

Ligne 6020 : coup de frein ou « beaucoup de bruit pour rien » ?

A l'échelle de l'événement qui nous attend le 28 juin, l'inauguration de la ligne de tram E... ce ne sont, sur le papier, ou plutôt sur les plans, "que" quelques arrêts en moins. Mais pour l'ADTC (Association pour le développement des transports en commun), c'est le triste constat « d'une décision prise sans concertation avec les élus locaux et les usagers, dans la précipitation ». Pure : « Les arguments du Conseil général de l'Isère ne tiennent pas ! »

des premiers de France. Le problème, c'est que les coûts augmentent sans que l'offre n'augmente d'autant. Nous devons donc réaliser des économies et prendre des décisions. Elles ne plaisent pas à tout le monde ? C'est la vie d'un élu ». Et Didier Rambaud persiste et signe : « Ce nouveau tracé permettra d'économiser 400 000 euros par an, ce qui n'est pas négligeable ».

« L'efficacité, la vitesse commerciale, c'est primordial », poursuit l'élu, pas fan du tout de la multiplication des arrêts et des cars et bus bloqués, dans les bouchons, à la queue-leu-leu dans le centre-ville de Grenoble. « On me dit que ce ne sera plus le cas à la rentrée, avec la réorganisation, la nouvelle mairie et je veux bien évaluer après plusieurs mois », mais « regardez ce qui se passe ailleurs. Des lignes sont souvent arrêtées aux entrées de ville pour éviter les traversées ». Un temps, puis le vice-président reprend, en souriant : « Si je futur terminus grenoblois de la 6020 était dans un quartier isolé... Mais non, ce sera place de Verdun, avec des correspondances avec les bus et le tramway, ce que l'ADTC ne peut évidemment pas ignorer. J'entends aussi des remarques qui descendent du Grésivaudan, ce territoire qui n'est vraiment pas le plus mal loti en matière de transports en commun... » Dit autrement, quittant nos boulevards et avenues pour emprunter des chemins shakespeariens : « J'ai un peu l'impression que ce débat, c'est beaucoup de bruit pour rien ».

Stéphane ÉCHIMARD



Le bus 6020 au départ de Grenoble, devant la gare. Une image qu'on ne verra plus à partir de septembre, le Conseil général de l'Isère ayant décidé de supprimer cet arrêt, et quelques autres. Photo © D.L.S.E.

Francis Gimbert, président du Grésivaudan : cette décision « n'est pas scandaleuse »

Il reconnaît des arguments « recevables » tant du côté du Conseil général que de l'ADTC. Mais pour le président de la Communauté de communes du Grésivaudan Francis Gimbert, la décision de supprimer quatre arrêts sur la ligne 6020 (Chavant, Victor-Hugo, Docteur-Mazet et Gare) « n'est pas scandaleuse [...] Je comprends que le Conseil général, dans cette période de baisse des dotations aux collectivités, envisage des économies ». Le Grésivaudan est une AOTU (Autorité organisatrice des

transports urbains). En tant que tel, « il nous est difficile de contester le choix d'une autre AOTU », avance-t-il prudemment. Pour autant, Francis Gimbert admet que le calendrier n'est pas le bon. « On aurait pu penser autrement et réaffecter sur du transport à la demande par exemple. Nous travaillons au cofinancement de l'aménagement d'un pôle d'échange avec les lignes correspondantes entre le Grésivaudan et le tram D. De plus, nous sommes ouverts à l'idée de délégation de compétences

sur toutes les lignes qui circulent dans le Grésivaudan. Il n'y a pas de tabous et je rencontre le Conseil général sur ce sujet la semaine prochaine. » Vu de Saint-Ismier, néanmoins, une ligne 6020 raccourcie à Grenoble passe mal. « La correspondance avec les trams A et C n'est pas pénalisée, constate l'élu. Certes, la vraie perte est l'accès direct à la gare, mais peut-être serons-nous amenés à mettre du transport à la demande pour accéder au TGV... »

Recueilli par C.F.

« Une économie de 400 000 euros par an »

En septembre, la ligne de bus 6020 Crolles-Grenoble s'arrêtera donc place de Verdun, le terminus "Gares" étant rayé de la carte et avec lui, quelques arrêts. Conséquence logique : le départ aussi, direction Crolles, se fera place de Verdun. Les économies réalisées ? « Faibles, d'autant que la fréquentation, qui va fortement baisser, réduira ces soi-disant économies à néant, voire même augmentera la dépense », critique l'ADTC. Quant à la saturation de l'axe Rey-Sembat, autre raison invoquée par les décideurs, « elle n'existera plus avec la restructuration du réseau Tag, qui verra une diminution de plus de 40 % du nombre de passages de bus et de cars par jour ». Donc...

Donc on a passé un coup de fil au vice-président du Conseil général en charge des transports, Didier Rambaud. Qui a commencé par rappeler que « le budget "transports" du Département, c'est 157 millions par an, c'est l'un

LE CHIFFRE

2500

soit le nombre d'usagers quotidiens de la ligne Crolles-Grenoble. Et d'après Didier Rambaud, « la très grande majorité des usagers qui parlent de Crolles ne vont pas jusqu'à la gare de Grenoble ».