

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET CHANTEREINE

présenté aux Assises
de la mobilité 2014

Défi ② Action 2.4 : Un réseau de bus plus attractif

1 DESCRIPTION DU PROJET

Le TAD Proxibus APOLO+ est un service de transport à la demande pour tous. Le service TAD Proxibus APOLO+ est destiné à compléter l'offre des lignes régulières de bus. Il prend le relais des lignes de bus lorsque l'offre de celles-ci devient insuffisante, en soirée du lundi au samedi et toute la journée le dimanche. Ce service fonctionne, à l'intérieur du bassin chellois, d'un point d'arrêt bus vers un autre point d'arrêt, du lundi au samedi de 20h00 à 23h00 et le dimanche toute la journée, de 7h30 à 23h00. Pour pouvoir en bénéficier, les utilisateurs doivent s'inscrire (gratuitement) et réserver le service en appelant la centrale de réservation jusqu'à une heure avant leur déplacement.



Deux minibus de 9 places, équipés chacun d'une place pour personne à mobilité réduite, sont affectés à ce service.

Tous les titres de transport franciliens sont valables pour utiliser Proxibus APOLO+ (passe Navigo, carte Imagine'R, ticket t+,...)

Le bassin chellois est constitué de 7 communes du nord-ouest de la Seine-et-Marne (Chelles, Vaires-sur-Marne, Courtry, Brou sur Chantereine, Le pin, Villevaudé et Claye-Souilly) et regroupe 80 000 habitants. Le territoire du bassin Chellois est à la fois étendu et contrasté, avec des secteurs urbains denses et des secteurs quasi-ruraux.

Plusieurs études de transport se sont succédées. Elles ont permis de déboucher sur des améliorations constantes du réseau local de bus (doublement du nombre de kilomètres parcourus en 10 ans). Elles ont également mis en évidence qu'il existait toujours un niveau incompressible de besoins de déplacements non satisfaits : desserte à horaires atypiques ne concernant qu'un nombre réduit de personnes et secteurs à desservir trop excentrés, souvent dotés de voiries incompatibles avec le passage de bus standards.

Ces constats ont conduit le Syndicat de Transport du Bassin Chellois à réfléchir, avec le STIF et le Conseil Général de Seine et Marne, à la mise en place d'une solution de transport plus souple, quasiment sur mesure, destinée à compléter finement l'offre des lignes régulières de bus.

Ce travail, engagé en 2006, a abouti en septembre 2007 à la mise en place du TAD Proxibus APOLO+ à titre expérimental pour 2 ans. Dans le cadre de cette expérimentation, il n'y a pas eu d'appel d'offre et l'exploitation du service a été confiée à la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC).

Le TAD Proxibus APOLO+ a atteint les objectifs initialement fixés. Aussi, à l'issue de la phase expérimentale, ce service a été mis en concurrence comme il avait été convenu avec le STIF. Après deux périodes de gestion ayant conforté la STBC en tant que gestionnaire, le service a été confié, lors d'un nouvel appel d'offre en 2011, à la société FlexCité, filiale de la RATP. Les deux véhicules initialement achetés par la STBC, premier gestionnaire, ont été repris par le Syndicat de Transport du Bassin Chellois qui, dans le cadre de la gestion actuelle, les met à disposition de FlexCité.

2

LES ACTEURS DU PROJET

Le Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE) est le porteur de projet.

La mise en place de ce service a donné lieu dès l'origine à la signature de deux conventions :

- L'une avec le STIF qui, sur la base d'objectifs prévisionnels et en fonction des kilomètres réellement parcourus, intervient financièrement à hauteur d'environ 25% du coût total du service.
- Une seconde avec le Conseil Général de Seine-et-Marne qui participe à hauteur d'un peu moins de 40% du coût total du service et sous réserve que les deux minibus affectés au service soient habillés selon la charte graphique définie par le Département pour l'ensemble des TAD de Seine-et-Marne percevant une aide du CG77 (services Proxibus).

Les subventions du STIF et du Conseil Général de Seine-et-Marne ont été maintenues dans les mêmes proportions depuis 2007 pour un coût total du service qui reste stable également, autour de 170 000€/an.

3

VIE ET SUITES DU PROJET

Ce service existe depuis 7 ans. Il est actuellement géré par FlexCité.

Son utilisation a connu, depuis la mise en place, une importante montée en puissance, notamment grâce à la centrale de réservation de FlexCité qui permet une optimisation du service en maximisant les courses commerciales.

Ce service, de par la manière dont il a été construit, c'est-à-dire en articulation et en complémentarité avec le réseau de lignes régulières, a également permis à plusieurs reprises de repérer des besoins récurrents de déplacement sur des origines-destinations et des créneaux horaires spécifiques. Ces nouveaux besoins ont donné lieu à la création de services supplémentaires sur ligne régulière.

En 2013, Proxibus APOLO+ représente :

- 32 000 km commerciaux parcourus
- 14 000 personnes transportées
- une moyenne de 2,2 personnes par course
- 2 278 utilisateurs réguliers
- 4 conducteurs dédiés
- 2 véhicules 9 places de type Master

Compte tenu de ce succès, un développement du service en journée, dans les creux horaires et géographiques existants encore, est à l'étude. La possibilité de mettre en place des dessertes plus spécifiques entre le bassin chellois et des destinations pour lesquelles il n'existe pas de desserte par des lignes régulières (nouvel hôpital de Marne-la-Vallée par exemple) est également étudiée.

4

CONTACTS

Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes : Muriel MILLARD SANCHEZ, directrice Transport, Déplacements

Pour plus de précisions : pduif@stif.info