

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

Approuvé à l'unanimité

Une concertation préalable sur les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics visant à améliorer la performance de la ligne de bus C1 dans la traversée de Meylan et de Montbonnot-Saint-Martin s'est déroulée du 9 mars au 13 avril 2022. Cette concertation préalable avait pour objectif d'informer et de recueillir les avis de toutes les personnes (usagers, habitants, associations...) concernées par, avant toute prise de décision par les autorités publiques.

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

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

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

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

Usage, fréquence et amplitude de passage :

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

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

- Réétudier la fréquence de passage pendant les vacances scolaires (jours de semaine et dimanche) jugée insuffisante au regard des besoins,
- Permettre la montée par toutes les portes du bus afin de fluidifier cette montée notamment aux périodes de pointe, pour plus de confort des usagers et une réduction du temps aux arrêts,
- S'assurer, pour les personnes fragiles ou en situation de handicap, que soient bien respectés le temps nécessaire pour elles pour accéder aux places assises, ainsi que la disponibilité et l'accès aux places qui leur sont réservées aux heures de pointe,
- Synchroniser les horaires de la ligne C1 et des premiers trains du matin de la gare de Grenoble, comme cela est fait en soirée,
- Préciser quelle est la fréquence sur la plage horaire 19h-21h, qui n'est pas indiquée dans le dossier de concertation.

Voie nouvelle de liaison entre Meylan et Montbonnot

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

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

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

Par ailleurs,

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

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

Opérations complémentaires pour améliorer l'attractivité de la ligne C1

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

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

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

Tous ces éléments sont importants à double titre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modification des carrefours Verdun/Vercors et Taillefer/Granier

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

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

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

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

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

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

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

Conclusion

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

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

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

Glossaire

CEM : Commission Extra-Municipale

GT : Groupe de Travail sur les Mobilités

SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise