

**Lettre ouverte des élus d'AIMeylan
adressée au maire de Meylan et au président du SMTC
sur le projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Grenoble-Meylan-Montbonnot**

Monsieur le Maire de Meylan,
Monsieur le Président du SMTC,

Les élus d'AIMeylan tiennent à vous faire part des **inquiétudes de nombreux meylanais** que nous avons écoutés ces derniers mois concernant l'avenir de la ligne C1.

1. Horizon 2020 – prolongement sur Montbonnot de la ligne C1

La ligne Chronobus C1, destinée à devenir une ligne BHNS est d'ores et déjà saturée aux heures de pointe. Le SMTC a décidé le 7 février 2019 d'acquérir 8 nouveaux bus articulés. Une partie de cette commande est destinée à remplacer des bus « en fin de vie ». Le prolongement de la C1 jusqu'à Montbonnot, envisagé pour septembre 2020, devrait aggraver la saturation de cette ligne.

Nous vous demandons combien de bus supplémentaires vont-ils être réellement affectés à la C1 et dans quels délais ? Quels moyens le SMTC aura-t-il à sa disposition pour faire face à cet accroissement de la fréquentation ?

2. Horizon 2023 – transformation de la ligne C1 en BHNS

Le projet de restructuration de l'avenue du Granier anticipant la mise en service du BHNS en 2023 a été présenté lors des réunions de concertation sur le projet « Malacher Nord » : emprise de 25 mètres large (2 voies bus, 2 voies voitures, piste cyclable, trottoirs). Les habitants du quartier des Béalières redoutent qu'une emprise aussi massive ne vienne encore dégrader une qualité de vie bien malmenée dans ce secteur ces dernières années, du fait d'une urbanisation dense et non maîtrisée par les élus de l'exécutif, entraînant notamment la disparition d'espaces verts et/ ou boisés.

1/ Nous demandons au SMTC d'étudier un plan de circulation et de stationnement, limitant la circulation aux riverains sur l'avenue du Granier dans le cadre d'une zone à trafic limité, ce qui permettrait aux bus de circuler sur un site partagé avec les automobilistes afin de ne pas augmenter l'espace dédié à la circulation automobile. Ce plan de circulation sera à étudier en fonction des choix de desserte TC et permettra d'apprécier les reports modaux selon les options. A noter que la desserte des commerces de la place des Tuileaux devra être préservée.

2/ L'hypothèse de passage de la ligne via l'allée de la faculté de pharmacie ne permettrait plus de desservir l'arrêt Le Brêt, pourtant l'un des plus fréquentés. Si tel était le cas, nous voudrions que le SMTC étudie la possibilité que cet arrêt soit desservi par une autre ligne de bus. (42, 13 ?). Dans ce cas, cette ligne, reliant les différents quartiers de Meylan, pourrait desservir également le Haut-Meylan.

Il est indispensable que les autres hypothèses (passage par l'avenue du Vercors et passage à travers le site PLM) soient réétudiées en comparaison.

3/ Au vu des expériences de plusieurs villes françaises (Nantes, Metz...) la solution BHNS sera-t-elle en mesure de satisfaire la demande à moyen terme ? Les nombreuses améliorations prévues (extension à Montbonnot à l'Est, vers la Presqu'île à l'Ouest, station d'échange au pont des Sablons...) permettent d'envisager une très forte augmentation de la clientèle sur cette ligne C1. **Ne faut-il pas réfléchir très sérieusement à la réalisation d'un tramway à l'horizon 2030,** compatible avec une restriction de circulation pour le transit évoquée plus haut, solution permettant un bien meilleur transfert modal qu'un BHNS et plus en phase avec les enjeux climatiques, le BHNS – horizon 2023 – devant alors être envisagé comme une solution transitoire ? Dès lors, le tracé et les travaux devraient choisis en conséquence.

Philippe CARDIN
Président du groupe des élus AIMeylan