

OUI !
AUJOURD'HUI
ET POUR DEMAIN

*Liste d'harmonie et de cohésion citoyenne menée par
Gilles STUDNIA, Bérangère SAVRE et Édouard LEO*

LE VRAI DU FAUX

LES TRANSPORTS



**Parce que les promesses faciles
ne font pas avancer les bus.**

En période électorale, les solutions miracles fleurissent. Les slogans aussi. Le problème ? Beaucoup de propositions sont utopiques.

**Nous avons choisi une autre méthode : des objectifs
atteignables prenant appui sur la situation réelle.**

1 Qui décide vraiment des transports ?

En Île-de-France, l'organisation et l'exploitation des transports relèvent exclusivement d'Île-de-France Mobilités (IdFM).

C'est cette autorité qui :

- définit les lignes (trajet et nombre),
- décide des créations ou suppressions d'arrêts,
- fixe les fréquences,
- attribue les marchés aux opérateurs et en assume le financement, souvent très largement subventionné.

Une commune ne peut pas négocier seule avec IdFM. Les démarches doivent être portées collectivement par la Communauté de Communes Gally Mauldre (CCGM), qui relaie les demandes des communes auprès d'IdFM.

La Mairie ne peut donc pas imposer seule la création d'une ligne, d'une navette ou l'augmentation des fréquences. Ignorer cette réalité, c'est soit méconnaître le fonctionnement institutionnel... soit choisir de ne pas le dire.



2 Prolongement de la ligne 6217 jusqu'à la gare?

Ce que certains laissent entendre : « Il suffit de le demander. »

La réalité : Prétendre que personne n'a déjà pensé à cette solution est faux.

Le prolongement de la ligne 6217 a déjà été formulée à plusieurs reprises par la mandature actuelle. **Elle a été refusée par IdFM.**

Pourquoi ?

La fréquentation est jugée insuffisante et la rentabilité considérée trop faible pour justifier l'ajout d'un ou plusieurs arrêts.

Quelle méthode proposons-nous?

Le transport est un enjeu collectif. Pour défendre une demande crédible, encore faut-il objectiver le besoin.

Si les horaires ne correspondent pas aux usages réels, la fréquentation ne peut pas être démontrée — et sans démonstration, aucune évolution n'est envisageable.

Plutôt que d'agiter une promesse sans issue, **nous proposons la mise en place de lignes tests, ciblées sur des horaires cohérents avec la vie des habitants.** (Exemple : entre 8h20 et 8h50 les jours de semaine pour donner un accès à la gare immédiatement après l'ouverture des écoles).

L'objectif est clair :

- mesurer la fréquentation réelle,
- constituer un dossier solide,
- négocier sur la base de données concrètes et vérifiables (augmentation des fréquences, nouveaux arrêts...).

Car en l'absence d'adéquation entre horaires et besoins, il est impossible de prouver la demande.

NB : Si nous voulons davantage de bus, il faudra aussi les utiliser régulièrement — et accepter, parfois, de laisser la voiture au garage.

Notre commune compte en moyenne 1,46 voiture par foyer, principalement utilisée pour se rendre à la gare ou dans les communes voisines.

3 Créer des navettes municipales ?

C'est sans doute la promesse la plus séduisante. Mais promettre cela, c'est mentir.

Île-de-France Mobilités détient un monopole régional en matière d'organisation des transports publics.

Une navette municipale indépendante entrerait immédiatement en conflit avec ce cadre légal.

On ne peut pas "passer outre". Promettre cela, c'est entretenir de faux espoirs.

4 La vraie marge de manœuvre : le TAD !

La solution réaliste existe déjà. Le Transport à la Demande (TAD).

Le TAD fonctionne-t-il ?

NON pas correctement : de multiples dysfonctionnements ont été constatés :

- réservations annulées,
- application vieillissante,
- véhicules à renouveler.

Et OUI il doit être amélioré pour répondre aux attentes des usagers.

La différence, c'est que ce levier est concret et négociable.

✓ IdFM est favorable au renouvellement des véhicules.

✓ La plateforme de réservation est en cours de modernisation.

✓ La CCGM est prête à investir pour renforcer le service si nécessaire : ajout d'une navette supplémentaire et acquisition d'équipements facilitant l'accès des personnes en situation de handicap.

Nos priorités

Un service de transports fiable, avec un TAD modernisé et une interface de réservation performante.

Des véhicules modernes et adaptés, acquis par IdFM avec participation financière de la CCGM, et le soutien financier additionnel de la commune si nécessaire.

Des fréquences adaptées aux heures de pointe, fondées sur l'analyse des données recueillies lors des phases de test, afin de démontrer à IdFM la pertinence d'horaires élargis ou d'arrêts supplémentaires.

Des améliorations concrètes, ancrées dans la réalité.



Différencier promesses et réalités

Oui, la Mairie actuelle a essuyé des refus.

Oui, les négociations sont longues.

Oui, les marges de manoeuvre sont encadrées.

Mais plusieurs de nos colistiers, dont Gilles Studnia, connaissent très bien les rouages. **Nous savons donc ce qui est possible** — et ce qui ne l'est pas.

En campagne, on peut promettre la lune.

En responsabilité, on construit des solutions.

Les transports sont un sujet sérieux. Mais ne les transformons pas en argument électoral simpliste.

➤ **Notre engagement est de faire de la mobilité une priorité dans les discussions avec la CCGM pour que nos propositions soient concrétisées en solutions durables.**

OUI !
AUJOURD'HUI
ET POUR DEMAIN

AVEC GILLES STUDNIA
ET ÉDOUARD LEO



www.oui-snlb.com



oui.snlb@gmail.com



06 76 90 85 75



Scannez ce QR code pour nous suivre



@oui.snlb

