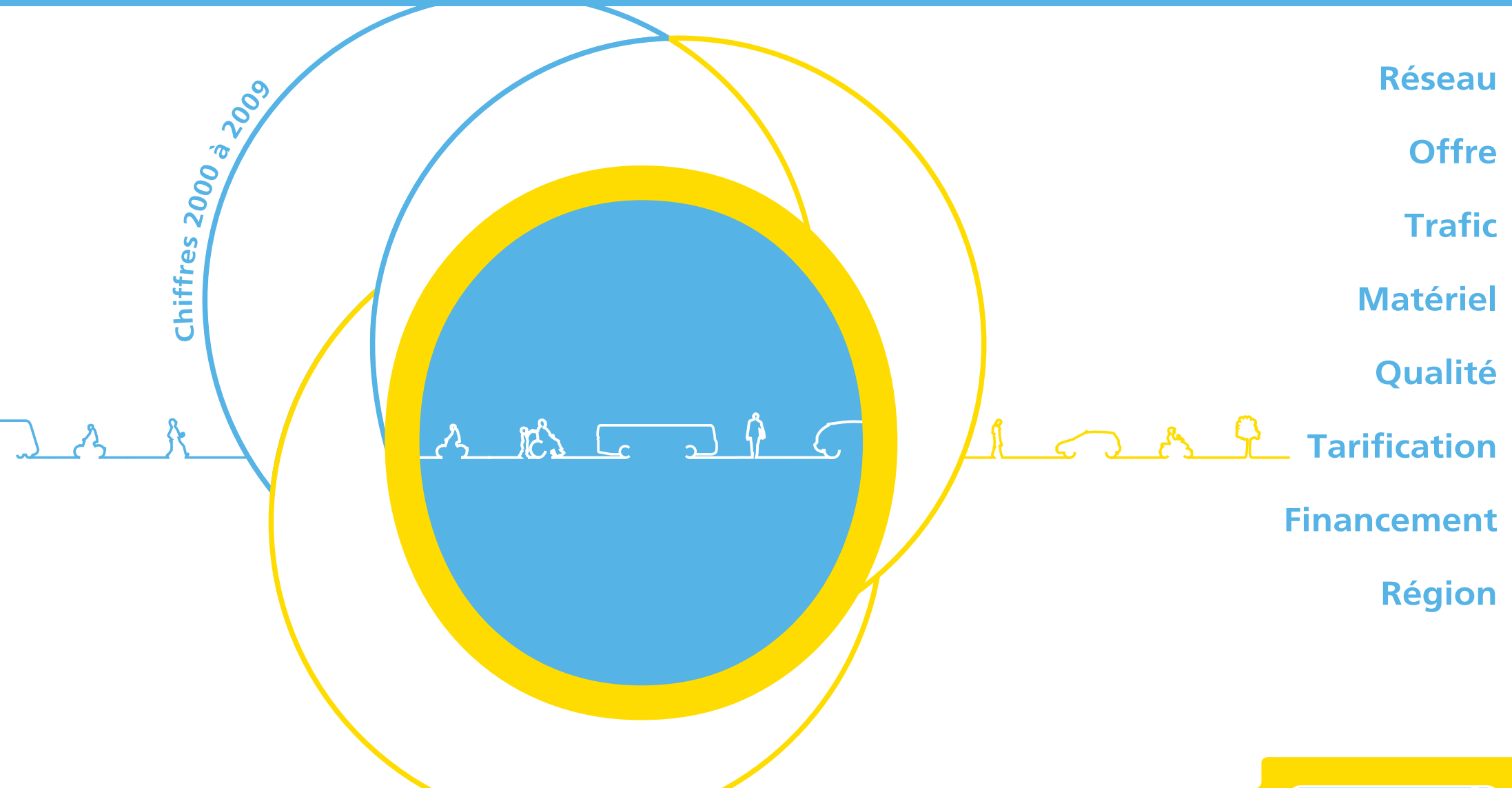


Les Transports en Commun en Chiffres

Édition 2011

Observatoire de la Mobilité en Île-de-France





Sommaire

1. Le réseau 4

Le réseau	5
Le réseau ferré	6
Le réseau de surface	8
L'accessibilité	9
L'intermodalité	11

2. L'offre 12

L'offre sur le réseau ferré	13
L'offre sur le réseau de surface	16
L'offre de nuit	17
Les autres services	18

3. Le trafic 21

Le trafic annuel	22
Le trafic journalier dans les trains et RER	24
Le trafic journalier dans le métro	26
Le trafic journalier dans les bus et les tramways	28
La télébilletique	30

4. Le matériel roulant 33

Le matériel ferroviaire	34
Le matériel routier	36

5. La qualité de service 39

Sur le réseau ferré	40
Sur le réseau de métro	41
Sur le réseau de surface	42








1

Le réseau



Le réseau







Le réseau par mode

      	Nombre de lignes	Longueur des lignes en km
Train	8	920
RER	5	605
Métro	16	217
Tramway	4	42
Bus	1 449	24 660
- dont Paris	64	597
- dont petite et grande couronne	1 338	22 717
- dont Noctilien	47	1 346
Navette fluviale	1	6

Remarques : estimation de la longueur des lignes d'après le Système d'Information Géographique (SIG).
En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.
Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009




















Le réseau par exploitant

	     	Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Lignes
RATP	RER	2	117	A B
	Métro	16	217	1 2 3 3 ^{bis} 4 5 6 7 7 ^{bis} 8 9 10 11 12 13 14
	Tramway	3	34	1 2 3
	Bus à Paris	64	597	
	Bus en petite et grande couronne	257	2 685	
	Noctilien	31	621	
SNCF	Train	8	920	H J K L N P R U
	RER	5	488	A B C D E
	Tramway	1	8	4
	Noctilien	16	720	
Optile	Bus	1 081	20 032	

Remarques : estimation de la longueur des lignes d'après SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.
Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009

1 • Le réseau

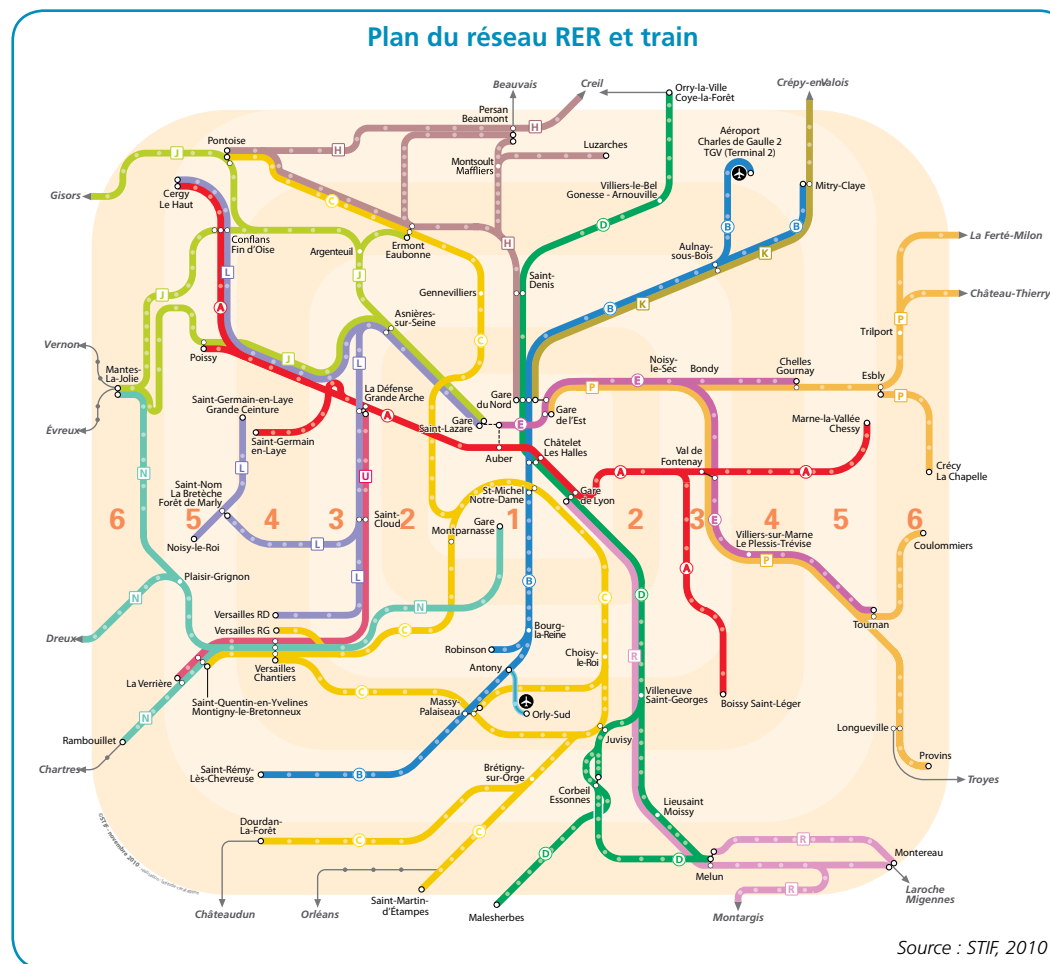
Le réseau ferré

Exploitant	Longueur des lignes en km	Nombre de gares nominales desservies
  RATP / SNCF	109	46
 RATP / SNCF	80	47
 SNCF	185	84
 SNCF	179	54
 SNCF	52	21
 RATP / SNCF	605	242
 SNCF	107	46
 SNCF	159	49
 SNCF	39	6
 SNCF	80	40
 SNCF	117	33
 SNCF	241	40
 SNCF	147	21
 SNCF	30	10
 SNCF	920	229
 RATP / SNCF	1 525	448

Remarques : estimation de la longueur des lignes d'après le SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes porte sur le seul périmètre francilien.

Gare nominale : gare de passage d'une ou de plusieurs lignes.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, 2009

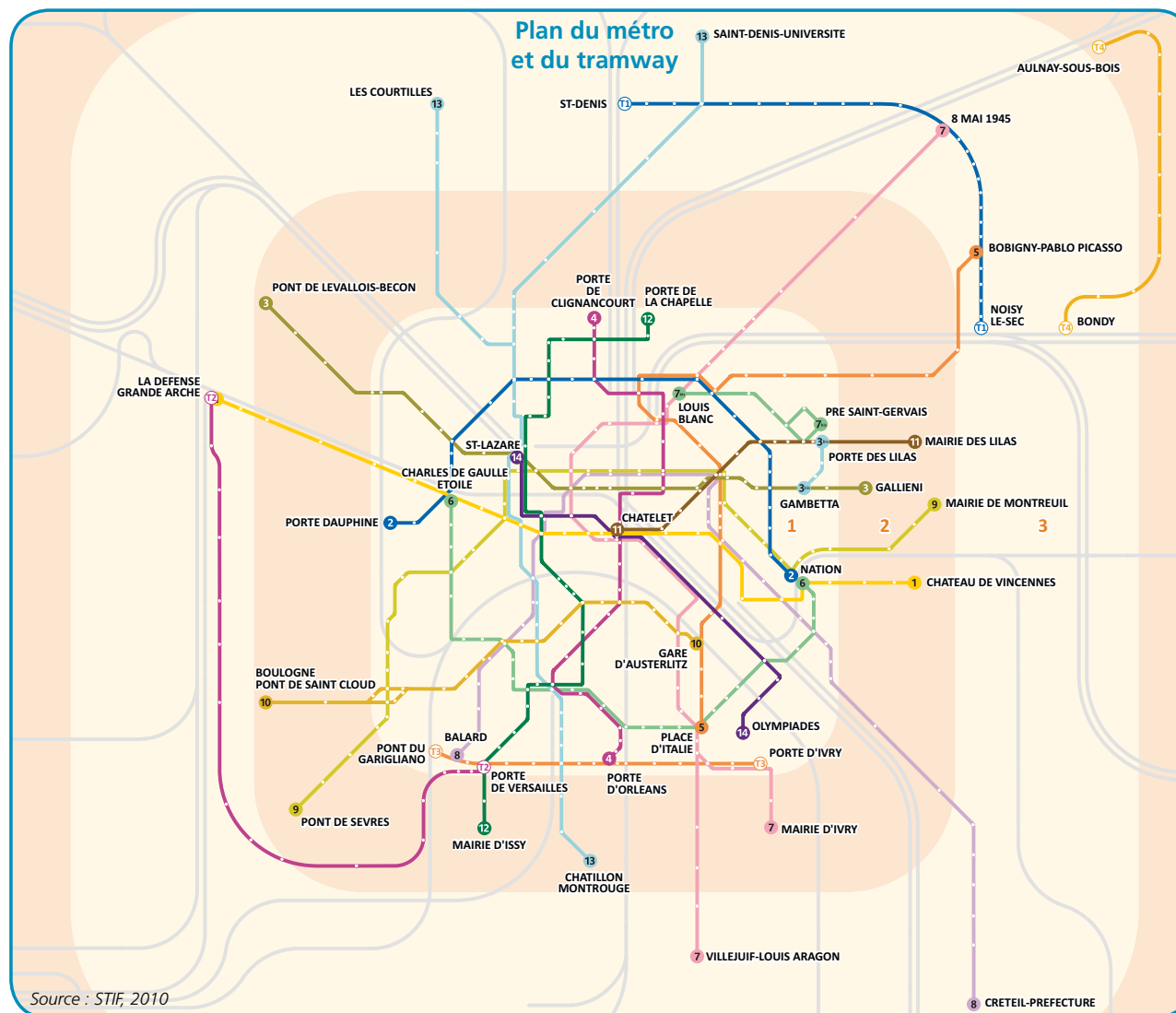





	Longueur des lignes en km	Nombre de stations desservies
1	17	25
2	12	25
3	12	25
3bis	2	4
4	11	26
5	15	22
6	15	28
7	22	38
7bis	4	8
8	22	37
9	19	37
10	13	23
11	6	13
12	14	28
13	24	32
14	9	9
	217	300

Remarques : estimation de la longueur des lignes d'après le SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.


Source : STIF d'après RATP, 2009



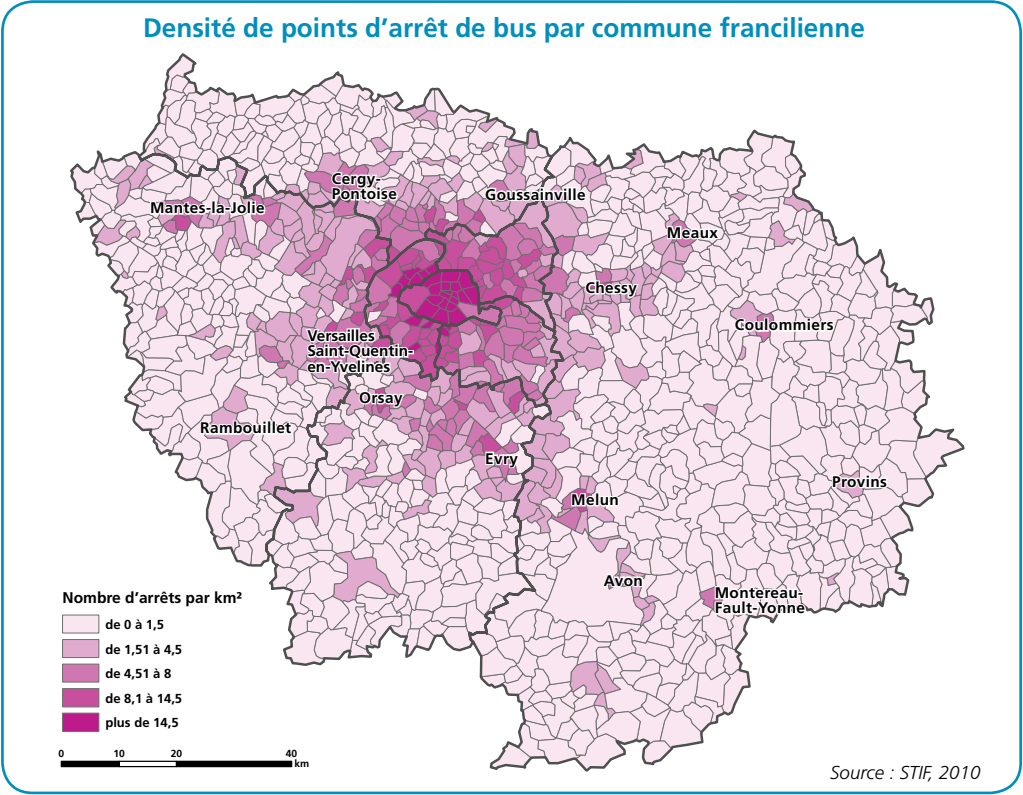
Le réseau de surface

	Exploitant	Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Nombre d'arrêts desservis
Bus à Paris	RATP	64	597	1 313
Bus en petite et grande couronne	RATP	257	2 685	3 402
	Optile	1 081	20 032	26 070
Noctilien	RATP	31	626	1 033
	SNCF	16	720	206

Remarques : RATP : lorsqu'un itinéraire bus diffère à l'aller et au retour, le nombre de points d'arrêts et la longueur de la ligne correspondent à la moyenne des deux sens.
Lorsque plusieurs lignes du même réseau passent par un même point d'arrêt, il n'est compté qu'une seule fois.
Optile : Nombre de points d'arrêts marqués par des poteaux ou des abris couverts desservis pour chaque ligne dans les deux sens.
Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009

	Exploitant	Longueur des lignes en km	Nombre de stations desservies
①	RATP	12	26
②	RATP	14	17
③	RATP	8	17
④	SNCF	8	11
	RATP / SNCF	42	70

Remarques : estimation de la longueur des lignes d'après le SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.
Source : STIF d'après SNCF, RATP, 2009



L'accessibilité

Nombre de gares accessibles

TRAIN (RER)	2007	2008	2009	2010
A	37	42	44	44
B	14	19	25	28
C	0	0	0	0
D	0	0	0	0
E	9	14	14	14
H	0	0	3	3
J	4	4	5	5
K	0	0	0	0
L	9	11	11	13
N	0	0	0	0
P	0	0	0	0
R	0	0	0	0
Total	73	90	102	107

Source : STIF

Nombre de stations accessibles

(T) (M)	Nombre total d'arrêts	Nombre d'arrêts accessibles	
		2009	2010
Métro	300	9	9
Tramway	70	70	70

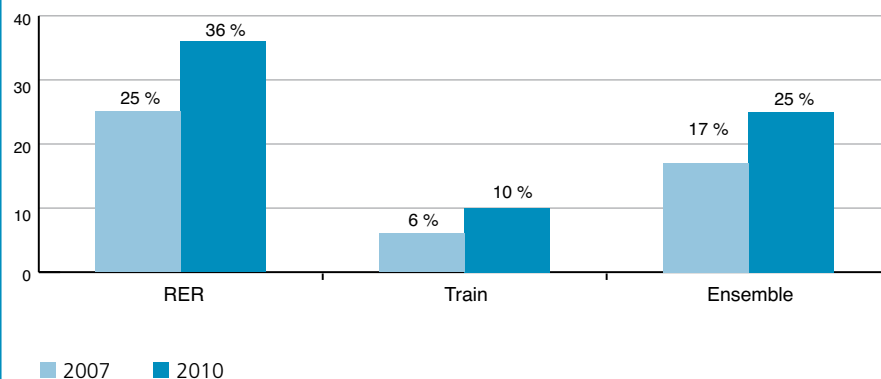
Remarque : sur le réseau métro, seules les stations de la ligne 14 sont accessibles de la voirie aux trains en toute autonomie.

Source : STIF

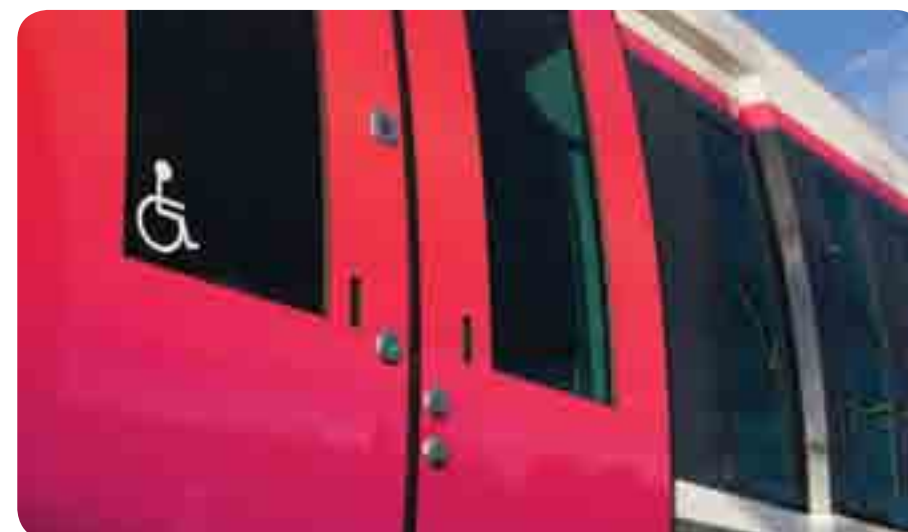
i L'accessibilité sur le réseau ferroviaire

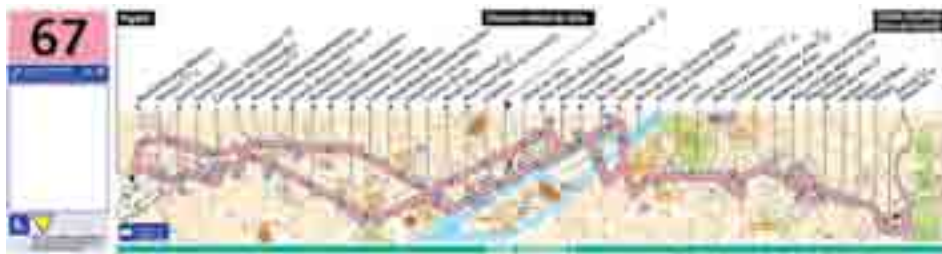
Le réseau ferré est accessible lorsque l'accès des personnes à mobilité réduite est garanti de la voirie (abords de la gare) jusqu'au train. Cela passe par l'aménagement des éclairages et de la signalétique, des pentes et des revêtements au sol, des portes, portillons de contrôle, automates de vente et guichets, des souterrains et passerelles avec la mise en place d'ascenseurs si nécessaire pour la libre circulation des usagers en fauteuil, des toilettes et des espaces d'attente, des quais...

L'accessibilité des gares et des stations par sous-réseau % de gares accessibles



Source : STIF





i L'accessibilité sur le réseau routier

Une ligne de bus ou de car est déclarée accessible aux usagers en fauteuil roulant lorsque :


- 100 % des véhicules sont accessibles,
- 70 % des arrêts sont accessibles,
- l'ensemble des documents d'information voyageurs sur la ligne (plan et fiche horaire) distinguent ce qui est accessible de ce qui ne l'est pas.

Nombre de lignes de bus accessibles

	2007	2008	2009	2010
Nombre de lignes	60	73	127	153

Source : STIF

Proportion de lignes de bus accessibles

	à Paris	en banlieue	en Île-de-France
2009	100 %	4 %	9 %
2010	100 %	6 %	11 %

Source : STIF



L'intermodalité

Équipement des gares en stationnement vélos

	Nombre de gares	Nombre de gares équipées	Nombre de places	Taux d'équipement
92 - Hauts-de-Seine	67	50	705	75 %
93 - Seine-Saint-Denis	75	46	676	61 %
94 - Val-de-Marne	51	37	630	73 %
Petite couronne	193	133	2011	69 %
77 - Seine-et-Marne	80	39	646	49 %
78 - Yvelines	79	34	682	43 %
91 - Essonne	72	45	708	63 %
95 - Val d'Oise	70	34	538	49 %
Grande couronne	301	152	2574	50 %
Île-de-France	494	285	4585	58 %

Source : STIF, 2009



L'offre de stationnement en parcs relais aux abords des gares

	Nombre de parcs relais	Nombre de places
92 - Hauts-de-Seine	32	5 900
93 - Seine-Saint-Denis	41	10 692
94 - Val-de-Marne	35	8 529
Petite couronne	108	25 121
77 - Seine-et-Marne	135	21 177
78 - Yvelines	106	22 683
91 - Essonne	103	18 379
95 - Val d'Oise	95	17 458
Grande couronne	439	79 697
Île-de-France	547	104 818

Source : STIF, 2009

La capacité des parcs-relais en 2009



Source : STIF

2 L'offre



L'offre sur le réseau ferré

L'offre commerciale en trains x kilomètres, en millions

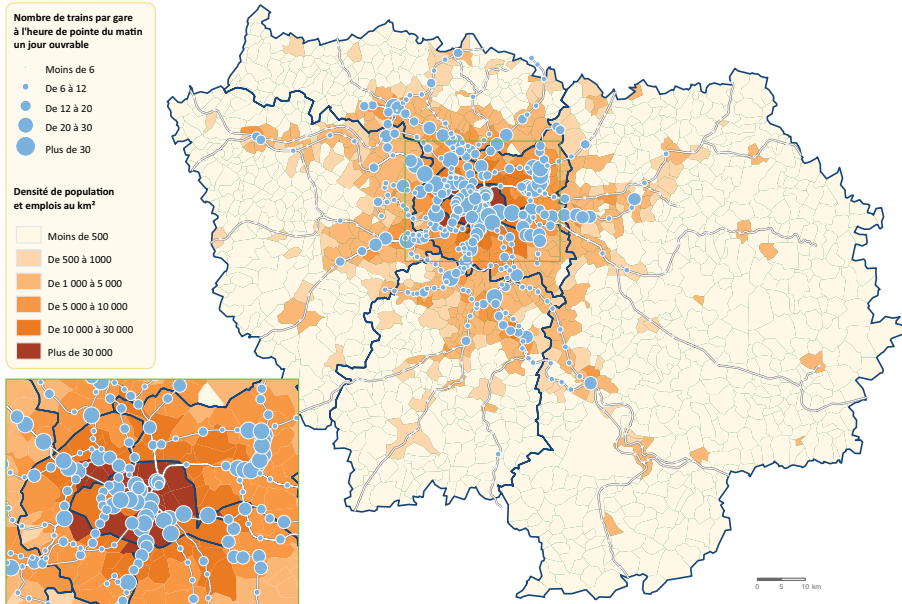
			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
		RATP	7,9	7,8	7,9	7,9	8,2	8,1	8	7,8	8,5	8,2
		SNCF	1,9	1,9	1,9	1,9	2	2	2,1	2,1	2,3	2,2
		Total	9,8	9,8	9,8	9,8	10,1	10,1	10,1	9,9	10,8	10,4
		RATP	4,1	4,1	4,1	4	4,1	4,1	4,1	4	4	4
		SNCF	4,9	4,8	4,8	4,6	4,8	4,6	4,7	4,7	4,6	4,5
		Total	9	8,9	8,9	8,6	8,9	8,7	8,8	8,7	8,6	8,5
			10,1	10,2	10,6	10,3	10,4	10,4	10,4	10,1	10,4	10,4
			8,4	8,2	8,4	8,2	9	8,6	9	8,8	9,2	9,1
			2,7	2,5	2,6	2,7	3,9	3,8	3,8	3,8	3,9	3,8
	Total		40,1	39,5	40,3	39,6	42,4	41,5	42,1	41,2	42,9	42,3
Offre réalisée / Offre de référence (%)			-	-	-	-	-	97 %	98 %	95 %	98 %	96 %
			nd	nd	nd	nd	nd	4,2	4,3	4,1	4,3	4,2
			nd	nd	nd	nd	nd	4,7	4,9	5,3	5,4	5,8
			nd	nd	nd	nd	nd	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
			nd	nd	nd	nd	nd	4,4	4,4	4,4	4	4,2
			nd	nd	nd	nd	nd	3,4	3,5	3	3,5	4
			nd	nd	nd	nd	nd	3,4	3,6	3,6	4,3	4,4
			nd	nd	nd	nd	nd	1,4	1,5	1,5	1,6	2,8
			nd	nd	nd	nd	nd	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
	Total		26,4	25,9	26,1	25,6	25,1	22,8	23,5	23,2	24,4	26,8
	Offre réalisée / Offre de référence (%)			-	-	-	-	-	97 %	98 %	91 %	96 %
	Total		41,6	41,4	42,6	42,3	43,9	43,9	44,1	44,3	46,7	47,8
	Offre réalisée / Offre de référence (%)		-	-	-	-	-	98 %	99 %	96 %	99 %	99 %

Offre commerciale réalisée. Avant 2005 : estimations STIF, après 2005 : données RATP et SNCF

nd : non-déterminé, détail par ligne non disponible avant 2005.

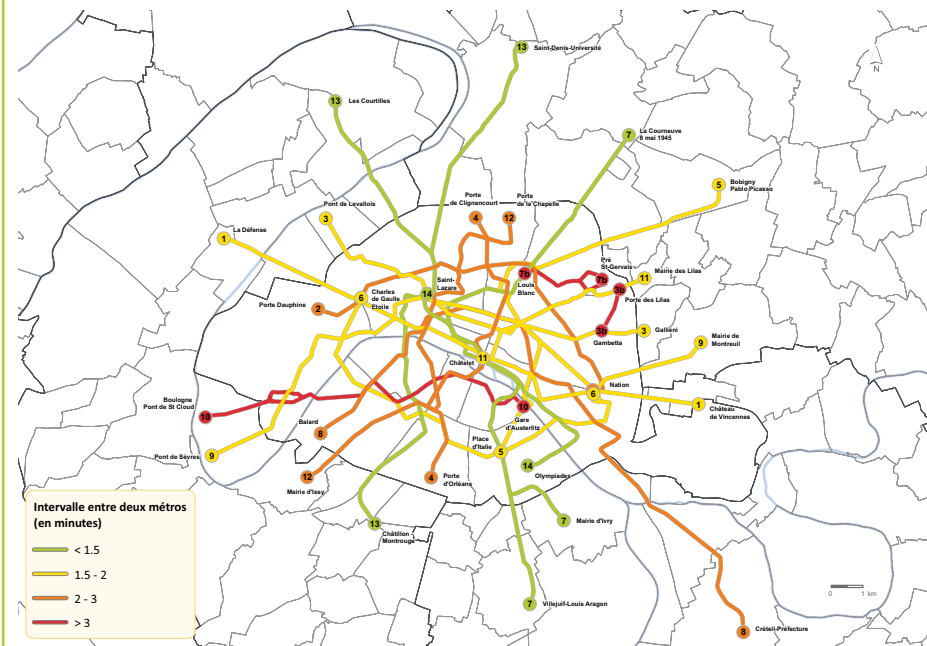
Source : STIF, d'après SNCF, RATP

Offre de transport du réseau ferré à l'heure de pointe du matin



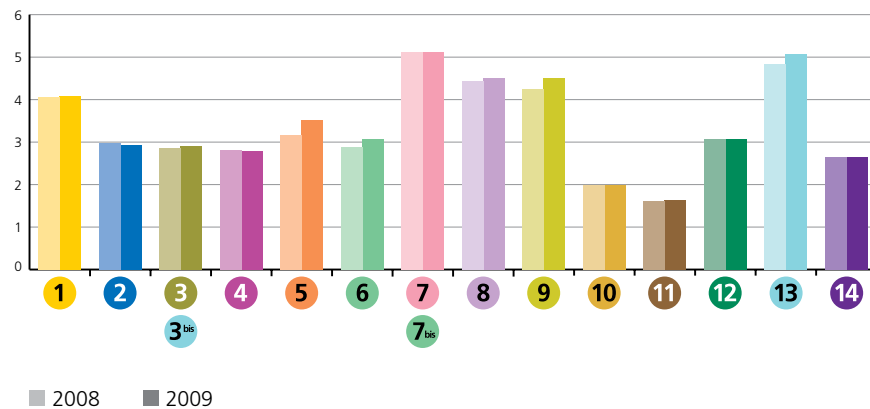
Sources : STIF 2009, IGN BD TOPO 2009, SNCF 2007, RATP 2009, INSEE 2006

Intervalle entre deux métros, entre 7h et 9h, un jour ouvrable d'hiver



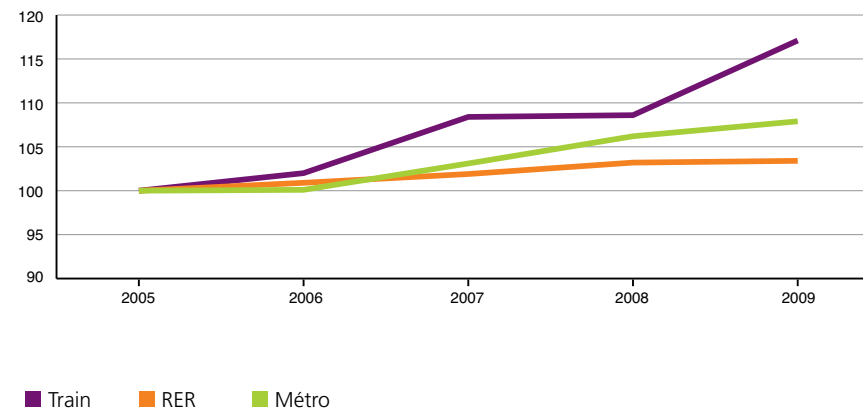
Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009, RATP 2010

Offre de métro par ligne



Unité : trains x kilomètres commerciaux réalisés - Source : STIF d'après RATP

Évolution de l'offre de référence sur le réseau ferré base 100 en 2005



Unité : trains x kilomètres commerciaux - Source : STIF d'après SNCF, RATP

i Offre de référence et offre réalisée

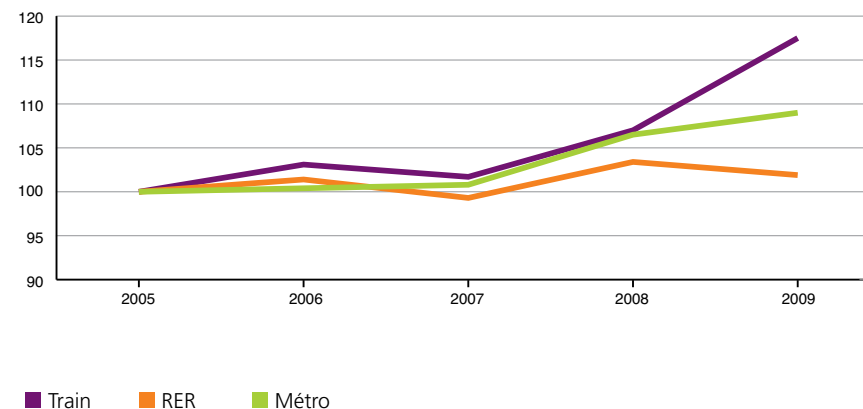
L'**offre de référence**, également appelée offre théorique ou offre contractuelle, correspond au service commandé et payé par le STIF aux transporteurs.

L'**offre réalisée** correspond au niveau de service réellement assuré par le transporteur.

L'offre de référence et l'offre réalisée sont dites totales lorsqu'elles prennent en compte l'ensemble des kilomètres parcourus, y compris les kilomètres parcourus sans passager (kilomètres techniques).

Lorsque seuls les kilomètres commerciaux, c'est-à-dire ceux dédiés aux déplacements des usagers, sont comptabilisés, on parle alors d'**offre commerciale** (de référence ou réalisée selon le cas).

Évolution de l'offre réalisée sur le réseau ferré base 100 en 2005



Unité : trains x kilomètres commerciaux - Source : STIF d'après SNCF, RATP

2 • L'offre

L'offre sur le réseau de surface

L'offre réalisée en bus x kilomètres, en millions


			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	à Paris		41,2	41	41,3	40,7	42	42	42,2	43	43	44,2
	en petite et grande couronne	RATP	101,5	101,3	103	101,9	105,1	105,5	106,1	108	107,6	110,3
		Optile	114	118,9	121,6	122,8	124,4	127,1	136,6	140,5	146	154,7
		Total	215,5	220,2	224,6	224,7	229,5	232,6	242,7	248,5	253,6	265
	Toutes lignes Bus		256,7	261,2	265,9	265,3	271,5	274,6	284,9	291,5	296,6	309,2

Bus x kilomètres ou voitures x kilomètres : produit du nombre de bus (voiture) par la distance que ceux-ci parcourent annuellement sur le réseau.

Remarques : offre commerciale, hors Noctilien. Pour Optile (y compris TRA), les niveaux indiqués correspondent à l'offre théorique, seul indicateur d'offre disponible.

Source : STIF, d'après RATP, Optile



L'offre réalisée en trains x kilomètres, en millions

			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	①		nd	nd	nd	nd	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3
	②		nd	nd	nd	nd	1,4	1,3	1,1	1,1	1,1	1,2
	③								0	0,9	1	1
	④								0,1	0,8	0,9	0,9
	Total en trains x km		nd	nd	nd	nd	2,6	2,5	2,5	3,3	4,3	4,4
	Total en voitures x km		3,9	4,2	4,2	4,5	5,2	5,6	6,6	12	12,4	12,8

Remarques : offre commerciale en trains x kilomètres (ou véhicules x kilomètres), détail par ligne non disponible avant 2004. Mise en service du T1 en 1992, T2 en 1997, des T3 et T4 en 2006.

Source : STIF, d'après RATP, Optile

L'offre réalisée en places x kilomètres offertes, en milliards

			2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	à Paris		2,9	2,9	3,0	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,4
	en petite et grande couronne	RATP	6,6	6,6	6,8	6,7	7,0	6,9	7,0	7,3	7,8	8,1
		Optile	8,8	9,2	9,4	9,5	9,6	9,9	10,6	10,9	11,3	12,0
		Total	15,4	15,8	16,2	16,2	16,6	16,8	17,6	18,2	19,1	20,1
	Toutes lignes Bus		18,3	18,7	19,2	19,1	19,6	19,7	20,6	21,2	22,4	23,5
	Toutes lignes Tramway		0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	0,9	1,0

Places x kilomètres : produit du nombre de kilomètres x voitures par la capacité du matériel utilisé, celle-ci étant calculée sur la base de 4 personnes debout au mètre carré et du nombre de places assises dans chaque voiture.

Remarque : hors Noctilien.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile

L'offre de nuit

Noctilien

- Un service 7j/7 de 0h30 à 5h30
- 47 lignes :
 - 2 Paris intramuros
 - 6 traversantes
 - 39 radiales
- 36 lignes exploitées par la RATP, 11 par la SNCF
- Plus de 200 communes desservies
- 8,4 millions de voyages effectués en 2009
- Une fréquentation en hausse de 53 % en moyenne annuelle depuis 2005, année de mise en place du service.

Les autres services de nuit

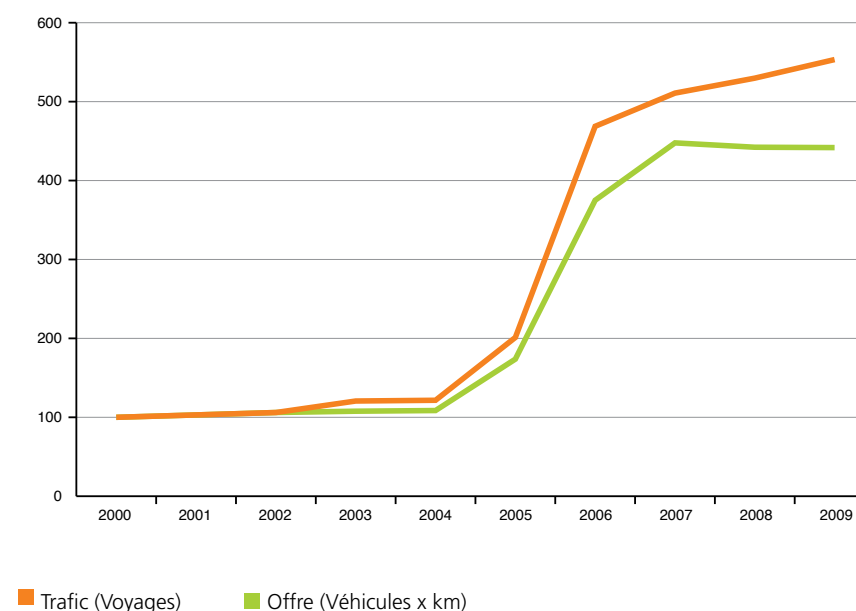


Les vendredis, samedis et veilles de jours fériés, le métro circule jusqu'à 02h15, avec une fréquence maximale de cinq minutes entre 21h et 0h30 et de dix minutes au-delà.

De même, l'amplitude du service du tramway (T1, T2 et T3) a été augmentée d'une heure les vendredis, samedis et veilles de jours fériés.



Évolution de l'offre et du trafic sur le réseau Noctilien base 100 en 2000



Noctambus inclus avant 2006 - Source : STIF d'après SNCF, RATP

Les autres services

Les services de transport à la demande

Les services de transport à la demande (TAD) permettent de répondre à des besoins locaux qui ne peuvent pas être assurés par les services de transports réguliers.

Ils reposent sur le principe d'une prise en charge à des points d'arrêt prédéfinis et matérialisés.

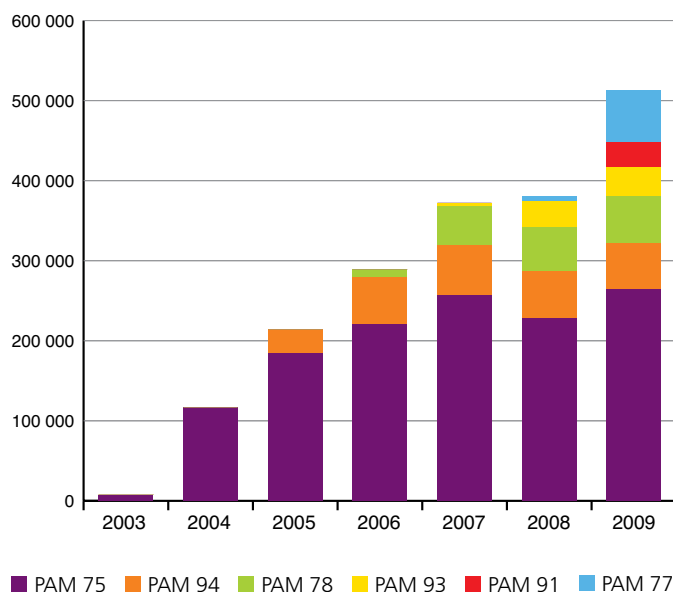
En 2009, on recense 15 services de TAD en Île-de-France : un en petite couronne (92) et quatorze en grande couronne (huit en Seine-et-Marne, deux dans le Val d'Oise, trois dans l'Essonne et un dans les Yvelines).



réseau pam

Le réseau PAM (Pour Aider à la Mobilité) est un service de transport à la demande, de porte à porte, réservé aux personnes dont le taux d'invalidité est d'au moins 80 %.

Nombre de courses annuelles effectuées par les véhicules du réseau PAM en Île-de-France



Source : STIF d'après données transporteurs PAM

Voguéo

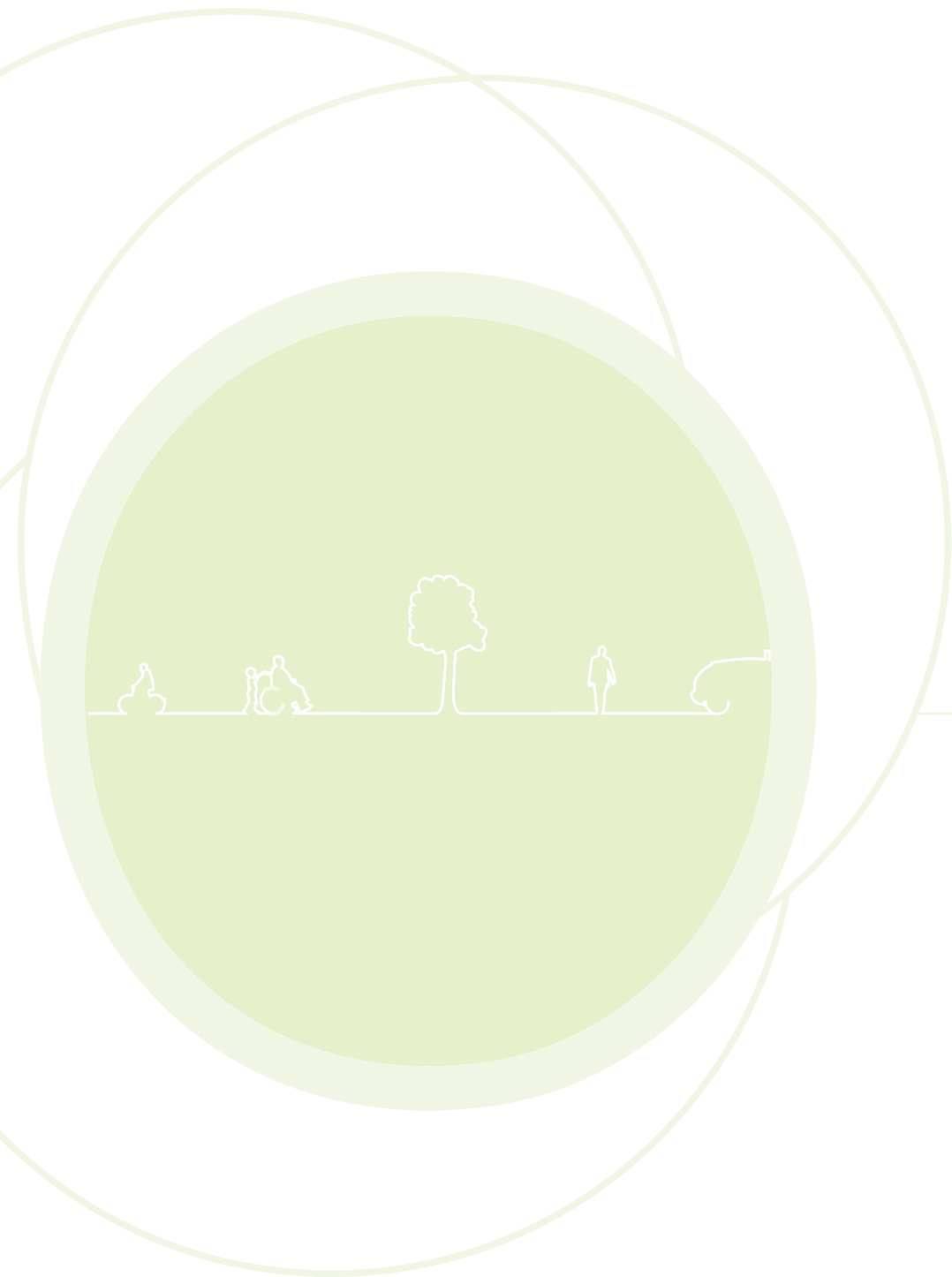
Voguéo est un service expérimental de transport en commun qui fonctionne 7j/7, de 7h à 20h30 en semaine et de 10h à 20h les week-ends et jours fériés.

Voguéo en chiffres

- 3 escales à Paris
- 2 escales dans le Val-de-Marne
- 101 450 voyageurs en 2008 et 158 020 voyageurs en 2009



Source : STIF, 2009





Le trafic

3



Le trafic annuel

i La fréquentation annuelle

Dans le métro, on comptabilise le nombre d'utilisations en provenance de la voie publique, du réseau de surface et du RER. En revanche, les correspondances entre lignes de métro ne sont pas prises en compte.

Dans les RER et les trains, on comptabilise le nombre d'utilisations en provenance de la voie publique, du réseau de surface et du métro. Les correspondances entre lignes de RER et de Trains ne sont pas prises en compte.

Sur le réseau de surface (bus, tramways), les utilisateurs en provenance de la voie publique, du métro, du RER ou d'une autre ligne du réseau de surface sont comptés.

Ainsi, tandis qu'un correspondant métro-métro ou RER-RER est comptabilisé une seule fois (au moment de son entrée sur le réseau), toute correspondance bus↔bus, bus↔RER ou bus↔métro engendre un double comptage.

Les comptages annuels portent sur l'ensemble de l'année : jours ouvrables, week-ends, y compris vacances scolaires.

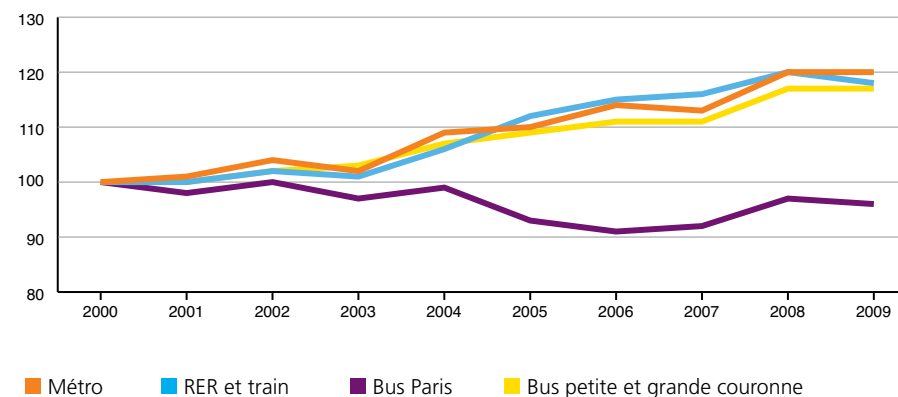
i Voyages, voyageurs ou utilisations

Le trafic correspond à la fréquentation observée sur le réseau. Il peut être exprimé en voyages, voyageurs ou utilisations.

Le trafic constaté sur les réseaux grâce aux comptages et aux enquêtes est couramment exprimé en nombre de voyages ou d'utilisations.

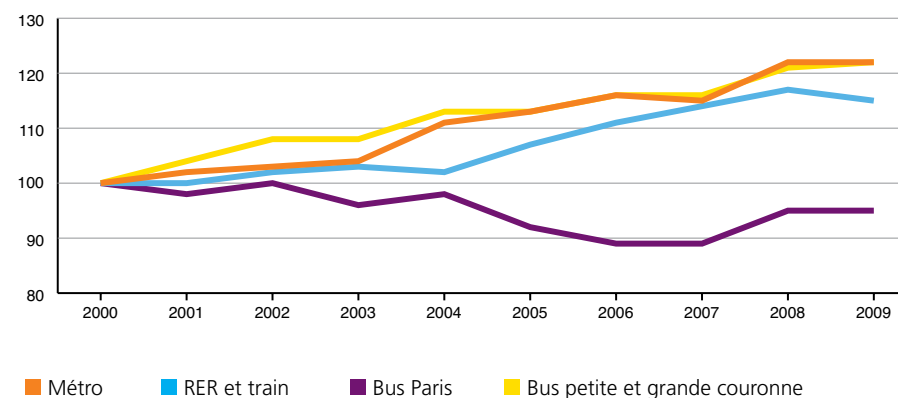
On réserve plus souvent le terme « voyageurs » au domaine des prévisions de trafic.

Évolution du nombre de voyages annuels par mode
base 100 en 2000








Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile

Évolution du nombre de voyageurs x kilomètres par mode
base 100 en 2000



Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile






Nombre de voyages annuels par mode, en millions

    		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
RER et train	SNCF	547	544	562	560	570	619	644	657	677	676
	RATP	404	405	410	400	438	445	452	447	469	449
	Total	951	949	972	960	1 008	1 064	1 096	1 104	1 146	1 125
Métro		1 229	1 243	1 283	1 248	1 336	1 354	1 406	1 387	1 472	1 479
Modes ferrés		2 180	2 192	2 255	2 208	2 344	2 418	2 502	2 491	2 618	2 604
Tramway		25	36	39	39	44	48	50	87	96	96
Bus à Paris		358	352	356	346	352	331	324	329	346	345
Bus en petite et grande couronne	RATP	564	564	573	576	601	609	617	616	653	643
	Optile	252	254	257	266	272	279	288	292	299	309
	Total	816	818	830	842	873	888	905	908	952	952
Bus		1 174	1 170	1 186	1 188	1 225	1 219	1 229	1 237	1 298	1 297
Tous modes		3 379	3 398	3 480	3 435	3 613	3 685	3 781	3 815	4 012	3 997

Remarques : trafic SNCF hors parcours complémentaire (à l'intérieur de l'Île-de-France) ; hors Noctilien ; Optile y compris TRA.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile

Nombre de voyageurs x kilomètres annuels par mode, en millions

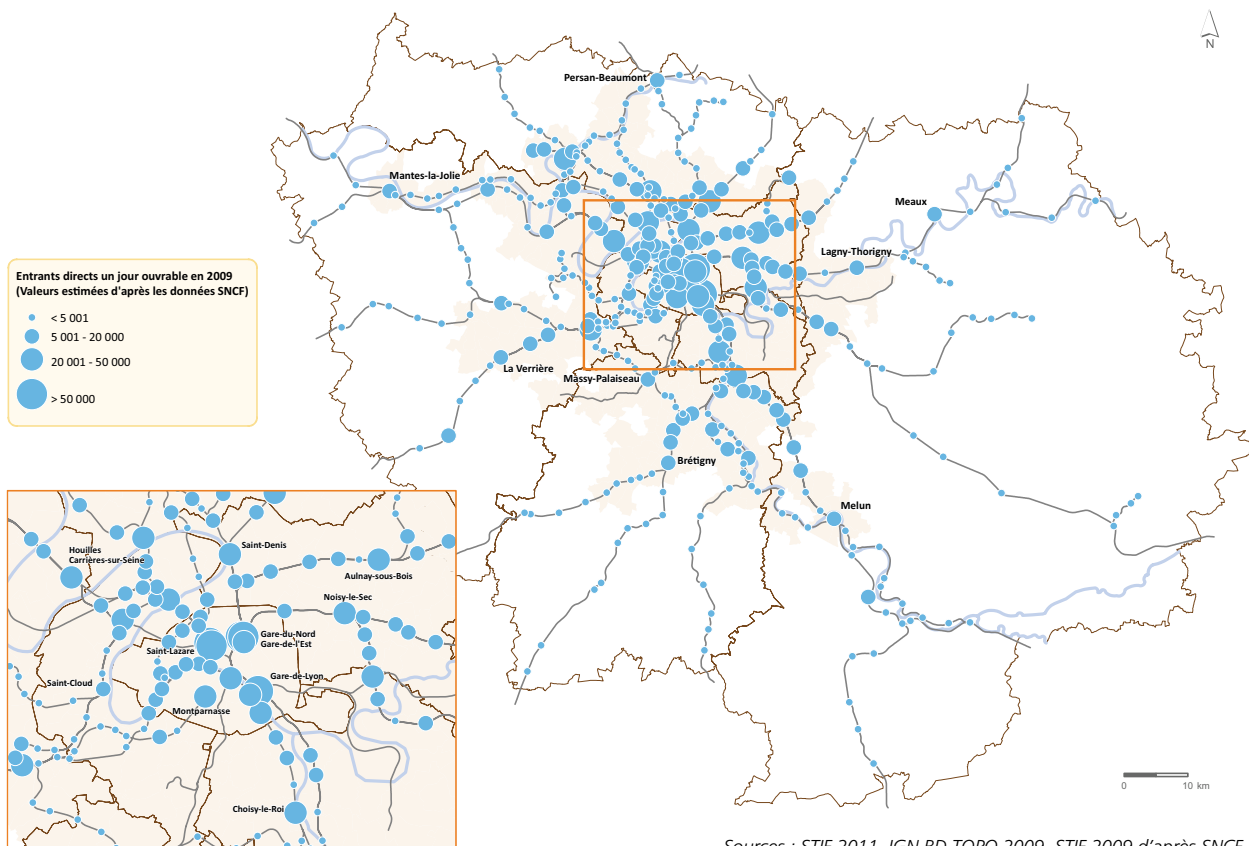
    		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
RER et train	SNCF	9 678	9 607	9 861	9 809	9 223	9 999	10 419	10 932	11 134	11 115
	RATP	4 119	4 136	4 182	4 388	4 799	4 805	4 886	4 828	5 020	4 806
	Total	13 797	13 743	14 043	14 197	14 022	14 804	15 305	15 760	16 155	15 921
Métro		6 011	6 103	6 186	6 240	6 678	6 809	6 991	6 886	7 318	7 353
Modes ferrés		19 808	19 846	20 229	20 437	20 700	21 613	22 296	22 646	23 473	23 274
Tramway		125	129	141	138	155	172	180	278	306	304
Bus à Paris		846	832	843	816	827	775	754	750	806	807
Bus en petite et grande couronne	RATP	1 627	1 662	1 690	1 698	1 787	1 807	1 838	1 801	1 902	1 877
	Optile	1 229	1 298	1 381	1 393	1 430	1 430	1 481	1 518	1 560	1 612
	Total	2 856	2 960	3 071	3 091	3 217	3 237	3 319	3 319	3 462	3 489
Bus		3 702	3 792	3 915	3 906	4 044	4 012	4 073	4 069	4 268	4 297
Tous modes		23 635	23 767	24 285	24 481	24 899	25 797	26 549	26 993	28 047	27 876

Voyageurs x kilomètres : produit du nombre de voyages ou d'utilisations sur les réseaux par la distance moyenne parcourue (estimée à partir d'enquêtes) ; hors Noctilien ; Optile y compris TRA.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile

Le trafic journalier dans les trains et RER

Entrants directs dans les gares SNCF un jour ouvrable en 2009




i Trafic annuel et trafic journalier

Le trafic annuel est estimé du lundi au vendredi sur l'ensemble de l'année, y compris pendant les vacances scolaires. Les principaux indicateurs de suivi sont le nombre de voyages et les voyageurs x kilomètres annuels.

Le trafic journalier est estimé en distinguant les jours ouvrables, le samedi et le dimanche. Les indicateurs de suivi journalier sont les entrants directs en stations (ou en gares) et les montants (dans les trains, métros, bus, tramways).

Entrants directs un jour ouvrable dans les gares SNCF, par département de localisation de la gare, en milliers

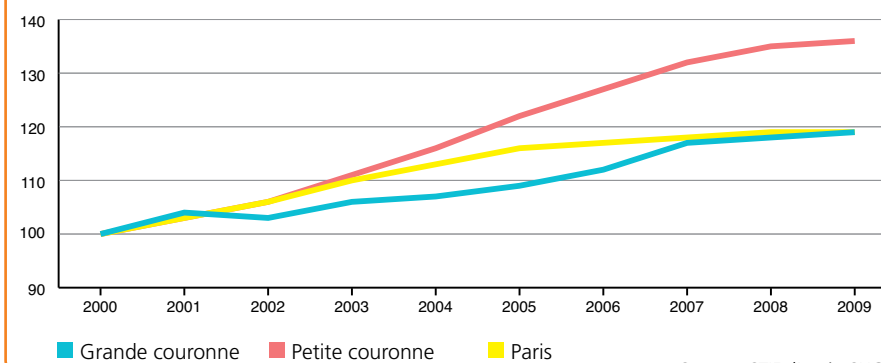
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
75 - Paris	823	847	873	902	933	954	964	974	984	983
77 - Seine-et-Marne	125	127	129	132	135	138	140	143	144	144
78 - Yvelines	246	249	253	258	264	270	279	285	290	297
91 - Essonne	142	163	150	154	157	161	166	170	172	172
92 - Hauts-de-Seine	198	201	203	209	215	226	238	241	243	245
93 - Seine-Saint-Denis	217	224	233	242	253	262	271	283	294	297
94 - Val-de-Marne	103	109	115	122	131	142	150	158	161	161
95 - Val d'Oise	242	244	248	253	251	254	259	282	283	285
Île-de-France	2 096	2 164	2 205	2 272	2 339	2 407	2 467	2 536	2 571	2 584

Remarque : hors gares RATP des RER A et B. Les voyageurs en correspondance sur le réseau SNCF ou en provenance du métro ne sont pas comptabilisés.

Source : STIF d'après SNCF



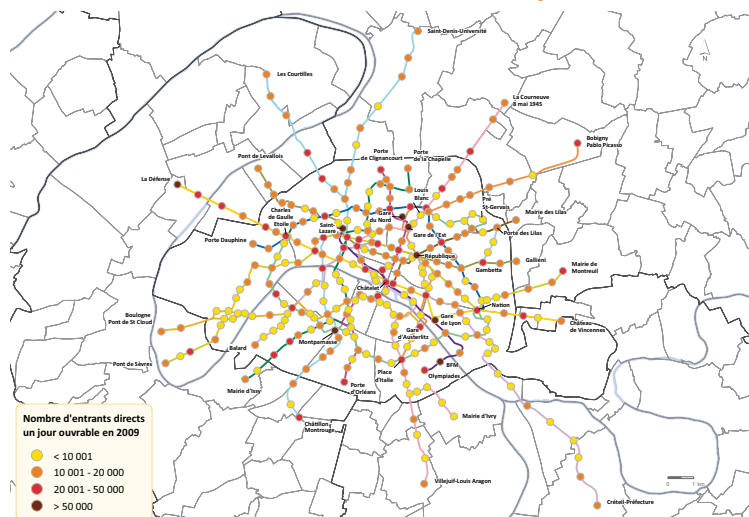
Évolution des entrants directs un jour ouvrable dans les gares SNCF selon la localisation de la gare base 100 en 2000



Source : STIF d'après SNCF

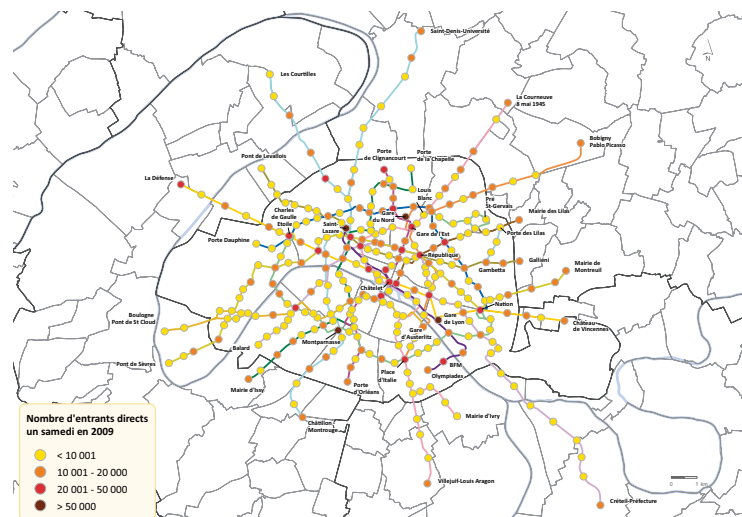
Le trafic journalier dans le métro

Entrants directs dans les stations de métro un jour ouvrable, en 2009



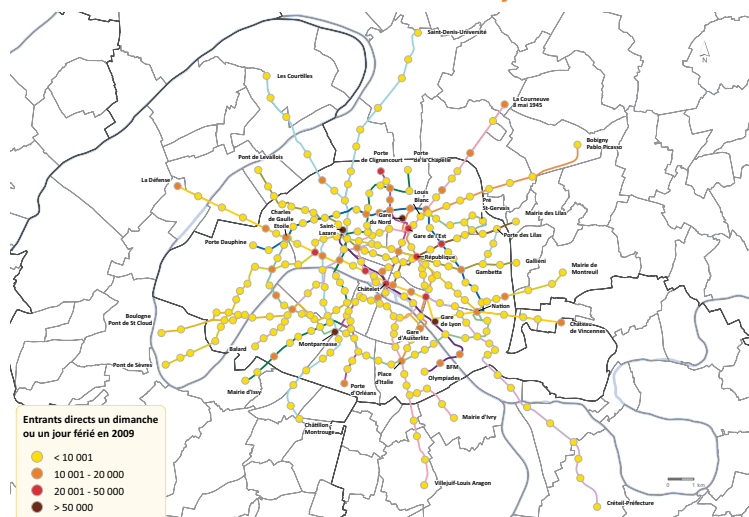
Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009, RATP 2009

Entrants directs dans les stations de métro un samedi, en 2009



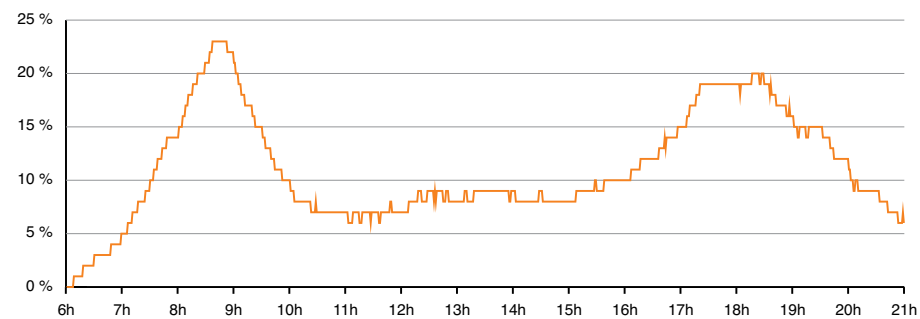
Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009, RATP 2009

Entrants directs un dimanche ou un jour férié, en 2009




Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009, RATP 2009

Répartition horaire des voyageurs dans le métro, un jour ouvrable d'hiver



Source : STIF d'après RATP, 2008

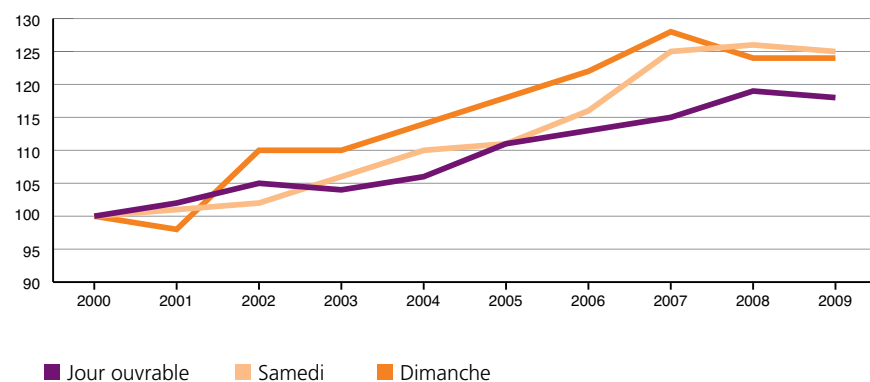
Entrants directs journaliers dans les stations de métro, par type de jour, en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Jour ouvrable	3 927	4 007	4 111	4 087	4 176	4 355	4 440	4 521	4 666	4 616
Samedi	2 700	2 726	2 759	2 868	2 963	3 007	3 130	3 372	3 403	3 373
Dimanche	1 671	1 645	1 832	1 846	1 908	1 968	2 045	2 142	2 073	2 066

Remarques : les voyageurs en correspondance sur le métro ou en provenance du réseau RER RATP ne sont pas comptabilisés. Ceux en provenance du réseau SNCF sont comptabilisés.

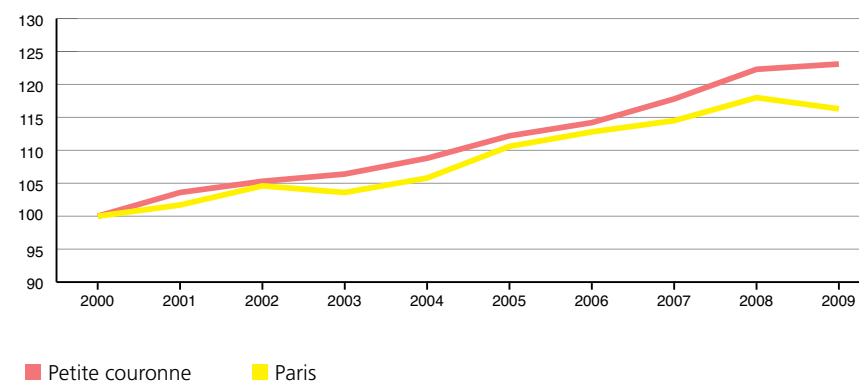
Source : STIF d'après RATP

Évolution des entrants directs
dans les stations de métro, par type de jour
base 100 en 2000



Source : STIF d'après RATP

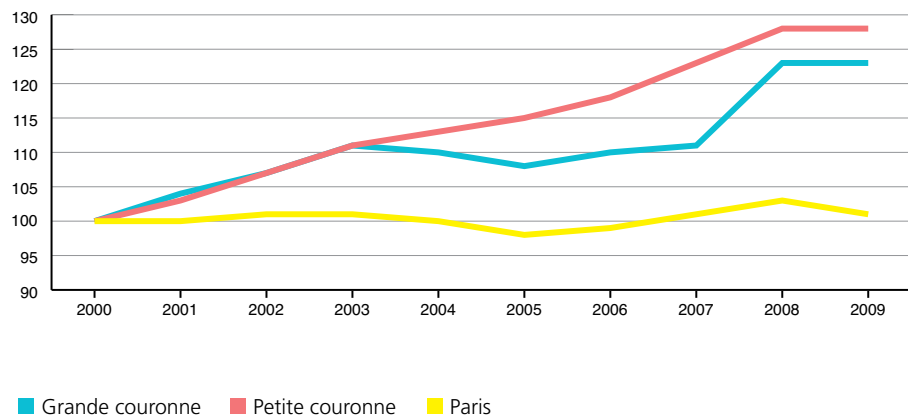
Évolution des entrants directs
dans les stations de métro, par territoire
base 100 en 2000



Source : STIF d'après RATP

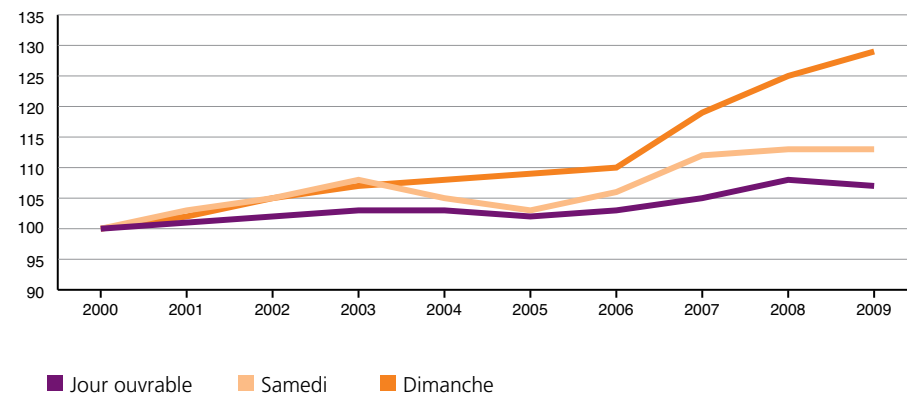
Le trafic journalier dans les bus et les tramways

Évolution du nombre de montants dans les bus RATP, par territoire
base 100 en 2000



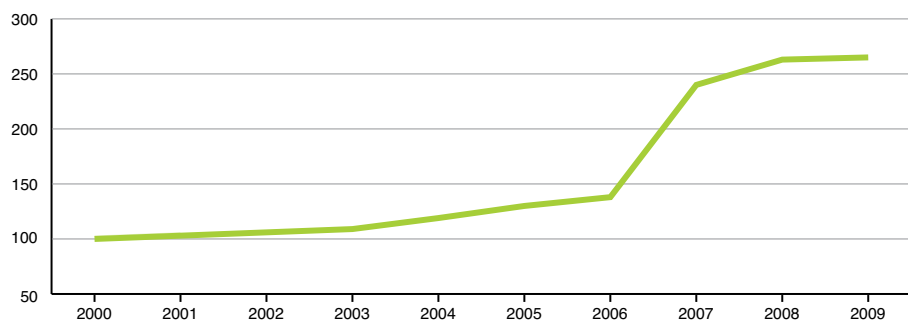
Source : STIF d'après RATP

Évolution du nombre de montants dans les bus RATP, par type de jour
base 100 en 2000



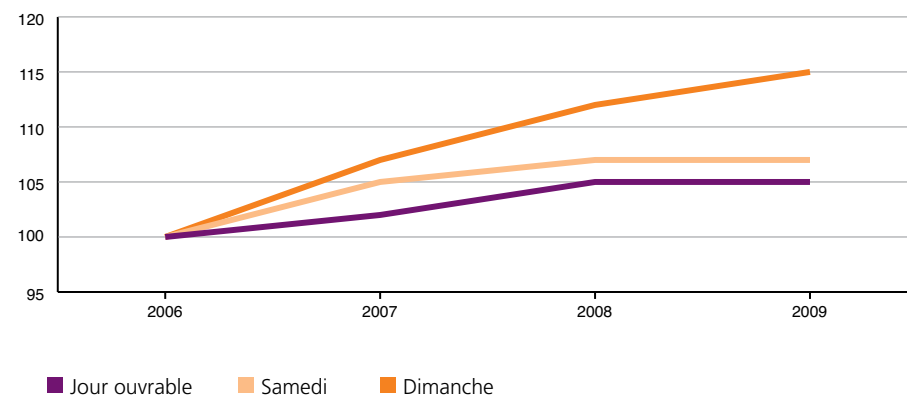
Source : STIF d'après RATP

Évolution des montants dans les tramways, un jour ouvrable
base 100 en 2000




Source : STIF d'après SNCF, RATP

Évolution des montants dans les bus RATP et Optile, par type de jour
base 100 en 2006




Source : STIF d'après RATP, Optile

Montants dans les bus RATP par type de jour, en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Jour ouvrable	3 246	3 282	3 319	3 357	3 331	3 306	3 335	3 407	3 518	3 482
Samedi	2 072	2 126	2 181	2 238	2 182	2 127	2 192	2 319	2 341	2 343
Dimanche	1 051	1 077	1 103	1 130	1 138	1 147	1 159	1 251	1 311	1 351


Source : STIF d'après RATP

Montants dans les bus Optile par type de jour, en milliers

	2006	2007	2008	2009
Jour ouvrable	1 317	1 330	1 363	1 401
Samedi	487	488	523	538
Dimanche	151	149	157	161

Source : STIF

Montants dans le tramway un jour ouvrable, en milliers

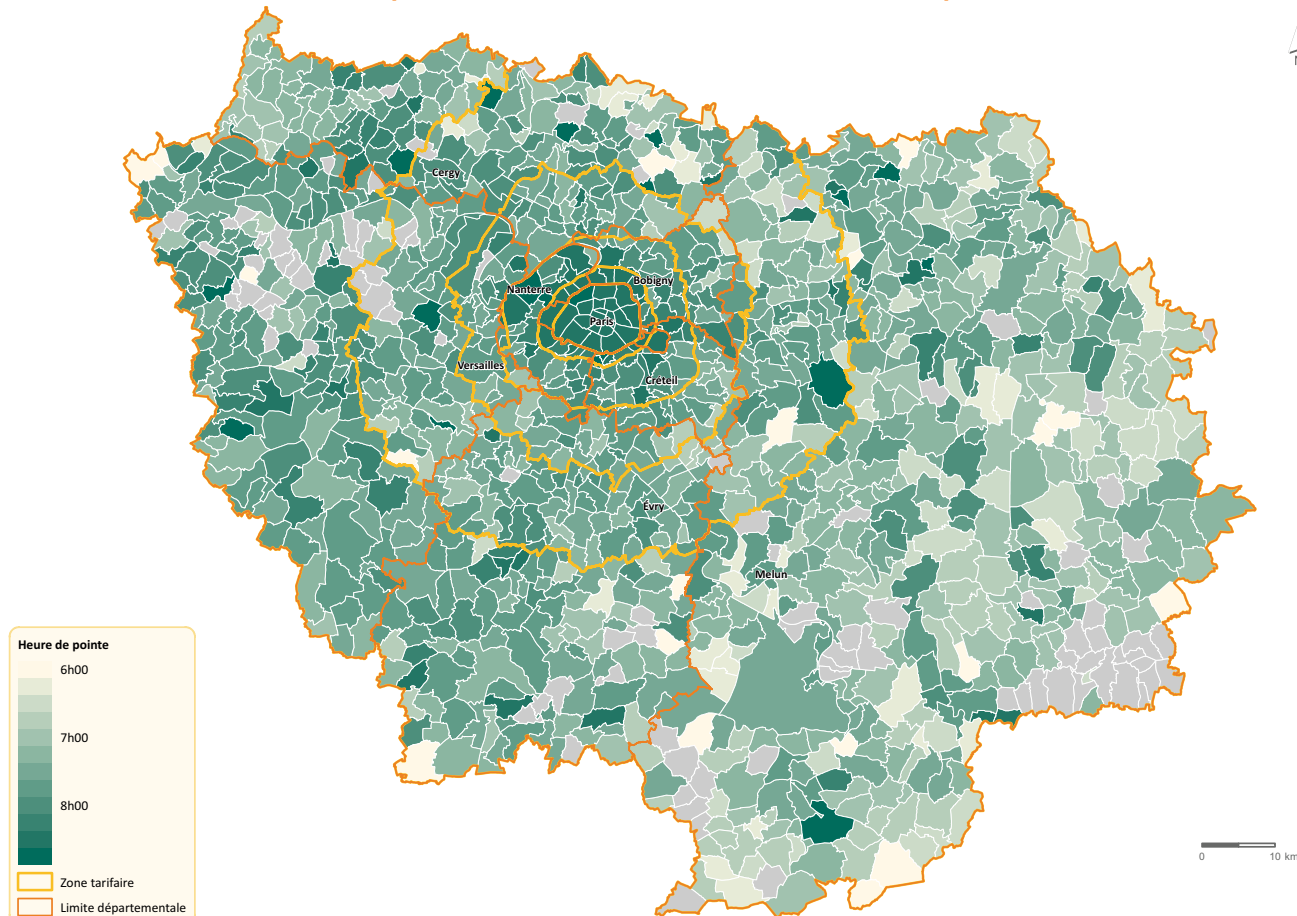
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tramway	128	131	135	139	152	166	176	306	336	339

Source : STIF d'après SNCF, RATP

La télébilletique

Le trafic journalier dans les bus et les tramways

Heure de pointe du matin par commune,
d'après l'heure de validation des titres de transport



Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009

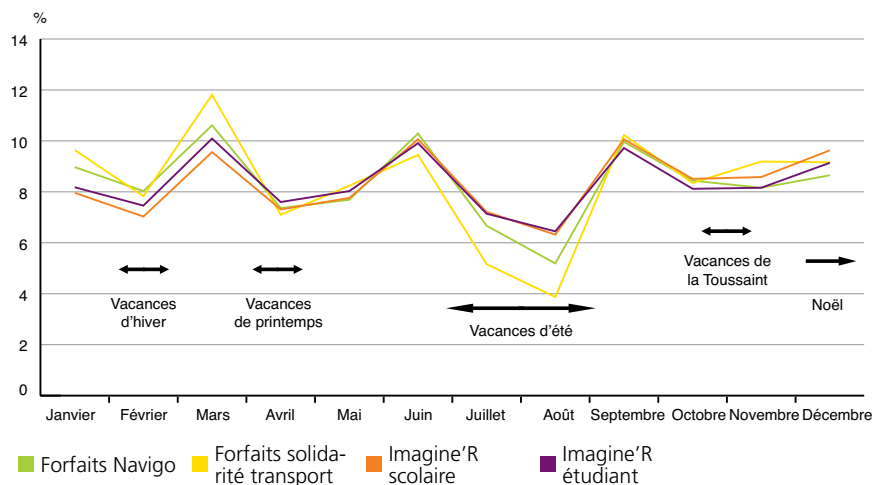
i Qu'est ce que la télébilletique ?

La télébilletique est un outil permettant d'accroître la connaissance des déplacements des voyageurs sur le réseau de transports en commun d'Île-de-France.

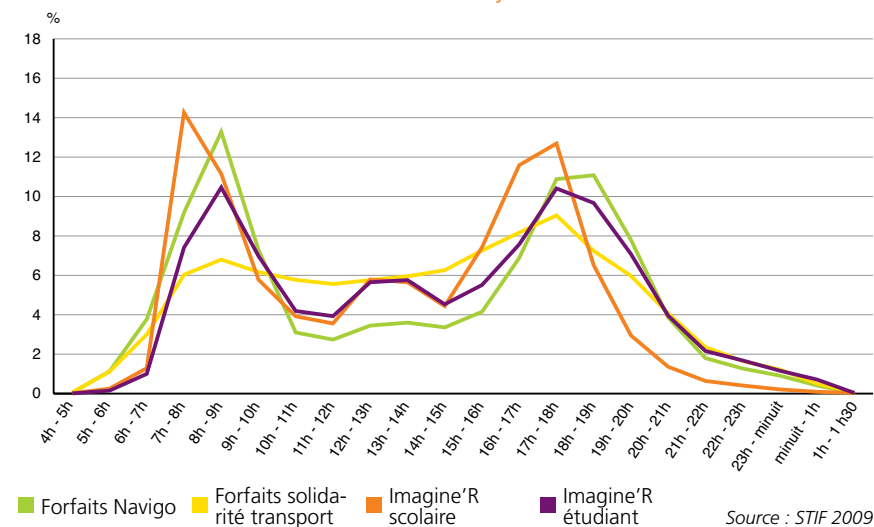
Les validations effectuées sur le réseau portent sur tous les modes (train, RER, métro, tramway, bus), mais ne concernent encore que les titres de transports disponibles sur forfait Navigo. Toutes les données des validations sont anonymisées afin que seules les informations relatives à la nature du titre de transport utilisé, au lieu et à l'heure de la validation, ne soient conservées.

Chaque jour, plus de 9 millions de gestes de validation sont ainsi enregistrés.

Répartition annuelle des validations de titres par catégorie en % des validations annuelles



Répartition horaire des validations de titres par catégorie en % des validations journalières



Ce graphique représente la variabilité de l'utilisation des titres de transport télébillettiques au cours de l'année. Les vacances impactent fortement l'affluence dans les transports en commun des voyageurs munis de forfaits.












































Le matériel roulant 4



4 • Le matériel roulant

Le matériel ferroviaire

 	Caractéristiques générales			Capacités					Affectation
				Unités simples		Compositions maximales			
	Nombre de rames	Nombre de voitures par rame	Nombre de niveaux	Places assises	Places totales	Nombre d'éléments	Places assises	Places totales	Lignes
Automotrices									
MS 61	105	3	1	200	629	3	600	1 887	
MI 79	68	4	1	312	843	2	624	1 686	
MI 84	73	4	1	216	880	2	432	1 760	 
MI 2N	43	5	2	528	1 291	2	1 056	2 582	
Z5300	69	4	1	469	794	2	938	1 588	  
Z5600	36	6	2	940	1 503	2	1 880	3 006	 
	16	4	2	580	930	2	1 160	1 860	
Z6100	55	3	1	283	537	3	849	1 611	 
Z6400	72	4	1	452	733	2	904	1 466	
Z6400 GCO	3	4	1	272	673	2	544	1 346	
Z8100	51	4	1	428	843	2	856	1 686	
Z8800	58	4	2	564	907	2	1 128	1 814	 
Z20500	114	5	2	804	1 330	2	1 608	2 610	     
	80	4	2	600	1 004	2	1 200	2 002	
Z20900	54	4	2	500	872	2	1 000	1 744	  
Z22500	53	5	2	550	1 282	2	1 100	2 198	
B82500	19	4	1	218	244	3	732	990	
Z50000	4	8	1	470	922	2	944	1 844	
Rames remorquées									
RIB-RIO	18	7	1	796	1 263	nd	nd	nd	   
	51	4	1	440	723	2	880	1 446	
VB 2N	37	7	2	1 045	1 778	nd	nd	nd	   
	41	6	2	888	1 510	nd	nd	nd	

Source : STIF d'après SNCF, RATP, 2009

Typologie du matériel roulant ferroviaire

Z : automotrices
B : matériel bimode

BB : locomotive
VB : voiture de banlieue

MI : matériel d'intercirculation
MS : matériel suburbain

2N : pour 2 niveaux : exemple : VB2N, Z2N

<div>M</div>	Caractéristiques générales			Capacités		Affectation
				Unités simples		
	Nombre de rames	Nombre de voitures par rame	Nombre de niveaux	Places assises	Places totales	Lignes
Matériel sur pneumatique						
MP 59	47	6	1	320	700	4
	24	4	1	212	464	11
MP 73	46	5	1	266	575	6
MP 89 cc	52	6	1	242	720	1
MP 89 ca	21	6	1	216	722	14
Matériel fer						
MF 67	279	5	1	266	575	3 5 9 10 12
	6	3	1	158	341	3 ^{bis}
MF 77	196	5	1	188	574	7 8 13
MF 88	9	3	1	144	342	7 ^{bis}
MF 01	9	5	1	158	557	2

Source : STIF d'après SNCF, RATP

i Typologie du matériel roulant Métro

MP : métro sur roulement **p**neumatique

MF : métro sur roulement **f**er

T	Caractéristiques générales			Capacités					Affectation
				Unités simples		Compositions maximales			
	Nombre de rames	Nombre de voitures par rame	Nombre de niveaux	Places assises	Places totales	Nombre d'éléments	Places assises	Places totales	Lignes
TW 90/94	35	3	1	52	174	-	-	-	①
TW 01	26	5	1	48	213	2	96	426	②
TW 03	21	7	1	78	304	-	-	-	③
U 22500	15	5	1	80	242	2	160	484	④

Source : STIF d'après SNCF, RATP

4 • Le matériel roulant

Le matériel routier

Caractéristiques des bus

<div><div>BUS</div></div>	Optile			RATP		
	Nombre de véhicules	Nombre de places assises	Nombre de places totales	Nombre de véhicules	Nombre de places assises	Nombre de places totales
Bus standard	2000	21 à 35	80 à 125	3660	26 à 37	91 à 115
Bus articulé	331	35 à 61	136 à 198	476	38 à 58	133 à 167
Minibus	44	9 à 15	17 à 37	85	9 à 14	22 à 32
Midibus	194	16 à 25	63 à 90	72	14 à 21	55 à 73

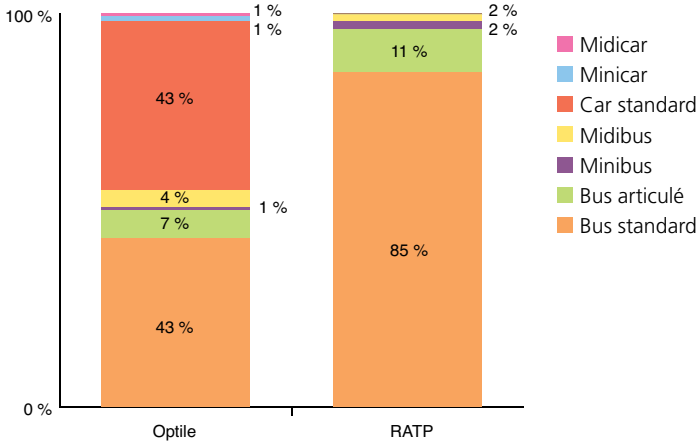
Source : STIF d'après RATP, Optile

Caractéristiques des cars

<div><div>BUS</div></div>	Optile			RATP		
	Nombre de véhicules	Nombre de places assises	Nombre de places totales	Nombre de véhicules	Nombre de places assises	Nombre de places totales
Car standard	2011	49 à 64	49 à 95	0	-	-
Minicar	48	7 à 23	7 à 23	4	16	16
Midicar	30	27 à 32	27 à 38	2	35 à 39	35 à 39

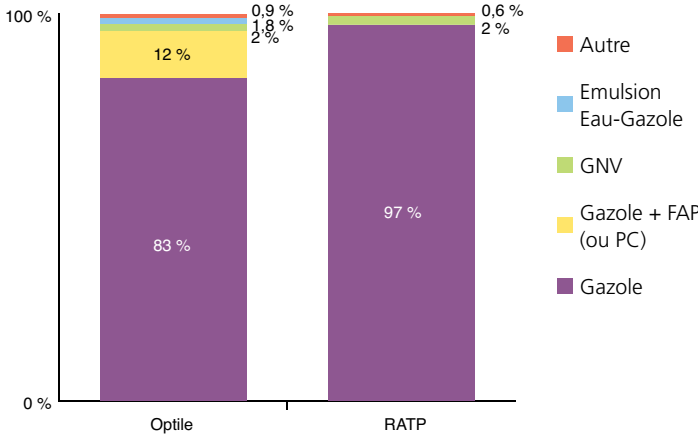
Source : STIF d'après RATP, Optile

Le parc routier par type de véhicules



Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Le parc routier par type d'énergie



PC : Pot Catalytique - FAP : Filtre à Particules - GNV : Gaz Naturel pour Véhicule
Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Normes d'émissions pour les véhicules de PTAC > 3,5 tonnes (poids lourds, bus et cars)

	Textes de référence (directives)	Date d'application	Limites par polluant			
			NOx (oxydes d'azote)	CO (monoxyde de carbone)	HC (hydrocarbures)	Particules
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,40	11,20	2,40	-
Euro 1	91/542 (A)	01-10-1993	9,00	4,90	1,23	0,36
Euro 2	91/542 (B)	01-10-1996	7,00	4,00	1,10	0,15
Euro 3	1999/96	01-10-2001	5,00	2,10	0,66	0,13
Euro 4	1999/96	01-10-2006	3,50	1,50	0,46	0,02
Euro 5	1999/96	01-10-2009	2,00	1,50	0,46	0,02
Euro 6	règlement CE 595/2009	31-12-2013	0,40	1,50	0,13	0,01

Unité : g/kwh, les émissions sont exprimées par rapport à l'énergie produite. Les émissions de CO₂ ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un gaz polluant direct. La norme Euro 4 a imposé une généralisation des filtres à particules et la norme Euro 5 impose un catalyseur de NOx sur tous les véhicules.

i Les normes d'émissions Euro

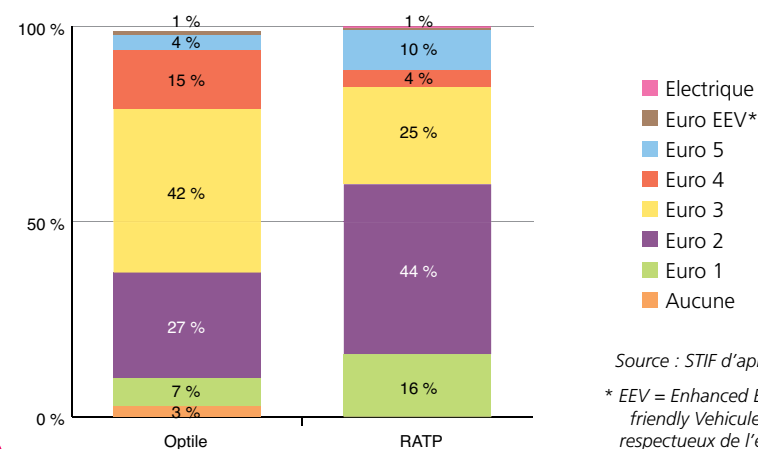
L'Union européenne a réglementé les émissions de polluants des différentes catégories de véhicules via des normes appelées normes Euro.

Ces normes fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants.

Elles concernent les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les particules et les fumées.

Progressivement renforcées, ces normes contribuent à une forte réduction des pollutions locales.

Le parc routier par norme Euro en 2008



Source : STIF d'après RATP, Optile
 * EEV = Enhanced Environmentally friendly Vehicle (véhicules plus respectueux de l'environnement)



La qualité de service

5



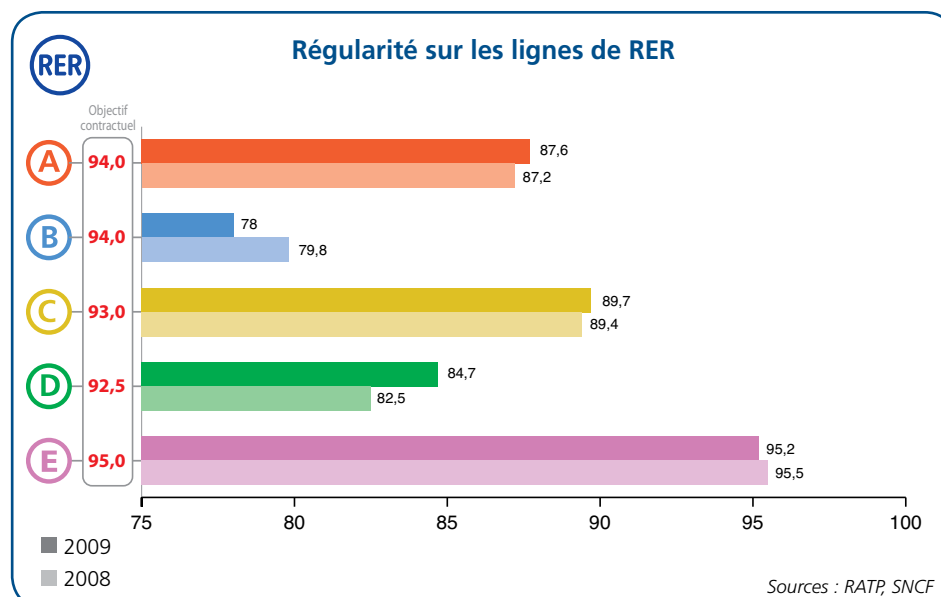
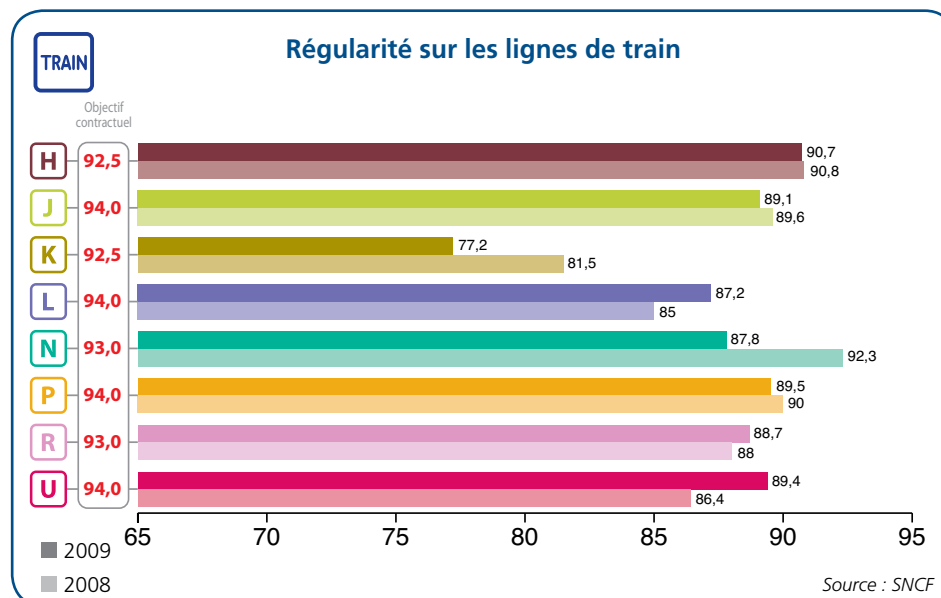
Sur le réseau ferré

❶ Les critères d'appréciation de la régularité

Le STIF confie l'exploitation des réseaux aux transporteurs (RATP, SNCF, Optile) avec des objectifs annuels de qualité de service qui engagent par contrat leur responsabilité et sont assortis de bonus ou de malus, selon leur performance.

La régularité sur le réseau RER et trains

L'indicateur représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination, sur l'ensemble de la ligne, pendant toute la journée.



Sur le réseau de métro

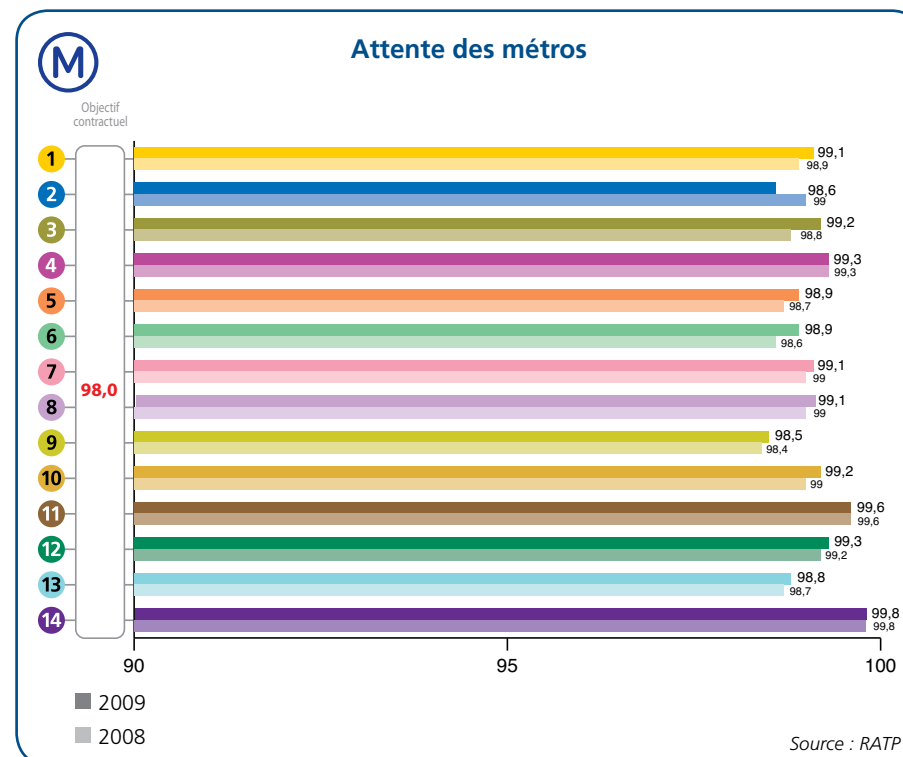
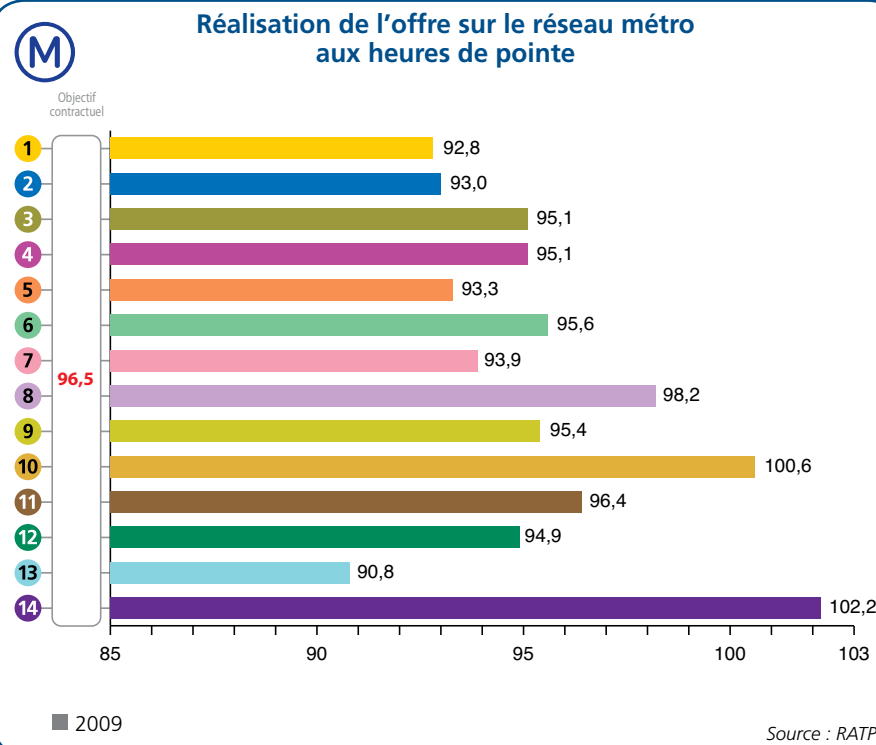
i Les critères d'appréciation de la régularité

Sur le réseau de métro

Deux indicateurs permettent d'apprécier la régularité du service offert.

L'offre aux heures de pointe : l'indicateur donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Cet indicateur est disponible depuis 2009.

Le temps d'attente entre deux métros : l'indicateur donne le pourcentage de voyageurs ayant attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée.

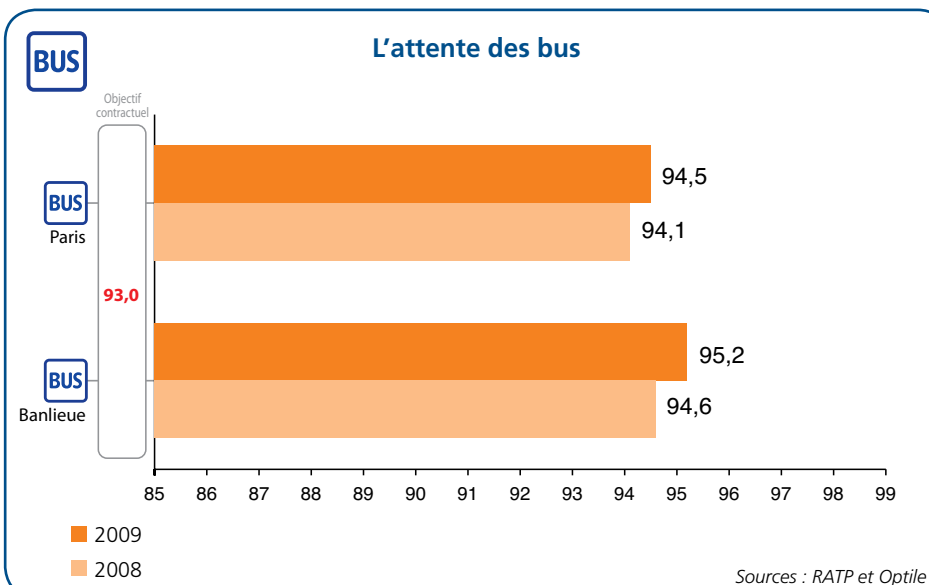
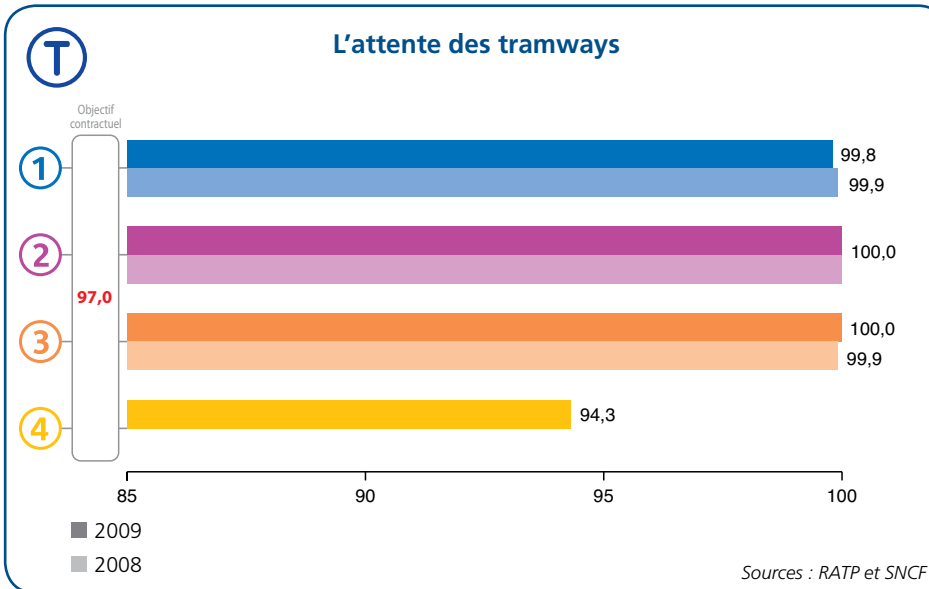


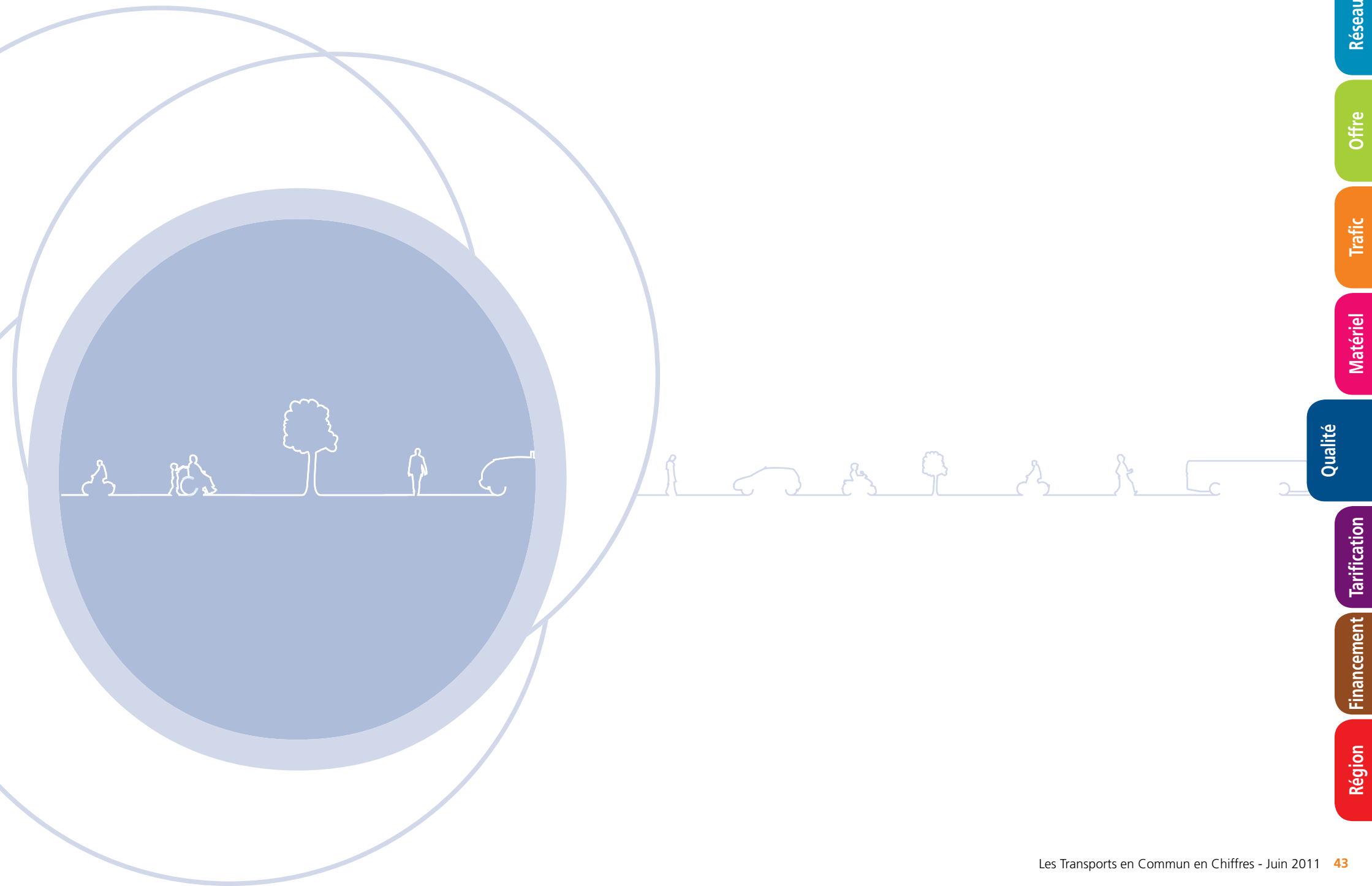
Sur le réseau de surface

i Les critères d'appréciation de la régularité

Sur le réseau des tramways et des bus

L'attente des tramways et bus : l'indicateur donne le pourcentage de tramways ou bus pour lesquels l'intervalle réellement observé entre deux passages aux points d'arrêt au plus fort du trafic et l'intervalle théorique est inférieur à 2 minutes.





6 La tarification et les ventes de titres



La tarification

Le tarif des tickets t+ et tickets d'accès à bord

	Tarifs en euros au 01/07/10
Carnet de 10 tickets t+ (plein tarif)	12,0
Carnet de 10 tickets t+ (tarif réduit)	6,0
Ticket t+ vendu à l'unité	1,7
Ticket d'accès à bord	1,8

Source : STIF

i La structure tarifaire

La gamme de titres de transport comprend pour l'essentiel :

- des forfaits « longs », d'une durée d'une semaine ou plus (Navigo annuel, mois et semaine, forfait Solidarité Transport mois et semaine, Imagine'R Scolaire et Etudiant, Améthyste Gratuité, Rubis, Emeraude, forfait Gratuité Transport) ;
- des forfaits « courts » à usage occasionnel (Mobilis, Ticket Jeune WE, Paris Visite) ;
- des titres unitaires ou billets au voyage (ticket t+, ticket d'accès à bord, billet banlieue pour les parcours en train ou RER).

i La Tarification Solidarité Transport (TST)

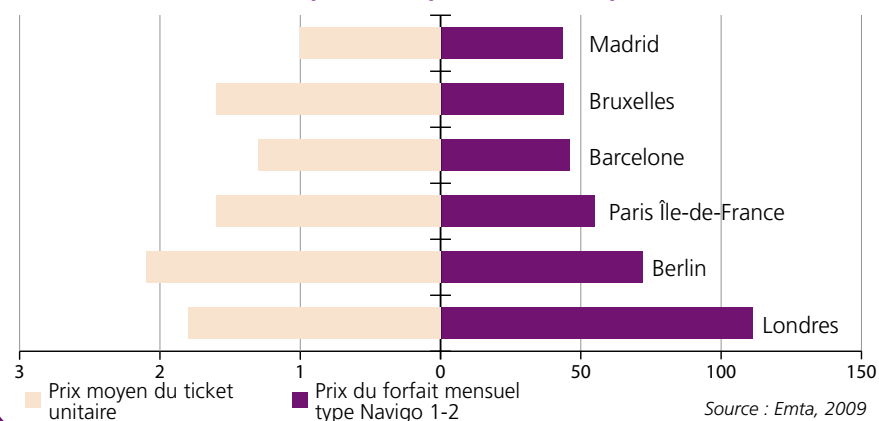
La tarification solidarité transport s'adresse aux Franciliens bénéficiaires des minima sociaux (CMU-C, AME, ASS...). La TST permet d'acheter :

- des abonnements mensuels ou hebdomadaires avec une réduction de 75 %.
- des carnets de tickets t+ et des billets banlieue en carnet ou à l'unité, à 50 % de réduction.

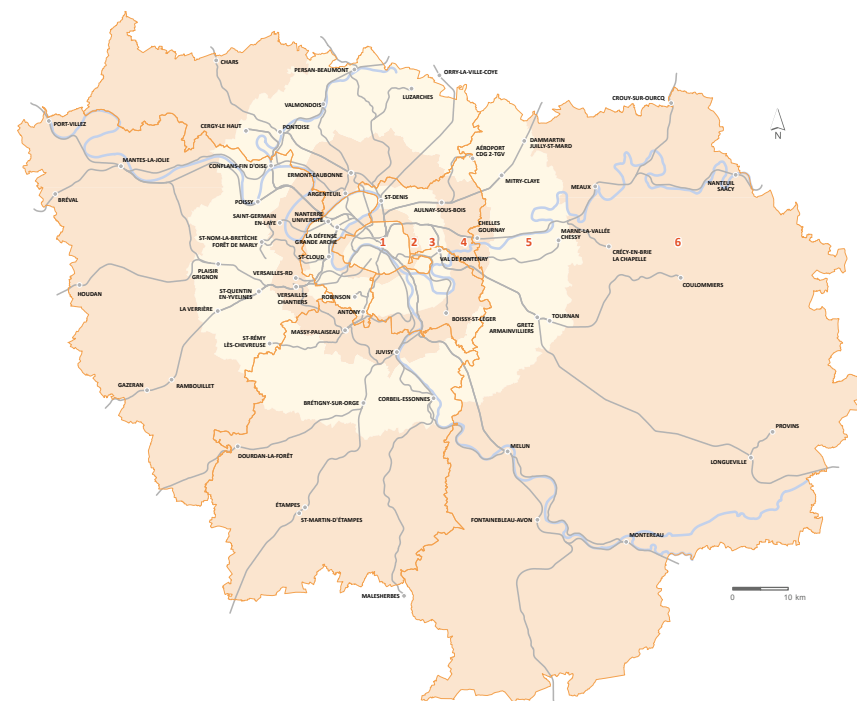
La gratuité peut être proposée aux plus modestes.

En 2010, 600 000 Franciliens bénéficiaient de la TST.

Prix des titres de transport, comparaisons européennes en euros



Zonage tarifaire des transports en commun d'Île-de-France



Sources : STIF 2010, IGN BD TOPO 2009

6 • La tarification et les ventes de titres

Évolution annuelle des tarifs des principaux titres de transport

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Navigo	2,1 %	1,6 %	3,7 %	4,9 %	3,5 %	2,2 %	1,9 %	1,8 %	3,0 %	2,2 %	4,5 %
Imagine'R	2,1 %	2,1 %	1,6 %	3,7 %	4,9 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %	1,5 %	1,0 %
Tickets en carnet *	4,3 %	5,4 %	2,6 %	3,2 %	5,7 %	1,4 %	1,4 %	3,2 %	3,9 %	1,8 %	3,5 %
Billet banlieue	1,7 %	1,6 %	2,3 %	2,0 %	3,0 %	2,2 %	1,8 %	1,8 %	3,3 %	2,1 %	3,0 %
Inflation	2,2 %	2,2 %	3,0 %	4,1 %	3,8 %	2,0 %	1,8 %	2,0 %	3,1 %	2,0 %	1,5 %

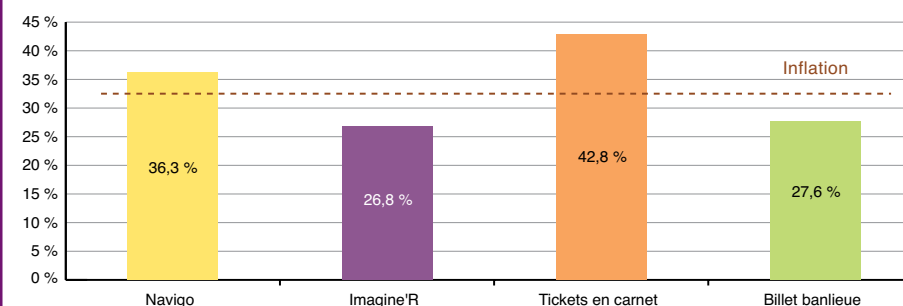
* avant juillet 2003, ticket de métro et de bus RATP ; juillet 2003 à juillet 2007, ticket t ; après juillet 2007, ticket t+.

Source : STIF

Les tarifs des abonnements

	Navigo annuel	Navigo mois	Navigo semaine	Imagine'R
1-2	617,1	60,4	18,4	290,7
1-3	796,4	78,2	23,9	406,2
1-4	972,4	95,5	29,1	522,0
1-5	1 112,5	109,9	33,4	638,1
1-6	1 251,1	123,6	37,6	715,5
2-3	585,0	57,3	17,5	290,7
2-4	739,2	72,5	22,1	386,4
2-5	878,9	86,3	26,3	503,4
2-6	993,3	97,7	29,8	561,0
3-4	572,0	55,9	17,0	290,7
3-5	704,0	69,0	21,0	367,5
3-6	810,7	79,6	24,3	463,8
4-5	569,8	55,7	17,0	290,7
4-6	636,9	62,4	19,0	347,7
5-6	561,0	54,9	16,7	290,7
Prix moyen en euros (pondéré par les ventes)	778,0	70,6	22,5	347,6

Variation globale des prix des principaux titres entre 2000 et 2010



Source : STIF

Les ventes

Les ventes des principaux titres de transport

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Les tickets* et billets banlieue (milliers d'unités vendues)										
Tickets* en carnet (plein tarif)	346 725	324 341	308 028	302 078	316 476	312 394	313 750	304 664	320 051	323 740
Tickets* en carnet (tarif réduit)	64 304	59 695	61 427	69 165	79 823	74 530	71 530	63 858	63 850	63 735
Ticket* vendu à l'unité	75 416	77 846	79 028	80 625	88 826	92 457	98 692	84 237	69 073	67 217
Ticket d'accès à bord								14 977	31 576	27 416
Billet banlieue	121 637	117 323	121 537	118 893	137 278	136 798	138 779	134 654	139 894	135 865
Total tickets* et billets banlieue	608 082	579 204	570 020	570 761	622 403	616 179	622 750	602 391	624 445	617 973
Les forfaits mensuels et cartes annuelles (milliers d'unités mensuelles vendues)										
Navigo mois	17 591	17 665	17 114	15 596	14 607	13 382	12 904	12 523	11 914	11 455
Navigo annuel (anciennement forfait intégral)	1 942	2 634	3 349	4 421	5 913	7 368	8 348	9 062	9 936	10 524
Imagine' R	5 946	6 823	7 329	7 904	8 336	8 748	8 596	9 054	9 223	9 435
Forfait solidarité mois					12	746	1 282	2 016	1 961	1 907
Forfait gratuité								1 107	2 026	2 487
Carte Améthyste "gratuité"	1 737	1 786	1 858	1 956	2 061	2 177	2 263	2 302	2 381	2 404
Carte Émeraude	1 395	1 404	1 428	1 473	1 491	1 510	1 525	1 536	1 552	1 564
Forfait Police	413	413	410	412	405	395	388	391	392	398
Carte Améthyste demi-tarif	186	192	202	216	228	240	235	242	248	253
Rubis	22	23	25	25	27	29	29	31	34	34
Total unités mensuelles vendues	29 231	30 941	31 716	32 003	33 081	34 593	35 570	38 264	39 667	40 461
Les autres titres (milliers d'unités vendues)										
Navigo semaine	7 954	7 681	7 451	7 211	7 079	6 820	6 767	6 725	6 406	5 465
Mobilis	3 273	3 038	3 613	3 634	4 008	4 305	4 741	5 108	5 565	5 583
Paris Visite	2 045	2 059	1 992	1 764	2 052	2 199	2 326	2 576	2 666	2 666
Ticket Jeune	53	371	611	858	1 195	1 487	1 833	2 035	2 465	2 601
Forfait solidarité semaine					8	342	512	667	639	659
Total unités vendues (autres titres)	13 325	13 149	13 668	13 466	14 341	15 153	16 179	17 111	17 740	16 975

* avant juillet 2003, ticket de métro et de bus RATP ; juillet 2003 à juillet 2007, ticket t ; après juillet 2007, ticket t+.

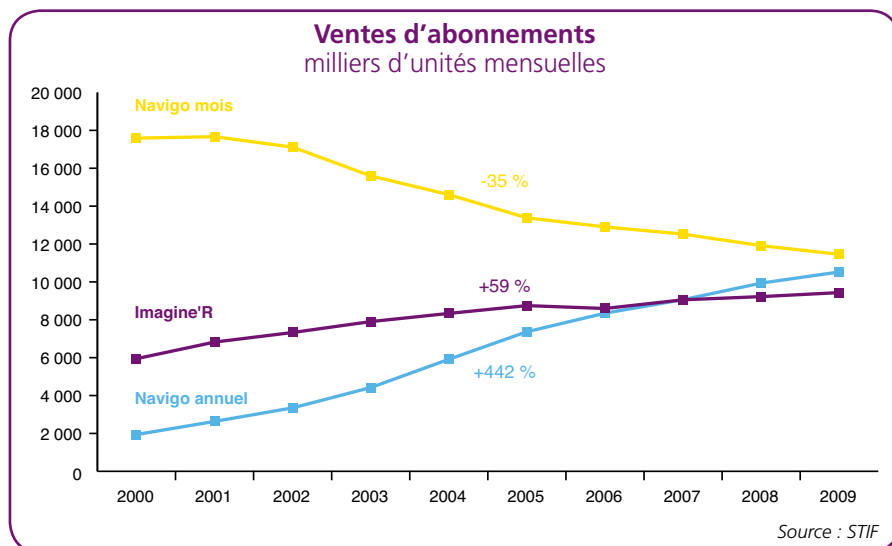
Lecture : en 2009, 11 455 000 passes Navigo mensuels ont été vendus.

Remarques : pour les titres dont la durée de validité est supérieure à un mois, le nombre de porteurs moyen du titre est obtenu en divisant par 12 le nombre d'unités mensuelles (vendues en une année). Ainsi, on estime à 877 000 le nombre de porteurs de passes Navigo annuels.

Source : STIF

6 • La tarification et les ventes de titres

Les recettes tarifaires

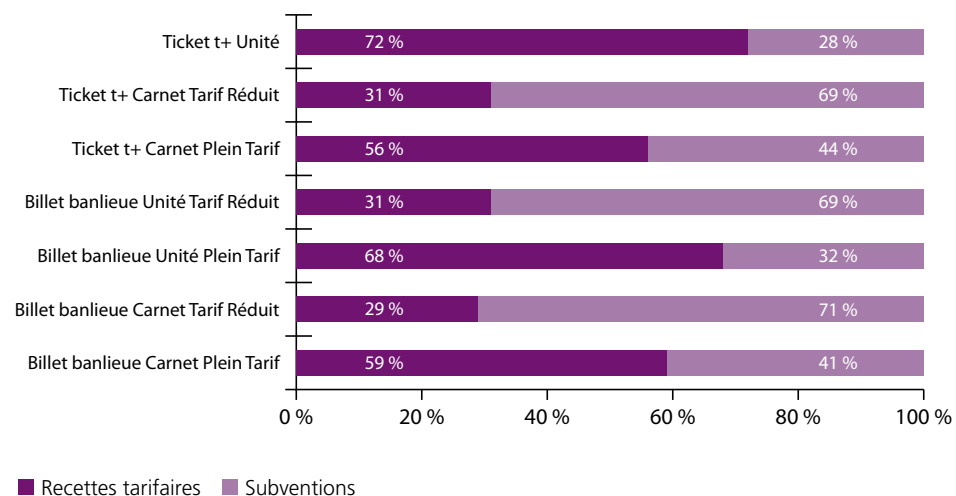
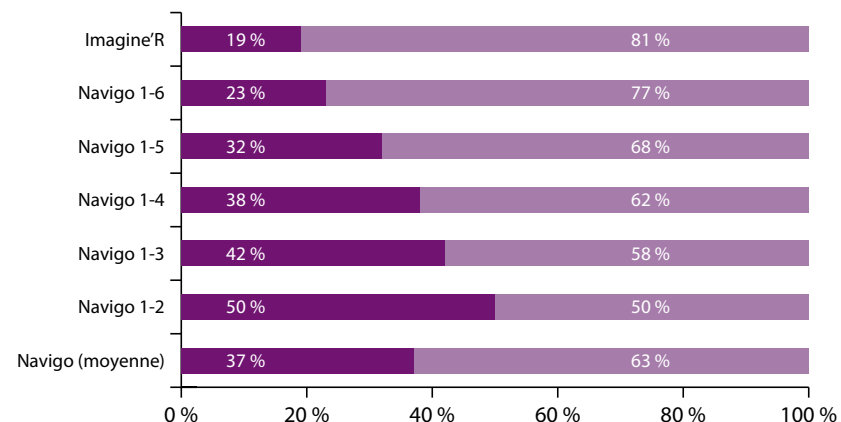


Recettes issues de la vente des principaux titres

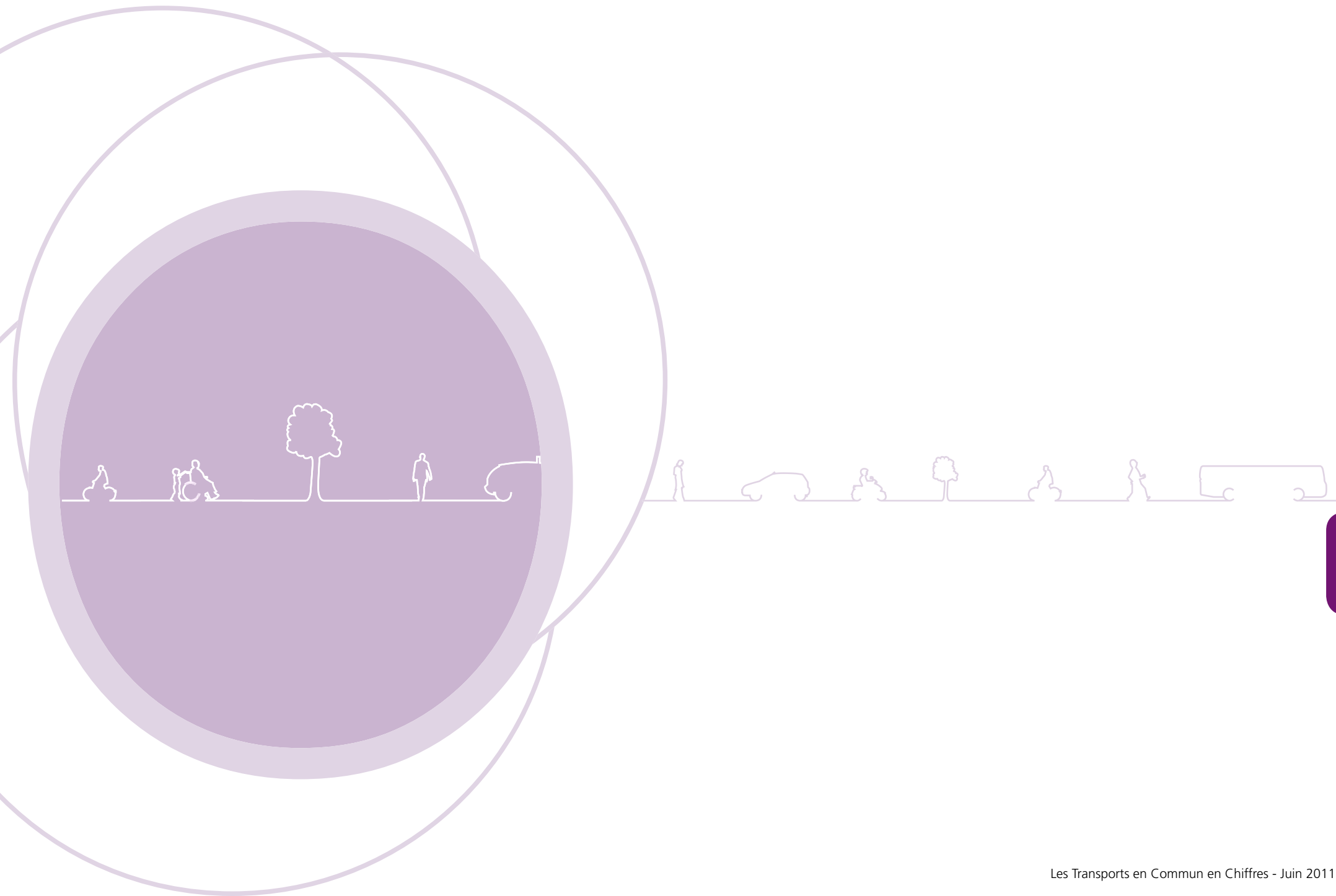
	Recettes en milliers d'euros
Navigo mois	808 804
Navigo annuel	682 291
Ticket t+ en carnet (plein tarif)	372 202
Billet banlieue vendu à l'unité (plein tarif)	287 792
Imagine' R	273 282
Navigo semaine	122 832
Ticket t+ vendu à l'unité	107 547
Billet banlieue en carnet (plein tarif)	107 036
Carte Améthyste "gratuité"*	72 464
Paris Visite	57 096
Mobilis	50 839
Ticket d'accès à bord	45 185
Autres	214 869
TOTAL	3 202 237

* carte Améthyste gratuite vendue aux départements
Source : STIF, 2009

Participation des recettes tarifaires à la couverture des coûts selon le titre de transport



Lecture : les recettes issues de la vente d'un abonnement Navigo 1-6 couvrent en moyenne 23 % du coût généré par les déplacements de l'abonné. Les dépenses restantes (77 %) sont couvertes grâce à des subventions (essentiellement les contributions publiques et le versement transport).
Source : STIF, 2007



Réseau

Offre

Trafic

Matériel

Qualité

Tarification

Financement

Région

7

Le financement



La dépense globale

Dépense globale dédiée aux transports collectifs franciliens, en millions d'euros courants

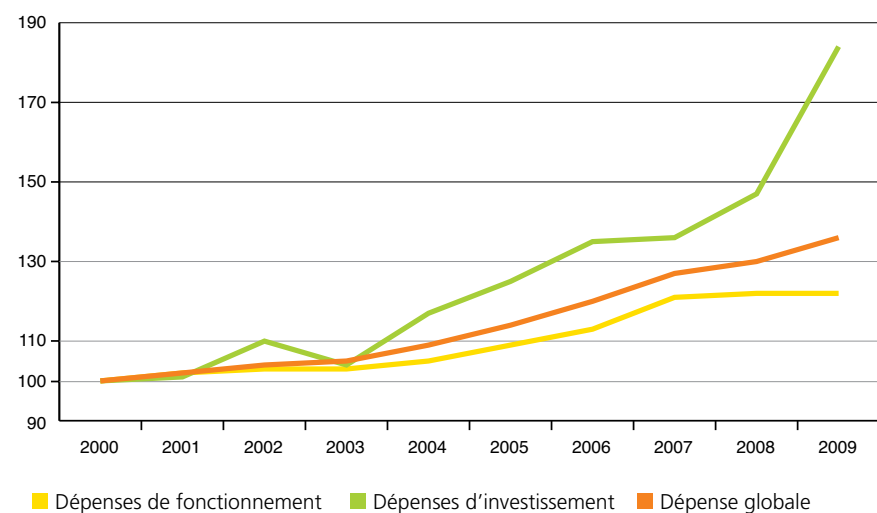
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dépenses de fonctionnement	5 396	5 547	5 736	5 915	6 172	6 470	6 823	7 456	7 673	7 864
<i>dont amortissement</i>	708	704	738	668	678	713	684	730	759	820
Dépenses d'investissement	955	970	1 081	1 051	1 209	1 321	1 451	1 486	1 637	2 096
Dépense globale	5 643	5 813	6 079	6 298	6 703	7 078	7 590	8 212	8 551	9 140

Remarque : dépenses de fonctionnement hors retraites RATP.

Nota : la dépense globale correspond à la somme des dépenses de fonctionnement et d'investissement, moins l'amortissement. Les amortissements sont à la fois des dépenses de fonctionnement et des ressources pour l'investissement, il convient de les comptabiliser une seule fois.

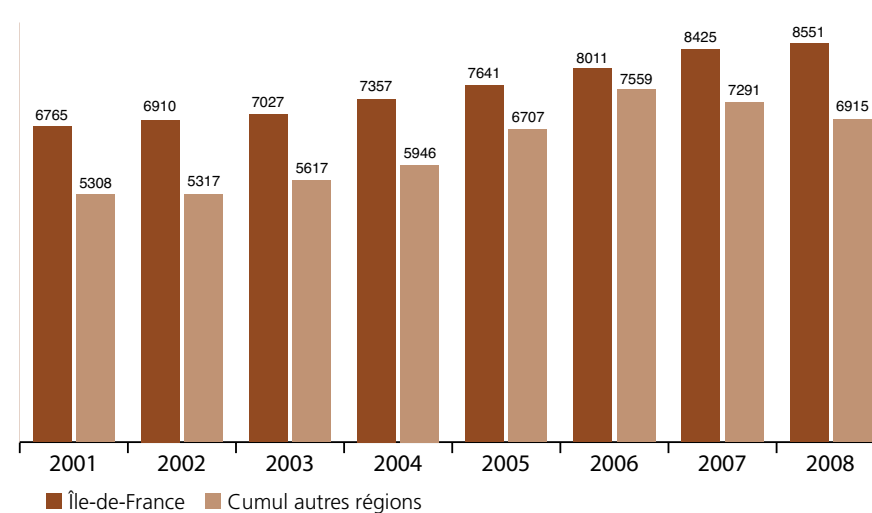
Source : *Compte déplacements des voyageurs en Île-de-France (STIF)*

Évolution des dépenses dédiées aux transports en commun franciliens, en euros constants - base 100 en 2000



Source : *Compte déplacements des voyageurs en Île-de-France (STIF)*

Les dépenses globales dédiées aux transports en commun en millions d'euros 2008

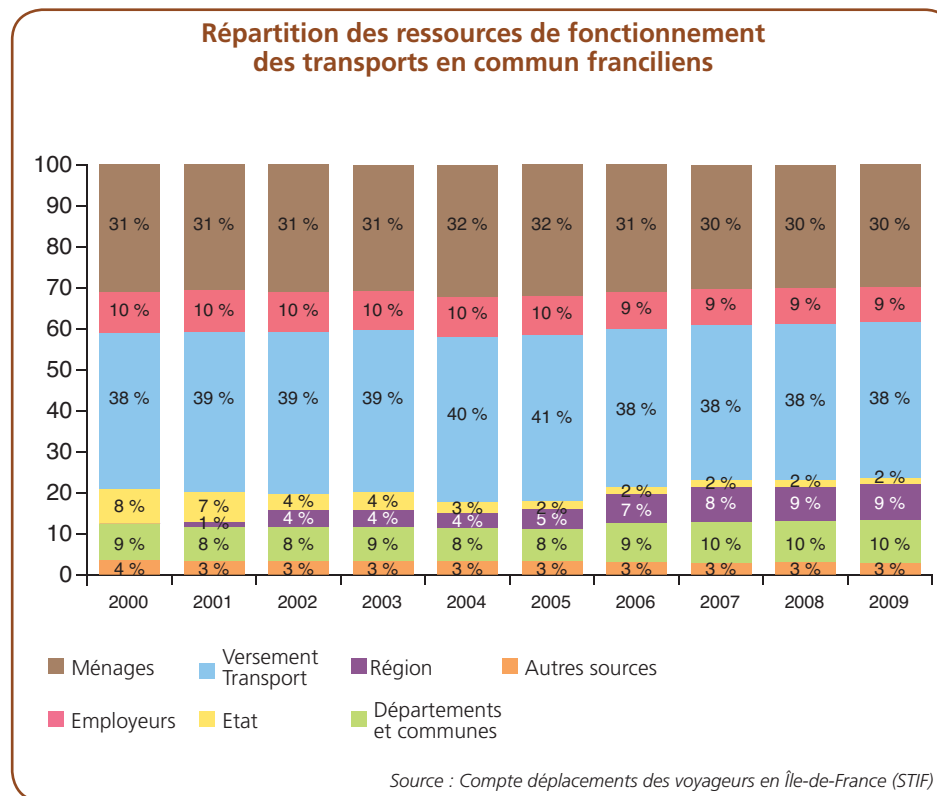
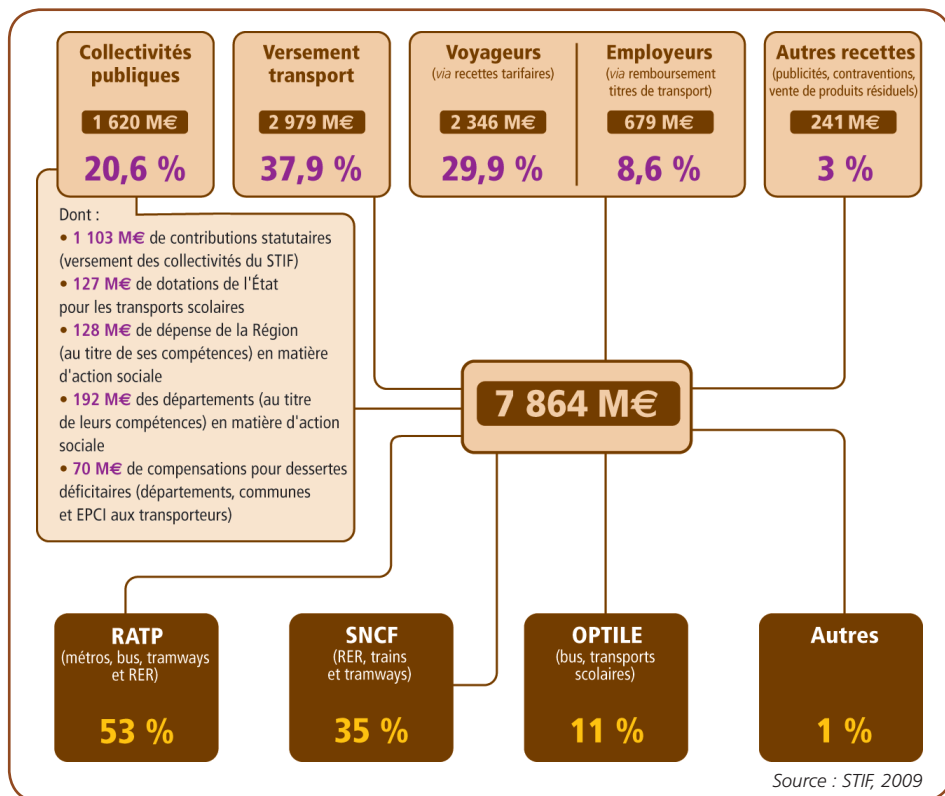


Source : STIF pour l'IDF - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU, DGITM, GART, UTP) sur 187 réseaux de province

Le financement du fonctionnement

i Les dépenses de fonctionnement des transports en commun recouvrent les charges de personnel, d'énergie, de matières et autres charges externes, les frais financiers relatifs aux emprunts, les impôts et les taxes...

Les dépenses de fonctionnement sont principalement financées par les voyageurs et les employeurs, via les ventes de titres et le versement transport, et par les collectivités publiques.



Les ressources de fonctionnement en millions d'euros

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Contributions publiques	908	933	937	996	888	962	1240	1497	1538	1620
- Contributions statutaires	351	374	544	576	518	583	846	1042	1075	1103
- Dotations de l'État	445	412	229	251	168	127	123	130	129	127
- Région au titre de ses compétences en matière d'action sociale	2	19	23	23	38	41	52	99	107	128
- Départements au titre de leurs compétences en matière d'action sociale	86	89	98	109	121	165	176	179	179	192
- Compensations pour recettes déficitaires (départements, communes, EPCI aux transporteurs)	24	39	43	37	43	46	43	47	48	70
Versement transport	2100	2189	2293	2381	2557	2631	2749	2877	2971	2979
Recettes tarifaires	2212	2259	2332	2379	2573	2668	2785	2917	2980	3025
- Voyageurs	1676	1703	1773	1816	1977	2057	2150	2269	2311	2346
- Employeurs (via remboursement des titres de transport)	536	556	559	563	596	612	635	648	669	679
Autres recettes (publicité, contraventions...)	176	166	175	157	155	209	49	165	185	240
TOTAL en euros courants	5396	5547	5737	5913	6171	6470	6823	7456	7674	7864
TOTAL en euros constants 2009	6438	6489	6554	6634	6809	7021	7239	7689	7713	7864

Source : Compte déplacements des voyageurs en Île-de-France (STIF)

i Le versement transport est une taxe versée par les entreprises et les organismes publics ou privés de plus de 9 salariés. Ce prélèvement, destiné à financer les transports en commun, est collecté par les organismes en charge du recouvrement des cotisations sociales (URSSAF) puis reversé au STIF. Trois taux sont en vigueur en Île-de-France, selon les départements. Le taux du versement s'applique sur la totalité des salaires soumis à cotisations sociales.

Le financement de l'investissement

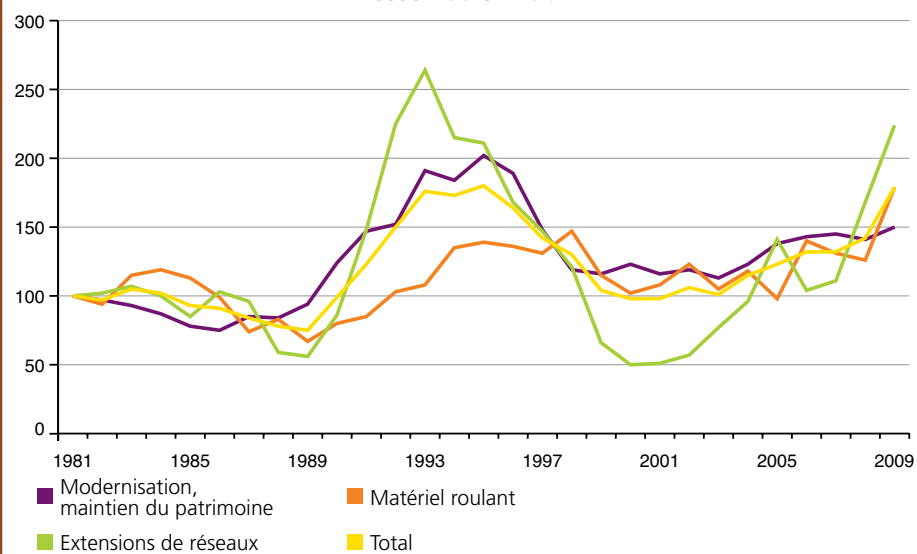
Les ressources d'investissement en millions d'euros

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
État	31	18	23	44	43	41	77	87	71	102
Région	119	103	196	229	249	247	276	249	239	285
Départements et communes	22	48	45	40	67	122	75	99	149	171
STIF	32	42	63	69	83	101	91	147	236	255
Entreprises de transport (contrat STIF)	751	758	753	669	767	809	931	904	942	1 279
Total en euros courants	955	970	1 080	1 051	1 209	1 320	1 450	1 486	1 637	2 092
Total en euros constants 2009	1 139	1 134	1 235	1 179	1 334	1 433	1 539	1 533	1 646	2 092

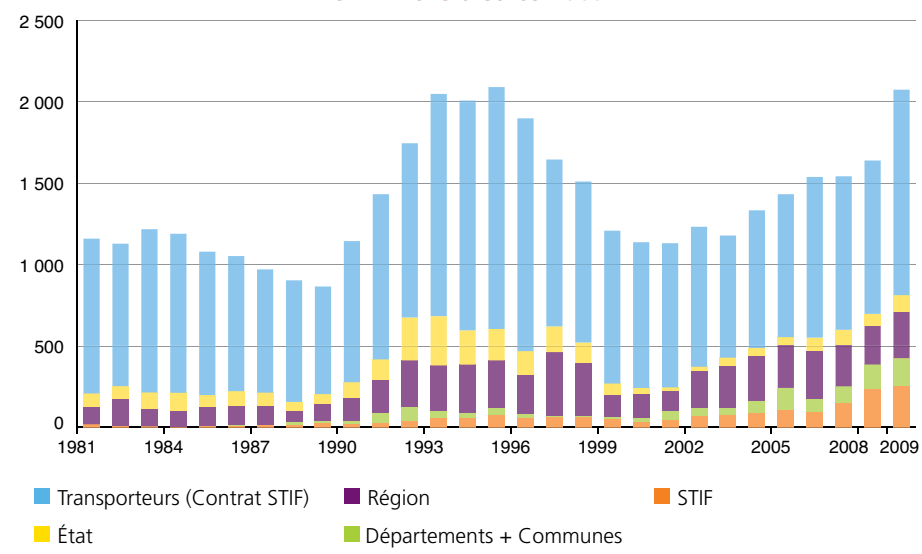
Remarque : Les sommes affichées dans ce tableau correspondent aux montants effectivement investis dans la réalisation d'opérations. Ces montants peuvent ainsi différer des sommes versées par les financeurs initiaux au cours de l'année N.

Source : Compte déplacements des voyageurs en Île-de-France (STIF)

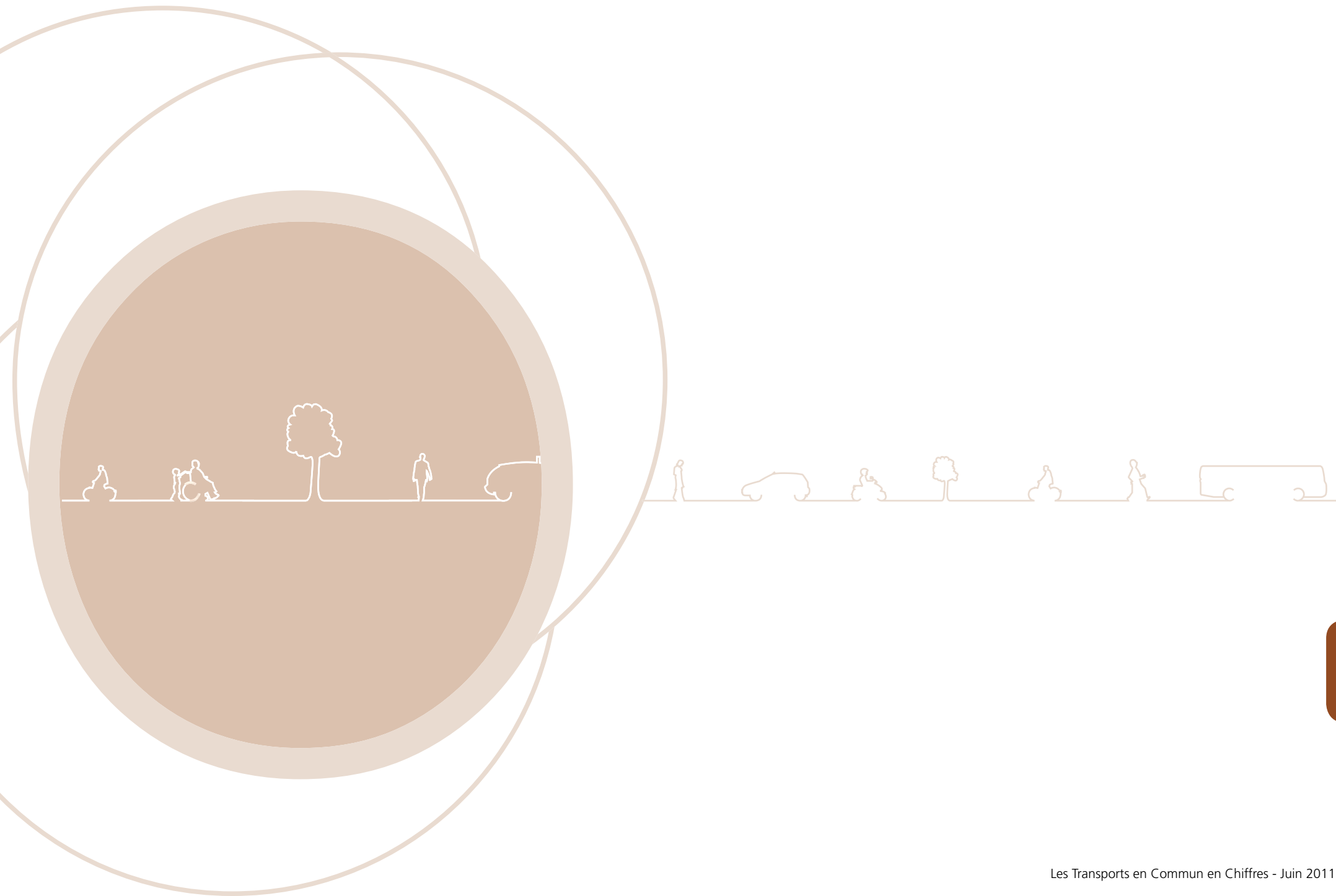
Évolution de la dépense par nature d'investissement en euros constants
base 100 en 1981



Evolution du financement de l'investissement
en millions d'euros 2009



i Les dépenses d'investissement recouvrent les dépenses réalisées pour l'extension des réseaux, la modernisation et le maintien du patrimoine ainsi que celles dédiées au matériel roulant. L'investissement est financé par des subventions des collectivités publiques (État, Région et Départements).



8

Les chiffres clés de la région Île-de-France



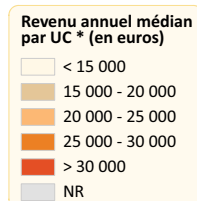
La population et les emplois

Chiffres clés de la région Île-de-France

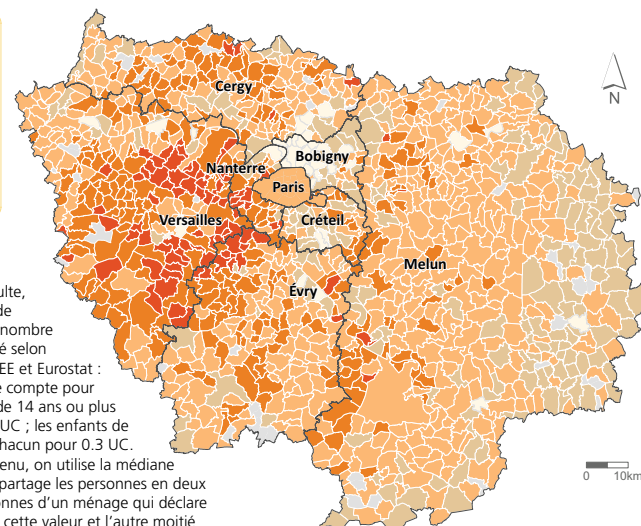
Superficie (en km ²)	12 012
PIB en 2009	552 050
Nombre d'entreprises en 2009	719 800
Population active occupée en 2009	5 236 000
Nombre de chômeurs en 2009	481 000
Taux de chômage localisé au 3 ^e trimestre 2010	8,20 %
Trafic aérien des aéroports parisiens en 2009 (millions de passagers)	83
Parc de bureaux (en millions de m ²)	50
Nombre de touristes en 2008 (millions)	61

Sources : INSEE, ADP, Orié

Revenu fiscal annuel en 2008



* Le revenu fiscal par unité de consommation (UC) est un revenu par équivalent adulte, comparable entre ménages de compositions différentes. Le nombre d'UC d'un ménage est évalué selon la définition utilisée par l'INSEE et Eurostat : le premier adulte du ménage compte pour 1 UC ; les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0.5 UC ; les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0.3 UC. Pour étudier le niveau de revenu, on utilise la médiane du revenu fiscal par UC, qui partage les personnes en deux groupes : la moitié des personnes d'un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur et l'autre moitié un revenu par UC supérieur.



Sources : STIF 2011, IGN BD TOPO 2009, INSEE 2008

	Population légale (en milliers)	Taux d'évolution annuel moyen 1999-2008	Densité de population (habitants / km ²)	Nombre d'emplois (en milliers)	Densité d'emploi (nombre d'emplois / km ²)
75 - Paris	2 211	0,4%	20 980	1 870	17 742
92 - Hauts-de-Seine	1 550	1%	8 824	1 032	5 877
93 - Seine-Saint-Denis	1 506	1%	6 378	571	2 417
94 - Val-de-Marne	1 311	0,8%	5 350	541	2 208
Petite couronne	4 367	0,9%	6 648	2 144	3 264
77 - Seine-et-Marne	1 304	1%	220	466	79
78 - Yvelines	1 406	0,5%	615	585	256
91 - Essonne	1 206	0,7%	668	467	259
95 - Val-d'Oise	1 165	0,6%	935	426	342
Grande couronne	5 081	0,7%	452	1 944	173
Île-de-France	11 659	0,7%	971	5 958	496

Source : INSEE d'après recensements, 2008

Réseau

Offre

Trafic

Matériel

Qualité

Tarifification

Financement

Région

8 • Les chiffres clés de la région Île-de-France

La mobilité quotidienne des Franciliens

Les volumes de déplacements quotidiens par motif, en millions

	1976	1983	1991	2001
Domicile-Travail	6,8	6,4	6,4	6,6
Affaires professionnelles	5,2	5,2	5,1	5
École-études	4,3	4,8	5,3	5,4
Loisirs	3,6	4,3	5,1	5,6
Autres	10,5	10,5	11,2	12,7
Total	30,4	31,2	33,1	35,3

Remarque : un déplacement correspond au mouvement d'une personne entre un lieu d'origine et un lieu de destination où elle exerce une activité.

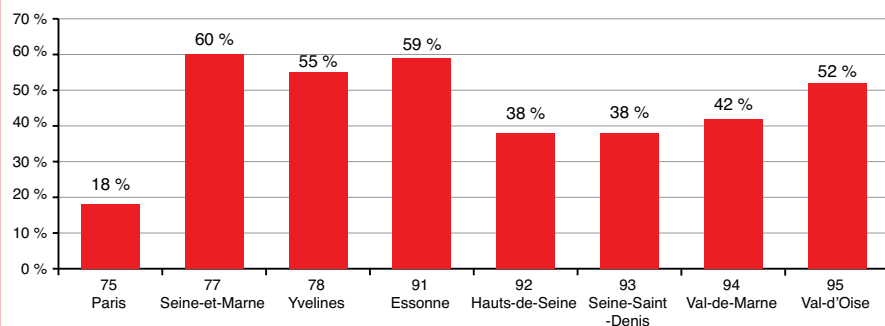
Source : EGT, 2001

i L'Enquête Globale Transport (EGT)

L'EGT est une enquête réalisée auprès des ménages tous les 8-10 ans environ selon une méthodologie établie par le CERTU. Elle permet de connaître les grands flux de déplacements selon les différents modes et motifs, d'analyser les comportements de mobilité des Franciliens, de suivre et d'interpréter l'évolution des pratiques de déplacements.

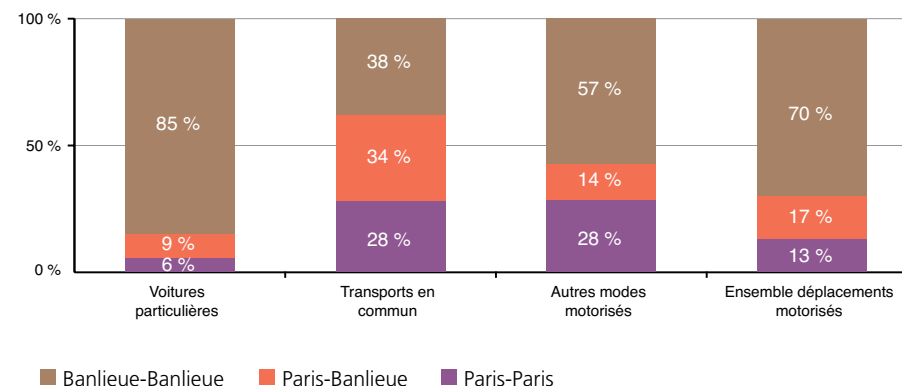
L'EGT est essentielle à la définition des politiques de transport en Île-de-France et au choix des nouvelles infrastructures car c'est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens pour l'ensemble des modes de transport. Les derniers résultats disponibles datent de 2001.

L'usage de la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail par département d'origine (% de déplacements)

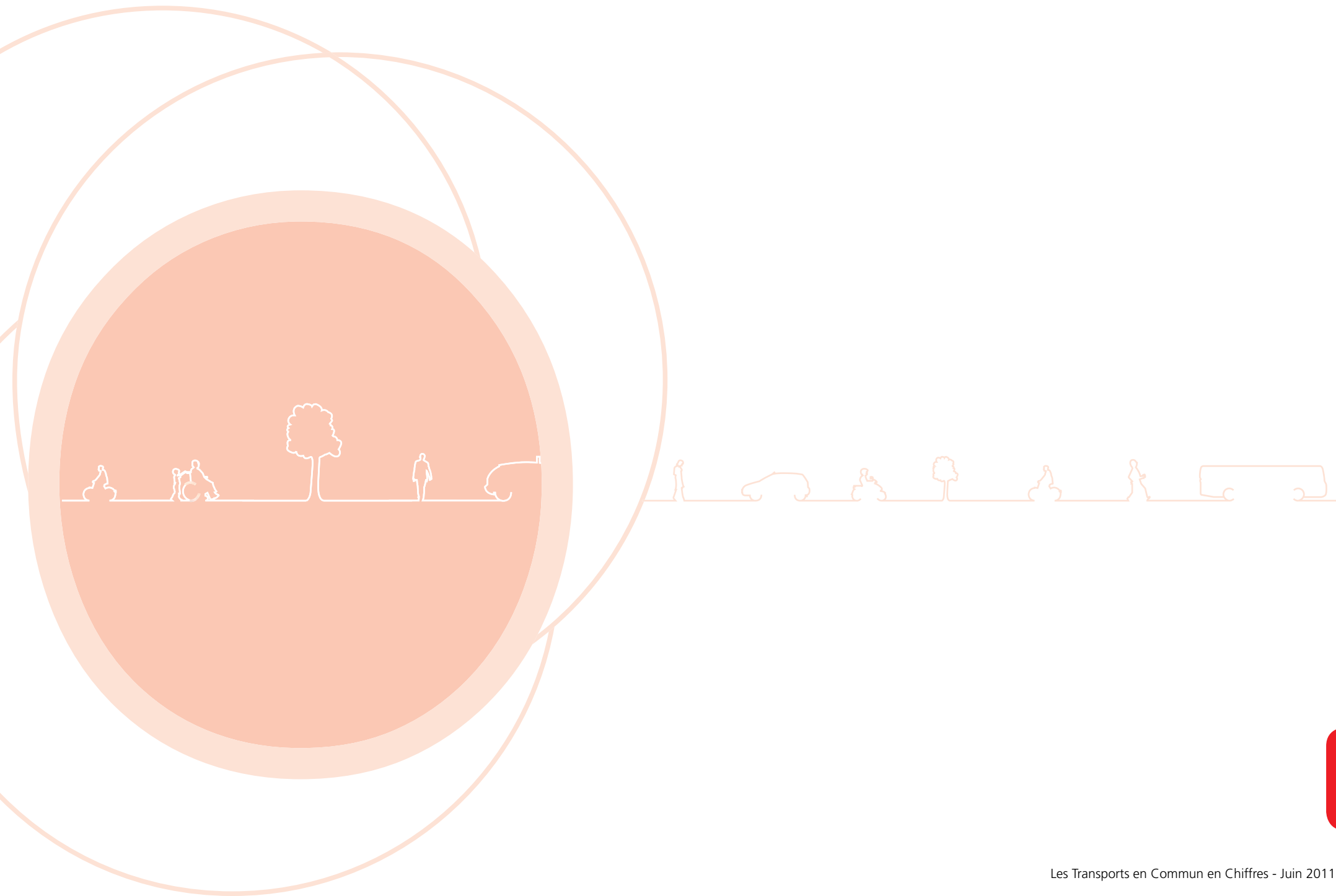


Source : Insee, RGP, 2006

Répartition des flux de déplacements motorisés journaliers par mode et par liaison



Source : EGT, 2001



Glossaire

A Automotrice : rame disposant de ses propres moteurs, qui n'a donc pas besoin d'être tractée ou poussée par une locomotive.

E Enquête Globale Transport (EGT) : l'EGT est une Enquête Ménages Déplacements réalisée selon une méthodologie établie par le CERTU. Elle permet de connaître les grands flux de déplacements selon les différents modes et motifs et d'analyser les comportements de mobilité des Franciliens. Réalisée à intervalles réguliers, elle offre la possibilité de suivre et d'interpréter l'évolution des pratiques de déplacements.

G Gare nominale : station (gare) ou groupe de stations (gares) de même dénomination. Sur le réseau ferré, le terme de gare nominale est utilisé pour désigner la gare de passage d'une ou de plusieurs lignes.

Grande couronne : la Grande couronne est l'ensemble des quatre départements périphériques d'Île-de-France, non limitrophes de Paris. Elle comprend la Seine-et-Marne (77), les Yvelines (78), l'Essonne (91) et le Val-d'Oise (95).

I Intermodalité : dans le domaine du transport de personnes, l'intermodalité caractérise une situation où un voyageur est amené à utiliser plusieurs modes de transport pour effectuer un même déplacement. Favoriser le changement et la complémentarité des modes de transport implique en particulier la mise en place d'infrastructures spécifiques telles que les parcs-relais et les parcs vélos aux abords des gares.

K KCC ou Kilomètres Commerciaux Contractuels : le nombre de KCC correspond à l'offre commerciale commandée. Le terme est principalement utilisé pour suivre l'offre routière. Le nombre de KCC correspond au nombre de kilomètres commerciaux (hors kilomètres techniques) que l'exploitant s'est contractuellement engagé à fournir.

M Matériel roulant ferré : les trains peuvent se présenter sous différentes compositions, selon le type de matériel affecté sur la ligne et la période, de sorte à offrir aux voyageurs une capacité unitaire en adéquation avec le niveau de fréquentation. Un train se compose d'une, deux ou trois rames, en fonction du type de matériel roulant et de la composition prévue dans l'offre de transport de référence. Un train peut circuler en unité simple (une rame dispose alors de ses propres moteurs) ou en unités multiples. Les différents éléments qui composent une rame sont appelés des locomotives. Celles-ci peuvent être tractées ou automotrices, selon la nature de la rame. Sur une même ligne de RER ou de train, peuvent circuler plusieurs types de matériel. Sur les réseaux Métro et Tramway, circule un seul type de matériel par ligne.

Matériel roulant bus : un autobus (ou bus) est un véhicule affecté au transport urbain de voyageurs, contrairement à un autocar (ou car), qui est un véhicule affecté aux transports interurbains, principalement scolaires, linéaires ou touristiques. Au sein de ces catégories, on distingue plusieurs types de matériel. Le matériel de gamme standard est constitué d'une seule section. Les véhicules articulés sont quant à eux constitués d'au moins deux sections rigides, articulées l'une à l'autre. Communicantes, elles permettent la libre circulation des voyageurs à l'intérieur du véhicule.

Mini et Midibus : ce sont des bus de petite taille d'une capacité comprise entre 8 et 30 places assises. Les plus grands d'entre eux, les midibus, mesurent entre 8 et 11 mètres de long.

O Offre de référence : niveau de service commandé par l'autorité organisatrice (AO) et payé aux transporteurs, en vue d'assurer le déplacement des voyageurs. L'offre peut être totale ou ne prendre en compte que les kilomètres commerciaux. Elle est alors dite commerciale contractuelle.

Offre réalisée : niveau de service réellement assuré par le transporteur, pouvant donner lieu à un bonus ou un malus en cas de dépassement ou de non respect des seuils fixés.

P Parc Relais : parc de stationnement pour véhicules particuliers situé à proximité d'une gare ou d'une station de métro. Il est conçu pour permettre et favoriser le changement de mode de transport d'un individu au cours d'un déplacement. Un parc-relais est dit en structure lorsqu'il est entouré de murs, indépendamment du nombre d'étages. Le dernier étage d'un parc en structure peut être à ciel ouvert.

Petite couronne : territoire constitué des trois départements d'Île-de-France limitrophes de la ville de Paris : les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93) et le Val-de-Marne (94).

PKO ou Places par Kilomètres Offertes : produit du nombre de kilomètres voitures par la capacité du matériel utilisé. La capacité est calculée sur la base de 4 personnes debout par m² et du nombre de places assises dans chaque voiture.

Population légale : concept englobant à la fois les personnes qui ont leur résidence habituelle sur le territoire de la commune et celles qui ont conservé une résidence sur le territoire de la commune. Depuis 2008 et le changement de méthode de recensement, la population millésimée de l'année N correspond à la moyenne de la population estimée à partir des informations collectées des années N-2 à N+2. Ainsi, au 1^{er} janvier 2010, la population légale millésimée 2007 correspondait à la moyenne des informations collectées des années 2005 à 2009.

R Rame : ensemble indéformable de plusieurs voitures (ou caisses) attelées les unes aux autres.

T Trains ou bus x kilomètres : produit du nombre de véhicules par la distance que ceux-ci parcourent annuellement sur le réseau.

V Voiture (ou caisse) : unité de base des trains destinée au transport des passagers. Elle peut être de différents types (motrice, remorque, nacelle...) en fonction du matériel considéré. Elle peut être à un ou deux niveaux.

Voitures x kilomètres : produit du nombre de voitures par la distance que celles-ci parcourent annuellement sur le réseau (un train, un RER ou un métro étant composé d'un ensemble de voitures).

Voyageurs x kilomètres : produit du nombre de voyages ou d'utilisations sur les réseaux par la distance moyenne parcourue.

Index des cartes

Plan du réseau RER et train	6
Plan du métro et du tramway	7
Densité de points d'arrêt de bus par commune francilienne	8
Offre de transport du réseau ferré à l'heure de pointe du matin	14
Intervalle entre deux métros, entre 7h et 9h, un jour ouvrable d'hiver	14
Le réseau Noctilien	17
Voguéo	18
Entrants directs dans les gares SNCF un jour ouvrable, en 2009	24
Entrants directs dans les stations de métro un jour ouvrable, en 2009	26
Entrants directs dans les stations de métro un samedi, en 2009	26
Entrants directs un dimanche ou un jour férié, en 2009	26
Répartition horaire des voyageurs dans le métro, un jour ouvrable d'hiver	26
Heure de pointe du matin par commune, d'après l'heure de validation des titres de transport	30
Zonage tarifaire des transports en commun d'Île-de-France	45
Revenu fiscal annuel en 2008	57

Crédits photos : STIF - Claire Curt - Emmanuel Fradin - David Delaporte - C. Recoura
Mathias Schmitt - RATP (Bruno Marguerite)

Crédits cartes : STIF - Vivien Michon - Christophe Pecoura - Marie-Laure Poulmarc'h





OMNIL
41, rue de Châteaudun - 75009 Paris
www.stif.info



Les Transports en Commun en Chiffres



Les publications de l'OMNIL
sont le fruit d'un partenariat
entre les acteurs de la mobilité
en Île-de-France :

le STIF, la Région Île-de-France,
l'État (DRIEA), l'IAU Île-de-France,
les départements franciliens, les opérateurs
et gestionnaires de réseaux de transports
et la CRCI.

Cette publication, « Les Transports
en Commun en Chiffres 2000-2009 »,
a été coordonnée par le STIF.