

## DOSSIER DE PRESSE

### **Projet d'amputation de la ligne Transisère 6020 Crolles-Grenoble par le Conseil général de l'Isère**

**La ligne 6020 est une ligne structurante de la région grenobloise qui relie Crolles à Grenoble par la RD1090.**

- ✓ Sur les 16 600 déplacements en Transport en Commun (TC) dans le Grésivaudan, les trois lignes les plus empruntées reliant le Grésivaudan à l'agglomération grenobloise sont :
  - le TER (axe Chambéry - Grenoble) : 3 100 voyages par jour (au départ ou à l'arrivée des 4 gares du Grésivaudan).
  - la ligne Express 1 (Voiron - Lumbin) : 2 900 voyages par jour sur la partie Grenoble - Lumbin de la ligne.
  - la ligne 6020 (Grenoble – Crolles) : 3 090 voyages par jour.
- ✓ Les cars de la ligne 6020 effectuent environ 40 allers/retours par jour en semaine et ont une offre réduite le samedi et le dimanche.
- ✓ La zone de desserte compte environ 30 000 habitants, hors Grenoble.

**Le Conseil général veut couper cette ligne en septembre 2014 en ramenant le terminus de la gare de Grenoble à la place de Verdun, ce qui aurait de lourds impacts pour les usagers de cette ligne.**

- ✓ 4 arrêts, dont 3 des plus fréquentés de la ligne correspondant à près d'un voyage sur deux, ne seraient plus desservis. (gares SNCF et routière de Grenoble, Dr Mazet, Victor Hugo et Chavant). Cela dégraderait les conditions de transports pour environ 700 usagers par jour en imposant une plus longue marche à pied et/ou une correspondance supplémentaire principalement à Verdun Préfecture avec le tramway souvent saturé. Pour les personnes venant du Grésivaudan, ce service dégradé nécessiterait le paiement d'un titre TAG (1,60€) en plus du titre Transisère (4,40 €) !
- ✓ L'arrêt Verdun Préfecture est déjà utilisé par trois autres lignes TAG et sert de terminus à deux d'entre elles. Y ajouter le terminus de la ligne 6020 risque d'en provoquer la saturation.
- ✓ L'accès direct à la gare SNCF serait perdu, alors que la fréquentation du réseau TER augmente régulièrement et qu'il est nécessaire de réduire l'accès en voiture à la gare : particulièrement gênant pour les usagers avec bagages et/ou à mobilité réduite.
- ✓ Cette restructuration romprait de nombreuses correspondances avec des lignes structurantes du réseau TAG :
  - Rupture de la correspondance avec la ligne B à Victor Hugo (liaison PMR possible avec le CHU : 121 voyages/j) et en direction de la Presqu'île de Grenoble
  - Rupture des correspondances au centre-ville avec les nouvelles lignes Chrono (C3 vers l'Hôpital sud, C4 vers Eybens) ainsi qu'avec la ligne Express 2 Vizille - Voreppe.
  - Pas de correspondance possible avec la ligne E
  - Une correspondance dégradée avec la ligne C à l'arrêt Grenoble Hôtel de Ville, les usagers devant traverser le boulevard Jean Pain à l'aller comme au retour.
- ✓ **Cette restructuration inciterait donc une fraction importante d'usagers à reprendre leur voiture, en contradiction forte avec les objectifs de report modal, dégradant les conditions de circulation et la qualité de l'air.**

**C'est entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise que se font le plus de déplacements d'échanges entre l'agglomération grenobloise et les territoires voisins.  
Plus de 50% de ces déplacements concernent l'axe Crolles - Grenoble.**

- ✓ **120 000** : c'est le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise.  
Plus de 80% se font en voiture individuelle.  
Près de 30% concernent des déplacements domicile/travail ou études
- ✓ **+ de 50 % (62 000)** de ces déplacements quotidiens sont effectués entre le Grésivaudan rive droite (Montbonnot / St Ismier / Crolles) et l'agglomération grenobloise.

**Les deux arguments du Conseil général sont très peu convaincants**

- ✓ Le Conseil général présente ce projet avec les deux arguments suivants :
  - rationalisation de l'offre dans un contexte budgétaire contraint,
  - demande des anciens élus de la ville de Grenoble de diminuer la circulation des bus au centre-ville (sur l'axe entre les gares et l'Hôtel de ville).
- ✓ **La réduction des coûts d'exploitation serait très limitée et c'est une aggravation du déficit qui est à craindre :**
  - les économies seraient limitées (environ 2 km de moins par course pour 79 courses par jour),
  - la baisse prévisible de la fréquentation entraînerait une perte de recettes, augmentant le déficit de fonctionnement du budget transport du Conseil général,
  - à terme, c'est une spirale descendante qui s'amorce, le Conseil général serait amené à prendre de nouvelles mesures, dégradant encore la qualité de service, et entraînant une nouvelle baisse de fréquentation.
- ✓ **La saturation de l'axe A. Sembat – E. Rey est à relativiser :**
  - le nombre actuel de bus et de cars est proche de celui de 2010.
  - la restructuration du réseau TAG en septembre 2014 va entraîner une baisse très importante de leur nombre, ce nombre passant de 1250 à 700 sur le tronçon le plus chargé.
  - les encombrements entre Agutte Sembat et Victor Hugo sont dus principalement aux limitations à la circulation sur l'axe Rey-Sembat qu'impose le croisement avec les lignes de tramways A et B. Si l'on poursuit la logique du Conseil général, pourquoi ne limiterait-on pas le tramway à Verdun et à Sainte Claire les Halles ?
  - il existe des solutions pour fluidifier la circulation des bus sur cet axe : mettre en place des distributeurs automatiques de titres Transisère aux arrêts pour réduire les pertes de temps dues à la vente de tickets à bord ; améliorer l'intersection avec les lignes A et B de tram place Victor-Hugo en déplaçant la station de tram ; créer un couloir bus Sud - Nord entre la place Dr Martin et la place Victor Hugo ; réduire la place de la voiture sur cet axe.

**Ce projet de restructuration va à l'encontre des principes de relations entre urbanisme et déplacements définis dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale).**

- ✓ En lien avec la construction de la ligne E de tram, le SMTC a signé un contrat d'axe avec les communes concernées (St Martin-le-Vinoux, St Egrève, Le Fontanil).
- ✓ Sur la RD1090, les constructions le long de la RD1090 sont en cours depuis plusieurs années sur les communes de Meylan, Montbonnot et St Ismier... et l'on voudrait dégrader la ligne de TC qui dessert cet axe !

## La concertation, la grande oubliée de ce projet

- ✓ La restructuration du secteur Nord-Est du réseau TAG en 2012 a fait l'objet de nombreuses réunions de concertation qui ont permis d'améliorer fortement le projet initial.
- ✓ Lors du projet de restructuration déjà présenté par le Conseil général au 1<sup>er</sup> semestre 2013 et suite à l'opposition massive des élus et des usagers concernés (pétition de plus de 1800 signatures recueillies par l'ADTC), le Conseil général a annoncé dans un courrier à l'ADTC en date du 16 juillet 2013 la suspension du projet « pour permettre une meilleure concertation avec les acteurs concernés » (collectivités locales et associations). Mais en mai 2014, il tente à nouveau de passer en force sans avoir engagé la moindre concertation.
- ✓ En septembre 2014, le SMTC réorganise son réseau bus en créant des lignes Chrono structurantes traversant le centre-ville. La ligne 6020 est la ligne structurante pour la rive droite du Grésivaudan. Pourquoi les principes de base appliqués aux lignes Chrono ne s'appliqueraient-ils pas à la ligne 6020 ?

**En conclusion, ce projet de restructuration de la ligne 6020 est injustifié, contraire aux orientations du SCoT, et nuisible pour l'attractivité de la ligne, pour les usagers et les riverains.**

**Pour l'ADTC, il doit être définitivement abandonné.**

**Le Conseil général devrait au contraire travailler avec le Grésivaudan et le SMTC pour améliorer cette ligne dont la qualité de service laisse à désirer. Le Grésivaudan a manifesté son désir de participer financièrement à l'amélioration de cette ligne. Qu'attend le Conseil général ?**

Annexes :

- lettre ouverte de l'ADTC du 28 avril 2014 à M. André Vallini, président du Conseil général
- tract distribué aux usagers
- réclamation d'une habitante de Montbonnot illustrant la qualité de service sur la ligne 6020 reçue par l'ADTC le 8 avril 2014

«

Ma fille prend (... devrait prendre) tous les matins le 6020 de Montbonnot au centre ville.

Mais voilà, entre les retards de plus en plus fréquents, les bus qui ne passent pas et les bus pleins qui ne s'arrêtent même pas (c'est le cas ce matin 8 avril 2014 à 7h25), je l'emmène en voiture régulièrement.

Nous attendons avec impatience qu'elle ait une voiture pour être autonome ! Des actions sont-elles engagées sur cette ligne ? Un espoir ?

Le problème dure depuis trop longtemps ... les autres usagers en ont tellement marre qu'ils ne veulent plus se battre ... HELP !!!! »