

DOSSIER DE PRESSE

Alerte sur la ligne 6020 et les dysfonctionnements du réseau TRANSISERE

*L'ADTC lance un cri d'alerte sur le projet d'amputation du parcours de la ligne 6020,
dénonce des dysfonctionnements du réseau Transisère
et fait des propositions d'améliorations*

Le Conseil général de l'Isère veut limiter le parcours de la ligne 6020

La ligne 6020 est une ligne Transisère (dépendante donc du Conseil général), qui relie Crolles aux gares SNCF et routière de Grenoble.

C'est une ligne structurante du réseau de transports en commun. Mais le Conseil général veut limiter son parcours en arrêtant cette ligne à la Place de Verdun, abandonnant ainsi la desserte de centre ville de Grenoble et des gares SNCF et routière, et réduire son parcours sur la commune de Crolles.

L'ADTC est fermement opposée à cette amputation de la ligne 6020.

D'après l'enquête Ménages Déplacements de 2010, le secteur desservi par la 6020 concentre la moitié des 120 000 déplacements quotidiens entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. Malgré une gestion laissant fortement à désirer, cette ligne transporte environ 2 850 passagers par jour, soit autant voire plus que la ligne Express1 sur son tronçon Nord-Est.

Dans l'enquête Origine-Destination menée par la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) de février 2013, 3 (Gares de Grenoble, Victor Hugo et Chavant) des 4 arrêts qui ne seraient plus desservis, font partie, avec l'arrêt Lycée du Grésivaudan, des 4 arrêts les plus fréquentés de la ligne (le 4e arrêt qui ne serait pas desservi à Grenoble est l'arrêt Dr Mazet).

De plus, avec un terminus à l'entrée Ouest de Crolles, 4 arrêts ne seraient plus desservis dans un secteur dense du Grésivaudan, et il n'y aurait plus que 3 cars par jour entre les centres de Crolles et Grenoble le dimanche.

Ces modifications dégraderaient fortement les relations entre le Grésivaudan et de nombreux points de l'agglomération :

- pour les habitants du Grésivaudan se rendant dans l'hyper centre de Grenoble (loisirs, services ou commerces), aux gares routière et SNCF, aux lycées Champollion, Argouges, Louise Michel, Vaucanson et Cité Internationale, au CHU et à l'hôpital Sud,
- pour les habitants du département et/ou les visiteurs arrivant en gares de Grenoble se rendant au rectorat, au site Schneider de Meylan-PLM, au lycée du Grésivaudan, au centre de recherche de Rank Xerox, au lycée horticole...

En effet, arrêter cette ligne place de Verdun imposerait une correspondance supplémentaire à de nombreux usagers :

- la limitation à la place de Verdun romprait la correspondance entre la ligne 6020 et les lignes de tram B et la future ligne E (ou l'actuelle ligne 1) ainsi qu'avec les lignes Express 2, 13, 17 et 34.
- une correspondance avec le tram A sur un tronçon déjà saturé une bonne partie de la journée rebuterait de nombreux usagers actuels allant à la gare ou au centre ville.
- le déplacement de l'arrêt Hôtel de Ville rendrait la correspondance avec le tram C plus difficile.

D'autre part, cette modification obligerait de nombreux usagers utilisant un ticket Transisère à l'unité ou une carte de 6 trajets, à acheter en plus un ticket TAG, alors même que le service serait dégradé pour eux.

L'ADTC a pris connaissance des raisons qui ont conduit les services à faire cette proposition, mais de meilleures solutions sont envisageables.

La première raison invoquée est la difficulté de circulation des bus sur le boulevard Agutte Sambat – Edouard Rey dans Grenoble. Ceci a conduit certains élus grenoblois à réclamer la réduction du nombre de bus et cars sur cet axe. Mais l'ADTC rappelle que, malgré la création du tronç commun Lise, le nombre total de bus et cars desservant la place Victor Hugo est du même ordre que ce qu'il était avant la fusion des lignes TAG 1 et 3.

Pour fluidifier la circulation des bus, il y aurait mieux à faire que d'en réduire le nombre, par exemple :

- mettre en place des distributeurs automatiques de titres Transisère et TAG aux arrêts, pour réduire les pertes de temps dues à la vente de tickets à bord par les conducteurs
- améliorer le fonctionnement de l'intersection avec les ligne A et B de tram place Victor Hugo (emplacement de la station de tram et gestion des feux)
- autoriser la montée par toutes les portes dans les bus TAG aux arrêts Victor Hugo et Chavant,
- tracer un couloir bus dans le sens Sud-Nord entre les places Dr Martin et Victor Hugo

L'autre motif invoqué est le souci de réduire les coûts d'exploitation. En fait, les économies générées par cette mesure seraient limitées (environ 2 km de moins par course pour 78 courses par jour), tandis que la perte de recettes risquerait d'être plus importante !

En améliorant le fonctionnement de cette ligne 6020 (fiabilité des temps de parcours, respect des horaires, mise en cohérence des informations sur les horaires...) le Conseil général pourrait à la fois générer plus d'économies et attirer une nouvelle clientèle, entraînant une augmentation des recettes.

La ligne 6020 est appelée à jouer un rôle majeur dans les déplacements d'échange entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. Le projet de limitation à la place Verdun est en totale contradiction avec les orientations du SCoT et du PDU de l'agglomération grenobloise, et inciterait des usagers non captifs à abandonner la 6020 pour reprendre leur voiture.

L'ADTC est convaincue que les habitants de Grésivaudan méritent autant d'attention que les riverains de la place Victor Hugo, et sur la base des arguments exposés ci-dessus, l'ADTC demande le maintien des deux terminus actuels de la ligne 6020, Grenoble - Gares et Crolles - Le Coteau.

Les dysfonctionnements du réseau Transisère

Certaines lignes du réseau Transisère sont saturées

Le réseau Transisère est de plus en plus fréquenté, en particulier les lignes Express. C'est une bonne chose, en renonçant à la voiture et en prenant les transports publics, on réduit les encombrements et on lutte contre la pollution atmosphérique. Mais aux heures de pointe, certains cars laissent maintenant des usagers sur le trottoir.

Et on assiste à des scènes curieuses : le car marque son arrêt, les voyageurs montent, mais comme il n'y a pas de places pour tout le monde, certains voyageurs redescendent ... et attendent le ou les cars suivants. Il peut y avoir aussi un peu de bousculade, ou tout simplement le car ne s'arrête pas : il est déjà complet !

Cela se passe par exemple à Chavant le matin, à la presque île le soir pour la ligne Express 1, ou aux arrêts Chavant et Hôtel de Ville de Grenoble le soir pour l'express 3. D'autres lignes sont concernées comme celles du Vercors certains jours.

En conséquence, certains usagers renoncent aux transports publics pour une partie de leurs trajets.

Et le problème, c'est que le Conseil général invoque des questions budgétaires pour ne pas renforcer les services.

On ne peut pas prôner le report modal, lutter contre les bouchons, vouloir réduire la pollution atmosphérique et ne pas se donner les moyens d'accompagner l'augmentation du trafic, surtout lorsque le Conseil général annonce parallèlement qu'il pourra financer de nouvelles voiries routières.

L'ADTC demande que la priorité soit donnée aux transports publics et que les moyens soient dégagés pour répondre à l'augmentation du trafic de façon à ne pas laisser des voyageurs reprendre leur voiture faute de place dans les cars.

L'information des voyageurs est insuffisante

L'ADTC déplore de nombreuses carences dans l'information données aux usagers du réseau Transisère:

- fiches horaires non mises à jour, non seulement les versions papier, mais aussi les fiches téléchargeables sur le site Transisère. Des incohérences entre fiches horaires, moteur de recherche, et affichage aux arrêts.
- Beaucoup de lacunes dans l'affichage des horaires aux arrêts.
- Itinéraire fonctionne, mais persistance de plusieurs bugs ou informations incomplètes.
- Absence de plans de réseau permettant de situer précisément les arrêts.
- Très mauvaise condition de la mise en service de Transalitude au début de l'hiver.

L'ADTC réclame une véritable prise en compte de l'information des usagers avec un suivi rigoureux.

Des propositions d'améliorations

Il existe des marges d'améliorations possibles du réseau à coût constant

De nombreux adhérents de l'ADTC utilisent les lignes Transisère. Leurs observations au quotidien montrent qu'il y aurait des améliorations possibles pour gagner en efficacité et en performance et développer le réseau à coût constant.

Certaines durées de trajets sont surestimées, c'est le cas par exemple des lignes 6070 et 6020. Cette exploitation dégrade la fiabilité du service avec trop souvent des passages avant l'heure et engendre des surcoûts.

Des temps de battements aux terminus sont trop longs, c'est le cas de la ligne 6020 pour laquelle les services du samedi et surtout ceux du dimanche pourraient être fortement améliorés à coût constant (le coût d'une ligne dépend plus du nombre d'heures de conducteurs mobilisées que des kilomètres parcourus).

L'ADTC a identifié d'autres exemples d'améliorations possibles à coût constant, ou de dépenses qui pourraient être économisées sans dégradation du service :

- passage par l'hélice de Meylan de la ligne 6070
- réunir les sites d'information sur internet : Itinisère et Stationmobile qui ont tous deux des lacunes mais se doublonnent partiellement...

Un travail pour optimiser les temps de parcours est à mener.

La complémentarité entre Transisère et les TER doit être recherchée

L'ADTC pense qu'il serait possible d'améliorer significativement l'offre en jouant sur la complémentarité entre les réseaux TER et Transisère et en organisant des rabattements avec correspondances gérées Transisère/TER, plutôt que voir des cars avec une fréquence faible doubler des TER.

Il faut penser les réseaux Transisère et TER de façon globale et non indépendamment l'un de l'autre, que ce soit au niveau de l'organisation des lignes que de la tarification.

Contact à l'ADTC :

Monique Giroud

Emmanuel Colin de Verdière

ADTC - Association pour le Développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise

Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère

5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE

04 76 63 80 55 – contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org – www.facebook.com/adtc.grenoble