

## Communauté de Communes Gally-Mauldre

Présenté aux Assises  
de la mobilité 2018

### Défi 2 – Un réseau de bus plus attractif

1

#### DESCRIPTION DU SERVICE FLEXIGO ET DE SA MISE EN OEUVRE

La communauté de communes Gally Mauldre (CCGM), composée de 11 communes, compte 23 000 habitants sur une superficie de 9 500 hectares. Elle est desservie par trois gares : Maule et Mareil-sur-Mauldre (Ligne N) et Saint-Nom-la-Bretèche (Ligne L). Le réseau de bus est exploité par Transdev.

#### Un nouveau produit de transport à la demande labellisé Île-de-France Mobilités : Flexigo (délibération du 22 mars 2017)

Flexigo est né du constat de l'existence de plusieurs faiblesses du système TAD précédent :

- pas assez de synergie entre le TAD et les lignes régulières,
- un système TAD pas assez connu des collectivités,
- un système TAD pas adapté aux compétences techniques et/ou financière de certaines collectivités,
- un dispositif de financement basé sur des estimations de trafic qui ne permettait pas d'ajuster la participation d'Île-de-France Mobilités en cours de convention,
- des coûts fixes de mise en place des services TAD, potentiellement dissuasifs pour les collectivités.

L'objectif du nouveau produit Flexigo est d'être un TAD qui optimise les moyens mobilisés et qui s'appuie sur une centrale de réservation régionale.

#### 11 critères de labellisation :

- 1 Service ouvert à tous (sans critère de domiciliation ou social)
- 2 Service non redondant avec les lignes régulières sur le territoire
- 3 Performance économique
- 4 Optimisation des moyens utilisés grâce à une maîtrise des coûts fixes et à un meilleur taux de groupage (principalement matériel roulant)
- 5 Prise en charge et dépose à des points d'arrêts déterminés
- 6 Grille horaire ou plage horaire précisée
- 7 Critères de qualité de service objectivables et suivis
- 8 Véhicules disposant de la livrée régionale TAD
- 9 Service s'appuyant sur la centrale de réservation régionale
- 10 Service appliquant la tarification francilienne
- 11 Service proposant un système billettique suivant les prescriptions d'Île-de-France Mobilités

Avant la mise en place du transport à la demande (TAD) Flexigo, le réseau comportait trois lignes régulières, exploitées avec une participation financière de la CCGM, permettant d'accéder aux gares mais de moins en moins utilisées et ne desservant pas toutes les communes (3 sur 11). Le réseau compte aussi des lignes régulières à vocation scolaire. Le transport à la demande (TAD), pour lequel le Syndicat des Transports d'Île-de-France avait délégué sa compétence à la CCGM et qui était financé par ses soins, n'existait que sur une seule commune et fonctionnait sur des horaires restreints.

#### Objectifs poursuivis par la CCGM :

- Avoir un transport cohérent sur le territoire et une meilleure desserte pour répondre aux besoins des habitants : permettre un rabattement sur les gares ou sur les lignes régulières déjà existantes, améliorer les fréquences des passages, réduire les tailles des bus,
- Permettre les échanges avec d'autres bassins de vie, en facilitant l'accès au territoire pour favoriser le développement économique (notamment Gare de Plaisir Grignon avec les trains directs sur Montparnasse)
- Désaturer le réseau routier, les accès et le stationnement des véhicules privés en gare mais aussi dans les villages.

#### Les étapes de mise en œuvre par la CCGM :

- enquête publique pour recenser les besoins et attentes des habitants (personnes actives, étudiants, retraités, etc.) et définir les bassins de vie à desservir (y compris à l'extérieur du territoire),
- état des lieux en matière de déplacements (collectif et individuel sur l'ensemble du territoire),
- échange avec le transporteur déjà acteur sur le territoire afin de respecter les 11 critères demandés par Île-de-France Mobilités,
- constitution d'un COTECH (comité technique) et d'un COPIL (comité de pilotage, constitué des maires des 11 communes),
- travail en partenariat (COTECH et transporteur et Ile de France Mobilité) sur des propositions de projets,
- communication transparente et continue avec l'ensemble des élus de la Communauté de Communes, réunions publiques d'information dans les communes, articles dans les journaux locaux, sur le site internet des mairies et de l'intercommunalité, dans la lettre de l'intercommunalité.



## Description du produit

Le projet a consisté à mettre en place un TAD sur l'ensemble des communes du territoire, en lieu et place des 3 lignes régulières et le TAD délégué pré existant.

- Mise en service le 2 janvier 2018
- 7 véhicules en heures pleines (6h30/9h00 ; 17h00/21h00) avec un accès aux gares et en correspondance avec les départs des trains et aux nœuds (passages de lignes régulières de bus), avec un intervalle de 30 min. ; 3 véhicules en Heures creuses (9h00/17h00) et le samedi, avec un accès à n'importe quel point d'arrêt sur le territoire, gares comprises, avec un intervalle de 60 min.
- 50 points d'arrêts dont 2 nœuds permettant d'accéder aux lignes régulières de bus
- 6 jours sur 7 et pendant toutes les vacances scolaires
- Réservation obligatoire via une application mobile, le site internet ou auprès d'un opérateur, par téléphone
- Possibilité de réserver pour une durée de 15 jours, un mois à l'avance
- Possibilité de modifier ou d'annuler sa réservation jusqu'au dernier moment
- Tarification Île-de-France Mobilités (Carte Navigo, Imagine'R, ticket t+...)
- TAD intégré au contrat de type 3 Plaine de Versailles

## 2 LES ACTEURS DU PROJET

Les porteurs du projet : Île-de-France Mobilités, la Communauté de Communes de Gally Mauldre et Transdev Accompagnement par un cabinet spécialisé en mobilité  
Coût du projet : 977 K€ HT (valeur 2008). La CCGM participe à hauteur de 302 k€.

## 3 VIE ET SUITES DU PROJET

Les moyens humains : des élus convaincus, un territoire convaincu, réunions hebdomadaires de suivi avec le transporteur.

Les résultats : Une grande majorité des utilisateurs sont satisfaits du service. On constate une augmentation régulière du nombre de voyages en dehors des périodes exceptionnelles (épisode neigeux, grèves SNCF...). Cependant, comme tout nouveau projet nous avons rencontré quelques difficultés de mise en place. Il est ainsi constaté aussi que certaines réservations ne peuvent être honorées lorsque tous les véhicules sont déjà affectés à d'autres réservations (principe du TAD avec nécessité de groupage).

Il faut noter que ce sont de nouvelles habitudes à prendre pour les usagers et qu'un temps d'adaptation est nécessaire, d'autant plus pour les habitants qui bénéficiaient précédemment d'une desserte régulière. L'information et la communication sont indispensables et primordiales.

Difficile d'être objectif sur le résultat étant donné le contexte actuel (grève de la SNCF, intempéries, retards ou suppressions de trains, travaux sur les lignes de chemin de fers) et la mise en place récente. Nous n'avons pas assez de recul pour avoir une opinion tranchée.

Les évolutions : depuis la mise en œuvre, grâce à la réactivité du transporteur, il a déjà été possible de faire évoluer le service en fonction du retour terrain.

Des retours d'expérience sont prévus à 6 mois et 1 an après la mise en service, qui permettront d'évaluer les développements ou adaptations possibles.

## 4 CONTACT

Madame Myriam Brenac, Maire adjointe à Chavenay, Présidente de la Commission Transport pour la CCGM  
Pour plus de précisions, n'hésitez pas à nous contacter à [pduif@iledefrance-mobilites.fr](mailto:pduif@iledefrance-mobilites.fr)