

Quelle mobilité en grande couronne francilienne demain?

Analyse des déplacements & Préconisations concernant la Grande couronne.

Introduction/ Présentation des sources.

□ **Enquête Globale Transport (EGT) =**

L'**EGT** a été réalisée entre 2009 et 2011 (pilotée par le STIF). Ce sont ainsi **18 000 ménages** (soit près de **43 000 personnes**) qui ont répondu à un questionnaire détaillé sur leurs déplacements.

Les informations obtenues font l'objet d'un **traitement statistique global**, en plus de présentation **thématique et géographique**. La précédente *EGT* datait de 2001 et les comparaisons sur une décennie sont très parlantes. La Grande couronne y apparaît bien spécifique à certains égards.

□ **Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF)=**

La révision du **PDUIF** arrêtée par la Région en février 2012 et actuellement à l'enquête publique prévoit les besoins de déplacements futurs à l'horizon 2020. L'ambition fixée entre autres choix est **d'augmenter de 25% l'offre en TC**, afin d'atteindre l'objectif de 20% d'augmentation de son usage. Le tout, **afin de faire diminuer l'utilisation de la voiture individuelle** d'au moins 2% en valeur absolue.

A noter en terme de prévision :

- +7% de déplacements attendus en 2020 ;
- augmentation de la fréquentation en journée ;
- élargissement des heures de pointes.

Panorama général des déplacements des franciliens en 2011.

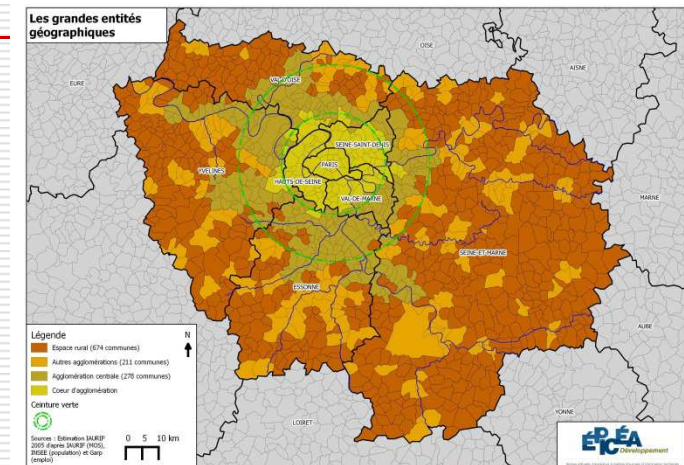
- ❑ **41 million de déplacements** par jour ;
- ❑ **70%** des déplacements s'effectuent en « banlieue »;
- ❑ Entre 2001 et 2010 : l'utilisation des **transports en commun a augmenté de 21%** (contre + 0,6% pour la voiture);
- ❑ La **portée moyenne** des déplacements est de **4,4km**;
- ❑ Une **durée moyenne d'1h34min** pour les déplacements quotidiens par francilien ;
- ❑ La **marche est le mode de transport le plus utilisé à 39%** (34% en 2001), contre 38% pour la voiture (44% en 2001) et 20% pour les transports collectifs (19% en 2001);
- ❑ **L'utilisation du vélo a été multipliée par 2** entre 2001 et 2010, passant devant celle des deux-roues motorisés.

Qu'est-ce que la « Grande couronne »?

Découpage morphologique de l'Île-de-France tel qu'arrêté par le **PDUIF** (sur critère de l'INSEE) :

- **Paris**
- **Le cœur d'agglomération** (en continuité de bâti avec Paris – au moins 80% d'espaces urbanisés au mode d'occupation du sol de 1999 / Insee)
- **L'agglomération centrale** (qui correspond à l'agglomération parisienne définie par l'Insee en 1999)
- **Les autres agglomérations** (hors agglomération centrale, définie par l'Insee)
- **L'espace rural.**

Les 3 premiers formant **Paris et sa petite couronne**, tandis que les deux derniers espaces rassemblent la **Grande couronne**.



- La **Grande Couronne** est une zone que l'on peut qualifier de **périurbaine** (terme générique regroupant les territoires en dehors de l'agglomération centrale), et plus spécifiquement au **Nord du Val d'Oise**, à **l'Ouest des Yvelines**, au **Sud de l'Essonne** et à **l'Est de la Seine-et-Marne**.
- La structure sociodémographique de ces territoires a considérablement évolué depuis les années 80 pour être très proche de celle du reste des habitants de la région. Cette zone regroupe environ 1,4 million de franciliens (soit 13% de l'Île-de-France, contre 11% en 2001).
- Plus de 50% des habitants du périurbains d'Île-de-France vivent en Seine-et-Marne, 20% des les Yvelines, puis respectivement 14 et 13% pour l'Essonne et le Val d'Oise.

I/ *EGT* : un outil d'analyse des déplacements en grande couronne.

- C'est en grande couronne qu'a eu lieu la **croissance la plus forte des déplacements**. Depuis 1976, les déplacements hors marche ont été **multipliés quasiment par deux** et y ont crû d'1,3 million sur la dernière décennie.
- Si la mobilité dans le périurbain est proche du reste de l'Île-de-France, **deux différences importantes se font jour** : l'usage des transports collectifs y a très légèrement baissé entre 2001 et 2010 (environ 0,37 déplacement par jour contre 0,78 sur l'ensemble de la région) alors que dans le même temps le nombre moyen de déplacements en voiture continue d'augmenter (2,38 déplacements par jour, soit 60% de plus que l'ensemble des Franciliens). **Ces deux mouvements sont contraires à ce que l'on constate dans le reste de la région.**
- Si la plupart des déplacements parcourent une distance deux fois plus longue que dans l'agglomération centrale, le temps moyen des déplacements reste le même que pour la moyenne des franciliens .

I/ EGT : Suite.

- ❑ On ne recense **que 27% d'abonnés aux transports collectifs** (Navigo, etc.) en moyenne pour la grande couronne contre 36% pour l'ensemble de l'Île-de-France.
- ❑ En 2010, la part des ménages disposant d'un deux-roues motorisé en grande couronne se situe autour des 11% (12,9% en Seine-et-Marne et 9,5% pour l'Essonne) **contre 7,8%** en cœur d'agglomération.
- ❑ La même année, la part des ménages possédant au moins un vélo en grande couronne est en moyenne de 61,6 % (54,4% pour le Val d'Oise et 66,2% pour les Yvelines), contre une moyenne de 41,1 % en cœur d'agglomération.
- ❑ La part des ménages non motorisés dans le cœur d'agglomération francilien est en moyenne de 35,7% (55,4% pour Paris et 26,6% pour le Val-de-Marne) pour une moyenne de seulement **12,8% en grande couronne.**
- ❑ Dans tous les départements de grande couronne, **4 ménages sur 10 possèdent au moins deux voitures.**

I/ L'exemple du Val d'Oise

- Le parc automobile a **augmenté de 9,5%** entre 2001 et 2010 (dans le même temps la population n'a crû que d'environ 5%). Pour autant, la part des ménages possédant deux voitures ou plus a quant à elle légèrement diminuée.
- La mobilité des Val d'Oisiens (3,7 déplacements par personne et par jour) est **légèrement plus faible** que la moyenne régionale (3,87).
- **48% des déplacements y sont réalisés en voiture, 36%** à pied ou à vélo et **15%** en transports collectifs.
- Cette répartition modale varie significativement selon les territoires (le sud-est du département étant plus équipé en transports collectifs que le nord-ouest). Dans le PNR du Vexin, les **2/3 des déplacements s'effectuent en voiture** (pour 21,8% en modes actifs).

II/ Les défis du *PDUIF* concernant la mobilité.

- L'enjeu du *PDUIF* est d'assurer un équilibre durable, entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie.

- Il se compose de **9 défis stratégiques déclinés en 34 actions concrètes**. En ce qui concerne la grande couronne, le *PDUIF* différencie les actions prioritaires territorialisées en fonction qu'elles s'appliquent aux agglomérations secondaires ou aux zones rurales.

- Les défis prioritaires concernant la Grande couronne sont :
 - **1** : Construire une ville plus favorable aux modes de déplacements alternatifs;
 - **2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs;
 - **3 & 4** : Augmenter la pratique des modes actifs;
 - **5** : Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés;
 - **9** : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

II/ Les actions du *PDUIF* concernant la Grande couronne.

- Les principales actions du *PDUIF* à destination de la grande couronne visent à favoriser le développement des transports en commun et des nouveaux modes de mobilités (comme les modes actifs, les Tramways et Tzen ainsi que le covoiturage etc.).

- Quelques exemples d'actions du *PDUIF* :
 - un réseau ferroviaire renforcé et plus performant (2.1);
 - Tramway et Tzen : une offre de transport structurante (2.3);
 - un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé (2.4);
 - améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage (2.9);
 - résorber les principales coupures urbaines (3/4.2);
 - rendre la voirie cyclable (4.1);
 - favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics (4.3);
 - encourager et développer la pratique du covoiturage (5.5);
 - développer les plans de déplacements des entreprises, administrations et établissements scolaires (9.1/2).

- Au Conseil Régional, nous souhaitons aussi continuer l'instauration d'un **Pass Navigo à tarif unique** pour les transports en Île-de-France.

Conclusion

Quelques chiffres optimistes :

- ❑ Aujourd'hui il y a 5,3 millions de vélos personnels contre 4,9 millions de voitures (et 22 000 vélos en libre-service).
- ❑ + 21% de déplacements en transports collectifs de 2001 à 2010.
- ❑ Il s'agit d'une moyenne que l'on peut affiner, si l'on regarde l'évolution de l'offre entre 2001 et 2010, les 2 plus grandes augmentations en terme de pourcentage sont : le tramway (+242%) et le bus banlieue Optile (+36%).

Les efforts actuels du Conseil régional et du Stif :

- ❑ La Région investit pour **l'amélioration de l'existant** et le **développement d'une offre nouvelle** à travers le projet du **Nouveau Grand Paris** : plus de 41 Mds€ d'investissements jusqu'en 2030, répartis entre le **Plan de mobilisation pour les transports du quotidien** (15,5 Mds€) et le **GPE** (26,5 Mds€), portés par la Région, l'Etat et les collectivités. La grande couronne n'est pas à l'écart : les **BHNS** sont intégrés dans le **NGP** qui par ailleurs met l'accent désormais sur les connexions entre le réseau existant et le nouveau réseau.
- ❑ Le **Plan de mobilisation** est un document de programmation des projets de transport de la Région Île-de-France, voté en 2008, qui s'inscrit comme objectif de « **concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile** », et dont un certain nombre de projets sont sur les territoires de la Grande couronne. A quoi s'ajoute désormais l'amélioration du réseau RER grâce aux nouveaux schémas directeurs, que l'Etat a accepté de cofinancer, notamment au travers de la SGP.
- ❑ Le Stif met en place un **nouveau plan Bus** pour la période 2013-2016, notamment à destination de la grande couronne pour laquelle la clef de répartition des financements a été revue à son avantage (60-40%). C'est ainsi plus de 160 million d'euros sur quatre ans qui seront investis.
- ❑ Enfin, le Conseil Régional et le Stif encouragent **le développement d'un système de transport à la demande**, notamment à l'attention des territoires de la grande couronne les moins maillés en TC.



L'autopartage coopératif à Cergy-Pontoise

Réinventer les mobilités en grande couronne

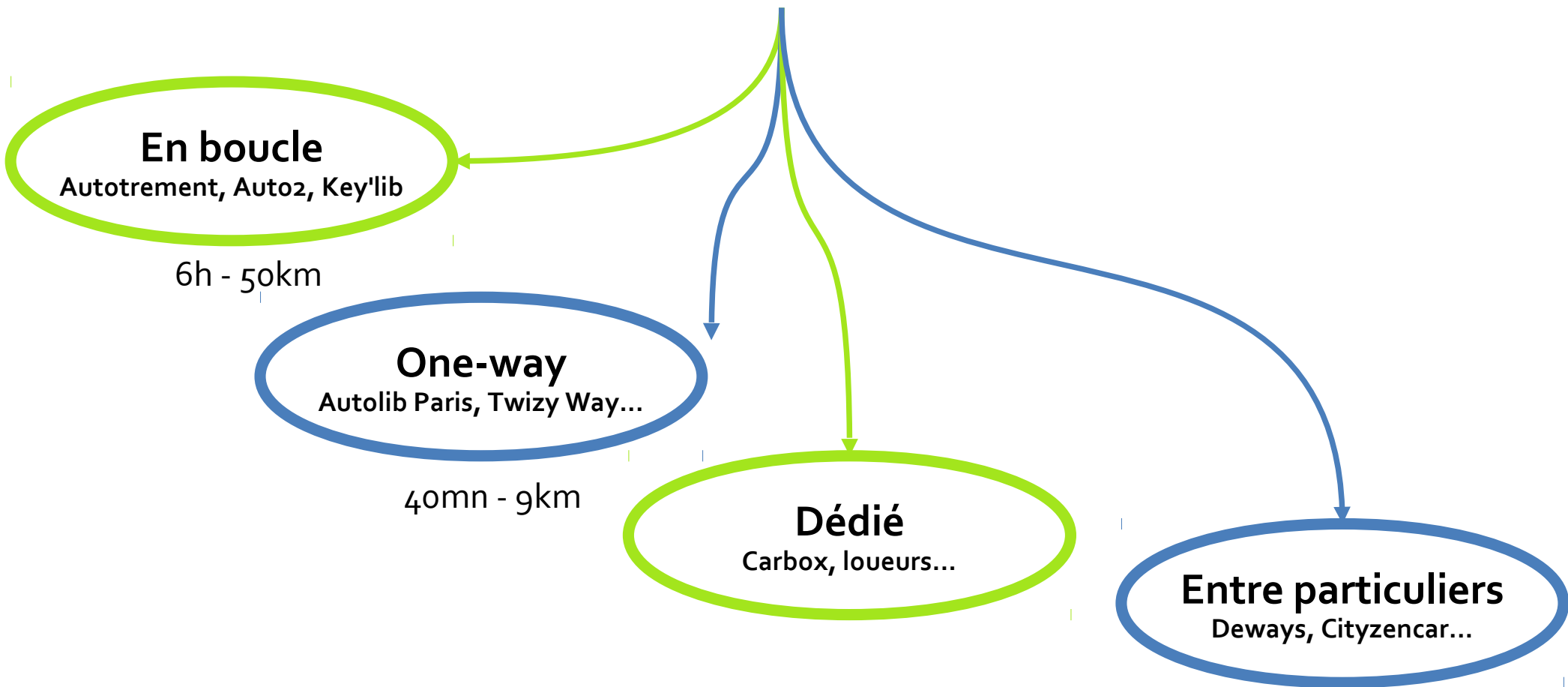
Débat sur la transition énergétique

Maison du Parc – 14/05/2013

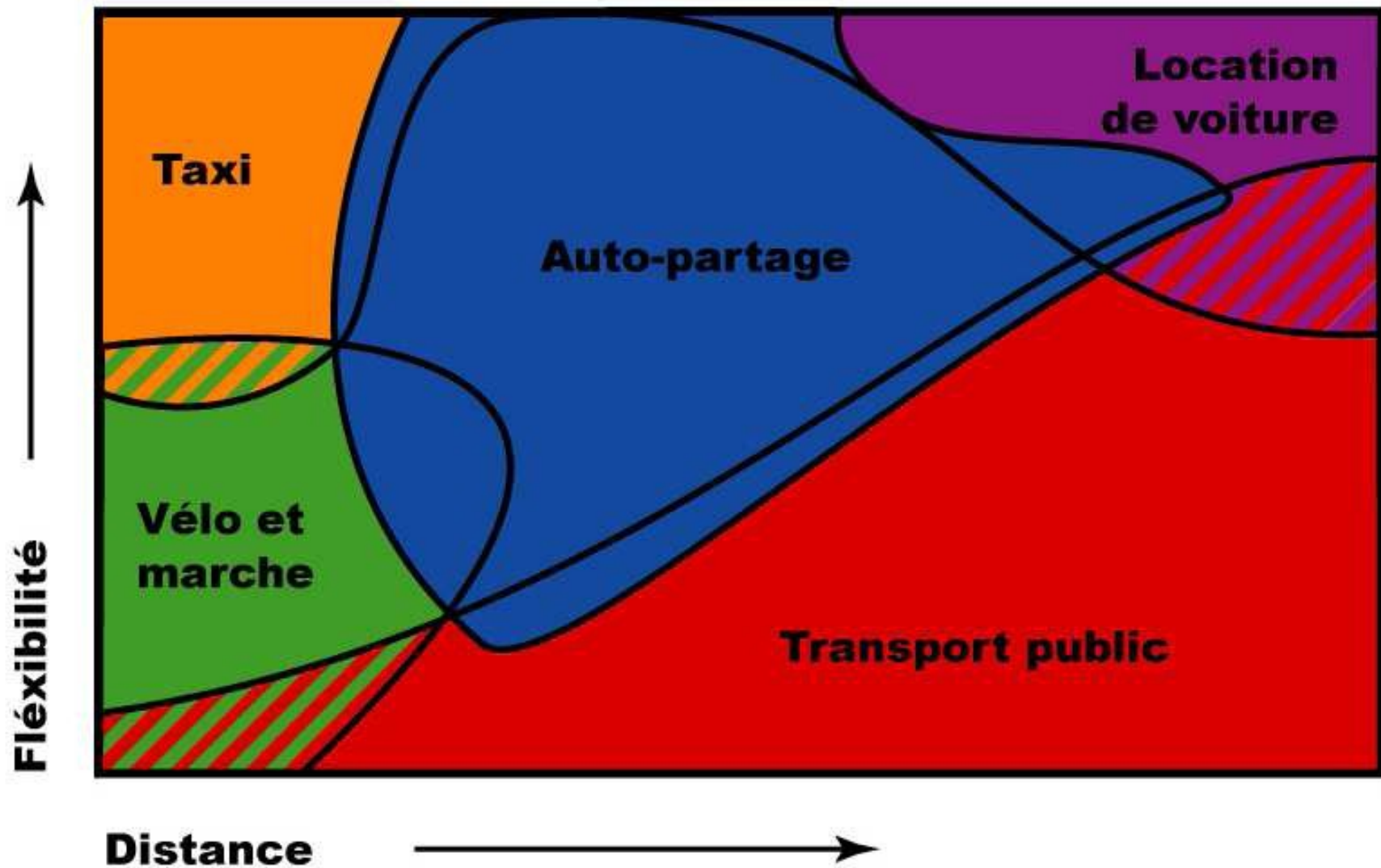
L'autopartage - définition

« L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »
(Art.19 du projet de loi Grenelle 2)

L'autopartage – variantes (& trajets-type)



L'autopartage & les autres modes de transport



Qui nous sommes



- Démarrage en janvier 2012 avec 4 véhicules après 2 ans de montage de projet
- 6 véhicules début 2013 sur Cergy-Pontoise
- 1 salarié – 66 sociétaires
- 8000€ de CA en 2012 – 60000€ prévu en 2013
- Seul service d'autopartage grand public en grande couronne de l'IdF



- Plus de 700 véhicules en France
- 15 services (1 régie, 1 SEM, 1 SPL, 1 SAS, 11 coopératives)
- Plus gros service = Auto'trement à Strasbourg, 1,1m€ de CA (2011), plus de 130 voitures sur l'Alsace
- Seul réseau national d'autopartage

1. Réservation téléphone ou internet

Qui ? Accueil Auto2 (AUTO2)

Où ? Ville: Cergy-Pontoise
 Station: --n'importe--

Dans un rayon de 0 km

Quand ? Aujourd'hui +
 23/04/2013 1 jour

Type de réservation Standard
 Gratuit

Carte des stations

Disponibilité

Cergy-Pontoise 3 Gares

	23 avr.																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Clio 620																									
Clio 928																									

Cergy-Pontoise Berthelot

	23 avr.																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Clio 788																									

Cergy-Pontoise Coeur Battant

	23 avr.																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Clio 553																									

Cergy-Pontoise Gare Eragny-Neuville

	23 avr.																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Clio 405																									

Cergy-Pontoise Marché Neuf

	23 avr.																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Clio 133																									

Légende

2. Aller chercher la voiture à une station



Ici stationne une voiture en libre-service AUTO2,

Auto2 est un service de proximité, économique, pratique et écologique qui met à disposition de ses abonnés une flotte de voitures en libre-service accessibles 24h/24, 7j/7

- Réservation par téléphone ou internet
- Tarification à l'heure et au kilomètre
- Tout compris : assurance, entretien, essence, parking ...

Plus d'informations sur www.auto2.fr
Nous contacter : 01 34 43 86 33—contact@auto2.fr

Les lieux prioritaires d'implantation de stations : gare, centre-ville, lieux multi-usages (habitats, activités, services...)

3. Accès aux voitures par carte à puce



Ouverture et fermeture de la voiture

- Accès aux clés
- Envoi et réception des informations relatives à l'utilisation de la voiture
- Accès à une centrale d'appel

Les usages occasionnels du quotidien



Un Aller/Retour chez
Ikea (3h – 15km) =
13,45€



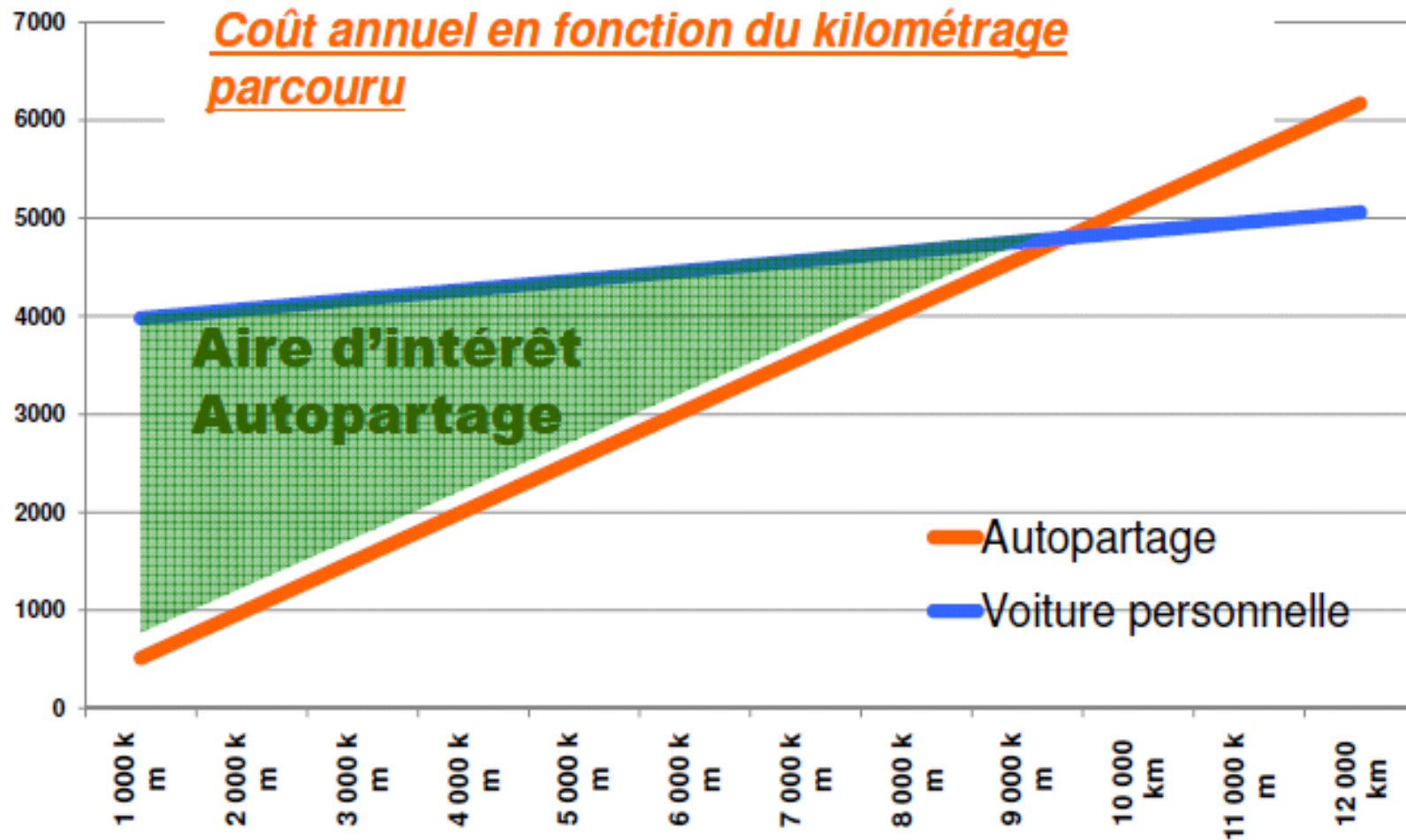
Une soirée à Paris (8h -
50km) = 28,10€



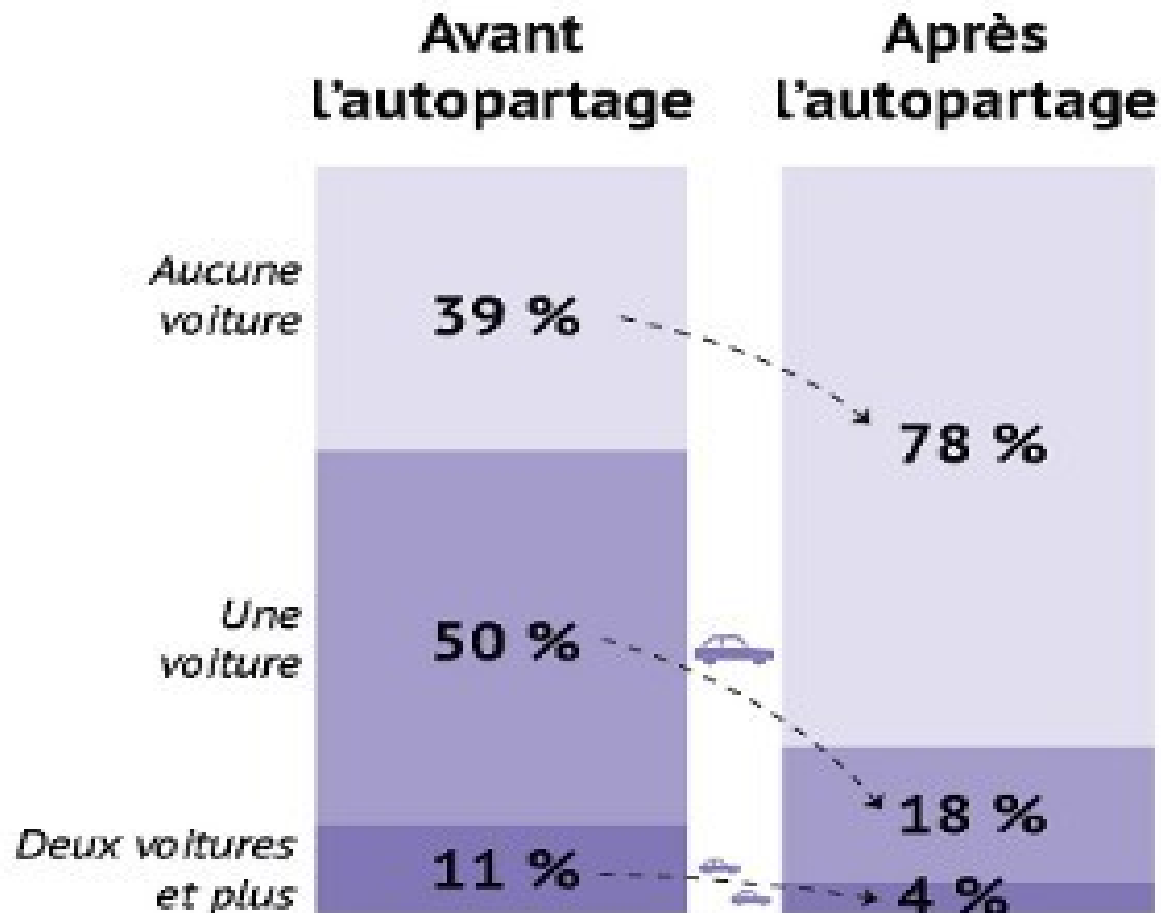
Une visite chez un
client à Poissy (4h -
70km) = 35,10€

Principes de facturation : abonnement + facturation à l'usage, heure & kilomètre

Réduire le coût de la voiture pour les petits utilisateurs



Un outil pour la démotorisation



Une voiture en autopartage remplace 9 voitures particulières

Un outil pour la démotorisation - 2

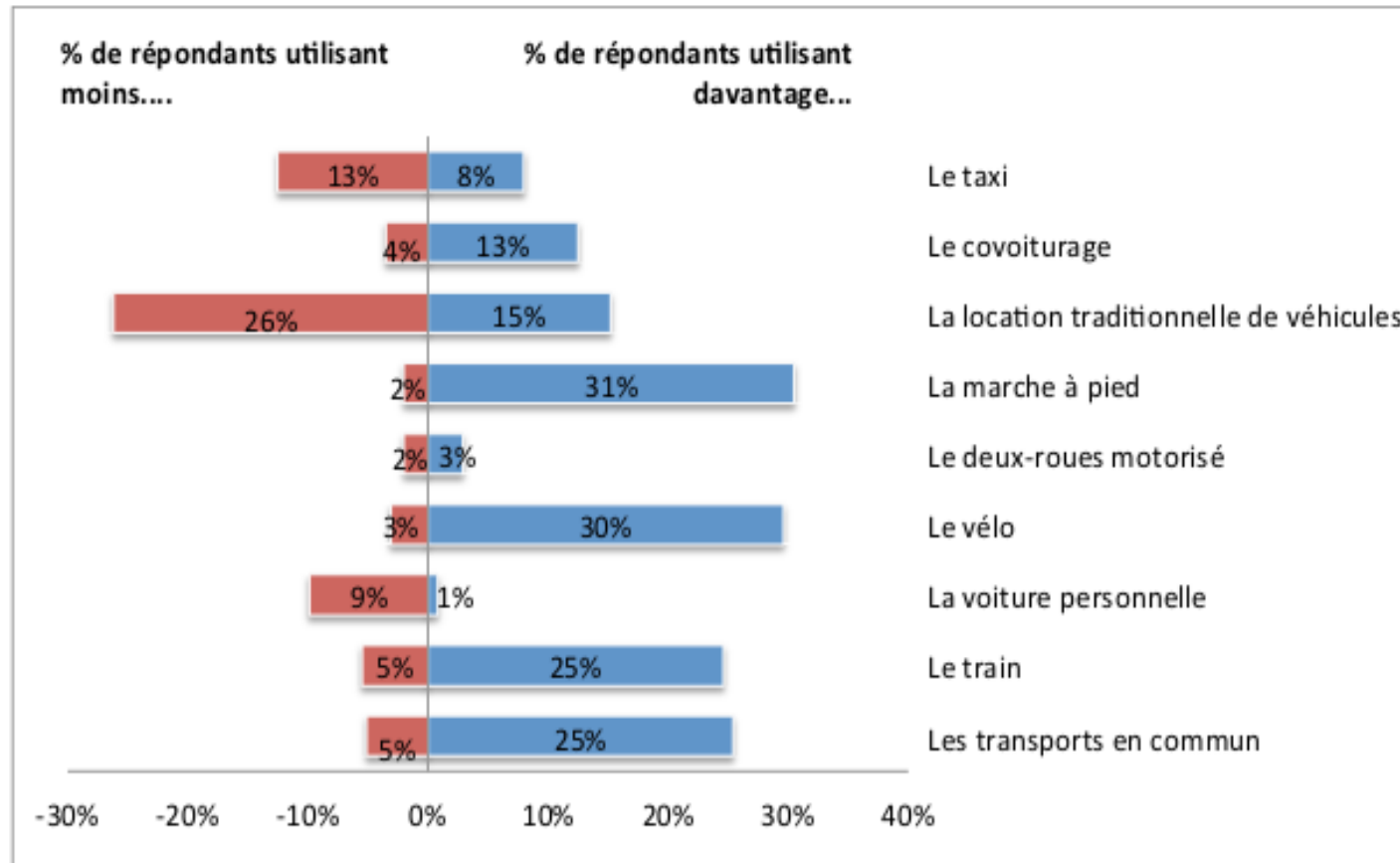
Tableau 8 : Evolution moyenne du nombre de kilomètres parcourus en automobile, par mois

<i>Km parcourus en VP avant l'autopartage</i>	<i>Km parcourus en VP après l'autopartage</i>	<i>Km parcourus en autopartage</i>	<i>Km parcourus au global après l'adhésion à l'autopartage</i>	<i>Evolution des kilomètres parcourus</i>
437	136	123	260	-178

- 41 %



Au profit de modes de déplacement vertueux



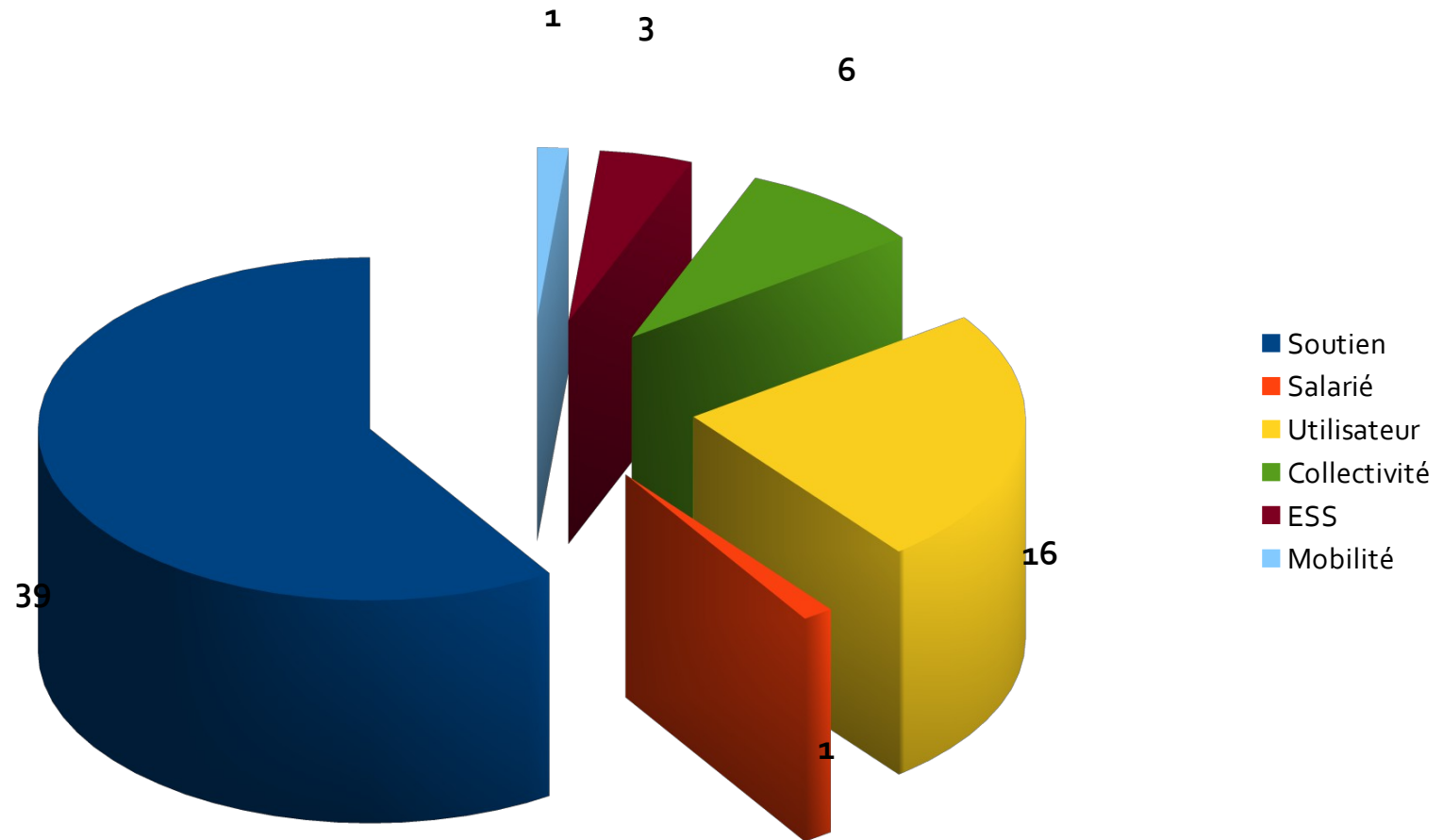
En moyenne, 1,2 tonne de CO₂ économisée par utilisateur et par an.

Une structure partenariale au service du territoire

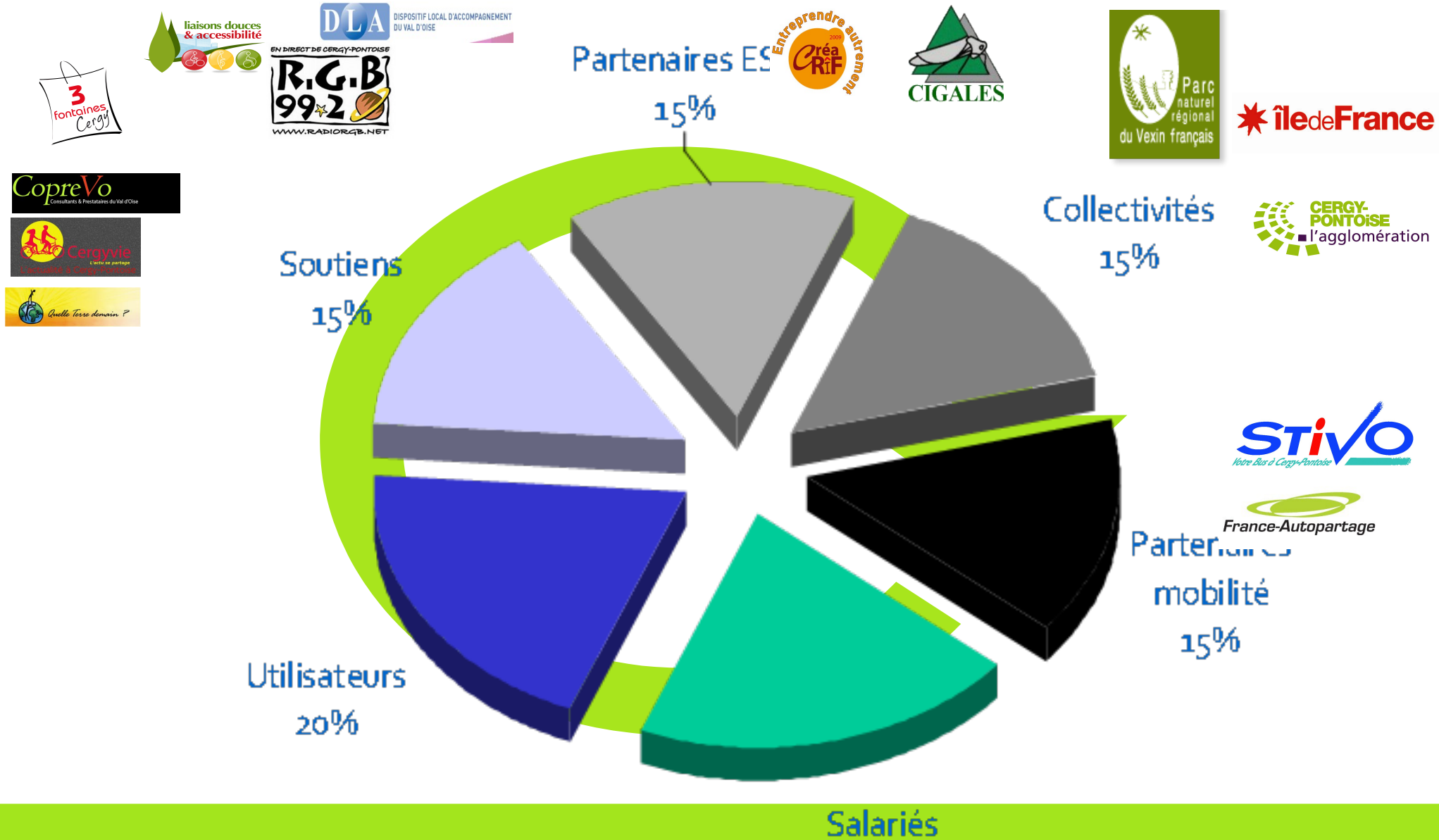
"Les sociétés coopératives d'intérêt collectif sont des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée à capital variable, régies, sous réserve des dispositions de la présente loi, par le code de commerce.

Elles ont pour objet la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif, qui présentent un caractère d'utilité sociale."

Répartition des sociétaires



Répartition des droits de vote



Focus sur l'expérimentation PNR du Vexin Français

Problématique : le siège du Parc Naturel est situé au milieu de la campagne, à 15km de la gare la plus proche. Cela oblige les agents du Parc à faire des A/R à vide pour aller chercher les visiteurs en journée (élus, prestataires, partenaires... cad « hors tourisme »)

Dispositif mis en place à partir de la gare de Cergy-le-Haut où Auto2 dispose d'une station

PNR adhère à Auto2

PNR réserve une voiture pour le visiteur

Le visiteur transmet au PNR & Auto2 permis + RIB (si nécessaire)

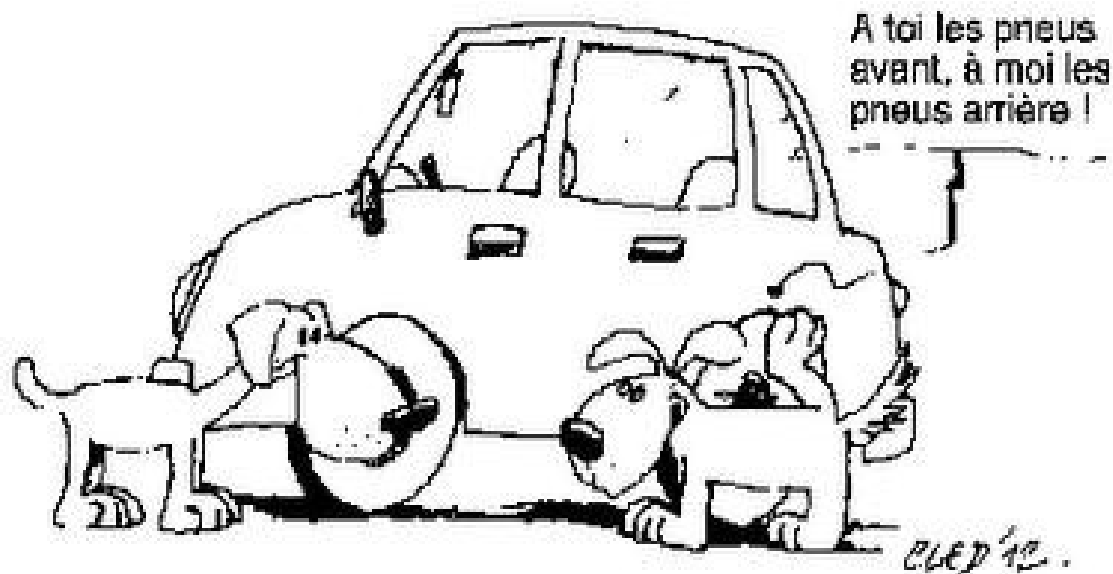
Auto2 confirme la réservation

Le visiteur récupère la carte Auto2 à l'accueil parking Vinci sous la station

Le visiteur fait l'A/R lui-même en Auto2.

Merci pour votre attention

L'AUTO-PARTAGE...



Julien Besnard

06.78.70.05.57

julien.besnard@auto2.fr

Patrick Meuleman

06 71 58 17 06

patrick.meuleman@auto2.fr

AUTO2

Centre Commercial les 3 Fontaines (Porte 9)

95000 Cergy

<http://www.auto2.fr> *et aussi facebook, twitter, viadeo, linkedin, google + ...*

La Plateforme de covoiturage EcoMouV'

Historique, enjeux et
perspectives de développement

Historique et enjeux recherchés

La naissance du Plan de Déplacements Inter-Administration « EcoMouV »

Les acteurs : Une démarche initiée par un groupe de travail multi partenarial sur l'éco-responsabilité regroupant 5 structures: La Préfecture du Val d'Oise, la Direction Départementale des Territoires, le Conseil Général du Val d'Oise, la CACP et la Ville de Cergy,

→ Environ 5 300 agents concernés

Historique :

- 1ère étape : Réalisation d'un diagnostic (2007)

- 2ème étape : Élaboration d'un plan d'actions (2008/2009) = 17 actions définies

→ Un plan d'action approuvé par le Conseil Communautaire en février 2009

→ Une démarche confortée par l'Agenda 21 – PCET, qui en fait une action à part entière (Axe 4 : *Rendre la Communauté d'agglomération exemplaire*)

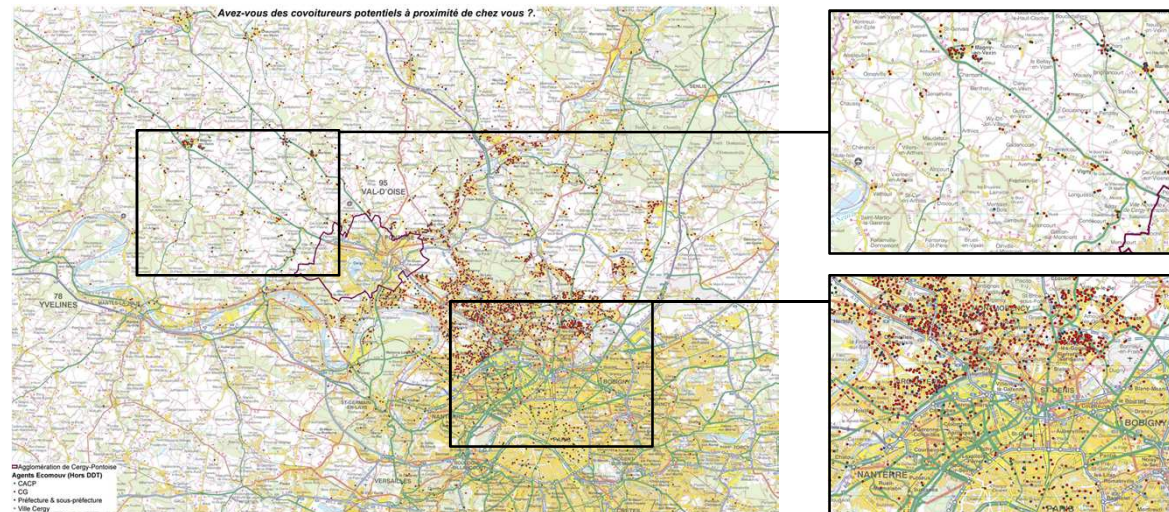
Création d'une plateforme de covoiturage

En septembre 2010, la CACP et ses partenaires lancent la plateforme de covoiturage www.pde.ecomouv.fr, service de covoiturage dédié aux déplacements domicile/travail de leurs 5 300 agents

→ Dans ce cadre, et en vue de mettre en avant le potentiel de covoitureurs, la CACP réalise une carte de géolocalisation (anonyme) des agents

+ Que cela soit en zone urbaine et/ou rurale, chaque agent dispose d'un/de plusieurs collègues à proximité de son domicile

+ Pour 95% des agents, la destination finale est la même, à savoir le territoire de la CACP (et plus particulièrement le quartier Grand-Centre)



Extension de la plateforme de covoiturage

En 2012, la CACP et ses partenaires décident d'ouvrir ce dispositif à l'ensemble des employeurs du Val d'Oise (entreprises, collectivités)

- L'objectif : créer un service dédié aux déplacements domicile/travail des salariés en évitant le foisonnement d'une multitude de sites similaires qui viendraient pénaliser le fonctionnement global du système (*le service doit atteindre une masse critique d'utilisateurs pour pouvoir être pertinent et performant*)



En septembre 2012, la Poste rejoint le dispositif (*Direction Territoriale Opérationnelle du Val d'Oise, située dans le quartier Grand Centre*).

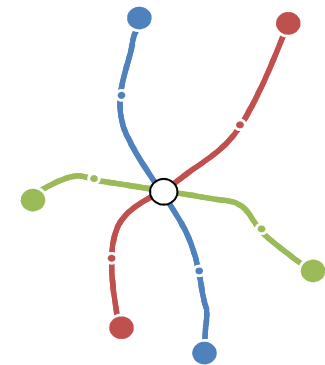


Perspectives de développement

Le constat : La difficulté du covoiturage réside dans le manque de visibilité du service. Des dizaines/des centaines de covoitureurs pourraient covoiturer chaque jour, nous ne les distinguerions pas des autres automobilistes...Se limiter à un site internet est trop abstrait et peu incitatif !

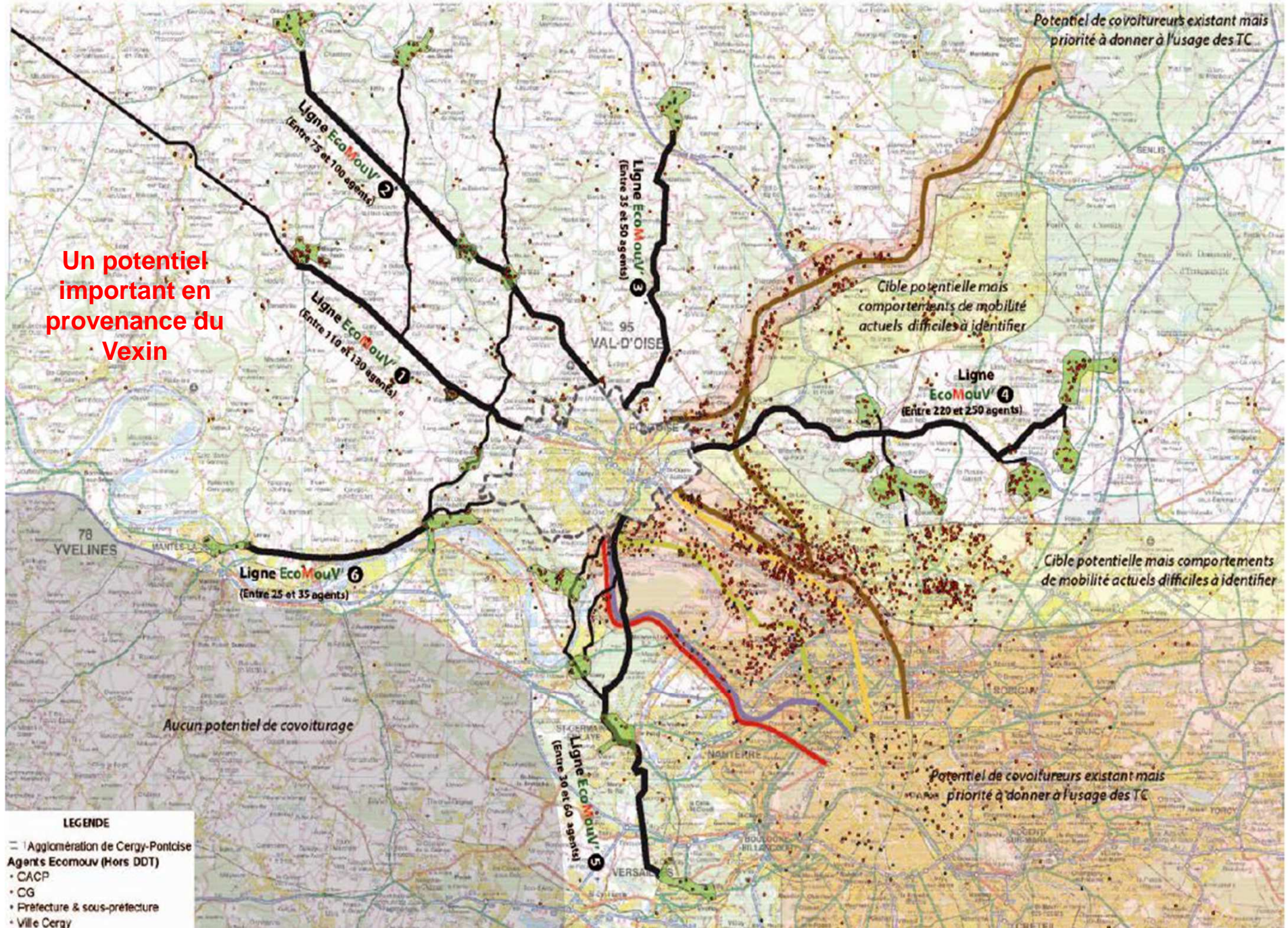
→ Piste de réflexions : travailler sur l'identification de lignes de covoiturations « virtuelles », à l'image des transports en communs

- **La méthodologie** : superposer les lieux de domiciliation (anonymes) des agents avec les axes routiers menant sur l'agglomération
- **Objectif** : identifier les secteurs géographiques où le potentiel est le plus important, en croisant le nombre de salariés/les infras de déplacement (et en prêtant attention à ne pas concurrencer les transports en commun !)



Réflexion en cours avec les partenaires...

Axes de covoiturage EcoMouv'





**PRESENTATION DU
TRANSPORT A LA DEMANDE
TAMY**

PNRVF 14 MAI 2013

Camy-info.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE MANTES EN YVELINES
Rue des Pierrettes
78200 MAGNANVILLE
Tél. : 01 30 98 78 00
Fax : 01 30 98 78 01

STIF

Autorité organisatrice des transports en Ile-de-France

Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines

Compétence déplacements
Autorité organisatrice de proximité
(convention d'AOP)

Flexcité

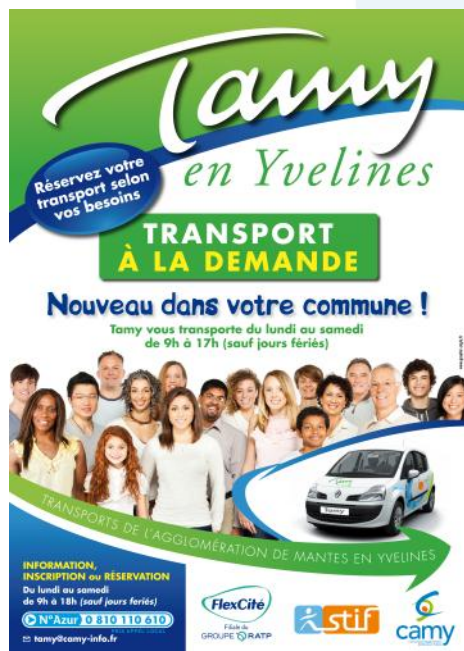
Gestion du transport à la demande
Marché public

Compétence en matière de transport à la demande

✓ **En Ile-de-France, c'est** le STIF (Syndicat des Transports Ile-de-France) l'Autorité Organisatrice des transports

✓ **30 juillet 2007** : signature d'une convention de **délégation de compétence** en matière de service de Transport à la demande entre le STIF et la CAMY **pour une durée de 5 ans, renouvelée en 2011**

✓ En contrepartie, la Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines doit chaque année transmettre **un rapport d'exercice des compétences déléguées.**



Historique du service

- ✓Création en 2003 de TADY, Transport pour Personne à Mobilité Réduite, repris par le Conseil Général pour l'ensemble du département des Yvelines en août 2007,
- ✓Création en août 2007 de TAMY, Transport à la Demande à destination des habitants de 6 communes de la CAMY, au prix d'un ticket de bus
- ✓Extension du service à 5 communes supplémentaires en septembre 2011 puis à 13 communes en septembre 2012

Camy-info.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE MANTES EN YVELINES
Rue des Pierrettes
78200 MAGNANVILLE
Tél. : 01 30 98 78 00
Fax : 01 30 98 78 01

Pourquoi mettre en place un service de transport à la demande ?

Certaines communes ou hameaux ont une population trop faible pour être desservies en autobus ou autocars.

En heures creuses, l'offre de transport en commun est réduite du fait de la faible importance de la demande.




Le transport à la demande (TAD) est une solution qui permet de répondre aux besoins de déplacements en heures creuses pour des faibles flux.

Le TAD vient en complément des réseaux urbains et interurbain.


Transport sur le territoire de la CAMY

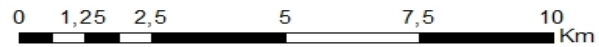


Réseau Transport

-  Réseau interurbain
-  Réseau urbain
-  Réseau TAD

Commune

-  Limites communales



Source : BDTopo 2011

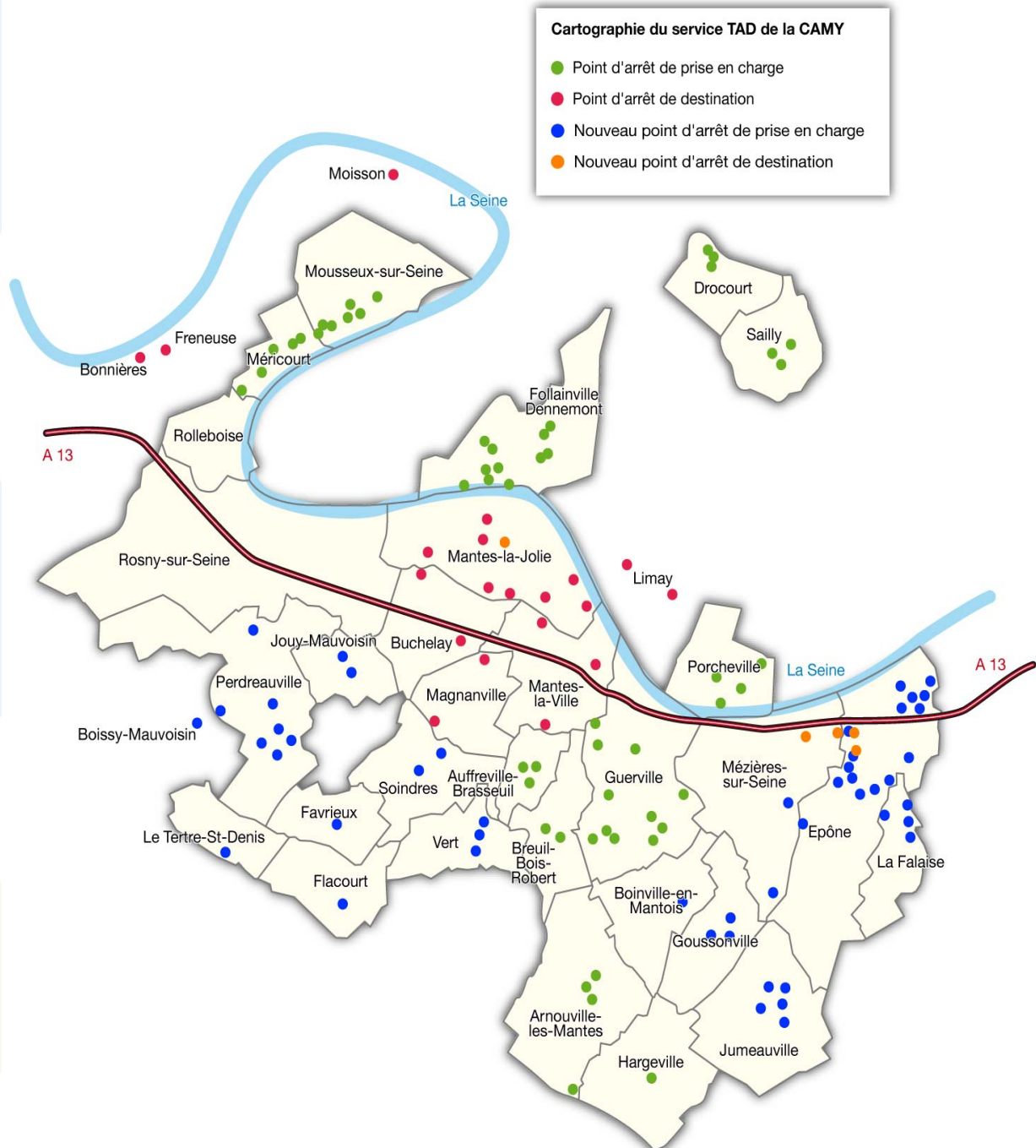


Camy-info.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE MANTES EN YVELINES
Rue des Pierrettes
78200 MAGNANVILLE
Tél. : 01 30 98 78 00
Fax : 01 30 98 78 01

Principe :

Desserte des pôles
générateurs de
déplacements présents
dans le bassin de vie
du Mantois



Camy-info.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE MANTES EN YVELINES

Rue des Pierrettes
78200 MAGNANVILLE
Tél. : 01 30 98 78 00
Fax : 01 30 98 78 01

Définition du service

- ✓ Transport à la demande d'arrêt à arrêt
- ✓ Desserte par des arrêts prédéfinis à l'avance
- ✓ Desserte zonale : itinéraires adaptés en fonction des courses
- ✓ Transport venant en complément du service régulier de voyageurs des réseaux de bus
- ✓ Réservation jusqu'à 1 heure à l'avance



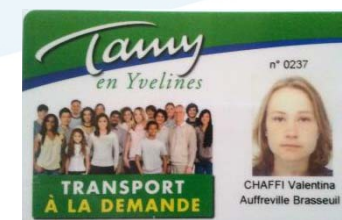


Vocation du service

- ✓ Faciliter le déplacement des habitants des communes périurbaines ou hameaux, peu ou pas desservies par les réseaux de bus urbains et interurbains.
- ✓ Permettre les déplacements « en heures creuses » **de 9h00 à 17h00, du lundi au samedi**, toute l'année (excepté les jours fériés) pour compléter le service de transport régulier de voyageurs et scolaire.

Fonctionnement du service

- ✓ Service accessible sur présentation d'une carte d'adhésion remise gratuitement à première inscription
- ✓ La **réservation du service est possible de 9h à 18h**, du lundi au samedi (sauf jours fériés) par téléphone ou par courriel.
- ✓ Coût pour l'utilisateur : prix équivalent à un ticket vendu à bord d'un bus



Cadre réglementaire :

- Marché public de 1 an renouvelable 3 fois avec possibilité de prestations complémentaires, passé selon une procédure d'Appel d'Offre Ouvert
- Contenu :
 - Qualité de service attendue
 - Biens mis à disposition par l'exploitant : véhicules, système de réservation, stickage aux points d'arrêts
 - Prestations du délégataire en matière de communication
 - Conditions économiques (type de prix, conditions d'actualisation, perception des recettes)

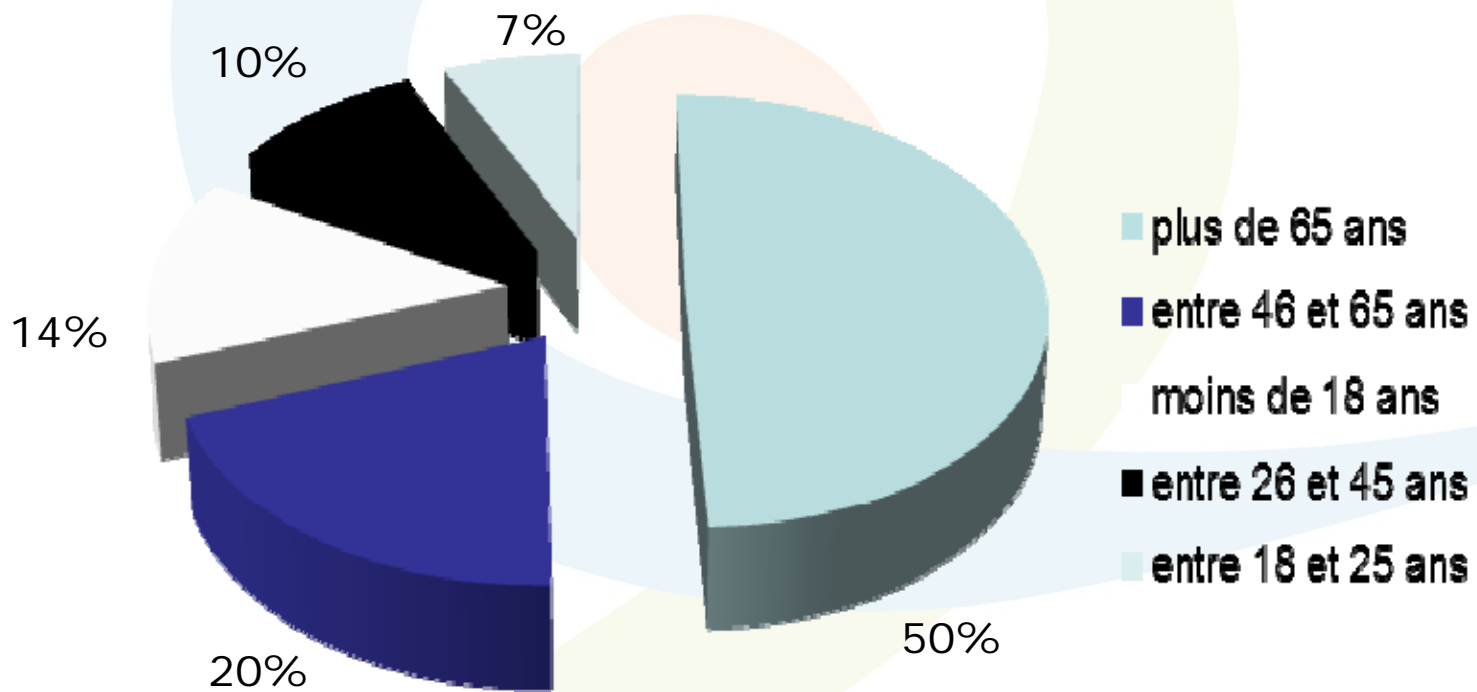
Définition des prix :

- Un prix global et forfaitaire comprenant les charges fixes (Personnel , Marketing / Information, parc de véhicules , Assurances, Impôts et taxes, Frais généraux)
- Un prix unitaire par kilomètre commercial en charge comprenant les charges variables de TAD (Personnel de conduite, roulage des parc de véhicules)

Gestion des recettes (vente de titres) :

Création d'une régie

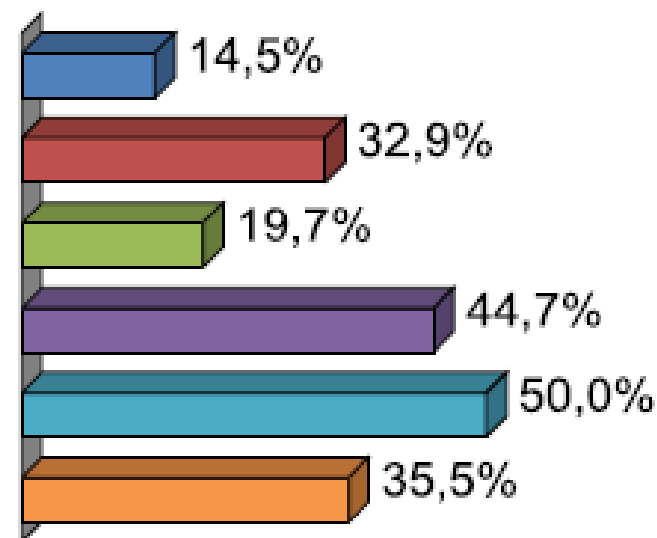
Utilisation du service (résultats enquête 2012)



Utilisation du service (résultats enquête 2012)

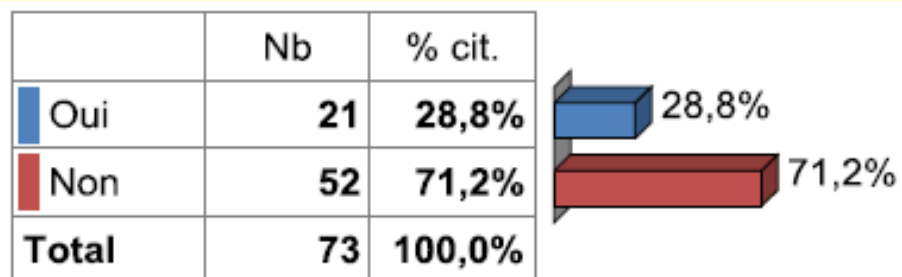
Vos motifs de déplacement sont :

	Nb	% obs.
Travail	11	14,5%
démarches administratives	25	32,9%
établissement scolaire	15	19,7%
achats	34	44,7%
rendez vous médicaux	38	50,0%
Sorties/ loisirs / sport	27	35,5%
Total	76	

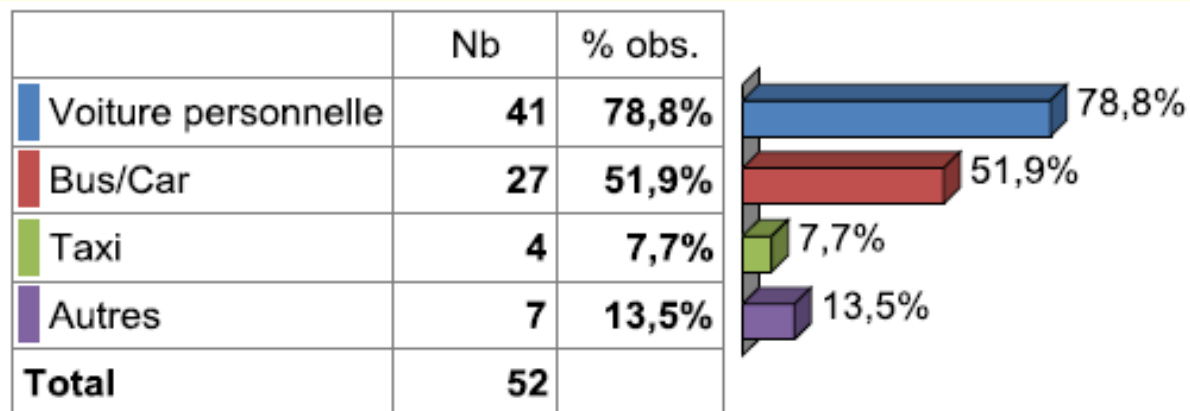


Utilisation du service (résultats enquête 2012)

Tamy est-il votre seul mode de déplacement ?



Si non, Quel(s) autre(s) moyens de transports utilisez vous ?



Fréquentation du service

COMPARAISON ANNEES 2010-2011-2012



Camy-info.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE MANTES EN YVELINES
Rue des Pierrettes
78200 MAGNANVILLE
Tél. : 01 30 98 78 00
Fax : 01 30 98 78 01

4940 personnes ont utilisé le TAMY en 2012

Quelques chiffres

Bilan de l'année 2012

Personnes transportées	4 490
trajets réalisés	3 985
Km en charge	37 611,68
Km haut-le-pied	32 230,09
Taux de hlp	86%
Taux de remplissage	1,13

Quelques chiffres

Année	Voyages	km totaux	charges HT	Recettes HT	Déficit	Charges/Km
2009	3 364	47 789	118 727 €	5 526 €	113 201 €	2,48 €
2010	3 156	46 822	136 541 €	5 365 €	131 176 €	2,92 €
2011	3 946	59 358	163 774 €	6 703 €	157 071 €	2,56 €
2012	4 940	69 841	185 523 €	9 386 €	176 137 €	2,56 €