

# ***Avis***

*de la*

## ***Commission Extra-Municipale relatif au projet de BHNS***

*Meylan, 17 septembre 2019*

*Rédacteur : Philippe Bodiglio*

Cet avis de la CEM est émis sur la base des informations fournies lors de la présentation du projet BHNS Grenoble-Montbonnot par le SMTC le 4 septembre 2019. Il a pour objet d'apporter des éléments de réflexion aux élus en préparation de la prochaine délibération du conseil municipal fin septembre qui statuera sur l'avis de la commune de Meylan sur le projet BHNS, dans le cadre de la concertation préalable.

### Elargir le périmètre de l'étude

La priorité affichée du SMTC lors de cette concertation préalable est de recueillir un avis sur les deux variantes de tracés sur la commune de Meylan : passage par l'avenue du Vercors au niveau du chemin de la Revirée (comme l'actuel tracé du C1) ou passage par l'allée de la Faculté.

Même si l'implantation d'un parking relais au nord de l'allée de la Faculté représente un atout de la seconde option<sup>1</sup>, **la CEM considère que le choix définitif du tracé est prématuré en l'état du projet, et demande qu'une étude en termes de circulation et de mobilité soit menée sur l'ensemble du territoire Nord-Est** afin de quantifier le trafic de transit et de déplacement, et proposer des solutions pour **réduire le trafic automobile de transit** qui aujourd'hui sature aux heures de pointe les trois axes routiers traversant la commune (avenue de Verdun, avenue du Vercors/du Granier, chemin du Vieux Chêne/boulevard des Alpes).

Ces solutions 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 dédiée Voreppe-Grenoble sur l'A49), etc.

Il est clair que le passage du C1 au BHNS, même s'il peut permettre d'augmenter la capacité de 10000 à 15000 passagers par jour ne suffira pas seul à réduire suffisamment le trafic automobile !

### Une insertion du BHNS respectueuse de la qualité paysagère

La CEM considère en effet que la réduction du trafic automobile de transit est un préalable à la mise en place du BHNS, pour permettre **une insertion en mode partagé à partir de l'avenue du Vercors (quelque soit la variante du tracé) jusqu'au terminus à Montbonnot, tout en assurant un haut niveau de service.**

En effet, les ateliers de la CEM ont montré que l'insertion en site propre sur les avenues du Vercors et du Granier pose des problèmes d'emprise, nécessite l'abattage d'une grande partie de la couverture arborée le long de cet axe urbain, et en définitive dénature sa qualité paysagère. Ce choix ne serait pas compatible avec le classement en ambiance Ville Parc de cette zone dans l'OAP Paysages et Biodiversité du PLUi. Les habitants ont d'ailleurs largement exprimé leurs inquiétudes à ce sujet lors de la réunion publique sur l'aménagement de Malacher Nord le 13 février dernier !

---

<sup>1</sup> Il manque d'ailleurs aujourd'hui des éléments pour dimensionner la capacité de ce parking au regard des besoins.

## Un BHNS pour quoi faire ? Et pour qui ?

**La CEM demande qu'une étude plus approfondie des besoins soit menée** ; il n'est pas suffisant, pour prendre les bonnes décisions en termes d'investissement, de motiver le passage du C1 en BHNS par un objectif global d'amélioration de service, et d'augmentation de capacité de la ligne actuelle du C1.

Quels sont les problèmes ? Et pour qui ? L'étude devra différencier les besoins en fonction des catégories d'usagers potentiels :

- Les habitants de la commune ; l'actuel niveau de service du C1 est considéré comme satisfaisant par les habitants, tout au moins ceux qui ont un accès facile à la ligne. La priorité est aujourd'hui de faciliter l'accès au C1 aux habitants du coteau : parkings relais suffisants, navette, ... **La CEM demande qu'un projet soit mené pour répondre à ce besoin sans attendre le BHNS.**
- Les habitants de Montbonnot et au-delà, de la vallée du Grésivaudan ;
- Les entreprises d'Inovalée Meylan et Montbonnot et leurs employés.

Cette étude des besoins, intégrée à l'étude des mobilités du territoire Nord-Est permettra de définir un plan d'investissement ciblé sur les priorités de la commune, et du territoire. Le BHNS Grenoble-Montbonnot est une des composantes de ce plan, dont la priorité reste à déterminer.