale et approfondie avec l'association de quartier, l'union des commerçants et les riverains : reprise du plan de circulation de l'avenue de la Plaine Fleurie afin de réduire le transit de délestage qui l'engorge, création de places de stationnement mixtes longue durée et zone bleue dans le bas de l'avenue, proche de l'arrêt BHNS plaine fleurie, en direction de celui de la carrosserie mais aussi en continuité avec le parking relais de l'avenue de Verdun.

Nous rappelons que la limitation du trafic automobile et de la pollution passe aussi par un maintien des commerces de proximité !

Pour l'Avenue de Verdun :

Nous approuvons la configuration des aménagements présentés en coupe : stationnement des 2 côtés des voiries voiture (contre un seul côté actuellement), afin de faciliter la desserte des centralités commerciales Aiguinards et Revirée .

Le site de la Société Générale étant noté au PLUI en reconversion pour zone résidentielle, il y a un risque de fermeture du grand parking situé sur ce site, or ce dernier sert aux usagers de la scène nationale Hexagone et aux usagers des commerces, notamment les jours de marché. Nous demandons une réflexion sur le maintien de ce parking avec une double fonction parking relais longue durée pour le BHNS (et l'Hexagone en soirée) et des places en zone bleue pour les commerces.

Pour les variantes 3 et 4 :

Vous nous demandez de faire un choix entre deux tracés, deux types d'insertion.

Au vu des plans trop succincts à ce jour dans le livret de concertation, et du manque de réponses à nos questions lors de la soirée de présentation du projet sur Meylan le 15 octobre 2019, nous ne pouvons faire un choix éclairé sur un sujet aussi important et qui impacte directement plusieurs pôles commerciaux de Meylan.

Nous demandons donc que soient faites des études de mobilité, notamment sur les usagers des centres commerciaux, et de fournir des plans de circulation détaillés : nouvelles voies de délestage, sens de circulation, localisation des nouveaux parkings rattachés aux commerces suivant les variantes, conditions d'accès aux zones restreintes et moyens mis en œuvre pour les appliquer. Toutes ces questions ont été posées lors de la soirée de concertation et n'ont pas obtenu de réponse claire.

Aussi en l'état actuel des données recueillies, notre avis sur la traversée de Meylan par le BHNS va consister à préciser et justifier ce que nous voulons et ce que nous refusons pour les 2 variantes proposées :

Avis Variante 3 :

Le bus est en site propre. L'élargissement de la voirie alors nécessaire à sa réalisation entraîne alors :

1) une réduction trop importante des parkings des centres commerciaux situés sur le trajet du BHNS :

- Centre commercial des Béalières : parking déjà mis à mal par le projet de rénovation de la place Tuileaux/Malacher Nord avec la disparition de 44 places, suppression étant liée en partie à la réservation faite pour l'empreinte BHNS ; ce projet a rencontré une opposition forte des commerçants et professions libérales depuis fin 2018.

- Centre commercial de Grand-Pré : parking déjà restreint, situé en face de la Mairie au bord de l'avenue du Vercors.

Même si ces centres sont des commerces de proximité, on ne peut leur supprimer plus de la moitié de leurs places de stationnement sans mettre en jeu leur équilibre économique.

2) Une perte en qualité paysagère et en environnement apaisé, critères chers au cœur des commerçants et des habitants.

Meylan a en effet toujours eu la particularité de fonctionner en plusieurs quartiers, chacun étant rattaché à un pôle commercial de proximité. Ces pôles commerciaux participent à la création, au maintien du lien social et transgénérationnel dans les quartiers, et doivent pour continuer cette mission pouvoir évoluer dans un environnement qualitatif.

Ces points avaient déjà été soulignés lors de la rédaction de l'avis UCPM PLUI 2019.

3) La disparition de la desserte du centre commercial des Buclos, alors qu'il est actuellement sur le tracé de la ligne C1. On ne sait pour l'instant quelle ligne serait détournée pour recréer la desserte : quel itinéraire ? Fréquence ? Transformation de l'avenue du Vercors en voie de délestage ?

4) Un parking relais conséquent à visée des hauts-meylanais, qui dans ce projet sont les grands absents en terme de desserte, que cela soit pour les commerçants ou les habitants : quelle ligne sera développée pour desservir le Haut-Meylan ? Quels points de correspondance avec le futur BHNS suivant la variante choisie ?

Points positifs de la variante 3 : maintien de l'accès automobile aux différents pôles commerciaux ; grand parking relais.

Points de vigilance de la variante 3 : perte de stationnements à compenser, risque paysager, maintien de la desserte par transports en commun du centre commercial des Buclos.

Avis Variante 4 :

le bus est en site partagé. Si nous comprenons que pour garantir la fréquence et la régularité du BHNS, des zones de contrainte semblent nécessaires le long du trajet afin de réduire le trafic de délestage, nous nous opposons fermement à ce que celles-ci soient situées aux niveaux des zones commerciales Buclos et Béalières comme spécifié dans le livret de concertation.

Ce système de zone à circulation restreinte est une condamnation à court et moyen terme de l'activité économique de ces zones, et ce pour de multiples raisons :

1) rendre les pôles commerciaux Béalières et Buclos non traversants pour les automobiles engendre :

- une difficulté d'accès pour les consommateurs, frein évident à leur venue, avec report par facilité sur d'autres centres commerciaux.

- une perte de visibilité pour les commerces et les enseignes.

- une perte importante du chiffre d'affaires : en effet ces commerces, même si ils sont dits de proximité, fonctionnent pour 20 à 40% de leur CA avec une clientèle venant d'autres quartiers de Meylan ou d'autres communes : La polarité des Buclos possède une clientèle de Corenc, du Haut-Meylan, de la Tronche, Le Sappey, Saint Ismier. La polarité des Béalières dessert quand à elle les quartiers de Maupertuis, du Charlaix, du Haut-Meylan, mais aussi une clientèle fidèle et importante venant des communes de Corenc, du Sappey, de Quaix en chartreuse, de Montbonnot et même de Domène.

Pour ces deux pôles une partie de cette clientèle hors-quartier est âgée et ne peut se déplacer en transport en commun pour réaliser ses courses (poids, encombrement etc...). Tout ne peut être fait en transport en commun, même si nous comprenons l'intérêt de les développer !

Nous soulignons d'ailleurs que tous les quartiers et communes cités ci-dessus ne possèdent pas de réseau en transport en commun suffisant pour permettre aux personnes même valides de venir à ces polarités sans voiture. Il est donc in-envisageable pour nous commerçants de couper l'accès de ces consommateurs à leurs centres commerciaux.

- une interruption de la connexion entre les deux pôles commerciaux que sont Grand-Pré et Buclos : or de nombreux échanges ont lieu entre ces deux centres commerciaux, avec notamment la présence d'un seul DAB pour les 2 centres ...

- un maintien difficile du marché alimentaire hebdomadaire ayant lieu sur le parking des Buclos : accès compromis pour les clients du marché ainsi que pour les exposants.

- un frein à l'activité de nombreux professionnels de santé pratiquant des soins à domicile (infirmières, kinés, soins à domicile...) naviguant entre les différents quartiers et dont l'exercice est déjà rendu difficile par les difficultés de stationnement.

- 2) La constitution de zones de contrainte d'accès restreint au pied des centres commerciaux n'est techniquement pas possible ou alors soumise à trop de modifications du paysage urbain et résidentiel qui entoure ces deux centres :

- absence en l'état de parkings permettant d'accueillir les clients de chaque côté de ladite zone de contrainte :

Le pôle des Béalières se voit actuellement menacé de suppression de plus de la moitié de son parking, or avec la zone de contrainte la partie restante se situerait uniquement côté Taillefer. Quid des usagers arrivant par le rond point de Bavière ?

Le pôle des Buclos a la même problématique : son parking actuel est situé d'un seul côté du centre commercial, l'autre côté étant un quartier résidentiel très dense en zone déjà tendue pour le stationnement.

Lors de la soirée de concertation, suite à nos interrogations, les solutions proposées pour les usagers du centre commercial des Buclos qui viendraient de l'avenue du Vercors (construction d'un nouveau parking, ou création d'une voie de contournement rejoignant par l'arrière du centre commercial le parking actuel) ne nous ont pas convaincu, apparaissant peu réalistes au vu de la densité urbaine de la zone, et avec un risque de transformation en voie de délestage pour la voie de contournement si toutefois elle venait à être réalisée.

- type de contraintes limitant l'accès :

La voirie et le système de limitation d'accès à la zone doivent rester compatibles avec le tonnage des camions de livraison qui desservent de manière plurihebdomadaire ces centres commerciaux. Ces camions ne desservant pas que ces centres commerciaux, leur taille est donc conséquente et non modifiable : camions de la Métro et 30T pour la boulangerie des Béalières, semi-remorques pour les magasins d'alimentation (26 tonnes/12m pour les Béalières ; 38 tonnes pour les Buclos) avec accès au local sécurisé à maintenir ; livraison des buralistes par transport sécurisé sous la tutelle des douanes, camion à pizza etc...

Est-ce que toutes ces questions ont été évoquées, anticipées lors de la réflexion d'une zone à accès restreint au pied des commerces ?

- pour les béalières la zone d'accès restreint engendre sur le plan de circulation fourni la réouverture du chemin de bérivière sur l'avenue des 7 laux :

Nous rejoignons l'union de quartier des Béalières pour nous y opposer fermement : le chemin de Bérivière ne serait pas apte à recevoir des passages de véhicules de livraison de toute façon (zones non croisantes), il existe par contre un risque fort de transformation en voie de délestage pour les automobiles si les moyens de restriction d'accès à la zone étaient inefficaces, alors que ce chemin dessert le seul centre aéré meylanais pour les 3-6 ans (AFM des Ouistitis), donc des non-riverains qui auront besoin d'accéder au centre aéré, et qu'il coupe la chronovélo, ainsi que le passage menant à l'école et aux commerces.

Nous soulignons de plus que l'accès haut de ce chemin a été fermé car la sortie sur l'avenue des 7 laux était devenue trop accidentogène (trafic de 15 000 véhicules/jour source PPA de Grenoble 2003). Cette fermeture, initialement par borne mais dégradée en permanence en opposition à la restriction d'accès, a finalement entraîné la condamnation de la voie que nous connaissons actuellement.

La place des Tuileaux, centre de la zone commerciale des Béalières, est située en bas du chemin de Bérivière. Elle est actuellement au cœur d'un projet de rénovation, avec

développement d'espaces verts, mise en avant de la trame verte et bleue sur et autour de la place, en adéquation avec le classement de la zone en Ville Parc au PLUI (OAP Paysages et Biodiversité), pour un environnement apaisé et une meilleure intégration de la zone commerciale dans le quartier, incompatible avec un boulevard de délestage coupant littéralement le quartier en deux.

Points positifs de la variante 4 : perte de parkings moindre le long du trajet BHNS car voirie actuelle conservée.

Points de vigilance de la variante 4 : réflexion et approfondissement des plans de circulation jugés insuffisants ou incomplets, prise en compte des accès de livraison de dimension adaptée, moyens coercitifs des zones de contrainte inconnus (garantie d'efficacité ?...), localisation des parkings de part et d'autre des centralités visées.

Pour toutes ces raisons la variante 4 ne nous semble pas acceptable en l'état.

Nous demandons la suppression de ces zones de contraintes.

Si toutefois ces zones devaient être maintenues, nous demandons un déplacement de ces zones :

Zone d'accès restreint de la polarité Béalières :

Nous proposons que la zone de contrainte soit déplacée sur l'avenue du Granier en direction de l'avenue du Vercors, juste après l'embranchement Avenue du Granier/Chemin de Malacher.

les avantages de ce déplacement sont nombreux :

- maintien de l'accès à la zone commerciale par le rond-point de Bavière, notamment pour les quartiers de Maupertuis et du Charlaix (dépourvus de polarités commerciales).
- Maintien de la desserte de livraison pour les commerces sans surcout ni réaménagement de la zone.
- Maintien du parking actuel.
- Réouverture inutile du chemin de Bérivière sur l'avenue des 7 laux puisque l'accès au quartier des Béalières n'est alors plus soumis à une accessibilité restreinte aux riverains, ce qui semble de toute façon difficile à mettre en place à la lumière de l'expérience déjà tentée, face aux résistances et aux actes d'incivilité.
- Plan de circulation simplifié puisque la voie de délestage du trafic automobile reste le chemin de Malacher, juste avant la nouvelle zone de contrainte, en direction du chemin du Vieux Chêne : le chemin du Vieux Chêne peut faire l'objet d'un aménagement visant à l'agrandir (3ème voie, circulation en boucle, aménagement d'une chronovélo...), étant situé en zone inondable donc peu constructible (faible densité urbaine), il dessert directement Inovalée et l'autoroute. Il peut donc accueillir facilement le flux de véhicules supplémentaires détournés de l'avenue du Granier et de l'avenue du Vercors, permettant une circulation apaisée sur ces mêmes avenues et ainsi un passage facilité du BHNS.
- La nouvelle localisation de la zone d'accès restreint n'engendre pas de contrainte pour les riverains de cette zone, leur accès se faisant uniquement par la rue des Tisserands, qui est située bien plus en amont.
- La nouvelle localisation n'engendre également pas de contraintes pour les locaux professionnels situés en face, le long de l'avenue du Granier, une contre allée et des parkings existant déjà, et la zone suivante en direction de Taillefer étant en cours de réaménagement.

Zone d'accès restreint de la polarité Buclos :

Nous proposons deux options :

1) une modification du tracé actuel pour revenir à ce qui avait été envisagé initialement :

passage par la zone PLM/Schneider en cours de réaménagement : si le haut de la zone va devenir résidentielle, le bas de la zone reste en zone économique et peut accueillir le BHNS, en maintenant l'arrêt du Brêt, point qui concentre la majorité des opposants à la variante 3 (desserte des commerces, du collège des Buclos, des foyers pour personnes âgées de Pré Blanc...). Si cette partie se fait en site propre, le cadencage du BHNS peut être garanti et la zone de contrainte sur l'avenue du Vercors devient obsolète.

2) Déplacer la zone de contrainte en amont du tracé en direction de la Revirée, de l'autre côté du croisement Avenue du Vercors/Chemin de Sources:

les avantages seront nombreux par rapport à la localisation actuelle :

- l'accès aux quartiers résidentiels ne sera pas modifié car celui-ci se fait déjà par un système de contre allées.
- Possibilité de mettre le BHNS en site propre depuis la zone de contrainte jusqu'à son arrivée sur l'avenue de Verdun, ce qui pourrait faciliter son insertion (angle de rotation assez serré sur le trajet actuel).
- L'accès au centre commercial est maintenu en mode traversant.
- Plus de contraintes pour les livraisons et les différents acteurs du marché hebdomadaire.
- Possibilité de développer du parking relais mutualisé autour de cette zone : du longue durée et des places en zone bleue du côté du parking actuel, qui sera situé juste avant la zone de contrainte.
- Même chose en face : possibilité de création d'un parking relais dans le bas de PLM, zone urbanisable à vocation économique.

Nous espérons que la concertation sur ce projet sera réelle et sincère, comme nous l'avons été nous, commerçants, mais aussi habitants, associations, commission extra municipale, dans la rédaction de nos avis.

Nous avons conscience de l'intérêt du BHNS pour l'avenir de notre commune, des enjeux environnementaux et des nouveaux modes de déplacement dont ce projet est porteur, pour autant son tracé ne peut et ne doit pas se faire au détriment des acteurs économiques et de vie que sont les commerçants de proximité.

Le - 8 NOV. 2019



Grenoble, le 4 novembre 2019

M. Yann MONGABURU
Président du SMTC
M. Francis GIMBERT
Président de la communauté de
communes du Grésivaudan

14119
DMT - CAB

Objet : Contribution de l'ADTC à la concertation sur les projets de BHNS Grenoble - Montbonnot et de PEM de La Tronche Charmeyran

Messieurs les Présidents,

du 16 septembre au 31 octobre 2019, une concertation était ouverte sur les projets de BHNS Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot St-Martin et de Pôle d'Echanges Multimodal de La Tronche Charmeyran

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

Dans l'attente de la publication du bilan de la concertation, nous vous prions de croire, Messieurs les Présidents, en notre parfaite considération.

Mme Nathalie TEPPE
Présidente de l'ADTC

Pièce Jointe : contribution de l'ADTC à la concertation sur les projets de BHNS Grenoble - Montbonnot et de PEM de La Tronche Charmeyran

Copies :

- M. Christophe FERRARI, président de Grenoble-Alpes Métropole
- Mme Dominique FLANDIN-GRANGET, vice-présidente aux Transports et Déplacements de la communauté de communes du Grésivaudan
- M. Jean-Claude PEYRIN, vice-président aux Transports et à la Mobilité du département de l'Isère
- M. Pierre BEGUERY, maire de Montbonnot St-Martin
- M. Jean-Philippe BLANC, maire de Meylan
- M. Eric PIOLLE, maire de Grenoble
- M. Bertrand SPINDLER, maire de La Tronche
- M. Cédric PERRES, président d'Inovallée



Grenoble, le 30 octobre 2019

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les projets de BHNS Grenoble - Montbonnot et de Pôle d'Echanges de Charmeyran

Le SMTC et le Grésivaudan proposent un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée

La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative attractive à la voiture

Le SMTC et le Grésivaudan ont ouvert une concertation pour un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot du 16 septembre au 31 octobre 2019. Le tramway n'y est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Dans la population, le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, surtout dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, avec des temps de parcours réduits, une plus grande capacité, une plus grande longévité du matériel roulant, ce mode réduit le coût de fonctionnement par passager transporté.



Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.

2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTC)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Meylan en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble).(source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais elle dessert un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».

3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux de transformation de la plateforme ?**

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connu en réalisant un TVR en 2002, puis l'a arrêté en 2017 pour 18 mois de transformation en tramway et un coût de plus de 230 M€.

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant bus qui vient d'avoir lieu, il ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovallée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot finançable dans le cadre du PDU 2030

Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui ouvrira le 21 décembre 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

L'ADTC propose de réorienter les investissements dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

Conclusions :

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. Les élus arrivant en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTc et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une étude indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi qu'à son suivi.

Avis de l'ADTC sur les différentes variantes du projet

- Tracé et Variantes

L'ADTC se prononce pour la variante 2 de prolongement à la presqu'île de la ligne C1 permettant un lien direct entre les pôles d'activités et d'innovation : Inovallée et la presqu'île scientifique

La réalisation de ce point de passage pourra également être utilisé par les lignes Transisère, Aéroports ainsi que les lignes de cars librement organisées (dit cars Macron). Ce lien direct évitera le passage de centaines de cars chaque jour au sein des voiries du quartier Jean Macé qui doivent être réservées à la circulation locale.

L'ADTC soutient le projet de limiter la circulation automobile du Secteur Est des gares SNCF et routière en réalisant ainsi un point d'accès pour les piétons, cyclistes et usagers des Transports en Commun apaisé et attractif (L'ensemble de ces usagers représentent 87 % des usagers du train en gare de Grenoble). Cela peut être réalisé dès maintenant sans attendre l'ensemble du projet. Pour les usagers se rendant en voiture aux gares de Grenoble, l'effort d'information et de communication pour favoriser l'accès ouest doit être accentué. *à suivre d'accord!*

La création d'un arrêt au croisement de l'avenue Félix Viallet et du cours Jean Jaurès est particulièrement positive en rendant possible des correspondances avec la ligne E de tram. Pour être complet, une station serait à réaliser sur la ligne E de tram entre l'avenue Félix Viallet et la Place Hubert Dubedout. Lors de la réalisation de la ligne E, les mesures conservatoires ont été prises pour permettre cette création. Avec + de 800 m entre les arrêts Alsace-Lorraine et Annie Fratellini - Esplanade, la desserte de la rive gauche de l'Isère de ce secteur est mal assurée avec pourtant de nombreux pôles générateurs de déplacements : Grenoble INP, IUT1 rue d'Arsonval, IUT2 place Doyen Gosse, Université Inter-Ages du Dauphiné...

Sur les avenues F. Viallet, A. Sembat et E. Rey : l'ADTC s'interroge sur la capacité de cet axe à supporter l'augmentation du trafic bus (BHNS, C4, Express, 6020 prolongée...) notamment au carrefour Chavant. *à étudier.*

La création d'une voie bus dans le sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble est un besoin urgent à réaliser au plus vite à la fois pour améliorer les temps de parcours de la ligne C1 mais aussi des lignes Transisère l'empruntant.

Un nouvel arrêt pour desservir les PFI doit être créé dès la réalisation du projet pour permettre une meilleure desserte du pôle funéraire.

L'importance de placer le BHNS sur un site propre au centre de l'avenue de Verdun à Meylan est à souligner et permettrait de rendre plus urbaine cette avenue très routière et propice à la vitesse des véhicules motorisés. Dans l'hypothèse de transformation à terme en tram, Il serait nécessaire de s'assurer de l'absence de réseaux sous le site propre. Le projet devra également s'assurer de la continuité de la piste cyclable coté sud de l'avenue de la piste des Buclos au centre commercial Carrefour.

L'ADTC se prononce pour la variante 4 (passage par le quartier des Buclos avec desserte de l'arrêt Le Bret). Ce quartier d'habitations et d'activités doit continuer à bénéficier d'une desserte fréquente et permettant des liaisons rapides vers Grenoble, d'une part et Inovallée d'autre part. L'arrêt Faculté doit être desservi par une ligne

6020 desservant de nouveau l'hyper-centre et les gares de Grenoble transformée en ligne chrono avec une fréquence de 10 minutes de 7h à 19h et une desserte en soirée. Lors du passage en tramway, l'itinéraire sera à réétudier.

Une voie bus en sortie de l'avenue du Vercors sur l'avenue de Verdun peut être réalisée dès maintenant.

Sur les avenues du Vercors et du Granier, l'ADTC soutient les principes du plan de circulation proposé.

Une voie bus dans le sens Est-Ouest peut être réalisée rapidement sur l'avenue du Granier à partir de l'arrêt Malacher jusqu'à l'avenue du Taillefer.

Pour le prolongement vers Montbonnot, il est surprenant que la variante de tracé via le quartier du Charlaix ait été oubliée, alors qu'elle serait très pertinente en solution tramway. Le tracé par le chemin du Monarié et la rd11M diminue le potentiel de fréquentation dans ce secteur tout en augmentant les temps de parcours.

Pour le confort des usagers et l'amélioration des temps de parcours, le percement prévu des Giratoires à Montbonnot doit être étendu au giratoire de Bavière à Meylan.

- Fréquence, desserte

La desserte d'Inovalée doit au minimum être faite sur la plage 6h-21h pour les travailleurs du secteur. Pour attirer pleinement de nouveaux usagers, la fréquence doit être au moins d'un passage toutes les 10 minutes de 7h à 19h sur l'ensemble du parcours de la ligne et circuler en soirée et le week-end.

- Motorisation

Dans l'objectif d'une desserte tramway d'ici 2030, l'ADTC se prononce pour une motorisation GNV, matériel simple à mettre en œuvre et respectant les nécessités environnementales. Alors que la solution électrique (trolleybus ou biberonnage) générerait des investissements qui ne pourrait être amorti à l'horizon du passage en mode tramway. Ces bus GNV pourront alors être utilisés sur d'autres lignes du réseau.

- Pôle d'Echanges Charmeyran

L'ADTC soutient la réalisation du scénario 2 qui permet des correspondances rapides entre la ligne B de tram et les lignes de bus circulant avenue de Verdun. Ce scénario a le plus important potentiel d'augmentation du nombre d'usagers.

La chronovélo doit continuer d'emprunter le passage Ricou. Le passage piétons / cycles doit dissocier les 2 usages pour éviter les conflits.

Annexe : des propositions de l'ADTC pour un réseau de Transport Public efficace dans le Grésivaudan

Depuis plus de 20 ans, le besoin d'organiser les déplacements au niveau de l'ensemble de la région grenobloise a été diagnostiqué. Sous l'impulsion des collectivités territoriales, des échanges sont en cours pour enfin aboutir.

C'est l'occasion pour l'ADTC de faire des propositions pour avoir un réseau de transport public efficace dans le Grésivaudan.

Diagnostic

Aujourd'hui 100 000 habitants résident dans le Grésivaudan dont plus de la moitié dans la partie sud le long de l'Isère, dont :

- 30 000 habitants de Montbonnot à Lumbin le long de la RD1090, rive droite de l'Isère sur 13 km.
- 23 000 habitants de Domène à Champ-près-Frogès le long de la RD523, rive gauche de l'Isère sur 13 km.

Au nord du Grésivaudan, la densité est moins importante avec cependant des pôles forts comme Pontcharra (7 200 habitants) et Allevard (4 100 habitants).

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont les suivants :

- Zone d'Activités de Bernin – Crolles : emplois, commerces et services (notamment santé)
- Inovallée Montbonnot - Meylan : zone d'emplois
- Collèges d'Allevard, Pontcharra, Goncelin, Le Touvet, Villard-Bonnot, Crolles, Saint-Ismier et Meylan
- Lycées d'Allevard, Pontcharra, Villard-Bonnot et Meylan, Lycée Horticole de Saint-Ismier
- Centre-ville et gares de Grenoble
- CHU La Tronche
- Campus de St Martin d'Hères – Gières

D'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010, la part des déplacements réalisés en transport public est de 9 % dans le Grésivaudan. Les déplacements se font très majoritairement en voiture avec 71 %. La marche à pied représente 18 % des déplacements, le vélo est très minoritaire avec 1 % des déplacements.

Les transports publics mis en place sont peu attractifs et d'emploi compliqué. En dehors du TER et des cars sur l'axe Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles, les transports publics se résument essentiellement à du transport scolaire ou pour les captifs.

Trois réseaux de transport public desservent le Grésivaudan, ils s'ignorent en grande partie et pour l'usager, cela complique leur utilisation :

- Le TER

L'offre TER est organisée par la Région Auvergne - Rhône - Alpes. La ligne ferroviaire Grenoble - Chambéry a été modernisée et électrifiée en 2013. En heures de pointe, Pontcharra est desservi par 3 trains par heure, Goncelin, Brignoud et Lancey sont eux desservis par 2 trains. En journée et le soir, l'offre est faible voire

inexistante avec par exemple, 3h45 sans train le matin en direction de Grenoble pour les gares de Goncelin, Brignoud et Lancey !

La tarification spécifique du TER ne permet pas d'utiliser les autres réseaux desservant le Grésivaudan.

- Le réseau TransIsère

Il est organisé par le Département de l'Isère en délégation de compétence de la Région Auvergne - Rhône – Alpes avec huit lignes.

- 6020 (Grenoble Verdun - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - Crolles Le Stade). Malgré un passage toutes les 10 minutes en heures de pointe, cette ligne ne transporte guère que des scolaires et des captifs. Cette tendance s'est encore accentuée depuis sa limitation à Grenoble place Verdun sans desservir l'hyper centre de Grenoble et les gares. Cette ligne souffre également d'un manque de ponctualité.

- Express1 (Voiron - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin Long Prés). C'est une des rares lignes qui transporte une majorité d'actifs en lien avec sa desserte. Elle est soumise aux embouteillages sur l'A41 et sur le boulevard Jean Pain à Grenoble en direction du Grésivaudan. Passant par l'A41, elle ignore les habitants le long de l'itinéraire, à part à Crolles et Lumbin.

- Express2 (Voreppe - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Le Versoud - Le Champ près Frogès – Tencin). La ligne a été complètement sacrifiée lors du renouvellement du marché par le Département en 2015. Alors qu'une fréquence à 10 minutes avait été mise en place avec une fréquentation qui suivait bien, l'offre a été diminuée. De plus, en heures de pointe, la ligne est séparée en deux trajets distincts, complexes à comprendre pour un nouvel usager. Malgré cette offre insuffisante, la ligne est régulièrement saturée en heures de pointe. Enfin, cette ligne ne circule pas le dimanche. C'est le seul exemple de ce type dans la région grenobloise avec une telle densité de population.

- 6060 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - A41 - Le Touvet - Chambéry) Cette ligne vient d'être modifiée, passant en direct par l'autoroute de Montbonnot au Touvet. Mais elle oublie de desservir la ZA de Bernin-Crolles, principal pôle générateur de déplacements du Grésivaudan. De plus elle ne permet pas de correspondance avec les lignes TransIsère 6080 et TouGo G3 au Touvet, alors qu'elle passe à proximité du terminus de ces deux lignes.

- 6070 (Gières gare - Campus SMH et Gières - Inovallée - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin-Crolles). C'est la seule ligne desservant complètement Inovallée aujourd'hui, et suite à l'action de l'ADTC, elle bénéficie d'une bonne offre aux heures de pointe, mais elle souffre des embouteillages, avenue de l'Europe à Montbonnot, chemin du Vieux Chêne à Meylan et sur la rocade Sud.

- 6080 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet). Cette ligne a été créée suite à la restructuration de la ligne 6060. La correspondance entre les deux lignes au Touvet a été oubliée. Le week-end, le premier départ de Grenoble est bien trop tardif (12h25).

- 6200 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Tencin - Goncelin – Allevard). Cette ligne offre un bon complément au TER, mais bien que passant à proximité immédiate, elle ne dessert ni la ZA de Bernin-Crolles, ni la gare de Brignoud.

- 6550 (Plateau des Petites Roches – Saint-Ismier - Meylan - La Tronche Sablons). Cette ligne oblige à une correspondance avec la ligne B pour se rendre à l'hypercentre ou à la gare de Grenoble. Son itinéraire dans Meylan et La Tronche est lent et tortueux. En sus, il ne permet pas de faire correspondance avec la ligne TAG C1 Grenoble - Meylan.

Dans le Grésivaudan, il est possible d'utiliser le réseau Transisère avec la tarification du Grésivaudan (1€ par trajet, abonnement mensuel de 30 €) mais la tarification présente un important effet frontière pour se rendre dans la métropole : 4,60 € pour un trajet simple, 84,40 € mensuels, plus que l'abonnement mensuel en Ile de France, 75,20 €, et sans pouvoir utiliser le TER !

- Le réseau TOUGO

Il est organisé par la communauté de communes du Grésivaudan

Ce réseau est constitué de cinq lignes principales fonctionnant du lundi au vendredi.

- G2 : Meylan Béalières - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud - ZA Bernin-Crolles
- G3 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Crolles Le Rafour - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet- Goncelin
- G4 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Froges - Tencin - Goncelin
- G5 : Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra
- G6 : Goncelin - Allevard

Les propositions de l'ADTC

La Tarification

Le diagnostic montre trois défauts principaux :

- Une tarification distincte entre le TER et les réseaux TAG/Transisère/TOUGO,
- Un effet frontière entre Montbonnot et Meylan ou Le Versoud et Domène,
- Une tarification TER ou Transisère à l'unité qui ne permet pas la correspondance avec le réseau TAG.

La nouvelle tarification doit impérativement corriger ces défauts :

- Un même titre de transport doit permettre d'emprunter indifféremment le car ou le TER sur un trajet donné,
- Un titre de transport doit permettre les correspondances entre différentes lignes,
- Les effets frontières doivent être lissés et la tarification doit être progressive, par exemple le tarif pour faire la liaison Montbonnot - Meylan ou Le Versoud - Gières doit être inférieur à celui pour faire le déplacement Allevard - Grenoble ou Pontcharra – Echirolles,
- La tarification doit préserver un niveau de recettes suffisant pour les trajets longs.

La solution que propose l'ADTC est celle utilisée en Suisse et notamment par Bâle qui est de découper le territoire desservi en un grand nombre de zones, l'utilisateur achetant alors un titre (billet ou abonnement) pour 1, 2 ou plusieurs zones, étant entendu que les titres sont valables pour tous les modes (bus, tramways, train ...)

La ligne TER Grenoble - Chambéry

Dès aujourd'hui, l'offre ferroviaire peut être améliorée sans investissement ni en infrastructures ni en matériel roulant. Pour l'ADTC, cette offre doit être au minimum d'un train par heure en journée et le soir.

La modernisation du sillon alpin sud (Chambéry - Grenoble - Valence) prévoit la réalisation d'une 3^{ème} voie en gare de Brignoud permettant, par prolongement des trains terminus à Gières, d'offrir un service au 1/4 d'heure en heures de pointe à Brignoud et Lancey. Cette 3^o voie sans cesse repoussée, malgré son financement acquis dans le cadre de l'opération Sillon Alpin sud, doit être réalisée rapidement.

En complément, la réouverture d'une halte ferroviaire à Domène s'impose au vu du nombre d'habitants et d'emplois du secteur. Une ligne directe et fréquente devra effectuer la liaison entre Meylan Inovalée et la gare de Domène.

Pour que le TER soit pleinement attractif, les gares doivent être desservies par des bus mais aussi accessibles pour des piétons et cyclistes. Des accès confortables et sécurisés doivent être aménagés notamment pour les traversées de l'Isère Goncelin - Le Touvet, Brignoud - Crolles, Saint-Ismier - Lancey et Montbonnot - Domène. Au Pays-Bas, la majorité des usagers du train arrivent à la gare à vélo. L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos en gare devra suivre également.

Le réseau Bus

L'ADTC considère que pour une large majorité des habitants du Grésivaudan, le bus doit desservir directement le centre-ville de Grenoble comme les principaux pôles générateurs de déplacements du Grésivaudan. L'observation montre que les transports publics sont d'abord empruntés lorsqu'on peut se rendre à pied aux arrêts depuis son domicile !

Cela nécessite de fusionner les réseaux Transisère et TOUGO dans le Grésivaudan dans un réseau organisé par la nouvelle autorité de mobilité.

L'ADTC propose 4 lignes principales desservant Grenoble et permettant l'accès au CHU et au campus par correspondance à la future station de La Tronche Charmeyran

- ligne 1 (6020 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Meylan - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare. Au vu du nombre d'habitants et d'emplois desservis, cette ligne relève d'une desserte du type chrono TAG (fréquence toutes les 10 minutes de 7h à 19h du lundi au samedi et desserte de soirée),

- ligne 2 (express 1 prolongée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier La Bâtie- ZA Bernin et Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet - Goncelin gare (fréquence au moins 10 minutes en pointe jusqu'à Lumbin, 30 minutes au-delà).

L'urbanisation en cours et l'extension des zones d'emplois en bas de Saint-Ismier et Montbonnot justifierait le passage des lignes 2 et 4 hors A41 entre La Bâtie et le Pré de l'Eau avec création d'une voirie réservée reliant l'échangeur de la Bâtie à la voie en S.

- ligne 3 (express 2 modifiée côté Grésivaudan) Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud gare - ZA Bernin et Crolles (fréquence au moins 10 minutes en pointe).

- ligne 4 (6200 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau - Saint-Ismier La Bâtie - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare - Froges - Tencin - Goncelin - Allevard (fréquence au moins 30 minutes en pointe)

En complément, la ligne G5 (Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra) serait maintenue.

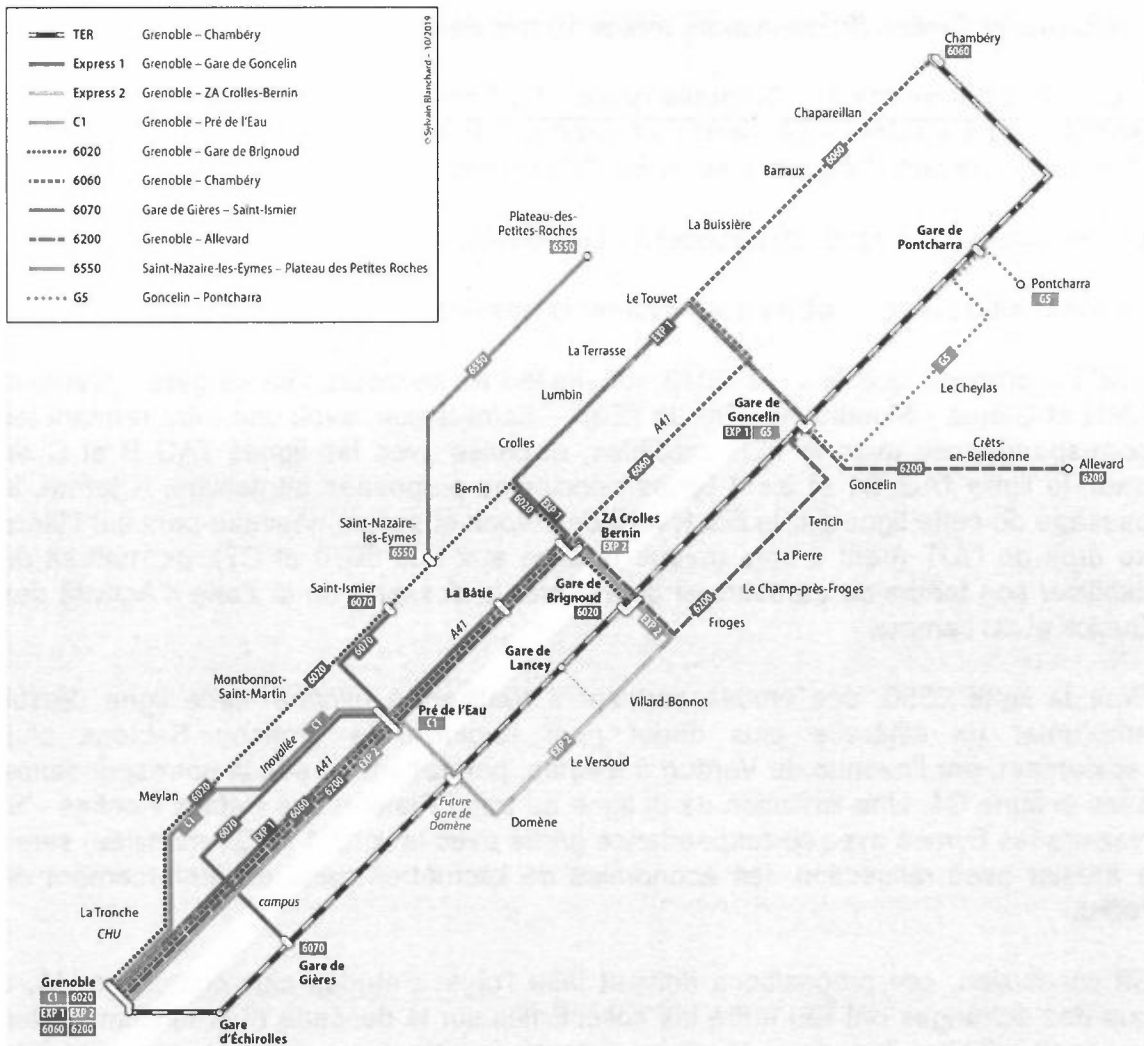
La ligne 6060 serait modifiée pour assurer la desserte de la ZA de Bernin et Crolles.

L'ADTC propose que la ligne 6070 soit limitée au parcours Gières gare - Campus SMH et Gières - Montbonnot Pré de l'Eau - Saint-Ismier, avec une offre rendant les correspondances avec le TER crédibles, et celles avec les lignes TAG B et C de tram, la ligne TAG C1 et les 4 lignes principales proposées attractives. À terme, le passage de cette ligne par le Boulevard des Alpes et par un nouveau pont sur l'Isère au droit de l'IUT (pont à voie unique réservé aux bus 6070 et C7), permettrait de fiabiliser son temps de parcours et d'améliorer la desserte de la Zone d'Activité des Buclos et du campus.

Pour la ligne 6550, des études seraient à réaliser. *A minima*, cette ligne devrait emprunter un itinéraire plus direct pour rejoindre la Tronche Sablons plus rapidement, par l'avenue de Verdun à Meylan, permettant en sus la correspondance avec la ligne C1. Une limitation de la ligne au trajet Plateau des Petites Roches - St Nazaire les Eymes avec correspondance gérée avec la ligne 1 (6020 modifiée) serait à étudier avec réinjection des économies de kilomètres dans un renforcement de l'offre.

En conclusion, ces propositions doivent faire l'objet d'études plus complètes. Alors que des échanges ont lieu entre les collectivités sur la desserte et la tarification des transports publics dans le cadre d'une autorité organisatrice unique des mobilités de la région grenobloise, il est indispensable que les usagers soient associés d'urgence aux réflexions.

Schéma du réseau de transport en commun proposé par l'ADTC :





Recueil des contributions émises lors de la
concertation préalable

Partie 3 : Contributions formulées sur la plateforme numérique



Contributions sur la plateforme numérique sur le tracé du BHNS Grenoble - Montbonnot

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
	Variante 1 : Desserte du secteur Jean Macé Variante 2 : Prolongement jusqu'à la station Oxford par Tarze		Variante 3 : Desserte par l'allée de la Faculté Variante 4 : Desserte de l'avenue du Vercors			
Avis global sur le projet de BHNS - lire ma proposition en détail dans le document joint qui répond aux 3 questions posées	Variante 2	voir avis détaillé	Variante 4	voir avis détaillé	voir avis détaillé	
Avis global sur le projet de BHNS - lire ma proposition en détail dans le document joint qui répond aux 3 questions posées	Variante 2	voir avis détaillé	Variante 4	voir avis détaillé	voir avis détaillé	Argumentation sérieuse et dossier très complet. J'approuve sans réserve les éléments que je connais.
Proposition C1+	Variante 2	Desserte des nouveaux sites (existants ou à venir) employants de nombreux usagers potentiels (Schneider Electric Technople ou Intencity, Credit Agricole...)	Variante 4			
Nouveau tracé C1+	Variante 2	Un terminus à Oxford qui paraît plus logique et permettant davantage de correspondances (lignes 22...C6...) Une utilité personnelle par rapport à la liaison domicile avec le groupe scolaire.	Variante 3	Rester dans l'aspect "direct et rapide" de la ligne C1		
Nouveau tracé C1+	Variante 2	Un terminus à Oxford qui paraît plus logique et permettant davantage de correspondances (lignes 22...C6...) Une utilité personnelle par rapport à la liaison domicile avec le groupe scolaire.	Variante 3	Rester dans l'aspect "direct et rapide" de la ligne C1		direction pour Montbonnot

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Nouveau tracé C1+	Variante 2	Un terminus à Oxford qui paraît plus logique et permettant davantage de correspondances (lignes 22...C6...) Une utilité personnelle par rapport à la liaison domicile avec le groupe scolaire.	Variante 3	Rester dans l'aspect "direct et rapide" de la ligne C1		C'est une super idée, tous les matins, après descendu je marche avec beaucoup des gens dans le même d
Variante 2 + Variante 3 : trajet direct entre 2 pôles de recherche	Variante 2	Liaison directe entre 2 pôles de recherche : Presqu'île et Innovallée. Plus besoin de changer à la gare pour prendre le tram, gain de temps immédiat	Variante 4	Continue à desservir l'arrêt pour le collège des Buclos, plus direct		
Variante 2 et Variante 3	Variante 2	Permet un connexion plus facile à la presquile	Variante 3	Semble plus efficace avec un trajet plus direct		
concertation C1+	Variante 2	Relier le C1 à la presqu'île donne un enorme choix d'interconnexion et beaucoup plus de libertés pour tous les personnes qui travaillent sur la presqu'île et simplifier encore plus l'accès au C1 et définitivement oublier la voiture .	Variante 4	Je pense qu'il faut maintenir le tracé actuel à Meylan , car c'est une reelle chance pour les collégiens des bealieres et de Maupertuis pour ce rendre au college des Buclos , il n y aura jamais une offre de service aussi fournie que le C1		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
PRIVILIGIONS LA CIRCULATION DU BHNS ET DES RIVERAINS DE L AV VERCORS/GRANIER (pas de site propre et pas de circulation de transit)	Variante 2	Il me semble qu'il y a plus de potentiel d'utilité pour les voyeurs de passer par cette variante de trajet.	Variante 4	<p>Cette variante coûte moins chère aux finances public mais surtout elle permet de ne pas défigurer l'avenue du Vercors et surtout du granier par une voie en site propre obligeant à une emprise foncière trop grande pour permettre des voies pour les voitures. Construire une route à 4 voies (2 pour le BHNS et 2 pour les voitures) serait une véritable catastrophe pour l'environnement et le bien-être des meyllanais!!!!</p> <p>L'avenue du GRANIER est déjà congestionné.....il faut ABSOLUMENT prendre la variante qui laisse la part belle au BHNS quitte à revoir le plan de circulation de transit pour que seul les voitures des riverains puissent utiliser l'avenue du Vercors et du Granier. Cette solution à aussi l'avantage de pouvoir faire diminuer le trafic routier de plus en plus congestionné sur ces</p>	Plusieurs mesures récentes de la volumétrie de circulation ont été faites depuis 3 ans à MEYLAN pourquoi en faire de nouvelle? Prévoir que le BHNS utilise les dernières technologies de motricité à savoir un moteur fonctionnant avec un carburant propre comme l'électricité ou le gaz naturel. Double avantage, l'impact environnemental et l'impact sur le bruit pour les habitants sur le trajet du BHNS!!	
				deux avenues au cœur de MEYLAN. Il faut aussi tenir compte du contexte immobilier, la mairie vient de faire construire (ou en cours de construction) 4 immeubles représentant des centaines de nouveaux logements et donc de voitures....d'autres immeubles sont en cours de construction sans parler du projet immobilier du site de scheider sur l'avenue du Vercors...Cela renforce l'idée de la variante avec une avenue du Vercors/granier uniquement en site partagé pour le BHNS et les riverains!!! Merci		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
PRIVILIGIONS LA CIRCULATION DU BHNS ET DES RIVERAINS DE L AV VERCORS/GRANIER (pas de site propre et pas de circulation de transit)	Variante 2	Il me semble qu'il y a plus de potentiel d'utilité pour les voyeurs de passer par cette variante de trajet.	Variante 4	Cette variante coûte moins chère aux finances public mais surtout elle permet de ne pas défigurer l'avenue du Vercors et surtout du granier par une voie en site propre obligeant à une emprise foncière trop grande pour permettre des voies pour les voitures. Construire une route à 4 voies (2 pour le BHNS et 2 pour les voitures) serait une véritable catastrophe pour l'environnement et le bien-être des meyllanais!!!! L'avenue du GRANIER est déjà congestionné.....il faut ABSOLUMENT prendre la variante qui laisse la part belle au BHNS quitte à revoir le plan de circulation de transit pour que seul les voitures des riverains puissent utiliser l'avenue du Vercors et du Granier. Cette solution à aussi l'avantage de pouvoir faire diminuer le trafic routier de plus en plus congestionné sur ces deux avenues au cœur de MEYLAN. Il faut aussi tenir compte du contexte immobilier, la mairie vient de faire construire (ou en cours de construction) 4	Plusieurs mesures récentes de la volumétrie de circulation ont été faites depuis 3 ans à MEYLAN pourquoi en faire de nouvelle? Prévoir que le BHNS utilise les dernières technologies de motricité à savoir un moteur fonctionnant avec un carburant propre comme l'électricité ou le gaz naturel. Double avantage, l'impact environnemental et l'impact sur le bruit pour les habitants sur le trajet du BHNS!!	tout a fait d'accord avec votre avis
intérêt pour un accès rapide vers la presqu'île et ses sites tertiaires et recherche	Variante 2	je travaille sur le site de Schneider Electric Technopole, un arrêt plus proche du site m'intéresse tout comme une liaison facile avec le site en construction "Intencity" de Schneider electric.	Variante 3	--> voies réservées + rapides		
Peu importe, ce qui compte c'est la rapidité du trajet		Peu importe, ce qui compte c'est la rapidité du trajet		Peu importe, ce qui compte c'est la rapidité du trajet	Je ne suis pas concernée par la montée ou la descente de ces variantes. Par contre je suis intéressée pour avoir le temps de trajet le plus court possible: je vote pour l'option la plus rapide	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 2 + 4 + arrêt PFI	Variante 2	Trajet direct et plus rapide, le secteur Jean Macé semble plus accessible à pied que l'arrêt Oxford, non ?	Variante 4	Réduire le trafic automobile sur l'avenue du Vercors qui possède la chronovelo me semble évident. Réduire le trafic automobile provenant de l'avenue du Vercors au niveau de la traversée chronovelo de l'avenue de Verdun contribuera à la sécurité des cyclistes (à qui on ne laisse pas toujours la priorité).	L'arrêt PFI me semble également judicieux.	
Excellente initiative	Variante 2	la variante 2 est logique, Oxford va devenir un nœud de communication, beaucoup d'entreprises s'y trouvent et cela permet une jonction avec la ligne B	Variante 3	parcours plus direct, moins de temps pour aller aux béalières	C'est une excellente initiative, cependant il faudrait améliorer le confort des bus qui sont très instables et parfois très chauds l'été ou très remplis	
La ligne C1 pour la vie professionnelle mais également la vie privée	Variante 2		Variante 4	Pour les citoyens, cette variante permet de rejoindre le quartier des Buclos avec ses commerces mais également le collège des Buclos (arrêt le Brêt) pour de nombreux collégiens ! Il n'y a pas de solution pour eux dans la variante 3 et c'est l'autonomie des collégiens qui est remise en cause. Il me semble indispensable de relier les lieux de vie que sont les quartiers des meylanais. Habitante de Meylan et travaillant sur Montbonnot, je comprends l'intérêt des travailleurs à réduire leur temps de trajet domicile-travail (seul avantage de la variante 3 à mes yeux). Mais il ne faut pas oublier que cette ligne est également utilisée pour les temps de loisirs, les activités sportives, les courses ... qui ont besoin		
				d'arrêts de proximité dans les quartiers.		
Un avis	Variante 2		Variante 3			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variantes 1 et 4	Variante 1	Coûts trop importants pour un prolongement	Variante 4	La variante 3 passe déjà sur le tracé de lignes de bus existantes, contrairement à la variante 4 qui, si elle était abandonnée, ne bénéficierait plus de transports en commun proches ! Or de nombreux sites en ont réellement besoin : centre commercial des Buclos, marché des Buclos, collège, gymnase, sans compter les nombreux logements avec une population vieillissante qui ne pourra pas se déplacer plus loin qu'actuellement. Le parcours actuel ne pâtit pas de la circulation, cette portion de trajet étant peu encombrée (j'emprunte quotidiennement cette ligne et un couloir spécial bus ne me paraît pas nécessaire sur cette portion). La variante 4 permet en plus de préserver des espaces verts, déjà bien mis à mal à Meylan ces dernières années...		
Grande couverture et impact réduit	Variante 2	Un terminus à Jean Macé n'a peu de sens : ce n'est pas une destination en soi (à part pour les résidents), autant relier directement la zone d'activité de la Presqu'île et la plateforme multi-modale à venir.	Variante 4	Le tracé actuel est pertinent, il dessert des zones résidentielles et commerciales.	Le passage en BHNS est-il vraiment indispensable dans ces zones "périphériques" ? Cela me semble coûteux en investissement et en espace.	
Prolonger le C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Pour les futurs salariés qui iront travailler sur le nouveau site de Schneider Electric Intensity à la Presqu'île, le rallongement de la ligne C1 serait très souhaitable. Venant d'Eybens Le Verderet, avec la ligne du C4, il faudra aussi renforcer la correspondance à l'arrêt Victor Hugo.				Habitant à Meylan, le prolongement de la ligne C1 jusqu'au site de Schneider est essentiel pour moi. Moyennant quoi l'usage des transports en commun pour me rendre au travail deviendra réellement attractif.

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Prolonger le C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Pour les futurs salariés qui iront travailler sur le nouveau site de Schneider Electric Intensity à la Presqu'île, le rallongement de la ligne C1 serait très souhaitable. Venant d'Eybens Le Verderet, avec la ligne du C4, il faudra aussi renforcer la correspondance à l'arrêt Victor Hugo.				Variante 2 indispensable pour les salariés Schneider habitant dans le gresivaudan
Prolonger le C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Pour les futurs salariés qui iront travailler sur le nouveau site de Schneider Electric Intensity à la Presqu'île, le rallongement de la ligne C1 serait très souhaitable. Venant d'Eybens Le Verderet, avec la ligne du C4, il faudra aussi renforcer la correspondance à l'arrêt Victor Hugo.				Oui et plus largement pour les personnes venant aussi du Sud Grenoblois qui auront une correspondance avec le C1 pour se rendre sur les sites Schneider Electric Technopole et Intensity.
Prolongement de la ligne C1 de Jean Massé	Variante 2	Travaillant au bout de la rue Henri Tarze (Schneider Electric), je suis intéressé de bénéficier du prolongement de la ligne C1. De plus, un nouveau site Schneider Électric va voir le jour en 2020 sur la presqu'île avec 1800 employés présents sur le site.				
variante 2 + 4	Variante 2		Variante 4	faciliter l'accès à la presqu'île	la variante 3 ne rendrait pas service à tous les habitants du quartier piscine / le bret / la revirée	
Variantes 2 et 3	Variante 2	Il faut transformer le terminus de la ligne C1 au niveau de la presqu'île en un vrai pôle multimodal. Un allongement de la ligne permettrait de desservir l'ensemble de la presqu'île, évitant aux travailleurs et étudiants de changer à la gare.	Variante 3	La transformation en BHNS doit être faite sur l'intégralité de la ligne si les usagers veulent sentir un réel changement par rapport aux trajets actuels. La non transformation de l'avenue du Granier dans la variante 4 est pour moi une erreur, car le trafic est souvent congestionné dans le sens Malacher --> Mairie. Une modification du plan de circulation serait-elle vraiment efficace ? Le passage par la faculté et la transformation de l'avenue du Granier, permettrait une transformation à moyen terme en tramway.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
C1+ +	Variante 2	Un prolongement vers Oxford permettrait une alternative à la ligne de tram B desservant des secteurs en forte évolution. Question : le projet Presqu'île prévoit une rampe d'accès entre la place Mandela et la gare (voir lien : http://www.grenoble-innovia.fr/les-operations/grenoble-presqu-ile/place-en-ellipse-2016), la C+ BNHS ou futur Tram pourrait passer par là ? ainsi que les Transisère, OUIBUS, Flixbus...	Variante 3	Tracé en site propre sur une plus grand portion (plus de distance en site propre pour la 6020 !). Evolution en tramway facilitée.	Proposition d'extension de la Presqu'île/Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux via Pont Oxford.	
tracé Meylan - Montbonnot : congestion régulière					Attention : pour travailler tous les jours sur Montbonnot, la liaison envisagée entre Meylan et Montbonnot est trop congestionnée aux heures de pointe. Mieux vaudrait trouver une alternative, soit via Maupertuis soit plus haut. Mais la proximité avec l'entrée de la rocade génère beaucoup de bouchons le soir... et comme c'est la rapidité du transport en commun qui doit primer, nous devons être créatifs !	
C1 BHNS	Variante 2	meilleur desserte entreprises secteur VOLTA	Variante 3	portion site propre plus étendue		
Proposition C1	Variante 2	Simplifier le transit entre Polygone et Gares	Variante 3	devrait permettre de réduire la durée du trajet		
Proposition Bernard	Variante 2	Faciliter le transit Polygone Gares	Variante 3	Pour un trajet plus rapide		
Choix des variantes du C1+	Variante 2	Travaillant sur la Presqu'île comme beaucoup de mes collègues ou voisins qui habitent Meylan. Cette variante permettra un accès direct aux différents établissements de la Presqu'île depuis Meylan.	Variante 4	L'arrêt "Le Brêt" permet aux enfants scolarisés au collège des Buclos d'être plus près de leur établissement et en toute sécurité. Il serait bien de faire respecter par des contrôles de vitesse fréquents la limitation à 30 KM !!!!		
Choix des variantes du C1+	Variante 2	Travaillant sur la Presqu'île comme beaucoup de mes collègues ou voisins qui habitent Meylan. Cette variante permettra un accès direct aux différents établissements de la Presqu'île depuis Meylan.	Variante 4	L'arrêt "Le Brêt" permet aux enfants scolarisés au collège des Buclos d'être plus près de leur établissement et en toute sécurité. Il serait bien de faire respecter par des contrôles de vitesse fréquents la limitation à 30 KM !!!!		Bonne initiative
Renforcer l'accès Presqu'île en transport en commun	Variante 2	Cela permettra un 2ème accès en transport en commun sur la Presqu'île pour les personnes venant du Grésivaudan (en plus de l'Express) sans rupture de charge. Cela désengorgera l'accès à la Presqu'île en créant une 2ème route	Variante 3			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante tracé	Variante 2	Ca va plus loin et macé est tout près à pied	Variante 4	Plus de monde du côté Bret, même dans le futur		
Excellent projet. Il est très important que la ligne soit prolongée jusqu'à l'arrêt Oxford, pour désengorger la Presqu'île	Variante 2	La Presqu'île Scientifique accueille de plus en plus d'entreprises : arrivée du Crédit Agricole, bientôt de Schneider, de nouveaux labos ...IL faut absolument proposer à ces milliers de gens de nouvelles façons d'arriver place de la Résistance en TC. La prolongation ne serait pas très coûteuse et permettrait à de nombreuses personnes de choisir ce bus.				
Prolonger le C1 jusqu'à la Presqu'île et améliorer la liaison avec le C4	Variante 2	Pour les futurs salariés qui iront travailler sur le nouveau site de Schneider Electric Intensity à la Presqu'île, le rallongement de la ligne C1 serait très souhaitable. Venant d'Eybens Le Verderet, avec la ligne du C4, il faudra aussi renforcer la correspondance à l'arrêt Victor Hugo				
C1+ Traversee de Meylan ...		pas d'avis sur cette question n utilisant quasi jamais ce trajet	Variante 4	La variante 4 dessert une zone très habitée, bcp plus habitée que la variante 3 donc plus efficace en terme de transport. Quand au coût de transformation en voie de Tramest ce vraiment nécessaire en regard du coût faramineux du tram versus bus de de la pollution sonore d'une ligne de tram si si si ..faites l experience d habiter à coté d'une voie de tram bcp plus bruyant qu un bus!!!		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Préférence variante 4			Variante 4	Le tracé par l'avenue du Vercors dessert beaucoup plus d'habitants que par l'allée de la Faculté. C'est bien de chercher à réduire le temps en bus, mais il ne faut pas augmenter sensiblement le temps de marche pour beaucoup de personnes, pour rejoindre l'arrêt du bus. Dans le cas du tracé variante 4, qu'en sera-t-il de la circulation des voitures pour les habitants de l'allée du Vercors ?? (y aura-t-il la place pour 2 voies de bus propres, vélos, piétons ... et voitures (2 ou 1 voie si sens unique ??))		
Variante 4			Variante 4	Dessertes avenue du Vercors		
Ma réponse sur le tracé	Variante 1		Variante 3			
Pour C1+	Variante 1	Je vote bien pour la prolongation de C1+ à Montbonnot, car tous les matins, je décent à Maupertuis, puis je marche avec de gens du même bus, vers la direction de Montbonnot Inovalée, 25 minutes de marche, car, si je change pour le 6070, avec le temps pour retrouver l'arrêt de 6070 et d'attente, il me prendra plus de temps.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 2 et 4, contre la 3	Variante 2	Lien entre sites pro	Variante 4	Contre la variante 3 : 1-pour l'argument du parc relais pour attirer les habitants du Haut Meylan et de Corenc, il existe déjà le parking relais de la Revirée. Je ne vois pas l'utilité d'en créer un autre si peu distant. 2- Contre la disparition d'espace vert (encore !) 3-Et surtout, aucune proposition concrète n'est faite sur ce point "Une restructuration du réseau de transports collectifs secondaires est nécessaire pour assurer une bonne desserte du quartier Buclos"... Pour que cette variante soit cohérente, il faut savoir ce qui est proposé à la place du C1, donc non, pas d'accord, il fallait proposer dans ce même projet, pas attendre un second projet.		
Oxf	Variante 2	pour toutes les même raisons indiquées dans les propositions qui ont choisi la variante 2				
Tracé du C1+	Variante 2	Afin que les sites en bout de l'avenue des Martyrs soient desservis	Variante 4	Il faut absolument desservir le collège des Buclos par l'arrêt du Bret. Il serait beaucoup trop long de rejoindre le collège à partir de l'arrêt mairie. Un grand nombre d'enfants utilisent le C1 pour aller au collège des Buclos, en particulier depuis le secteur Charlaix-Maupertuis.		
Projet ambitieux...aura-t-on les moyens de financer ?			Variante 3	Vous donnez vous-même les avantages et les inconvénients des deux variantes...Si les finances sont là, la variante 3 s'impose.		
N'oublions pas les collegiens	Variante 1		Variante 4	Accès au collège des Buclos pour les jeunes habitants de Meylan		
Tracé C1+	Variante 1		Variante 3	A mon sens il faut rendre les transports communs les plus rapides et attractifs si l'on veut qu'ils remplacent la voiture individuelle		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Avis d'une meylanaise	Variante 2	Accès aux centres de recherche + établissements sportifs sur Isère	Variante 4	variante courante, pas besoin de modifications - accès plus facile/plus proche à la piscine, crèche et restant à qq pas de la faculté	Amplitude et fréquence entre Meylan-Maupertuis et Montbonnot-Pré de l'Eau: 8h-10h et 17h-19h plus fréquent, uniquement en semaine	
Réponses enquête C1+		Aucun avis, je me rends très rarement (jamais) de ce côté de la ville.	Variante 3	Il existe beaucoup de nouveaux immeubles avenue de Verdun qui sont actuellement très mal desservis. L'alternative 13 ou 6020 sert uniquement à rejoindre le C1... Et est très limitée en terme d'horaires. Cela serait en outre plus proche du lycée du Grésivaudan et de la faculté de pharmacie. Enfin, ce tronçon d'avenue est plus large: il sera sûrement plus facile d'y installer des voies propres.	Concernant la partie sur Meylan (jusqu'à Maupertuis), je ne comprends pas bien comment des voies propres pourront être réalisées (quelque soit le choix de la variante 3 ou 4). En effet l'avenue du Granier ne contient qu'une seule voie et est déjà largement congestionnée (notamment par les débordements de la rocade). Supprimer totalement un sens de circulation pour les voitures serait sûrement excessif et résulterait probablement avec une agglomération monstrueuse de voitures sur les autres axes. D'un autre côté, ne pas faire de voies propres ici n'améliorerait pas le temps de trajet du bus...	Le collège des Buclos est le collège de secteur pour tous les quartiers sur la ligne C1 depuis le terminus de Maupertuis, cela représente un nombre important de voyageurs sur le C1 pour lesquels le tracé 3 compliquerait les déplacements
Réponses enquête C1+		Aucun avis, je me rends très rarement (jamais) de ce côté de la ville.	Variante 3	Il existe beaucoup de nouveaux immeubles avenue de Verdun qui sont actuellement très mal desservis. L'alternative 13 ou 6020 sert uniquement à rejoindre le C1... Et est très limitée en terme d'horaires. Cela serait en outre plus proche du lycée du Grésivaudan et de la faculté de pharmacie. Enfin, ce tronçon d'avenue est plus large: il sera sûrement plus facile d'y installer des voies propres.	Concernant la partie sur Meylan (jusqu'à Maupertuis), je ne comprends pas bien comment des voies propres pourront être réalisées (quelque soit le choix de la variante 3 ou 4). En effet l'avenue du Granier ne contient qu'une seule voie et est déjà largement congestionnée (notamment par les débordements de la rocade). Supprimer totalement un sens de circulation pour les voitures serait sûrement excessif et résulterait probablement avec une agglomération monstrueuse de voitures sur les autres axes. D'un autre côté, ne pas faire de voies propres ici n'améliorerait pas le temps de trajet du bus...	C'est pour cela que la proposition souhaitait offrir une offre alternative pour desservir le seul arrêt qui ne le sera plus. Si j'ai bien compris avec le trajet côté avenue de Verdun, l'arrêt de la piscine des buclos sera maintenu. Il n'y aura donc réellement qu'un arrêt de supprimé et au pire (si pas d'autres alternative de bus) une marche allongée de 100m dans une zone complètement piétonne et sécurisée.
Choix de tracé pour le C1+	Variante 1	Moindre coût et bon niveau de service. Possibilité de modifications ultérieures si vraiment elles se justifient. NB : je ne suis pas un utilisateur de cette portion.	Variante 4	Meilleure desserte des logements sociaux du Brêt. Coût moindre Possibilité de modifications ultérieures si vraiment le tram vient un jour, ce qui de toutes façons nécessitera des travaux importants.	J'ai noté une harmonisation des horaires C1 et des arrivées de TGV de Paris ... bonne initiative, rien n'est plus rageant en soirée de savoir que le C1 est passé 5 minutes avant. Je souhaite que les bus soient plus fréquents en soirée, jusque vers 23h30, car sinon on prend sa voiture pour sortir au resto ou au cinéma. Cela induit il un gros surcoût ?	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 2	Variante 2	La desserte de la Presqu'île par le BHNS est intéressante. Mais ne serait-il pas moins onéreux de traverser les voies ferrées par le Pont Durand-Savoyat plutôt que de créer un passage au gabarit bus au bout de la rue Tarze ?	Variante 4	En l'absence d'informations plus détaillées sur la variante 3, il est difficile de dire si celle-ci est plus intéressante. En effet, comment sera desservi le quartier des Buclos si le BHNS ne passe plus par l'Avenue du Vercors? Les aménagements semblent différents entre les arrêts Taillefer et Les Béalières (voies partagées pour la variante 4 contre voies réservées pour la variante 3), mais il n'y a aucune explications sur les aménagements envisagés dans la variante 3 pour ce secteur.		
Variante 2	Variante 2	La desserte de la Presqu'île par le BHNS est intéressante. Mais ne serait-il pas moins onéreux de traverser les voies ferrées par le Pont Durand-Savoyat plutôt que de créer un passage au gabarit bus au bout de la rue Tarze ?	Variante 4	En l'absence d'informations plus détaillées sur la variante 3, il est difficile de dire si celle-ci est plus intéressante. En effet, comment sera desservi le quartier des Buclos si le BHNS ne passe plus par l'Avenue du Vercors? Les aménagements semblent différents entre les arrêts Taillefer et Les Béalières (voies partagées pour la variante 4 contre voies réservées pour la variante 3), mais il n'y a aucune explications sur les aménagements envisagés dans la variante 3		Le prolongement jusqu'au Pont d'Oxford est essentiel pour les personnes travaillant au bout de la presqu'île, la variante dessert des arrêts qui ne sont pas actuellement desservis par le tram, enfin le prolongement de la ligne requiert certes d'investir dans l'achat de nouveaux bus, mais cela implique aussi d'embaucher de nouveaux conducteurs donc cela crée de l'emploi !
				pour ce secteur.		
DUREE DU TRAJET					Quelles seront les impacts avec ces différentes variantes sur la durée du trajet entre Grenoble et Montbonnot ? Le but est d'arriver le plus vite possible entre ces 2 villes Y aura t il assez de service entre Grenoble et Montbonnot entre 6h30 et 8h et entre 17H et 20H ? voir 22H Les mardis,vendredis et samedis. Quelle fréquence est prévue jusqu'à Montbonnot ? Quel sera le tarif pour Montbonnot et à quelle date le saurons nous ? Merci de tenir de mes demandes.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 4 pour l'accès aux commerces de proximité	Variante 1	Variante 1 moins coûteuse	Variante 4	Variante 4 pour l'accès aux commerces de proximité		
Variante 2+4	Variante 2	Cette variante est beaucoup plus riche en possibilités d'interconnexion, et permet de bien mieux desservir la presqu'île scientifique, au prix d'un allongement et d'un surcoût relativement contenus.	Variante 4	Cette variante est à la fois moins nettement moins coûteuse, et plus respectueuse de l'identité des quartiers traversés. 4 voies de circulation sur l'avenue du Granier sont absolument à éviter, du fait leur emprise excessive.	Je ne partage pas l'analyse selon laquelle le BHNS offrirait un niveau de service proche du Tram à un coût moindre, on reste bel et bien sur un niveau de confort (et donc une attractivité) bien moindre. Il convient donc de limiter les investissements propres au BHNS et d'envisager une solution de type tramway à moyen terme. La réduction à une voie de circulation unique sur le Bd Jean Pain ne me semble pas viable sur un axe aussi majeur. De ce point de vue, le Tramway aurait eu l'avantage d'exploiter les voies qui lui sont déjà dédiées.	
Vote	Variante 2	Passage par CEA	Variante 4	Passage Le Brêt proche habitations et écoles / collège		
Variante 4 et parkings relais			Variante 4	Meilleure desserte locale pour les Meylanais.	Je n'ai pas vu mention de la création de parking-relais. Cela me semble un point vital pour améliorer l'utilisation de la C1. Il faudrait un très grand parking relais au Pré de l'eau, et une extension majeure de la capacité du parking relais Grand Sablon (beaucoup trop petit). Ne peut-on envisager de transformer toute l'avenue de l'Obiou en parking relais, c'est-à-dire payable avec un titre de transport. Idem pour le parking à l'angle de l'avenue de l'Obiou et du boulevard de la chantourne, autrefois gratuit, devenu payant classique avec automate.	
Choix tracés	Variante 2	Meilleur desserte et interco avec bus en provenance de St Egreve	Variante 4	Desserte du collège des Buclos		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Favorable variantes 2 et 4, défavorable à la variante 3	Variante 2	L'interconnexion est indispensable pour favoriser l'usage des transports en commun.	Variante 4	Contre la variante 3 : 1-contre l'argument du parc relais pour attirer les habitants du Haut Meylan et de Corenc : il existe d'autres lignes de bus sur ces secteurs là. On ne peut pas rabattre tous les usagers vers cette même ligne car il y aura un sur-encombrement automobile sur la zone. Il existe d'autres parking relais (Sablons...). 2-Contre la disparition d'espace verts 3-Aucune proposition concrète n'est faite sur ce point "Une restructuration du réseau de transports collectifs secondaires est nécessaire pour assurer une bonne desserte du quartier Buclos"... Pour que cette variante soit cohérente, il faut savoir ce qui est proposé à la place du C1. Cette zone est cruciale avec la desserte du collège et des commerces de proximité. 4- surcoût de cette solution très important alors que beaucoup		
				d'inconvénients.		
Utilisation de la C1 pour le travail	Variante 2	Je travaille sur Inovalée et je vais une fois par mois à l'ENSE3.	Variante 3	Construire un parking-relais pour Meylan et Corenc est intéressant	Non	
Avis sur variante et tracés	Variante 1	Limiter le coût global et éviter les doublons.	Variante 4	Limiter le coût global.		
Desservir le plus de trajet possible pour amortir la ligne ?	Variante 2		Variante 4			
Variante 1 & 4	Variante 1	Je trouve le coût de la variante 2 cher pour le petit plus apporté (doublure du B entre autre)	Variante 4	Similaire à ma réponse précédente, le coût est assez élevé avec des incertitudes de temps (acquisition des terrains, travaux..). Repenser un peu la circulation au niveau de l'avenue du Vercors me paraît une bonne idée pour fluidifier la circulation du bus.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 4			Variante 4	Changement minimal par rapport à la ligne C1 actuelle. La congestion n'est pas très forte à Meylan sur ce trajet. La variante 3 supposerait une réduction (déjà conséquente) des espaces verts à Meylan.		
Variante 2 pour la ligne C1	Variante 2	Renforcement de l'accès à la Presqu'île car de nombreux salariés vont devoir s'y rendre	Variante 4			
Avenue du vercors pour collégiens des Béalières et Maupertuis		pas d'avis	Variante 4	Les collégiens des quartiers Maupertuis et Béalières prennent le C1 pour aller au collège des Buclos (arrêt Le Bret). Le C1+ doit passer par l'avenue du Vercors !		
Avenue du vercors pour collégiens des Béalières et Maupertuis		pas d'avis	Variante 4	Les collégiens des quartiers Maupertuis et Béalières prennent le C1 pour aller au collège des Buclos (arrêt Le Bret). Le C1+ doit passer par l'avenue du Vercors !		L'arrêt du Bret doit être desservi par le C1+. Le quartier des Buclos comporte beaucoup d'habitats adaptés aux personnes en fauteuils roulants ainsi qu'aux personnes âgées du foyer logement de personnes âgées du pré blanc.
Variante 2	Variante 2	Le prolongement jusqu'au Pont d'Oxford est essentiel pour les personnes travaillant au bout de la presqu'île, la variante dessert des arrêts qui ne sont pas actuellement desservis par le tram, enfin le prolongement de la ligne requiert certes d'investir dans l'achat de nouveaux bus, mais cela implique aussi d'embaucher de nouveaux conducteurs donc cela crée de l'emploi !	Variante 3	La création d'un parking-relais est un élément très positif de cette variante. Un tel parking relais sera très utile à tous les habitants du Grésivaudan ne résidant pas à proximité du trajet du futur C1+. Enfin les travaux pour la ligne de bus permettent d'anticiper les futurs investissements pour le tram, ce qui permet de lisser les investissements dans le temps.		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Mon Entreprise est à la Presqu'île	Variante 3			
Variante 2, pour une meilleure desserte du site CEA	Variante 2	Cette option permet une bonne desserte du site CEA par son entrée principale. ainsi que les sites industriels tel que le futur site Schneider.	Variante 4	C'est le fonctionnement actuel et ça marche plutôt bien	La prolongation jusqu'à Pré de l'Eau est attendue avec impatience. En tant que travailleur Inria, je collabore avec le CEA. J'ai hâte de voir l'achèvement de ce projet qui relierait l'Inria Montbonnot à la gare de Grenoble et au CEA.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
prolongement jusqu'à Oxford en passant part avenue Vercors	Variante 2	actuellement utilisatrice régulière du C1 (départ proximité Meylan mairie) + tram pour aller sur la presqu'île, je peux mettre jusqu'à 50-60 minutes porte à porte régulièrement... notamment à cause du changement de ligne, pour ensuite prendre le tramway. C'est beaucoup trop long pour une dizaine de kilomètres, il faut pouvoir gagner du temps sur ce parcours, et éviter les changements. si ce parcours est plus rapide cela permettra à de nombreux automobilistes de prendre le bus, car enfin le temps sera au moins égale ou plus court en bus. Pour l'instant malheureusement c'est toujours moins long de prendre sa voiture sur ce trajet. De plus, le site Schneider Electric sur la presqu'île devrait ouvrir prochainement, il y a de nombreux employés qui vont venir de la vallée du Gresivaudan, cette ligne serait idéale pour eux, et décongestionnerait le trafic sur la presqu'île.	Variante 4	il y a peu de circulation voiture sur cette partie de l'avenue du vercors, le bus est très rarement ralenti par des voitures. Cela permet de préserver des espaces vert, et coûtera moins cher. Cela permet également de toujours desservir le quartier des Buclos (dont le collège des Buclos et de nombreux équipement de sport (piscine, gymnase...))		
Favorable aux variantes 2 et 3	Variante 2	Une intermodalité renforcée	Variante 3	Un site propre pour favoriser le bus sur la voiture		
Augmenter la régularité du C1 en soirée					Je souhaite que la régularité du C1 en soirée soit augmentée. En effet un départ du C1 de CITE JEAN MACE vers MAUPERTUIS est prévu à 20H53. Le départ suivant a lieu à 21H32, soit 39 minutes plus tard ,ce qui me semble excessif.	
C1 à Oxford	Variante 2	Vu le nombre d'immeubles nouveaux et de l'arrivée du Crédit Agricole et de Schneider Electric et que le tram est déjà bondé aux heures de pointes	Variante 4	dessert plus d'habitations	non	
C1 direct et rapide de Meylan à la presqu'île - SCHNEIDER ELECTRIC	Variante 2	déménagement du site de Schneider Electric de Meylan à la presqu'île prévu début 2020 rien n'a été fait pour les collaborateurs habitant dans le gresivaudan. aujourd'hui 10 min en voiture, demain 40 min entre marche/ Tram et bus donc merci la métro!		je ne connais pas	max de voie de bus pour éviter le trafic	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour aller travailler chez Schneider Electric				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Amélioration des dessertes de la presqu'île	Variante 2	de nombreuses personnes ce jour utilisent leur voiture en provenance du Grésivaudan (Tronche Corenc, Meylan, ...) ce qui saturé les quais de France. a ce jour il faut une ou plusieurs correspondance pour aller sur la presqu'île, ce qui est pénalisant en temps. La variante 2 permettrait de diminuer la circulation sur les quais ce qui faciliterait la circulation des autres bus le matin. gains de temps				
désenclavement Presqu'île	Variante 2	je vais travailler dans le nouveau bâtiment de Schneider et laisser ma voiture à l'autre Terminus (Pré de l'eau)	Variante 3	étudiants qui veulent rejoindre les écoles et entreprises de la presqu'île		
salariée Schneider Electric	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
C1+	Variante 2					
Accéder à la presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric (Oxford) / en allant au plus loin à Montbonnot, de façon à permettre l'utilisation de transports en commun pour les habitants du Grésivaudan, dont les temps de trajets sont effrayants !			Faciliter la liaison avec Montbonnot Pré de l'eau / en prévoyant des parkings, pour favoriser un maximum le fait de laisser la voiture à l'extérieur du centre ville (et éviter que les parkings soient pleins dès 7H30 le matin!)	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
2+3	Variante 2	il existe surtout les expr1 et 2 mais n'ont pas la fréquence requise; le c1 venant de Meylan permet facilement de traverser en venant de Meylan ou avec une connexion à Chavant pour d'autres et permet ainsi d'accéder à la presqu'île sans changement	Variante 3	question de gain de temps; de plus en variante 4 le tracé de transit est déjà saturé et ne permettra pas de passer le flux de voiture	le déblocage de l'entrée de la ZIRST (niveau carrefour en dessous de Bealière) aurait permis d'avoir une version rapide sur Montbonnot et décongestionner le C1 en traversée de Meylan.; le pénible du C1 actuel est le temps pour faire carrefour Meylan à Maupertuis	
Variante 2	Variante 2	meilleur accès pour les salariés Schneider	Variante 4	pour le commerce		
V2 et v3	Variante 2	pour une desserte du nouveau site Schneider	Variante 3	pour avoir la possibilité de laisser sa voiture en descendant de la Chartreuse		
Meilleure desserte de la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès en transports à la presqu'île car l'offre actuelle est déjà saturée et de nombreuses entreprises continuent de s'y implanter.				
Variante 2 & 4	Variante 2	Raison professionnelle	Variante 4	Raison Professionnelle		
Étendre à la presqu'île / Oxford-Montbonnot	Variante 2	Faciliter l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric et des autres sociétés			Étendre la ligne jusqu'à Montbonnot avec Parking relais SUFFISANT, pour faciliter l'accès des habitants du Grésivaudan (en évitant de créer un parking relais trop petit qui soit plein dès 7H du matin!)	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour tous les salariés de ce secteur, relier plusieurs pôles majeurs. Pour Schneider Electric, cela permettrait de desservir 3 sites sur une seule ligne, de désenclaver la Presqu'île ainsi que le site de Technopole.				
choix variantes	Variante 2	desserte des 1000 employés Schneider Electric facilitée	Variante 4	moins coûteuse		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 3	réduire le temps de trajet		
Pensez aux collégiens des Buclos donc variante 4	Variante 1	Variante 2 en doublon d'un tram existant donc inutile et cher	Variante 4	Merci de penser à tous les collégiens de Meylan qui se rendent en bus au collège des Buclos, qui empruntent la ligne C1 et s'arrêtent à l'arrêt Le Bret. La variante 3 les éloigne considérablement de leur collège ce qui poussera les parents à les déposer en voiture. Contrairement aux adultes qui se rendent à leur travail ou leur faculté et qui peuvent utiliser le bus ou la voiture, les collégiens n'ont pas cette liberté de choix dans leur moyen de transport.	Il faut parfois privilégier la desserte d'arrêts utiles au plus grand nombre d'utilisateurs qui n'ont pas d'autre choix que de prendre le bus et non pas seulement des tracés qui réduisent la durée de trajet entre 2 pôles éloignés pour des usagers qui ont d'autres possibilités de transport.	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Accès à la presqu'île	Variante 2	faciliter l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Variante 1	Variante 1					
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Variante 4			Variante 4	avenue du vercors c'est là où sont les résidents de Meylan qui prennent le bus ,le parcours 3 , vous n'aurez aucun client (ces gens là prennent la voiture)		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés de Schneider Electric - Je travaille sur le Site Schneider Electric Rue H. Tarze et je perds tous les jours 10 min entre le site et les arrêts du C1 pour pouvoir prendre mon train à la gare, gagner 10 min sur une journée pour tous les utilisateurs du Site c'est très important. Et dans quelques mois un autre important site Schneider va s'ouvrir rue des Martyrs, ce prolongement du C1 nous permettra de faciliter les fréquents mouvements du personnel entre nos deux sites en transport en communs.				
Trajet Avenue des Martyrs/Jean Macé	Variante 2	Facilité le trajet entre site Schneider : Intencity/38TEC.. Arrivant de Sassenage par le bus (arrêt intencity) possibilité de se rendre plus facilement de l'avenue des Martyrs au secteur Jean Macé				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4	Choix à minima, préservation espace vert. Je n'emprunte pas les transports en commun dans ce secteur. J'y vais rarement par ailleurs.		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2		Variante 3			
renforcer l'accès presqu'île/ Jean Macé pour les salariés de Schneider Electric	Variante 2	Venant de Sassenage (bus s'arrête à Intencity). Si prolongement ligne C1, accès rapide entre avenue des Martyrs et Jean Macé				
variantes 1+4	Variante 1	il existe l'express1 et 2 mais leur fréquence n'est pas suffisante; le c1 permet de connecter à la presqu'île sans changement meylan et d'autre via chavant; et le passage sous la voie snf permet d'éviter le pont (mandela) qui est saturé	Variante 3	question de rapidité; la voie de transit routier de la variante 4 est déjà saturée alors rajouter cette partie c'est se moquer des gens	debloquer l'arrivée de la voie rapide (en dessous de maupertuis) qui permettra de désaturer la zirst de meylan qui est pour l'instant accessible uniquement par la rocade	
Chrono1	Variante 2	je vais travailler sur intencity	Variante 4	pour desservir les immeubles	non	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
variante 3 + 2	Variante 2	Cela permettra d'avoir une liaison plus rapide par rapport au tram entre Meylan et le Presqu'île sans changement de ligne. Le trajet en tram B est trop long entre la gare et le pont d'Oxford!	Variante 3	Pour permettre d'accéder aux habitants du Haut-Meylan et Corenc à un transport en commun avec une fréquence adaptée aux gens actifs et donc les encourager à l'utiliser. La desserte actuelle par les lignes 42 et 16 n'est pas satisfaisante. Actuellement en partant du Haut-Meylan pour aller au quartier des Bealières en transport en commun prend au moins 30min et en voiture 3min, donc je prend ma voiture....		
Accès à la presqu'île	Variante 2	Permettre aux salariés de Schneider Electric d'accéder à la presqu'île en utilisant les transports en commun				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	La montée vers la place Mandela est très saturée ainsi que l'avenue des martyrs. La densification du trafic par les logements et les entreprises rendent cet axe très difficile à utiliser. Il y a souvent des bouchons. Un passage depuis Volta par la rue Tarze permettrait de gagner du temps quand on est proche des quais côté Isère pour rejoindre le bout de la Presqu'île. De plus, il est important de renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Variante 2	Variante 2	Opportunité de délester une partie des voyageurs du tram B sur le C1 : avec le développement de la Presqu'île une seule et unique ligne du centre vers la Presqu'île sera sous-dimensionnée,				
C1 cote presque ile variante 2	Variante 2	Comme c'est écrit dans votre raisonnement. Pr.ile est déjà saturé assez par les voitures et déplacement à pied n'est pas très pratique		pas d'avis		
C1 jusqu'à la Presqu'île site Schneider-Electric					C1 jusqu'à la Presqu'île Schneider-Electric	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 3			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès direct à la presqu'île depuis le Gresivaudan pour les salariés de Schneider Electric (Oxford)	Variante 4			
Accéder à la presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés Schneider Electric.				
Prolongation jusqu'à Oxford	Variante 2	Vu les grandes entreprises qui ouvrent leurs bureaux au bout de la presqu'île, il est intéressant de pouvoir accéder en transport en commun et en évitant moult changements toujours chronophages et pas toujours bien adaptés	Variante 3	le circulation actuelle est déjà bien compliquée, il vaut mieux avoir une voie sécurisée à part		
Accéder à la presque'île :	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Accès au site Schneider-Electric	Variante 2	salarié Schneider electric				
Faciliter les parcours entre la gare SNCF et Schneider Electric Rue Henri Tarzé	Variante 2	réduire le temps de trajet entre la gare SNCF et le site Technopole Schneider Electric rue Henri Tarzé + accélérer le temps entre gare et Oxford.	Variante 3			
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4			
Variante 2	Variante 2	Desserte améliorée pour Schneider Electric (nombre important d'employés)	Variante 4	cout réduit		
tracé de la ligne C1	Variante 2	poste chez =S= à infinity				
Variante 2 et 4	Variante 2	Desserte Schneider Electric (grand nombre employés) et lien entre 2 sites Schneider : Presqu'île et Montbonnot	Variante 4	cout réduit		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Compromis entre coût et efficacité	Variante 1	<p>Doublon avec Tram B inutile et surcoût important par rapport aux nombres de passagers possibles jusqu'au nouveau terminus. Aujourd'hui le C1 est quasi vide au départ et à l'arrivée de Jean Macé. Je le prends souvent à destination d'une célèbre entreprise proche de Jean-Macé. Une extension vers l'entrée de cette entreprise est peut être plus efficace quant aux attentes des employés. Par contre une passerelle efficace pour passer dessus ou dessous la voie ferrée est plus que pertinente car il faut remonter à la gare ou aller jusqu'au bout d'Henri Tarze sous le pont SNCF pour le faire. C'est fastidieux.</p>	Variante 4	<p>Soyons raisonnable, le quartier des buclos est très social (40% voir plus je n'ai pas les chiffres précis) et enlever le C1 en fera un getto avec les problèmes associés qui sont aujourd'hui contenu. De plus les voies existantes sont déjà très vertes avec des arbres de plusieurs décennies. La spécificité de Meylan sont ces (ou ses) axes verts. Gardons cet esprit même au mépris de quelques minutes d'efficacité de la ligne C1. Quant au tramway c'est une chimère, une carotte qui se transformera jamais en réalité autrement pourquoi faire cet investissement dans l'évolution du C1 pour mettre un tramway dans 5 ans, 10 ans après 2023? Si c'est pour dans 20 ou 30 ans, les choix d'aujourd'hui seront de toute façon caducs à ce moment là.</p>	<p>Il me semble qu'une simple refonte des carrefours bloquants surtout sur Meylan (entre rond point du Grésivaudan et accès rocade-sud) et futur Montbonnot, une voirie moins bosselée amènera une amélioration pour un coût contenu. Par contre l'idée de l'arrêt de tramway sur le pont me semble pertinente car aujourd'hui peu de personne utilise cet arrêt et l'utilisation du passage souterrain avec les voitures est dangereuse, glauque donc pas attractive. Si un seul investissement vaille la dépense c'est bien celui-là.</p>	
accès presqu'île	Variante 2	<p>Il y a de nombreux salariés venant de meylan qui travaille sur la presqu'île, la presqu'île est en pleine expansion et le nombre de salariés est en pleine croissance. Je travaille sur la presqu'île et cela serait plus rapide que de devoir descendre et prendre le tram pour terminer.</p>	Variante 3			
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	<p>renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric</p>				
Prolongement de la ligne jusqu'à intency						
pour un direct Innovallée Montbonnot - Presqu'île Grenoble (trajet pro) !	Variante 2	<p>plus facile à titre professionnel pour relier Meylan à la presqu'île via une ligne directe</p>	Variante 3	<p>plus rapide que la variante 4 pour relier Meylan à Grenoble (et la distance entre les deux variantes est minime)</p>		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Prolongement de la ligne "presqu'île" jusqu'au site de schneider electric intencity						
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.	Variante 4	J'utilise souvent l'arrêt du Bret.		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Prolongement de la ligne Chrono C1 jusqu'au pont d'Oxford sur la Presqu'île	Variante 2	Rejoindre notre futur site IntenCity Schneider Electric au bout de l'avenue des Martyrs à compter de 2020.				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 3			
Accès à la presqu'île	Variante 2	Rendre possible l'accès à la Presqu'île grâce à une vraie plateforme de transports en commun	Variante 3	permettre l'évolution future du réseau et sécuriser les temps de transport		
C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2					
pour une interconnexion totale	Variante 2	permet une vraie connexion avec ttes les lignes 54, C6, 22 et tramB, un doublon sur un arrêt n'est pas un vrai doublon. une économie serait de reprendre l'ancien itinéraire par la montée vers la place Nelson Mandela, ce qui ferait un doublon plus long mais dans l'idéal, la C1 devrait aller jusqu'à l'arrêt Martyrs Resistance, cela simplifierait les stockages de bus sans gener le retournement. le terminus du tramB ne permet pas actuellement une vraie et facile connexion avec les bus TAG comme Express, cette zone est mal foutue, peut etre que le tramB devrait lui aussi aller jusqu'à l'arrêt Martyrs Résistance. dans tous les cas un arrêt TramB sur la place N MAndela serait une bonne chose				
Accéder à la Presqu'île rapidement depuis le parking relais de Meylan	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés des sites Schneider Electric (Technopole et bientôt IntenCity)		Pas concerné par ces variantes	Que les horaires de cette ligne se décalent avec ceux de l'express 1 pour donner davantage de fréquences	
créer une ligne efficace	Variante 2	Meilleure interconnexion directe avec tous les transports: ligne B, ligne E via le cable.	Variante 3	Site dédié pour le bus: avantage de la régularité.	Penser aux stationnements vélos au niveau de chaque arrêt pour faciliter l'intermodalité.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Pour un accès facilité à Oxford.	Variante 2	Autant je suis intéressé par une prolongation à Oxford en tant qu'employé Schneider (futur site), autant j'ai du mal à voir comment faire passer un bus sous les rails le long de l'isère. Je ne sais pas si un tel investissement sera vraiment rentabilisé avec les alternatives existantes: tram B ou plus tard E+ cable. Un simple prolongement par le pont Durant Savoyat pourrait suffire honnêtement.	Variante 3	Le parc-relais me parait important et judicieux.		
Accès presqu'il pour salariés SE	Variante 2	Meilleur trajet Montbonnot Presqu'île				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2			Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric et améliorer l'accès au site de Technopole sur rue Tarzé.		
Accéder aux sites Schneider Electric de Technopole et IntenCity à partir de Meylan Carrefour						
Favoriser l'accès au Site Schneider Technopole depuis la gare	Variante 2					
pour que je prenne le bus, il faut plus de fréquence et que C1 aille au bout du quai Paul Louis Merlin / Rue Henri Tarze	Variante 1	il faut que le C1 aille au bout du quai Paul Louis Merlin / Rue Henri Tarze			aujourd'hui la voiture est beaucoup plus performante pour moi: si le C1 allait au bout du quai Paul Louis Merlin / Rue Henri Tarze (+ une fréquence de 3-4 mn aux heures de bureau: 7-8h30 et 17-19h), je l'utiliserais et en allant jusqu'à la passerelle sur l'Isère qui longe la voie ferrée, ça intéresserait aussi l'autre coté de l'Isère (centre de St Martin le Vinoux) et augmenterait l'affluence	
Variante 2	Variante 2	Besoin d'améliorer les connexions avec la Presqu'île, surtout pour mieux servir toutes les sociétés y présentent (CEA, bientôt Schneider, etc). Dans mon cas, je travaillerai probablement sur la Presqu'île dans l'avenir, et pour y arriver de chez moi aujourd'hui, il faut faire au moins 2/3 changements de ligne. La C1 prolongée jusqu'à la station Oxford sera beaucoup plus pratique.	Variante 4			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
meilleure connexion et voie réservée	Variante 2	Avec l'ouverture des nouveaux sites Schneider, GEM, Credit agricole etc, la desserte optimale (sans changement) est une priorité absolue pour désengorger la circulations aux heures de bureau	Variante 3	voie réservée bus, plus efficace car evolution circulation automobile trop defavorable		
Accès à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés Schneider Electric				
Accéder à la presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.	Variante 3	Meilleure préservation des voies de circulation auto / possibilité de transformation en voie de tram		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2		Variante 3			
prolongation C1	Variante 2	aujourd'hui c'est compliqué j'habite le grésivaudan et dois me rendre pour le travail sur la presqu'île. sa prolongation est une évidence.		indifferent		
Faciliter l'accès à la presqu'île	Variante 2	Il est primordial pour les nombreux employés de Schneider Electric d'accéder à leur lieu de travail rapidement en transport en commun. Ne pas le faire serait aller à l'encontre des actions qui sont menées pour désengorger les axes routiers et préserver notre environnement.			Je trouve assez dangereux le carrefour de Chavant. Y a t il une réflexion en cours?	
Variante 3 absolument !	Variante 1	Sans grande conviction, les 2 options présentent des intérêts assez proches	Variante 3	L'impact sur la circulation existante risque d'être prohibitif, l'avenue du Vercors n'est pas du tout adaptée au passage d'un BHNS.		
Variante 3 absolument !	Variante 1	Sans grande conviction, les 2 options présentent des intérêts assez proches	Variante 3	L'impact sur la circulation existante risque d'être prohibitif, l'avenue du Vercors n'est pas du tout adaptée au passage d'un BHNS.		Tout à fait d'accord avec cette Variante 3 qui permettra à beaucoup plus de personnes d'aller au centre plus facilement (beaucoup d'immeubles en au de l'avenue de Verdun). Merci.
Variante 3 absolument !	Variante 1	Sans grande conviction, les 2 options présentent des intérêts assez proches	Variante 3	L'impact sur la circulation existante risque d'être prohibitif, l'avenue du Vercors n'est pas du tout adaptée au passage d'un BHNS.		Tout à fait d'accord avec cette Variante 3 qui permettra à beaucoup plus de personnes d'aller au centre plus facilement (beaucoup d'immeubles en au de l'avenue de Verdun). Merci.
Accéder à la presqu'île	Variante 2	mon entreprise est sur la presqu'île et je viens de Montbonnot	Variante 4		démarrer le C1 à Montbonnot (pré de l'eau)	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés Schneider Electric.	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés Schneider Electric.	Variante 3	liberer l'avenue du vercors		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4			
Accéder à la Presqu'île jusqu'aux sites ou des milliers de salariés doivent se rendre chaque jour	Variante 2	Oxford n'est pas très satisfaisant : presqu'île le serait		je ne connais pas ces rues		
Accès à la Presqu'île et connexion avec « Oxford - Presqu'île »	Variante 2	Accéder à mon lieu de travail en transport en commun : plus rapide, plus écologique	Variante 4	Plus respectueuse de l'environnement, moins coûteuse	non	
Prolongement vers X POLE	Variante 2					
Variante 2 en top priorité pour tous les nouveaux salariés Schneider de la presqu'île !	Variante 2		Variante 4	Variante 2: pour tous les salariés Schneider habitant la vallée du Grésivaudan, c'est le seul moyen d'accès direct en transport en commun. Variante 4: la variante 3 avec un parking relai serait idéale, mais le cout de 18M€ me paraît très élevé. A choisir pour moi il faut investir en premier dans la variante 2.		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
C1 jusqu'à la presqu'île	Variante 2	La Presqu'île est surpeuplée et le tram ne peut pas résoudre tous les accès. Ce prolongement m'éviterait 2 changements de transports. Si nous voulons favoriser le non voiture il faut multiplier les moyens collectifs de traverser Grenoble.	Variante 4			
améliorer l'accessibilité à la presqu'île	Variante 2	connexion plus rapide et facile avec la zone presqu'île	Variante 4	Rapport investissement en euros et gain (de temps) ne me paraît pas justifié	non	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4	peu desservie		
de Montbonnot à Presqu'île	Variante 2	le gros site Schneider Intensity (près pont Oxford) ouvre dans quelques mois et il faut un accès efficace pour transports en commun.	Variante 4	avenue du vercors: itinéraire existant, donc moins de dépenses supplémentaires	non	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder à la presqu'île	Variante 2	Relier les 2 sites Schneider Electric sur une même ligne	Variante 3	Plus direct	NON	
Accéder à la presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès pour les salariés de Schneider Electric				
rallonger C1 jusqu'à Intencity	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric en l'absence d'alternatives routières (pas de parking pour les salariés)			Il serait bénéfique de remonter plus loin dans le Grésivaudan car de nombreux résidents travaillant pour Schneider Electric vont être amenés à se déplacer jusqu'à la Presqu'île des janvier 2020	
Accéder à la Presqu'île + liaison directe de 3 sites de Schneider	Variante 2	Accès renforcé au nouveau site de Schneider Intencity pour les futurs salariés du site qui seront nombreux. Cela désengorgera le tram B. + Liaison directe de 3 sites majeurs de Schneider Electric pour tous les salariés en déplacement pro (Alp'Xpole (Montbonnot), Technopole et IntenCity)				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	mon employeur déménage de Meylan au pont d'oxford	Variante 3	plus rapide		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2		Variante 4			
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
très intéressée par la variante 2	Variante 2	très intéressée par la variante 2 vue le nombre de sociétés qui se développent désormais à la Presqu'île		sans opinion	plus de bus aux heures de pointe ou des bus sans places assises !	
Accès à la presqu'île et à Montbonnot pour les nombreux salariés de ces deux zones	Variante 2	Cela permet de desservir un nombre non négligeable d'entreprises et donc d'arranger beaucoup de monde (et réduire considérablement les bouchons sur cette zone !)	Variante 3	réduction des retards liés aux bouchons en ayant sa propre voie de circulation	A la question "QUELLE AMPLITUDE HORAIRE ET QUELLE FRÉQUENCE ENTRE MEYLAN – MAUPERTUIS ET MONTBONNOT – PRÉ DE L'EAU?" --> option 1 (De 7h à 19h en semaine, tous les bus vont jusqu'à Montbonnot)	
vb1	Variante 2	Je vais travailler sur le site Schneider Alp'Xpole à Montbonnot.	Variante 3	Je souhaite que l'accès à Montbonnot soit le + direct et rapide possible	Non	
Accéder à Intencity (Schneider-Electric) - Fond de la presqu'île	Variante 2		Variante 4		Fréquence toutes les 10 minutes de 7h à 20h en semaine	
plus de choix aux utilisateurs	Variante 2	par rapport à la variante 1, la 2: - crée de nouvelles dessertes, dont un site important de Schneider. - diminue le nombre de correspondance entre la presqu'île et l'est de la métro.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.	Variante 4	Une solution moins coûteuse : cette variante implique peu de travaux Une préservation des espaces verts plus importante,		
Accès simplifié à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric venant de Montbonnot / Meylan	Variante 3	Le site Schneider-Electric de Meylan PLM sera bientôt fermé et ne nécessitera plus autant de passage à cet endroit	Non. Je reste néanmoins très intéressé de voir l'amélioration que peut apporter ce passage en BHNS	
Accès simplifié à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric venant de Montbonnot / Meylan	Variante 3	Le site Schneider-Electric de Meylan PLM sera bientôt fermé et ne nécessitera plus autant de passage à cet endroit	Non. Je reste néanmoins très intéressé de voir l'amélioration que peut apporter ce passage en BHNS	Le collège des Buclos est le collège de secteur pour tous les quartiers sur la ligne C1 depuis le terminus de Maupertuis, cela représente un nombre important de voyageurs sur le C1 pour lesquels le tracé 3 compliquerait les déplacements.
Ligne montbonnot presqu'île	Variante 2	La meilleure desserte des sites industriels de la presqu'île permet d'améliorer les accès sans voitures depuis Montbonnot	Variante 3	La desserte du quartier des buclos est importante mais cela nuit à la fréquence du bus	Est-il envisageable d'avoir des bus "rapides" déservant moins d'arrêt en période de pointe pour permettre une meilleure répartition des voyageurs. Dans les bus rapides, les personnes traversant toute l'agglomération et dans les autres les personnes utilisant les arrêts intermédiaires. Par exemple, un bus rapide pourrait ne desservir qu'un arrêt sur 3. Ainsi il aurait une rapidité supérieure et chacun pourrait ensuite prendre un bus normal pour combler le trajet ou marcher un peu si cela lui est possible.	
Desserte Presqu'île depuis St Martin d'Hères	Variante 2	Rejoindre la presqu'île depuis St Martin d'Hères en empruntant les lignes 12 et C1+ sera plus rapide que d'utiliser la tram B	Variante 4	Non, je n'ai un avis que sur les variantes 1/2 ... je rejoins le C1 avec le 12 uniquement au niveau de Docteur Martin ...		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la Presqu'île pour les salariés Schneider Electric				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Afin de desservir le nouveau bâtiment de Schneider				
access a secteur Presqu'île	Variante 2	Relier les 2 sites Schneider Electric sur une même ligne	Variante 4			
Variante 2	Variante 2	En tant que salarié d'une grosse entreprise appelée à déménager sur la presqu'île, cela serait bienvenue pour accéder à ce nouveau site au quotidien. Cela évite une correspondance.		je n'ai pas d'avis concernant Meylan, pour ma part, le choix sera aussi technique et lié à la configuration urbaine.	Prolonger la ligne jusqu'à Montbonnot pré de l'eau permet de faire la liaison avec les express Transisère, Transports du Grésivaudan et navette gare routière.	
Avis sur les variantes	Variante 1		Variante 4			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Prolongation C1 jusqu'à Oxford	Variante 2	Beaucoup d'entreprises et de nouveaux logements s'implantent dans ce quartier. Le tram est déjà très plein et l'arrivée de Schneider va encore densifier la zone. De plus il y aura une liaison direct entre Meylan et la Presqu'île.				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Mon entreprise se trouve sur la presqu'île	Variante 4			
Accéder à la presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de SCHNEIDER Electric			Plus de bus	
Tarze	Variante 2	désengorger les axes routiers	Variante 4			
Prolongement de la ligne C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Site de travail Schneider Electric : aménagement début 2020		NSP		
Variante 2	Variante 2	Prolongement jusqu'à la station Oxford				
Il faut un tramway, pas un BHNS	Variante 1		Variante 3		La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation certes importante mais incomparable avec celle induite lors de la transformation d'une ligne de bus en ligne de tramway. Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie. C'est enfin la solution la plus économique à long terme. Le tramway a également une emprise moins large que le BHNS. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway, comme cela a été démontré dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU. Un BHNS est insuffisant pour une ligne déjà saturée et compromet l'avenir. L'idée de réaliser le BHNS d'abord, puis ultérieurement le tramway implique des travaux réalisés en deux fois beaucoup plus coûteux que la réalisation en une fois. Cette ligne est finançable dans le cadre du PDU 2030. Une expertise indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot doit donc d'urgence être réalisée,	Je suis d'accord (LaurentD)

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 2 et variante 3	Variante 2	L'avenue des martyres est déjà desservie par le tram B. La variante 2 permet de desservir le site de Schneider	Variante 3	Cette variante facilitera une conversion ultérieure en tramway, alors que l'avenue du Vercors est étroite pour installer un site propre.		
Variantes 1 et 4 pour le C1+	Variante 1	Plus économique, dans sa variante 1+ pour la liaison piétonne vers le tram B	Variante 4	Plus économique, moins d'emprise foncière, desservant plus d'usagers (Quartier Buclos), incluant même ceux des futurs quartiers (PLM, Fac de Pharmacie) et imposant un trafic de transit raisonné, ce qui est n'est pas le cas actuellement.	Attention à faciliter l'accès au chemin de bérivière pour les riverains ayant droit, notamment lors d'un tourne à gauche.	
aller à Oxford, même si Brexit :-)	Variante 2	il faut faciliter l'intermodalité au maximum, toute rupture (exemple : avoir à marcher 200m pour changer de transport, ou 200m de plus pour arriver à pied à destination) impactera négativement la fréquentation. Il y a beaucoup d'emplois dans cette zone (ST Micro, Crédit Agricole, etc ...), et ce sont les heures de pointe qu'il faut cibler. Oxford = terminus de la ligne B, ça fait complètement du sens	Variante 4	il y a plus d'habitants sur cet axe, il me semble. Il faut que le bus passe là où il y a de plus d'usagers potentiels		
Variante 2 & 4	Variante 2	Desserte du polygone	Variante 4	Comme l'actuel tracé du C1. Dessert l'ensemble des habitations sur l'avenue du vercors		
C1 : Variantes 2 et 4	Variante 2	Optimiser les interconnexions vers Saint Egrève	Variante 4	2 raisons : 1) Permettre aux enfants d'aller plus facilement au collège des Buclos, grâce à l'arrêt du Bret 2) Faciliter l'accès au centre commercial des Buclos		
variante 2	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 3	route dédiée	non	
Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.				
VARIANTE 2	Variante 2	Je travail sur le site de Technopole de Schneider Electric, cette variante serait un gain de temps considérable dans mon quotidien.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Jusqu'au bout Presqu'île + Ave Vercors	Variante 2	pas par Tarze: trop de correspondances. garder le même bus. Si on vient du Gresivaudan il y aura déjà au moins une correspondance! Risque= voiture....	Variante 4	possibilité de réutiliser un jour les câbles électriques (bus électrique)		
Jusqu'au bout Presqu'île + Ave Vercors	Variante 2	pas par Tarze: trop de correspondances. garder le même bus. Si on vient du Gresivaudan il y aura déjà au moins une correspondance! Risque= voiture....	Variante 4	possibilité de réutiliser un jour les câbles électriques (bus électrique)		D'après les retours du personnel de la metro lors des ateliers de concertation, il semble difficilement envisageable de réutiliser un jour les câbles électriques (dommage).
Variante 2 :)	Variante 2	Salarié de Schneider				
Variante 2	Variante 2	Je travaille sur le Polygone Scientifique (à l'ILL), c'est donc plus pratique pour moi d'avoir un arrêt au pont d'Oxford	Variante 3	Peu m'importe en fait	Est ce possible de faire un départ ou un arrêt de l'autre coté de la vallée du Grésivaudant (Brignoud ou Le Versoud ou Domène)? Car habitant à Le Versoud, ça serait plus pratique que de traverser en voiture jusqu'à Montbonnot avec les bouchons aux heures de pointes.	
Aller jusqu'à Oxford	Variante 2	La fin de la presqu'île se développe de plus en plus, de nouveau bâtiment d'habitations se construisent et de nombreuses personnes y vont travailler chaque jour. Afin d'éviter une saturation de la ligne B le matin et le soir, il serait bon de proposer un autre chemin d'accès. De plus, habitant Meylan, je mets aujourd'hui entre 50 min et une heure pour faire Meylan-Oxford. Le fait d'avoir un seul transport et de ne pas devoir changer me ferai gagner du temps. A savoir qu'en voiture je mets moins de temps pour aller travailler. Peut-être que ça pourra motiver d'autres personnes à venir travailler en transport en commun si les trajets sont facilités et raccourcis.	Variante 4	il y a plein de résidences où c'est le seul bus qui passe. Changer le trajet pénalisera bon nombres de personnes alors que la ligne de la faculté est déjà desservie par d'autres bus. Il faut donner l'accès des transports en commun à un maximum de personnes	ça serait bien que le terminus sur la presqu'île aille jusqu'à l'ESRF.	
Un arrêt est nécessaire pour les salariés de Schneider Technopole	Variante 2	1000 ? personnes travaillent sur Schneider Technopole; l'absence d'arrêt de bus est une anomalie à corriger d'urgence! Par contre, il faut revoir la voirie de la rue Henri Tarze entre la Gare et l'Isère, elle est dans un état dramatique.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Trace en tramway!!!!		Je pense que cette concertation est faite sur une base beaucoup trop étroite Une solution tramway est possible et pour un cout réduit. Connexion a grenoble sur la ligne c au niveau du stade des alpes Voie unique de Meylan a Montbonnot Au total une infrastructure de moins de 10 km dont 3km peuvent être fait a voie unique. Et il n'y aurait pas photo avec le BHNS en termes de confort,vitesse,attractivité				
Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !	Position de notre association l'ADTC en PJ.	
Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !	Position de notre association l'ADTC en PJ.	Je partage l'avis de l'ADTC, Laurent DESBAT.
Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !		Exigeons un tram Grenoble - Meylan - Montbonnot !	Position de notre association l'ADTC en PJ.	Je partage l'avis de l'ADTC, Laurent DESBAT.
Variante 1 et 4	Variante 2		Variante 4	Le coût : (18 millions ? pour un si petit trajet entre La Revirée et la Fac de Pharmacie et Mairie. Moins de reprise sur les espaces verts.	Il garder un mode de transport en commun dans cette partie de Meylan, pour la mobilité de tous.	
Terminus au Pont d'Oxford	Variante 2	désenclavement du Quartier Jean-Marc et optimisation des déplacements des citoyens travaillant sur la presqu'île et habitant dans le Grésivaudan.	Variante 3			
Simplicité mais efficacité	Variante 1	Le doublon avec le tram B et le franchissement de la voie SNCF me paraissent un investissement démesuré par rapport au gain attendu. Par contre en gardant le terminus du C1 sur Jean Macé, il faut ABSOLUMENT permettre une connexion simple avec le tram B au niveau du pont Durand Savoyat. A ce titre, et depuis l'ouverture du prolongement de la ligne B, il est évident qu'une station de tram aurait dû être réalisée à la place du bassin de la place Mandela, afin de mettre le tram à portée des habitants de Jean Macé et de permettre la connexion avec la C1 existante. Mieux vaut tard que jamais.	Variante 3	Je n'ai pas d'avis tranché mais la desserte du Lycée et l'évitement du début de la rue du Vercors me paraissent judicieux.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Autonomie et securite pour les jeunes	Variante 2		Variante 4	Il est important de continuer de garantir pour les jeunes collegiens des Buclos un deplacement quotidien en autonomie et en securite, en deserving l'avenue du Vercors.		
Accéder à la presqu'île	Variante 2	Si le terminus est Jean Macé, les personnes qui ont besoin d'aller jusqu'à Oxford ne prendront pas le C1, quand bien même il y a un aménagement piétonnier	Variante 3	Je favorise les conditions favorables à l'évolutivité tramway		
DE MONTBONNOT JUSQU'A SCHNEIDER	Variante 2	TRAJET DE MONTBONNOT PRE DE L'EAU JUSQU'À SCHNEIDER ELECTRIC	Variante 4	RAPIDITE DU TRAJET		
Accéder à la presqu'île						
accéder à la presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric, favoriser les trajets intersites Schneider Electric par les transports en commun				
Variante 1	Variante 1	Variante 2 serait plus interessante pour les utilisateurs, mais surcoût vraiment elevé et doublon de trajet	Variante 3	Je connais mal la zone, mais la création d'un parc relais me semble une bonne chose	non	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Faciliter l'accès à la Presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Un tramway plutôt qu'un BHNS!	Variante 2	Tant qu'à faire autant prévoir une desserte optimale....même si la solution BHNS n'est elle pas la solution optimale(voir plus bas).	Variante 3	Même punition, même motif. Ne restons pas au milieu du gué!	Je suis frustré de ne pouvoir répondre qu'à des sujets très contraints. Pour moi c'est le principe de la réalisation d'une ligne BHNS et non d'un tramway qui devrait être soumis à concertation. La desserte de Meylan Montbonnot et d'Inovalée mérite un tramway depuis des années. En quoi 20000 passagers/jour ne justifient pas un tramway? La ligne D atteint-elle cette fréquentation? Comment expliquez-vous que votre projet doive permettre de doubler la fréquentation, de 10000 à 20000 passagers/jour? Je suis dubitatif. Je trouve étrange vos comparaisons de coût. Nous avons une fourchette du simple au double -excusez du peu- pour un projet, le BHNS, qui doit être plus ou moins finalisé et un chiffre unique pour le tramway. Cela n'aide pas à se faire une idée de la validité de votre choix. Enfin si votre ouverture vers la possibilité à terme de réaliser un tramway n'est pas un simple artifice, pourquoi ne chiffrez-vous pas le coût des travaux qui seraient perdus avec la réalisation de votre projet actuel.	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric sur le nouveau site Intency				
Variante 2 : desservir correctement le site Schneider 38TEC (1000 salariés)	Variante 2	Je travaille sur le site Schneider dit "38TEC"; actuellement, la desserte n'est pas très pratique, le terminus sur Jean Macé étant à 6-8 minutes de marche. La variante 2 permettrait d'avoir un nouvel arrêt à l'entrée du site, où travaillent 1000 personnes.				
La Metro sur la ligne C1	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les employes de SCHNEIDER ELECTRIC				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Gardons le C1 actuel.	Variante 1	Il est facile de descendre du C1 à la gare pour prendre le Tram et rejoindre la presqu'île. Eventuellement rajouter un arrêt supplémentaire pour le tram sur l'avenue des Martyrs pour qu'on puisse facilement faire le lien entre le C1 et le tram au niveau du terminus actuel du C1. La variante 2 ferait un doublon avec le tram. Si le bus prends un autre chemin que le tram alors il serait peut-être intéressant de prendre variante 2.	Variante 4	Il y a toujours bcp de monde aux 2 stations qui seraient éliminés en cas de variante 3. Les personnes de la faculté peuvent assez facilement rejoindre la piscine des Buclos ou la Mairie.		
Être ambitieux	Variante 2	Desservir la station Oxford permet d'éviter une correspondance pour desservir ce pole important	Variante 3	Ne réduisons pas l'investissement au dtriment de l'intérêt et de l'efficacité du projet		
Variante 4	Variante 2	Je préfère	Variante 4	L'arrêt de la piscine est a moitié chemin du College et aussi de la Faculté, les ENFANTS qui vont au college doivent déjà marcher pour aller a l'arrêt Buclos, si en plus la ligne est éloigné pour desservir la Faculté, c'est trop loin. De plus a la Faculté il y a des adultes qui peuvent marcher un peu non?		
Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Pour un tracé qui ne franchit pas la zone humide du bassin du Monarié à Meylan					<p>FNE38 (France Nature Environnement Isère, ex-FRAPNA) est favorable à la prolongation du C1, dans sa configuration actuelle ou sous forme de BHNS, jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau, mais ce prolongement ne doit pas s'effectuer par le franchissement de la zone humide du secteur du Monarié. FNE38 s'oppose donc au projet actuel de franchissement de la zone humide pour les motifs suivants : 1. Les zones humides de l'agglomération, qui sont devenues rares, doivent absolument être préservées, ce qui correspond à une orientation prise par la Metro dans le PADD du PLUI en raison des services écologiques avérés des zones humides. 2. Le franchissement portera atteinte irrémédiable à la zone humide actuelle du fait des travaux pour un passage surélevé (probablement plusieurs mois de travaux pour une voie de 175m de long sur 6,5m de large) et du fait du passage répété des véhicules. La zone humide sera donc durablement impactée. 3. L'artificialisation des sols doit être stoppée (Instruction gouvernementale de juillet 2019) et les voies existantes doivent être utilisées. 4. Il est nécessaire d'attendre le rapport final de</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					l'étude Faune-flore pour choisir le scénario le moins impactant pour la faune et la flore, parmi les 5 scénarios initiaux 5. En choisissant dès maintenant le franchissement de la zone humide, le SMTC n'ouvre pas assez les variantes de tracé à envisager dans le cadre de la concertation préalable lancée le 16 septembre dernier. FNE38 demande donc au SMTC d'abandonner tout scénario de franchissement de la zone humide et de reconsidérer des scénarios de parcours autres que celui du franchissement, en tenant compte: • des réflexions sur la perspective d'un futur tram qui reprendrait le tracé du BHNS en utilisant les voies existantes, ce qui permettrait de réaliser ce prolongement dans les meilleurs délais • de l'abandon des locaux Orange - France Telecom dans le secteur, ce qui pourrait ouvrir de nouvelles possibilités de parcours. FNE38 est favorable à un prolongement dès 2020 du C1 jusqu'à Montbonnot, sans attendre les aménagements et transformations en BHNS.	
non à la disparition des zones humides					je trouve que la Metro est dans la contradiction complète: d'un côté elle défend les zones humides et de l'autre côté elle défend le passage au-dessus d'une zone humide qui la détruira tant par les travaux que par les passages répétés des bus par ailleurs c'est se moquer des citoyens que de mettre à la concertation un scénario obligé de passage sur cette zone humide!	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Variante 2 + 3	Variante 2	Améliorer l'accès à la presqu'île très riche et transport par câble. Je suis salarié d'EDF derrière le pont d'Oxford habitant à Meylan. La ligne serait idéale ainsi.	Variante 3	Plus de connections intermodales avec Meylan le haut/Corenc et un parking relais, et moins d'impacts sur la circulation actuelle.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Prolongement du C1 jusqu'à Oxford et Passage par l'avenue du Vercors	Variante 2	Prolonger le C1 jusqu'à un important pôle de recherche est intéressant. Le projet pose aussi la question de l'articulation entre le C1, les express 1 et 2, et le tram B (fréquence, durée et coût du trajet). Un salarié de Montbonnot aura probablement intérêt à prendre un express et le tram B.	Variante 4	Je vote pour la variante 4, passage par l'arrêt du Bret, mais il est regrettable qu'un passage plus direct via PLM n'ai pas été retenu. L'arrêt du Bret est celui des collégiens qui viennent de Maupertuis ou Béalières. L'option pharmacie, trajet certes plus direct, pose le problème du cheminement des collégiens et des nombreux habitants situés à plus de cinq minutes de l'unique arrêt (Mairie/Buclos). Le passage proposé de la ligne 13, n'est pas satisfaisant, elle ne correspond pas au trajet des collégiens, elle est limitée à la journée et de plus elle serait ralentie.	Une grande différence entre bus et tram est le confort du passager, variable de plus selon la place dans le bus !	
Oxford + Amélioration passerelle piétonne en bout de rue Henri Tarze	Variante 2	Moins dangereux que de créer un arrêt vers la place Nelson Mandela tram B	Variante 3	Je ne suis pas concerné par cette zone	IMPORTANT : Améliorer la passerelle piétonne le long de la voie ferrée au bout de la rue Henri Tarze Trop étroite - Tres glissante en cas de pluie, verglas, neige.	
Accès à Presqu'île jusqu'au bâtiment d'Economos ou d'EDF	Variante 2	Je travail dans les bâtiments mentionnés	Variante 3	J'ai l'impression que ça va être plus rapide, car voie propre bus.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accès à Presqu'île jusqu'au bâtiment d'Economos ou d'EDF	Variante 2	Je travail dans les bâtiments mentionnés	Variante 3	J'ai l'impression que ça va être plus rapide, car voie propre bus.		La proposition de prolongement jusqu'au Parc Oxford/Economos est très intéressante. Néanmoins, la boucle du terminus est trop longue. J'avais plutôt pensé à une traversée du pont Oxford puis une entrée au parc Oxford via l'A481 bretelle Parc Oxford pour un terminus rue de l'étang en direction de la Presqu'île. Feu tricolore/priorité bus alternant au niveau du passage sous le pont vu qu'il n'y a qu'une seule voie. Le contre-sens serait réservé au BHNS (et peut-être la 22). https://www.zupimages.net/up/19/44/9lw0.png
Accès à Presqu'île jusqu'au bâtiment d'Economos ou d'EDF	Variante 2	Je travail dans les bâtiments mentionnés	Variante 3	J'ai l'impression que ça va être plus rapide, car voie propre bus.		Le prolongement jusqu'au chemin de l'étang de SMLV, où se situent les bâtiments Econocom et EDF (plus de 1500 salariés à eux deux) serait un grand plus, et incitatif pour prendre les transports en commun.
Créer une ligne efficace Meylan-Grenoble	Variante 2	J'habite Corenc et je travaille sur la Presqu'île, cette variante me permettrait d'abandonner la voiture au profit du C1+ pour nombre de mes trajets.	Variante 3	Pour rejoindre un arrêt du C1+, il me faut venir en voiture donc un parking relais du côté de l'ancienne Faculté me serait d'autant plus pratique.		
Jonctions C1-tram B existantes	Variante 1	il y a déjà des points de jonctions relativement proches entre tram B et C1: Gare + Victor Hugo. Plutôt que de revoir le tracé de C1 dans cette zone, une meilleure desserte de la presqu'île passe peut-être par une augmentation de la fréquence du tram B				
Un terminus à la station d'Oxford	Variante 2	Permettre d'accéder au nouveau Parc d'activité au niveau du Pont d'Oxford depuis le Grésivaudan avec une ligne directe de transport en commun		Pas d'avis sur la question car non concernée		
Un terminus à la station d'Oxford	Variante 2	Permettre d'accéder au nouveau Parc d'activité au niveau du Pont d'Oxford depuis le Grésivaudan avec une ligne directe de transport en commun		Pas d'avis sur la question car non concernée		YESSS

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Un BHNS en attendant le tramway	Variante 2	Cela permet une connexion avec le tramway et le futur transport par câble. De plus, le secteur s'urbanise de plus en plus d'où l'obligation d'augmenter les connexions.	Variante 3	Il est fondamental de choisir cette variante afin de laisser la possibilité d'un tramway dans le futur. Même si je pense que le tramway serait un meilleur choix, nous devons avancer rapidement dans le développement des transports en commun dans le secteur Grésivaudan. Le BHNS est une grande amélioration par rapport à l'existant mais il faut pouvoir se laisser le plus de chance technique possible pour un futur tramway.		
Un BHNS en attendant le tramway	Variante 2	Cela permet une connexion avec le tramway et le futur transport par câble. De plus, le secteur s'urbanise de plus en plus d'où l'obligation d'augmenter les connexions.	Variante 3	Il est fondamental de choisir cette variante afin de laisser la possibilité d'un tramway dans le futur. Même si je pense que le tramway serait un meilleur choix, nous devons avancer rapidement dans le développement des transports en commun dans le secteur Grésivaudan. Le BHNS est une grande amélioration par rapport à l'existant mais il faut pouvoir se laisser le plus de chance technique possible pour un futur tramway.		Le collège des Buclos est le collège de secteur pour tous les quartiers sur la ligne C1 depuis le terminus de Maupertuis, cela représente un nombre important de voyageurs sur le C1 pour lesquels le tracé 3 compliquerait les déplacements.
Prolongement jusqu'à Oxford	Variante 2	La presqu'île doit être facilement accessible les weekends pour les habitants du Cambridge et il est important qu'elle soit au maximum desservie en semaine pour ceux qui y habitent. C'est une zone bien embouteillée en semaine...	Variante 4	Il est plus difficile d'aller avenue du Vercors qu'au campus.		
Accès Presqu'île	Variante 2	Cela évite la création d'un nouvel arrêt de tram sur la place Mandela et permet d'atteindre le secteur scientifique				
Variante 2: Oxford	Variante 2	Habitant au nord de Grenoble, je viens en Trans'Isère jusqu'à mon lieu de travail sur la presqu'île. Le C1 simplifierait les déplacements à travers la ville.				

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Réduire l'autosolisme	Variante 2	Les chantiers des mobilités à Grenoble doivent être ambitieux, si nous voulons changer les modes de déplacements des salariés.	Variante 3	Concentration importante de population dans les hauts de Meylan.	RAS	
Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 2	Accès direct depuis Meylan, sans changement.	Variante 3	Habitant à 2km vers le nord-est de cette zone, il me faut une zone parking (autrement je continue avec la voiture...).	Ce qui me limite le plus dans l'usage des transports en commun, c'est l'absence de parkings bien organisés (=sécurisé avec de la place) pour rejoindre rapidement le C1 par exemple. Un parking placé dans la zone Variante 3 ou 4 serait parfait.	
Bus jusqu'au pont oxford	Variante 2		Variante 3			
Consultation C1	Variante 1	Coût moindre; redondance inutile avec le Tram B; Cependant je préfère nettement la variante 1+ (liaison piétonne vers Tram B)	Variante 4	Rapidité		
Variantes 1 et 4 dans un premier temps	Variante 1	La variante 1 permet de minimiser les coûts. La perte de temps pour les usagers peut être acceptable (quelques minutes) mais il faut prévoir des liaisons piétonnes abritées car la zone est ventée.	Variante 4	Le maintien de l'arrêt Le Bret est important pour desservir des nombreux logements, la zone commerciale (marché primeur) et le collège des Buclos	rendre l'avenue du Vercors à sens unique (sens La Revirée vers Buclos) jusqu'à l'allée de la Faculté afin de libérer une voie et permettre la mise en place d'une voie réservée pour le BHNS. La sortie vers l'avenue de Verdun peut se faire via l'allée de la Faculté ou la rue entre PLM et la résidence des Ombrages avec des rond points qui ralentiront la vitesse sur l'avenue de Verdun.	
accéder à la presqu'île	Variante 2	J'habite dans le Grésivaudan et je travaille à Schneider et je souhaite renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider en vue du prochain déménagement				
Priorité à la multi-modalité et aux usagers multiples salariés, habitants de la métro et de la vallée du Grésivaudan	Variante 1	Par défaut, le moins cher. Les distances sont courtes pour rejoindre le tram, le site Schneider ou l'éventuel transport par câble. Il y a des options et 200-300m à pied me semble gérable. Nous sommes nombreux à le faire tjl et beaucoup plus.		Pas d'avis justifié. Cex qui ont besoins de ces arrêts seront dire le meilleur choix.	C'est un projet structurant pour tout l'est de l'agglo et au delà. On doit lui donner de l'ambition et ne pas sous estimer l'énorme besoin qu'il pourrait adresser si c'est bien fait pour les habitants et les salariés. C'est bien l'objectif, donner une alternative aux plus de 10 milliers de voitures quotidiennes ? Voir document joint.	
soutien variante 2+3	Variante 2	des milliers de personnes travaillent sur la presqu'île au delà du CEA (CNRS, ESRF, Banque, logements...°	Variante 3			
2+3	Variante 2		Variante 3			
prolongement oxford ligne C1	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric	Variante 4	meilleur tracé	meilleur tracé	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 4 mais jusqu'au LGM - N'oublions pas le Haut-Meylan	Variante 2	Il faut que la ligne aille le plus loin possible	Variante 3	Il faut que les habitants du Haut-Meylan puissent eux aussi se passer de voiture : actuellement ils sont les oubliés des transports en commun, notamment avec un 16 sur trois le matin qui part du LGM (les deux autres partant de Montfleury). Si bien qu'avec le 16, pour être à 8h au lycée Champollion il faut partir à ... 6h54; alors que le 16 met 25mn. Prendre le C1 serait une solution mais cela supposerait de marcher 1km pour aller à Faculté : le faire passer par le LGM changerait la donne.	il faudrait non seulement desservir Faculté mais prolonger le tracé jusqu'à Lycée du Grésivaudan. Et bien sûr l'idéal serait un Tramway.	
Prolongement jusqu'à Oxford	Variante 2	besoin de développer le maximum de transport dans cette zone car nous sommes très nombreux à y travailler		la plus rapide		
variante n°2	Variante 2		Variante 3	éviter de rester dans la circulation		
Prolongement jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Le temps de trajet Maupertuis/Presqu'île combinant C1 et tram B est actuellement vraiment long (de l'ordre de 50 minutes, si les correspondances ne sont pas optimales). Ce qui ne va pas dans le sens de privilégier les transports en commun...	Variante 3			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
prolongement jusqu'à EDF Hydraulique	Variante 2	Bonjour, Ne serait-ce pas intéressant de prolonger le tracé du C1 jusqu'au chemin de l'étang à Saint-Martin-Le-Vinoux où sont implantés Econocom, les nouveaux locaux d'EDF et l'étang Pique pierre ? afin d'y créer un arrêt, pourquoi pas dénommé "St Martin le Vinoux - étang". Actuellement il n'y a pas de desserte en transport en commun, le C1 pourrait emprunter le pont d'Oxford pour les desservir puis faire demi-tour via la N481 en reprenant la sortie Presqu'île pour rejoindre les arrêts du Tramway B. En semaine, il y a de nombreux autosollicistes qui empruntent cette route ou bien de nombreux piétons qui viennent depuis l'arrêt Tram E Horloge. Pour le week-end, l'étang pique-pierre de St Martin le Vinoux est endroit sympathique et méconnu des Grenoblois ! De plus, il a été réaménagé depuis peu, autant en faire profiter un maximum de personne ! Je vous joins un plan commenté pour plus de clarté!				
parking relais: super idée!	Variante 2	accès sur la presqu'île désormais très compliqué sans transport en commun!!	Variante 3	actuellement le parking relais de l'entrée EST de Grenoble est le parking CARREFOUR. Ce n'est pas son rôle.	super idée!	
Accès professionnels	Variante 2	meilleur accès des sites à forte fréquentation professionnelle	Variante 4			
Projet C1+, Variante 2	Variante 2	Permet de desservir la Presqu'île Scientifique, sans devoir faire de correspondance			Plus de fréquence ou une meilleure régularité en période de pointe	
plutôt un tram vers Meylan qu'un BHNS	Variante 2			pas d'avis a priori car ne connais pas bien ce secteur en détail, mais vu le nombre de passagers actuels sur la C1 il vaut mieux prévoir de suite un tram qu'un BHNS vers Meylan-Montbonnot		
Bus jusqu'à Oxford	Variante 2	Tracé jusqu'à IntenCity de Schneider Electric	Variante 4	Moins de dépenses		
variante 3	Variante 2	lien avec la ligne de bus pour Lyon	Variante 3	voie réservée aux bus	pourquoi pas de desserte jusqu'à Botanic	
Variante 2 et variante 3	Variante 2	Plus d'arrêts desservi. Pas beaucoup de personnes vont à Jean Macé	Variante 3	Il y a plus de gens et d'autres bus qui passent par cette arrêt	Passé vers l'entrée minatech (arrêt europole)	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
La variante 2 deviendra de toute façon indispensable ...	Variante 2	On pourrait penser que la variante 2 n'est pas indispensable puisqu'il existe déjà de nombreux points de contact entre le C1 et le tram B permettant par exemple de rejoindre Oxford depuis le Grésivaudan ou vice-versa en changeant à Grand Sablons, Victor Hugo ou Gares. Mais outre le fait que les ruptures de charge sont toujours préjudiciables au choix des transports en commun comme mode de déplacement, il faut noter que le tram B commence à être très chargé aux heures de pointe, et que ça ne va pas s'arranger avec le développement des immeubles de bureaux sur la Presqu'île (Schneider Intency, Crédit Agricole, etc.)	Variante 3	A priori plus rapide pour ceux qui feront la ligne de bout en bout	Il est important d'avoir l'avis des meylanais et de prendre également en compte la desserte d'équipements comme la piscine des Buclos. Je vois beaucoup de scolaires meylanais utiliser le C1 le matin pour la rejoindre.	
variante 2 & 4	Variante 2	Sans ce terminus la correspondance fera toujours perdre 10min pour la liaison Meylan-CEA (tout le CEA).	Variante 4	Le 13 dessert déjà la faculté. Si plus aucun bus ne dessert le quartier buclos/grand pré, que proposez vous à leur très nombreux habitants d'une moyenne d'âge plutôt haute, pour rejoindre la revirée ou la mairie ?		
Terminus Oxford	Variante 2	Les locaux de mon entreprise se trouvent au terminus d'Oxford et je prends le bus à l'Hôtel de Ville (Grenoble) via l'Express1 ou 2. En espérant que le temps de trajet soit moins long avec cette variante.			Le secteur rue Durand-Savoyat/Quai de la Graille est souvent saturé en période scolaire aux heures d'entrée et de sortie du Groupe Scolaire Jean Macé à cause du feu pour piéton rue Durand-Savoyat. Le temps de trajet est rallongé jusqu'à 10 minutes le matin ! Pensez-y pour garantir un vrai BNHS. Je ne comprends pas bien les aménagements faits à la Gare de Grenoble (abris bus éloigné de l'arrêt de bus par exemple) et notamment à l'angle rue Emile Gueymard et rue Arago. Les bus doivent souvent émettre un temps d'arrêt pour laisser passer un ou plusieurs bus dans le sens opposé tout comme entre la place de la Gare et l'avenue Félix Viallet. Typiquement un aménagement mal pensé.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Oui à la variante 4 et à des toilettes sur le trajet			Variante 4	La variante 4 doit être choisie pour maintenir l'arrêt actuel "Le Brêt" du C1 afin de NE PAS METTRE A L'ECART ce quartier des Buclos qui n'aurait plus de transport en commun de proximité. La variante 3 est déjà bien dotée en transports en commun.	Pour le confort des passagers, la mise en place sur le trajet du BHNS de plusieurs toilettes publiques est indispensable (exemples : au Pré de l'Eau qui sera une desserte de nombreuses lignes de bus, au pôle d'échanges du Charmeyran)	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
Avis de l'union de quartier Grenoble-Confluence	Variante 2	Cf avis ci-joint				
Accès à la pointe de la presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric - jusqu'à Intensity		N/A	N/A	
Voie dédiée	Variante 1	Correspondance possible avec le tram B dès l'arrêt de la gare, voire Victor Hugo.	Variante 3	Une voie dédiée de bout en bout.	Comme c'est le cas dans d'autres villes, le BHNS pourrait emprunter les voies du tramway sur le boulevard Jean Pain afin de ne pas être noyé dans le trafic.	
Option variante 2 et 3	Variante 2	pour la connexion maximale inovallée / presqu'île	Variante 3	Pour le parking relais et la connexion CHU / Biopolis / tram		
Variante 2	Variante 2	Liaison direct avec câble urbain et nouveaux locaux Schneider.				
En faveur de la variante 4			Variante 4	Cette variante permet aux enfants de se rendre au collège des Buclos, et l'accès Au marché le mercredi.		
Variante 2	Variante 2	Grande zone d'activité sur la presqu'île avec l'imitation des places de parking	Variante 4	Zone de commerces et résidentielle à la fois		
Prolongement de la ligne C1 jusqu'à la Presqu'île	Variante 2	Desservir les entreprises Schneider et Siemens établies de longue date le long de la rue Henri Tarze (plus de 1000 personnes chaque jours). Joindre les nouveaux quartiers construits entre les rue de Villard et Durant Savoyat (ancien abattoir), ainsi que le quartier Jean Macé, aux nouveaux quartiers construits le long de l'avenue des Martyrs. Améliorer la desserte de ces quartiers.	Variante 4	Même si la variante 3 offre l'opportunité d'un parking relais supplémentaire, le surcout est notoirement important. Choisir la variante 4 aujourd'hui n'empêchera pas de reconsidérer la variante 3 le jour où la construction d'un tramway sera décidée.	Secteur Meylan, le tronçon entre les arrêts Taillefer et Les Béalières est commun aux variantes 3 et 4. Pourquoi ne pas rendre cette portion de tracé en circulation en voie réservée comme dans la variante 3, tout en gardant le passage via l'avenue du Vercors comme dans la variante 4 ?	
Avis BHNS	Variante 2	De nombreux salariés empruntent cet itinéraire pour se rendre à inovallée	Variante 3	Ce qui permettra l'ajout d'un parking qui fait défaut aujourd'hui		
le parcours	Variante 2	De nombreux salariés d'inovallée empruntent ce parcours	Variante 3	cela permettra d'avoir un parking supplémentaire, le problème étant un vrai sujet		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Accéder au site Schneider Electric Intencity	Variante 2	Renforcer l'accès aux salariés de Schneider Electric à la Presqu'île				
Accès à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric				
désencombrement de la rue Durand Savoyat	Variante 2	Le fait de créer une voie de bus pour le C1 sous la voie ferrée devrait permettre de faire passer tous les bus et permettre de désencombrer la rue Durand Savoyat exempt de bus.				
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric.	Variante 3			
Tracé C1+ : variantes 2 et 3	Variante 2	Desserte efficace de la presqu'île.	Variante 3	La présence d'un site propre encourage l'utilisation des bus, et se place dans une démarche de développement durable à plus long terme.		
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	renforcer l'accès à la presqu'île pour les salariés de Schneider Electric. »				
Variante 2 et maintenir des horaires nocturnes	Variante 2					
Piétons à Charmeyran			Variante 4	Ne pas réduire la qualité de desserte du quartier des Buclos et du collège	Charmeyran : Abandonner l'idée d'un passage piétons sur la chaussée pour traverser l'axe Jean Pain - Carronerie. C'est une idée dangereuse !	
Vous avez dit "écologie" ?					N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir promouvoir un projet allant dans le sens de l'écologie et utiliser pour les réunions de concertation préalable des documents luxueux et bien volumineux là ou des documents moins "tape à l'œil" auraient largement suffi ?	
Chemin de Bérivière					Ne pas permettre aux automobiles d'accéder directement au Chemin de Bérivière depuis la RN90 pour ne pas ramener de véhicules supplémentaires vers la Place des Tuileaux	
Meylan : Verccors Granier					Depuis l'arrêt "Le Bret" jusqu'aux Béalières : il est illusoire d'envisager la juxtaposition de 2 voies BHNS et 2 voies automobiles. Prévoir des systèmes de priorité au bus au feu rouge et aux carrefours.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Retour d'expérience voie Bus Avenue de Verdun					A Meylan, l'avenue de Verdun a pendant quelques mois été configurée pour avoir deux voies de bus. Cette configuration n'est plus en place à l'heure actuelle. Quels enseignements, à partir de quels éléments quantitatifs, ont-ils été tirés de cette expérience. En quoi seront-ils pris en compte pour le BHNS ?	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Accéder à la Presqu'île	Variante 3			
Préparer le futur, réserver les voies au bus		Indifférent. En effet à partir de la gare, il est possible de joindre le pont d'Oxford par le tram B.	Variante 3	Cette variante se déroulerait en site propre et est donc plus favorable pour la régularité du trafic et donc plus favorable pour le succès de la ligne. De plus l'évolutivité vers une ligne de tram est un argument essentiel, car sur cette portion, le tram sera à moyen terme inéluctable.	Le tronçon à Montbonnot entre Baudonnière et le terminus du Pré de l'Eau devra impérativement être en site propre, réservé aux bus. En effet ce tronçon ne peut efficacement servir au trafic local et sur les mêmes voies au transport des employés d'Inovallée Montbonnot (5000 à 6000). Si on veut réellement leur faire renoncer à l'"autosolisme", CE QUI EST UNE NECESSITE MAIS AUSSI UN VOEU pour les habitants de Montbonnot, il est impératif de profiter de la large emprise existante sur une grande partie du tracé pour réaliser une voie réservée au BHNS. De plus ceci préparera la voie pour le tram à moyen ou long terme.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Oxford + Avenue du Vercors	Variante 2	La liaison directe est le plus efficace pour les gens qui emprunte le C1. Le tram met du temps entre la gare et la presqu'île.	Variante 4	<p>Maintenir la desserte du quartier Buclos par le BHNS me paraît essentiel (logements, entreprise, collège, crèche, maison de retraite). Limiter la circulation automobile dans cette zone assurerait aussi une meilleure sécurité pour les piétons qui traversent dans une zone 30 qui n'est pas toujours respectée. Envisager un parking relais à proximité (vers la fac de pharmacie, le long de l'allée de la faculté, au centre commercial des buclos...) permettrait également aux habitants du Haut Meylan et du Grésivaudan de rejoindre le bus. Le coût supplémentaire de la Variante 3 me paraît très élevé pour un gain assez limité (18 M€). Ce montant pourrait avantageusement être utilisé pour améliorer la fréquence de la ligne 6020 qui dessert le lycée du Grésivaudan et les quartiers au delà. De plus, le</p>	De nombreux bus passent par l'arrêt Chavant. Cela crée des bouchons de bus au feu dans le sens Grenoble-Meylan. Si quelque chose peut-être réfléchi à l'occasion de ce projet, cela pourrait être bénéfique pour de nombreux usagers. Par exemple, un espace de dépassement pour les bus ne s'arrêtant pas et/ou un arrêt plus long pour permettre à plus de bus de s'arrêter en même temps.	
				temps gagné sur l'avenue de Verdun risque d'être perdu avec les 2 virages à angle droit à chaque bout de l'allée de la faculté.		
variantes 2 et 4	Variante 2		Variante 4			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Avis sur les diverses variantes	Variante 1	Faire aller le bus jusqu'à Oxford, c'est une dépense inutile sachant que cette voie doublerait le tramB qui existe dans ce secteur et . Les personnes peuvent faire comme toutes celles qui prennent une correspondance C1/Tram à Chavant ou à Place Victor Hugo pour aller à leur travail ; L'éventualité d'une prolongation du C1 jusqu'à Oxford est à voir si nécessaire à un horizon plus lointain.	Variante 4	Il faut conserver le tracé par l'avenue du Vercors (variante 4) qui permet de garder une desserte pour tout le quartier des Buclos et conserver sa vie sociale : collègue, résidence de personnes âgées de Pré Blanc, projet de crèche centralisée aux Buclos, marché, commerces, maison de quartier avec les activités de l'union de quartiers auxquelles participent de nombreux meylanais des autres quartiers qui ne pourront plus venir, personnes âgées et nombreux handicapés car les Buclos ont la particularité d'offrir de nombreux logements adaptés. Si passage se fait le haut de la rue de la faculté (variante 3) , il est clair que le but du BHNS est de favoriser un transport rapide des habitants de Montbonnot en réduisant le service actuel pour les meylanais. Dans ce cas, on parle de modification de la ligne 13 ou 42 pour la faire passer avenue du Vercors : quelles fréquences ? quels arrêts ?	Voir document joint	
Un tracé adapté au développement urbain de Grenoble agglomération	Variante 2	Le quartier de la presqu'île concentre de nombreuses entreprises ainsi que la plupart des instituts de recherche français. Étendre le C1 jusqu'à Oxford permettra aux employés de l'Ouest de Grenoble de considérer un logement vers l'Est de Grenoble sans craindre les problèmes d'embouteillage. C'est une solution idéale et en parfait accord avec le développement des transports verts et l'urbanisation de l'agglomération.	Variante 4	Il me paraît judicieux de maintenir un trajet passant par un centre commercial, une crèche et la piscine que le trajet détourné qui va moins dynamiser localement.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Faire de la presqu'île un pôle de mobilité exemplaire pour réduire l'usage de la voiture	Variante 2	Beaucoup d'entreprises avec un objectif à 10 000 emplois sur la presqu'île sans compter le pôle hydro à proximité de saint martin le vinoux. Il est important d'offrir une solution directe pour les travailleurs sans changements. CEA CNRS Crédit Agricole Institut Paul Langevin Scheinder electric Je parle des travailleurs, mais également les étudiants, GEM, école Green r et l'école de bio		ne se prononce pas je ne connais pas le secteur		
Propositions pour le tracé d'un "BHNS trolley" qui n'a pas vocation à régler les pbs du grésivaudan (nécessitant TER, bus rapide..)			Variante 4	VARIANTE 4 EVENTUELLEMENT AMENDEE (voir infra) car dessert le BRET, où descendent collégiens des quartiers béalieres et Grand pré, habitants des logements sociaux de part et d'autre de l'avenue du Vercors, et les personnes âgées.	J'ai deux propositions sur le tracé, une approbation générale sur le projet en terme d'utilité sociale et environnementale, mais des réserves sur certains points du projet : celles-ci concernent les atteintes partielles à l'environnement, les circulations, les études, les parkings, et les techniques de gain de temps : il n'est pas utile de faire croire que le BHNS (préférence pour un Trolley) remplacera un tram s'il ne bénéficie pas de tous les moyens permettant de gagner du temps tels que l'ouverture automatique des portes qui a fait la différence pour le tram de Grenoble.) Enfin, il faut avoir en tête que l'ensemble des habitants consultés (unions de quartiers, associations de cadre de vie, commission extra municipale...) écarte l'idée d'une création de deux voies pour le BHNS sur les avenues Vercors et Granier, et que les intérêts des salariés d'INOVALLEE, ceux des commerçants et ceux des habitants ne coïncident pas nécessairement. Mais l'ensemble population + salariés est suffisamment important pour que les solutions les plus onéreuses soient apportées dans le Bas Meylan plutôt que le haut ; par ailleurs, tout le monde souhaite que les commerces	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>perdurent, mais les études manquent pour pour apprécier les différentes hypothèses de circulation. Enfin, les commerces desservent des quartiers limitrophes de Meylan qui en sont dépourvus (à l'Est), et les habitants doivent pouvoir continuer à y accéder. 1. PROPOSITIONS EN RAPPORT AVEC LE TRACÉ VERCORS/ PHARMA - Réintroduire l'hypothèse d'un tracé en site propre qui passerait par le site PLM -Schneider avec sortie chemin des sources : on gagne de la place et on dessert le BRET, qui est la raison du rejet majoritaire de la variante par la fac de pharmacie. Le passage par PLM était prévu dans la 1ere version de l'aménagement du site PLM dont la partie Sud Est reste en zone économique et la partie Nord devient urbanisable, mais le tracé dans cette version détruisait le bois des Buclos plus loin vers la crèche, ce qui a suscité une levée de boucliers. Rien de tout cela dans cette proposition. Le passage par le chemin des sources a d'ailleurs été utilisé sans dommage cet été par le bus C1 pendant les travaux de voirie. QUESTIONS A EXPLORER: - Est ce que le report de l'arrêt Revirée juste après le croisement avec l'av.Vercors complexifie ou</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>simplifie les choses ? A étudier. En tous cas cet arrêt est proche des habitations plus haut avenue de Verdun. - Est ce que l'hypothèse d'une 3 ème voie réservée bus, bidirectionnelle, longeant le terrain Sud- Ouest de la fac de pharmacie simplifierait l'accès direct au chemin des Sources ? A étudier. En tous cas dans cette hypothèse, les commerces des Buclos ne souffriraient pas de la restriction de circulation et c'est important. MAINTENIR UN PROJET DE PARKING PHARMACIE Il faut absolument à mon avis maintenir le projet de micro parking- relai au Nord Ouest du terrain de la fac Pharmacie: en effet les habitants du Haut Meylan et de l'av.Verdun-Sept Laux doivent aussi pouvoir prendre les bus qui circulent avenue de Verdun, ou le C1 en bas du terrain de la fac de pharmacie - qui n'est pas loin et pas autant en pente - ce qui serait dissuasif- que les cheminements de l'Est de Meylan (ex ch Beriviere). De plus, il s'agit de descendre pour prendre le C1, pas de monter, c'est plus incitatif. 2. PLUTOT QUE L'ELARGISSEMENT DES VOIES DE 7 METRES QUI EST REFUSÉ PAR LES HABITANTS, POURQUOI NE PAS TESTER</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>JUSTE UNE 3ème VOIE BIDIRECTIONNELLE POUR LE BHNS ? Ce que les techniques actuelles semblent permettre et se fait déjà ? - Entre Mairie et Malacher (juste avant Malacher précisément) rajouter une seule voie au lieu de 2 mettrait un certain nombre de Meylanais d'accord et permettrait que le BHNS gagne en rapidité. A noter que que l'espace disponible (à terme, à réserver lors de réaménagements de l'hôtel de ville par ex) est au Nord de l'avenue Vercors-Granier depuis la mairie (mairie + maison de la musique); puis, à l'inverse, plutôt au sud de l'avenue du Granier dans la partie -ex zone économique -qui passe en zone mixte habitat économie au PLUI- (KPMG etc). - Piste cyclable : si la chronovélo devait être requalifiée en bas le long de l'avenue du Granier, bien maintenir la piste cyclable du haut. Une grande partie de l'intérêt des pistes cyclables de Meylan tient à son attrait écologique (arbres, haies etc). 3. AVIS GENERAL SUR LE PROJET Ce projet constitue une amélioration de l'offre de transport en commun d'ici 2023 entre Grenoble - gare et presqu'île et Montbonnot. J'apprécie particulièrement la connection -</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>enfin !- entre le C1 et les bus circulant sur Verdun, au tram B, via le pôle d'Echange du pont du Charmeyran. Le temps perdu actuellement par cette absence de jonction - surtout dans le sens Grenoble Meylan depuis le tram B est très dissuasive et les conditions d'attente assez indignes. Plus le report modal sera effectif, meilleure sera la qualité de l'air à condition toutefois de ne pas continuer à réduire la canopée et les espaces verts bien mis à mal par l'urbanisation récente de Meylan... 3.1. Pour autant, il est clair le BHNS n'a pas vocation à régler les problèmes de transport du Grésivaudan qui relèveraient d'un RER, d'un "métro" ou de son équivalent BHNS sur grandes voiries rapides (via l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence déclassées en voiries urbaines). A chaque distance son mode de déplacement, un bus/tram trop lent qui a trop d'arrêts sera peu utilisé ! 3.2. POLLUTION DE L'AIR , RESTRICTIONS DE CIRCULATION, ET DEPLACEMENT DES CIRCULATIONS : Les études du PDU et projet de PLUI (état de l'environnement) soulignent les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air d'une certain nombre de voiries de Meylan. IL NE</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>FAUDRAIT PAS QUE LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION ENVISAGÉES DANS LA VARIANTE 4 ENTRAINENT UN DEPLACEMENT DE CIRCULATION AGGRAVANT LA QUALITÉ DE L'AIR DE CES VOIRIES. - Ces restrictions de circulation ne doivent pas gonfler les circulations sur les avenues habitées déjà frappées par la pollution de l'air (Verdun, Taillefer bas, Chemin du vieux chène...). Par conséquent, LE TRANSFERT MODAL DOIT CONCERNER L'AMONT DU GRESIVAUDAN dont les transports doivent être améliorés EN HAUT DE LA VALLÉE - av.des 7 Laux - Verdun etc.. ET EN BAS DE LA VALLÉE depuis Crolles (via TER + bus rapide Crolles Grenoble en site propre sur autoroute et rocade déclassée). - Corrolairement, il faut « APAISER » LES CIRCULATIONS D'ENTREE ET SORTIE D'AUTOROUTE afin de ne PAS INCITER À TRANSITER PAR MEYLAN : av.Verdun, Av de Chamechaude, av du taillefer, Vieux Chène... Le BHNS n'a pas vocation à régler les prb de transport du Gesivaudan qui relèvent du RER, qui relèveraient d'un tram -train etc... 3.3 LES RESTRICTIONS DE CIRCULATIONS NE DOIVENT PAS</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>EMPECHER LES RIVERAINS d'accéder chez eux, ou ceux des quartiers limitrophes (sans commerces) d'accéder aux commerces des bealières, aux médecins etc... Les "ayant droits " (c'est à dire ? Il faut préciser ce terme) également ainsi que LES CLIENTS des Médecins, de la pharmacie , des commerces- D'une façon générale, et si des restrictions sévères voyaient le jour : comme pour l'accès à la gare de Grenoble, mieux vaut un accès dans un seul sens que pas d'accès du tout ! 3.4. PARKINGS : - l'enjeu est de MIEUX GERER les parkings mais NE PAS LES SUPPRIMER, favoriser la rotation. - Créer des micro-Parkings relai notamment pour le haut Meylan . - A cet égard, maintenir le projet de parking relai Pharmacie pour habitants de l'av.Verdun-Sept Laux et du Haut Meylan. -3.5. ETUDES À COMPLÉTER: • Circulations : - Le chemin de Berivière est une voirie dangereuse et son ouverture sur l'avenue des 7 Laux une sorte d'ineptie. Ce chemin interne au quartier voit circuler de part et d'autre du quartier les enfants qui vont à l'école, à la crèche et au centre de loisir ainsi que les velos. C'est une voirie très en pente, il faut marquer plus fortement la priorité piétons</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>cycles et non pas voitures ! - Le choix pour la prolongation du C1 du chemin du Monarié, en pente et étroit en bas, en bordure d'une zone Humide (qui entraîne des réserves au PLUi de la part de la commission d'enquête) interpelle. N'y aura -t- il pas à empiéter sur la propriété (ferme) qui fait l'angle ? L'ideal aurait été de rouler sur l'avenue des 4 chemins puis de rejoindre l' avenue Kuntzmann à Montbonnot ,(selon des variantes et un impact à étudier), mais ces études n'ont pas eu lieu. Surtout s'il s'agit bien d'un tracé pour un BHNS "tramisable " ? Pourquoi choisir un tracé qui serait susceptible d'être remis en question dans 20 ans ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacité/ emprise au sol : - La capacité d'un BHNS est, - nous a t -on dit - celle d'un tram : 30 000 voir 50 000 personnes Mais quid des contraintes physiques associées (taille de la voirie notamment ?) On n'a pas de précisions à ce sujet.. <p>3.6. Gains en rapidité du BHNS : Le gain attendu est intéressant en période de bouchons mais très faible (1 mn !!) en l'absence de bouchons ...Cela est surprenant et peu motivant. Il est vrai qu'il ne s'agit que de la ligne C1,alors que les usagers sont assez souvent amenes à prendre deux moyens de</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>transports. A et égard, le pole d'échange du Charmeyran sera précieux. - IL DOIT POUVOIR ETRE POSSIBLE DE METTRE EN PLACE UNE OUVERTURE ET UNE FERMETURE AUTOMATIQUE DES PORTES. C'EST CE QUI A FAIT GAGNER DU TEMPS AUX PERSONNES HANDICAPÉES DANS LE TRAM. - JE DEMANDE L'ETUDE DE CE MECANISME POUR UN TROLLEY BHNS.</p> <p>3.7. Efficacité /capacité du BHNS sur la partie Montbonnot Meylan : - deux écueils à éviter : le caractère insuffisamment performant du BHNS (absent le week - end, deux fois moins de service en semaine (1 bus/2). - la saturation à l'arrivée de Meylan où à certaines heures (17 h -18 h en semaine) il m'est arrivé de ne pas pouvoir monter dans le bus rempli dès l'arrêt Maupertuis. C'est pourquoi le choix d'un bus sur deux, s'il est retenu, doit être limité aux périodes où la desserte est dense (ex toutes des 4 mns en période pointe) ce qui laisse une desserte en 8mn (un bus sur deux) à Montbonnot comme à Meylan si le bus est plein. Maintenir une déserte de week-end à Montbonnot, au moins le samedi.</p>	
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Salarié de Schneider.				
Prolongement jusqu'a Oxford	Variante 2	J'habite le quartier Cambridge. Etre desservi pour aller à Chavant et Hotel de Ville ainsi qu'aller travailler à Montbonnot de manière directe est plus que nécessaire.	Variante 4			
Variante2+4	Variante 2	Le trafic automobile sur la presqu'île est très congestionné. Il le sera de plus en plus. Un terminus du C1 à Oxford est une excellente idée! Beaucoup de salariés habitent la vallée du Grésivaudan.	Variante 4	Pour faciliter le transport des collégiens et la déserte des commerces de la place des Buclos.	non	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 2	Variante 2	Presqu'île pas suffisamment desservie malgré la population croissante. Besoin d'accéder plus facilement et rapidement au centre ville. De nouvelles lignes fréquentes permettraient de favoriser l'utilisation des transports en commun notamment pour toutes les personnes extérieures à Grenoble et passant quotidiennement sur l'avenue des Martyrs occasionnant de nombreux bouchons.				
Variante 2 + Variante 3 : trajet direct entre 2 pôles de recherche	Variante 2	relier les 2 pôles technologique	Variante 3	plus rapide	avoir moins de stations pour réduit le trajet à 45 minutes	
Préférence variante 4			Variante 4	Desserte du collège des Buclos, des logements sociaux, des commerces et du marché du mercredi		
Pourquoi pas un tram tout de suite?			Variante 3	Je choisis cette option en raison du parking relais proposé près de la Faculté mais j'ai bien conscience que la suppression de l'arrêt Le Brêt pourrait pénaliser les habitants proches de cet arrêt. Par ailleurs ce tracé par la Faculté nécessiterait des travaux qui seraient utiles en cas de la création d'un tram. Ce ne serait donc pas des investissements perdus!	Mise en place du BHNS plutôt qu'un tramway On ne peut que regretter que la solution pérenne du tramway soit à nouveau mise de côté (pour des raisons soi disant financières mais probablement politiques). 1) Rappelons les avantages du tram : - Solution la plus économique à long terme - Le tram a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus c'est la meilleure réponse aux enjeux climatiques de qualité de l'air ... - Seule solution pérenne qui permet de transporter un grand nombre de voyageurs. Que deviendra le BHNS quand il sera saturé ? Le remplacer alors par un tram ? A ce propos on peut citer les difficultés que rencontrent les villes comme Nantes qui a fait le choix d'un BHNS pour le remplacer par un tram et qui ne sait pas comment gérer le transport des usagers pendant les travaux, ou comme Caen qui a connu un surcoût énorme lors de la transformation du bus en tram (plus de 200M€) 2) Quid du financement ? Le coût serait de 200M€. Rappelons que le tram E a coûté 380M€ ! Une réorientation du PDU prévu, avec un report du metrocable (68,5M€) et abandon du maillage du réseau tram (58M€) dégagerait une enveloppe de 180M€ dont les	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					54,3M€ prévu pour le BHNS. A noter que la pertinence du métrocable n'est pas avérée actuellement au regard du peu de personnes qu'il transporterait (il y a des projets de développements à Fontaine qui n'existent pas encore alors que le Grésivaudan étendu au-delà de Montbonnot drainerait 95 000voyageurs/ jour). Quid des 20M€ qui manquent ? La communauté de communes aidée par le département pourrait s'en acquitter. Ce serait enfin un signe fort ! Soyons ambitieux !	
Variante 2	Variante 2	Accès direct au nouveau pôle hydraulique de Saint Martin le Vinoux. Liaison avec le voironnais depuis le gresivaudan	Variante 4	Sans vraiment d'avis	Passer par le pont des martyrs et pas par le site de Schneider. Cela semble plus simple à mettre en oeuvre	
Variante 3			Variante 3	Habitante du Haut-Meylan, j'utilise principalement la ligne 13. Le seul défaut : pas de passage en soirée/nuit et une fréquence moins importante qu'une ligne chrono. Un passage par la faculté permettrait de desservir les habitants utilisant la ligne 13 ou 6020 que ce soit en journée (plus grande fréquence de passage) ou en soirée (rejoindre le centre ville sans prendre la voiture).		
Proposition de positionnement des arrêts et continuité de circulation de l'avenue du Granier sur Meylan			Variante 4	Pour préserver l'accès des personnes handicapées du quartier Buclos : Pour ce sujet, est-ce qu'on dispose d'une évaluation des accès handicapés en fonction des arrêts ? Par exemple, via le déploiement de la plateforme spécifique pour l'accès du bus...	Assurer la continuité de circulation avenue du Vercors - avenue du Granier spécifiquement vis-à-vis de la coupure qu'occasionne l'avenue du Taillefer à 9h et à 17h	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
plutôt un tram, même s'il faut attendre un peu plus que 2023			Variante 4	Ne pas desservir l'avenue du Vercors pénaliserait beaucoup les riverains du secteur Le Bret, qui verraient leur desserte très dégradée, et cela pénaliserait beaucoup la ligne de bus (13 ou 42) qui serait détournée : le temps de parcours pour rejoindre le lycée depuis La Tronche - Meylan Ouest serait augmenté fortement. Le Haut Meylan doit être rabattu prioritairement sur la ligne 6020, qui doit être renforcée en fréquence et en capacité, accélérée (priorités aux feux) et ramenée à la gare de Grenoble. Prévoir un site partagé avec suppression du transit sur les avenues du Vercors et du Granier.	Un tram rejoignant la gare via Chavant, les Grands Boulevards, Aigle, Alsace Lorraine transporterait plus de monde et résoudrait les problèmes de saturation à Meylan. Un BHNS risque de ne pas suffire avec le prolongement de la ligne à Montbonnot voire à la Presqu'île, et la station d'échanges à Charmeyran. La réduction de la voirie au profit des TC à Grenoble et Meylan (avenue de Verdun) est une bonne chose. Pour les correspondances avec la ligne E de tram et pour soulager la station Alsace Lorraine, la station Dubedout doit être réalisée.	
BUS jusqu'au parc d'OXFORD	Variante 2	J'habite Crolles et je travaille sur le parc d'Oxford.	Variante 4	Cela me semble plus proche du parc d'oxford	Il faudrait un couloir spécifique pour le bus, avec un trajet rapide (peu de stop).	
Variante 2+4	Variante 2		Variante 4	Afin de maintenir l'arrêt actuel "Le Brêt" du C1 pour le collège des Buclos, les commerces et la maison de retraite du Pré Blanc		
Pour le bouclage du réseau Bus, Tram et Câble à Oxford pour désengorger la presque'île	Variante 2	Ceci va permettre de "connecter" les réseaux Bus, Tram et Cable au niveau de la presque'île qui va être de plus en plus peuplée de jour comme de nuit avec tous les nouveaux immeubles et les implantations de société comme Le CA, Schneider Electric ou autre.	Variante 4	Arrêter de bétonner Meylan, surtout le "bas" Meylan pour un hypothétique tram.	Non. merci de cette opportunité de s'exprimer modestement	
Variante 3			Variante 4	Disposer de 2 parkings relais supplémentaires Accessibilité pour les usagers de Meylan le haut et Corenc	Ces serait bien de desservir Montbonnot également le week-end	
Variante 2	Variante 2	Meilleure desserte de la presqu'île depuis le Grésivaudan, lien avec le tram B et le futur transport par cable.	Variante 3	Limitation des couts et desserte de plus de population		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Bus à Haut Niveau de Congestion Discriminatoire		pas d'avis	Variante 3	il y a plus de largeur pour installer la ligne sans gêner les autres déplacements	Le système de bus et tramways doit être transformé fortement pour améliorer les déplacements dans l'agglomération, pas pour polluer et nuire à l'environnement plus que ça devrait par son organisation, ses véhicules et les conséquences sur les infrastructures et les autres déplacements. La mise en site propre de transports en commun tend à scléroser la ligne concernée, qui ne pourra être déplacée et adaptée aux besoins changeants dans le futur qu'à un coût plus élevé à cause de la démolition et du déplacement de l'infrastructure. Aussi il est préférable de réduire les travaux d'infrastructure pour la rendre relativement polyvalente : bordures de délimitation noyées, peintures, plutôt que dénivelées et séparations dénivelées. La mise en site propre sur une voie réservée gaspille l'espace public, comparée à une voie commune utilisée par tous les véhicules, c'est le cas même au centre-ville où il y a de nombreux passagers dans les bus. Par exemple boulevard Agutte Sembat où le couloir de lignes de bus nombreuses était environ 3 fois moins efficace par m ² que les voies communes où passaient tous les véhicules :	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>autos, 2 roues, bus, camions (pour chaque mètre de largeur environ 3 fois moins de personnes passaient sur ce couloir bus), avant l'interdiction du boulevard en 2017. La ligne C1 a environ 10 800 voyageurs par jour de semaine normal, 5400 dans chaque sens. Chaque voyageur ne parcourt généralement qu'une petite partie de la ligne C1 ; par exemple les voyageurs dans la ligne C1 de Meylan vont souvent jusqu'au centre commercial Carrefour, ceux de la gare de Grenoble quittent souvent la C1 au centre-ville de Grenoble ou à la correspondance de Chavant. Boulevard Jean Pain le nombre de personnes dans la C1 est ainsi de l'ordre de 2000 personnes dans chaque sens. Dans le sens sortant de Grenoble vers Meylan, avec les autres lignes, moins utilisées que la C1 (TAG et Transisère), probablement de l'ordre de 4000 ou 5000 personnes par jour de semaine normal (en total annuel 1 200 000 personnes). Sur le boulevard Jean Pain il y a aussi environ 14 000 véhicules (principalement des voitures transportant 17 000 -18 000 personnes) passant dans le même sens (d'après les véhicules comptés par SMTC/CITEC en 2012), actuellement sur 2</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					voies communes (utilisables par tous véhicules), soit 7000 véhicules par voie. En total annuel environ 7 millions de personnes avec les 1 200 000 passagers des bus. 15 000 voyageurs par jour sont prévus sur le BHNS au lieu de 10 800 actuellement sur la C1, (ce qui n'est pas sûr quand on voit l'exemple du tramway E, où il y a eu 30 000 voyageurs/jour en 2018, 10% de moins que ce qui était prévu pour le début de la mise en service en 2014-2015 avec un report modal depuis les voitures prévu à 5% très faible, et un tiers de moins que les 45 000 prévus ensuite). Si la fréquentation augmente ainsi de 40%, il passera environ 6000 personnes en bus par jour de semaine normal dans le sens sortant, avec les passagers des autres bus. Si une voie commune sur les 2 existantes actuellement dans le sens sortant est prise pour la réserver au BHNS et autres bus, il restera environ 17 000 -18 000 personnes dans presque les véhicules qui n'auront plus pour passer qu'une seule voie au lieu de 2, la saturation de la voie sera alors presque multipliée par 2. Les responsables locaux ont dit que si la circulation diminuait de 10% à Grenoble, les embouteillages seraient réduits comme si on	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>était au mois d'août ; si boulevard Jean Pain on fait l'inverse presque 10 fois plus fortement, soit presque 100% d'augmentation du trafic, la congestion dont parle le dossier de concertation pages 9 et 15 va être multipliée, avec plus de consommation de carburant et encore plus de pollutions (un embouteillage multiplie par 2 ou 3 la consommation/km et encore plus la pollution. Donc pour faire diminuer la congestion subie par la partie des 6000 personnes qui sont dans les bus au moment des pointes de trafic, l'accaparement d'une voie par le projet BHSN va augmenter encore plus la congestion de la partie des 17 000 -18 000 personnes qui seront dans les véhicules n'ayant plus qu'une voie, au moment des pointes de trafic. Conséquence aggravante, l'augmentation de congestion sur la voie restante du boulevard Jean Pain causera le détournement d'une partie du trafic (report de trafic) vers les voies environnantes où les conditions de circulation n'ont pas été dégradées, entre autres : rue Malakoff, rue Eugène Faure, rue Lesdiguières, avenue Jeanne d'Arc, boulevard Clémenceau, Cet effet de bord autour du boulevard Jean Pain plus</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>congestionné, augmentera l'impact de la pollution atmosphérique, du bruit de la circulation détournée et les risques d'accident, car cette circulation reportée se fait plus près des piétons et occupants des habitations riveraines, beaucoup plus proches que le long du boulevard Jean Pain ; chaque passage de véhicule sera donc plus grave en nuisances sonores et atmosphériques que lorsqu'il circulait sur Jean Pain. Le résultat de la mise en voie réservée au bus d'une des 2 voies communes sera donc de défavoriser 3 fois plus de personnes (dans les voitures, véhicules utilitaires, 2 roues motorisés) que ça n'en favorise (dans les bus) et en supplément d'augmenter la pollution et les risques d'accident amputant la durée de vie des habitants alentour : c'est à dire sacrifier l'intérêt général à l'intérêt particulier d'une minorité. L'augmentation de congestion augmentera les pertes de temps sur le boulevard Jean Pain, aggravant celles qui ont déjà lieu à cause des aménagements du tram C : en 2013 en moyenne aux heures de pointe 5 à 6 minutes de plus qu'en 2002 pour joindre Seyssins et Meylan en voiture, comme indiqué</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>par l'étude Synthèse avant-après tram 3. Cette congestion due aux transports collectifs sur voies réservées y fait perdre des centaines de milliers d'heures, l'équivalent de millions d'euros, aux dépens en particulier des revenus des habitants, de leurs liens familiaux, sociaux et amicaux. Certaines personnes seront tellement handicapées dans leurs déplacements à cause de ces gênes supplémentaires à ces déplacements qu'elles devront renoncer à se déplacer ; le BHNS aura ainsi un rôle discriminatoire en excluant en pratique ces personnes. Avenue de Verdun (où la vitesse maximale était de 90 km/h il y a quelques années), les responsables prévoient de faire circuler encore plus lentement qu'avant, à une vitesse maximale de 50 km/h qui feront augmenter les bouchons, la consommation, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre aux dépens des gens (la vitesse optimale routière pour diminuer ces nuisances est 80 à 90 km/h, d'où une limite à 90 maximum), et en plus feront perdre aux gens leur temps disponible. Avenue Félix Viallet, d'après le schéma page 14 du dossier, le projet va supprimer la moitié des</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>stationnements, pourtant déjà insuffisants en nombre aux dépens des habitants et des visiteurs ou usagers du secteur. Le projet va supprimer une voie commune à tous les véhicules sauf bus et vélos qui ont déjà le couloir bus, afin de réserver une bande cyclable en plus. Cela signifie une exclusion de presque tous les usagers de l'avenue Félix Viallet dans un de ses sens, au privilège d'une minorité des dizaines de fois moins importante, les cyclistes, qui bénéficient déjà du couloir bus. Ce projet va sacrifier l'intérêt général à l'intérêt particulier d'une petite minorité en multipliant les embouteillages gaspilleurs et pollueurs dans le quartier de la place Dubedout ; comme ça s'était déjà produit lors des travaux de la ligne de tram E, à tel point que les habitants du secteur Casimir Brenier s'étaient dressés contre et que les aménagements neufs avaient été démolis. Les responsables du projet ne doivent pas répéter cette faute en l'étendant en plus à l'avenue Félix Viallet. Pour éviter ce désastre socio-économique et discriminatoire, qui ferait de ce projet le BHNCD : Bus à Haut Niveau de Congestion et Discrimination et afin d'améliorer globalement les déplacements le</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>long de la ligne C1, je demande qu'à part les endroits où ça ne gêne pas les autres modes de déplacement, il n'y ait pas de voie réservée pour le projet d'amélioration de la ligne C1, et qu'il n'y ait pas de suppression de la voie de circulation de presque tous les usagers pour ajouter une bande cyclable au couloir bus où circulent déjà les cyclistes. Je demande que soit fourni aux citoyens le nombre de voyageurs à différents endroits qui risquent d'être modifiés sur la ligne C1 : dans les bus C1, Express, 6020, et autres lignes TAG et Transisère concernées le long de la ligne C1, dans le tram C. En particulier devant l'Hôtel de Ville de Grenoble dans les 2 sens et avenue Félix Viallet. Pour que les passagers du BHNS soient moins gênés par les embouteillages du boulevard Jean Pain il est souhaitable que les BHNS sortant de Grenoble passent sur la même plate-forme que le tram C : Cette plate-forme de transports collectifs est peu utilisée puisqu'il n'y a qu'un tram C toutes les 4 ou 5 minutes aux heures de pointe sur la voie allant dans la même direction que le BHNS. En comparaison la plateforme partagée par les tramways A et B sert à 2 tramways toutes les 3 ou 4 minutes aux heures de pointe, donc 2</p>	
					<p>fois et demie plus de tramways sur la même plate-forme de tramway. Ce serait comme quelques centaines de mètres plus loin sur la même plate-forme du tram C qui est partagée, mais là dans les 2 sens, avec les bus de la ligne 15 et ponctuellement vers le carrefour de l'avenue Jeanne d'Arc avec les bus des lignes 14 et 15. Il y a donc suffisamment de place disponible pour y faire passer les tram C et les bus. Je demande que ce scénario soit proposé aux habitants.</p>	
1 & 3	Variante 1	Même si l'arrêt Volta représente un plus ... continuer jusqu'à Pont d'Oxford est un doublon de la ligne B pour un coût important	Variante 3	Plus rapide. Ne pas restreindre l'accès Avenue du Vercors.		
C1 jusqu'à la presqu'île - salariés Schneider Electric	Variante 2	Salarié Schneider Electric sur le futur site Intencity (Presqu'île)	Variante 4			

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
C1 jusqu'à la Presqu'île - site schneider	Variante 2	salarié Schneider Electric habitant sur Meylan qui ira travailler sur le site Intencity (Presqu'île)	Variante 4			
Prolonger jusqu'à la Prequ'île, passer par l'avenue du Vercors	Variante 2	Il paraît évident qu'il faut faciliter la liaison directe et rapide entre les deux sites importants que sont Inovalée et la Prequ'île.	Variante 4	L'arrêt Le Brêt est très utilisé, par les habitants et les collégiens du secteur. Le déplacer priverait une importante population de transport local. La variante 4 implique trop de destruction d'espaces verts.	Aménager simultanément une voie propre pour le bus et une voie pour les voitures individuelles avenues des Quatre-Chemins et du Granier nécessiterait d'abattre de nombreux arbres et détruirait l'harmonie actuelle. De même, les grands arbres de l'avenue de Verdun sont à conserver absolument. Voir l'avis très circonstancié de A. Jammes, avec lequel je suis largement d'accord.	
Conserver l'arrêt Le Brêt	Variante 1		Variante 4		trajet long la semaine (Montbonnot Oxford) (pôles d'activités) et trajet court le week-end (Maupertuis Jean Macé)	
Pour Augmenter la portée de la ligne	Variante 2	Un grand nombre de personnes se rendent au polygone scientifique, la combinaison C1, tram B n'est pas assez efficace.	Variante 4	Le tracé actuel passe par les commerces et le secteur des buclos (dont la piscine) et dessert à mon avis plus de personnes dans cette configuration. par ailleurs, quelque soit l'option retenue, la mise en place d'un parking relais aux abords de la faculté me paraît intéressante.	J'ai vu dans certaines villes d'italie (exemple Turin) que certaines portions de voies de tram étaient accessibles aux bus. cela me semble intéressant pour les portions très denses du centre ville voire du polygone, notamment la fameuse place "carrée" des martyrs qui est plutôt difficile à traverser pour tous les gros véhicules.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
variante 4 pour la desserte du collège surtout ainsi que la piscine			Variante 4	Cette variante permet d'assurer la desserte de deux importants établissements recevant du public : piscine et collège.	Le tronçon du projet de BHNS entre Meylan et Montbonnot - emprunte le tracé de la RD11M - et mérite à ce titre, une attention particulière compte tenu de l'intensité du trafic et des nuisances que cela génère sur Meylan. La RD11 M assure la liaison des 2 pôles Inovalée (Meylan/montbonnot) et, autorise aussi pour Montbonnot, l'accès aux réseaux routiers et autoroutiers, via Meylan. Cet accès "Sud" (RD11M) est d'autant plus sollicité que Montbonnot ne dispose que d'un accès autoroutier "Nord", en partage avec Saint Ismier, au niveau de Botanic. C'est ainsi que l'urbanisation ou l'activité croissantes de la Commune de Montbonnot mettent sous pression la voirie Meylanaise et contribuent aux dégradations environnementales en termes de charge, de pollution et d'image. Avec le BHNS, ce transit entre Montbonnot et Meylan sera-t-il confirmé et conforté (avec l'augmentation des voies) ou sera-t-il contenu (avec un raccordement amont à l'autoroute en partie Sud de Montbonnot) ?	
Aller de grenoble oxford jusqu'à montbonnot inria	Variante 2	Mon bus arrive à oxford et je dois aller jusqu'à montbonnot sans forcément prendre le tramB	Variante 3	Cela semble être le plus rapide pour aller jusqu'à Montbonnot Inria		
Tracé C1 : Variantes 2 et 4	Variante 2	Améliorer la connectivité avec la presqu'île - ligne B, metrocable !	Variante 3	Prolongement de la zone de bus en site propre, possible passage en tram dans le futur et moins se mélanger au trafic de transit.	Il faut sécuriser au maximum le temps de parcours de cette ligne.	
Bus ou tram de Grenoble à Montbonnot	Variante 2	Meilleure desserte pour les travailleurs de la Presqu'île, mais aussi les habitants des nouveaux immeubles, en bord d'Isère.	Variante 4	Le Brêt est un arrêt concernant une population importante. Et l'avenue de Verdun est déjà desservie par le 13 et 6020 : ligne à améliorer d'urgence !	Charmeyran : pôle à créer	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
variant 2 et 3	Variante 2	Cela permet un meilleur transport entre Meylan et la presqu'île où de nombreux immeubles d'habitation viennent d'être construits en plus des écoles/laboratoires et des entreprises.	Variante 3	Le gros problème de la variante 4 est l'ouverture des routes dans les beailleries pour diviser le flux de voitures. Cela me paraît une erreur car le quartier a une vocation piétonne pour les habitants et les lycéens habitants à côté. De plus les routes prévues (revêtement à revoir) ne me semblent pas assez larges pour avoir un flux montant et descendant.	la création de voie réservée au bus me semble une bonne approche. Attention à ne pas oublier l'utilisation de la route par cyclistes. (une voie réservée est le top comme la Chronovelo par exemple).	
Pour un trajet Pré-de-l'eau / Oxford	Variante 2					
bof	Variante 2		Variante 4			
Variante 4			Variante 4	Le tracé variante 3 pénalisera fortement les personnes qui habitent autour de l'arrêt Le Bret pour se rendre à Grenoble alors que l'avenue de Verdun est déjà desservie par la ligne 13.		
communiqué des Verts de Meylan sur le BHNS, son tracé et son fonctionnement			Variante 4	Desservant l'arrêt de Brêt aux Buclos et maintenant l'arrêt Mairie - Grand Pré il s'agit de stations à forte densité de population dont une part significative de personnes âgées et de collégiens du Collège des Buclos.	Nous nous prononçons pour un BHNS-Trolley réduisant les pollutions de l'air et reprenant les installations existantes. Le schéma de circulation BHNS et automobile dans Meylan et pour la liaison Montbonnot Métropole devra être impérativement revu. Voir notre communiqué ci-joint	
Variante 2 et 4	Variante 2	La variante 2 permet de desservir l'ensemble de la presqu'île sans changement de mode de transport depuis Montbonnot/Meylan. C'est une solution certes coûteuse mais très attractive.	Variante 4	C'est le tracé de l'actuel C1 et je pense qu'il faut le conserver dans cette zone.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
avis meylanais bhns	Variante 2	relier les zones d'innovation technologiques que ce sont montbonnot, meylan, presqu'île	Variante 4	la variante 3 engendre trop de degats au niveau voirie, perte de qualité paysagere. de plus l'arret pour le college ne sera plus desservi (arret du bret). mais je suis contre les zones restreintes de la variante 4 : perte d'accès aux commerces, aux non riverains (les personnes rendant visite à des résidents feront comment? quels vont etre les moyens mis en oeuvre pour reguler ces zones?).sur les bealieres je suis contre la reouverture du chemin de beriviere sur l'avenue des 7 laux : ce chemin avait été fermé en haut car trop d'accidents, il est de faible largeur et dessert le seul centre aere interquartiers de meylan pour les tout petits (3-6 ans : AFM les ouistitis) : comment feront les parents si ils ne peuvent accéder de maniere proche au centre avec des petits? le bas du chemin de beriviere coupe également la	avant toute decision il faut des explications sur les zones restreintes, objectifs et moyens, des etudes de mobilite recentes et des plans de circulation précis pour evaluer les futures voies de delestage. le projet comporte trop d'imprecisions pour etre voté en l'etat.	
				chronovelo, l'accès aux commerces et le chemin menant à l'école. il n'est donc pas envisageable de le rouvrir sur le haut pour le transformer en voie de delestage deguisée : un systeme d'accès limitant (barriere) avait deja ete mis en place et etait cassé regulierement pour forcer le passage, ce qui a mene a sa fermeture.le rouvrir ne serait qu'une regression inefficace.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Préservation des espaces verts sur Meylan			Variante 4	Les espaces verts sont le principal atout de la qualité de vie à Meylan, il m'importe particulièrement de les protéger alors qu'ils ont déjà payé un lourd tribut ces dernières années à cause de l'urbanisation excessive sur la commune. Aussi, je suis opposé aux voies propres pour le BHNS pour préserver les arbres en bordure de route ainsi que le fait que les pistes cyclables sont clairement isolés de la route. Je préfère de loin voir une adaptation du plan de circulation même si c'est un tracé que j'emprunte souvent en voiture.	Je souhaite également que le tracé de prolongation de la ligne jusqu'à Montbonnot évite la zone humide qui est un refuge pour la biodiversité. De même pour la construction des nouveaux parking relais, je souhaite qu'ils soient construits sur des espaces déjà bâtis et que les espaces verts (tels que la dernière prairie proche de l'actuel terminus du C1) soient préservés.	
avis BHNS UCPM	Variante 2			cf document transmis		
Arrivée Oxford (voir chemin de l'étang)	Variante 2	Lieu de travail proche Oxford		Pas de préférence. Le plus rapide	En complément, la mise en place d'une desserte du chemin de l'étang par transports en commun depuis Oxford (rapidité, limitation des risques de collisions : flux important de piétons, vélos, ou véhicules en tout genre)	
Avis tracé C1+	Variante 2	Meilleure desserte de la presqu'île où beaucoup de personnes se rendent pour travailler.	Variante 4	Meilleure desserte du quartier des Buclos, avec de nombreuses habitations, des logements pour personnes à mobilité réduite, un collège et un foyer logement.		
Avis de LAHGLO		cf avis joint		cf avis joint	cf avis joint	
Avis de l'Union des Habitants du Quartier des Béalières (Meylan)						

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
arret piscine ET mairie			Variante 4	Important de garder: -arret le Bret (residence personnes âgées, maison de quartier, personnes handicapés au Buclos, collège) -arret piscine: pr les personnes de Grenoble, la Tronche, meylan aiguinard et Plaine fleurie - arret mairie: juste en face; accueil de public qui ne sont pas forcément "alertes" pr marcher		
Favoriser le tranport alternatif pour les salariés de la presqu'île	Variante 2	En phase avec notre politique RSE et PDIE				
Variante 2	Variante 1		Variante 3			
contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement : pour la réalisation d'une étude sur la solution tramway	Variante 2		Variante 4			
Avis sur le tracé du BHNS	Variante 1	Cette variante est moins onéreuse et il existe plusieurs possibilités de correspondance avec le tram B pour accéder aux autres arrêts jusqu'à Oxford	Variante 4	L'arrêt du Bret est très fréquenté en particulier par les scolaires et il n'y a pas d'autres lignes de transport naturel qui desserve cette partie de l'avenue du Vercors, alors que l'avenue de Verdun est déjà desservie par le 6020 et le 13	Il faut privilégier au maximum un tracé en site propre et en particulier le disposer en partie centrale (avenue de Verdun et sa prolongation au delà du carrefour de la carronnerie en direction de Grenoble, cela aurait aussi l'avantage de faciliter la réalisation du pôle d'échange de Charmeyran. Pour celui ci il serait judicieux de prolonger la passerelle piétons/vélos qui traverse l'Isère pour permettre une traversé de la chaussée sans utilisation de passages piétons.	
Pour un aménagement ambitieux et un vrai pôle d'échanges	Variante 2	voir document joint Proposition d'une passerelle au-dessus des voies de chemin de fer au niveau de la station Arago	Variante 4	voir document joint	Maintien des arrêts actuels sur l'avenue du Vercors	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
C1+ Rapide et Intermodal	Variante 2	Interconnexion avec Tram et Cable directe, sans changement supplémentaire, donc gain de temps.	Variante 3	Dans la logique d'une future ligne de Tram. Je pense aussi plus rapide pour relier le centre ville à Inovallée.	Il faut faire en sorte de réduire le temps de trajet pour aller à Inovallée afin de réduire le nombre de véhicules individuels avec 1 passager qui vont à Inovallée. Mais pour cela il faut réduire le temps de trajet entre point intermodal et zone d'activité. Ne pas mélanger desserte locale (beaucoup d'arrêt, temps de trajet long) et desserte des zones d'activités.	
Le réchauffement climatique doit nous conduire à un projet beaucoup plus ambitieux : une C1++					je suis intervenu lors de la dernière réunion pour indiquer que : 1/ ce projet manque d'ambition ; il faut étudier dès-à-présent une solution tramway pour une mise en service en 2020 2/ pour limiter le besoin de P+R pour les habitants du Haut-Meylan et du Grésivaudan, il faut intégrer dans ce projet la transformation de la ligne de cabotage 6020 en une vraie ligne structurante prolongée à la gare de GRenoble : la Chrono du Grésivaudan !	
Desserte par l'avenue du Vercors (variante 4)	Variante 2		Variante 4	De nombreuses habitations dans cette avenue, avec beaucoup de personnes à mobilité réduite. Il me paraît essentiel de conserver ce tracé, d'autant plus qu'il dessert également notre collège. Conserver le C1 dans cette zone permet par ailleurs d'éviter trop de voitures sur cette route étroite limitée à 30, qui pourrait devenir très dense et dangereuse en l'absence de transport en communs.	Utilisateur quotidien du C1 depuis plusieurs années, je constate que c'est sur l'axe Hotel de Ville-Chavant que les bus prennent le plus de retard, et non sur la portion Meylanaise.	
BHNS en voie partagée sur le quartier des Béalières à Meylan mais Tramway plutôt que BHNS			Variante 4	Pour une meilleure desserte du Collège des Buclos	BHNS en voie partagée quartier des Béalières à Meylan	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Tramway en urgence !	Variante 2		Variante 4	C'est la seule qui permette de desservir correctement le secteur des Buclos et de permettre un accès correct au Collège des Buclos.	A mon avis, un BHNS n'est pas une solution à long terme, face à l'urgence de réduire considérablement la circulation automobile. Il faut donc d'ores et déjà étudier une solution tramway. L'argent dépensé pour le BHNS ne pourra plus l'être pour passer à un tramway. Cette solution, pas plus que le BHNS, ne nécessite pas de site propre à proprement parler. J'ai constaté à Bruxelles que les voies de tramway sont "sur" la chaussée, sans que cela ne pose de problèmes. Cela demande une forte volonté, en particulier celle de réduire voire supprimer la circulation de transit sur l'avenue du Vercors. D'une façon générale, le tracé du C1 sur Meylan (et son prolongement vers Montbonnot) emprunte des voiries saturées par des véhicules venant de l'est de Meylan, de Montbonnot, véhicules qui devraient pouvoir rejoindre l'A41 sans avoir à traverser Meylan. Je propose donc de déclasser l'A41 en voie urbaine le plus en amont possible de Meylan, et de créer des entrées/sorties en plus grand nombre. Cela permettrait de délester la RD11M (impraticable le soir dans le sens Montbonnot-Meylan), le Chemin du Vieux Chêne, et par voie de conséquence, l'avenue du Granier et	
Accès presqu'île salariés EMBL,ESRF, ILL...	Variante 2	Cohérence et efficacité dans le temps de déplacement pour les salariés de toute la presqu'île	Variante 3	Avec un P+R à créer, ce qui permettrait d'ouvrir l'accès aux utilisateurs arrivant de Meylan coteaux et Montbonnot coteaux. Les P+R existants sont déjà saturés (par exemple plus de places après 8H30/45 au P+R de La TRONCHE)	l'avenue du Vercors. Faites le maximum pour faciliter l'accès à ce transport (plus de P+R, tracé le plus long possible) car vous allez réduire les voies de circulation à certains endroits (exemple: devant la Mairie de Grenoble) et les bouchons (et pollution) vont augmenter, donc voir grand, pour que le maximum de personnes utilisent ce transport. De plus beaucoup de constructions en cours sur Meylan/Montbonnot/St Ismier et au delà, merci d'anticiper les futurs déplacements de ces personnes. Voyez grand sinon, à peine le projet réalisé, les gens seront mécontents, car sera déjà sous dimensionné.	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
variantes 2 et 3	Variante 2	Pour permettre au maximum d'utilisateurs de bénéficier de ce transport (optimisation connexion avec la totalité des entreprises et intermodalité à terme) et ce dans les meilleures conditions (tracé le plus long= optimisation de son utilisation)	Variante 3	importance de la création d'un nouveau P+R sur Meylan, les autres P+R sont ou seront saturés, passés certains horaires et élargir les possibilités de ce transport au plus grand nombre en créant une offre pour + d'utilisateurs		
Un tramway plutôt q'un BHNS	Variante 2	Créer un vrai pôle multi-modal à "Oxford" avec des correspondances facilitées. Désencombrer la rue Durand-Savoyat.	Variante 4			
Accéder à la Presqu'île	Variante 2	Renforcer l'accès à la presqu'île aux salariés et étudiants des nombreux sites présents sur la presqu'île (Schneider, CEA, bioMérieux, Crédit Agricole, INP ...)				
Variante 2 groupe bioMérieux	Variante 2					
Mettre en oeuvre le BHNS tout en préservant le cadre de vie	Variante 2	correspondance avec le Tram. Desserte directe de la presqu'île	Variante 4	préservé la desserte actuelle		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
avis de l'association Meydia sur le projet de BHNS		voir avis détaillé		voir avis détaillé	<p>La ligne C1 Meylan Maupertuis – Grenoble Jean Macé a vu sa fréquentation croître depuis sa mise en service (fréquentation estimée à environ 10 800 voyageurs par jour). Aujourd'hui plébiscitée par les Meylanais, elle affiche néanmoins des retards parfois importants dûs au trafic automobile. Elle est saturée à certaines heures et les bus ne sont pas très confortables. Le BHNS : une vraie avancée dans l'offre de transports en commun. Un BHNS permettra de se déplacer plus vite, plus confortablement, avec des horaires plus réguliers, une fréquence plus importante et de combiner différents modes de déplacements. Le futur tracé de ce BHNS permettra de relier Inovalée et le pôle scientifique de la Presqu'île, c'est un vrai plus pour les salariés de Meylan qui travaillent sur cette zone d'activités et pour renforcer l'attractivité d'Inovalée le pôle d'échanges "Charmeyran", tel qu'il est prévu, va faciliter l'accès au CHU et au campus universitaire. Mais des interrogations... Au-delà des questions posées lors de la concertation, nous nous interrogeons : comment faire circuler un bus sur une voie réservée sur les avenues du Vercors et</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>du Granier ? Il faudrait en effet transformer ces avenues en 2x2 voies (2 voies pour le trafic automobile et 2 voies pour la circulation du BHNS). Difficilement imaginable, sans altérer sévèrement la qualité paysagère de ces voiries. Faut-il envisager une circulation du BHNS sur des voies partagées (bus + voitures) ? Limiter la circulation en déviant la circulation de transit ? Cela signifie à tout le moins qu'en l'état de la réflexion, une étude de trafic doit être réalisée avant toute prise de décision. quid des parkings relais ? L'évolution de la ligne C1 en BHNS appelle à l'évidence la création de parkings relais de capacité suffisante. Il y a urgence à réfléchir dès à présent à la création de parkings sur des sites en devenir comme ceux de la Société Générale aux Aiguinards, de M4 Schneider sur Inovallée. -quelles sont les évolutions concomitantes envisagées pour la ligne 6020 ? Celle-ci devrait permettre une desserte en transport en commun plus efficace pour le Haut-Meylan. une fréquentation probablement sous-estimée La fréquentation attendue et annoncée pour ce BHNS est de 15 000 voyageurs par jour. Avec le prolongement de la ligne C1 sur Montbonnot</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>(2020), l'augmentation du nombre de voyageurs par jour risque déjà d'être conséquente, estimée à 20 000 voyageurs par jour (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Montbonnot, 2018). Le prolongement vers la presqu'île va également accroître l'attractivité de la ligne C1. Il est estimé que la transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. N'y a-t-il pas un risque alors que le BHNS envisagé ne soit très rapidement saturé ? BHNS versus tramway Un tramway répond mieux qu'un BHNS aux enjeux climatiques et de qualité de l'air. Il est plus efficace : 2 000 personnes transportées par un BHNS à l'heure au maximum, contre 5 000 sur le même temps en tramway. L'avantage du tramway est d'être guidé et donc de demander une largeur de voirie au sol (6 m environ selon les gabarits) plus faible que le BHNS (6,20 à 7 m en fonction de la vitesse). Certes le tramway coûte plus cher à l'achat (une rame de 30-40 m coûte environ 30 millions d'euros, un bus double de 300 000 à 500 000 €, mais s'utilise beaucoup moins vite que le bus (30 ans</p>	
					<p>d'amortissement contre 15 ans). En termes d'infrastructure, 20 millions d'euros/km pour un tramway contre une dizaine de millions pour un aménagement BHNS. L'option BHNS est donc bien tentante en période de restriction budgétaire... Pour autant, étant donné le potentiel de fréquentation de la future ligne Montbonnot Grenoble Presqu'île, il faut vraiment s'interroger sur la possibilité de faire évoluer dans le futur le BHNS en un tramway. Enfin, le tramway pollue moins que le BHNS roulant au GNV biogaz, et, évidemment, beaucoup moins que les bus actuels.</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Nouvel arrêt de tram B place Mandela	Variante 1	Cette proposition coûtera moins cher et l'ajout d'un nouvel arrêt de tram B Place Nelson Mandela sera bénéfique à beaucoup plus de monde, incluant les personnes qui n'utilisent pas ou peu la ligne C1.		Je ne connais pas assez le secteur de Meylan pour répondre à cette question	Je pense que les variantes 1 et 2 sont toutes les 2 très bien, mais j'ai peur que le variante 2 prenne beaucoup de temps et demande trop d'investissement. A mon avis, un arrêt de tram place Nelson Mandela sera plus utile sur le long terme.	
Variante 3 - séparation de la voie de bus des voies de circulations pour plus de fiabilité.	Variante 1		Variante 3	séparation de la voie de bus des voies de circulations pour plus de fiabilité dans les fréquences et temps de trajet.		
Privilégier la variante 4 par Le Bret			Variante 4	L'alternative pour la quartier des Buclos est la mise en place de la variante 4 ou rien. A l'inverse l'Avenue de Verdun (variante 3) a déjà le Transisère 6020, le TAG 13. Donc il faut réfléchir à continuer à améliorer ces dessertes mais ne pas priver tout le quartier des Buclos (collège, personnes âgées, personnes qui travaille,...) de solutions qui poussent à ne pas utiliser sa voiture. L'idée de "barrer" l'Avenue du Vercors est intéressante pour éviter le transit et donc la nécessité d'avoir un BHNS à ce niveau. Bien sûr il reste à trouver des solutions pour ce trafic de transit.		

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
Variante 4 : refus ouverture du chemin de beriviere sur l'avenue des 7 laux	Variante 2	Beaucoup de familles de Montbonnot et Meylan travaillent sur la presqu'île	Variante 4	Respecte le tracé actuel de la C1 et permet mieux la desserte du collège des buclos	Nous remercions les commissaires enquêteurs qui nous donnent l'occasion de nous exprimer sur le futur trace du BHNS. Nous sommes bien entendu favorables à la création d'une telle ligne de bus qui relierait Montbonnot Saint Martin à la presqu'île scientifique tout en croisant la ligne B du tramway desservant le CHU et le campus. Pour autant, nous souhaitons alerter les commissaires enquêteurs sur le point suivant : Sur la variante 4 est évoquée sur la commune de Meylan (quartier des bealieres) une ouverture de la partie haute du chemin de bérivière débouchant sur l'avenue des 7 laux. Cette ouverture n'est pas évoquée sur les autres variantes, mais les plans et tracés proposés sont peu clairs. Nous sommes catégoriquement opposés à cette ouverture pour des raisons de sécurité des piétons et de nuisances sonores qui seraient subies par les riverains, en effet : Le trafic sur l'avenue des 7 laux est de 15 000 véhicules/j (source PPA de Grenoble 2003) et il est de 14 000 véhicules/jour sur l'avenue du Granier. Le bruit généré par ce trafic est de 65dB à 30m selon cette même source officielle. Le chemin de beriviere s'il venait à être ouvert en	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>partie haute raccorderait ces deux avenues à fort trafic et deviendrait de fait un barreau raccordant l'avenue des 7 laux (anciennement RN90 pour vous donner une idée du trafic) et la zone Inovallée (avenue du Granier). Historiquement cette ouverture existait mais avait été fermée car trop accidentogène. La barrière qui en condamnait l'accès a régulièrement été dégradée par des usagers du lycée du gresivaudan qui souhaitaient accéder au lycée du Gresivaudan soit depuis l'avenue des 7 laux, soit depuis inovallee. C'est justement ce problème de circulation et d'accès entre inovallee et le lycée du gresivaudan qui a donné lieu à la réalisation du rond point du lycée du gresivaudan que l'on connaît actuellement. Le chemin de beriviere traverse un quartier résidentiel en zone de chaussée partagée limitée à 20km/h. Ce chemin borde une école (les bealieres), un centre de petite enfance (ouistitis), croise la nouvelle autoroute à vélos chronovelo (en sortie d'un virage de cette autoroute à vélos). La traversée du chemin de beriviere est réalisée par les familles pour passer d'un parc à un autre (parc des étangs de Maupertuis et</p>	

Titre	Avis sur le secteur Presqu'île	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avis sur le secteur Meylan	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez-vous une autre contribution sur le tracé ou le projet ?	Commentaire
					<p>parc du Bruchet) mais aussi pour passer de l'école des Bealieres au centre commercial des bealieres. La rue est trop étroite pour que les véhicules se croisent et de nombreux dos d'ânes ont été construits. Pourtant, le matin de nombreux véhicules provenant de l'avenue du Granier empruntent déjà le chemin de beriviere en le remontant en direction du lycée du grésivaudan pour déposer des lycéens. Ces véhicules roulent déjà très vite. Ouvrir le chemin sur sa partie haute transformerait le chemin de beriviere en autoroute desservant le lycée et inovallee soit depuis l'avenue du granier, soit depuis l'avenue des 7 laux. La proposition faite de créer une ouverture avec zone de circulation restreinte aux riverains n'est pas satisfaisante : quid des accès pour les visiteurs extérieurs et aux livreurs si mise en place de bornes ? Si absence de borne, un simple panneau « interdit sauf riverains » ne sera jamais respecté. L'état actuel de ce chemin de beriviere est parfaitement satisfaisant et permet l'accès tant aux commerces qu'aux habitations tout en respectant la sécurité et la tranquillité des riverains et des enfants.</p>	

Contributions sur la plateforme numérique sur le fonctionnement du BHNS Grenoble - Montbonnot

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
	Option 1 : Offre pleine uniquement en semaine Option 2 : Offre sur Montbonnot en demi-fréquence			
aucune option satisfaisante		aucune de ces deux options n'est satisfaisante (cf avis détaillé joint en document joint à la question sur les tracés		
aucune de ces deux options n'est satisfaisante		voir avis détaillé dans le document joint à la question sur les tracés		
fonctionnement C1+ en semaine uniquement avec horaires après 19h	Option 1	Utilisation du bus en correspondance à Montbonnot aux heures de bureaux en semaine avec un besoin de fréquence importante - pas d'utilisation le week-end.	Peut être élargir le créneau horaire en semaine plus tard que 19h.	
Habitante du Grésivaudan	Option 1	Fort intérêt d'avoir une offre de transports en communs "facturation TAG MPASS" à haute fréquence jusqu'à Jean-Macé au départ de Montbonnot avec création d'un parking relais - essentiellement en semaine et en heure de pointe	--> bien dimensionner le parking et en faciliter l'accès (arrivée et départ) Question : envisager un départ de Domène les Arnauds ? (zone TAG) ?	
OPTION1!	Option 1	J'utiliserai cette ligne uniquement pour aller à mon travail à MONTBONNOT. Les horaires proposés me conviennent.	J'utiliserai cette ligne uniquement pour aller à mon travail à MONTBONNOT. Les horaires proposés me conviennent.	
Rallongement de la ligne C1 sur Montbonnot	Option 2	Travaillant sur Montbonnot, je serais bien sûre très intéressée par un prolongement de la ligne C1. Aujourd'hui bien que faisant partie de la zone innovée, la ZIRST de Montbonnot était mal reliée à celle de Meylan (sauf une correspondance récente avec TouGo). Par contre, je reste une citoyenne Meylanaise intéressée également par les commerces de Montbonnot, le gymnase du Pré de l'eau... Il me semble dommage de nous priver de tout cela en ne maintenant qu'une desserte en semaine pendant les heures de travail.		
Option 2 pour s'adapter à la fréquentation	Option 2	La ligne sera sans doute moins utilisée vers Montbonnot. Le fait de ne la prolonger qu'un bus sur deux permettrait à mon sens de perdre moins de temps sur l'ensemble du trajet.		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Option 2 pour s'adapter à la fréquentation	Option 2	La ligne sera sans doute moins utilisée vers Montbonnot. Le fait de ne la prolonger qu'un bus sur deux permettrait à mon sens de perdre moins de temps sur l'ensemble du trajet.		pour s'adapter à la fréquentation il faut mettre des bus là il y a beaucoup de circulation, non ? Du coup c'est Option 1...
Idéalement, un service plein tout le temps jusqu'à Montbonnot	Option 2	Les habitants de Montbonnot (directement) et du Gresivaudan (via un parking relais au Pré de l'eau - avant les embouteillages de la Tronche) doivent pouvoir accéder à la métropole le soir et weekend. De plus le trafic automobile entre Montbonnot et Meylan est souvent saturé, car volontairement limité à 2 axes (les 2 départementales), favoriser la circulation en transport publique des résidents fait aussi beaucoup de sens.	Simplement prolonger la ligne et considérer Pré de l'eau comme un terminus à temps plein (nettement plus adapté que Maupertuis).	
Combinaison des 2 options	Option 2	Je ne suis pas satisfait des 2 options présentées. A mon sens il faudrait un schéma de ce type : - offre pleine en heures de pointes en semaine (7h-9h, 17h-19h par ex) - Offre en demi-fréquence le reste de la journée en semaine - Moins de bus le weekend et en soirée (par ex 1 bus sur 3 ou sur 4) mais une desserte assurée - une réévaluation à 1an en fonction du succès de la ligne		
Faire les choses jusqu'au bout !	Option 2	Aucun intérêt de prolonger si la ligne ne va même pas en week-end à Montbonnot !	100% des bus jusqu'à Montbonnot en pleine heure de pointe.	
Faire les choses jusqu'au bout !	Option 2	Aucun intérêt de prolonger si la ligne ne va même pas en week-end à Montbonnot !	100% des bus jusqu'à Montbonnot en pleine heure de pointe.	Je suis d'accord avec vous
C1 BHNS	Option 2	Desserte plus équitable pour quartier Montbonnot		
Option 2 pour faciliter l'accès à la gare	Option 2	Faciliter l'accès à la gare		
proposition Bernard	Option 1			
Option 2	Option 2	La ligne C1+ peut devenir une vraie alternative à la voiture afin d'accéder au centre ville et à la gare de Grenoble pour tous les habitants de Montbonnot seulement si des bus sont encore en circulation après 19h et le weekend. La réussite de la prolongation de la ligne jusqu'à Montbonnot tient à mon avis beaucoup à la conservation de l'esprit des lignes chrono i.e. une ligne BHNS.	100% des bus jusqu'à Montbonnot en pleine heure de pointe.	
Option 2	Option 2	La ligne C1+ peut devenir une vraie alternative à la voiture afin d'accéder au centre ville et à la gare de Grenoble pour tous les habitants de Montbonnot seulement si des bus sont encore en circulation après 19h et le weekend. La réussite de la prolongation de la ligne jusqu'à Montbonnot tient à mon avis beaucoup à la conservation de l'esprit des lignes chrono i.e. une ligne BHNS.	100% des bus jusqu'à Montbonnot en pleine heure de pointe.	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
fonctionnement	Option 1	la liaison est nécessaire d'un bout à l'autre de la ligne essentiellement en semaine	Fréquence idéale, toutes les 5 minutes entre 7H et 9H30, puis entre 12H et 14H, et fin de journée entre 16H et 19H	
option 1	Option 1			
Option 2 pour développer les usages des transports en commun le WE	Option 2	Sans transport le WE, l'usage restera limité. Si on veut changer les comportements, il faut faciliter l'usage les WE aussi.	Apprendre en essayant : démarrer l'option 2 pendant 12 mois et voir comment les usages évoluent	
option 2	Option 2	Offrir depuis le pré de l'eau aux citoyens du Grésivaudan la possibilité de poser son véhicule et accéder à Grenoble Centre rapidement	Je valide la proposition horaire	
Option 2	Option 2	Faciliter l'accès à Grenoble et à la gare depuis Montbonnot		
Option 2	Option 2	S'adapter à la fréquentation tout en s'adressant aux résidents de Montbonnot et pas seulement les gens qui travaillent à Innovallée. Les résidents préfèrent avoir moins de bus tout le temps que pas de bus du tout et cela correspond bien à la réalité de fréquentation en bout de ligne.		
Option 1 même si pas totalement convaincue par vos options	Option 1	Pourquoi ne pas circuler le weekend jusqu'à Montbonnot mais une fréquence d'un bus chaque 30 minutes et de garder la fréquence de la semaine à 7,5 minutes		
Option 1	Option 1	je me rends à Montbonnot pour y travailler	Non	
Avis	Option 1	Il est critique que le bus desserve l'Innovallée avec un très haut niveau de service en semaine. Des milliers de personnes le prendront sûrement s'il vient jusqu'à l'Innovallée de Montbonnot très régulièrement. Pour compléter cette option, il serait très aidant d'avoir une zone d'échange (parking relai) au terminus de Maupertuis. Les bonnimois pourront alors y déposer leur voitures le weekend, et aller en ville avec le C1+.		
Option 1 mais manque d'information	Option 1	L'option 1 me paraît plus refléter l'utilisation potentielle et me paraît moins coûteuse MAIS une information sur le surcoût de la solution 2 aurait été vraiment utile, soit en valeur absolue, soit en % des coûts actuels. NB : j'habite Meylan ... pas Montbonnot !	J'ai noté une harmonisation des horaires C1 et des arrivées de TGV de Paris ... bonne initiative, rien n'est plus rageant en soirée de savoir que le C1 est passé 5 minutes avant. Je souhaite que les bus soient plus fréquents en soirée, jusque vers 23h30, car sinon on prend sa voiture pour sortir au resto ou au cinéma. Cela induit-il un gros surcoût ?	
Option 2	Option 2	Autant que les investissements nécessaires à ce prolongement servent au quotidien, et pas uniquement pour se rendre au travail. Car dans ce dernier cas l'objectif de réduire la part de la voiture ne serait que partiellement atteint.		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
DUREE DU TRAJET MONTBONNOT GRENOBLE			Quelles seront les impacts avec ces différentes variantes sur la durée du trajet entre Grenoble et Montbonnot ? Le but est d'arriver le plus vite possible entre ces 2 villes Y aura t il assez de service entre Grenoble et Montbonnot entre 6h30 et 8h et entre 17H et 20H ? voir 22H Les mardis, vendredis et samedis. Quelle fréquence est prévue jusqu'à Montbonnot ? Quel sera le tarif pour Montbonnot et à quelle date le saurons nous ? Merci de tenir de mes demandes.	
Option 2 si toutefois elle est compatible avec la régularité de la ligne	Option 2	Le desserte de permanente Montbonnot est nécessaire pour offrir une alternative à l'automobile.	La solution d'un bus sur deux avec terminus à Maupertuis pose la question de la capacité offrir un cadencement régulier dans cette configuration. Si cela se traduit régulièrement sur l'ensemble de la ligne par "2 bus à la suite toutes les 15mn" au lieu de 1 bus toutes les 7,5mn cela sera catastrophique pour l'attractivité de la ligne.	
Combinaison des 2 propositions	Option 1	L'option 1 répond mieux à mon besoin (desserte resserrée de Montbonnot aux heures de pointe et en journée la semaine). Néanmoins, le fait que la ligne desserve Montbonnot le soir et le week-end me semble être nécessaire pour pousser à l'utilisation des transports en commun pour les loisirs et proposer une alternative au parking relais des Sablons en permettant aux habitants du Grésivaudan de laisser leur véhicule à Montbonnot pour poursuivre en bus TAG.	En somme, il faudrait à mon sens : - offre pleine en heures de pointes en semaine (7h-9h, 17h-19h par ex) et le reste de la journée en semaine jusqu'à Montbonnot - Moins de bus le weekend et en soirée (par ex 1 bus sur 3 ou sur 4) mais une desserte tout de même assurée vers Montbonnot	
Aller au travail à Montbonnot en transport en commun	Option 1	Je trouve stupide qu'il ne soit pas possible d'aller en bus du centre-ville de Grenoble à Inovallée, qui est un gros pôle d'emploi grenoblois. Ceci génère un surplus de circulation automobile dû au manque de transports en commun.	Je n'ai pas d'avis sur les horaires pour les habitants de Montbonnot. A eux de juger... Mais, je pense qu'il vaudrait mieux que de 7h à 19h en semaine tous les bus aillent jusqu'à Montbonnot et que sur les autres horaires, ce soit seulement un bus sur 2.	
Option 2	Option 2	De nombreux salariés des entreprises à Montbonnot peuvent finir après 19h, il est intéressant de leur laisser l'opportunité d'utiliser ce moyen de transport. Cela pourrait également dynamiser les environs le week end.	Est-ce que le prix des tickets est discuté dans le projet? Est-ce prévu que Montbonnot rentre dans l'abonnement tag?	
Option 1	Option 1	Je n'utiliserai cette ligne que pour le travail donc je préfère plus de bus en semaine, avec une plus grosse fréquence	non	
Option de fonctionnement de la c1+	Option 2	En dehors des période de grosse fréquentation disposer d'une offre même réduite me semble indispensable.	Si le surcoût est trop important on peut sur même réduire la fréquence sur des plages très réduite (exemple 1/3 le we à partir de 22h).	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Une proposition intermédiaire, mais quoiqu'il arrive une ligne entière	Option 2	Avoir une ligne qui ne va pas toujours au bout va décrédibiliser l'ensemble de la ligne.	Il me semble qu'une option 1.5 serait la bonne : Trajet identique jusqu'à montbonnot 5min en pointe 10 minutes en journée semaine 15 minutes tôt le matin semaine (et le samedi) 30 minutes en soirée 15 minutes voir plus le samedi journée 30 minutes voir plus le dimanche	
Une proposition intermédiaire, mais quoiqu'il arrive une ligne entière	Option 2	Avoir une ligne qui ne va pas toujours au bout va décrédibiliser l'ensemble de la ligne.	Il me semble qu'une option 1.5 serait la bonne : Trajet identique jusqu'à montbonnot 5min en pointe 10 minutes en journée semaine 15 minutes tôt le matin semaine (et le samedi) 30 minutes en soirée 15 minutes voir plus le samedi journée 30 minutes voir plus le dimanche	Je souscris à cette proposition. Malgré le coût que cela engendre, il vaut mieux proposer une vraie prolongation de la ligne C1 jusqu'à Montbonnot qu'une solution à moindre coût qui n'incite pas à l'utilisation des transports publics. Tout le monde ne travaille pas aux heures de bureau classiques, il y a également des infrastructures sportives et culturelles que les salariés de Inovalée Montbonnot fréquentent après 19h. De plus, avec l'urbanisation croissante de la vallée du Grésivaudan, il faut pouvoir faciliter la connexion avec Grenoble sur des plages horaires étendues en semaine et week-end. En outre, il est probable que la fréquentation de la future ligne C1+ soit sous-évaluée. Par exemple, pour la connexion Grenoble-Montbonnot, beaucoup d'utilisateurs n'utilisent actuellement pas la ligne 6070 pour son manque de fiabilité, de régularité et le coût du trajet, sans compter que le bus bouchonne à l'heure de pointe sur la rocade. Ces usagers vont probablement se reporter sur la C1+. Un dernier point : la consultation publique sur la ligne C1+ ne mentionne pas le coût du trajet. Il serait bon d'ajuster le prix à celui pratiqué par la semitag. A l'heure actuelle, le coût élevé du ticket dans le 6070 ou l'Express pour se rendre à Montbonnot (hors abonnement) n'incite vraiment pas à utiliser les transports publics pour le trajet Grenoble - Montbonnot.
Option 1	Option 1	Besoin d'accès à Inovalée en semaine		
Option 1 avec variante	Option 1		Je suis plutôt partisan de l'option 1 travaillant la semaine sur Montbonnot mais celle-ci coupe l'utilisation à d'autres usagers comme les habitants mais je ne connais pas le potentiel de ceux-ci. Je préfère sinon si un mix de l'option 1 et 2. Partir plutôt sur l'option 2 avec aux heures de pointe tous les bus allant jusqu'à Montbonnot autrement dit option 2 et aux heures de pointe option 1.	
Option 1	Option 1	La majeure partie des usagers de cette portion de ligne (actuellement desservie par le bus 6070) semble l'utiliser en semaine.		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Accéder au Pré de l'eau tout le temps	Option 2	Montbonnot doit être accessible même les weekends car le Pré de l'eau est un lieu où se trouvent plusieurs transports en commun. Pouvoir relier Meylan à l'autre versant de la vallée du Grésivaudan est important pour les lycéens et les actifs afin de désengorger la portion d'autoroute Meylan Crolles.		
Option 2	Option 2	L'option 2 est la seule qui permette aux habitants du Grésivaudan de se rendre à Grenoble en soirée sans emprunter leur voiture particulière. Je suis même stupéfait que la solution 1 ait été envisagée.		
Salarié sur Montbonnot	Option 2	Je travail sur innovallée depuis presque 8 ans, a peu près depuis le moment où la ligne C1 a été créée. D'ailleurs, merci pour cette ligne, elle est vraiment pratique, bien desservie et les horaires ont été très justement adaptée aux salarié travaillant sur Meylan. Prolonger cette ligne jusqu'à Montbonnot est une très bonne nouvelle ! Elle permet une flexibilité sur les horaires surtout après une certaine heures ou les transisère sont beaucoup (mais beaucoup) moins fréquents. Dans ce cas, l'option 2 me parait alors le choix adéquat		
Option 1 plus quelques bus les soirs et Week-end jusqu'à Montbonnot	Option 1	Il me semble plus important de bien desservir la zone Montbonnot (gros bassin d'emploi) en heures creuses. Par contre quelques bus à une fréquence peu élevée (30 Minutes / 1h ou juste 2 matin, 2 midi, 2 soirs dans chaque sens ?) entre Maupertuis et Montbonnot pourrait être extrêmement intéressant pour les riverains le soir des le week-end, peut-être. Et j'imagine que cela serait peut couteux, non ?	en plus de l'option 1, quelques bus à une fréquence peu élevée (30 Minutes / 1h ou juste 2 matin, 2 midi, 2 soirs dans chaque sens ?) entre Maupertuis et Montbonnot pourrait être extrêmement intéressant pour les riverains le soir des le week-end, peut-être. Et j'imagine que cela serait peut couteux, non ?	
OPTION 1	Option 1	Trajet en semaine Grenoble-Montbonnot Saint Martin, le service actuel de la ligne 6070 n'est pas satisfaisant : plus de 10 minutes entre les bus aux heures de pointes et en dehors de ça un service toutes les heures. De plus en dehors des heures de pointes, la desserte de Montbonnot est catastrophique au niveau fréquence, donc pour des usagers avec des horaires en dehors des heures de pointe, c'est le parcours du combattant qui peut se résumer à prendre la voiture. Ajouter à ça, sur la ligne 6070 des chauffeurs pas toujours très courtois qui n'attendent pas les passagers à la descente de l'express. Bref, vivement une amélioration avec ce prolongement de la ligne C1		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Montbonnot en demi-fréquence	Option 2	L'option 1 incite uniquement à utiliser le C1+ pour les transports professionnels. En revanche, l'option 2 permettrait d'ouvrir cette offre aux loisirs du soir et du week-end.		
Option 2, peut être rejoindre l'option 1 sur les heures de pointe	Option 2	Salarié sur Montbonnot (arrêt Inria), j'ai besoin de faire le trajet Fontaine - Montbonnot quotidiennement, sur une large amplitude horaire	Aux heures de pointe, je pense que la fréquentation justifierait plus de bus jusqu'au pré de l'eau	
Desservir convenablement Inovalée	Option 1	OPTION 1 : mettre des bus là/quand on en a besoin, pas en période creuse ! La saturation du réseau routier est due aux travailleurs qui se rendent à leur lieu de travail aux heures de pointe. Il faut donc un service de bus approprié avec une forte fréquence en semaine, surtout aux heures de pointe, et des lignes efficaces (qui ne s'arrêtent pas tous les 10 mètres notamment à Meylan). Une ligne de bus aussi efficace qu'un tram seraient salvatrice pour les nombreuses personnes qui font le trajet quotidiennement. Merci pour ce projet.	Variante 3 de préférence, car elle devrait permettre un gain de temps de trajet, et moins d'impact néfaste sur les autres usagers (car ce tracé passe par une avenue plus large) L'objectif du BHNS est de relier rapidement et régulièrement le centre-ville (et les correspondances comme la gare ou chavant) à Inovalée. Mais il est impératif de repenser la manière de disposer les arrêts de bus de la ligne. Il faut des arrêts aux endroits clés (à proximité d'Orange à Meylan, INRIA à Montbonnot) mais supprimer les nombreux arrêts inutiles ou abusifs qui font perdre un temps fou à tout le monde : par exemple les premières versions de lignes C1 ou de la ligne 31 auraient du avoir moitié moins d'arrêts sur la partie Meylan (il y avait un arrêt de chaque côté du terrain de foot près de la mairie !!!!!). Tout le temps gagné sur la voie de bus sur l'autoroute était perdu dans le kilomètre suivant, le bus étant presque constamment à l'arrêt. Avoir le tarif "metro" (et non abonnement Transisère) pour accéder à Inovalée est aussi un point capital.	
choix fonctionnement	Option 2	desserte des habitants de Montbonnot		
Option 1	Option 1	utilisateur depuis 2015, je travaille a Montbonnot et habite meylan, je n'ai jamais vue qui que ce soit le samedi ou le dimanche a Maupertuis marcher jusqu'à Montbonnot		
Option 2 protégeons la Planète !	Option 2	Option 2 pour ne pas pénaliser les habitants de Montbonnot qui ont besoin d'un service de bus y compris le week-end, beaucoup de jeunes également n'ont pas d'autres choix pour rejoindre le Gymnase et c'est bon pour la planète !		
Accélérer les temps de trajets domicile-travail	Option 1	trajet domicile travail optimisé		
Trajet professionnel - peu de besoin le week end	Option 1	particulièrement important en semaine		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Encourager l'utilisation des transports même le soir et le weekend	Option 2	Les gens ont quand même besoin de se déplacer en dehors des trajets professionnels, et il vaut mieux encourager l'utilisation des transports en commun pour ces déplacements, que ça soit pendant la journée dans la semaine ou pendant les soirs et le weekend. Pour encourager l'utilisation, il faut faciliter l'accès et donc il faut offrir la service de la C1 jusqu'à Montbonnot toute la semaine, y compris samedi et dimanche.		
J'opte pour l'Option 1	Option 1	Plus simple à mémoriser	Non	
Option 2	Option 2	Il ne me semble pas pertinent de couper le service sur des horaires matinaux ou le WE		
Fonctionnement - option 1	Option 1	besoin de fréquence élevée en semaine pour le travail - pour les week ends, pas pénalisant de se garer à Meylan ou emprunter le tram B depuis La Tronche (circulation + fluide les week ends)		
Bonne desserte de Montbonnot	Option 1	Pensez aux nombreux salariés de Montbonnot	Une combinaison des deux options serait idéale : offre pleine en semaine, offre réduite mais existante les soirs et week-end	
Accès à Montbonnot - Option 2	Option 2	Ca me semble la meilleure option pour moduler les accès à Montbonnot, y compris le week-end afin de permettre des alternatives à la voiture	À voir les besoins des gens qui sont à Montbonnot (plutôt le matin et le soir? Toute la journée) et pourquoi pas des P+R pour les gens venant de Crolles et au-delà afin de soulager la rocade et l'accès à Grenoble par Meylan et le pont vers le stade des Alpes	
Option 2	Option 2	Afin de correspondre au besoin des trajets domicile-travail, mais aussi des courses hors travail.		
Trajets "Semaine" et trajets "We"		En l'état, l'option 2 répond mieux à mes besoins, mais pas totalement.	Basée sur l'option 2, une proposition serait semaine heure de pointe:5mn, semaine journée (LMMJV) :20mn, tjl en soirée :30mn, WE (S) : 20mn, WE(D) :30mn. Le temps de trajet est fortement lié également au nombre de connections. Comment les réduire ? Exple. : Pré de l'eau-> F Quesnay: bus, tram, bus - 2 connections, en Moyenne. (les bons jours) :1h dont 15mn à pied pour rejoindre l'arrêt. Je serais curieux d'obtenir une simulation du temps de trajet avec le C1+ vs la situation actuelle avec ces options pour évaluer l'amélioration. Pour le We, permettre l'accès à Grenoble et ou gares. cdl.	
Option 1	Option 1	Trajet vers Montbonnot - inoalée largement utile en semaine pour rejoindre les bureaux. Moins d'utilité et d'utilisateurs pendant le Week-end.		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Montbonnot doit être desservi le week-end (jeunes personnes, personnes âgées voulant aller jusqu'à la gare)	Option 2	Ne pas offrir de fréquence le week-end (surtout le samedi) c'est pénaliser les jeunes personnes sans mode de transport pour aller sur Grenoble.	C'est peut être du côté des fréquences vers la presqu'île qu'il faudrait les diminuer le week-end, pas côté montbonnot.	
Option 2	Option 2	Pour que l'investissement soit pleinement efficace, il faut une offre qui ne soit pas bridée et satisfasse tous les usages	Un tramway plutôt qu'un BHNS serait un investissement beaucoup plus intéressant pour l'avenir sur un axe primaire de l'agglomération grenobloise.	
Option 2	Option 2	il faut desenclaver Montbonnot		
Option 2 : fréquence ajustée et offre en WE pour Montbonnot	Option 2	Il n'est pas concevable de priver les habitants de Montbonnot d'une offre d'accès direct au centre de Grenoble en week-end, d'autant qu'il n'y a pas sur Montbonnot de pôle de commerces concurrents à ceux du centre. La réduction de la fréquence à 10mn sur le tronçon Maupertuis - Pré de l'Eau me paraît acceptable sous réserve que les usagers disposent d'un moyen d'info fiable (site et appli Métromobilité, bornes d'info-voyageur) sur les bus en approche et leur horaire de passage effectif. Quand on est au bureau, il est facile de jeter un œil pour caler son départ. Par contre, il est nécessaire d'offrir la fréquence maxi de 5mn sur le tronçon Maupertuis - Grenoble car c'est là que se produisent les afflux de passagers aux heures de pointe, avec des refus d'accès aux bus.	Aller aussi vite que possible vers une offre tarifaire unique entre les réseaux TAG et TouGo, ou a minima vers un abonnement multi-réseaux à tarif préférentiel avec support sur carte Oura.	
Prolongement Montbonnot	Option 2	Penser que seuls les salariés prendront le C1 est faux. Comme sur Meylan, il existent des habitants, comme les jeunes de l'école des pupiles de l'air, qui prendront le C1, le week end et tard le soir.	Le prolongement du C1 via Maupertuis en direction de Montbonnot est une bonne politique. Cependant, la RD11 M est très chargée aux heures de pointe, et des ralentissements sont à craindre.	
Option 2 de l'option 2 + Presqu'île	Option 2	Il serait enfin compréhensible d'avoir des moyens de transport pour le Grésivaudan toute la semaine et pas seulement pour le travail... Vous avez décidé de favoriser le vélo au détriment de la circulation automobile ; qu'attendez-vous pour faciliter le déplacement des piétons ?	Pour ce qui est du côté Presqu'île, la desserte du Pôle Hydro EDF est plus que nécessaire dans la semaine.	
Desserte sur Montbonnot à toute heure	Option 2	Permet de disposer d'un accès à Montbonnot de façon plus élargie et y compris le we en soirée. Toutes les 15 min, c'est déjà bien.		
élargissement des plages horaires vers Montbonnot	Option 2	Encourager l'utilisation des transports même le soir et le weekend	Parmi les freins à l'utilisation des transports en commun, il y a les horaires parfois tardifs sur les sites d'entreprise. Les employés doivent être assurés de pouvoir rentrer chez eux, même si la réunion se termine vers 20h00	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Option 2 pour limiter la voiture même le Week End	Option 2	La desserte des nouvelles zones de logement doit être assurée en week end pour les particuliers.	Prévoir la mise en place d'un Parking Relais à Montbonnot (il y a encore des terrains) pour réduire le nombre de véhicules entrant dans Grenoble le matin. Un parking relais éviterait d'avoir à rentrer dans Grenoble pour accéder au stade, à la gare ferroviaire et à la gare routière. Le besoin de parking hors Grenoble est important pour les périodes de Noël et des soldes.	
PROLONGATION PROPOSITION 1 JUSQU'AU PRE DE L'EAU : FINI LA VOITURE POUR ALLER EN VILLE	Option 1	La prolongation de la ligne C1 permettrait une correspondance avec l'express2 pour aller jusqu'au versoud et inversement. Plus de voiture pour aller travailler en ville		
Cette extension doit profiter à tous, salariés comme riverains	Option 2	Cette extension doit profiter à tous, salariés comme riverains	En heure de pointe la desserte Montbonnot doit être toutes les 5 mn	
Option1	Option 1	besoin d'accéder sur Montbonnot pour le travail, donc en semaine uniquement et avec une fréquence maximale matin et soir.		
Projet C1+, Option 2	Option 2			
favoriser un tram	Option 2		prévoir de suite un tram au lieu de passer par un BHNS	
L'option 2 est indispensable vu le développement de l'habitat dans le bas de Montbonnot	Option 2	Le bas de Montbonnot connaît un fort développement. De nouvelles familles avec enfants viennent s'y installer. Ces enfants et adolescents auront besoin d'aller en ville dans les années qui viennent pour leurs études en semaine, mais également pour leurs loisirs le week-end. Le bas de Montbonnot compte également L'École des Pupilles de l'Air dont les élèves ont besoin de rejoindre la ville le week-end pour leurs loisirs ou pour partir dans leurs familles. Il est donc important qu'il y ait une offre de transport vers la ville le week-end pour éviter aux parents de passer leur temps à faire le taxi, expérience qu'ont connu tous les parents de la précédente génération.	Si l'option 1 devait être préférée, il conviendrait d'étendre la plage horaire au moins jusqu'à 20:30 car nombreux sont les Bonimontains et habitants des communes voisines qui travaillent ou travailleront sur Grenoble (ex : Schneider Intencity, CEA, CNRS, ILL sur la presqu'île, CHU à La Tronche) bien au delà de 19:00.	
Elargir l'offre de bus	Option 2	Réduire la voiture. Permettre à ceux qui n'ont pas d'autres moyens de transport de pouvoir se déplacer en bus.		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Modifier itinéraire desserte de Montbonnot		Favorable à la meilleure offre de desserte mais sur un itinéraire d'extension de la ligne à revoir impérativement.	Itinéraire actuellement étudié est fortement contestable de par : - le coût d'investissement : budget pour le moment non rendu public - l'impact sur l'environnement : impact dégradant sur un cours d'eau, une zone humide et une prairie (sans parler des arbres). Aucune communication de la métro sur l'étude d'impact - nuisances pour les riverains Or il existe un itinéraire alternatif (retour rond-point de Bavière sur 400 m) sans travaux, à cout, impact environnemental et nuisances quasi nuls. Cette modification d'itinéraire est d'autant plus justifiée avec la possible offre de service (légitime) sur des plages horaires élargies et le Week end, qui est contraire aux engagements pris en 2018.	
Une pensée pour les habitants de Montbonnot	Option 2	Les riverains de Montbonnot pourraient apprécier d'utiliser le bus en dehors des heures de bureau.	Une solution intermédiaire : terminus alterné uniquement en soirée et le week-end.	
option 2	Option 2	Ce bus doit être accessible à tout le monde, pas uniquement aux salariés.		
Priorité aux salariés	Option 1	Parce que la desserte des 11000 salariés d'Inovalée dont la moitié travaillent sur Montbonnot nécessite que tous les bus se rendent au même terminus.	En revanche, la fréquence pourrait être plus importante aux heures de pointe, et moins importante en journée, pour permettre de satisfaire les riverains avec une desserte soirs et week-ends	
Option 1	Option 1	La fréquence doit tenir compte des horaires de travail des salariés d'Inovalée (au moins jusqu'à 20 h en semaine)		
Fonctionnement C1	Option 1	offre pleine indispensable pour desservir Inovalée	Une offre pleine sera beaucoup plus lisible et efficace, cependant un allègement en journée en dehors des heures d'affluence permettrait d'étendre la plage horaire en semaine et le weekend pour ne pénaliser personne	
solution intermédiaire			Une offre pleine aux heures de pointe nous semble indispensable, cependant le reste de la journée l'offre peut être allégée (un peu) pour permettre une extension des plages horaires en semaine mais aussi le week end	
Une plage horaire large sur Montbonnot	Option 2	Il me semble impératif d'avoir une plage horaire, tout comme dans Grenoble de 5h aux alentours de 23 à 24h, qui réponde aux besoins et aux attentes des habitants de Montbonnot qui travaillent en ville, où se rendent à la gare SNCF. Plage qui doit être "motivante" afin de délaissier sa voiture au profit de la ligne C1+. Notamment lorsque l'on doit : - prendre un train, ou revenir de la gare SNCF - sortir le soir....		

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Assurer un réel transfert de la voiture individuelle vers les TC, en priorité!	Option 1	L'objectif de la lign C1 et encore plus de la lign BHNS est de capter l'important trafic entre domicile et travail, en l'occurrence à Montbonnot détourner les employés d'Inovalée de la voiture individuelle. Capter le trafic de week-end des habitants de Montbonnot est désirable, mais moins prioritaire de part le volume potentiel. De plus les habitants de Montbonnot gagneront en réduction de la circulation automobile d'un réel transfert de la voiture individuelle vers les TC. Par conséquent tout doit être mis en oeuvre pour que le basculement vers les TC se produise réellement et ceci passe par une fréquence élevée de la desserte sur TOUT le parcours, y compris entre Maupertuis et Pré de l'Eau. Mais le besoin de desserte les week-ends et en soirée des habitants de Montbonnot, ne peut être ignoré. Ce besoin de desserte en week-end et en soirée concerne principalement le centre ville de Grenoble, ou la jonction avec le tram, qui pourrait se faire alternativement grâce à la ligne Express et le pôle de Charmeyran, au moins le samedi. D'où la proposition de RAJOUTER en plus d'une réelle desserte cadencée en semaine (option 1) , un service en week-end et en soirée, à fréquence plus réduite. Si ce trafic en week-end et en soirée atteint un certain seuil, que ce soit avec la ligne C1, ou avec C1+ (BHNS), alors la fréquence pourra être augmentée. Ainsi serait satisfait en	D'où la proposition de RAJOUTER en plus d'une réelle desserte cadencée en semaine (option 1) , un service en week-end et en soirée, à fréquence plus réduite. Si ce trafic en week-end et en soirée atteint un certain seuil, que ce soit avec la ligne C1, ou avec C1+ (BHNS), alors la fréquence pourra être augmentée . Ainsi serait satisfait en premier l'objectif primordial au regard de l'environnement, et ensuite l'amélioration de la desserte vers Grenoble centre, aux profit des habitants de Montbonnot.	
		premier l'objectif primordial au regard de l'environnement, et ensuite l'amélioration de la desserte vers Grenoble centre, aux profit des habitants de Montbonnot.		
Option 2	Option 2	Habitant sur Montbonnot, notre préférence va nettement pour l'option 2 qui permet d'avoir des possibilités de rejoindre Grenoble en soirée ou le WE, tout en conservant une fréquence largement suffisante en semaine (10 min). Car actuellement, nous avons très peu de solutions pour aller ou revenir de Grenoble en soirée par les transports publics. Pour nos enfants, ce serait très pratique.		
Option 2	Option 2	Habitant aux béalières, ce choix n'a pas de d'impact pour moi. Cependant, je trouve sur le principe cela bien que les habitants de montbonnot puisse prendre le bus en soirée. Je pense que cela favorise le lien avec le centre ville avec des moyens de transport propre.	Les fréquences proposées sur le trajet jusqu'à maupertuis sont biens adaptées.	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Option 3: heures de pointe et soir/week-end			Aucune des deux options n'est satisfaisante. Le BHNS jusqu'à Montbonnot permettra de desservir les emplois de la zone industrielle de Montbonnot. Il assurera aussi la liaison avec les Express1 et 2 au pré de l'Eau pour les personnes de Meylan qui travaillent dans le Grésivaudan (Bernin/Crolles) et qui n'ont pas de moyen de transport efficace autre que la voiture aujourd'hui. Il est donc nécessaire d'assurer une desserte fréquente aux heures de pointe (bus toutes les 5-7 min). D'autre part, faire fonctionner la ligne de bus le week-end et en soirée sera très utile pour les habitants de Montbonnot et du Grésivaudan qui se gareront au parking relais du pré de l'eau.	Tout à fait d'accord
Desserte Montbonnot	Option 1	C'est la fréquence suffisante en semaine qui incitera les utilisateurs		
Option 2	Option 2	La fréquence proposée est déjà un grand progrès par rapport à la situation actuelle. Elle seule permet de desservir Montbonnot en soirée ou le week-end. Cela intéresse nombre de nos jeunes qui souhaitent aller en centre ville. Rappel: le 6020 ne fonctionne plus passé 20h ou 21h selon la direction.	Après une période d'essai il pourrait être judicieux d'adapter la taille des bus à la fréquentation observée. Autre point important: quel sera le prix du billet? Là encore je pense à nos jeunes qui ont parfois des moyens financiers limités.	
Desserte Montbonnot Pré de l'Eau	Option 2	Beaucoup d'entreprises localisées vers Montbonnot Pré de l'eau.		
Offre pleine	Option 1	avoir un mex de desserte	toutes 15 min entre 6:30 et 9h + 17h et 19h	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Avis habitante de Montbonnot	Option 2	Aucune des 2 options n'est satisfaisante mais je tendrais vers la 2. Cependant cette option 2 telle que définie n'est pas satisfaisante et pose beaucoup de problèmes. On pourrait plutôt envisager une autre option avec une circulation du lundi au samedi avec la même fréquence qu'à Meylan et rien le dimanche. Elle satisferait les employés d'Innovallée et les habitants de Montbonnot!	On ne peut que se réjouir du fait que le Grésivaudan rejoigne le SMTC ! Habitant Montbonnot, j'aurai surtout un avis sur le tronçon Grenoble- Montbonnot. Différents points me semblent importants : 1) Concernant le C1+/ BHNS : - Aucune des 2 options n'est satisfaisante mais je tendrais vers la 2. Cependant cette option 2 telle que définie n'est pas satisfaisante et pose beaucoup de problèmes. On pourrait plutôt envisager une autre option avec une circulation du lundi au samedi avec la même fréquence qu'à Meylan et rien le dimanche. Elle satisferait les employés d'Innovallée et les habitants de Montbonnot!. En tous cas, la circulation du C1 à Montbonnot doit être maintenue absolument le samedi, sinon les personnes reprendront leur voiture pour aller faire leurs courses à Grenoble ! Et on aura l'impression de n'avoir rien gagné ! - Le prix du ticket à Montbonnot doit être celui en vigueur sur Grenoble - La taille du parking du Pré de l'eau à Montbonnot va s'avérer insuffisante en semaine malgré les 100 places créées. En effet, cet arrêt va drainer beaucoup d'usagers en plus des Bonimontains, venant de Biviers, St Ismier ou St Nazaire. Je ne vois pas en quoi la création d'un parking relais à la Bâtie va inciter ces usagers à se garer à la Bâtie pour rejoindre le Pré de l'eau par un premier bus puis prendre le C1, ils préféreront aller au pré de l'eau directement en	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
			voiture. - Pour illustrer les problèmes de parking relais, on peut constater ce qui se passe actuellement quand, habitant à Montbonnot, on veut prendre le C1 pour aller en ville. Il n'est plus envisageable de prendre le tram B faute de place au parking relais des Sablons et depuis que le parking de Decathlon qui servait de parking relais n'est plus accessible. Il faut donc prendre le C1 mais là encore le minuscule parking relais de la Revirée étant toujours plein, il faut se garer sur le parking de Carrefour ! C'est ce qui va perdurer si le parking relais de Montbonnot n'est pas assez grand ! - Choisir la version bus à hydrogène plus écologique ! 2) Conjointement à cette mise en place du C1 amélioré puis du BHNS, il faut absolument repenser le 6020 qui pourrait drainer les usagers proches de la nationale et leur éviterait de prendre la voiture pour aller au Pré de l'eau: - Fréquence des passages maintenue toute la journée (pas d'attente de 30 minutes à midi !) - Prix du ticket égal à celui en vigueur sur Grenoble - Prolongation jusqu'à la gare de Grenoble comme c'était le cas avant!	
option 2 : la métropole commence à montbonnot	Option 2	La Métropole commence à Montbonnot. Les usagers doivent pouvoir emprunter les transports en commun à ce niveau pour désengorger l'agglomération.		
Plus de fréquence	Option 1		Une plus grande fréquence surtout aux heures de pointe serait très appréciable afin de pouvoir voyager dans des conditions correctes, il y a trop de monde sur cette ligne et il est très souvent difficile de monter dans le bus.	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
problème arrêt Chavant direction Maupertuis	Option 1	desserte équivalente en fréquence pour les 2 sites de Inovalée Meylan et Montbonnot	1/Il y a un problème de congestion de bus (toutes lignes) le matin (heures de pointe) au niveau de l'arrêt Chavant (Direction Maupertuis). Juste 2 Bus permettent de faire monter les passagers. Les autres bus attendent de se rapprocher du quai pour faire monter les passagers. Avec les feux rouges, cela induit une perte de fluidité énorme. Les abribus (en cas de pluie notamment) sont inadaptées au nombre de personnes qui attendent. Il faudrait peut être songer à allonger le quai le long de maréchal Lyautey (enlever les barrières de protection) pour permettre suivant les C1, autres lignes de bus et transisère d'avoir un arrêt dédié pour fluidifier. 2/ Pas du tout d'accord pour supprimer une voie de circulation Bd Jean Pain dans le sens sortant de Grenoble. Ce qui a été fait sur le Cours jean Jaurès est un échec total. Énormément de congestion automobile aux heures de pointe sur le cours JJ. Je ne pense pas qu'on améliore la pollution à Grenoble en créant des bouchons parce qu'il y a peut être moins de voitures qui empruntent le cours mais elles restent plus longtemps. J'ai également vu une ambulance gyrophare allumé prise dans le bouchon sans aucun moyen de doubler. Au moins 10 minutes coincée. Et je ne parle pas de la situation catastrophique pour les livreurs et autres artisans qui sont obligés de se déplacer en voiture/camionnettes et pas avec les transports en	
			commun ! Donc pour le Bd Jean pain pourquoi ne pas utiliser la voie du Tram C qui longe la mairie de Grenoble pour les bus et se raccrocherait ensuite sur la voie express. Cela a été fait sur l'avenue Gabriel Péri Grenoble-st Martin d'Hères où la voie du Tram C est utilisée par les bus et cela a permis de conserver de part et d'autre deux voies de circulation.	
Desserte pleine pour Montbonnot		Les deux propositions sont inacceptables. Toutes les courses doivent aller à Montbonnot. Les terminus partiels génèrent peu d'économie		
jusqu'à Montbonnot tout le temps, avec fréquence attractive			si on veut limiter fortement les déplacements en voiture, et éviter que les péri urbains n'amènent leurs voitures jusqu'en ville, il faut une offre fluide, fréquente aussi bien pour les transports "travail" que loisirs ou "magasinage"; donc un mixte des deux : forte fréquence en semaine, et une fréquence moindre (mais pas la moitié) en WE... et ceci jusque Montbonnot	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Option 1 dans un premier temps...	Option 1			
Désengorgeons l'entrée de la vallée du Grésivaudan	Option 2	Rendre Montbonnot plus attractif comme lieu de résidence et surtout comme accessible sans voiture vers/depuis Grenoble	Non	
Une desserte efficace réserve 1/2 bus aux périodes de pointe (toutes les 4Mn soit 8 mn pour Montbonnot comme pour Meylan si le bus arrive déjà plein .			Deux écueils à éviter : le caractère insuffisamment performant du BHNS (absent le week - end, deux fois moins de service en semaine (1 bus/2). - La saturation à l'arrivée de Meylan où à certaines heures (17 h -18 h en semaine) il m'est arrivé de ne pas pouvoir monter dans le bus rempli dès l'arrêt Maupertuis. C'est pourquoi le choix d'un bus sur deux, s'il est retenu, doit être limité aux périodes où la desserte est dense (ex toutes des 4 mns en période pointe) ce qui laisse une desserte en 8mn (un bus sur deux) à Montbonnot comme à Meylan si le bus est plein. +maintenir une desserte de week end à Montbonnot.	
Option 2	Option 2	Inovallée ne s'arrête pas de vivre à 19h, les habitants non plus.		
La zone de Montbonnot ce n'est pas seulement en semaine 7h-19h	Option 2	L'accès à Montbonnot jusqu'au pré de l'eau ce n'est pas seulement en semaine 7h-19h. Je trouve l'option 1 réductrice. En semaine quitter les bureaux après 19h cela m'arrive. Et le weekend aller jusqu'au Pré de L'eau en Transport en commun (efficace) serait un plus. Certains jeunes se retrouvent le soir à marcher du terminus actuel jusqu'au environ du Pré de l'eau.		
Option 1	Option 1	pôles d'activités, fréquentation surtout du lundi au vendredi		
passage sur Montbonnot le week end également	Option 2	Il est important que les usagers puissent également se déplacer en bus le week end, et pas seulement la semaine. si jamais ce n'est pas possible financièrement de faire les deux, il faudrait donner la priorité à la semaine aux horaires de bureau, pour décongestionner le trafic en ville.		
Acces tous les jours mais fréquence plus élevée en semaine	Option 2	De nombreuses personnes travaillent à Montbonnot, ainsi prolonger la ligne est essentiel. des horaires de pointe en semaine ainsi que un service limité le weekend ne fait pas partie de la proposition. c'est pourtant ce qu'il faudrait proposer.	afin d'avoir une desserte importante en semaine mais non nulle pour autant le weekend, peut être pourrait on réduire le nombre d'arrêts desservis le week-end sur cette nouvelle portion.	
Option 2 améliorée	Option 2	L'extension de la ligne n'a aucun intérêt si elle ne fonctionne pas le week-end. Les habitants de Montbonnot continueront à aller à Grenoble en voiture.	Ok pour une desserte en demi-fréquence pendant les heures creuses mais il faudrait avoir la fréquence maximale aux heures de pointes (7h-9h, 12h-14h et 16h30-19h) ! Cette ligne est très fréquentée et des personnes se font refuser chaque jour, il faut vraiment un cadencement important en heures de pointes !	

Titre	Laquelle des deux options vous semble-t-elle la plus judicieuse?	Pouvez-vous expliquer les raisons de votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur les horaires, la fréquence ou le projet ?	Commentaire
Avis du PDIE le Viseo 400pers	Option 2	Pour une solution perenne qui corresponde à tous.	Proposition de deux terminus : Maupertuis / pré de l'eau, ceci permettant aux bus du pré de l'eau de passer sur les routes existante afin de garder la zone naturelle intacte. Ceci permet aussi de desservir orange lab et les entreprises de la route du vieux chene.	
Montbonnot	Option 2	A quoi servirait un prolongement à Montbonnot si la desserte n'est pas assurée en permanence ? Mais comment pouvez-vous proposer l'option 1 !		
Option 2 sans hésitation	Option 2	Option 2 permet aux personnes de Montbonnot d'accéder à la gare de Grenoble facilement. Moi qui prends souvent le Train les weekends, m'installer à Montbonnot était jusqu'au présent rédhibitoire. Le projet de la nouvelle ligne C1 option 2 me permettrait de remettre en question ce choix. De plus, les horaires après 19h30 jusqu'à 00h00 le dimanche soir sont nécessaires pour les personnes rentrant par le train. Un des objectifs étant, je pense, de laisser la voiture au garage, je ne comprendrait pas pourquoi option 1 est proposée.		
Avis de la ville de La Tronche				
Avis sur les horaires	Option 2	Je trouve important que l'ensemble de la ligne soit desservie sur une grande plage horaire.		
Montbonnot, tous les jours et pour chaque bus ou tramway !	Option 1	Je choisi cette option par défaut. Je ne comprends pas que Montbonnot ne soit pas desservie le week-end. Il y a beaucoup d'habitations le long du tracé.	Le cadencement est OBLIGATOIRE, quel que soit le jour de la semaine, sous peine de de décourager les usagers. Chaque euro non investi dans les TC favorise l'usage des VP.	
Option 1 avec les fréquences de l'option 2 pour les samedis/dimanches/soirées pour Pré de l'eau	Option 1			

Contributions sur la plateforme numérique sur le pôle d'échanges Charmeyran

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
	Scénario 1 : Création d'un cheminement de haute qualité sur l'avenue de l'Obiou Scénario 2 : Une nouvelle			
un vrai pôle d'échange ! pas de solution low-cost tout sauf attractive	Scénario 2	voir avis détaillé dans le document joint à la question sur les tracés		
un vrai pôle d'échange - pas de solution low-cost non attractive	Scénario 2	voir avis détaillé dans le document joint à la question sur les tracés		
scénario 2 semble améliorer les connexions	Scénario 2	Plus de facilité et de sécurisation au niveau piéton. Réduire le temps de connection entre le tram B et les arrêts de bus.		
Scénario 2 pour de meilleures connexions	Scénario 2	Le scénario 2 me semble mieux répondre aux besoins des usagers avec l'ensemble des connexions possibles au même endroit.		
Station sur viaduc indispensable pour qu'elle soit utilisée.	Scénario 2	Le temps passé à rejoindre l'avenue de Verdun depuis Sablons est trop long et désagréable. Actuellement, on a l'impression de marcher le long d'une autoroute. Un pôle d'échange en bonne et due forme remédie à cela, contrairement à un cheminement mieux balisé, qui ne conviendra pas non plus aux personnes moins mobiles (handicap, avec enfants, etc...). Finalement, cet arrêt de tram desservira aussi mieux le parc de l'île d'amour.		Je partage cet avis. Il vaut mieux faire une bonne connexion des lignes. La situation actuelle n'est pas agréable et c'est glauque lorsqu'il est fait encore nuit de passer sous la voie rapide pour rattraper l'arrêt de bus. Cette nouvelle station étant à proximité d'une piste chrono vélo, il serait judicieux d'y ajouter un parking à vélo.
Pas de demi-mesure contre productive...	Scénario 2	... mais un vrai pôle d'échange efficace, qui sera donc utilisé. D'autant plus si il est combiné avec un parking relais au Pré de l'eau bien desservi.		
Scénario 2 sans hésiter	Scénario 2	La création d'un cheminement serait inutile et n'apporterait rien à l'utilisateur en comparaison à la situation actuelle. Il est clair que la configuration actuelle n'est absolument pas pratique, et pénalise les utilisateurs souhaitant se rendre au chu ou sur le campus (l'interconnexion Meylan - campus étant quasiment inexistante). Une station de tram reliée aux stations du futur BHNS constituerait une véritable avancée pour les utilisateurs, et sera indispensable si à l'avenir le BHNS laisserait place à un tramway.		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Connexion avec le tram ou rien !	Scénario 2	La connexion avec le tram B est indispensable. Le cheminement piéton fera perdre du temps et des usagers. Connexion rapide et efficace avec l'hôpital et le campus depuis le Grésivaudan (C1+ et Transisère) à Charmeyran si station de tram sur le viaduc.	Nécessité d'un matériel roulant plus proche du tramway : - trolleybus - bus bi-articulés (exemple du BHNS Mettis à Metz)	
C1 BHNS	Scénario 2	Enfin une vraie connection !		
proposition Bernard	Scénario 2	Pour une meilleure connexion entre Tram B et C1		
pole échange charmeyran	Scénario 2	la correspondance est beaucoup trop éloignée sans une station sur le viaduc. Elle est à l'heure actuelle impraticable. Les petits aménagements du scenario1 n'y suffiront pas. Il faut optimiser.		
Scenario 2	Scénario 2			
Scénario 1 plus logique	Scénario 1	Est ce qu'il y a une forte demande sur cet arret de bus ? pour vraiment investir sur le scénario 2		
Faciliter l'accès au tram	Scénario 2			
Une vraie correspondance	Scénario 2	Comme dit dans les atouts, Une connexion optimale avec la ligne B ... cela me semble important pour une vraie interconnexion. Les personnes qui sont peu mobiles, les poussettes, tout le monde en cas de pluie ne font pas le lien si c'est à distance et cela impacte l'adhésion générale. Tant qu'à mettre de l'argent pour des travaux, je pense que là ça vaut le coup. L'avenue de Verdun : l'avenue se rapproche alors d'un axe plus urbain ... cela me semble de toutes façons inexorable. Des accès au CHU et au Campus améliorés : de fait actuellement, on ne peut pas dire qu'ils soient existants du tout.		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Nouvelle station tram	Scénario 2	Le scénario 1 est beaucoup moins coûteux mais ne changera rien à la situation actuelle. Ce serait donc 600 k€ dépensés inutilement. Le second scénario, bien que beaucoup plus onéreux, améliore grandement la correspondance entre le tram B et les lignes de bus et cars en provenance de Meylan et du Grésivaudan.	- Pour être efficace, ce pôle d'échanges doit comporter plus de places de stationnement qu'actuellement. Un agrandissement du Parking Relais du Grand Sablon ou la création d'un second Parking Relais à proximité de la station du BHNS semble indispensable pour permettre une correspondance voiture -> transport en commun aisée. - Pour des raisons de sécurité, il serait mieux que, contrairement à ce que l'on peut voir sur l'image d'illustration, la traversée des piétons et cycles se fasse sur le viaduc le long de la station tram plutôt que traverser le boulevard avec un passage piétons. - Les aménagements urbains envisagés sur l'Avenue de Verdun à Meylan sont pensés pour permettre une évolution du BHNS en tram à long terme. Pourquoi les aménagements de la station Sablons du BHNS ne semblent pas être dans cette optique (4 voies de circulation automobile séparent les voies réservées BHNS ; en direction de Meylan le BHNS doit traverser les 2 voies de circulation pour rejoindre l'Avenue de Verdun, cela fonctionne pour un bus mais pas pour un tram) ?	
Scénario 2 pour une meilleure connexion avec le Tram B pour les personnes à mobilité réduite	Scénario 2	Connexion plus fonctionnelle entre ligne C1 et tram B, accessibilité plus optimale pour les personnes à mobilité réduite		
Nouvelle station compatible avec évolution en Tramway	Scénario 2	L'efficacité de cette connexion sera essentielle pour l'attractivité de la ligne.	Il est impératif que les travaux du scénario 2 intègrent l'évolution de la C1 vers un Tramway à l'avenir (quai central ?)	
arrêt la tronche	Scénario 1	il ne faut pas multiplier les arrêts de tram sinon le transport en tram est trop lent et il vaut mieux prendre sa voiture		
Scénario 2 directe, visible, à l'abri du mauvais temps, de la nuit, rapide.	Scénario 2	Indispensable d'avoir une connexion directe, visible, à l'abri du mauvais temps, de la nuit, rapide.	Non	
Scenario 2 sans hesiter !	Scénario 2	plus accessible pour les personnes à mobilité réduite, plus rapide, plus efficace		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Et repenser le 6070 ou d'autres lignes pour traverser l'Isere avec voie a Haute Occupation?	Scénario 2	Une grosse partie (et probablement majorite) du trafic automobile vient de la rocade qui est particulièrement engorgée. C'est pour moi le trafic sur lequel il faut travailler en priorite. Un aces facilite au tram est une approche, meme si une amelioration du 6070 serait bien mieux (Cf ci-dessous)	Une grosse partie (et probablement majorite) du trafic automobile vient de la rocade qui est particulièrement engorgée. C'est pour moi le trafic sur lequel il faut travailler en priorite. Il existe un bus pour desengorger - le 6070. Malheureusement, celui-ci n'a pas de voie specifique, et toutes les personnes qui comme moi veulent retourner a Gieres, SMH ou plus loin ne peuvent compter dessus le soir si elles ont des correspondances. Il est donc tres / encore plus important de repenser la traversee de l'Isere et de desservir les autres communes de la banlieue grenobloise.	
Amenagement pôle d'échange	Scénario 2	Le jeu en vaut la chandelle me semble t-il.		
Scenario 2 si vrai besoin	Scénario 2	Je ne connais pas l'importance de la demande et de l'utilisation de cette connexion. Si celle ci est importante la solution 2 est pour moi celle qui convient. La connexion a l'heure actuelle ne fait pas envie du tout de part la distance entre les 2 stations (je l'évite moi même aujourd'hui mais serait un utilisateur occasionnel si le scénario 2 est fait). Mettre 4 Millions ici me parait beaucoup plus justifié que de dépenser 3.5Million pour mettre au gabarit le passage sous la sncf sur la presqu'île (variante de trajet du C1)		
Arrêt de tram visible et accessible sur avenue de Verdun	Scénario 2	Meilleure accessibilité aux vélos, piétons et PMR		
Scénario 2	Scénario 2	Investissement plus coûteux pour la nouvelle station de tram mais le bénéfice à long terme est énorme pour les futurs usagers. De plus, le réaménagement de l'avenue de Verdun en axe urbain à la place de cette horrible voie rapide est un véritable atout pour Meylan et pour l'agglomération.		
Scénario 1	Scénario 1	Cette solution est nettement plus économique	Ce pôle d'échange est aussi très bien desservi par les pistes cyclables. Ce projet peut aussi être l'occasion d'améliorer l'intégration des pistes cyclables à l'infrastructure prévue	
Nouvelle station de tram	Scénario 2	Le scénario 1 ne semble pas apporter de grandes améliorations.		
scénario2 : arret Charmeyran sur pont pour tramB et av de verdun C1	Scénario 2	seule solution pertinente pour une vraie offre, une vraie opportunité de changement		
Scénario 2	Scénario 2	Pour une vraie correspondance, il faut réduire la distance entre les stations actuelles de la C1 (Sablons) et du tram B (Grand Sablons). La scénario 2 répond bien à cette besoin.		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Pour un tram Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot	Scénario 2	Seul scénario susceptible d'amener un report de la voiture vers les transports publics	Cette liaison en tram est pertinente comme l'indiquait le rapport environnemental du PDU L'ADTC - se déplacer autrement demande une étude comparative indépendant tram / bhns	
tronchois	Scénario 2	il faut faciliter l'intermodalité au maximum, toute rupture (exemple : avoir à marcher 200m pour changer de transport) impactera négativement la fréquentation	le bâtiment aérien pourra être une belle vitrine à l'entrée de Grenoble, ça peut marquer les esprits positivement, et pas que	
Scenario 2	Scénario 2	Passage plus facile et rapide vers le tram B		
scénario 2	Scénario 2	Les 350m de marche vont dissuader beaucoup de voyageurs de prendre le C1		
Scénario 2	Scénario 2	Ne rognons pas sur un investissement faible au vu du coût total du projet et qui apporterait une grande valeur ajoutée		
Scénario 2	Scénario 2			
Un vrai pôle d'échange pour ne pas brider les possibilités futures.	Scénario 2	Clairement l'option 2 avec une station tram visible, proche, facilement accessible. C'est la seule permettant d'offrir une réelle interconnexion et de nouvelles possibilités pour l'avenir : la prolongation de la ligne D ouvrirait de nouvelles perspectives de correspondance à terme entre le sud et le nord-est de l'agglomération.		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Pôle Charmeryan _ Connexion C1 - tram B	Scénario 2	<p>Une connexion facile entre le C1 et le tram B est essentielle pour l'accès au campus et au CHU. Si la liaison C1 et tram B, en provenance de Meylan est aujourd'hui possible pour une personne en bonne santé, et pourrait être facilitée par une simple amélioration du cheminement (moins de dévers à l'entrée des immeubles...), dans l'autre sens, c'est beaucoup plus problématique... plus long... passage souterrain, arrêt très bruyant et sans ombre.... La descente par l'avenue de l'Obiou n'est pas le trajet le plus court... Une signalétique pourrait être dès aujourd'hui mise en place... des passagers sont perdus à la recherche du comment traverser... Du campus, mieux vaut prendre le tram C puis le C1 à l'arrêt Hotel de Ville... Mais du CHU ? J'opte pour le scénario 2 reliant par ascenseur et escalier le C1 au tram B, même si j'ai des réserves liées à l'isolement de cet arrêt, et le sentiment d'insécurité qui pourrait en résulter le soir. Cet aménagement a le mérite d'être clair, accessible à tous. Une traversée piétonne est dans les deux options à préserver pour les salariés (Decathlon, GIN, IAB, Biopolis...), qui souhaitent juste traverser rapidement pour prendre le C1 en direction de Meylan-Montbonnot.</p>	<p>Bien aménager les arrêts d'un point de vue sécurité, bruit, soleil... Attendre à la station Sablon du C1 est fatigant. Bruit, pas d'ombre, vigilance nécessaire pour faire signe au conducteur...</p>	
Scénario 2 pour éviter 350m de liaison entre stations de tramway	Scénario 2	<p>Les 350m de liaison piétonne entre la station tram et le VHNS du scénario 1 sont un très gros handicap pour les personnes à mobilité réduite. De plus, nombre de visiteurs à l'hôpital sont des familles (enfants et poussettes) ou des retraités. Les transports en commun ne sont utilisés que s'ils sont fréquents et facile d'accès</p>		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Scénario 2 + à terme, transformation de la ligne en tramway	Scénario 2	<p>Les études actuelles au niveau européen montrent qu'une transformation de bus en BHNS entraîne +30 à +40% de fréquentation, alors qu'une transformation en tramway entraîne +120% à +140% de fréquentation, ce qui est incomparable. Le tramway du fait de sa meilleure image, en terme de cadencement, de confort, jouit d'une meilleure image que le BHNS auprès de la population. Dans le cas d'un tramway, les réductions de vitesse et de trafic des automobiles sont bien mieux acceptées respectées. Le tramway répond mieux que le BHNS aux enjeux climatiques cruciaux qui se dégagent actuellement, et il est en outre plus économique à long terme. Son emprise étant moins large, il s'insère mieux dans le cadre urbain (voir exemple nantais). D'après différents scénarios, la transformation de ma ligne C1 en BHNS engendrerait +20000 voyages/j tandis que celle en tramway engendrerait +30000 voyages/j soit 50% d'efficacité supplémentaire. Le secteur concerné est à la fois un grand bassin d'emplois et un périmètre de logements très dense. La ligne C1 est saturée actuellement. La transformation en tramway permettrait à long terme des connexions avec les lignes A, B, C, E, C3, C4, , C5, ainsi qu'avec le CHU, le campus, la gare et la</p>		
		<p>presqu'île scientifique. Le retour sur investissement d'un tramway est plus lent mais bien meilleur pour la collectivité. Pour faire face à l'urgence climatique il est crucial d'opter pour le choix le plus écologique, et générant le plus de report vers le transport en commun, qui est la ligne de tramway. Pour conclure ces motivations, je dirais qu'en tel enjeu nécessite à mes yeux la réalisation d'une expertise indépendante sur 12 mois, qui prendrait en compte les différents scénarii envisagés. Bien cordialement.</p>		
La proximité des arrêts est la condition pour une réelle interconnexion entre le Tram et les bus	Scénario 2	La proximité des arrêts est la condition pour une réelle interconnexion entre le Tram et les bus		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Parking Relai - Charmeyran	Scénario 2	Dans le cas d'un aménagement aérien à Charmeyran, le parking relai devant le centre de tri pourrai re-devenir intéressant, il suffit d'une voie piétonne de 500 mètres pour accéder au tram ou au future C1+. Le parking des sablon et saturé et fermé le dimanche, et ne permet pas aux utilisateurs de rester plusieurs jours, ne serait-ce qu'un Week-end entier. Le pôle d'échange au pré de l'eau est bien, mais ça reste très loin de l'agglo, je ne suis pas sûr qu'il intéresse les habitants du Grésivaudan voulant se rendre sur Grenoble.		
Scénario 2 + un feu avec passage piéton pour une traversée encore plus simple de l'Av de Verdun et réduction à 2x1 voie pour l'environnement	Scénario 2	La notion de pôle d'échange suppose une vrai proximité entre les modes de transport --> le scénario 2 remplit ces conditions. En revanche, la traversée de l'avenue de Verdun sera tributaire du bon fonctionnement des ascenseurs pour les PMR, et d'un petit sprint dans les escaliers pour les autres, mais qu'est il prévu pour les vélos? Il faudrait pouvoir traverser simplement l'avenue de Verdun sans avoir à "monter/descendre".... Alors, Pourquoi pas aller beaucoup plus loin dans la recherche de l'efficacité des déplacements "doux" et la préservation de l'environnement et prévoir une réduction du nombre des voies et la mise en place d'un feu sur l'avenue de Verdun avec passage piéton ? Cette avenue 2x2 voies est d'un autre âge, et le volume de circulation vient bouchonner à l'entrée de Grenoble. Ne serait-il pas le moment de songer à réduire le nombre de voies dès la fin de l'A41 (vers la grande surface "C")?	Il faudrait pouvoir traverser simplement l'avenue de Verdun sans avoir à "monter/descendre".... Alors, Pourquoi pas aller beaucoup plus loin dans la recherche de l'efficacité des déplacements "doux" et la préservation de l'environnement et prévoir une réduction du nombre des voies et la mise en place d'un feu sur l'avenue de Verdun avec passage piéton ? Cette avenue 2x2 voies est d'un autre âge, et le volume de circulation vient bouchonner à l'entrée de Grenoble. Ne serait-il pas le moment de songer à réduire le nombre de voies dès la fin de l'A41 (vers la grande surface "C")?	
rupture de charge toujours compliquée		difficile de trancher, car l'expérience vers Echirolles (tram D et bus) montre qu'une rupture de charge représente un frein aux usagers, comment l'optimiser ? difficile à dire...		
Scenario 2	Scénario 2			

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Seul le scénario 2 a du sens !	Scénario 2	Faire 350 m à pied (distance fournie lors d'une réunion d'information), même avec un cheminement haute qualité, pour aller récupérer le tram B à Grand Sablons, va-t-il vraiment intéresser beaucoup de gens ? Je prends le C1 tous les matins, rares sont les gens qui descendent à cet endroit, et ceux qui descendent me semblent surtout aller dans les bureaux voisins ou éventuellement au CHU qu'il est presque aussi rapide de rejoindre à pied sans passer par le tram B.	La mise en place, si j'ai bien compris dans les 2 scénarios, d'une traversée piétons / cyclistes avec feux de circulation sur l'avenue de Verdun me semble une idée très discutable alors qu'il existe déjà un passage souterrain. L'impression que ça donne est que le seul but de cet aménagement est de réduire la vitesse sur l'avenue de Verdun et de contrarier la circulation automobile. Ça ne paraît pas indispensable (le 70 km/h actuel est plutôt bien respecté), ça ne fera que ralentir le trafic et créer des encombrements polluants, avec des répercussions en amont et en aval, et ça pourrait déboucher sur une situation accidentogène. C'est du même genre que le passage piéton à la sortie de la voie sur berge qui provoque maintenant tous les matins une congestion qui n'existait pas avant !!!	
une nouvelle station	Scénario 2	Il est important de créer une vraie correspondance avec le C1, plus de 5min de marche ce n'est pas une correspondance surtout si on a besoin d'aller à l'hôpital. Beaucoup de gens ne savent pas où est l'arrêt ou ont peur d'aller à la station Sablons dir maupertuis (station service) car passer sous le pont est presque dangereux le soir. Enfin arrivé à l'arrêt, quand il fait nuit, les chauffeurs ne voient pas les gens, on a beau lever les mains comme des oiseaux, ils ne nous voient pas ou ralentissent en urgence et on se fait même engueuler! rajoutez des lampadaires ou laissez des gilets phosphorescents... qqchose!		
Interconnexion BHSN - C1	Scénario 2	Cette connexion entre le Grésivaudan et Saint Martin d'Hères est manquante, ce qui pénalise les utilisateurs des transports en commun.	Que la station de tramway suspendue permette également des correspondances simplifiées entre C1+ et les lignes Express (quand la correspondance consiste à traverser l'avenue de Verdun).	
Option 2	Scénario 2	Parce que c'est la meilleure solution pour interconnecter les réseaux et faciliter l'accès au centre ville, au campus, à Gières et à inovallée		
station tramway	Scénario 2	Le scénario 1 ne résoudra pas les problèmes, il faut de l'ambition si l'on veut réussir le transfert modal		
station tramway	Scénario 2	La solution 1 ne résoudra pas les problèmes et il serait dommage de déployer autant d'énergie et d'argent au détriment de l'efficacité du service		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Aménagement Pôle d'échanges Charmeyran : scénario 2	Scénario 2	Le scénario 2 correspond enfin à une véritable connexion entre le bus et le tram, et permettra de relier très efficacement les pôles de R&D (l'innovallée, le campus universitaire et le polygone scientifique) !		
Penser à la sécurité	Scénario 2	Plus facile d'accès et pour la correspondance	Ne pas faire de passage piétons au niveau de l'avenue de Verdun (la traversée de l'avenue de Verdun même au niveau du Bachais Lycée du Grésivaudan est super dangereuse) mais une passerelle pour pouvoir traverser en toute sécurité. De plus un feu tricolore à ce niveau là va occasionner encore plus de bouchons et de pollution. Que cette passerelle soit éclairée pendant les heures de fonctionnement des transports en commun.	
Une connexion nécessaire	Scénario 2	Seul une vraie station au croisement de la ligne de tram et des lignes de bus sur le boulevard Jean Pain assurera une réelle connexion entre les deux axes importants NO-SE (tram) et NE-SO (routes). Le pôle hôpital devient ainsi réellement accessible aux nombreux habitants du Grésivaudan, usagers et employés, qui ainsi pourront y accéder sans leur voiture. De plus cela assurera une jonction avec le campus pour le Grésivaudan, pratiquement inexistante aujourd'hui. Ainsi les étudiants du campus ne peuvent résider dans le Grésivaudan sans pénalité de mobilité ou sans voiture. Le scénario 2 est sans conteste la seule option qui prépare l'avenir et permettra un changement effectif des pratiques de mobilité en faveur du transport en commun.		
SCENARIO 2 avec escalier/plan incliné sans ascenseur trop onéreux et en panne fréquente	Scénario 2	Interconnexion tram/BHNS abritée et rapide. Escalier colimaçon et plan incliné plutôt qu'ascenseur qui est cher et souvent en panne . Pas de cheminement qui coupe l'avenue de Verdun (passage piéton ridicule!)	Créer une connexion avec un parking relais à côté de la station GNV	
Pôle Chameyran	Scénario 2	Scénario 2 bien évidemment. Le scénario 1 n'inciterait personne à faire la distance à pieds, aussi bien aménagée soit-elle.		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
Meilleure fluidité entre la Tronche et SMH	Scénario 2	Il est évident que de ne pas avoir à parcourir les 400 mètres entre l'arrêt de bus et l'arrêt de tram va donner envie d'utiliser cette connexion	Je propose qu'en plus des ascenseurs, une rampe large et hélicoïdale puisse doubler l'accès vers la nouvelle station, car les ascenseurs sont souvent dégradés (voir la gare de Grenoble) et les escaliers ne sont pas aisés pour tous. De plus, le prolongement de la passerelle à vélo (avec un revêtement non glissant ! et une possibilité aux petits deux roues motorisés (limités au 125 cm3) de l'utiliser conviendrait au plus grand nombre. En effet, quand je suis en scooter je suis obligée de prendre la deux fois deux voies très dangereuse avec un petit engin et d'aller tourner avant le stade des alpes pour rejoindre SMH, ou d'emprunter la rocade, ce qui est carrément suicidaire. Merci de penser à ceux qui ont une autre alternative que le vélo. Le fait actuellement de prendre les transports en communs avec la rupture au Sablon me donne un temps de trajet de 40 minutes, contre 10 en scooter et 25 en vélo...Une station épurée et sans recharge et équipement superflu qui risquerait d'être dégradé, juste de quoi abriter les voyageurs en cas de pluie. Limitons les frais autant que possible pour le contribuable. merci	
Aménagement Charmeyran	Scénario 2	Plus facile d'avoir une correspondance		
validation scénario 2 et ajouts	Scénario 2	Le scénario 2 est le seul qui permettra une réelle utilisation de changement facile, rapide et sécurisé du bus au tram. Les ruptures de charges doivent être le plus facile possible. Aujourd'hui, faute d'un passage facile de l'un à l'autre, on prend sa voiture jusqu'au parking relais de Sablons mais..... étant très nombreux à opter pour cette solution, le parking est saturé dès 08h15 le matin , ce qui n'est pas normal! Ce pôle d'échange doit être accompagné d'un grand parking et d'un garage à vélo sécurisé gratuit.	Le terminus de Maupertuis devrait être muni d'un parking relais sécurisé de grand volume et d'un grand garage à vélo sécurisé gratuit (ce n'est pas le cas à ce jour et il est très risqué, à ce jour, d'y laisser son vélo, voir impossible s'il y reste de nuit)	
une connexion rapide avec le tram	Scénario 2	Plus pratique et plus pérenne		

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contribution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
création d'un nouvel arrêt de tram	Scénario 2	Rendre le tram accessible au plus proche de l'avenue de Verdun est une très bonne solution bien que coûteuse. Elle permet non seulement aux utilisateurs de la ligne C1 d'accéder très facilement au tram mais aussi à tous les autres utilisateurs de transports en commun ! La ligne B est une ligne de tram très intéressante pour les utilisateurs de la ligne C1 car elle relie le campus et le centre ville de Grenoble et permet à toutes les personnes venant du Grésivaudan d'utiliser le bus et le tram et non plus la voiture. C'est en tout cas une étude très intéressante qui mérite réflexion mais je suis très favorable à la création de cette nouvelle station.		
Une vraie connexion avec le tram	Scénario 2	Améliorer l'accès au campus et à l'hôpital	Prévoir : - une traversée piétons-cycles à niveau. - un espace d'attente plus confortable en direction du Grésivaudan - une amélioration de la jonction entre la passerelle sur l'Isère le long du tram, la Chronovélo et la traversée piétons-cycles à niveau.	
scénario 2 + parkings relais suffisamment dimensionnés	Scénario 2	seule une vraie interconnexion peut amener l'usage des transports en commun	Oui : il est extrêmement important de bien dimensionner les parkings relais : celui des sablons étant notoirement insuffisant, je suis amené à aller en voiture jusqu'en ville ne trouvant pas de place ...	
Préparer le futur avec le pôle d'échange intermodal au Charmeyran	Scénario 2	Ce lieu est un pôle intermodal naturel dans l'entrée de la vallée du Grésivaudan. Il convient de l'équiper au mieux pour le futur.	Non	
Option 2	Scénario 2	Le désenclavement du campus vers le nord-est nécessite une connexion facile entre C1 et tram B.		
Scénario 2	Scénario 2	Seul le scénario 2 assure une correspondance praticable et sûre avec le tram B.		
Une station bien accessible, un véritable pôle d'échange	Scénario 2		Il faut pouvoir accéder au pont par un escalier également (sans quoi l'attente de l'ascenseur sera problématique).	
Scénario 1 plus logique par rapport à l'existant, mais scénario 2 plus attractif sur le long terme	Scénario 2	Bien que le scénario 1 semble plus logique à court terme, Le scénario 2 me semble plus attractif dans une réflexion globale de l'aménagement Tram/Bus, cependant, cette proposition manque elle peut être un peu de maturité : positionnement des arrêts de tram, cheminement piéton, taille du parking relais...	Le parking relais existant aux sablons me semble bien juste, ne faudrait il pas l'agrandir ?	
Scénario 1	Scénario 1	Moins coûteux Plus rapide à mettre en œuvre		
Nouvelle station de tramway	Scénario 2	C'est la seule solution à même de connecter cette ligne au Tram B. Les lignes Transisère profiteraient aussi de ce vrain point de connexion	Un vrai pôle d'échange est nécessaire pour faire adhérer les citoyens à ce projet	

Titre	Lequel des deux scénarios vous semble-t-il le plus judicieux?	Pouvez-vous expliquer votre choix ?	Avez vous une autre contibution sur le pôle d'échanges ou le projet ?	Commentaire
nouvelle station de tramway et les échanges en centre ville	Scénario 2			
	Scénario 1	Avant de se poser des questions sur Charmeyran, il faudrait revoir d'urgence les aménagements très pénalisant pour les usagers des TC, à la Gare (arrêt à rapprocher de la station de tram pour améliorer les correspondances), arrêt Docteur Martin à rapprocher dans les 2 sens de l'avenue Lesdiguères pour permettre correspondances avec lignes 12/13/16 et prolonger lignes 14/15 jusqu'à Trois Dauphins		
Scénario 2	Scénario 2	A défaut d'une interconnexion directe entre Montbonnot/Meylan-Charlaix et le campus de SMH (comme il existait il y a une quinzaine d'années), il est important que le transfert C1/Tram-Ligne B soit optimal.		
Un cheminement de qualité	Scénario 1	La nouvelle station, sur le viaduc, va demander l'installation d'ascenseurs dont on peut, hélas, constater qu'ils ne fonctionnent pas toujours correctement. Le cheminement est donc la solution la plus pérenne, de mon point de vue. En plus, le fait de faire un passage piéton sur la RD1090 va réduire le sentiment que l'on est sur une "voie rapide", et c'est une bonne chose. Ce caractère semi autoroutier est une hérésie et la RD1090 sert de rampe de lancement à beaucoup de véhicules qui empruntent l'A41 au niveau du carrefour de la Caronnerie. Il convient évidemment de faire une traversée piétonnière sécurisée (feu tricolore, radar de feu ?). Pourquoi ne pas profiter de ces travaux pour supprimer le passage sous la RD1090 et faire une entrée / sortie vers La Tronche à niveau, comme c'est déjà le cas pour l'accès aux PFI ?		
scenario 2	Scénario 2	une vrai liaison bus -tram nécessite un arrêt à cet endroit		
Scénario 2 + ligne de tramway	Scénario 2	Le scénario 2 permet des correspondances faciles et rapides entre la ligne B et les lignes de bus circulant avenue de Verdun.		



Recueil des contributions émises lors de la
concertation préalable

Partie 4 : Contributions jointes via la plateforme numérique



Remarques sur le dossier de présentation du projet BHNS C1 pour la concertation

P21 Item 3 : niveau de service comparable à celui d'un tramway ? Il faudrait pouvoir mesurer et avoir des indicateurs fiables des accélérations longitudinales et transversales qui sont un facteur déterminant du confort du passager. Les maximums doivent être contractualisés et faire partie de la charte à respecter par les conducteurs de BHNS.

P 33 motorisation : seule la motorisation électrique permettra de s'approcher du niveau de confort d'un tramway pour ce qui concerne accélération et freinage sans à coups. Par ailleurs le Biogaz ne présente pas d'avantage indiscutable du point de vue pollution sonore et de l'air

P42 l'option 1+ semble plus pragmatique car moins couteuse, elle évite de doubler Tramway B avec BHNS C1

P71 Charmeyran : le parc relais proche d'Athador, utilisé à d'autres fins aujourd'hui, aurait été très utile pour compléter ce pôle d'échange et accueillir des voitures du Grésivaudan et devenir un vrai parking relais d'entrée d'agglomération..

Choix de tracé à partir de la Revirée direction Montbonnot :

Il y aurait des arguments en faveur du nouveau tracé par l'ancienne fac pharmacie plus favorable sur le critère vitesse commerciale (facteur clé de concurrence à la VP, meilleure desserte des nouveaux appartements, cohérence avec un parking relais ad hoc). Certes au détriment d'un allongement du cheminement des piétons pour le public des Buclos. Mais le développement des transports en commun est actuellement dans une évolution d'espacement plus grand entre arrêts, très en cohérence avec les recommandations pour la santé (marchez, bougez,... on va me reprocher de ne pas penser aux personnes en difficulté, pour ne pas dire aux vieux – mais dans ce cas il faudrait des arrêts tous les 100m !) Il faut optimiser ce tracé en profitant des opportunités offertes avec les deux projets structurants en cours sur ce quartier : projet PLM et projet Fac Pharmacie.

Cas de Malacher Nord : il faut arrêter le toujours plus, et il peut-être judicieux de se contenter sur certains tronçons d'une emprise minimale qui ne nuira pas à la fonction et qui préservera des éléments très importants de patrimoine. Si on considère le trafic de BHNS dans les deux sens à 2 par 5 minutes, ce qui sera un maximum, la probabilité d'un conflit de passage sur un tronçon de 100 mètres sera faible et pourrait même justifier qu'il y ait des tronçons en voie unique. Cela pourrait s'appliquer au cas particulier de Malacher Nord par exemple. L'application bestiale de certaines règles techniques est parfois un frein à faire des choses intelligentes de bon sens et à un coût raisonnable.

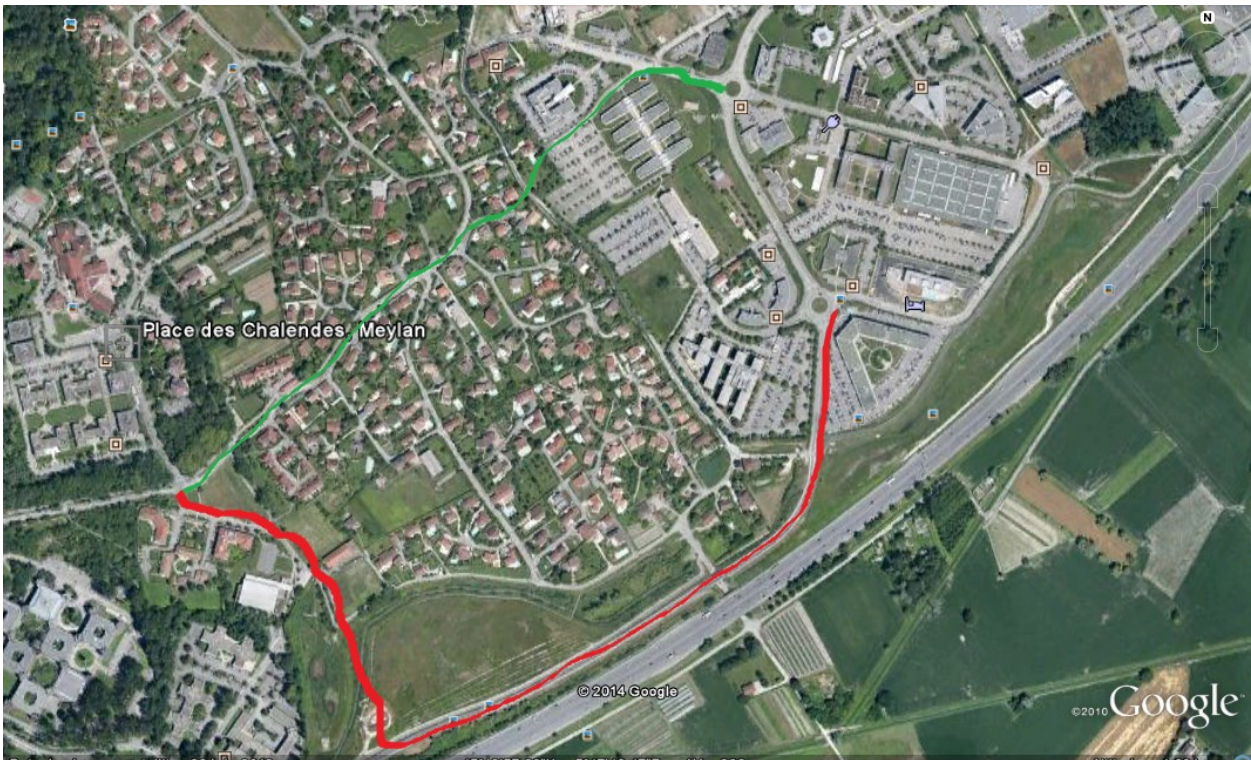
Tronçon Maupertuis/Pré de l'eau : Il devrait y avoir un tracé alternatif qui privilégierait à terme un tout droit de Maupertuis à l'avenue de l'Europe sur Montbonnot, qui éviterait cette boucle pénalisante par la RD 11M qui dessert peu de clients (1). Au futur PLUi devrait figurer une réserve à la limite Meylan/Montbonnot pour rendre possible les acquisitions nécessaires. Le jeu des changements de propriétaire dans les années futures pourrait offrir cette opportunité.

Les alternatives sont forcément multiples et devront être hiérarchisées en fonction de leur rapport coût/efficacité : adaptation du plan de circulation en incitant notamment le trafic de transit à emprunter l'axe autoroutier, développement des solutions de transport en commun : améliorer le niveau de service et l'attractivité des bus Express et 6020, de la ligne de train Chambéry/Grenoble (arrêts à Domène notamment), mettre en place une ligne de bus sur une voie dédiée de l'autoroute

A41 (similaire à la ligne qui utilise la BAU entre Voreppe et Grenoble sur l'A48), etc.
Il est certain que le passage du C1 au BHNS, même s'il peut permettre d'augmenter la capacité de 10000 à 15000/20000 passagers par jour ne suffira pas seul à réduire suffisamment le trafic automobile sans autre mesures d'accompagnement !

Tram plutôt que BHNS : Un BHNS électrique, avec des conducteurs formés (au respect d'un confort maximum des passagers) serait tout à fait suffisant, moins invasif, moins cher et potentiellement plus évolutif (on utilise une voie normale que d'autres véhicules pourraient emprunter : covoiturage à 3 personnes à bord par exemple; l'itinéraire peut évoluer dans le temps pour profiter de certaines opportunités pour rectifier le tracé par exemple).

(1) Plan Google : En vert tracé direct en rouge tracé par la RD 11M qui traverse un désert



Grenoble, le 30 octobre 2019

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les projets de BHNS Grenoble - Montbonnot et de Pôle d'Echanges de Charmeyran

Le SMTC et le Grésivaudan proposent un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée

La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative attractive à la voiture

Le SMTC et le Grésivaudan ont ouvert une concertation pour un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot du 16 septembre au 31 octobre 2019. Le tramway n'y est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Dans la population, le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, surtout dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, avec des temps de parcours réduits, une plus grande capacité, une plus grande longévité du matériel roulant, ce mode réduit le coût de fonctionnement par passager transporté.



Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.

2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTC)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Meylan en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble).(source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais elle dessert un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».

3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux** de transformation de la plateforme ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connu en réalisant un TVR en 2002, puis l'a arrêté en 2017 pour 18 mois de transformation en tramway et un coût de plus de 230 M€.

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant bus qui vient d'avoir lieu, il ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovalée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot finançable dans le cadre du PDU 2030

Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui ouvrira le 21 décembre 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

L'ADTC propose de réorienter les investissements dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

Conclusions :

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. Les élus arrivant en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une étude indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi qu'à son suivi.

Avis de l'ADTC sur les différentes variantes du projet

- Tracé et Variantes

L'ADTC se prononce pour la variante 2 de prolongement à la presqu'île de la ligne C1 permettant un lien direct entre les pôles d'activités et d'innovation : Inovallée et la presqu'île scientifique

La réalisation de ce point de passage pourra également être utilisé par les lignes Transisère, Aéroports ainsi que les lignes de cars librement organisées (dit cars Macron). Ce lien direct évitera le passage de centaines de cars chaque jour au sein des voiries du quartier Jean Macé qui doivent être réservées à la circulation locale.

L'ADTC soutient le projet de limiter la circulation automobile du Secteur Est des gares SNCF et routière en réalisant ainsi un point d'accès pour les piétons, cyclistes et usagers des Transports en Commun apaisé et attractif (L'ensemble de ces usagers représentent 87 % des usagers du train en gare de Grenoble). Cela peut être réalisé dès maintenant sans attendre l'ensemble du projet. Pour les usagers se rendant en voiture aux gares de Grenoble, l'effort d'information et de communication pour favoriser l'accès ouest doit être accentué.

La création d'un arrêt au croisement de l'avenue Félix Viallet et du cours Jean Jaurès est particulièrement positive en rendant possible des correspondances avec la ligne E de tram. Pour être complet, une station serait à réaliser sur la ligne E de tram entre l'avenue Félix Viallet et la Place Hubert Dubedout. Lors de la réalisation de la ligne E, les mesures conservatoires ont été prises pour permettre cette création. Avec + de 800 m entre les arrêts Alsace-Lorraine et Annie Fratellini - Esplanade, la desserte de la rive gauche de l'Isère de ce secteur est mal assurée avec pourtant de nombreux pôles générateurs de déplacements : Grenoble INP, IUT1 rue d'Arsonval, IUT2 place Doyen Gosse, Université Inter-Ages du Dauphiné...

Sur les avenues F. Viallet, A. Sembat et E. Rey : l'ADTC s'interroge sur la capacité de cet axe à supporter l'augmentation du trafic bus (BHNS, C4, Express, 6020 prolongée...) notamment au carrefour Chavant.

La création d'une voie bus dans le sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble est un besoin urgent à réaliser au plus vite à la fois pour améliorer les temps de parcours de la ligne C1 mais aussi des lignes Transisère l'empruntant.

Un nouvel arrêt pour desservir les PFI doit être créé dès la réalisation du projet pour permettre une meilleure desserte du pôle funéraire.

L'importance de placer le BHNS sur un site propre au centre de l'avenue de Verdun à Meylan est à souligner et permettrait de rendre plus urbaine cette avenue très routière et propice à la vitesse des véhicules motorisés. Dans l'hypothèse de transformation à terme en tram, Il serait nécessaire de s'assurer de l'absence de réseaux sous le site propre. Le projet devra également s'assurer de la continuité de la piste cyclable coté sud de l'avenue de la piste des Buclos au centre commercial Carrefour.

L'ADTC se prononce pour la variante 4 (passage par le quartier des Buclos avec desserte de l'arrêt Le Bret). Ce quartier d'habitations et d'activités doit continuer à bénéficier d'une desserte fréquente et permettant des liaisons rapides vers Grenoble, d'une part et Inovallée d'autre part. L'arrêt Faculté doit être desservi par une ligne

6020 desservant de nouveau l'hyper-centre et les gares de Grenoble transformée en ligne chrono avec une fréquence de 10 minutes de 7h à 19h et une desserte en soirée. Lors du passage en tramway, l'itinéraire sera à réétudier.

Une voie bus en sortie de l'avenue du Vercors sur l'avenue de Verdun peut être réalisée dès maintenant.

Sur les avenues du Vercors et du Granier, l'ADTC soutient les principes du plan de circulation proposé.

Une voie bus dans le sens Est-Ouest peut être réalisée rapidement sur l'avenue du Granier à partir de l'arrêt Malacher jusqu'à l'avenue du Taillefer.

Pour le prolongement vers Montbonnot, il est surprenant que la variante de tracé via le quartier du Charlaix ait été oubliée, alors qu'elle serait très pertinente en solution tramway. Le tracé par le chemin du Monarié et la rd11M diminue le potentiel de fréquentation dans ce secteur tout en augmentant les temps de parcours.

Pour le confort des usagers et l'amélioration des temps de parcours, le percement prévu des Giratoires à Montbonnot doit être étendu au giratoire de Bavière à Meylan.

- Fréquence, desserte

La desserte d'Inovalée doit au minimum être faite sur la plage 6h-21h pour les travailleurs du secteur. Pour attirer pleinement de nouveaux usagers, la fréquence doit être au moins d'un passage toutes les 10 minutes de 7h à 19h sur l'ensemble du parcours de la ligne et circuler en soirée et le week-end.

- Motorisation

Dans l'objectif d'une desserte tramway d'ici 2030, l'ADTC se prononce pour une motorisation GNV, matériel simple à mettre en oeuvre et respectant les nécessités environnementales. Alors que la solution électrique (trolleybus ou biberonnage) générerait des investissements qui ne pourrait être amorti à l'horizon du passage en mode tramway. Ces bus GNV pourront alors être utilisés sur d'autres lignes du réseau.

- Pôle d'Echanges Charmeyran

L'ADTC soutient la réalisation du scénario 2 qui permet des correspondances rapides entre la ligne B de tram et les lignes de bus circulant avenue de Verdun. Ce scénario a le plus important potentiel d'augmentation du nombre d'usagers.

La chronovélo doit continuer d'emprunter le passage Ricou. Le passage piétons / cycles doit dissocier les 2 usages pour éviter les conflits.

Annexe : des propositions de l'ADTC pour un réseau de Transport Public efficace dans le Grésivaudan

Depuis plus de 20 ans, le besoin d'organiser les déplacements au niveau de l'ensemble de la région grenobloise a été diagnostiqué. Sous l'impulsion des collectivités territoriales, des échanges sont en cours pour enfin aboutir.

C'est l'occasion pour l'ADTC de faire des propositions pour avoir un réseau de transport public efficace dans le Grésivaudan.

Diagnostic

Aujourd'hui 100 000 habitants résident dans le Grésivaudan dont plus de la moitié dans la partie sud le long de l'Isère, dont :

- 30 000 habitants de Montbonnot à Lumbin le long de la RD1090, rive droite de l'Isère sur 13 km.
- 23 000 habitants de Domène à Champ-près-Frogès le long de la RD523, rive gauche de l'Isère sur 13 km.

Au nord du Grésivaudan, la densité est moins importante avec cependant des pôles forts comme Pontcharra (7 200 habitants) et Allevard (4 100 habitants).

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont les suivants :

- Zone d'Activités de Bernin – Crolles : emplois, commerces et services (notamment santé)
- Inovallée Montbonnot - Meylan : zone d'emplois
- Collèges d'Allevard, Pontcharra, Goncelin, Le Touvet, Villard-Bonnot, Crolles, Saint-Ismier et Meylan
- Lycées d'Allevard, Pontcharra, Villard-Bonnot et Meylan, Lycée Horticole de Saint-Ismier
- Centre-ville et gares de Grenoble
- CHU La Tronche
- Campus de St Martin d'Hères – Gières

D'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010, la part des déplacements réalisés en transport public est de 9 % dans le Grésivaudan. Les déplacements se font très majoritairement en voiture avec 71 %. La marche à pied représente 18 % des déplacements, le vélo est très minoritaire avec 1 % des déplacements.

Les transports publics mis en place sont peu attractifs et d'emploi compliqué. En dehors du TER et des cars sur l'axe Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles, les transports publics se résument essentiellement à du transport scolaire ou pour les captifs.

Trois réseaux de transport public desservent le Grésivaudan, ils s'ignorent en grande partie et pour l'utilisateur, cela complique leur utilisation :

- Le TER

L'offre TER est organisée par la Région Auvergne - Rhône - Alpes. La ligne ferroviaire Grenoble - Chambéry a été modernisée et électrifiée en 2013. En heures de pointe, Pontcharra est desservi par 3 trains par heure, Goncelin, Brignoud et Lancey sont eux desservis par 2 trains. En journée et le soir, l'offre est faible voire

inexistante avec par exemple, 3h45 sans train le matin en direction de Grenoble pour les gares de Goncelin, Brignoud et Lancey !

La tarification spécifique du TER ne permet pas d'utiliser les autres réseaux desservant le Grésivaudan.

- Le réseau TransIsère

Il est organisé par le Département de l'Isère en délégation de compétence de la Région Auvergne - Rhône – Alpes avec huit lignes.

- 6020 (Grenoble Verdun - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - Crolles Le Stade). Malgré un passage toutes les 10 minutes en heures de pointe, cette ligne ne transporte guère que des scolaires et des captifs. Cette tendance s'est encore accentuée depuis sa limitation à Grenoble place Verdun sans desservir l'hyper centre de Grenoble et les gares. Cette ligne souffre également d'un manque de ponctualité.

- Express1 (Voiron - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin Long Prés). C'est une des rares lignes qui transporte une majorité d'actifs en lien avec sa desserte. Elle est soumise aux embouteillages sur l'A41 et sur le boulevard Jean Pain à Grenoble en direction du Grésivaudan. Passant par l'A41, elle ignore les habitants le long de l'itinéraire, à part à Crolles et Lumbin.

- Express2 (Voreppe - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Le Versoud - Le Champ près Frogès – Tencin). La ligne a été complètement sacrifiée lors du renouvellement du marché par le Département en 2015. Alors qu'une fréquence à 10 minutes avait été mise en place avec une fréquentation qui suivait bien, l'offre a été diminuée. De plus, en heures de pointe, la ligne est séparée en deux trajets distincts, complexes à comprendre pour un nouvel usager. Malgré cette offre insuffisante, la ligne est régulièrement saturée en heures de pointe. Enfin, cette ligne ne circule pas le dimanche. C'est le seul exemple de ce type dans la région grenobloise avec une telle densité de population.

- 6060 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - A41 - Le Touvet - Chambéry) Cette ligne vient d'être modifiée, passant en direct par l'autoroute de Montbonnot au Touvet. Mais elle oublie de desservir la ZA de Bernin-Crolles, principal pôle générateur de déplacements du Grésivaudan. De plus elle ne permet pas de correspondance avec les lignes Transisère 6080 et TouGo G3 au Touvet, alors qu'elle passe à proximité du terminus de ces deux lignes.

- 6070 (Gières gare - Campus SMH et Gières - Inovalée - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin-Crolles). C'est la seule ligne desservant complètement Inovalée aujourd'hui, et suite à l'action de l'ADTC, elle bénéficie d'une bonne offre aux heures de pointe, mais elle souffre des embouteillages, avenue de l'Europe à Montbonnot, chemin du Vieux Chêne à Meylan et sur la rocade Sud.

- 6080 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet). Cette ligne a été créée suite à la restructuration de la ligne 6060. La correspondance entre les deux lignes au Touvet a été oubliée. Le week-end, le premier départ de Grenoble est bien trop tardif (12h25).

- 6200 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Tencin - Goncelin – Allevard). Cette ligne offre un bon complément au TER, mais bien que passant à proximité immédiate, elle ne dessert ni la ZA de Bernin-Crolles, ni la gare de Brignoud.

- 6550 (Plateau des Petites Roches – Saint-Ismier - Meylan - La Tronche Sablons). Cette ligne oblige à une correspondance avec la ligne B pour se rendre à l'hypercentre ou à la gare de Grenoble. Son itinéraire dans Meylan et La Tronche est lent et tortueux. En sus, il ne permet pas de faire correspondance avec la ligne TAG C1 Grenoble - Meylan.

Dans le Grésivaudan, il est possible d'utiliser le réseau Transisère avec la tarification du Grésivaudan (1€ par trajet, abonnement mensuel de 30 €) mais la tarification présente un important effet frontière pour se rendre dans la métropole : 4,60 € pour un trajet simple, 84,40 € mensuels, plus que l'abonnement mensuel en Ile de France, 75,20 €, et sans pouvoir utiliser le TER !

- Le réseau TOUGO

Il est organisé par la communauté de communes du Grésivaudan

Ce réseau est constitué de cinq lignes principales fonctionnant du lundi au vendredi.

- G2 : Meylan Béalières - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud - ZA Bernin-Crolles
- G3 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Crolles Le Rafour - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet- Goncelin
- G4 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Froges - Tencin - Goncelin
- G5 : Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra
- G6 : Goncelin - Allevard

Les propositions de l'ADTC

La Tarification

Le diagnostic montre trois défauts principaux :

- Une tarification distincte entre le TER et les réseaux TAG/Transisère/TOUGO,
- Un effet frontière entre Montbonnot et Meylan ou Le Versoud et Domène,
- Une tarification TER ou Transisère à l'unité qui ne permet pas la correspondance avec le réseau TAG.

La nouvelle tarification doit impérativement corriger ces défauts :

- Un même titre de transport doit permettre d'emprunter indifféremment le car ou le TER sur un trajet donné,
- Un titre de transport doit permettre les correspondances entre différentes lignes,
- Les effets frontières doivent être lissés et la tarification doit être progressive, par exemple le tarif pour faire la liaison Montbonnot - Meylan ou Le Versoud - Gières doit être inférieur à celui pour faire le déplacement Allevard - Grenoble ou Pontcharra – Echirolles,
- La tarification doit préserver un niveau de recettes suffisant pour les trajets longs.

La solution que propose l'ADTC est celle utilisée en Suisse et notamment par Bâle qui est de découper le territoire desservi en un grand nombre de zones, l'utilisateur achetant alors un titre (billet ou abonnement) pour 1, 2 ou plusieurs zones, étant entendu que les titres sont valables pour tous les modes (bus, tramways, train ...)

La ligne TER Grenoble - Chambéry

Dès aujourd'hui, l'offre ferroviaire peut être améliorée sans investissement ni en infrastructures ni en matériel roulant. Pour l'ADTC, cette offre doit être au minimum d'un train par heure en journée et le soir.

La modernisation du sillon alpin sud (Chambéry - Grenoble - Valence) prévoit la réalisation d'une 3^{ème} voie en gare de Brignoud permettant, par prolongement des trains terminus à Gières, d'offrir un service au 1/4 d'heure en heures de pointe à Brignoud et Lancey. Cette 3^o voie sans cesse repoussée, malgré son financement acquis dans le cadre de l'opération Sillon Alpin sud, doit être réalisée rapidement.

En complément, la réouverture d'une halte ferroviaire à Domène s'impose au vu du nombre d'habitants et d'emplois du secteur. Une ligne directe et fréquente devra effectuer la liaison entre Meylan Inovalée et la gare de Domène.

Pour que le TER soit pleinement attractif, les gares doivent être desservies par des bus mais aussi accessibles pour des piétons et cyclistes. Des accès confortables et sécurisés doivent être aménagés notamment pour les traversées de l'Isère Goncelin - Le Touvet, Brignoud - Crolles, Saint-Ismier - Lancey et Montbonnot - Domène. Au Pays-Bas, la majorité des usagers du train arrivent à la gare à vélo. L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos en gare devra suivre également.

Le réseau Bus

L'ADTC considère que pour une large majorité des habitants du Grésivaudan, le bus doit desservir directement le centre-ville de Grenoble comme les principaux pôles générateurs de déplacements du Grésivaudan. L'observation montre que les transports publics sont d'abord empruntés lorsqu'on peut se rendre à pied aux arrêts depuis son domicile !

Cela nécessite de fusionner les réseaux Transisère et TOUGO dans le Grésivaudan dans un réseau organisé par la nouvelle autorité de mobilité.

L'ADTC propose 4 lignes principales desservant Grenoble et permettant l'accès au CHU et au campus par correspondance à la future station de La Tronche Charmeyran

- ligne 1 (6020 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Meylan - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare. Au vu du nombre d'habitants et d'emplois desservis, cette ligne relève d'une desserte du type chrono TAG (fréquence toutes les 10 minutes de 7h à 19h du lundi au samedi et desserte de soirée),

- ligne 2 (express 1 prolongée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier La Bâtie- ZA Bernin et Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet - Goncelin gare (fréquence au moins 10 minutes en pointe jusqu'à Lumbin, 30 minutes au-delà).

L'urbanisation en cours et l'extension des zones d'emplois en bas de Saint-Ismier et Montbonnot justifierait le passage des lignes 2 et 4 hors A41 entre La Bâtie et le Pré de l'Eau avec création d'une voirie réservée reliant l'échangeur de la Bâtie à la voie en S.

- ligne 3 (express 2 modifiée côté Grésivaudan) Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud gare - ZA Bernin et Crolles (fréquence au moins 10 minutes en pointe).

- ligne 4 (6200 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier La Bâtie - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare - Froges - Tencin - Goncelin - Allevard (fréquence au moins 30 minutes en pointe)

En complément, la ligne G5 (Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra) serait maintenue.

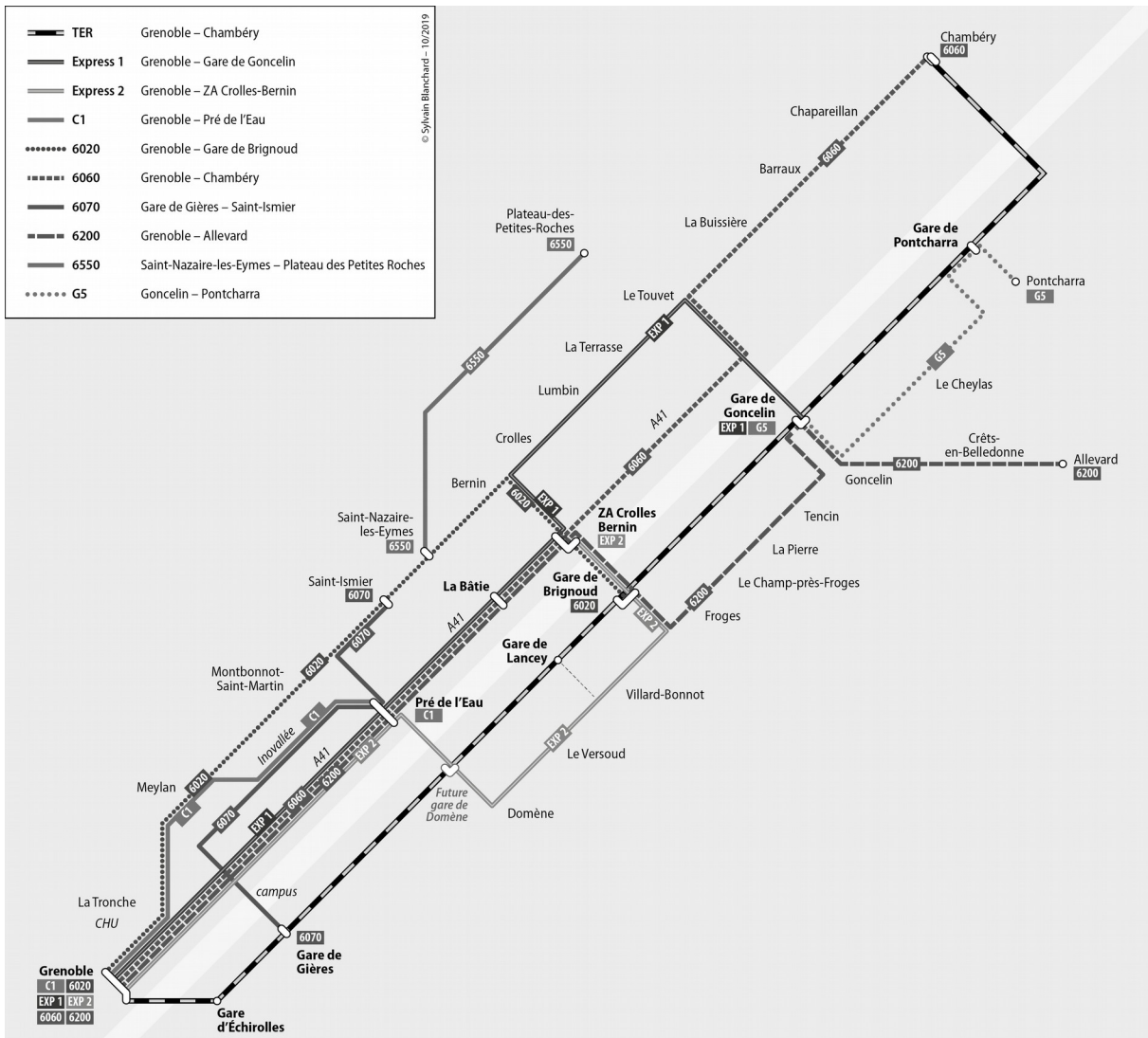
La ligne 6060 serait modifiée pour assurer la desserte de la ZA de Bernin et Crolles.

L'ADTC propose que la ligne 6070 soit limitée au parcours Gières gare - Campus SMH et Gières - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier, avec une offre rendant les correspondances avec le TER crédibles, et celles avec les lignes TAG B et C de tram, la ligne TAG C1 et les 4 lignes principales proposées attractives. À terme, le passage de cette ligne par le Boulevard des Alpes et par un nouveau pont sur l'Isère au droit de l'IUT (pont à voie unique réservé aux bus 6070 et C7), permettrait de fiabiliser son temps de parcours et d'améliorer la desserte de la Zone d'Activité des Buclos et du campus.

Pour la ligne 6550, des études seraient à réaliser. *A minima*, cette ligne devrait emprunter un itinéraire plus direct pour rejoindre la Tronche Sablons plus rapidement, par l'avenue de Verdun à Meylan, permettant en sus la correspondance avec la ligne C1. Une limitation de la ligne au trajet Plateau des Petites Roches - St Nazaire les Eymes avec correspondance gérée avec la ligne 1 (6020 modifiée) serait à étudier avec réinjection des économies de kilomètres dans un renforcement de l'offre.

En conclusion, ces propositions doivent faire l'objet d'études plus complètes. Alors que des échanges ont lieu entre les collectivités sur la desserte et la tarification des transports publics dans le cadre d'une autorité organisatrice unique des mobilités de la région grenobloise, il est indispensable que les usagers soient associés d'urgence aux réflexions.

Schéma du réseau de transport en commun proposé par l'ADTC :



En tant qu'ancien adjoint au maire de Meylan (1995 - 2001) chargé de l'urbanisme, j'ai à ce titre activement défendu auprès de la Métro et du SMTC la création d'une ligne de transport digne de ce nom entre Meylan et Grenoble (tramway ou bus). Une première mouture (bus express) avait été programmée dès la fin 2000 mais abandonnée par l'équipe municipale Tardy. J'avais demandé à cette époque la création d'une station de tramway (ligne B) sur le viaduc de la voie express routière, jugée par le SMTC d'alors trop coûteuse et peu rentable. Fort heureusement, cette ligne Chrono a fini par voir le jour et ma conviction qu'elle serait un succès s'est vue confirmée. Et il n'était pas difficile de prouver que la correspondance directe avec la ligne B deviendrait une nécessité.

Pour résumer ce qui suit, je suis favorable à :

- Variante 2 de tracé + passerelle au-dessus des voies de chemin de fer au niveau de la station Arago
- Variante 2 de piste d'échanges d'une station sur le viaduc
- Variante 4 de tracé avenue du Vercors et MAINTIEN DES ARRETS ACTUELS

Terminaison Nord-Ouest (Presqu'île) :

En rester sur la Variante 1 (Jean Macé) n'est intéressant que pour diminuer les nombres de bus (moindre longueur de ligne) et diminuer les coûts d'exploitation. Inconvénient : Faible population et absence de lien avec le polygone scientifique. Qui peut être compensé par une PASSERELLE PIETON au-dessus des voies de chemin de fer au niveau de la station Arago, permettant au sud du polygone scientifique (Ecole Phelma et Lycée - Cité Internationale) d'être desservi par le C1.

La Variante 2 présente l'intérêt de desservir la partie Nord de la presqu'île. L'avantage est de ne pas avoir à changer entre les lignes B et C1. Intéressant pour les travailleurs de l'ensemble Siemens - Schneider. Inconvénient : Rallonge la ligne et augmente le nombre d'arrêts. Peut-être que l'arrêt Jean-Macé peut être supprimé, mais je suis plutôt favorable à des arrêts nombreux.

Piste d'échanges Charmeyran :

C'est le point fort du projet et la condition pour que le réseau de transport du côté Est de l'agglomération rende de vrais services attractifs. La liaison actuelle entre la station Grand Sablon et la ligne C1 est dissuasive pour beaucoup, notamment dans le sens B vers C1. L'idée d'un passage piéton sur la voie routière à niveau est excellente. La Variante 1 est un minimum indispensable, mais la distance de 350 m reste handicapante pour les personnes âgées, les voyageurs avec valise et les visiteurs de l'hôpital. Je défend fortement la VARIANTE 2 qui seule répond à l'ambition que l'agglomération se doit d'avoir dans ce secteur. Cela a un prix, mais c'est relativement peu en regard des services rendus et de l'attractivité renforcée des transports en commun de ce côté de l'agglomération. L'inconvénient d'un surcoût et d'un ralentissement du tramway passe peu à mes yeux. Tout organisateur de transport doit en permanence trouver le compromis entre vitesse et service rendu comme chacun sait. Le seul argument de la vitesse ne suffit pas.

Coeur de Meylan :

La proposition de la Variante 3 se comprend en termes d'emprise sur la voirie et de gain de temps. Mais l'inconvénient est d'éloigner de la ligne C1 les habitants du quartier des Buclos, bien plus nombreux que les riverains au nord de l'avenue de Verdun (par ailleurs déjà bien desservis). Je suis donc favorable au maintien du tracé actuel (VARIANTE 4).

L'argument d'une diminution du temps de trajet invoqué pour supprimer 3 arrêts entre Le Brat et Malacher (pour n'en remettre que 2) n'est pas

recevable devant l'allongement significatifs des distances piéton occasionnés. Personnes âgées et voyageurs avec valise vont être pénalisés, et considérer ce projet comme une dégradation du service actuel. Raccourcir de 1 à 2 minutes (quand l'arrêt est demandé au chauffeur) le trajet du bus pour augmenter de 7 - 8 mn celui à pied n'est pas un bon calcul. Arrêtons cette course à l'efficacité vue sous l'angle seul des performances et GARDONS LES ARRETS actuels. Quant à la connexion avec la ligne 13, qui se ferait à la maison de la musique, l'achèvement de ce terminus de la ligne 16 autrefois devrait faire réfléchir. On ne dessert pas Inovalle correctement ainsi.

Bonjour,

En complément de cette étude pour le tracé du C1, il faut aussi que le Grésivaudan et la Métro travaillent sur l'augmentation des traversées Domène-Montbonnot, car depuis que l'express2 ne passe plus dans Domène de nombreuses personnes ont repri la voiture alors que le but est de diminuer le nombre de voiture sur la route.

De proposer aux domènois et les habitants de ce versant une solution plus efficace qu'actuellement.

Cordialement,

Florence Rodriguez

Concertation BHNS

Première remarque : tous les choix ont-ils été explorés ? Le tram n'a-t-il pas été vite éliminé ? (Ne risque-t-on pas de se retrouver dans la situation de Caen ou Nantes, qui ont du mal à gérer le problème de la grande fréquentation...).

La fréquentation prévue me semble légère. En particulier sur le trajet dans Montbonnot : de mémoire (ces chiffres ne sont pas dans le dossier), il est donné 2532 voyageurs possibles par km. Or, Inovalée Montbonnot compte 6000 emplois -sur 2km- et la population est d'au moins 2000 habitants dans la partie des 500m autour de l'avenue de l'Europe : cela fait plutôt 4000 voy/km.

Quand on regarde les prévisions pour le tram E, on retrouve ce genre d'erreur d'évaluation ...

Amplitude et fréquence vers Montbonnot

Au départ, on nous a annoncé 7h-19h. Et rien le soir et le week-end. Correct pour les travailleurs (dont beaucoup circulent encore à 19h30). Et les Bonimontains continueront à utiliser leur voiture, la plupart du temps.

On découvre maintenant une autre version 5h32-0h 53 en semaine, et horaires corrects le week-end mais avec terminus partiel à Maupertuis. N'est-il pas possible qu'aux heures de pointe tous les bus aillent à Montbonnot ? J'ai entendu la crainte que les bus arrivant à Maupertuis soient déjà remplis. Ceci a-t-il été étudié ?

Variantes

C'est frustrant de n'avoir à donner son avis que sur deux fois deux variantes.

Quid du site propre ? Quid des véhicules de transit dans Meylan : qui décide du plan de circulation ? Le conseil municipal ? C'est pourtant là la clé de la réussite pour un temps de parcours assuré.

On ne nous parle de prix que pour la variante Oxford. Comme elle servirait à beaucoup d'autres usagers, d'autres collectivités vont-elles participer ?

Et, rêvons, le Synchrotron est encore assez loin : pourquoi ne pas faire (encore) un effort ?

Variantes de Meylan.

Le maintien de l'arrêt Le Bret est souhaitable, (malgré l'annonce alléchante d'un emplacement pour un parking relais dans l'autre version) : les usagers de l'avenue de Verdun profitent déjà de la 16 et de la 6020.

La 6020. Le département en laissera-t-il la gestion au nouveau SMTC ? Elle pourrait ainsi devenir « la Chrono 20 », et sa clientèle ne viendrait pas encombrer les parkings relais prévus pour la C1+.

C'est peut-être tout un nouveau plan de circulation des bus qu'il faut élaborer, en améliorant aussi la 13, la 16 et la 42. Que la C1+ ne soit pas la seule nouvelle proposition.

Charmeyran

Puisque la vitesse des autos va être prochainement limitée à 50km/h, la traversée piétonne et cycles va devenir possible.

Quant au nouvel arrêt du tram sur le pont, il semble indispensable, pour les correspondances qu'il va permettre. Mais je me questionne sur ces deux minutes de trajet supplémentaires du tram B : le rapprochement des arrêts Grand Sablon et Charmeyran est-il impossible ? Ou Grand Sablon et Michalon ?

Et en emarque finale : je suis offusquée par ces luxueux dossiers A3 que vous nous avez fournis : quel gâchis de papier, sachant, qu'en plus, le dossier est, par nature, assez incomplet, et que la consultation du site SMTC est bien préférable...

Commentaires et questions sur le BHNS

Tracé secteur Meylan :

- le nombre d'arrêts sera-t-il toujours le même entre : ne pas en enlever dans le tronçon Revirée à Mairie pour aller plus vite et de ce fait ne plus remplir un service de bus correct pour les Meylanais ; l'arrêt prévu Taillefer serait plus judicieux s'il était rapproché de la Mairie.
- Il faut conserver le tracé par l'avenue du Vercors (variante 4) qui permet de garder une desserte pour tout le quartier des Buclos et conserver sa vie sociale : collège, résidence de personnes âgées de Pré Blanc, projet de crèche centralisée aux Buclos, marché, commerces, maison de quartier avec les activités de l'union de quartiers auxquelles participent de nombreux meylanais des autres quartiers qui ne pourront plus venir, personnes âgées et nombreux handicapés car les Buclos ont la particularité d'offrir de nombreux logements adaptés.

Si passage se fait le haut de la rue de la faculté (variante 3) , il est clair que le but du BHNS est de favoriser un transport rapide des habitants de Montbonnot en réduisant le service actuel pour les meylanais. Dans ce cas, on parle de modification de la ligne 13 ou 42 pour la faire passer avenue du Vercors : quelles fréquences ? quels arrêts ?

- Qu'en est-il de l'expérience de voie réservée qui a été faite pendant 2 ans en 2016 2017 sur l'avenue de Verdun : quelles conclusions tirées ?
- La population Corenc viendra-t-elle utiliser le parc relais de Meylan ? des enquêtes ont-elle été faites auprès des habitants de Corenc ?
- dans le sens Chambéry-Grenoble sur l'avenue de Verdun, pourra-t-on tourner à gauche pour aller au centre commercial « Carrefour » comme actuellement ?
- Pour le pôle Charmeyran (correspondance Sablons/Grand Sablons, ce n'est pas en faisant de la déco, des plantations et un trottoir plus agréable que vous incitez les gens à aller prendre le tramway aux grands sablons ; la longueur du trajet est de toutes façon dissuasive.

La seule solution viable est la création d'un arrêt tram sur la passerelle tram de Charmeyran comme proposé.

Secteur Bd J.Pain : si vous enlevez une voie pour les voitures, ce sera un engorgement énorme et des embouteillages qui remonteront sur les boulevards. Une circulation alternée du bus suivant les heures n'est pas possible car le trafic est important toute la journée. Cela est dans la logique d'interdire aux voitures l'accès à la ville, mais trop c'est trop.

De plus le problème ne vient pas du fait que le bus n'a pas sa voie propre devant l'Hôtel de Ville ; les embouteillages et l'attente souvent très longue à laquelle est soumis le C1 (très souvent jusqu'à 5 min, vous pouvez vérifier) du fait de la priorité donnée aux trams et de la densité de trafic, se fait au niveau du carrefour de Chavant ; ce sera aggravé aux heures de pointe avec l'embouteillage et l'engorgement du carrefour créé par la réduction à une voie pour les voitures Bd Jean Pain : inutile donc d'espérer un parcours fluide du BHNS tant que ce point noir existe. A lui seul, il remet en question l'intérêt du BHNS. La solution, si elle existe, ne sera pas facile à trouver.

Tracé secteur Gare : avez-vous pensé une seconde aux problèmes que peuvent avoir des personnes chargées de bagages, familles, personnes âgées pour atteindre la gare ? Tout le monde ne peut pas aller à la gare en bus ou transport en commun.

Déjà aujourd'hui avec les aménagements réalisés, il ne reste plus aucun espace pour les déposes minutes devant la Gare. Quant à l'accès au côté Ouest de la gare (Europole) c'est le parcours du combattant, y compris le fléchage incompréhensible pour aller au parking souterrain existant. L'accès à ce parking est à revoir complètement, sachant qu'un accès par les quais ou le cours Berriat-rue P.Sémard (déjà saturé) est complètement utopique. Prenez exemple sur ce qui a été fait à Lyon Part Dieu pour l'accès à la dépose minute.

Quant au déport de la circulation sur les rues alentour, c'est la cata assurée : la rue Casimir Brenier est déjà saturée ainsi que le Cours Berriat avec les nouveaux aménagements réalisés ces derniers mois.

Tracé Presqu'île : faire aller le bus jusqu'à Oxford, c'est une dépense inutile sachant que cette voie doublerait le tram qui existe et qui fonctionne presque à vide. Les personnes peuvent faire comme toutes celles qui prennent une correspondance C1/Tram à Chavant ou à Place Victor Hugo pour aller à leur travail ; L'éventualité d'une prolongation du C1 jusqu'à Oxford est à voir si nécessaire à un horizon plus lointain.

-Tarifs ; il faut un tarif incitatif pour la vente de billets à l'unité et par seulement pour ceux qui ont des cartes d'abonnement. Les utilisateurs occasionnels sont nombreux à utiliser ce transport ; si le but est de drainer la population du Grésivaudan le prix unitaire des trajets doit être plus abordable

Concertation publique BHNS

AVIS UCPM

Union Commerciale et Professionnelle de Meylan

Meylan, Octobre 2019
rédactrice : Céline Becker-Gandit

Dans le cadre de la concertation publique BHNS, après consultation et recueil de l'avis de ses adhérents, l'Union Commerciale et Professionnelle de Meylan rend l'avis suivant :

Pour les variantes 1 et 2 : même si l'idée de raccorder la presqu'île, nouveau pôle scientifique et technologique semble logique pour un BHNS desservant les deux zones Inovallée, nous n'avons pas une connaissance suffisante de ce secteur pour nous prononcer. Nous laissons le soin aux usagers (habitants et salariés) de déterminer ce qui leur convient le mieux, en terme de tracé. Idem pour la question concernant les fréquences.

Pour le nœud d'échange multimodal du Charmeyran :

Nous nous prononçons en faveur du scénario 2, avec une nouvelle station de tramway sur le viaduc, plus sécurisant que le scénario 1 et plus à même de motiver l'utilisateur à prendre les transports en commun.

Dans ce cadre, nous soulignons l'importance de développer du parking autour de l'arrêt plaine fleurie, quartier riche en commerces de proximité et qui connaît actuellement de grosses difficultés en matière de stationnement, entraînant des tensions croissantes entre riverains et commerçants (parkings des riverains victimes de voitures tampon stationnées à la journée, chute de l'accessibilité aux commerces qui voient leur fréquentation baisser faute de capacité de stationnement). On ne peut laisser la situation se dégrader encore plus qu'elle ne l'est déjà, ni compter uniquement sur la mutualisation éventuelle du parking de la grande surface avoisinante, comme le suggère le projet.

La mise en place du tracé BHNS doit être l'occasion pour cette zone stratégique sortie d'autoroute/ entrée sur Grenoble / Charmeyran d'une réflexion globale et approfondie avec l'association de quartier, l'union des commerçants et les riverains : reprise du plan de circulation de l'avenue de la Plaine Fleurie afin de réduire le transit de délestage qui l'engorge, création de places de stationnement mixtes longue durée et zone bleue dans le bas de l'avenue, proche de l'arrêt BHNS plaine fleurie, en direction de celui de la carrosserie mais aussi en continuité avec le parking relais de l'avenue de Verdun.

Nous rappelons que la limitation du trafic automobile et de la pollution passe aussi par un maintien des commerces de proximité !

Pour l'Avenue de Verdun :

Nous approuvons la configuration des aménagements présentés en coupe : stationnement des 2 côtés des voiries voiture (contre un seul côté actuellement), afin de faciliter la desserte des centralités commerciales Aiguinards et Revirée .

Le site de la Société Générale étant noté au PLUI en reconversion pour zone résidentielle, il y a un risque de fermeture du grand parking situé sur ce site, or ce dernier sert aux usagers de la scène nationale Hexagone et aux usagers des commerces, notamment les jours de marché. Nous demandons une réflexion sur le maintien de ce parking avec une double fonction parking relais longue durée pour le BHNS (et l'Hexagone en soirée) et des places en zone bleue pour les commerces.

Pour les variantes 3 et 4 :

Vous nous demandez de faire un choix entre deux tracés, deux types d'insertion.

Au vu des plans trop succincts à ce jour dans le livret de concertation, et du manque de réponses à nos questions lors de la soirée de présentation du projet sur Meylan le 15 octobre 2019, nous ne pouvons faire un choix éclairé sur un sujet aussi important et qui impacte directement plusieurs pôles commerciaux de Meylan.

Nous demandons donc que soient faites des études de mobilité, notamment sur les usagers des centres commerciaux, et de fournir des plans de circulation détaillés : nouvelles voies de délestage, sens de circulation, localisation des nouveaux parkings rattachés aux commerces suivant les variantes, conditions d'accès aux zones restreintes et moyens mis en œuvre pour les appliquer. Toutes ces questions ont été posées lors de la soirée de concertation et n'ont pas obtenu de réponse claire.

Aussi en l'état actuel des données recueillies, notre avis sur la traversée de Meylan par le BHNS va consister à préciser et justifier ce que nous voulons et ce que nous refusons pour les 2 variantes proposées :

Avis Variante 3 :

Le bus est en site propre. L'élargissement de la voirie alors nécessaire à sa réalisation entraîne alors :

1) une réduction trop importante des parkings des centres commerciaux situés sur le trajet du BHNS :

- Centre commercial des Béalières : parking déjà mis à mal par le projet de rénovation de la place Tuileaux/Malacher Nord avec la disparition de 44 places, suppression étant liée en partie à la réservation faite pour l'empreinte BHNS ; ce projet a rencontré une opposition forte des commerçants et professions libérales depuis fin 2018.

- Centre commercial de Grand-Pré : parking déjà restreint, situé en face de la Mairie au bord de l'avenue du Vercors.

Même si ces centres sont des commerces de proximité, on ne peut leur supprimer plus de la moitié de leurs places de stationnement sans mettre en jeu leur équilibre économique.

2) Une perte en qualité paysagère et en environnement apaisé, critères chers au cœur des commerçants et des habitants.

Meylan a en effet toujours eu la particularité de fonctionner en plusieurs quartiers, chacun étant rattaché à un pôle commercial de proximité. Ces pôles commerciaux participent à la création, au maintien du lien social et transgénérationnel dans les quartiers, et doivent pour continuer cette mission pouvoir évoluer dans un environnement qualitatif.

Ces points avaient déjà été soulignés lors de la rédaction de l'avis UCPM PLUI 2019.

3) La disparition de la desserte du centre commercial des Buclos, alors qu'il est actuellement sur le tracé de la ligne C1. On ne sait pour l'instant quelle ligne serait détournée pour recréer la desserte : quel itinéraire ? Fréquence ? Transformation de l'avenue du Vercors en voie de délestage ?

4) Un parking relais conséquent à visée des hauts-meylanais, qui dans ce projet sont les grands absents en terme de desserte, que cela soit pour les commerçants ou les habitants : quelle ligne sera développée pour desservir le Haut-Meylan ? Quels points de correspondance avec le futur BHNS suivant la variante choisie ?

Points positifs de la variante 3 : maintien de l'accès automobile aux différents pôles commerciaux ; grand parking relais.

Points de vigilance de la variante 3 : perte de stationnements à compenser, risque paysager, maintien de la desserte par transports en commun du centre commercial des Buclos.

Avis Variante 4 :

le bus est en site partagé. Si nous comprenons que pour garantir la fréquence et la régularité du BHNS, des zones de contrainte semblent nécessaires le long du trajet afin de réduire le trafic de délestage, nous nous opposons fermement à ce que celles-ci soient situées aux niveaux des zones commerciales Buclos et Béalières comme spécifié dans le livret de concertation.

Ce système de zone à circulation restreinte est une condamnation à court et moyen terme de l'activité économique de ces zones, et ce pour de multiples raisons :

1) rendre les pôles commerciaux Béalières et Buclos non traversants pour les automobiles engendre :

- une difficulté d'accès pour les consommateurs, frein évident à leur venue, avec report par facilité sur d'autres centres commerciaux.

- une perte de visibilité pour les commerces et les enseignes.

- une perte importante du chiffre d'affaires : en effet ces commerces, même si ils sont dits de proximité, fonctionnent pour 20 à 40% de leur CA avec une clientèle venant d'autres quartiers de Meylan ou d'autres communes : La polarité des Buclos possède une clientèle de Corenc, du Haut-Meylan, de la Tronche, Le Sappey, Saint Ismier. La polarité des Béalières dessert quand à elle les quartiers de Maupertuis, du Charlaix, du Haut-Meylan, mais aussi une clientèle fidèle et importante venant des communes de Corenc, du Sappey, de Quaix en chartreuse, de Montbonnot et même de Domène.

Pour ces deux pôles une partie de cette clientèle hors-quartier est âgée et ne peut se déplacer en transport en commun pour réaliser ses courses (poids, encombrement etc...). Tout ne peut être fait en transport en commun, même si nous comprenons l'intérêt de les développer !

Nous soulignons d'ailleurs que tous les quartiers et communes citées ci-dessus ne possèdent pas de réseau en transport en commun suffisant pour permettre aux personnes même valides de venir à ces polarités sans voiture. Il est donc in-envisageable pour nous commerçants de couper l'accès de ces consommateurs à leurs centres commerciaux.

- une interruption de la connexion entre les deux pôles commerciaux que sont Grand-Pré et Buclos : or de nombreux échanges ont lieu entre ces deux centres commerciaux, avec notamment la présence d'un seul DAB pour les 2 centres ...

- un maintien difficile du marché alimentaire hebdomadaire ayant lieu sur le parking des Buclos : accès compromis pour les clients du marché ainsi que pour les exposants.

- un frein à l'activité de nombreux professionnels de santé pratiquant des soins à domicile (infirmières, kinés, soins à domicile...) naviguant entre les différents quartiers et dont l'exercice est déjà rendu difficile par les difficultés de stationnement.

- 2) La constitution de zones de contrainte d'accès restreint au pied des centres commerciaux n'est techniquement pas possible ou alors soumise à trop de modifications du paysage urbain et résidentiel qui entoure ces deux centres :

- absence en l'état de parkings permettant d'accueillir les clients de chaque côté de ladite zone de contrainte :

Le pôle des Béalières se voit actuellement menacé de suppression de plus de la moitié de son parking, or avec la zone de contrainte la partie restante se situerait uniquement côté Taillefer. Quid des usagers arrivant par le rond point de Bavière ?

Le pôle des Buclos a la même problématique : son parking actuel est situé d'un seul côté du centre commercial, l'autre côté étant un quartier résidentiel très dense en zone déjà tendue pour le stationnement.

Lors de la soirée de concertation, suite à nos interrogations, les solutions proposées pour les usagers du centre commercial des Buclos qui viendraient de l'avenue du Vercors (construction d'un nouveau parking, ou création d'une voie de contournement rejoignant par l'arrière du centre commercial le parking actuel) ne nous ont pas convaincu, apparaissant peu réalistes au vu de la densité urbaine de la zone, et avec un risque de transformation en voie de délestage pour la voie de contournement si toutefois elle venait à être réalisée.

- type de contraintes limitant l'accès :

La voirie et le système de limitation d'accès à la zone doivent rester compatibles avec le tonnage des camions de livraison qui desservent de manière plurihebdomadaire ces centres commerciaux. Ces camions ne desservant pas que ces centres commerciaux, leur taille est donc conséquente et non modifiable : camions de la Métro et 30T pour la boulangerie des Béalières, semi-remorques pour les magasins d'alimentation (26 tonnes/12m pour les Béalières ; 38 tonnes pour les Buclos) avec accès au local sécurisé à maintenir ; livraison des buralistes par transport sécurisé sous la tutelle des douanes, camion à pizza etc...

Est-ce que toutes ces questions ont été évoquées, anticipées lors de la réflexion d'une zone à accès restreint au pied des commerces ?

- pour les béalières la zone d'accès restreint engendre sur le plan de circulation fourni la réouverture du chemin de bérivière sur l'avenue des 7 laux :

Nous rejoignons l'union de quartier des Béalières pour nous y opposer fermement : le chemin de Bérivière ne serait pas apte à recevoir des passages de véhicules de livraison de toute façon (zones non croisantes), il existe par contre un risque fort de transformation en voie de délestage pour les automobiles si les moyens de restriction d'accès à la zone étaient inefficaces, alors que ce chemin dessert le seul centre aéré meylanais pour les 3-6 ans (AFM des Ouistitis), donc des non-riverains qui auront besoin d'accéder au centre aéré, et qu'il coupe la chronovélo, ainsi que le passage menant à l'école et aux commerces.

Nous soulignons de plus que l'accès haut de ce chemin a été fermé car la sortie sur l'avenue des 7 laux était devenue trop accidentogène (trafic de 15 000 véhicules/jour source PPA de Grenoble 2003). Cette fermeture, initialement par borne mais dégradée en permanence en opposition à la restriction d'accès, a finalement entraîné la condamnation de la voie que nous connaissons actuellement.

La place des Tuileaux, centre de la zone commerciale des Béalières, est située en bas du chemin de Bérivière. Elle est actuellement au cœur d'un projet de rénovation, avec

développement d'espaces verts, mise en avant de la trame verte et bleue sur et autour de la place, en adéquation avec le classement de la zone en Ville Parc au PLUI (OAP Paysages et Biodiversité), pour un environnement apaisé et une meilleure intégration de la zone commerciale dans le quartier, incompatible avec un boulevard de délestage coupant littéralement le quartier en deux.

Points positifs de la variante 4 : perte de parkings moindre le long du trajet BHNS car voirie actuelle conservée.

Points de vigilance de la variante 4 : réflexion et approfondissement des plans de circulation jugés insuffisants ou incomplets, prise en compte des accès de livraison de dimension adaptée, moyens coercitifs des zones de contrainte inconnus (garantie d'efficacité ?...), localisation des parkings de part et d'autre des centralités visées.

Pour toutes ces raisons la variante 4 ne nous semble pas acceptable en l'état.

Nous demandons la suppression de ces zones de contraintes.

Si toutefois ces zones devaient être maintenues, nous demandons un déplacement de ces zones :

Zone d'accès restreint de la polarité Béalières :

Nous proposons que la zone de contrainte soit déplacée sur l'avenue du Granier en direction de l'avenue du Vercors, juste après l'embranchement Avenue du Granier/Chemin de Malacher.

les avantages de ce déplacement sont nombreux :

- maintien de l'accès à la zone commerciale par le rond-point de Bavière, notamment pour les quartiers de Maupertuis et du Charlaix (dépourvus de polarités commerciales).
- Maintien de la desserte de livraison pour les commerces sans surcout ni réaménagement de la zone.
- Maintien du parking actuel.
- Réouverture inutile du chemin de Bérivière sur l'avenue des 7 laux puisque l'accès au quartier des Béalières n'est alors plus soumis à une accessibilité restreinte aux riverains, ce qui semble de toute façon difficile à mettre en place à la lumière de l'expérience déjà tentée, face aux résistances et aux actes d'incivilité.
- Plan de circulation simplifié puisque la voie de délestage du trafic automobile reste le chemin de Malacher, juste avant la nouvelle zone de contrainte, en direction du chemin du Vieux Chêne : le chemin du Vieux Chêne peut faire l'objet d'un aménagement visant à l'agrandir (3ème voie, circulation en boucle, aménagement d'une chronovélo...), étant situé en zone inondable donc peu constructible (faible densité urbaine), il dessert directement Inovalée et l'autoroute. Il peut donc accueillir facilement le flux de véhicules supplémentaires détournés de l'avenue du Granier et de l'avenue du Vercors, permettant une circulation apaisée sur ces mêmes avenues et ainsi un passage facilité du BHNS.
- La nouvelle localisation de la zone d'accès restreint n'engendre pas de contrainte pour les riverains de cette zone, leur accès se faisant uniquement par la rue des Tisserands, qui est située bien plus en amont.
- La nouvelle localisation n'engendre également pas de contraintes pour les locaux professionnels situés en face, le long de l'avenue du Granier, une contre allée et des parkings existant déjà, et la zone suivante en direction de Taillefer étant en cours de réaménagement.

Zone d'accès restreint de la polarité Buclos :

Nous proposons deux options :

1) une modification du tracé actuel pour revenir à ce qui avait été envisagé initialement :

passage par la zone PLM/Schneider en cours de réaménagement : si le haut de la zone va devenir résidentielle, le bas de la zone reste en zone économique et peut accueillir le BHNS, en maintenant l'arrêt du Brêt, point qui concentre la majorité des opposants à la variante 3 (desserte des commerces, du collège des Buclos, des foyers pour personnes âgées de Pré Blanc...). Si cette partie se fait en site propre, le cadencage du BHNS peut être garanti et la zone de contrainte sur l'avenue du Vercors devient obsolète.

2) Déplacer la zone de contrainte en amont du tracé en direction de la Revirée, de l'autre côté du croisement Avenue du Vercors/Chemin de Sources:

les avantages seront nombreux par rapport à la localisation actuelle :

- l'accès aux quartiers résidentiels ne sera pas modifié car celui-ci se fait déjà par un système de contre allées.
- Possibilité de mettre le BHNS en site propre depuis la zone de contrainte jusqu'à son arrivée sur l'avenue de Verdun, ce qui pourrait faciliter son insertion (angle de rotation assez serré sur le trajet actuel).
- L'accès au centre commercial est maintenu en mode traversant.
- Plus de contraintes pour les livraisons et les différents acteurs du marché hebdomadaire.
- Possibilité de développer du parking relais mutualisé autour de cette zone : du longue durée et des places en zone bleue du côté du parking actuel, qui sera situé juste avant la zone de contrainte.
- Même chose en face : possibilité de création d'un parking relais dans le bas de PLM, zone urbanisable à vocation économique.

Nous espérons que la concertation sur ce projet sera réelle et sincère, comme nous l'avons été nous, commerçants, mais aussi habitants, associations, commission extra municipale, dans la rédaction de nos avis.

Nous avons conscience de l'intérêt du BHNS pour l'avenir de notre commune, des enjeux environnementaux et des nouveaux modes de déplacement dont ce projet est porteur, pour autant son tracé ne peut et ne doit pas se faire au détriment des acteurs économiques et de vie que sont les commerçants de proximité.



Avis de la commune de La Tronche sur le projet de Bus à haut niveau de service Grenoble-Montbonnot et sur le projet de Pôle d'échanges Charmeyran à La Tronche

30 octobre 2019

Le contexte

La commune de La Tronche a travaillé avec le SMTC à la définition du projet soumis à concertation, et elle a insisté sur la nécessité de conserver l'arrêt Carronnerie de la ligne de bus C1, et de conserver l'arrêt Grand Sablons de la ligne de tramway B.

Le dialogue et l'échange avec les citoyennes et les citoyens sont une condition nécessaire pour que les projets de BHNS Grenoble – Montbonnot et de pôle d'échange Charmeyran répondent pleinement aux attentes des usagers et des riverains actuels et futurs. Pour ce faire, le SMTC et la communauté de communes Le Grésivaudan ont organisé une concertation préalable, conformément aux articles L.103-2 du Code de l'Urbanisme, entre le 16 septembre et le 31 octobre 2019. La concertation préalable permet de débattre des principes de tracé, de fonctionnement et d'insertion urbaine et paysagère du BHNS et du Pôle d'échanges Charmeyran, avant que les études ne soient approfondies. Cinq ateliers publics de concertation ont eu lieu, dont l'un à La Tronche le 2 octobre 2019.

Ayant constaté des défauts d'information et d'invitation aux ateliers des riverains de la ligne C1 et du pôle d'échange à La Tronche, la ville a organisé une réunion spécifique pour les riverains le 28 octobre 2019.

L'avis de la municipalité de La Tronche exprimé ici tient compte des échanges avec les habitantes et les habitants de La Tronche, qu'elle a la fonction de représenter.

Le cadre du Plan de déplacement urbain

La commune de La Tronche rappelle que dans son avis sur le Plan de déplacements urbain horizon 2030 de l'agglomération grenobloise, donné par délibération du 18 juin 2018, elle a souhaité que la ligne de bus C1 devienne un tramway, et qu'il n'y ait pas de nouveau parking relais au pôle d'échange, les parkings relais devant être construits en extrémité de ligne. Cette demande d'un tramway reste d'actualité.

La ligne BHNS

A La Tronche

Par son tracé sur l'avenue de Verdun, la ligne C1 est peu utilisée par les habitants de La Tronche, hormis les habitants du secteur du chemin de la Carronnerie. Une des raisons est que le retour depuis Grenoble impose la traversée de l'avenue de Verdun, qui pour l'arrêt Sablons nécessite le détour par le passage Ricou peu attractif. La possibilité de traversée à niveau de l'avenue de Verdun sera une amélioration certaine.

La ville de La Tronche demande que l'arrêt PFI soit intégré au projet. Il s'agit de la desserte du centre funéraire, avec de nombreuses cérémonies qui engorgent souvent les parkings des PFI, avec aussi les cimetières de Grenoble et de La Tronche, qui sont des lieux de visite toute l'année. A terme cet arrêt desservira aussi la forêt des Sablons réaménagée.

Dans une perspective d'évolution vers un tramway, et pour répondre aux inquiétudes exprimées quant aux intersections de la ligne avec les voiries de liaison entre l'avenue de Verdun et le boulevard de Chantourne d'une part, et l'avenue du Grand Sablon d'autre part, le choix de voies séparées et sur le côté droit des chaussées doit être expliqué. Une double voie centrale ou latérale correspond au standard des tramways et éviterait les intersections avec les flux de véhicules. Par ailleurs, le principe des voies centrales est retenu avenue de Verdun à Meylan. Pour la bonne compréhension du projet, il faut donc justifier ces choix, et aussi

préciser la façon dont le carrefour de l'Europe va être traité, avec l'intersection de la voie BHNS qui va vers Meylan et de la voie des automobiles qui va vers Chambéry par l'autoroute. Le dossier de concertation est muet sur ce sujet.

A Grenoble

La desserte complète de la presqu'île jusqu'à l'arrêt Oxford évite la rupture de charge pour les usagers de la ligne et constitue un attrait supplémentaire.

A Meylan et Montbonnot

La ville de La Tronche n'a pas d'avis sur les variantes à Meylan. En ce qui concerne la desserte de Montbonnot, ce qui compte est le report modal de l'automobile vers le BHNS, pour réduire le nombre de véhicules à La Tronche. Si le service s'arrête à Meylan-Maupertuis (en soirée, le week-end), la contrepartie doit être un parking relais à Maupertuis avec ses voies d'accès. A défaut la ville de La Tronche se prononce pour la continuité de service jusqu'à Montbonnot en soirée et le week-end.

Le pôle d'échanges Charmeyran

Parking-relais

La ville de La Tronche réaffirme son refus de nouveaux parking-relais dans ce secteur. Le dossier de concertation indique que le parking-relais actuel Grand Sablon a pour vocation d'accueillir les automobiles des habitants des hauts de La Tronche, de Corenc et de Chartreuse. Ainsi, dans la logique du dossier de concertation, la question se pose d'empêcher ou de limiter l'accès du parking-relais Grand-Sablon aux habitants du Grésivaudan, par le règlement, le tarif, ou par l'organisation des voies d'accès.

Ce sujet du stationnement dans le secteur du CHUGA et de la ligne de tramway B est suivi de près par la ville de La Tronche, qui par l'extension du stationnement payant a réduit l'usage des rues de La Tronche comme parking-relais gratuit.

La ville de La Tronche demande aussi que la fréquence des bus reliant Grenoble et Le Sappey-en-Chartreuse soit augmentée (avec la desserte des EHPAD Maison St Germain à La Tronche et La Providence à Corenc), avec des parkings relais en Chartreuse (Corenc, col de Vence, Le Sappey-en-Chartreuse). La ville de La Tronche signale aussi la pose d'un panneau lumineux de covoiturage près de la mairie, au bas de la route de Chartreuse pour contribuer à la diminution des flux de voitures vers les hauteurs et la Chartreuse.

Scénario 2 : bruit et paysage

Le principal sujet de préoccupation concerne l'environnement, et plus précisément le bruit, l'architecture et le paysage dans le cas d'une nouvelle station de tramway sur le pont (scénario 2).

La crainte des riverains (tour du Manhattan en particulier) est le bruit généré par la nouvelle station sur le pont : arrêt et départs, haut-parleurs, ouverture et fermeture des portes, ascenseurs et escaliers roulants, conversations des usagers. Ces bruits seraient amplifiés par la position haute de la station, et particulièrement sensibles la nuit. Une étude d'impact à ce sujet est nécessaire, avec état des lieux actuel, car les craintes des riverains sont justifiées.

La vue d'artiste du dossier montre un aspect très sobre et très épuré de la nouvelle station. Le dossier parle à juste titre d'ascenseurs et d'escaliers. Il faut absolument garder une architecture sobre et qui s'intègre bien au paysage pour les ascenseurs et pour les escaliers, pour ce pôle d'échange qui marque un point fort dans le paysage. Rien n'en démontre la possibilité dans le dossier.

Scénario 1: quels aménagements ?

Contrairement au scénario 2, aucune image ni perspective n'est fournie pour le scénario 1. Des orientations ou des options concernant les changements sur l'avenue de l'Obiou devraient être données pour confirmer la faisabilité, dans de bonnes conditions pour les riverains : sens de circulation des automobiles, stationnement, largeurs de trottoir, couvertures de trottoir, mobilier urbain, etc.

Une suggestion des riverains est la mise en place d'une navette électrique, qui partirait du pôle d'échange et desservirait l'arrêt de tram Grand Sablon, mais qui pourrait desservir aussi les différents sites du CHUGA ; le CHUGA signale en effet la difficulté de lien entre le site Michalon et le site Couple-enfant. Il existe un passage souterrain entre les deux sites-, qui pourrait être utilisé par une telle navette.

Usage pour les Tronchoises et les Tronchois

Les habitantes et les habitants de La Tronche ne seront pas des utilisateurs de la correspondance entre tram et bus, puisqu'ils peuvent directement soit prendre le tram soit prendre le bus, qu'ils soient riverains ou usagers du parking-relais Grand Sablon.

Impact sur les flux de véhicules vers le CHUGA

Il n'y a pas de quantification des effets du pôle d'échange sur les flux de véhicules vers le CHUGA. Le boulevard de Chantourne est congestionné tous les jours, en particulier aux horaires de sortie des agents qui travaillent en horaire de jour (16h-17h). Les gains environnementaux de ce point de vue doivent être démontrés, avec des études de circulation, des études concernant les agents du CHUGA également, desservi principalement par les arrêts du tramway B Michallon et Pont des hôpitaux.

Conclusion pour le pôle d'échange

Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, auxquels s'ajoute le problème du coût, la ville de La Tronche se prononce pour le scénario 1 (pas d'arrêt de tramway sur le pont), et un aménagement de l'avenue de l'Obiou pour la liaison piétonne.

Ce choix du scénario 1 présente plusieurs avantages : il peut évoluer aisément vers le scénario 2 dans un deuxième temps (l'inverse étant définitif) et il est beaucoup plus économique.

A La Tronche, le 30 octobre 2019

Le Maire

Grenoble, le 11 septembre 2019

Conférence de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement Dossier de Presse

Alors que le SMTC et le Grésivaudan proposent seulement un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée

La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative à la voiture

Le SMTC et le Grésivaudan s'apprêtent à lancer le 16 septembre une concertation pour un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot. Le tramway n'est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image dans la population et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, et notamment dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, des temps de parcours réduits, la plus grande capacité, la longévité du matériel roulant réduisent le coût de fonctionnement par passager transporté.

Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.



2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTc)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Montbonnot en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble).(source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais avec un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTc, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».

3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux** de transformation de la plateforme ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connus en réalisant un TVR puis en le transformant en tramway (18 mois de travaux de transformation, dépassant 200 M€).

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant qui vient d'avoir lieu, et qui ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovalée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot finançable dans le cadre du PDU 2030

Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui devrait ouvrir fin 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

L'ADTC propose de réorienter les investissements dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble

compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

Conclusions :

L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses. Les élus qui seront en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une expertise indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi que son suivi.



Données cartographiques ©2019 Google 200 m

Contribution et commentaires sur le projet dit C1+

L'élément déterminant c'est d'offrir à un maximum de monde une l'alternative sérieuse à la voiture aussi bien en terme de tracé, de d'amplitude horaire, de fréquence et d'interconnexion.

- Connexion avec Grenoble centre et surtout la presqu'île
- Connexion avec la vallée du Grésivaudan
- Connexion du Charmeyran, la situation actuelle étant pitoyable

Sur la partie Est de son tracé, c'est avant tout l'ouverture vers le Grésivaudan, très pauvre en offre de transport avec une mauvaise fréquence qui pose problème. Entraînant l'usage intensif de la voiture.

Un C1+ ambitieux sera un véritable appel d'air pour les habitants de Montbonnot, St Ismier, Domene, Le Versoud, Villard bonnot etc. Réduisant ainsi l'usage de la voiture en journée, en soirée, le week-end.

Réduire fortement l'usage de la voiture pour les salariés d'Inovallée, ceux de Grenoble, ceux de la presqu'île et c'est dans aussi ce sens que le projet C1+ doit être regardé.

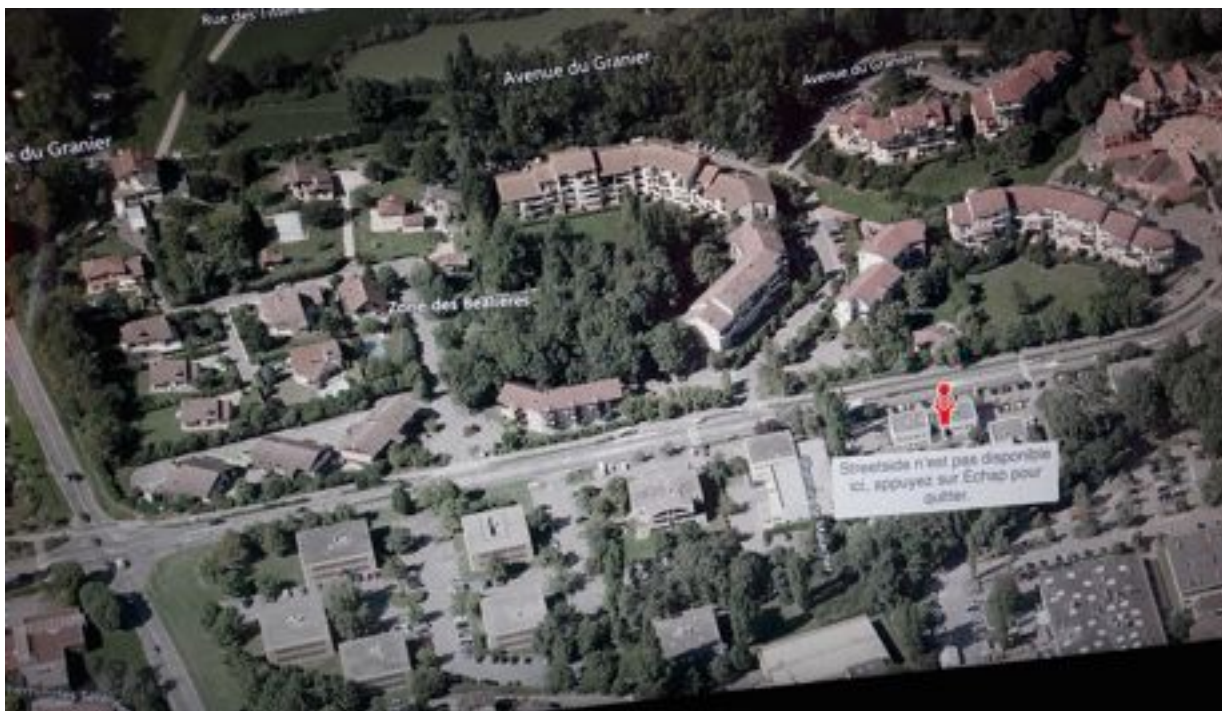
La liaison Charmeyran c'est la connection entre l'est de l'agglomération et Grenoble qu'il soit nord ou sud. Quelqu'un du sud de Grenoble vient généralement en voiture.... Car le timing est beaucoup plus court que remonter centre de Grenoble pour le C1. L'interconnexion TRAM est un vrai plus.

Cela me conduit à 2 remarques additionnelles aux 2 variantes questionnées précédemment

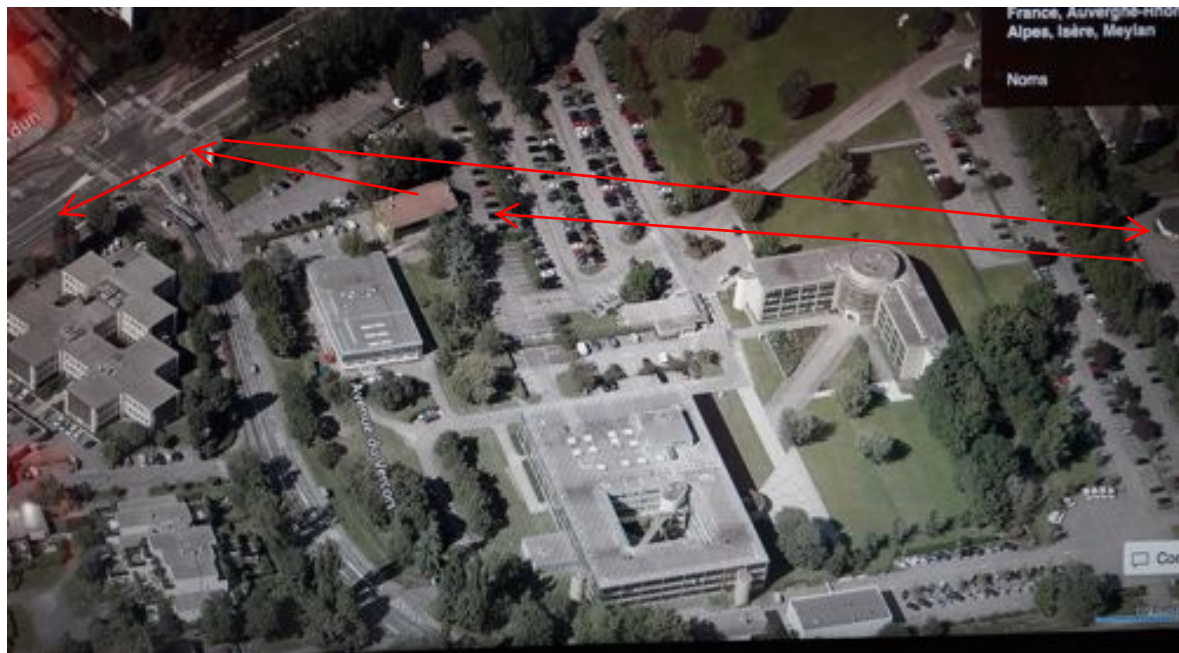
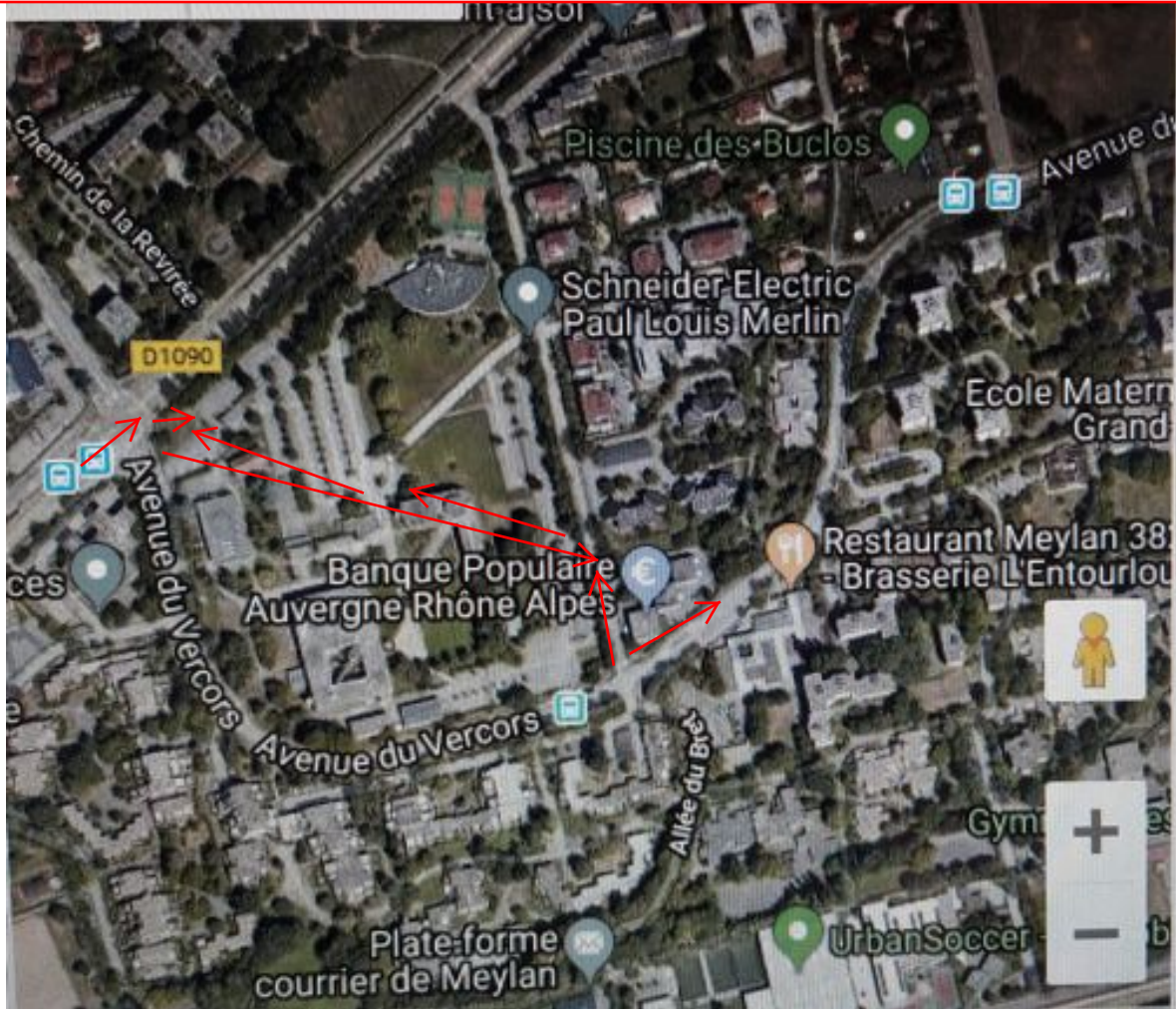
- Pré-de-l'eau, de par sa position, est et sera de plus en plus un lieu d'interconnexion
L'option 2 est la seule qui réponde au besoin (et le besoin de 100 % des bus arrivera vite)
Cela impliquera ensuite d'autres choses au fur et à mesure de la montée en puissance, un parking relais plus grand, une amélioration de la circulation sur ce « 8 » autoroutier, puis une liaison avec la gare. Enfin « le 1 bus sur 2 » deviendra caduc preuve du succès...
- Je pense qu'on sous estime le développement des TC sur cette zone. Nous parlons de choses qu'on ne verra que dans 5 ans et pour longtemps. Penser plus large me semble essentiel alors que les objectifs pour la décennies à venir seront de réduire drastiquement l'usage de la voiture. Anticiper la mise en place d'une solution type TRAM me semble plus digne du 21ème siècle

Une 3eme voie pour le BHNS entre mairie et Malacher ?
(juste avant malacher)

L'espace disponible depuis la mairie est au Nord de l'avenue Vercors- Granier (mairie + maison de la musique) puis plutôt au sud de l'avenue du granier (KPMG etc)



ALTERNATIVE : UN TRACE EN SITE PROPRE VIA PLM QUI REJOINDRAIT LE BRET. La 1ere version du projet PLM integrant un BHNS, qui allait jusqu'à la crèche des buclos et massacrait un bois. Cette version serait plus correcte.



Dans cette hypothese on gagne de la place, et on dessert le Bret. (On peut aussi étudier l'hypothese déplacement de l'arret Revirée Verdun juste après le carrefour)

M. Le Président du Syndicat Mixte
des Transports en Commun
de l'agglomération Grenobloise

Grenoble, le 6 octobre 2019,

Objet : Concertation sur le projet BHNS

Monsieur le Président,

Vous avez mis en place du 16 septembre au 28 octobre 2019 une concertation préalable à la réalisation du projet BHNS. L'union de quartier Grenoble-Confluence a souhaité répondre à cette concertation et vous trouverez ci-après notre avis détaillé sur la portion nord-ouest de ce projet.

Nous avons affirmé à deux reprises déjà notre attachement au scénario d'un terminus du C1 (transformé en ligne BHNS) au niveau de l'arrêt de tramway de la ligne B – Oxford et CEA Cambridge :

- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PDU (page 3 et 4)
- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PLUI (page 14)

Cette solution apparaît indispensable, à la fois pour le territoire situé sur le parcours (mobilité locale) que par la cohérence d'ensemble du réseau et des différents nœuds que cette solution permet (enjeux globaux du réseau). Cette solution est d'ailleurs davantage qu'un simple scénario puisqu'il a déjà fait l'objet d'inscriptions budgétaires et d'études techniques.

En conséquence, nous sommes favorables à la « variante 2 » proposée dans cette concertation.

A noter que les données présentes dans cette concertation ne sont pas suffisantes pour se prononcer sur la « variante 1+ » et nous regrettons que la consultation soit finalement aussi réduite.

L'UQ remarque qu'il manquera à terme une liaison Est-Ouest au niveau de Durand Savoyat. Nous proposons, avec l'arrivée du BHNS, d'étudier le prolongement du terminus de la ligne C6 sur Jean-Macé via l'avenue des Martyrs.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez sur cet avis, recevez, Monsieur Le Président, nos salutations les meilleures.

Pour le conseil d'administration de l'union de quartier,
Julien MINET
Président

PJ : Avis détaillé concertation BHNS, Avis PLUI, Avis PDU.

AVIS DE L'UNION DE QUARTIER GRENOBLE – CONFLUENCE SUR LA PORTION NORD-OUEST DU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE BHNS

L'union de quartier a affirmé à deux reprises son attachement au scénario d'un terminus du C1 (transformé en ligne BHSN) au niveau de l'arrêt de tramway de la ligne B – Oxford et CEA Cambridge :

- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PDU (page 3 et 4)
- Avis dans le cadre de l'enquête publique du PLUI (page 14)

1. Eléments généraux :

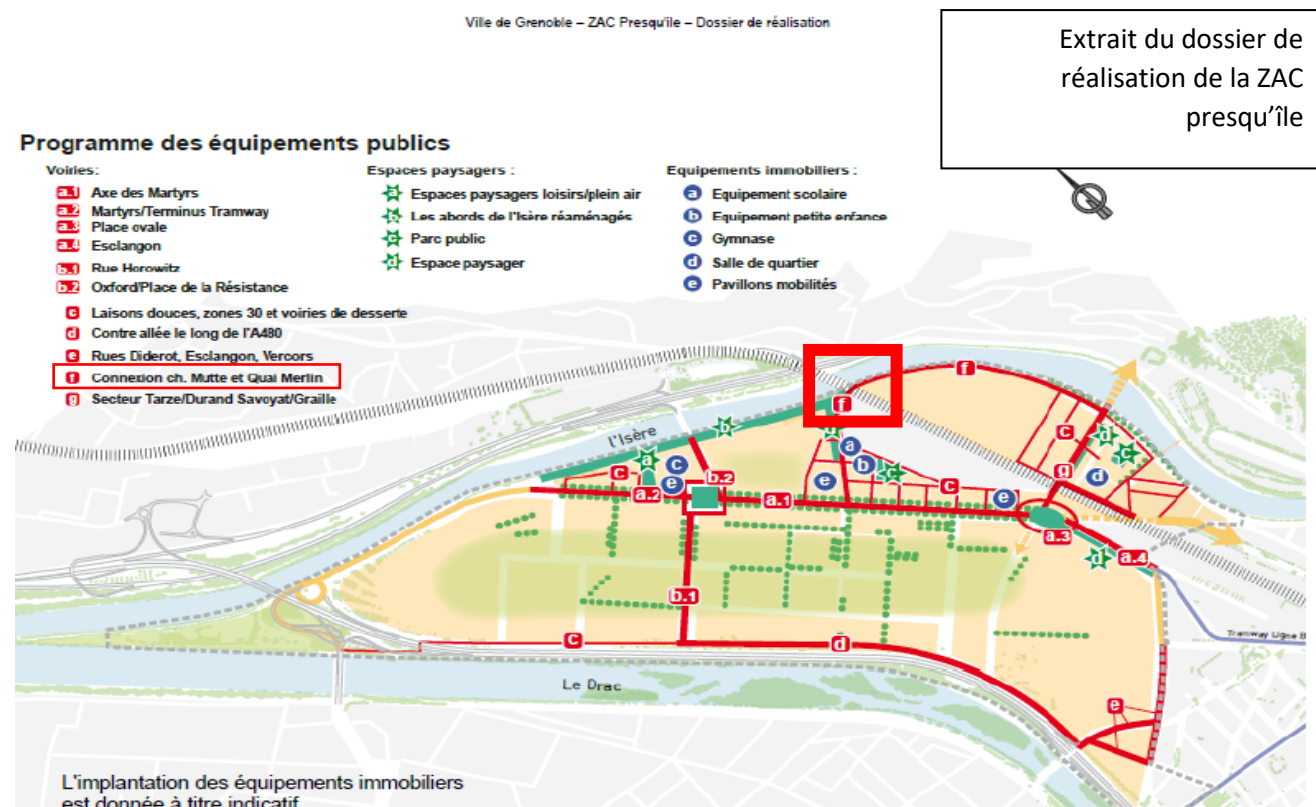
Ce que prévoit le dossier de réalisation de la ZAC Presqu'île

Le dossier de réalisation de la ZAC Presqu'île a défini dans son programme des équipements public le projet de réalisation d'une liaison sous le pont pique Pierre

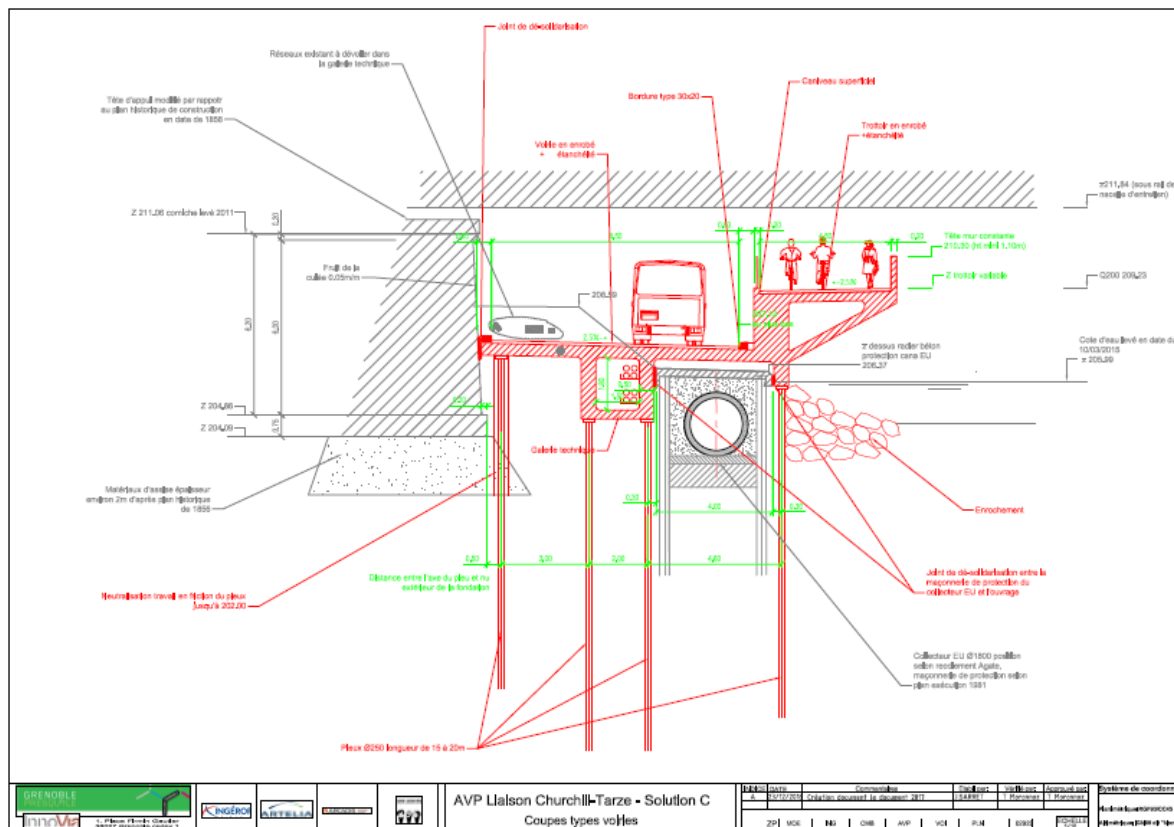
« Travaux de création de nouvelles voiries nécessaires à la diversification des accès au nouveau quartier de la Presqu'île :

la liaison entre le chemin Mutte et le Quai Merlin : cet aménagement consiste à relier ces 2 voies existantes terminant aujourd'hui chacune en impasse. Cette connexion nécessite la réfection du chemin Mutte sur un linéaire de 520 mètres et du quai Merlin sur un linéaire d'environ 700 mètres ainsi que la réalisation d'un élargissement au droit du franchissement des voies ferrées. »

Le budget arrêté par le dossier de réalisation est de 4.3M€.



Par la suite, il est produit des études techniques permettant de valider cet engagement d'aménagement et budgétaire :



2. Variante 1 : terminus sur Jean Macé.

Il s'agit de la déserte actuelle. Cette variante n'est pas assez ambitieuse pour la déserte EST-du quartier, de plus elle ne permet pas de mailler les réseaux de transports.

3. Variante 1+ : terminus sur Jean Macé + Arrêt de tram sur Mandela

Cette variante proposée en demi-teinte questionne l'UQ sur plusieurs points :

- Quelle connexion piétonne dite « de qualité » est envisagée pour relier la ligne B au niveau du pont Durand Savoyat ? En effet, l'arrêt actuel du bus C1 se situe en dessous du pont. Une connexion avec le tram nécessite une liaison PMR adéquate, étant donné la hauteur du pont, un ascenseur apparaît indispensable.
- Cette solution ne répond pas au besoin actuel de liaison TC entre Cambridge et l'école Simone Lagrange et ne permet pas de relier les 2 quartiers Cambridge/Jean Macé, ni de faciliter l'accès aux commerces de l'avenue des Martyrs aux habitants de Durand Savoyat.

- Cette solution maintient une circulation sinueuse du bus dans la Cité J.Macé, source de nuisances pour les riverains et de rallongement des temps de parcours.
- Cette solution nécessite de réaménager la place Nelson Mandela, récemment achevée. Ces coûts d'aménagement ont-ils été estimés dans le coût des travaux ? Un arrêt de tram sur cette place permettra toutefois de bien desservir les futures constructions qui vont s'implanter tout autour de la place et qui vont accueillir des restaurants qui pourront alors bénéficier d'un tram à proximité.
- Le fait d'ajouter un arrêt de tram entre la Cité Internationale et CEA Cambridge va inévitablement conduire à ralentir le temps de parcours de celui-ci. Ces éléments ne sont pas présentés et méritent d'être étudiés.
- La Variante 1+ ne fait pas l'objet d'une estimation de chiffrage.

4. « variante 2 » prolongement jusqu'à la presqu'île par Tarze

Les bénéfices locaux liés à ce scénario « variante 2 »

- Le secteur Cambridge est actuellement peuplé de plus de 1000 résidents, il y en aura 4000 à terme (et plus de 1000 étudiants hébergés). Les équipements publics (école maternelle, école élémentaire, MJC, salle de quartier) sont actuellement situés au sein de l'école primaire Simone Lagrange, la crèche est, elle, située quai de la Graille. Il n'existe actuellement aucune alternative à la marche à pied pour relier le secteur Cambridge de l'école. Il y a actuellement 84 familles (soit environ 150 élèves) du secteur Cambridge qui étudient au sein de l'école Simone Lagrange. Cet effectif est amené à s'accroître avec le démarrage de la tranche 2 des travaux de Cambridge. Les jours de pluie, l'hiver, il faudrait créer un système de transport permettant d'offrir une alternative à la marche à pied.
- De même, la crèche municipale de proximité du secteur Cambridge est La Goélette. Aujourd'hui, aucune ligne TC ne permet de relier l'équipement. La ligne Transisère Express 1, qui n'accepte pas les tickets TAG, s'arrête devant la gare rue Pierre Séward et accepte les poussettes uniquement dans les soutes à bagages. Ces bus, au caractère routier, sont inaccessibles aux PMR (escalier) et de fait difficilement praticables pour les enfants en bas âge. Elle n'est pas adaptée pour ce type de liaison de proximité. A défaut, bon nombre de familles du secteur Cambridge ont inscrit leur enfant dans les crèches Anthoard, Saint Bruno etc, accessibles en tram. La variante proposée permet également de desservir cet équipement.
- Cette variante permet de supprimer la « boucle » sur les rues Berthier et Hareux qui occasionne une gêne réelle pour les riverains du fait du gabarit inadapté de ces voiries et rallonge les temps de parcours.
- Elle garantit également de rendre accessible les commerces de l'avenue des Martyrs aux résidents de la cité Jean Macé et du Clos de Fleurs, qui n'ont pas de supérette et de pharmacie à proximité, et globalement de tout le secteur nord-est du territoire de l'UQ.

- Cette variante permet de garantir l'aménagement de la voie sur berge, en y sécurisant l'ensemble des déplacements, y compris les cycles et les piétons et notamment en y intégrant de l'éclairage public, aménagement demandé par le Comité Cambridge depuis maintenant 3 années à la SEM Inovia.
- Il est à noter également que le passage sur les voies ferrées au niveau de la place Mandela n'a pas été conservé dans le plan de déplacement urbain intercommunal (PDUi) mais est toujours inscrit en Emplacement Réservé dans le PLUi. La liaison par le pont Pique Pierre apparaît donc l'opportunité de palier à la non réalisation de cette infrastructure pour les déplacements directs entre le secteur gare et le secteur Presqu'île et facilite, de ce fait, les rabattements du quartier Jean Macé vers la ligne B du tram. Ainsi, les habitants du Clos des Fleurs et secteur Durand Savoyat, bénéficient dès lors d'un tram connecté à une ligne de bus cadencée.

Les bénéfices globaux liés au scénario « variante 2 »

Actuellement, la ligne C1 connaît un terminus dans le secteur Jean Macé sans proposer de connexion à d'autres lignes du réseau.

La mise en œuvre du tracé conformément à la « variante 2 » permettrait :

- Un arrêt à proximité de pavillon de la mobilité desservant le secteur Cambridge (et ses 2200 résidents à terme) mais également les usagers du pavillon de la mobilité (plus de 430 places de stationnement). Ce secteur de la presqu'île vise à accueillir 25 000 actifs (CEA, CNRS, Minatoc, Scheinder, Credit Agricole, ...).
- Le terminus à positionner à proximité de celui du C6 (2500 déplacements/jours) en interconnexion avec le tram B (presqu'île) et le futur métro câble (8500 déplacements/jour en 2030) en structurant, un pôle multi modal important et cohérent. A travers cette option, le métro câble se voit l'opportunité de proposer 2 connexions à des réseaux de TC cadencés ligne A et C1 qui maillent le territoire vers 2 destinations bien distinctes.
- Sur le trajet de cette variante 2, le BHNS, dans son cheminement au nord de la rue Tarze, pourrait prévoir un arrêt au niveau du pont Pique Pierre pour permettre de rabattre les usagers du tram E situé de l'autre côté du pont Pique Pierre (arrêt Hôtel de Ville St Martin le Vinoux). De ce point de vue, **le positionnement de la station Volta nous semble devoir être repositionné plus au nord** tout en maintenant la desserte de l'entreprise Schneider et de ses salariés.
- Enfin, les lignes Transisère (express 1 et express 2) traversent le territoire en effectuant un itinéraire complexe pour le service gestionnaire et générateur de nuisance pour les riverains. Nous proposons que les deux lignes Transisère adoptent le même parcours proposées pour la ligne C1. Ainsi, l'aménagement réalisé sera support de 3 lignes de bus cadencés aux heures de pointes. La desserte du centre-ville de Grenoble et du Grésivaudan sera alors optimisée pour les usagers, qu'ils soient habitants du secteur Jean-Macé/Presqu'île où habitants du voironnais.

- Cette variante permet la desserte directe de l'Hôtel de Ville, de Chavant et du Grésivaudan pour les habitants de Cambridge et de Jean Macé. Elle permet une liaison entre les 2 quartiers en mal d'interconnexion : Jean Macé et Cambridge.

Les interrogations liés au scénario « variante 2 »

- Le terminus du C1 sur la place de la résistance doit faire l'objet d'un aménagement complet avec des voies indépendantes pour éviter les perturbations liées à la congestion automobile. En particulier, si le projet consiste à la seule réservation d'une voie de bus sur le rond-point existant, il est peu probable que ce soit suffisant pour assurer le niveau de service attendu pour un BHNS.
- De même, le carrefour nouvellement aménagé pour la ligne chrono vélo, entre la rue Arago et la rue P.Seymard ne permet pas à deux véhicules de plus de 10 mètres de long (bus ou cars) de se croiser sans que l'un des deux s'arrête.
- La desserte Est-Ouest au niveau de Durand Savoyat restera un point faible. La prolongation du terminus de la ligne C6 sur Jean-Macé via l'avenue des Martyrs est à étudier.

Habitant le quartier des Buclos, je demande à ce que le tracé du BHNS continue absolument à desservir les arrêts le Bret ainsi que celui de la piscine des Buclos et que sur le trajet entre la Revirée et le quartier des Béalières il ne soit pas sur site propre. Si le but est que les Meylanais perdent l'habitude de prendre leur voiture, ce sera grâce à la fréquence des BHNS toutes les 4 minutes conjugué au ralentissement du trafic pour les voitures sans voie dédiée. De plus, il est inimaginable de voir une jolie route se transformer en des voies d'une quarantaine de mètres de large si l'on y inclue les pistes cyclables. On voudrait défigurer une jolie ville nature que l'on ne s'y prendrait pas mieux! Alors que tous les jours on parle du réchauffement climatique, on ne se contente plus de bétonner et de sur-bétonner mais en plus on va encore supprimer des arbres, de la végétation qui jouent un rôle pour lutter contre la chaleur et qui donne un cachet esthétique agréable pour Meylan. Si l'on regarde ce qui s'est fait à St Egrève c'est largement suffisant. Il est bien connu que plus on augmente les voies de circulation pour les voitures et plus le trafic augmente. Il faut donc savoir ce que l'on veut. D'autant plus que les places de parking tendent à diminuer dans les nouveaux programmes immobiliers et dans l'aménagement de la place des Tuileaux par-exemple. Plus il y aura de voitures, plus il y aura de bruit et plus il y aura de pollution également. N'est -on pas contraint d'améliorer la qualité de l'air qui est une obligation légale par ailleurs tout aussi importante et sanctionnée par des amendes. Le rapport des commissaires suite à l'enquête publique sur le PLUI a déjà mentionné qu'il fallait écouter la parole des habitants meylanais, que les remarques étaient pertinentes. Là ce que je viens d'écrire est aussi une question de logique et de bon sens citoyen. S'entêter à faire l'inverse reviendrait à nier la démocratie locale.

CONCERTATION PREALABLE BHNS

Antoine Jammes

16/09/2019

A - Un avant-projet qui présente de nombreuses avancées :

- une amélioration de l'offre Transports en Commun entre Grenoble et Meylan-Montbonnot d'ici 2023
- le prolongement vers la presqu'île
- une amélioration significative de la desserte de la zone d'activités économiques d'Inovallée (Meylan et Montbonnot) avec une liaison directe vers la gare de Grenoble et vers la zone d'activités de la Presqu'île
- la création d'un pôle d'échange Charmeyran permettant une solution attractive pour le CHU et le Domaine Universitaire pour les Meylanais et les habitants du Grésivaudan
- une solution permettant un meilleur fonctionnement du BHNS en sortie de Grenoble (avec une voie bus sur le Bd Jean-Pain)
- deux scénarios pour l'insertion urbaine avenues du Granier et du Vercors, permettant d'engager un débat sur l'insertion urbaine du BHNS dans les quartiers traversés.

B - Un avant-projet qui souffre de plusieurs faiblesses :

1/ **la clientèle estimée paraît sous-estimée** ; les 15 000 voyageur/jour (v/j) estimés seraient sans doute atteints avec la ligne C1 prolongée à Montbonnot (horizon 2020), à la presqu'île (horizon 2023) et avec la création du pôle d'échange de Charmeyran. L'effet BHNS - environ 30 % d'augmentation de clientèle par rapport à un bus⁽¹⁾ permet d'estimer une clientèle potentielle de 20 000 v/j.

Il est nécessaire d'approfondir cette étude de clientèle

2/ **Grenoble – prolongement Presqu'île** : ce prolongement sera essentiel dans le cadre de la redynamisation de la zone d'activités d'Inovallée en la reliant directement à la zone d'activités de la Presqu'île. Il permettra également aux habitants de Meylan travaillant ou étudiant sur la Présqu'île d'avoir une liaison directe.

Dans les options proposées, seule la variante2 apparaît crédible.

3/ **Grenoble - heures de pointe** : la ligne C1 présente une caractéristique spécifique avec une fréquentation très forte aux Heures de pointe (le matin vers Inovallée, le soir vers Grenoble). Avec le prolongement vers Montbonnot, ce phénomène va s'aggraver. S'il est nécessaire d'avoir une fréquence à 4mn aux heures de pointe pour répondre à la demande, le tronçon Chavant-A.Sembaat-E.Rey risque d'être congestionné avec les autres lignes de bus (C4, 6020, Express...) et le franchissement des lignes de tram A et B.

Il est nécessaire d'approfondir l'étude de fonctionnement de ce secteur

1 Voir article JM Beauvais en annexe

4/ insertion du BHNS avenues du Vercors-Granier-Quatre Chemins : le scénario avec un BHNS circulant en site propre sur ces voiries n'est pas acceptable dans l'environnement meylanais. **Seule la solution « BHNS en voie partagée » me paraît acceptable** :

- Des tronçons en site propre sont peut-être nécessaires : au niveau des arrêts, et à l'est de l'avenue du Taillefer dans le sens Meylan → Grenoble.
- Ceci implique d'étudier un plan de circulation permettant d'éviter la circulation de transit utilisant cet axe. Le schéma proposé par le SMTC est à revoir ; cf proposition en annexe. Cela implique en particulier d'augmenter la capacité de la voirie chemin du Vieux Chêne. Augmenter l'emprise de la voirie sur ce chemin (avec une voie bus pour la 6070) posera moins de problèmes d'insertion que sur l'avenue du Granier
- Cette « contrainte » peut être une véritable opportunité pour les meylanais avec réduction des nuisances liées à la circulation automobile
- Cette « contrainte » aura des impacts sur les commerces, notamment ceux de la place des Tuileaux. **Ce point mérite une attention particulière**

Cette étude de circulation est un préalable pour valider que la solution « BHNS en voie partagé » est possible.

5/ création de Parkings-Relais : le projet identifie plusieurs P+R (parkings relais) VP/TC (Voitures Particulières/Transports en Commun) :

- un grand parking-relais peut être réalisé au niveau de l'arrêt Les Béalières, près de la salle Décibeldonne en négociant avec le promoteur qui a un projet sur le site de Schneider-M4
 - le parking de la Société Générale (utilisé par les spectateurs de l'Hexagone) est à transformer en Parking-Relais quelle que soit l'évolution de ce site ; à court terme, il est nécessaire d'augmenter la capacité du P+R le long de l'avenue de Verdun
 - d'autres parkings de proximité sont à prévoir le long de la ligne
- Il est nécessaire d'étudier rapidement les parkings M4 et Société Générale sur lesquels des projets existent**
- mais, le meilleur P+R est celui que l'on peut éviter : ainsi, les habitants du Haut-Meylan, de Montbonnot, Biviers habitant proches de l'axe de la 6020 demandent un P+R pour prendre la C1. Certes, il sera toujours nécessaire de répondre à la demande de P+R, mais une solution pour réduire cette demande forte est de mettre à disposition de ces habitants une solution en TC proche de leur domicile. **L'étude BHNS doit être élargie à l'axe de la RD1090 : et si la 6020 devenait la ligne Chrono du Grésivaudan ?**

6/ station PFI (La Tronche) : cette station est identifiée mais sa réalisation n'est pas prévue à court terme. **Il est nécessaire que cette station soit créée en même temps que la station Charmeyran**, du fait du grand nombre de visiteurs venant au Centre Funéraire

7/ choix du tracé Fac de Pharmacie / Le Brêt

Quelques éléments pour un choix de tracé :

- L'arrêt Le Brêt est un arrêt important en nombre de montées/descentes. Le passage par la faculté de pharmacie nécessiterait que cet arrêt soit desservi par une autre ligne. La ligne Flexo 42 a une fréquence ridiculeusement faible par rapport au besoin. La ligne Proximo 13 a une fréquence bien inférieure à celle de la C1, mais ne fonctionne pas en soirée et souffre de problème de régularité chroniques liés à son passage par le secteur du CHU
- Le passage par la faculté de pharmacie permettrait de mieux desservir les habitants le long de cette avenue. Si la ligne 6020 fonctionnait correctement (cf point ci-dessus), elle apporterait une bonne réponse pour ces habitants, sans oublier que la ligne 13 passe par cette avenue.
- Le passage par Le Brêt nécessiterait que l'avenue du Vercors fonctionne en voirie partagée. Le plan de circulation alternative serait un passage par le chemin des sources ou l'allée de la pharmacie pour rejoindre l'avenue de Verdun (voir schéma en annexe)
- Enfin, il est indiqué que le passage par Le Brêt poserait problème pour une transformation ultérieure du BHNS en tram. Ce point est pour moi un « faux problème » : il est en effet possible de réaliser un virage entre les avenues du Vercors et de Verdun avec le même rayon de courbure que celui devant la gare de Grenoble, dans le cadre de l'espace public existant.
- Dans l'option « fac de pharmacie », il n'est pas nécessaire d'avoir un site propre, le BHNS pourrait fonctionner en voirie partagée.

Le maintien du passage par le Brêt (variante 4) me paraît pour ces raisons bien préférable au passage par l'allée de la Faculté de Pharmacie.

8/ avenue des 4 chemins et rond-point de Bavière

Le rond-point de Bavière est à rendre traversant, afin de gagner de précieuses secondes et d'améliorer le confort des usagers.

Sur l'avenue, la circulation en voirie partagée est à privilégier. En fonction des résultats de l'étude de circulation, il faudra peut-être prévoir une voie réservée depuis Maupertuis pour faciliter l'insertion sur le rond-point.

9/ Accès piétons et vélos

Depuis 6 ans que fonctionne la ligne Chrono, la commune de Meylan n'a rien fait pour aménager les cheminements piétons depuis les arrêts de la C1 vers la zone d'activités Inovallée.

Il faut compléter l'étude actuelle avec un volet cheminements piétons et cycles et stationnements pour les cycles aux arrêts du BHNS

10/ tracé dans Montbonnot : la voirie actuelle est saturée aux abords du Pré de l'eau.

Il est nécessaire que le fonctionnement en voie réservée soit prolongé au moins jusqu'au rond-point avec le chemin de la Doux pour garantir une bonne régularité de l'ensemble de la ligne.

11/ scénario de fonctionnement vers Montbonnot

La desserte de Montbonnot est destinée aux salariés d'Inovallée, mais également aux habitants du Grésivaudan, Montbonnot notamment. L'urbanisation aux alentours du Pré de l'Eau continue à se développer et ses habitants méritent une desserte vers Grenoble via le BHNS.

Le fonctionnement en fourche aux heures de pointe est complexe pour l'exploitation et risque de générer des saturations supplémentaires de bus aux heures de pointe.

Je ne suis pas favorable à l'hypothèse d'un bus sur 2 limité à Maupertuis (option 2). Il me paraît également indispensable que dans l'option 1 que je préconise, la ligne C1 desserve Montbonnot au moins le samedi, le matin (personnel de service) et en soirée (habitants).

12/ évolutivité future vers le tramway

L'étude est très peu explicite sur les contraintes de transformation d'une ligne BHNS en tramway : comment fonctionne le BHNS pendant les travaux (cf exemple de Nantes), quels aménagements et équipements seront à reprendre ?

Ce point nécessite d'être approfondi (dans le cadre d'une étude solution tramway – voir chapitre C ci-dessous)

13/ choix du type de véhicule

Dans l'optique d'un BHNS, **la solution trolleybus V2.0 me paraît le meilleur compromis** performances, capacité, confort, impacts sur l'environnement

C - étude d'une solution Tramway 2030

L'ADTC vient de publier un dossier demandant à ce que soit étudiée une solution en tramway dès 2030.

- **Je suis totalement d'accord avec l'avis de l'ADTC qui se traduirait par un report plus important de la voiture individuelle vers les transports en commun. Un tel report signifiera pour les meylanais une baisse du trafic automobile, et donc une baisse de ses nuisances (bruit, pollution...),**
- **Je demande à ce que l'étude englobe la desserte de la RD1090, en requalifiant la 6020 en ligne Chrono-Grésivaudan (Grenoble – Crolles),**
- **La demande de plan de circulation doit être élargie à l'ensemble de la rive droite de Grenoble à Crolles ,**
- **Cette étude doit permettre de comparer les deux solutions :**
 - **BHNS tel que proposé et transformation à long terme en tramway**
 - **BHNS partiellement (cf ci-dessous) et réalisation d'un tramway en 2030**

Une telle solution impacte de revoir le projet BHNS tel que présenté.

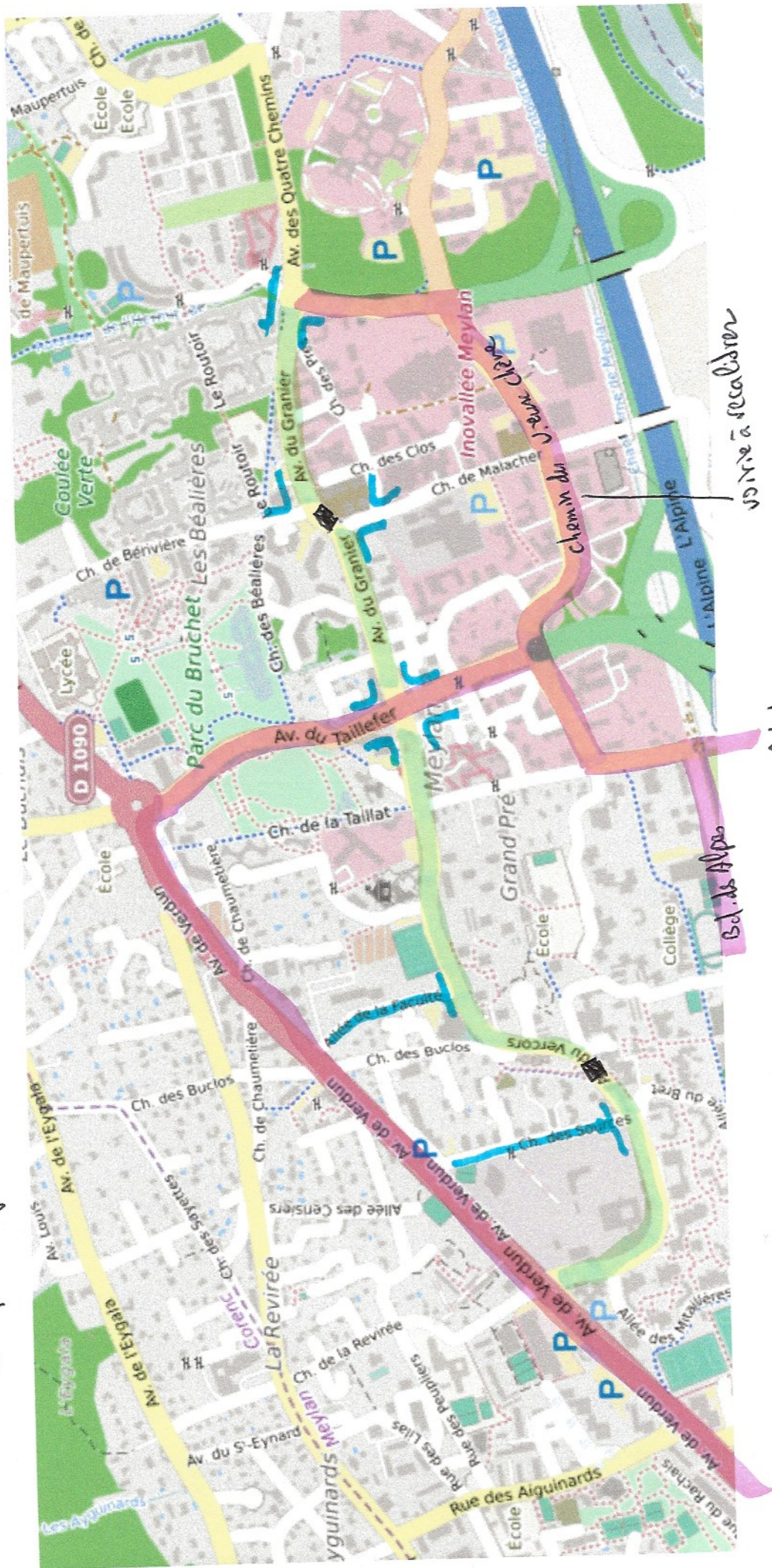
Un scénario en 2 étapes pourrait être le suivant :

- Etape 2023 :
 - Transformation de la C1 en BHNS en 2023 sur les tronçons suivants :
 - prolongement vers la Presqu'île ; cf variante 2 du projet
 - aménagement Félix Viallet : tel que prévu au projet
 - aménagement A. Sembat-E.Rey : déjà réalisé
 - aménagement Jean-Pain : tel que prévu au projet avec un couloir bus dans le sens sortant, nécessitant de revoir le plan de circulation du secteur
 - Montbonnot : fonctionnement tel que prévu (en intégrant ma remarque 9 ci-dessus)
 - Amélioration de la C1 dans La Tronche et Meylan :
 - avenue de Verdun – secteur La Tronche : garder les voies bus actuelles ; pour la station Charmeyran, afin de préparer la transformation en tramway, un quai central pourrait être créé avec les escaliers et ascenseurs reliant ce quai à la station tramway, les usagers auraient alors à traverser à pied l'avenue de Verdun pour retrouver les arrêts de bus
 - avenue de Verdun – secteur Meylan : recréer des voies réservées comme cela a été testé pendant un an
 - avenues du Vercors – Granier – Quatre Chemins ; privilégier la solution « voirie partagée » avec mise en place d'un plan de circulation reportant le trafic de transit
 - Aménagements de la 6020
 - la 6020 doit avoir son terminus à la gare, voire à la presqu'île
 - le fonctionnement de la 6020 sera amélioré sur l'axe commun avec la C1
 - des améliorations sont à prévoir dans la traversée des villes de Montbonnot, Saint-Ismier et Crolles
 - des parkings relais de proximité sont à créer aux différents arrêts de cette ligne entre Montbonnot et Crolles
 - l'amélioration de la 6020 réduira les besoins de report de trafic dans Meylan et les besoins de Parkings Relais

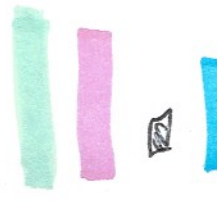
- Etape 2030 :
 - Transformation de la ligne C1 BHNS en tramway
 - dans Grenoble, la ligne emprunterait le tracé de la ligne B de la presqu'île jusqu'au cerrefour Alsace-Lorraine/Jean-Jaurès ; puis celui de la ligne E jusqu'aux Grands Boulevards ; enfin, celui de la ligne C jusqu'au stade des Alpes
 - un site propre central sera à créer en site central depuis le stade des Alpes jusqu'à Meylan (La Revirée ou Fac de Pharmacie selon le choix de tracé retenu)
 - ensuite sur les avenues du Vercors / Granier et Quatre Chemins, fonctionnement en voie partagée, comme cela se pratique fréquemment en Suisse, mais aussi en France comme à Bordeaux.
 - Entre Meylan et Montbonnot, un tracé alternatif, plus court, via Le Charlaix sera à analyser par rapport au tracé via la RD11m
 - Sur Montbonnot, le choix « site propre » ou « voie partagée » devra être étudié.
 - Transformation de la ligne Chrono Grenoble-Crolles en BHNS ou en tramway ; une étude de potentiel de clientèle est nécessaire. Pour rappel, même en solution tramway, un mode « voie partagée » sera à envisager pour les points contraignants (traversée du centre de Montbonnot et de St Ismier...)



Principe de fonctionnement du plan de circulation



- voie partagée
- voie pour trav.
- voie réservée BMS/mobilité
- trafic local



voie à recadrer

A 41

Col. ds Alpes

Chemin du Lac de Clère

Innovation Meylan

Meylan

Av. du Taillefer

Parc du Bruchet Les Béalières

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Av. de Verdun

Tramway ou bus à haut niveau de service ? Résultats d'une comparaison des coûts

par Jean-Marie Beauvais,
directeur du bureau d'études Trans-Missions

Tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS) ? La question n'est pas anodine. Ces projets d'aménagement contribuent à la mise en œuvre des politiques de mobilité des collectivités qui les financent. Plusieurs critères de choix se combinent : coût budgétaire, conséquences sur le développement de la fréquentation des transports en commun, effet d'image, levier pour la requalification et le développement urbains. Principal enseignement de cette étude : en coût global par voyage, et ici pour les agglomérations d'au moins 200 000 habitants, avantage au tramway⁽¹⁾.

Cette réflexion s'adresse aux élus des agglomérations désireuses d'offrir à leurs habitants un système performant de transport urbain. Il s'agit d'un mini-guide qui présente les étapes de la démarche, pointe les variables clés à prendre en compte et donne quelques ordres de grandeur relatifs aux coûts. Il ne remplace bien sûr pas les études plus complètes qui devront être menées ultérieurement : étude de tracé qui tiendra compte des particularités de chaque site et de l'emprise au sol des matériels en concurrence, étude socio-économique qui doit aboutir à un taux de rentabilité interne avec prise en compte des externalités et des prévisions de trafic sur toute la durée de vie du projet (ces dernières n'étant pas indépendantes de la politique plus ou moins volontariste menée dans le secteur des transports et de l'urbanisme), étude technique détaillée, etc. Plus précisément, il s'agit de comparer les coûts de deux systèmes de transport collectif en site propre (TCSP) : le tramway et le bus à haut niveau de service

(BHNS)⁽²⁾. La comparaison portera sur le coût de l'investissement initial et sur le coût global par voyage. Pour comparer ce qui est comparable, la fréquentation relative à la situation avant la mise en place du TCSP est supposée identique pour les deux systèmes. La simulation qui suit correspond au cas fictif d'une agglomération de 200 000 à 300 000 habitants⁽³⁾.

Fréquentation attendue : l'effet tramway plus fort que l'effet BHNS

Pour prévoir le trafic sur l'axe d'un projet de TCSP, on peut mener une étude longue avec localisation des populations et des activités et prise en compte de la concurrence des autres modes. La réflexion prospective peut aussi, dans un premier temps tout au moins, se fonder sur l'analyse de la progression de la fréquentation observable dans des réseaux comparables où un TCSP a été mis en service. La comparaison de quatre exemples à Tours, Lyon, Metz et Strasbourg montre que tramway et BHNS ont des effets

très significatifs sur la fréquentation des transports en commun (voir encadré). Mais l'effet de la mise en service d'un tramway sur la fréquentation semble être beaucoup plus vigoureux que l'effet d'un BHNS. Trois raisons peuvent l'expliquer : l'effet d'image, qui est pour partie subjectif ; la plus grande capacité qui améliore le confort et contribue indirectement à une plus grande régularité de la ligne facilitant la priorité aux feux ; le fait que le choix du tramway est souvent associé à des politiques plus volontaristes (urbanisation autour des lignes, modération du trafic automobile, etc.) qui, en synergie avec une capacité à la fois plus grande et plus évolutive, induisent une plus grande fréquentation à court, moyen et long terme.

Dans le calcul qui suit, on retiendra comme ordre de grandeur la moyenne du taux de progression de la fréquentation de chaque couple d'agglomérations : 131 % pour le tramway et 34 % pour le BHNS. Et on supposera que la ligne à laquelle le tramway ou bien le BHNS se substitueront assurait un trafic de 6 mil-

Tableau 1 - Comparaison des estimations de progression de fréquentation

	Tramway	BHNS	Unité
Fréquentation avant	6,0	6,0	Millions de voyages par an
Effet TCSP	131%	34%	
Fréquentation après	13,9	8,0	Millions de voyages par an

lions de voyages par an (à titre indicatif, ce volume correspond à peu près à la charge annuelle de la ligne 1 de Tours avant le lancement des travaux du tramway) (voir tableau 1).

Coût d'investissement initial : le tramway plus cher que le BHNS

Le coût d'investissement initial se décompose en un coût d'infrastructure, égal au produit de la longueur de la ligne par un coût par kilomètre de ligne, et un coût de matériel roulant, égal au produit du nombre de rames par le coût d'une rame.

Pour le coût d'infrastructure, nous avons choisi une longueur de ligne de 15 km à laquelle nous avons appliqué un coût de 20 M€/km pour un tramway, et de 10 M€/km pour un BHNS. Pour le coût du matériel, il faut préalablement, d'une part, estimer la capacité nécessaire des rames afin de faire face à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé compte tenu de la fréquence des passages, et d'autre part, estimer le nombre de rames qui seront nécessaires compte tenu de la vitesse du matériel roulant. Pour que la comparaison soit équitable, la même fréquence de passage (6 minutes à l'heure de pointe), le même coefficient de confort, c'est-à-dire le ratio entre la capacité pratique et la capacité théorique (80%), et la même vitesse moyenne (19 km/h), ont été retenus. Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires pour le service et la réserve. Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et, dans le cas du BHNS, il s'agit de

véhicules de 110 places coûtant 650000 €. La différence de capacité tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

Finalement, le coût d'investissement initial s'élève à 355 M€ pour le tramway et à 164 M€ pour le BHNS : le tramway, à ce stade de la démonstration, est plus de deux fois plus cher que le BHNS (voir tableau 2).

Mais le calcul précédent ne tient pas compte d'une part, du fait qu'au cours de la durée de vie du projet il faut prévoir un renouvellement tant au niveau de l'infrastructure que du matériel roulant et d'autre part, que le nombre de bénéficiaires du tramway est plus important que le nombre de bénéficiaires du BHNS.

Coût global par voyage : le tramway moins cher que le BHNS

Le calcul des coûts a été fait pour une durée de vie de 50 ans. Cette période est plus longue que la durée de vie de l'infrastructure et surtout du matériel; des renouvellements sont donc à prévoir. En effet, les durées de vie retenues pour l'infrastructure sont de 40 ans pour le tramway et de 39 ans pour le BHNS. Il s'agit de moyennes pondérées croissant la durée de vie de chaque composante (par exemple, la plateforme a une durée de vie très supé-

rieure à celle de tout ce qui concerne les courants faibles) et le poids de cette composante dans le coût total. Quant aux durées de vie retenues pour le matériel roulant, elles sont respectivement de 31,5 ans et de 12,5 ans. La durée de vie retenue pour le tramway résulte d'une durée de vie proprement dite de 35 ans et de la prise en compte d'une révision à mi-vie. La durée de vie retenue pour le BHNS correspond au milieu de la fourchette donnée par le CERTU en 2011⁽⁴⁾.

Les coûts d'exploitation sont estimés sur la base des parcours annuels qui sont identiques pour les deux termes de la comparaison, puisque les fréquences de passage sont les mêmes, et d'un coût par kilomètre estimé à 8 € par kilomètre parcouru pour le tramway et à 6 € par kilomètre parcouru pour le BHNS. Enfin, les frais financiers ont été calculés en retenant un taux d'intérêt de 2% par an.

Lorsqu'on annualise les coûts d'investissements (initial et de renouvellement) et qu'on ajoute les coûts annuels (exploitation et frais financiers), on obtient un coût global par an de 33,8 M€ pour le tramway et de 21,3 M€ pour le BHNS (voir tableau 3).

Ces coûts globaux respectifs doivent maintenant être rapportés à la clientèle servie. Il résulte de ce calcul que le coût global par voyage est de 2,44 € pour le tramway et de 2,65 € pour le BHNS qui a été choisi. Le tramway est donc moins cher par voyage que le BHNS et, dans le présent exemple, la différence est de 9%.

Tableau 2 - Coût d'investissement initial

	Tramway	BHNS	Unité
Infrastructure	300	150	M€ 2015
Matériel roulant	54	14	M€ 2015
Total investissement	355	164	M€ 2015

Les objectifs du projet conditionnent les critères de choix

En résumé, les résultats dépendent du critère de choix retenu. Si l'on choisit le coût initial d'investissement, il faut choisir le BHNS. Si l'on choisit le coût global par voyage, il faut choisir le tramway. La question devient donc : quel critère retenir ?

Compte-tenu des contraintes budgétaires qui sont celles des agglomérations, on comprend que les élus soient sensibles au fait que le BHNS soit deux fois moins cher que le tram, tout au moins au niveau de l'investissement initial.

Le choix du tramway paraît associé à des politiques plus volontaristes : requalification urbaine, modération du trafic automobile qui contribuent à augmenter son effet levier.

Pourtant le critère à retenir nous semble devoir être celui du coût global par voyage. D'une part, parce qu'il tient compte de tous les coûts que l'agglomération devra supporter et d'autre part, parce qu'il tient compte du nom-

Tableau 3 – Coût global annuel

	Tramway	BHNS	Unité
Coût d'investissement initial annualisé	7,1	3,3	M€ 2015
Coût de renouvellement annualisé	2,2	1,7	M€ 2015
Coût d'exploitation	17,4	13	M€ 2015
Frais financiers	7,1	3,3	M€ 2015
Coût global annualisé	33,8	21,3	M€ 2015

Tableau 4 – Coût global par voyage

	Tramway	BHNS	Unité
Coût global annualisé	33,8	21,3	M€ 2015 / an
Fréquentation	13,9	8,0	Millions de voyages par an
Coût global par voyage	2,44	2,65	€ 2015 / voyage

bre de bénéficiaires. Deux phénomènes qui articulent objectifs et moyens de la politique de mobilité.

Or, si le BHNS peut faire face, dans sa version 24 m, à une fréquentation pouvant aller jusqu'à 45 000 voyages par jour, le tramway, lui, peut aller jusqu'à 100 000 voyages par jour. Cette réserve au niveau de la capacité d'absorption peut se révéler déterminante dans une perspective de moyen terme pour les élus qui veulent mener une politique de réduction de la place de la voiture en ville avec, par exemple, la création aux portes de l'agglomération de parcs-relais pour les vélos, les transports collectifs et les

voitures, ou encore, la construction de logements et l'implantation d'activités et d'équipements publics le long du tracé du site propre. ■

(1) Cet article rapporte les conclusions d'une étude réalisée pour l'Association Qualité Mobilité, sur la suggestion de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), par les bureaux d'études Trans-Missions et TTK intitulée « Retour d'expériences des choix tramway-BHNS dans les agglomérations françaises » publiée le 5 octobre 2016. Etude téléchargeable depuis <http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats>

(2) Un bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport utilisant l'autobus ou trolleybus. Introduite en 2005 par le CERTU, sa définition est diverse, due aux différentes configurations. On constate néanmoins les caractéristiques suivantes : une forte fréquence (5 à 10 min en heures pleines et moins de 15 min en heures creuses) avec amplitude horaire élevée (circulation la semaine, en soirée et le week-end), un parcours rationalisé avec un itinéraire intégralement ou partiellement en site propre, une priorité aux feux tricolores et aux ronds-points garantie par des aménagements spécifiques, un plancher bas pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et la vente de titres de transports effectuée au niveau des stations (source Wikipedia).

(3) Les coûts cités dans cet article correspondent aux ordres de grandeur des coûts identifiés dans les réseaux hors Ile-de-France.

(4) Les coûts des transports collectifs urbains en site propre – chiffres clés, principaux paramètres, Certu, octobre 2011.

BHNS / Tramway : quelle progression de la fréquentation à travers quatre exemples ?

➤ **A Tours**, le tramway a remplacé la ligne 1 d'autobus. En 2010, c'est-à-dire avant les travaux du tramway, la ligne 1 transportait 21 750 voyageurs par jour. En 2015, la ligne A du tramway transportait 56 970 voyageurs par jour. L'augmentation aura donc été de 162 %.

➤ **A Lyon**, on ne connaît pas la fréquentation des autobus que le tramway T3 a remplacés. Elle a été estimée à l'aide du modèle TERESE à 16 000 voyageurs en 2000. Lors de sa mise en service, en 2006, la fréquentation du T3 était de 22 000 voyageurs mais elle a atteint 32 000 voyageurs en 2016. L'augmentation est de 100 %.

➤ **A Metz**, les BHNS Mettis A et B ont remplacé les lignes 1, 11, 21, 31 et U. En 2012, ces dernières totalisaient 25 000 voyageurs par jour. En 2015, les Mettis transportaient 32 000 voyageurs par jour. L'augmentation est de 28 %.

➤ **A Strasbourg**, la ligne G (BHNS) a remplacé la ligne 19 (autobus) mais cette dernière a été maintenue après restructuration. La ligne 19 transportait 10 000 voyageurs en 2012. La clientèle totale correspondante en 2015 était de 14 000 voyages. L'augmentation est de 40 %.

PROJET DE CREATION D'UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE GRENOBLE ET MONTBONNOT ET DE CREATION D'UN POLE D'ECHANGE MULTIMODAL A LA TRONCHE

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

25 octobre 2019

Contacts |

Alain LAURIOT

ct.lahgglo@gmail.com

06 07 45 56 16

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

Considérations générales

L'extension du C1 et la ligne BHNS sont plutôt bien perçus par LAHGGLO, bien qu'une forte préférence aille à une solution tramway. Cette dernière, en effet, bien que beaucoup plus coûteuse à court terme, anticipera une urbanisation inévitable et encouragera les utilisateurs, encore hésitants à prendre des bus pour des raisons de confort, à changer de mode de déplacement.

Par ailleurs, ce projet ne peut pas se faire sans une réflexion globale sur les transports dans la vallée du Grésivaudan (zones tarification, trajets, cohérence avec les lignes Transisère, TER et TouGo).

Les alternatives sont forcément multiples et devront être hiérarchisées en fonction de leur rapport coût/efficacité : adaptation du plan de circulation en incitant notamment le trafic de transit à emprunter l'axe autoroutier, développement des solutions de transport en commun : améliorer le niveau de service et l'attractivité des bus Express et 6020, de la ligne de train Chambéry/Grenoble (arrêts à Domène notamment), mettre en place une ligne de bus sur une voie dédiée de l'autoroute A41 (similaire à la ligne qui utilise la BAU entre Voreppe et Grenoble sur l'A48), etc.

Il est certain que le passage du C1 au BHNS, même s'il peut permettre d'augmenter la capacité de 10000 à 15000/20000 passagers par jour ne suffira pas seul à réduire suffisamment le trafic automobile sans autre mesure d'accompagnement !

Par ailleurs, le passage en BHNS devrait inciter de nombreux utilisateurs supplémentaires de la vallée du Grésivaudan et des zones peu denses proches de Grenoble à abandonner leur véhicule à proximité des arrêts. LAHGGLO regrette que la question des parkings relais ne fasse pas plus explicitement partie de la concertation.

Enfin une dernière question reste en suspens : Quelle tarification sera en vigueur pour Pré de l'Eau actuellement en zone B ?

Le matériel

LAHGGLO souligne que seule la motorisation électrique permettra de s'approcher du niveau de confort d'un tramway pour ce qui concerne accélération et freinage sans à coups. Le bus en biberonnage est le moins intéressant : il y a des temps morts pour la recharge, et les batteries posent un problème de recyclage. Par ailleurs le biogaz ne présente pas d'avantage indiscutable du point de vue pollution sonore et de l'air. Hors la solution tramway, la préférence de LAHGGLO va au trolleybus moderne, qui a fait ses preuves depuis plusieurs années.

Quel tracé à la presqu'île ?

LAHGGLO reprend et approuve l'avis de l'UQ Grenoble Confluence : Actuellement, la ligne C1 connaît un terminus dans le secteur Jean Macé sans proposer de connexion à d'autres lignes du réseau. La mise en œuvre du tracé conformément à la « variante 2 » permettrait :

- Un arrêt à proximité de pavillon de la mobilité desservant le secteur Cambridge (et ses 2200 résidents à terme) mais également les usagers du pavillon de la mobilité (plus de 430 places de stationnement).
- Le terminus à positionner à proximité de celui du C6 (2500 déplacements/jours) en interconnexion avec le tram B (presqu'île) et le futur métrocable (8500 déplacements/jour en 2030) en structurant un pôle multi modal important et cohérent.
- Le terminus du C1 sur la place de la résistance doit faire l'objet d'un aménagement complet avec des voies indépendantes pour éviter les perturbations liées à la congestion automobile.

Quel tracé à Meylan ?

Choix de tracé à partir de la Revirée direction Montbonnot : Bien qu'il y ait des arguments en faveur du nouveau tracé par l'ancienne fac pharmacie plus favorable sur le critère vitesse commerciale (facteur clé de concurrence à la VP, meilleure desserte des nouveaux appartements, cohérence avec un parking relais ad hoc), ce serait cependant au détriment d'un allongement important du cheminement des piétons pour le public des Buclos. Le parking des Sablons doit être agrandi pour compenser le manque de parking dans cette zone.

Il peut être judicieux de se contenter sur certains tronçons d'une emprise minimale qui ne nuira pas à la fonction et qui préservera des éléments très importants de patrimoine. Si on considère le trafic de BHNS dans les deux sens à 2 par 5 minutes, ce qui sera un maximum, la probabilité d'un conflit de passage sur un tronçon de 100 mètres sera faible. Cela pourrait s'appliquer au cas particulier de Malacher Nord.

Tronçon Maupertuis/Pré de l'eau : Il devrait y avoir un tracé alternatif qui privilégierait à terme un tout droit de Maupertuis à l'avenue de l'Europe sur Montbonnot, qui éviterait cette boucle pénalisante par la RD 11M qui dessert peu de clients (cf plan ci-dessous) et qui passe sur une zone humide. Au futur PLUi devrait figurer une réserve à la limite Meylan/Montbonnot pour rendre possible les acquisitions nécessaires. Le jeu des changements de propriétaire dans les années futures pourrait offrir cette opportunité.



Plan Google : En vert tracé direct en rouge tracé par la RD 11M qui traverse un désert

Quels horaires

Il vaut mieux assurer des bus le week end jusqu'au Pré de l'Eau. Les gens qui ont pris leurs habitudes de déplacement en semaine pourront continuer de la même façon le week end. Il faut aussi penser à ceux qui travaillent le week end (hôpital, commerces,...) et qui ont besoin de la continuité du service. Dans un premier temps, la solution 2 est donc préférable à la solution 1, mais très rapidement, il faudra être capable d'augmenter la fréquence des bus en semaine sur la totalité de la ligne en fonction de la fréquentation.

Pôle d'échange Charmeyran

LAHGGLO opte pour une station tram sur le viaduc. Plus de voyageurs vont y transiter (6000 au lieu de 2300 dans l'autre scénario) et c'est plus confortable, en particulier pour les PMR (Faire 350m sur une route en pente en fauteuil roulant serait un gros obstacle).

Par ailleurs, il est indispensable de construire une passerelle piétons cyclistes directe le long de la voie du tram, sur le pont, des Taillées à Grand Sablons. La passerelle actuelle est bien trop compliquée à utiliser.

Le point de dépose de covoiturage doit être assez grand pour que des cars puissent s'y arrêter (déposes de passagers de retour de voyage).

LAHGGLO note avec satisfaction la pose de box vélos sécurisés.

D'autre part, un lien direct de ce pôle d'échange entre cet arrêt et le haut de la Tronche devrait être envisagé

COMMUNIQUE des Verts de Meylan sur le projet BHNS 29 octobre 2019

Les Verts de Meylan invitent les habitants à s'exprimer sur le tracé du BHNS (C1+) d'ici le 31 Octobre sur le site de la Métro.

Pour améliorer les déplacements et la qualité de vie des Habitants, Les Verts de Meylan soutiennent un projet de BHNS -Trolley (Bus à Haut Niveau de Service)

- intégrant de petits parkings relais ,
- avec ouverture des portes automatiques pour favoriser l'accès rapide des personnes à mobilité réduite,
- en correspondance directe avec le tram B au pont du Charmeyran,
- desservant correctement Montbonnot y compris une partie de week end,
- un bus sur deux venant de Mont bonnot en période de pointe soit toutes les 4 mns, est une solution qui garantit au Meylanais de ne pas être pénalisés par des bus qui arrivent pleins.
- desservant l'arrêt du Bret aux Buclos,(variante 4) et maintenant l'arrêt Mairie/ Grand Pré.
- en circulation partagée sur les portions Buclos et Béalières.

Ils soulignent que les restrictions de circulation envisagées ne doivent pas entraîner une aggravation des circulations et pollutions de l'air sur d'autres routes ou avenues: Verdun-sept Laux, Taillefer, Chamechaude, Vieux Chêne,

-il convient donc d'abord « d'apaiser » les circulations sur entrées et sorties d'autoroute et voies rapides citées.

Ils rappellent que l'extension à Montbonnot Inovalée ne traitera pas les problèmes du Grésivaudan . Il faut donc **apporter des solutions spécifiques dans le haut et le bas de la vallée du Grésivaudan :**

- améliorer la ligne 6020 en fréquence, amplitude, stations...,
- créer ou renforcer un Bus rapide en site propre sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute transformée en voie urbaine.

Le BHNS devra emprunter une partie du RD11 qui sera sur cette portion en circulation mixte BHNS /voitures. **Le RD11 devra rester sur 2 voies même dans cette portion, compte tenu des contraintes naturelles.**

PDiE Le Viséo (Cegelec CEM, Eaton, Menthor graphics)

110 rue Blaise Pascal

38330 Montbonnot Saint Martin

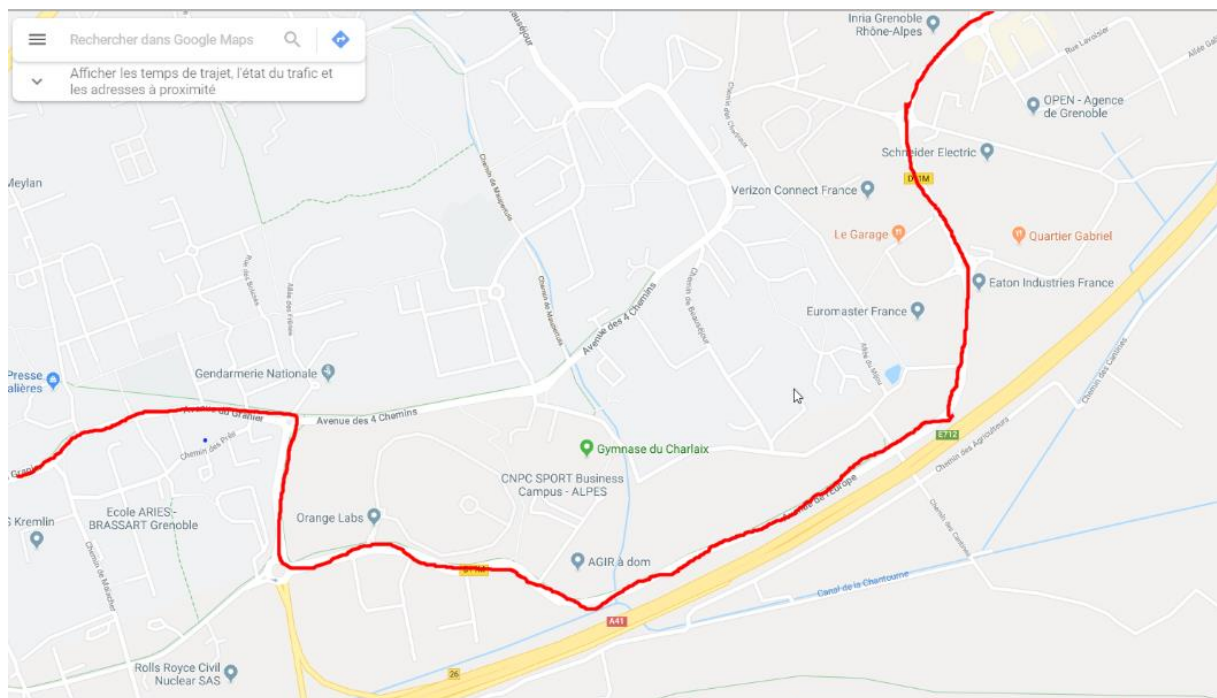
A Mr Mongaburu, président du SMTC

A Montbonnot, le 29 Octobre 2019.

Monsieur le Président,

Pour donner suite à la réunion Groupe Expert Mobilité d'Inovalée du mardi 8 Octobre 2019 et à la consultation sur la transformation de la ligne C1 en Bus à Haut Niveau de Service, les représentants des sociétés du PDiE Le Viséo sont favorables à l'option 2 concernant l'offre sur Montbonnot en demi-fréquence : un bus sur deux dessert Montbonnot de 7h à 19h du lundi au samedi. Après consultations auprès de divers employés, il serait bien que l'horaire du dernier bus le soir soit décalé au minimum à 20h.

Parallèlement à cette proposition et dans un souci de gain du temps, le tracé allant jusqu'au Pré de l'eau devrait être modifié et ne pas aller jusqu'à Maupertuis. Au rond-point des Béalières, le bus tournerait donc à droite en direction de Montbonnot Saint Martin. Il ne s'arrêterait donc plus à Maupertuis. Un bus sur deux irait donc à Maupertuis, et un bus sur deux irait au Pré de l'eau. Ceci présente le triple avantage d'un gain de coût et de temps énorme au niveau des travaux, tout en préservant la zone naturelle qui abrite des Castors d'Europe et qui permettrait de desservir la zone Orange Lab et le chemin du Vieux Chêne de Meylan.



Dans le cadre du Terminus au Pré de l'eau, certains utilisateurs nous ont également demandé la possibilité d'installer des « MétroVélo box » sécurisées.

Concernant la tarification de la ligne, tous les usagers du bus souhaitent conserver les tarifs proposés par la SemiTAG.

Dans l'attente d'une réponse favorable de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations les meilleures.

Le PDiE du Viséo représente près de 400 personnes près de l'arrêt de bus Baudonnaire.

Cordialement, PDiE le VISEO.

CONCERTATION PREALABLE BHNS - Quartier des Béalières à Meylan

Sonia Marrec et Michael Killinger

31/10/219

Jérôme Dutroncy, Vice-Président de Grenoble-Alpes Métropole, en charge de l'environnement, de l'air, du climat et de la biodiversité dit à propos des projets que l'on envisage aujourd'hui "Se poser des questions à chaque fois : ce projet sert-il la lutte contre le réchauffement climatique ? Sert-il la transition écologique et sociale ? " (le Dauphiné Libéré du 22/10/2019). Dans le cas du BHNS et des transports en commun d'une façon générale, une mesure écologique et sociale serait de les rendre gratuits, tout simplement.

Faire un tramway tout de suite au lieu d'un BHNS est une meilleure idée. Le tramway serait bien plus efficace qu'un BHNS pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense : possibilité de transporter plus de gens, meilleur report de la voiture vers le tram que vers un BHNS, meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques.

1. Insertion du BHNS avenue du Granier, quartier des Béalières à Meylan : BHNS en voie partagée

Seule la version "BHNS en voie partagée avec les ayants-droit" (variante 4) - et donc ne pas élargir l'avenue du Granier - nous paraît acceptable, pourquoi:

- Pour ne pas augmenter la circulation automobile et donc limiter la pollution atmosphérique
- Pour garder les arbres, arbustes et espaces verts qui jouent un rôle important dans la lutte contre le réchauffement climatique et constituent une caractéristique prépondérante du quartier des Béalières
- Pour faciliter l'accès aux écoles maternelle et primaire du quartier des Béalières pour les enfants habitant Inovallée
- Pour faciliter l'accès au Centre de loisirs des Ouistitis et à la Crèche multi-accueil situés chemin de Bérivière pour les familles habitant Inovallée
- Pour faciliter l'accès à la bibliothèque des Béalières pour les habitants d'Inovallée
- Pour ne pas couper en deux la zone commerciale qui se met en place entre la Place des Tuileaux et Malacher Nord

2. Pas d'ouverture du chemin de Bérivière sur l'avenue des 7 Laux

Les évolutions de plan de circulation ne doivent pas conduire à la possibilité de raccordement du chemin de Bérivière à la RD 1090 pour les automobiles, parce que :

- Trop accidentogène : beaucoup d'enfants dans le secteur (école maternelle / primaire, centre de loisirs, crèche). Le chemin de Bérivière servirait alors de voie de contournement/délestage ce qui se traduirait par une augmentation de la circulation. La réouverture par le parking du lycée fait déjà débat aujourd'hui
- Contraire à la conception du quartier qui prévoit qu'il n'y ait pas de voie traversante afin de favoriser la priorité des piétons. (C'est la raison pour laquelle on ne peut pas, par exemple, entrer dans le quartier par la rue Chenevière et en ressortir par le chemin de Bérivière.)

3. BHNS vers secteur Montbonnot : conserver les bassins de Monarié

Le PADD précise : « Les zones humides, repérées pour leurs « services écologiques » avérés, seront préservées, y compris en milieu urbain. » Les bassins de Monarié rentrent bien dans ce cadre et en plus ils jouent un rôle important dans la gestion des eaux pluviales et la prévention des inondations.

L'extension de la ligne du BHNS vers Montbonnot ne doit pas se faire au détriment de cette zone naturelle humide. Le BHNS pourrait conserver son arrêt Maupertuis puis revenir sur ses pas et emprunter les voies déjà existantes, l'avenue de Chamechaude et l'avenue de l'Europe, pour se rendre à Inovallée Montbonnot.

Avis de l'Union des Habitants du Quartier des Béalières

sur le projet de BHNS

Préambule

L'UHQB a choisi de se concentrer sur l'insertion du BHNS au niveau du quartier des Béalières et ne s'est donc pas attardée sur les variantes de tracé, le futur pôle d'échanges et les options de fonctionnement.

Insertion du BHNS dans le quartier des Béalières

Le Plan de circulation proposé est peu compréhensible. Quelles solutions pour la circulation de transit ? Les riverains ? L'accès aux commerces ?

Principes à retenir :

- **Pas d'ouverture du chemin de Bérivière sur l'avenue des 7 Laux** car :
 - 1) Trop accidentogène : beaucoup d'enfants dans le secteur (école maternelle / primaire, centre de loisirs, crèche). Servirait de voie de contournement/délestage = augmentation de la circulation. La réouverture par le parking du lycée fait déjà débat.
 - 2) Contraire à la conception du quartier qui prévoit qu'il n'y ait pas de voie traversante. (C'est pourquoi on ne peut pas, par exemple, entrer dans le quartier par la rue Chenevière et ressortir par le chemin de Bérivière.)
- **Pas de 4 voies** (2 voies bus + 2 voies voitures). Compte tenu des nouveaux immeubles déjà construits entre Malacher et le rond-point de Bavière, la largeur n'est plus suffisante pour permettre une intégration paysagère satisfaisante. Cela entraînerait une forte dégradation du cadre de vie. Cela créerait aussi une coupure entre les nouvelles habitations et le reste du quartier des Béalières.

Interrogations :

- Limitation de la circulation aux riverains : Comment ? Quels contrôles ?
- La circulation sur voie partagée (que nous préconisons) suppose de réduire le trafic de transit. Par quels moyens ?
- Quel accès aux commerces de la place des Tuileaux pour les non riverains ?

Recommandations :

- Accès à la place des Tuileaux (haute et basse) : Penser à l'accès des camions de livraison. Pas de nouvelles suppressions de places de stationnement pour les commerces / le restaurant d'entreprise la Chantignole / les écoles.
- Ne pas bloquer physiquement le passage sur l'avenue du Granier au niveau de Malacher. Réserver la traversée du carrefour Malacher aux riverains et ayants-droits.
- Etudier des plans de circulation avec limitation de l'avenue du Granier aux riverains et ayants-droits :
 - soit entre Taillefer et le chemin de Malacher,
 - soit entre le Chemin de Bérivière et le rond-point de Bavière
- Reprendre l'étude réalisée par la société Abtoo pour le projet « Malacher Nord » et présentée au cours de la concertation (2014 à 2017) qui proposait 7 plans de circulation possibles en vue d'apaiser le trafic sur l'avenue du Granier (à demander à la mairie de Meylan)

- Etudier la possibilité d'un petit parking-relais au niveau de l'ancien site de M4, derrière la salle Décibeldonne.

Point d'attention concernant les variantes 3 et 4 du tracé

Les élèves des Béalières sont sectorisés sur le collège des Buclos. Beaucoup utilisent le C1 pour leurs trajets et ils descendent aujourd'hui au Bret. Si la variante 3 est retenue, la future station BHNS Buclos-Mairie pourrait être utilisée sans que cela n'augmente démesurément la distance qu'ils doivent parcourir à pied jusqu'au collège **A CONDITION** qu'elle soit positionnée au niveau de l'intersection allée de la faculté / avenue du Vercors (comme cela semble être proposé actuellement), et pas déportée vers la mairie.

Niveau de service du BHNS

Quelle que soit l'option choisie, le cadencement devra être suffisant pour que les bus en provenance de Montbonnot ne soient pas déjà pleins en arrivant aux Béalières.

Pôle d'échange de Charmeyran

Préférence pour le scénario 2. La traversée piétonne semble dangereuse et dissuasive.