

Transport en Île-de-France

JULIEN BETOULE, DIANFENG JIANG, JULIAN SCHAEDEL

Plan de la présentation

- I. Introduction
 - Contexte de l'Île-de-France : démographie et emploi
- II. La demande de déplacements
 - A. État des lieux général des déplacements
 - B. Analyse par mode
 - C. Trafic
- III. L'offre de transport
 - A. Le réseau de transports en Île-de-France
 - B. Offre et qualité de service
 - C. Tarification
- IV. Conclusion et perspectives

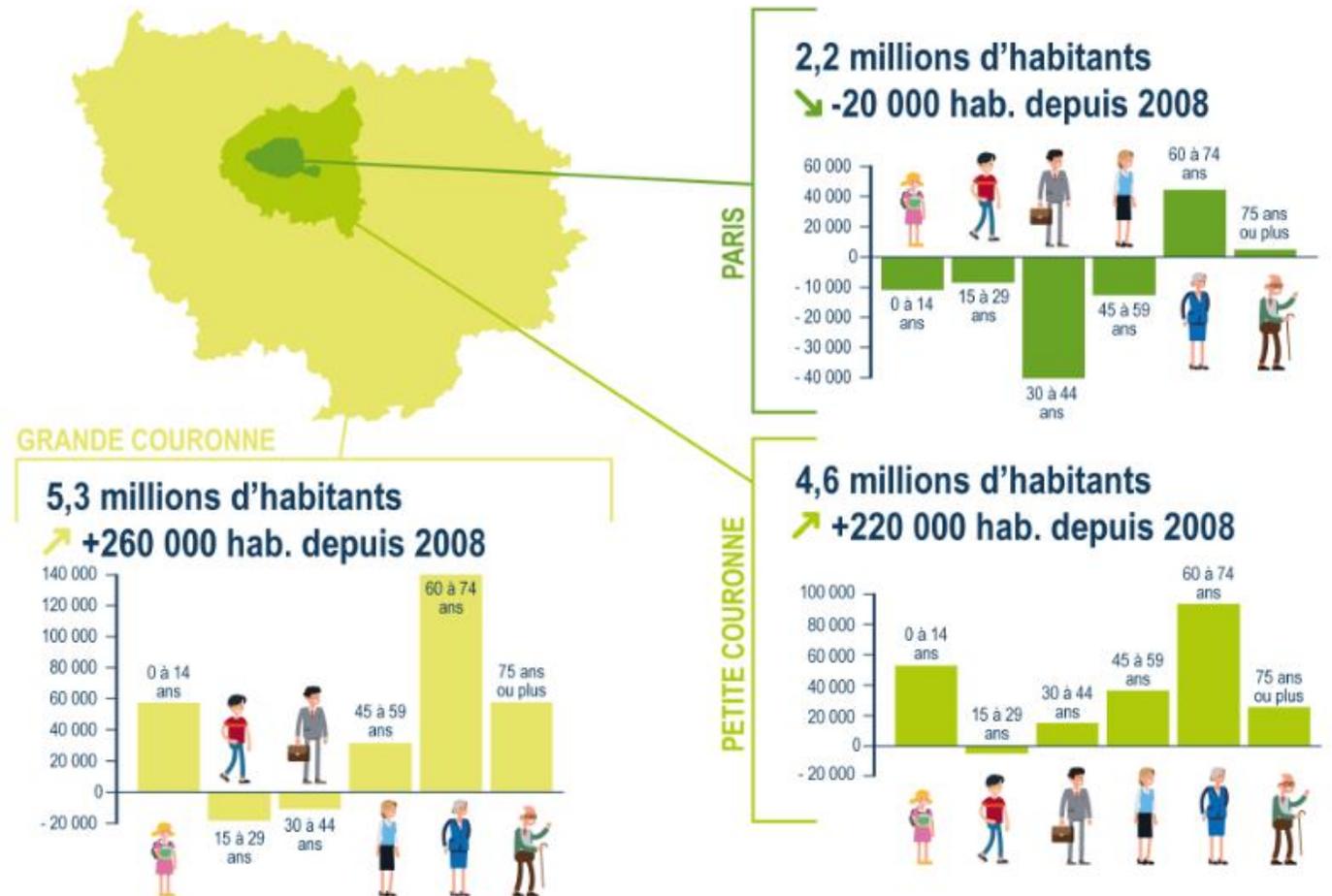
I. Introduction

CONTEXTE DE L'ÎLE-
DE-FRANCE :
DÉMOGRAPHIE ET
EMPLOI

I. Introduction

Démographie

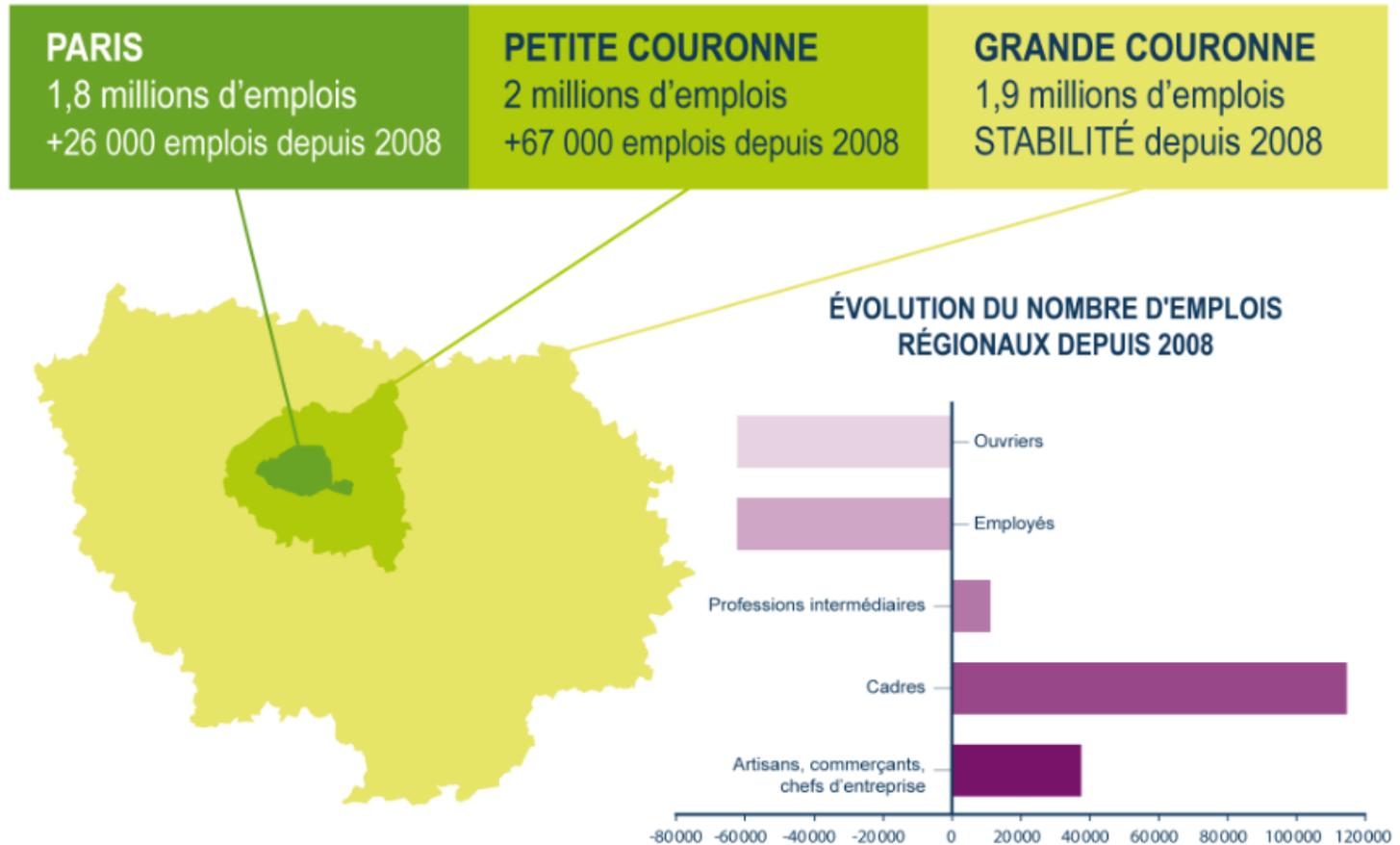
- La population francilienne continue de croître : 12,1 M en 2016
- Augmentation en banlieue mais diminution à Paris
- Vieillesse de la population



I. Introduction

Emploi

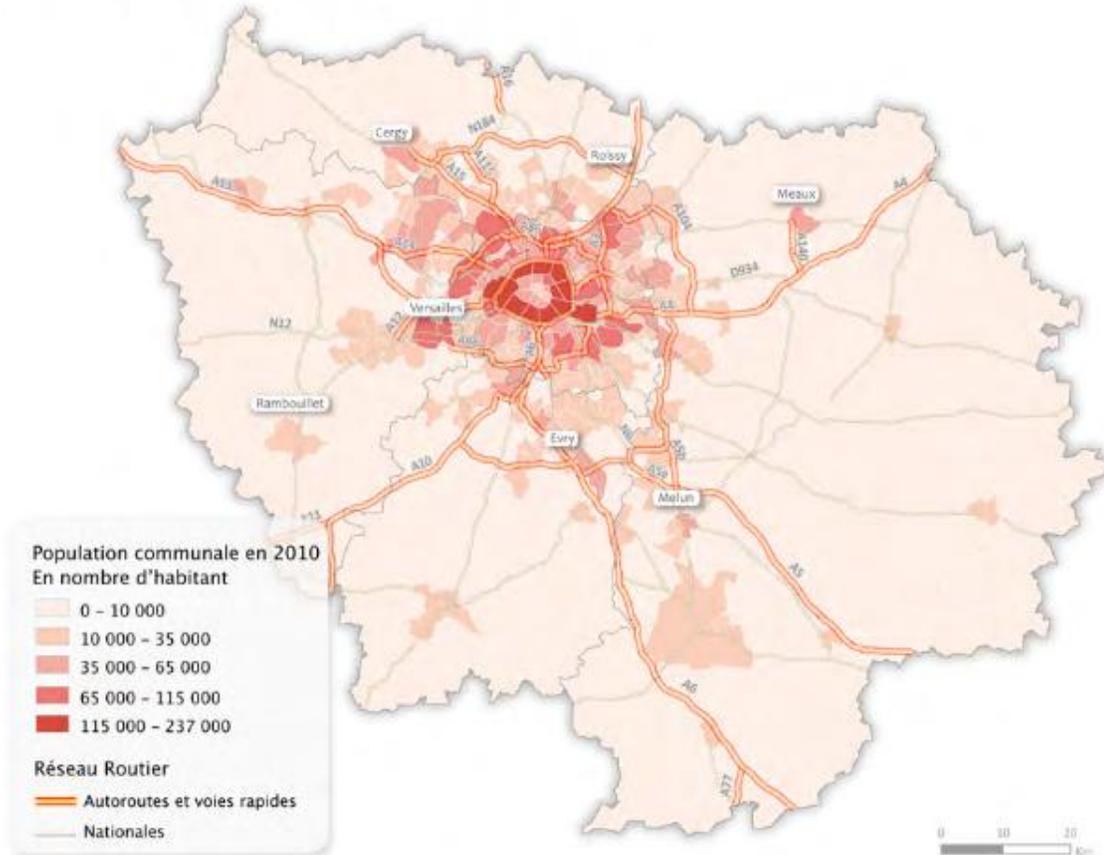
- 5,7 M d'emplois en Île-de-France
- Augmentation à Paris et en petite couronne
- Moins d'ouvriers et d'employés et beaucoup plus de cadres



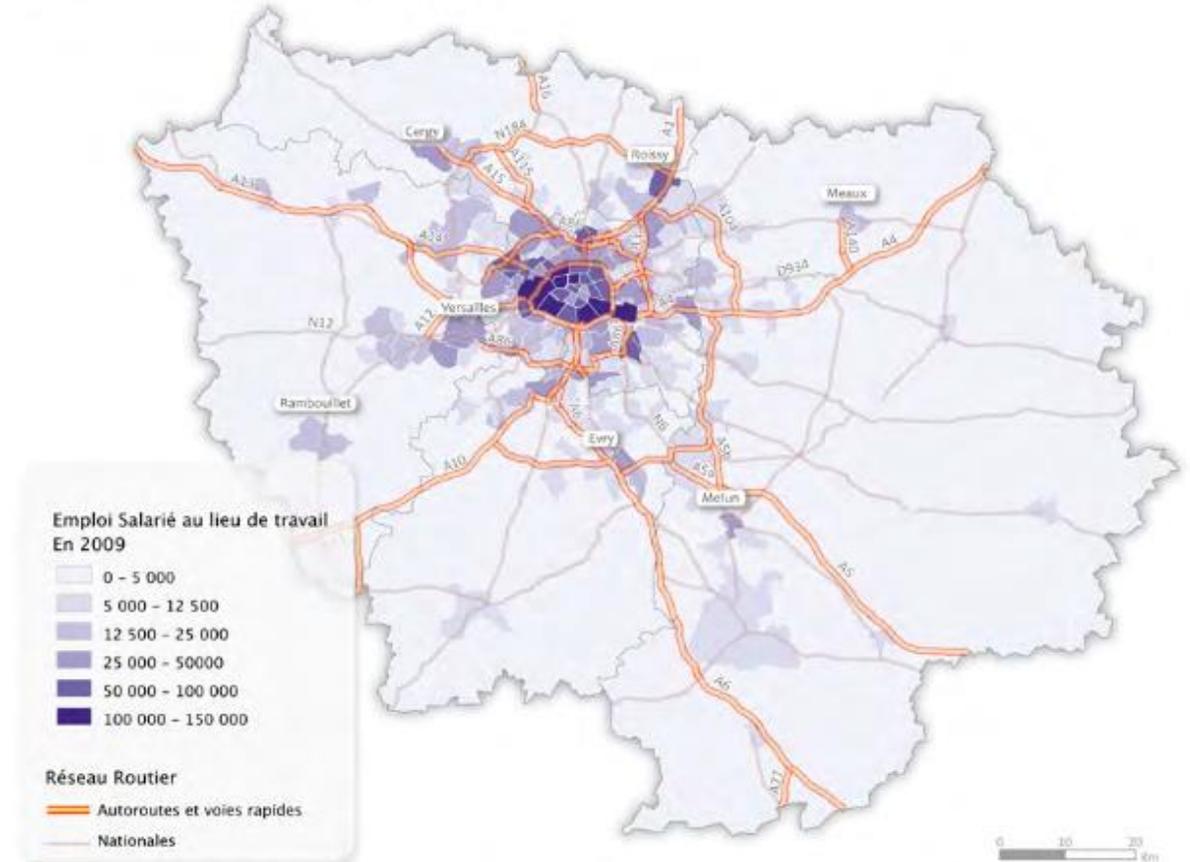
I. Introduction

Densité de la population et des emplois

La population communale en 2010



L'emploi au lieu de travail en 2009



II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

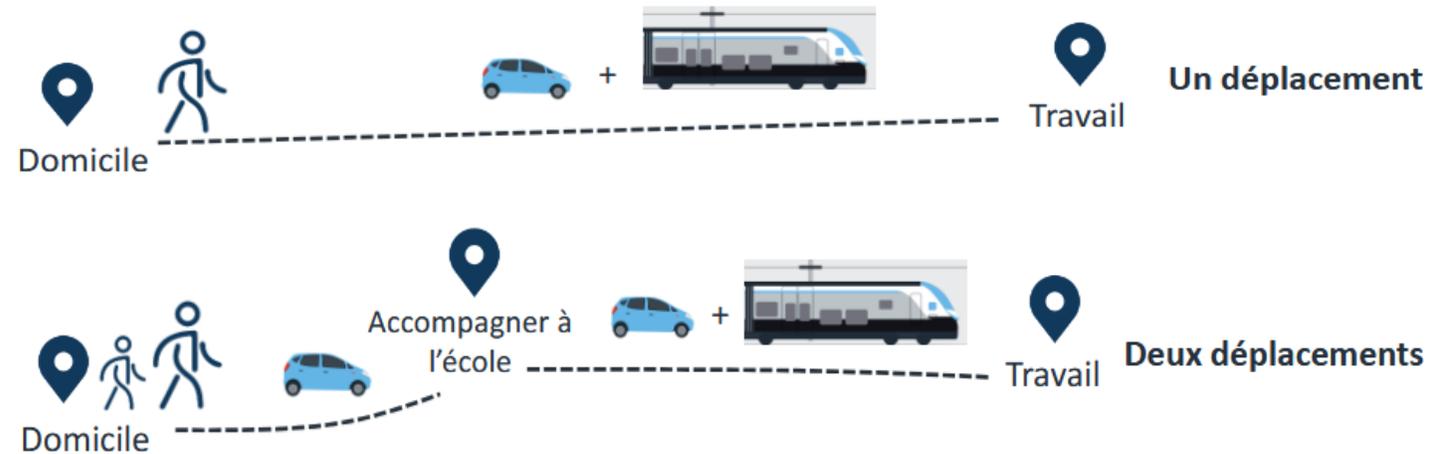
Déplacements

➤ Déplacement caractérisé par un motif à l'origine et à la destination

➤ 3,8 déplacements par jour et par personne

➤ En moyenne 18 km par jour (12 km pour les Parisiens, 24 km pour les habitants de la grande couronne)

➤ En moyenne 1h30 par jour (quel que soit le lieu de résidence)



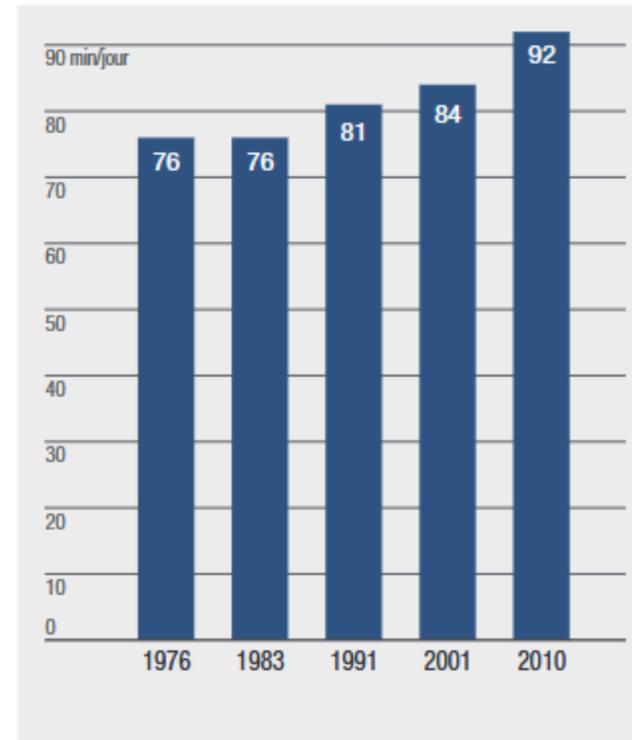
II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

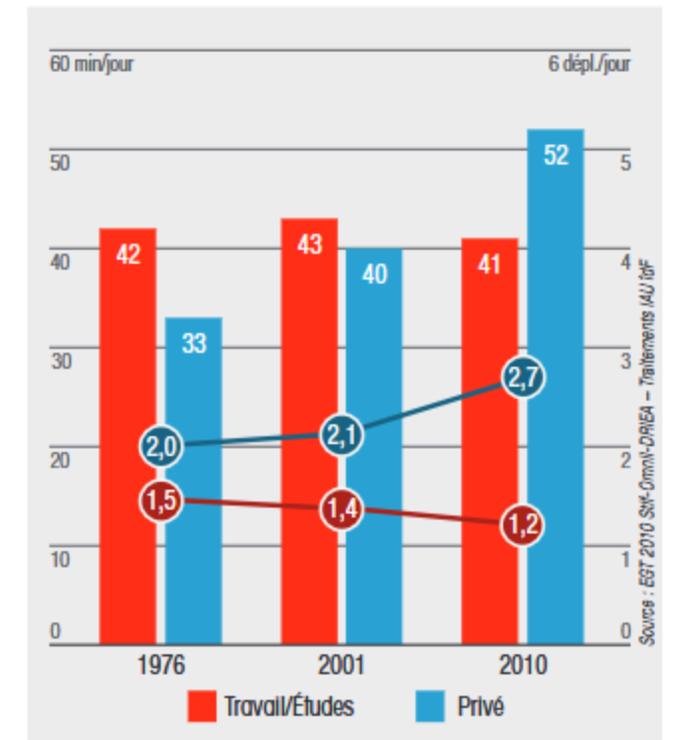
Évolution du budget-temps

- Hausse du temps passé à se déplacer
- Hausse de la durée consacrée aux motifs privés, stagnation pour les motifs professionnels et scolaires
- Plus de déplacements privés, moins de déplacements professionnels et scolaires

1. Évolution du budget-temps de déplacement des Franciliens en minutes de 1976 à 2010



2. Évolution de la mobilité et du budget-temps, en minutes, selon le type d'activité de 1976 à 2010



II. La demande de déplacements

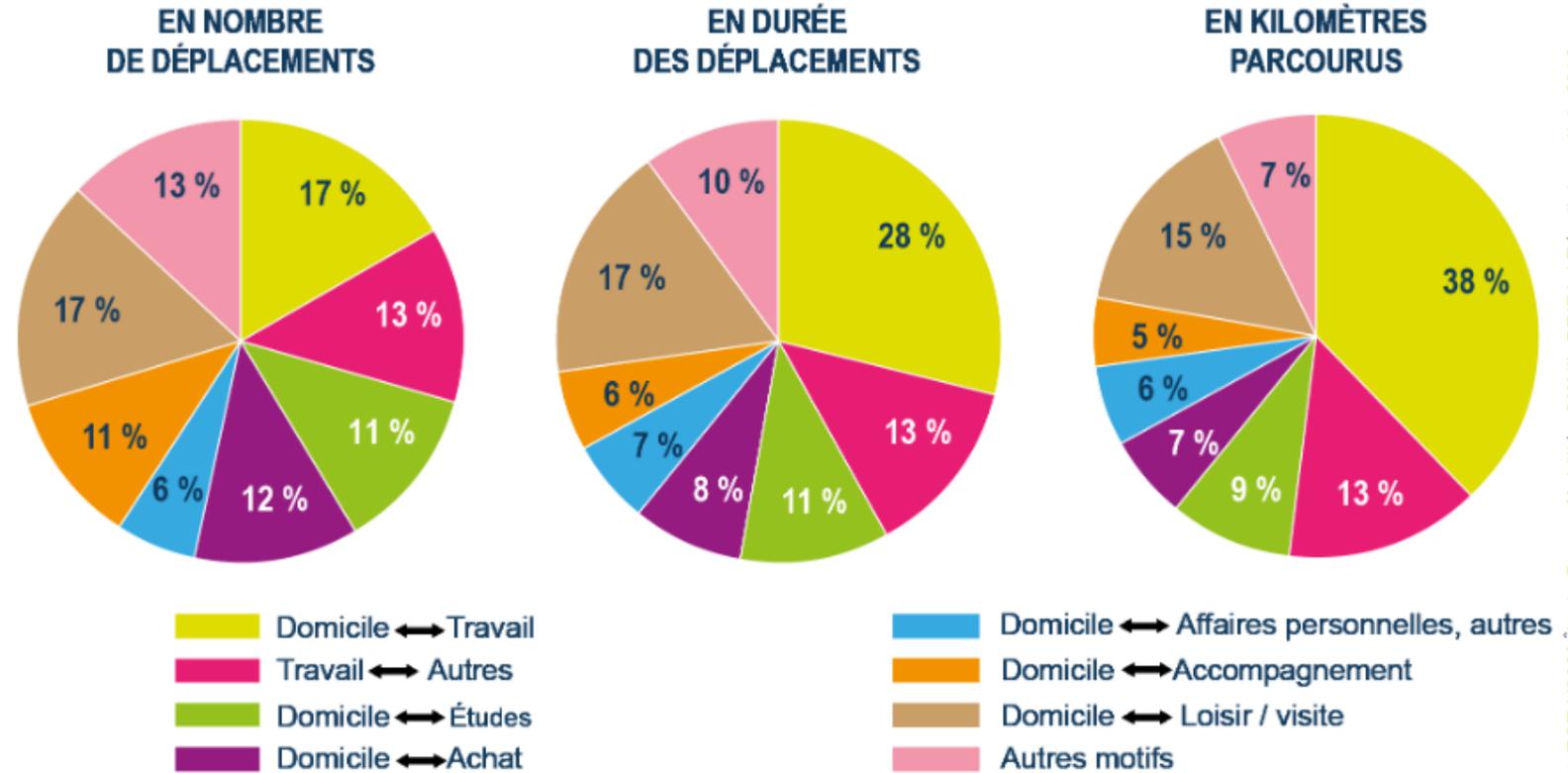
A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Motifs des déplacements

➤ 7 M de déplacements domicile-travail (et 5,5 M liés au travail)

➤ 7,3 M de domicile-loisirs, 5,3 M de domicile-achats, 4,9 M de domicile-études, 4,5 M de domicile-accompagnement

➤ 30 % des déplacements liés au travail, mais 41 % en durée et 51 % en distance



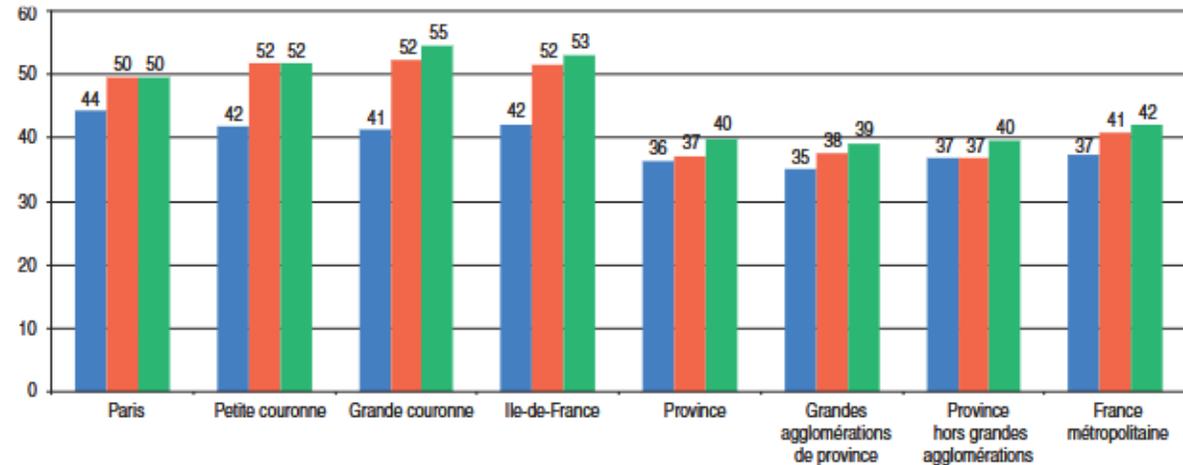
II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Motifs des déplacements

➤ Poids du motif domicile-travail plus important en Île-de-France, surtout en durée et en distance parcourue

① Les déplacements vers le lieu de travail pèsent davantage dans la mobilité quotidienne en Ile-de-France qu'en province
Poids relatif des déplacements vers le lieu de travail en nombre, durée et distance selon le lieu de résidence des actifs (en %)



■ Nombre de déplacements vers le lieu de travail / Nombre total de déplacements (hors retour au domicile)
■ Durée des déplacements vers le lieu de travail / Durée totale des déplacements (hors retour au domicile)
■ Distance parcourue lors des déplacements vers le lieu de travail / Distance totale parcourue lors des déplacements (hors retour au domicile)

Lecture : en Ile-de-France, les déplacements vers le lieu de travail représentent, en durée, 52 % des déplacements quotidiens contre 37 % en province (hors temps de retour au domicile).

Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine. Déplacements effectués dans un rayon de 80 km du lieu de résidence (hors retour au domicile).

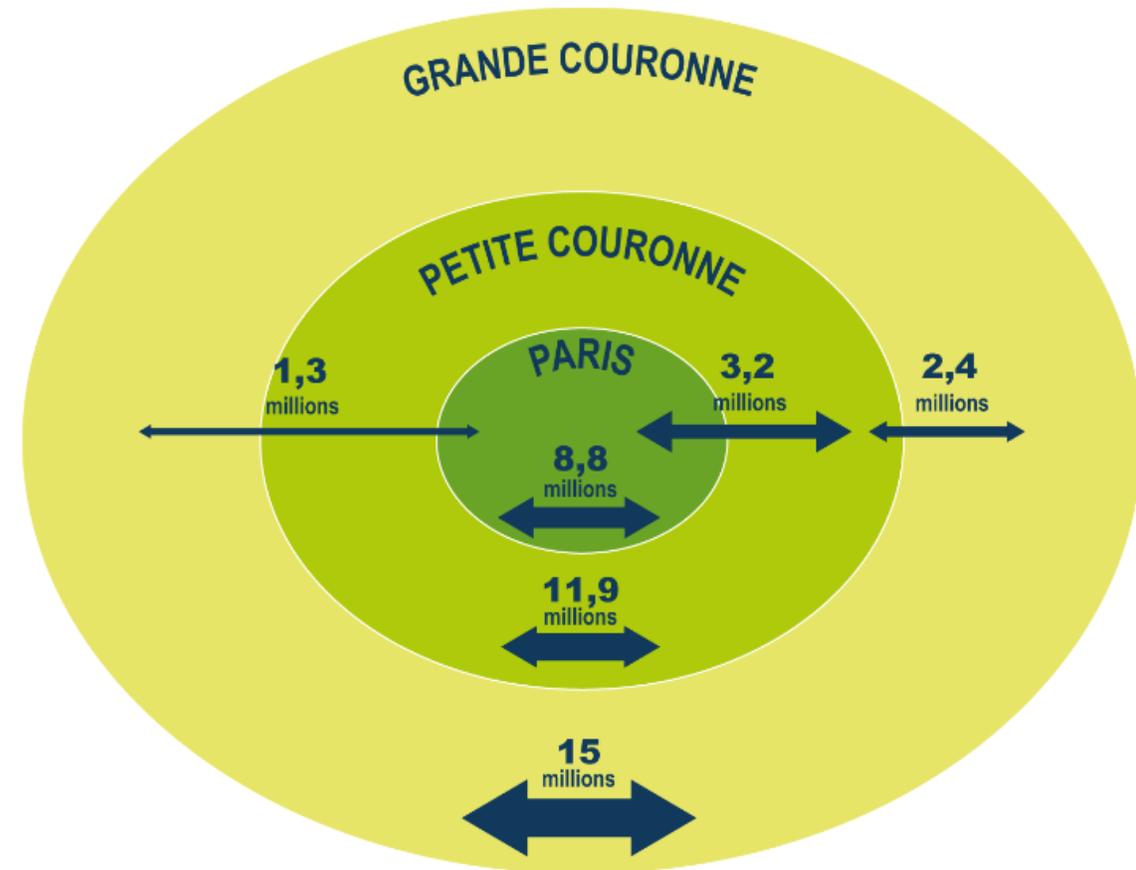
Source : Insee - SOeS, ENTD 2008

II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Géographie des déplacements

- 43 M de déplacements chaque jour (41 M en 2010)
- 70 % des déplacements en dehors de Paris
- Peu d'échange Paris – banlieue (10 %) ou petite - grande couronne (6 %)

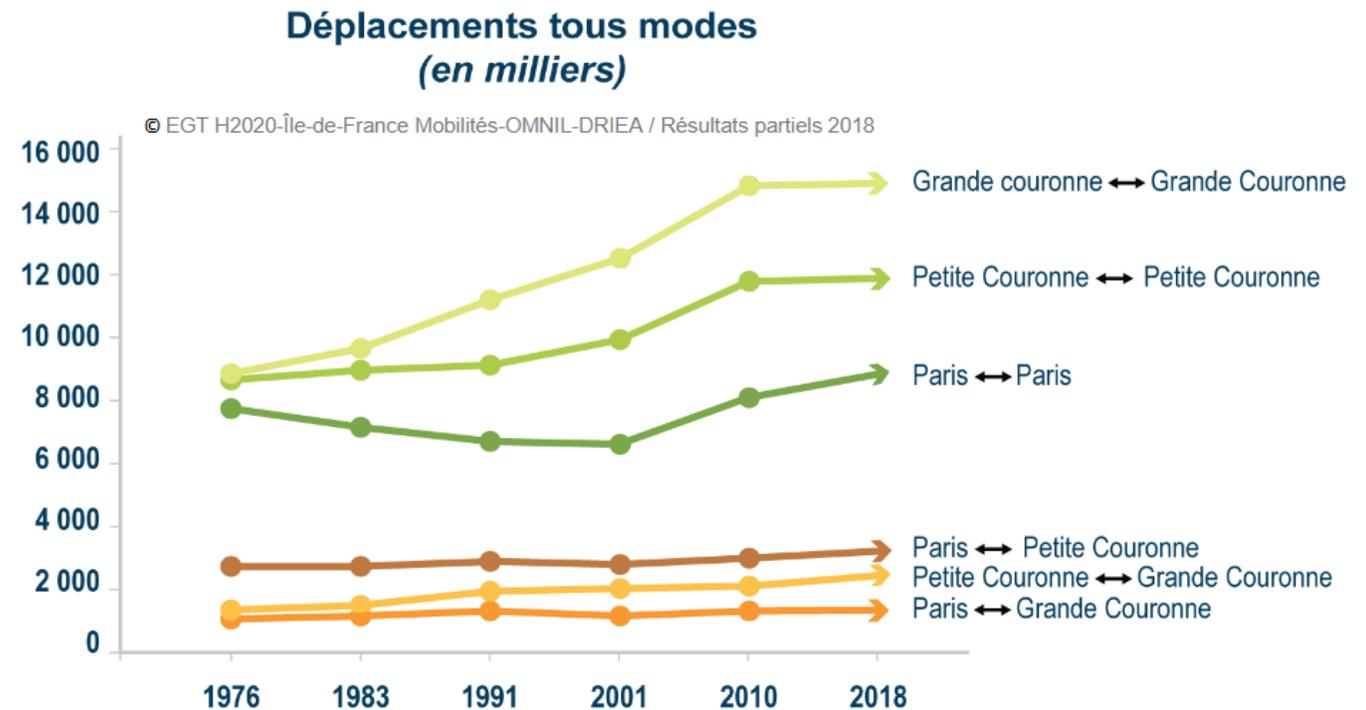


II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Géographie des déplacements

- Hausse des déplacements internes en banlieue mais stagnation depuis 2010
- Forte hausse des déplacements petite – grande couronne
- Hausse des déplacements dans Paris depuis 2001



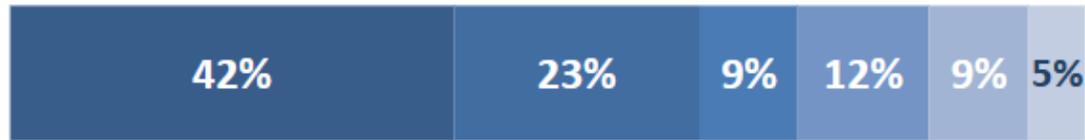
II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Portée et durée des déplacements

➤ Portée : distance à vol d'oiseau

Répartition des déplacements
selon leur portée



- Moins de 1 km
- Entre 3 et 5 km
- Entre 10 et 20 km
- Entre 1 et 3 km
- Entre 5 et 10 km
- Plus de 20 km

Portée moyenne : 4,7 kilomètres

Répartition des déplacements
selon leur durée



- Moins de 15 min
- Entre 15 et 30 min
- Entre 30 et 45 min
- Entre 45 min et 1h
- Entre 1h et 1h30
- Plus de 1h30

Durée moyenne : 23 minutes

II. La demande de déplacements

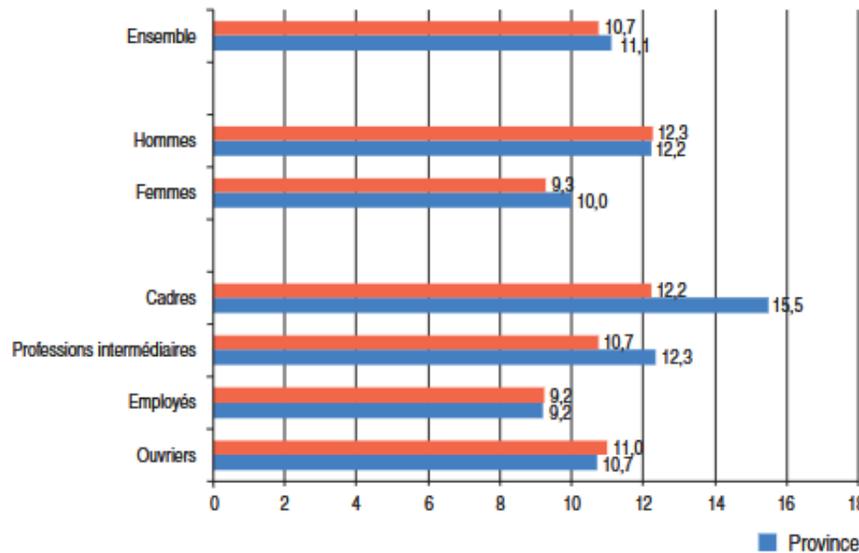
A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Portée et durée pour le domicile-travail

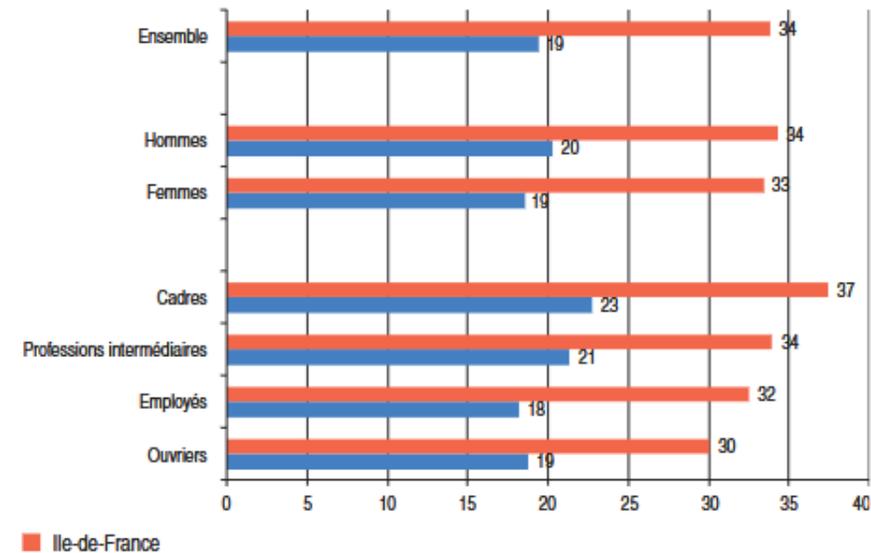
- Portée plus importante pour les hommes
- Portée et durée plus importantes pour les cadres, plus faibles pour les employés et ouvriers
- Portées similaires entre Île-de-France et Province
- Durées plus importantes en Île-de-France qu'en Province

 **Entre l'Île-de-France et la province, les distances domicile-travail sont assez proches, mais les durées sont différentes**
Distance et durée moyennes des déplacements domicile-travail selon le lieu de résidence, le genre et la catégorie socioprofessionnelle* des actifs (en %)

Distance domicile-travail (en km)



Durée du trajet domicile-travail (en minutes)



*les agriculteurs et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont en effectif trop réduit dans l'échantillon régional pour que les résultats les concernant soient considérés comme significatifs.

Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

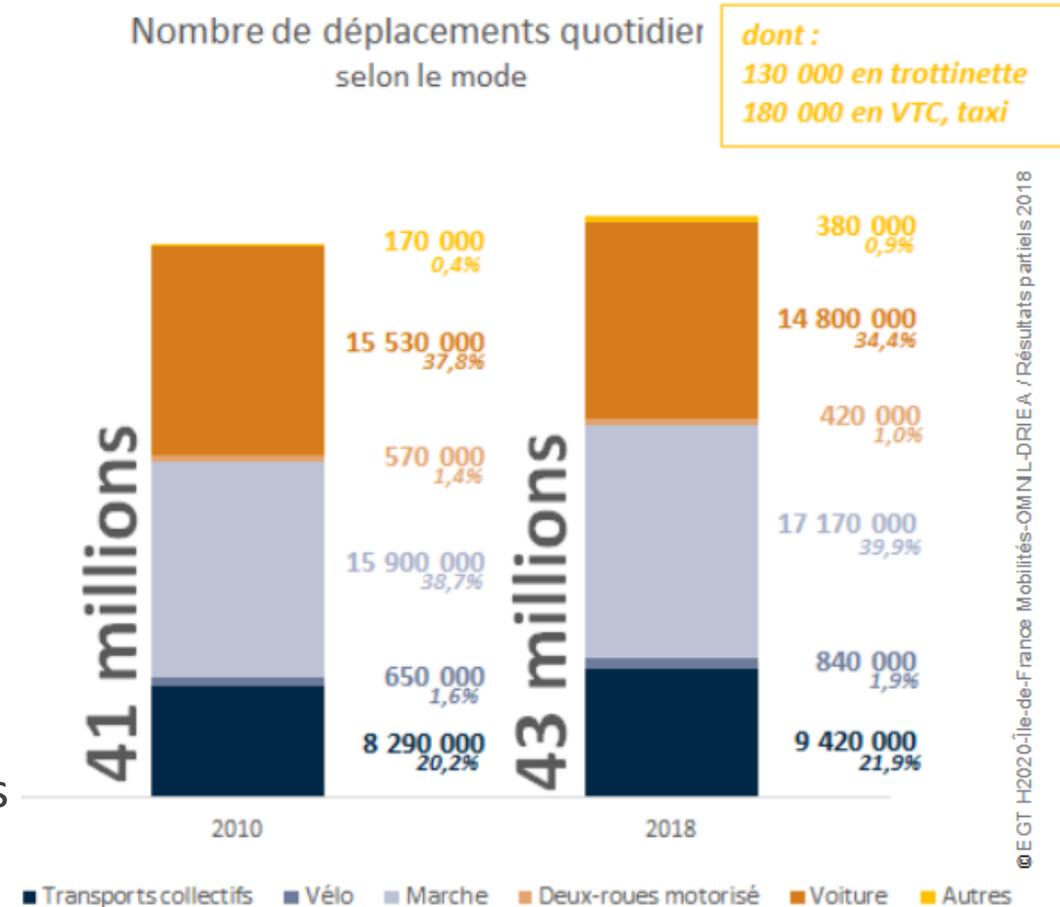
Source : Insee - SOeS, ENT2008

II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Parts modales

- Mode principal : mode le plus lourd du déplacement
- 40 % de marche (en hausse)
- 34 % de voiture (en baisse)
- 22 % de TC (en hausse)
- Forte hausse des modes actifs et baisse des deux-roues motorisés

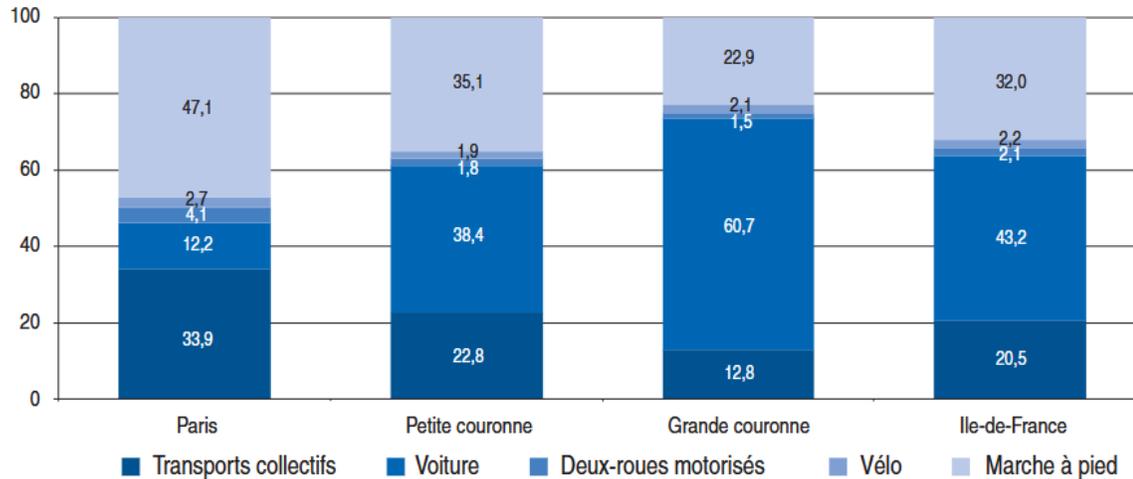


II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Parts modales

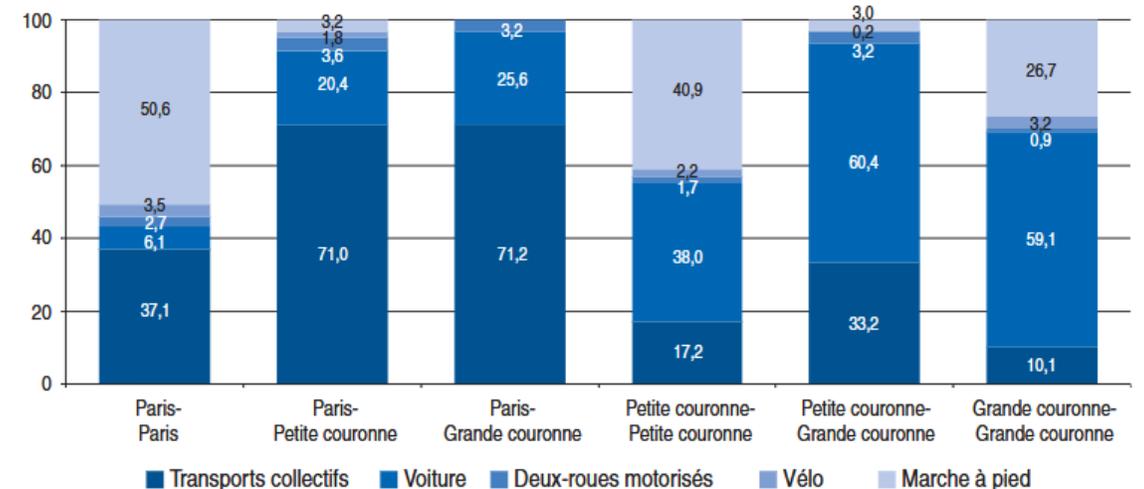
③ La voiture en grande couronne, les transports en commun à Paris
En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENTD 2008

④ Les transports en commun sont privilégiés pour les déplacements entre Paris et la banlieue
En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

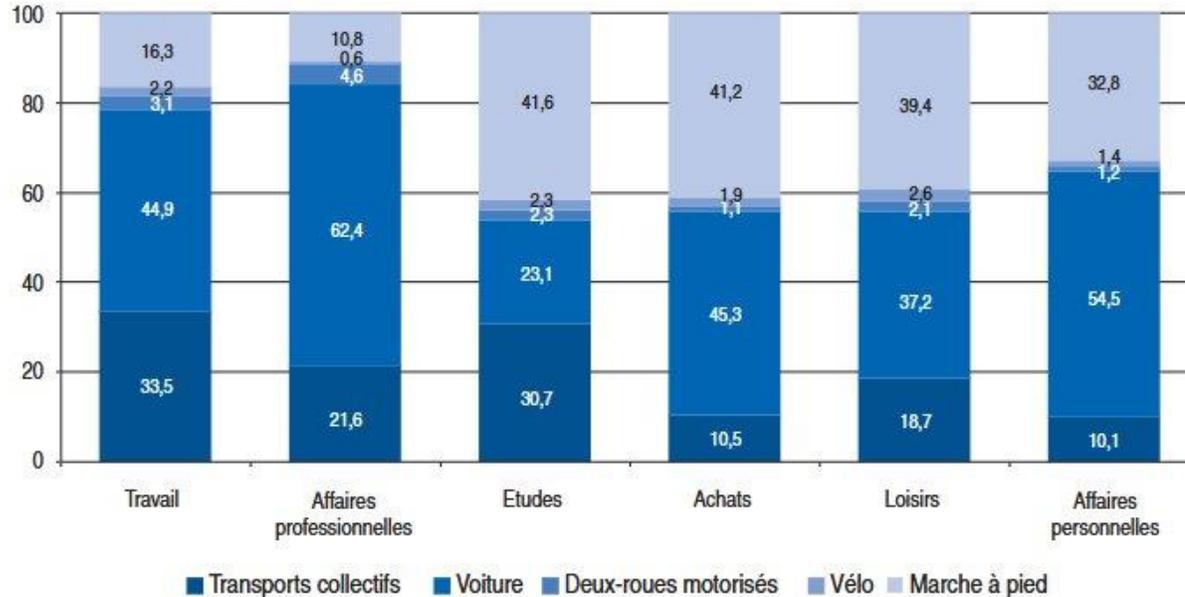
Source : Insee-SOeS, ENTD 2008

II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Parts modales

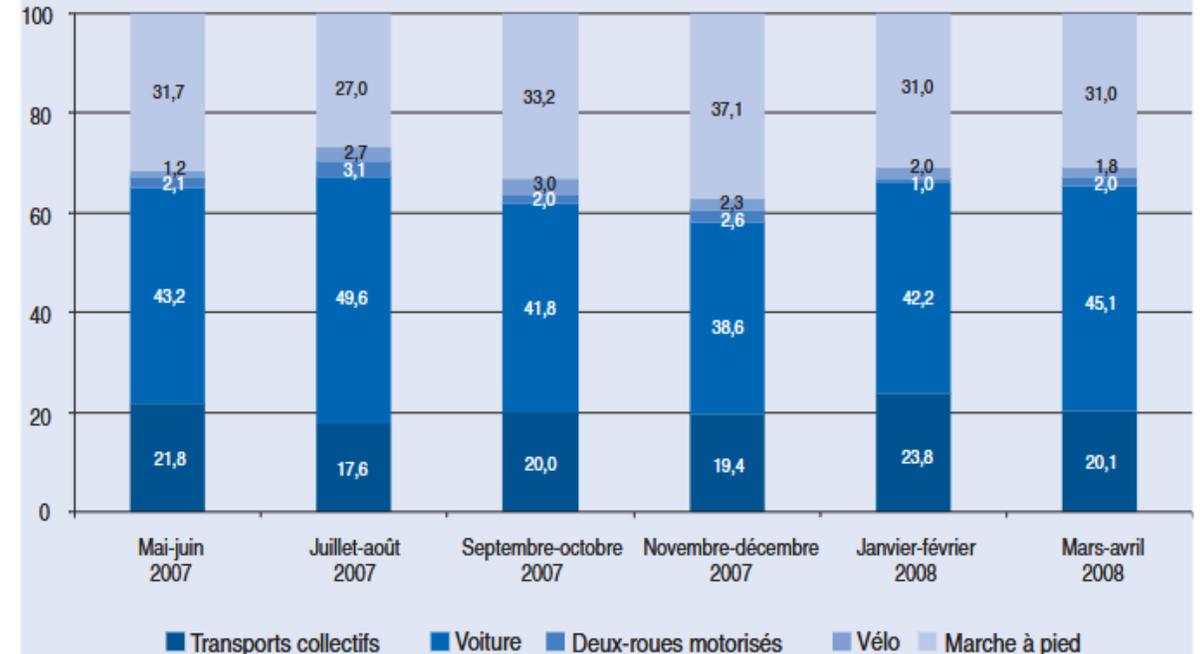
6 La voiture est le mode de transport dominant pour la majorité des déplacements professionnels et d'accompagnement
En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee-SOeS, ENT D 2008

Répartition des déplacements selon la période de l'année
En % des déplacements



Champ : personnes de 6 ans ou plus ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

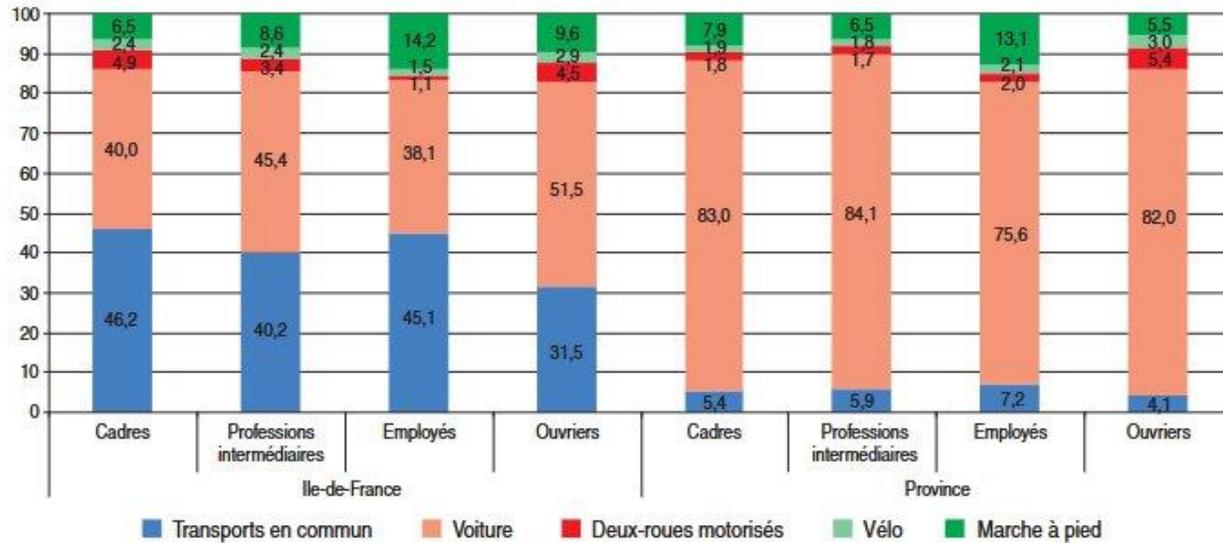
Source : Insee-SOeS, ENT D 2008

II. La demande de déplacements

A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Parts modales

6 83 % des cadres de province utilisent leur voiture pour aller travailler, contre 40 % pour les cadres franciliens
Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode principal de transport utilisé

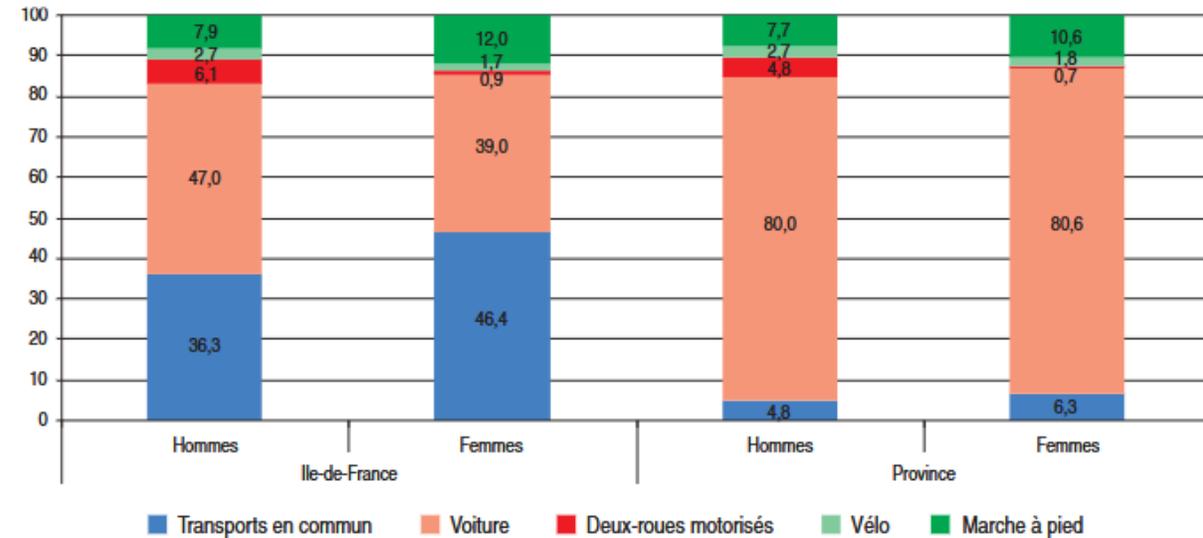


*les agriculteurs et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont en effectif trop réduit dans l'échantillon régional pour que les résultats les concernant soient considérés comme significatifs.

Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

Source : Insee - SOeS, ENT D 2008

8 En Ile-de-France, les hommes vont davantage travailler en voiture que les femmes, lesquelles utilisent plus les transports en commun
Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode principal de transport utilisé, le lieu de résidence et le genre des actifs (en %)



Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

Source : Insee - SOeS, ENT D 2008

II. La demande de déplacements

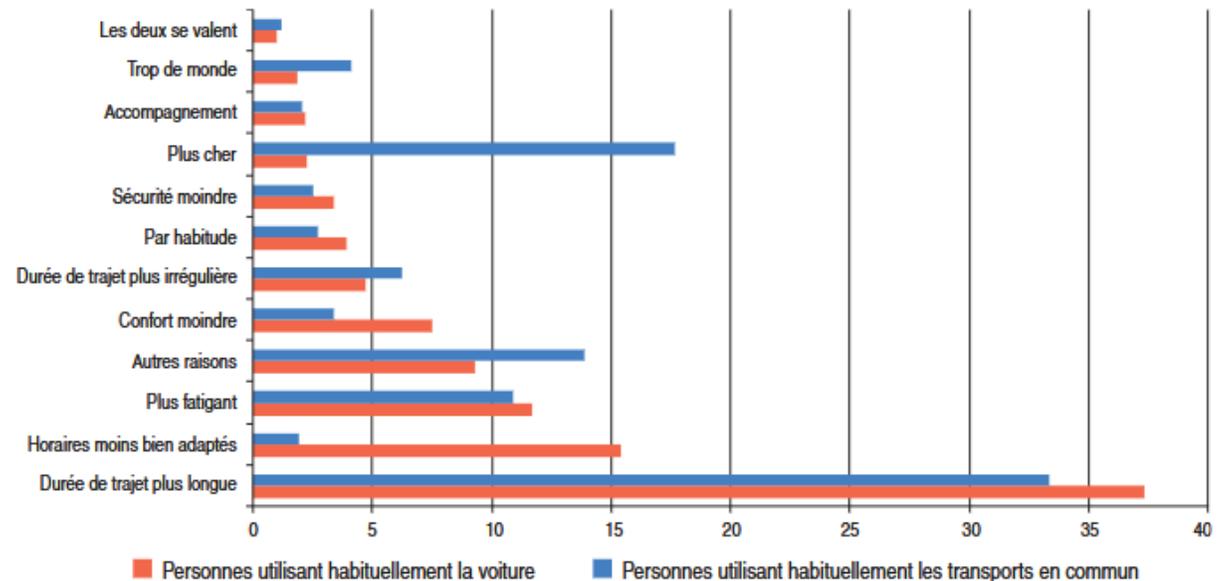
A. ÉTAT DES LIEUX GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS

Facteurs de décision

➤ Importance du temps de trajet

➤ Compromis prix / horaires adaptées

5 37 % des automobilistes et 33 % des usagers des transports en commun considèrent qu'utiliser un autre mode leur ferait perdre du temps
Raisons invoquées par les automobilistes et les usagers des transports en commun pour ne pas utiliser un autre mode de transport pour se rendre au travail (en %)



Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

Source : Insee - SOeS, ENT D 2008

II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Marche

- Premier mode de déplacement : 17,2 M de déplacements (1,5 par jour)
- 40 % des déplacements (56 % à Paris, 44 % en petite couronne, 29 % en grande couronne)
- Motifs : principalement pour achats quotidiens, loisirs et études (5-14 ans premiers marcheurs)
- Motifs : peu de domicile-travail à pied (10 %)

Part de la marche dans les déplacements domicile-travail

Selon le sexe	
Hommes	7 %
Femmes	13 %
Selon le lieu de résidence	
Paris	15 %
Cœur d'agglomération	11 %
Agglomération centrale	7 %
Autres territoires	7 %



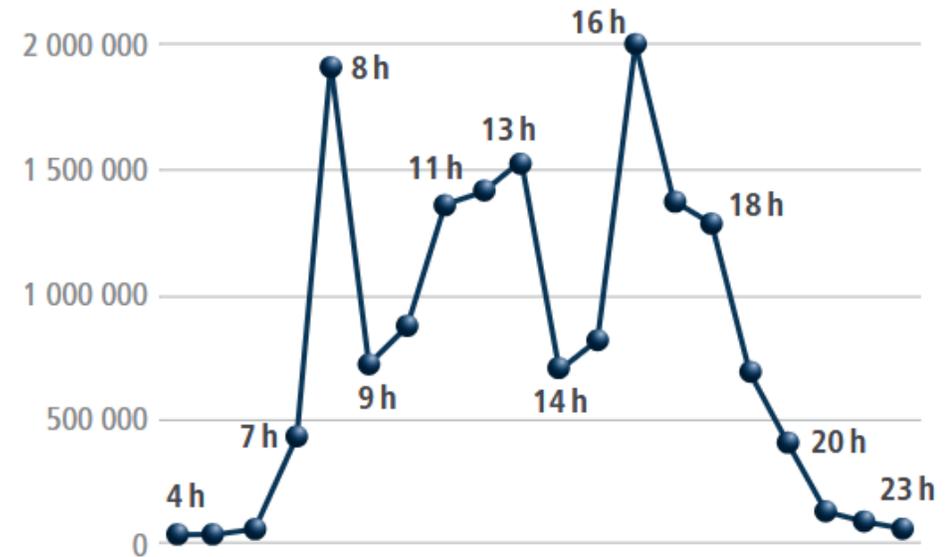
II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Marche

- Mode de proximité : portée moyenne de 430 m, durée moyenne de 12 minutes
- Forte croissance (+ 9 % entre 2010 et 2018)
- Pointe du midi marquée

Répartition horaire des déplacements à pied
selon l'heure de départ

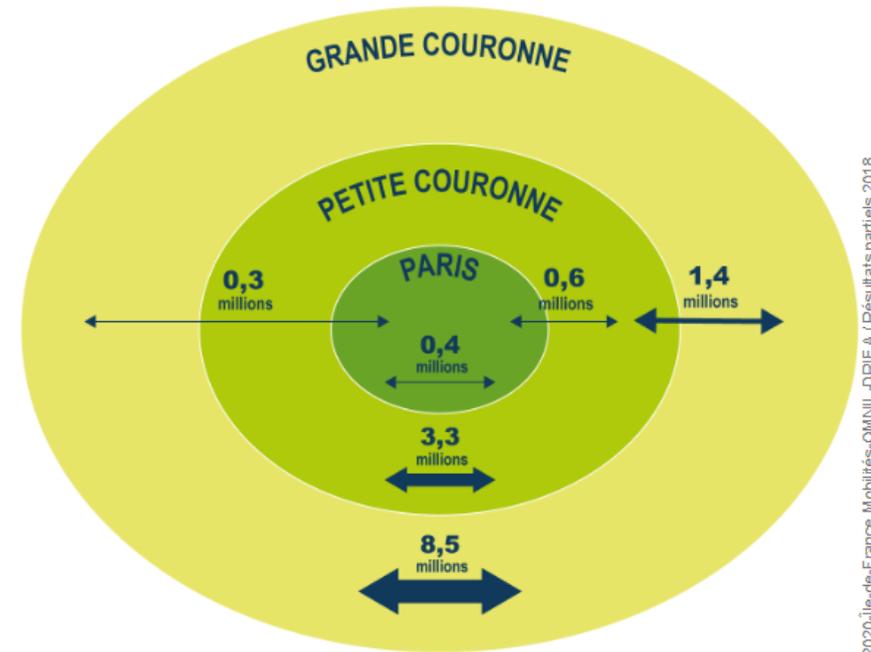
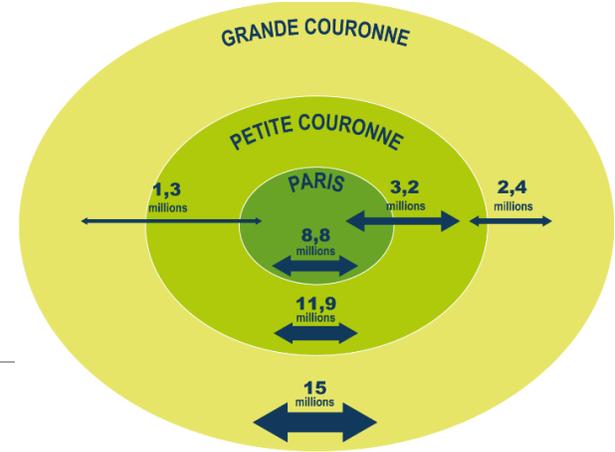


II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Voiture

- 14,7 M de déplacements (34 %) ou 1,32 par personne
- 90 % des déplacements en dehors de Paris
- 6 % de déplacements radiaux banlieux - Paris
- 2,5 % de déplacements dans Paris



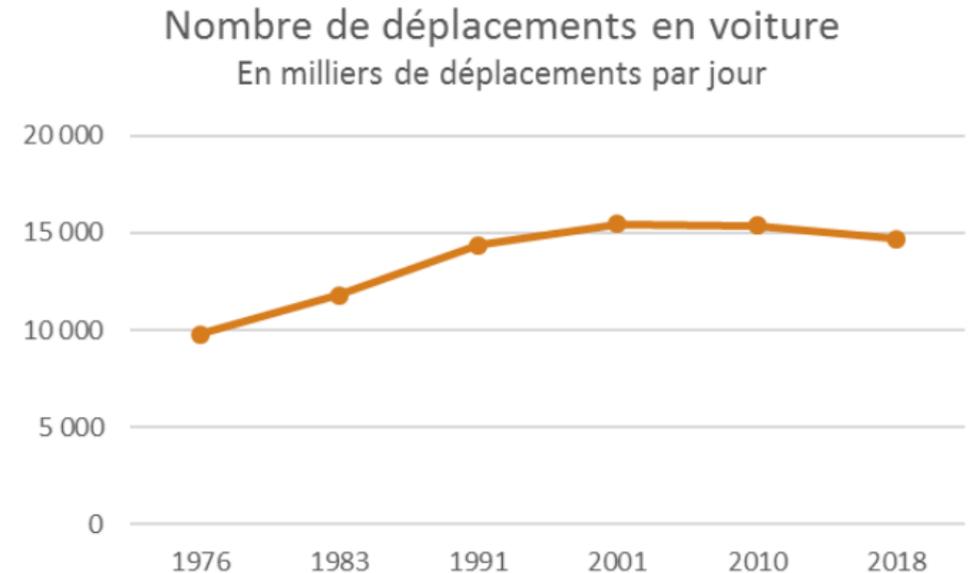
ainsi que 0,3 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Voiture

- 45 % des ménages possèdent un seul véhicule
- Dans Paris : 64 % n'ont aucune voiture, 5 % en ont 2 ou plus ; en grande couronne : 16 % n'ont aucune voiture, 35 % en ont 2 ou plus
- Motifs : domicile-travail (part modale de 37 %), accompagnement ; mode motorisé majoritaire pour les autres motifs (hors études)
- Que le début de la baisse de la voiture ?



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

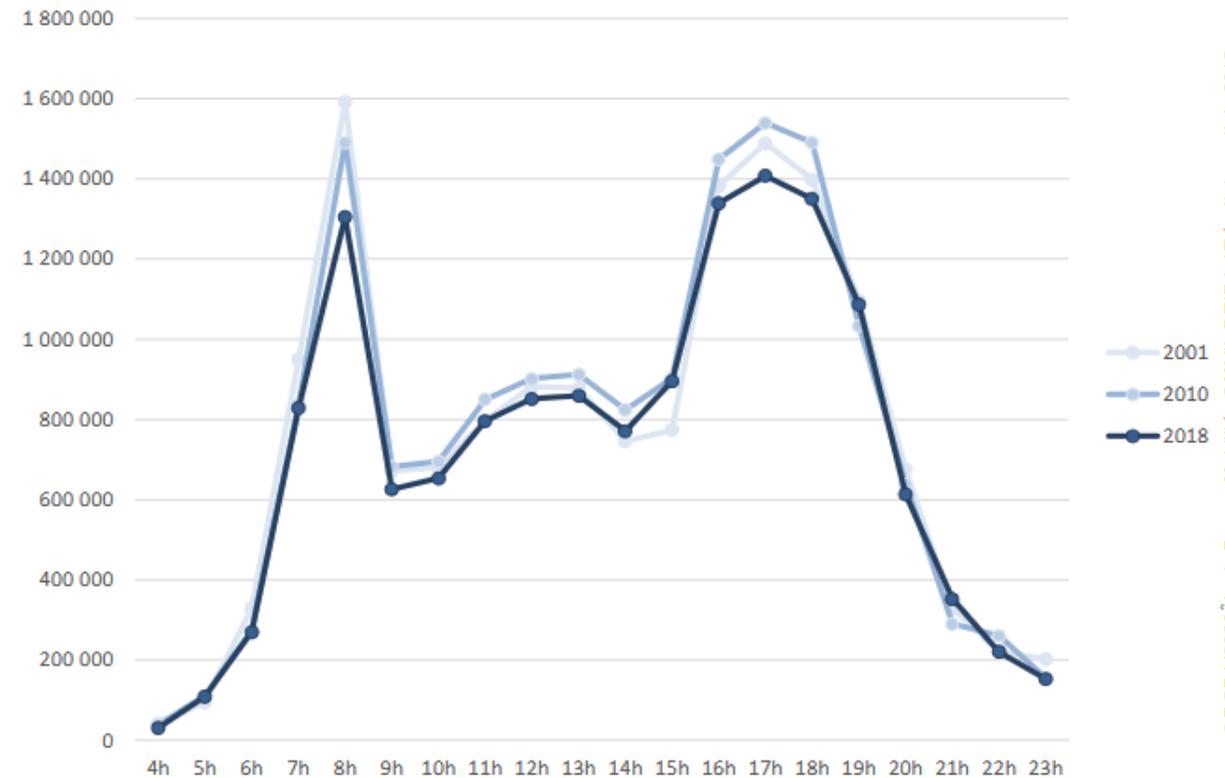
II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Voiture

- Diminution des déplacements à toutes les heures sauf en soirée
- Pointe du soir plus importante (achats, loisirs, visites)
- Trajets courts : 23 minutes en moyenne

Répartition horaire des déplacements des Franciliens en voiture selon l'heure de départ

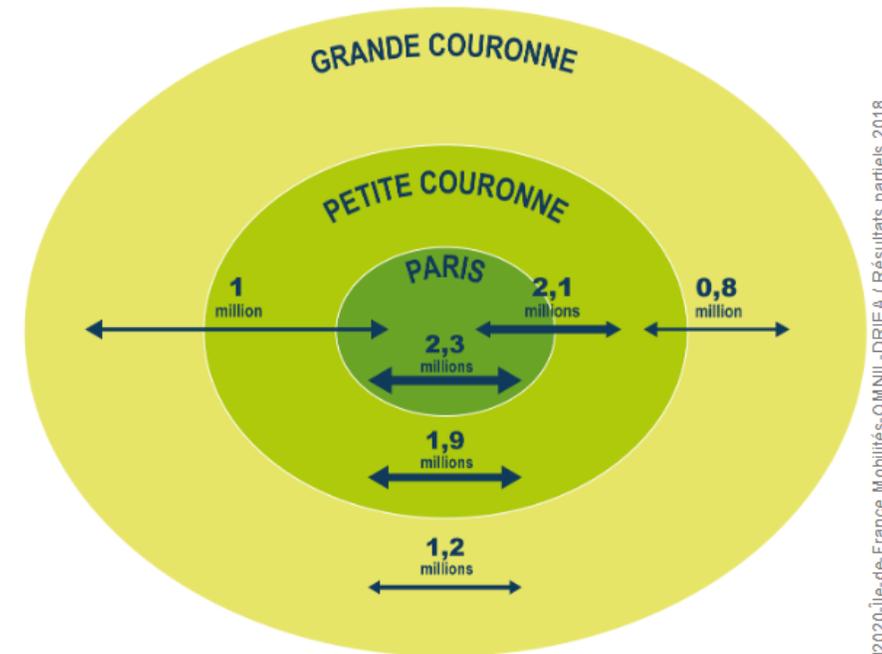
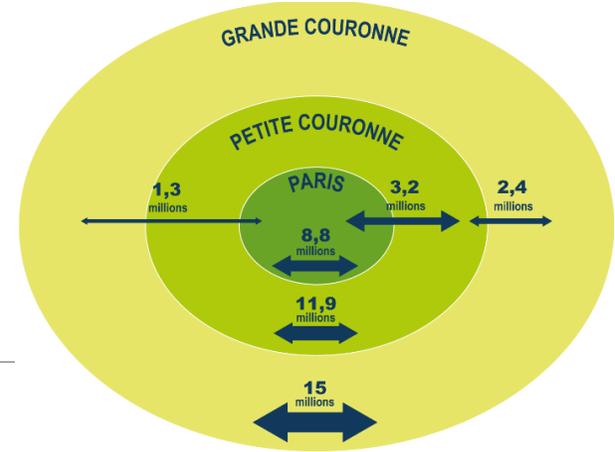


II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Transports en commun

- 9,4 M de déplacements (22 %)
- 1/4 des déplacements à l'intérieur de Paris
- 1/3 de déplacements radiaux banlieue – Paris (TC premier mode)
- Déplacements plus longs : 47 minutes en moyenne (37 minutes pour les Parisiens, 59 minutes pour les habitants de la grande couronne)



Moins de 0,1 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

II. La demande de déplacements

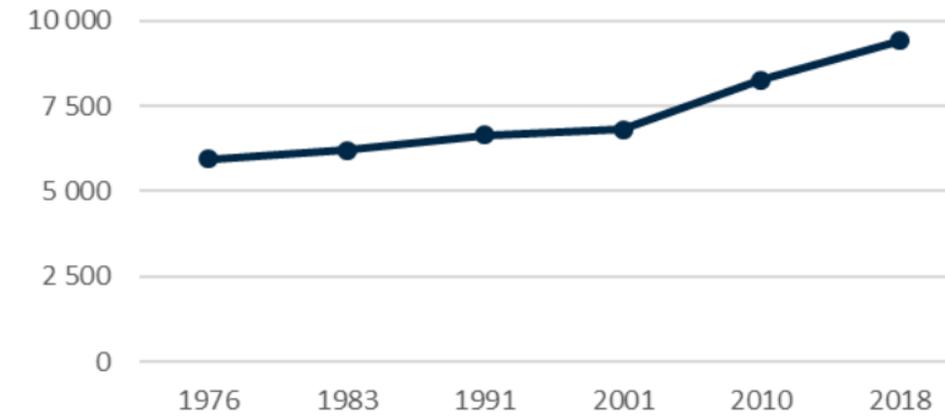
B. ANALYSE PAR MODE

Transports en commun

- Forte croissance : + 38 % depuis 2000
- Trains et RER : 75 % des déplacements liés au travail/études ; longues distances (liaisons radiales)
- Bus : déplacements de proximité, motifs personnels, scolaires
- Métro reste le premier mode TC

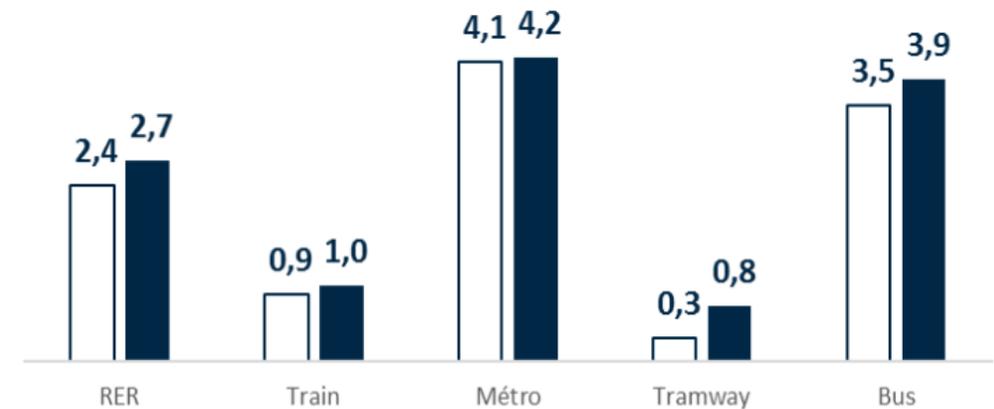
Nombre de déplacements en transports collectifs

En milliers de déplacements par jour



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

Nombre de déplacements utilisant chaque mode
En millions



© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

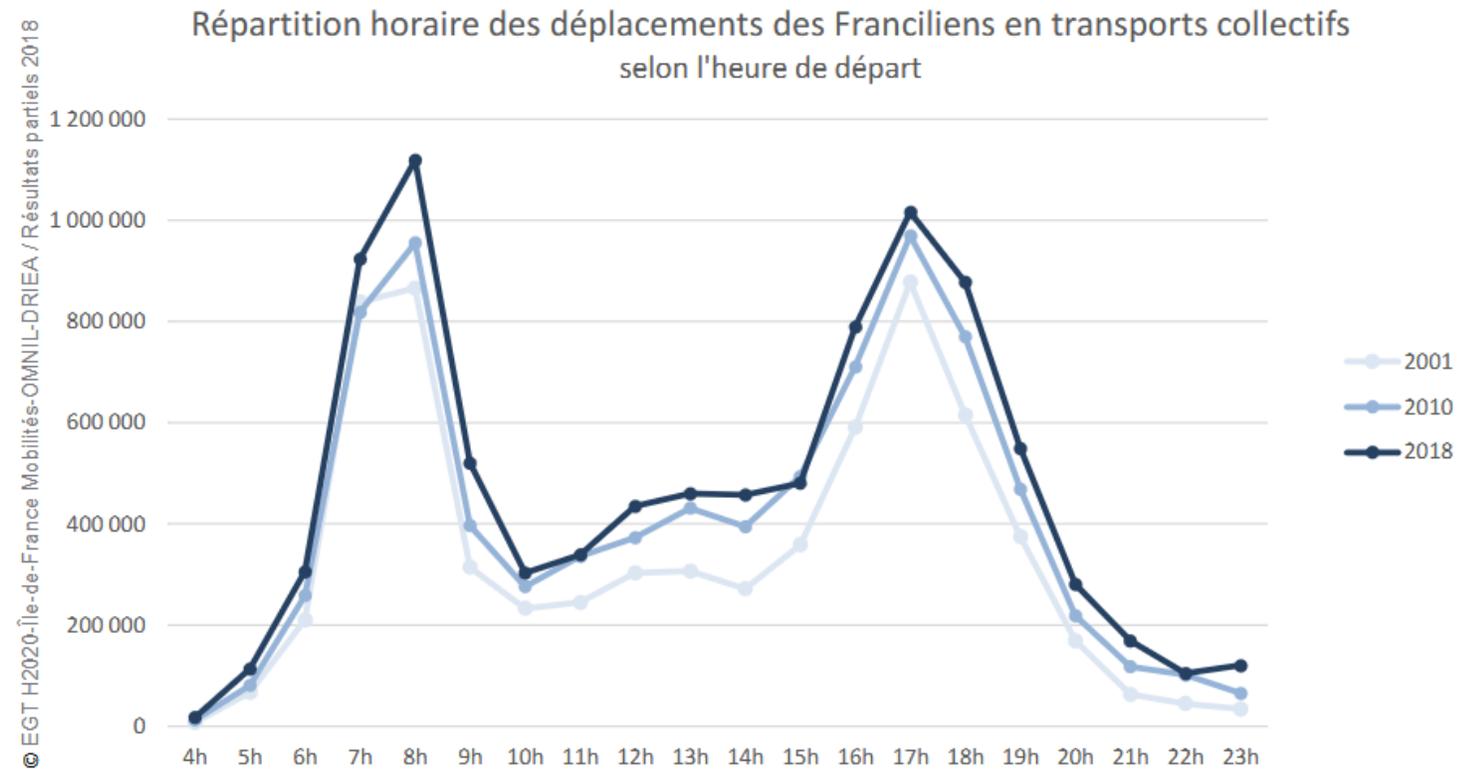
□ 2010 ■ 2018

II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Transports en commun

- Hausse des déplacements à toutes les heures
- Hausse très forte à l'heure de pointe du matin
- 46 % des déplacements domicile-travail se font en transports en commun (premier mode)



II. La demande de déplacements

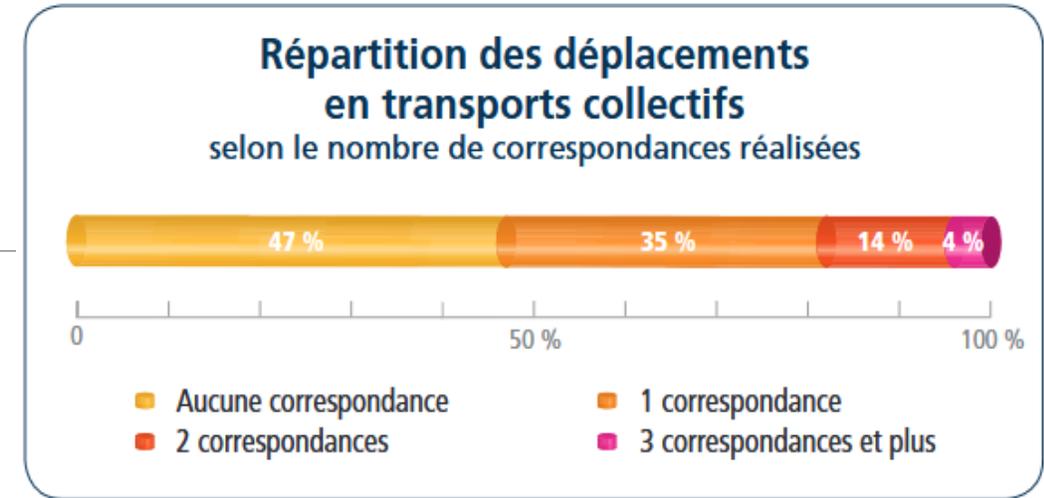
B. ANALYSE PAR MODE

Transports en commun

➤ Ruptures avec les correspondances

➤ 47 % de déplacements directs

➤ Marche indissociable de l'usage des transports en commun



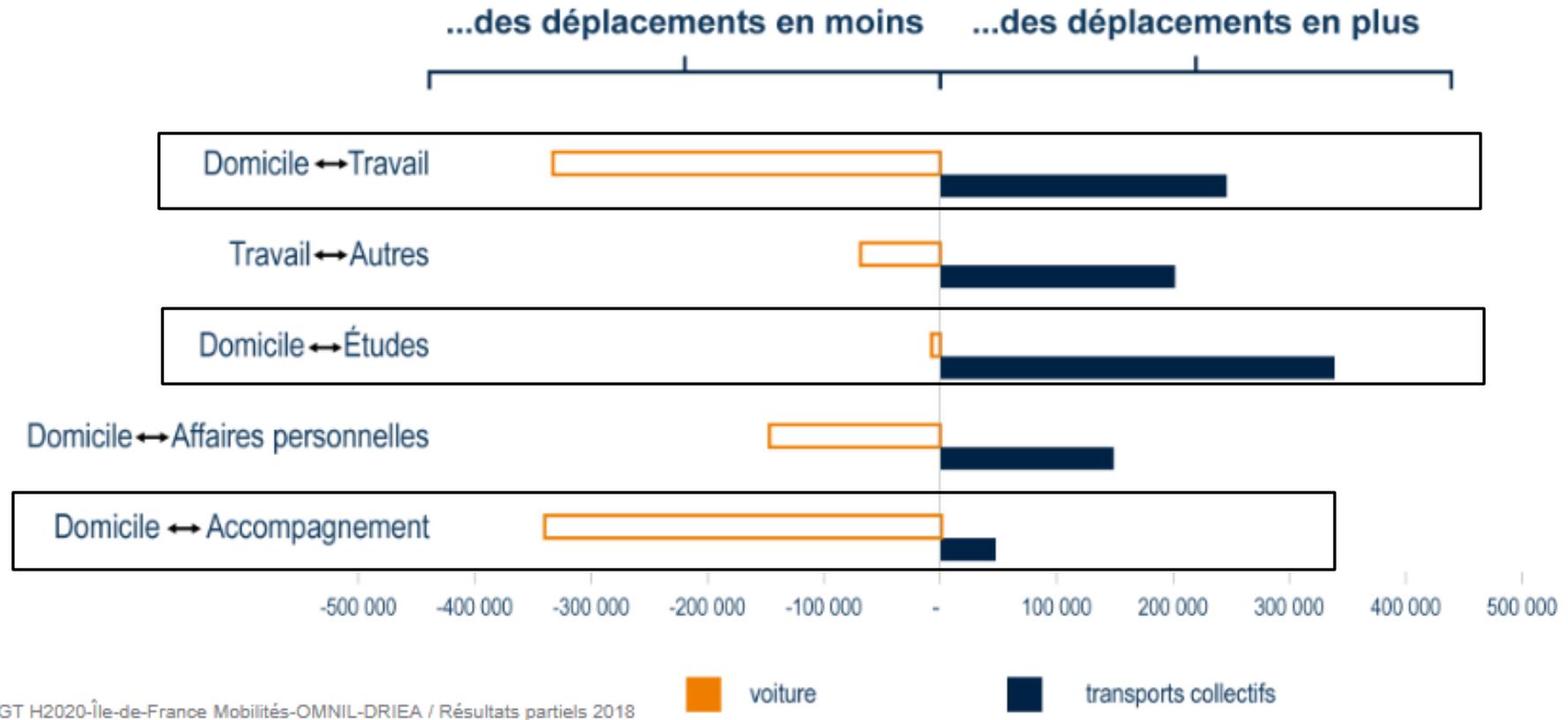
Répartition des déplacements en transports collectifs avec départ avant 12 h selon le mode de rabattement/diffusion

	Mode de rabattement	Mode de diffusion
Marche	93 %	98,8 %
Voiture	5 %	0,6 %
Vélo	0,6 %	0,2 %
Autres	0,4 %	0,4 %

II. La demande de déplacements

Report modal : - 0,7 M déplacements en voiture, + 1,1 M en transports collectifs

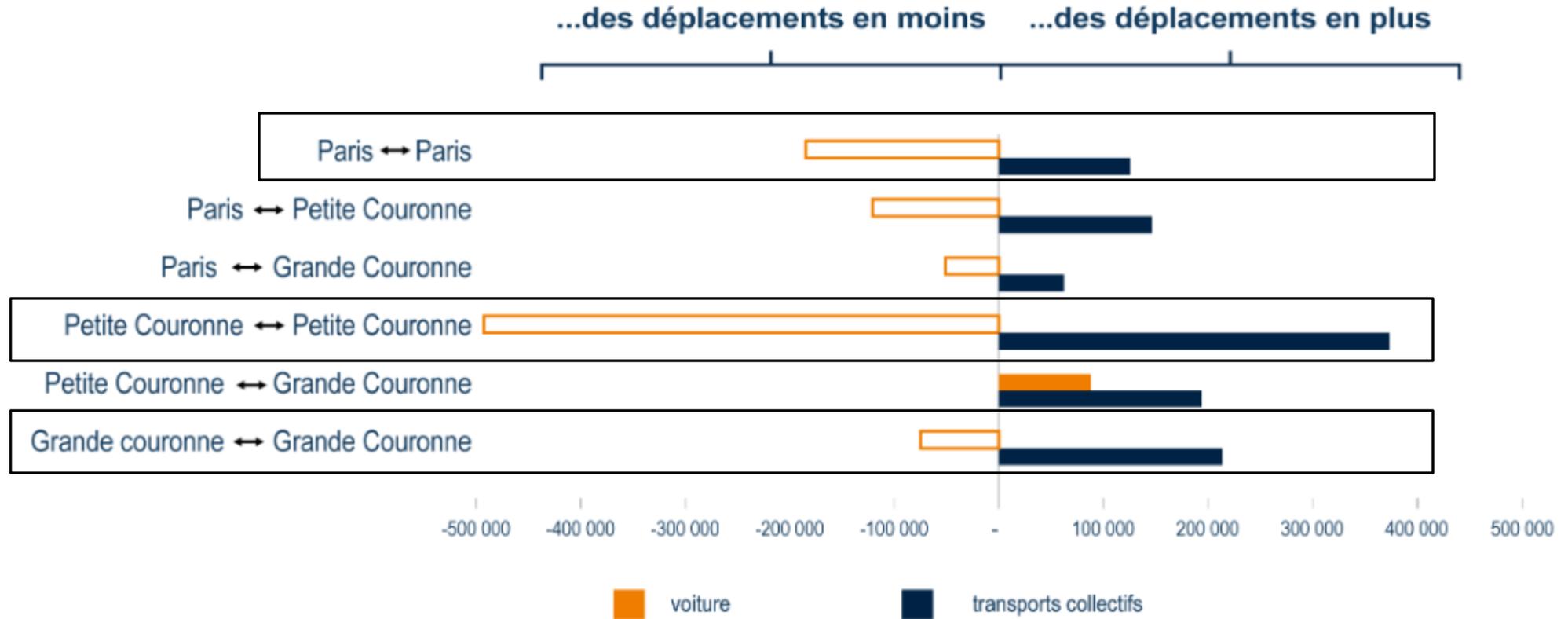
Par motif, ce sont surtout ...



II. La demande de déplacements

Report modal : - 0,7 M déplacements en voiture, + 1,1 M en transports collectifs

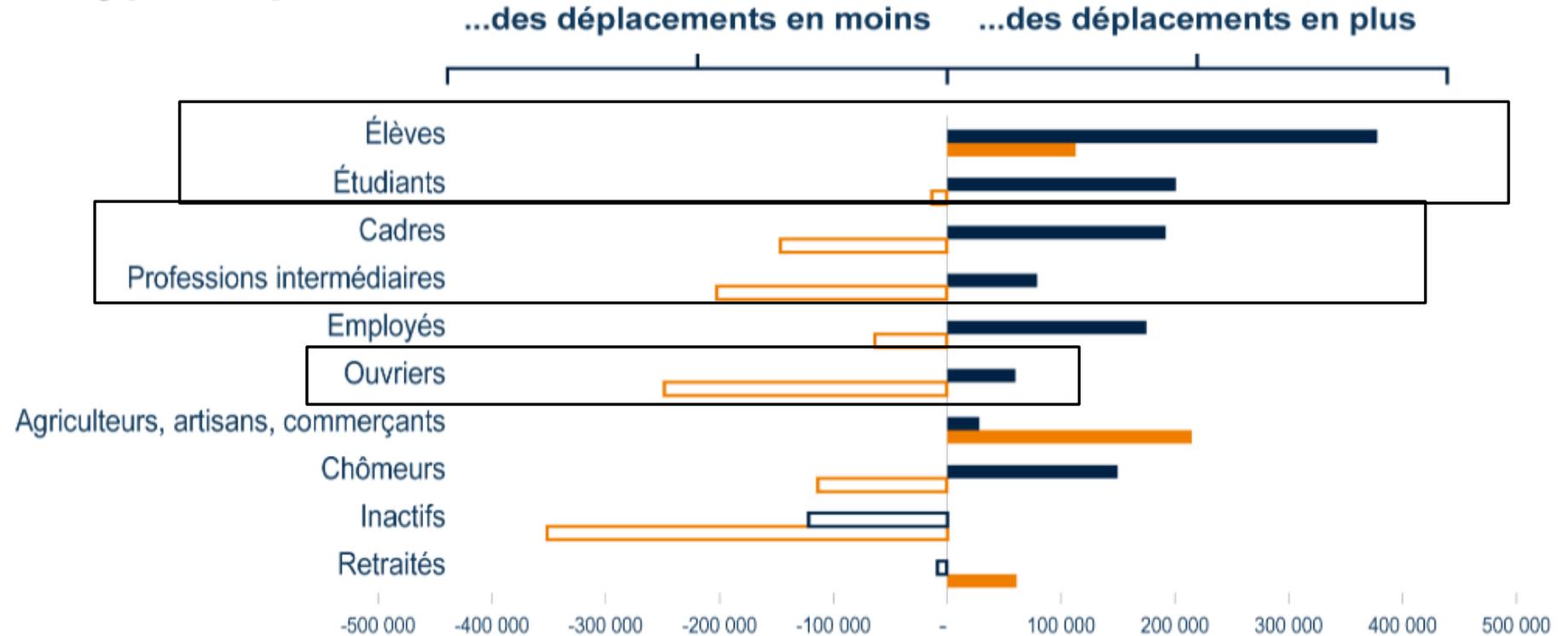
Par liaison, ce sont surtout ...



II. La demande de déplacements

Report modal : - 0,7 M déplacements en voiture, + 1,1 M en transports collectifs

Par type de personnes, ce sont surtout ...

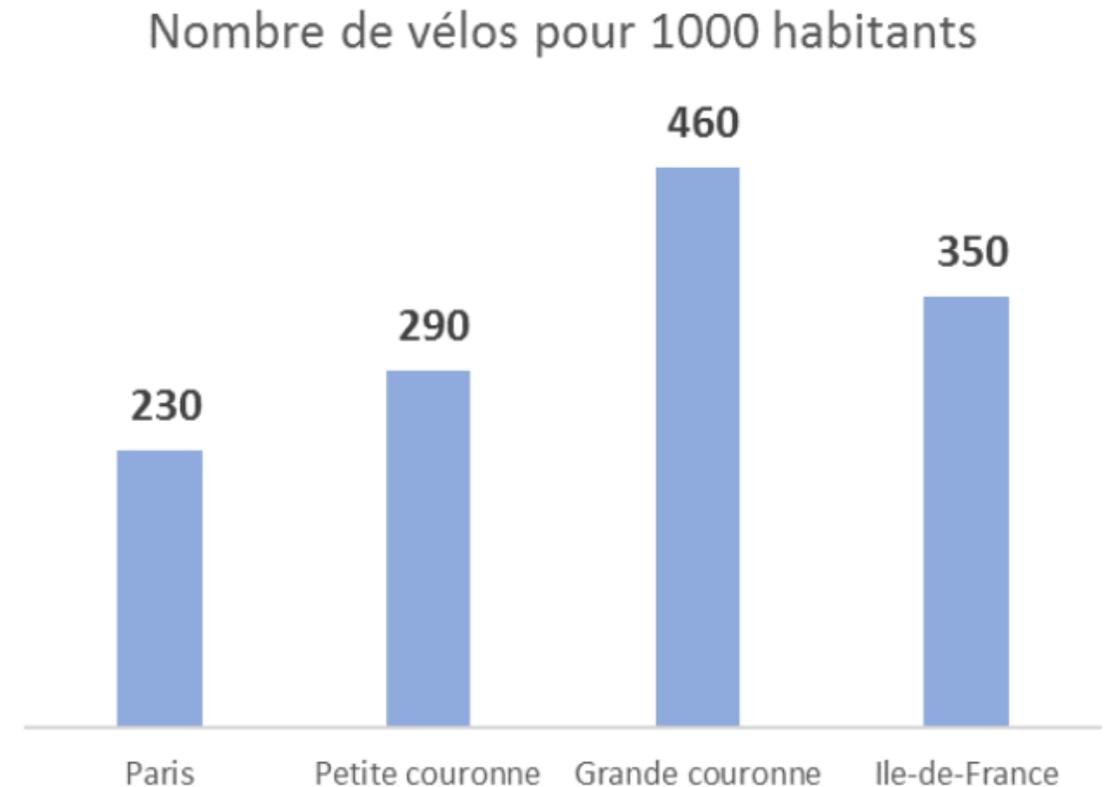


II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Vélo

- 840 000 déplacements (2 % ; 4 % des déplacements domicile-travail), en hausse
- 90 000 déplacements intermodaux avec TC
- 3,7 M de vélos en Île-de-France, dont 3 % de vélos électriques
- Cycliste type : homme (plus de 60 %), actif occupé (plus de 60 %), se déplaçant en petite couronne (1/3), pour aller au travail (40 %), sur de courtes distances



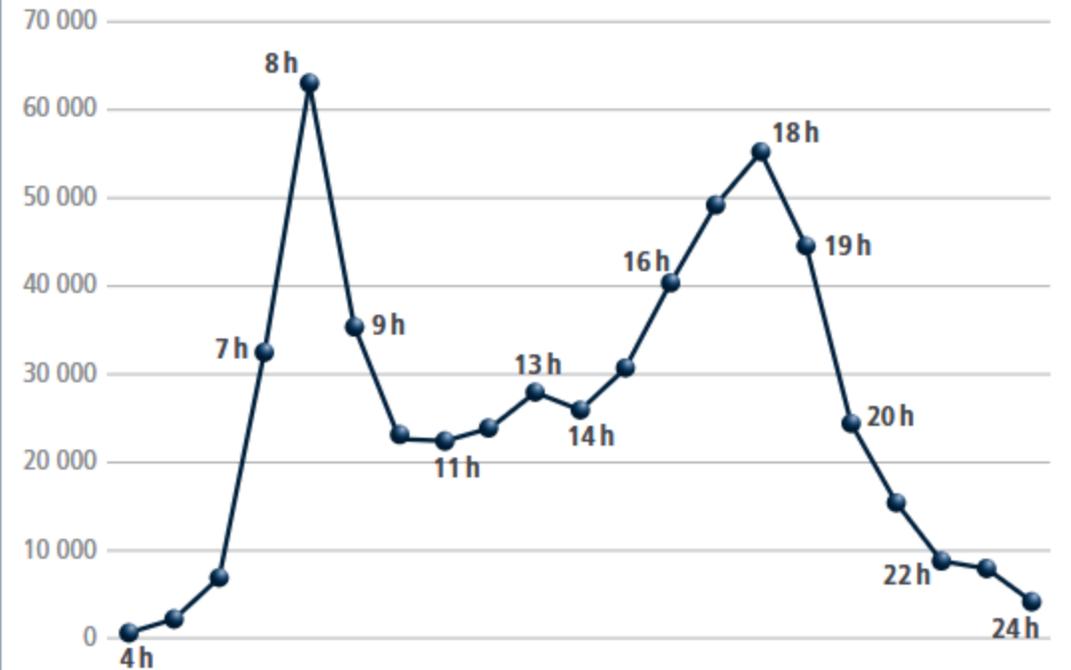
II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Deux-roues motorisés

- 420 000 déplacements (1 %), en baisse
- Fortement liés au domicile-travail (2/3)
- Utilisateur type : homme (90 %), actif occupé (80 %), se déplaçant à Paris ou en petite couronne (2/3)

Répartition des déplacements en deux-roues motorisé selon l'heure de départ



II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

VTC-taxis

- 180 000 déplacements, en hausse
- 60 % en VTC, 40 % en taxis
- Déplacements dans Paris (40 %) ou en lien avec Paris (20 %)
- Déplacements en lien avec le travail (1/3)

II. La demande de déplacements

B. ANALYSE PAR MODE

Trottinettes

- 130 000 déplacements, en hausse
- Enfants de 14 ans et moins (2/3), en lien avec l'école (40 %)
- Déplacements dans Paris (40 %) ou dans la petite couronne (40 %)
- Hausse à prévoir avec les trottinettes électriques en free-floating

II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Trafic routier francilien

Serpent de charge du boulevard périphérique, 2 sens confondus
Février 2020, jour de semaine



➤ Plus de 250 000 véh/j sur certains tronçons du Boulevard périphérique

➤ 100 000 à 200 000 véh/j sur la plupart des autoroutes



Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)	Légende
1 à 50 000	réseau concédé
50 000 à 75 000	Préfectures
75 000 à 100 000	Sous-préfecture
100 000 à 150 000	Limite de section
150 000 à 200 000	Péage
200 000 à 300 000	
non calculé	

4,1% PL : Pourcentage de "poids-lourd" rapporté à la TMJA (véhicule d'une longueur supérieure à 6m)
150 000 *n TMJA reconstitué à partir des données d'une année antérieure n (pour au moins un sens de circulation)

Source données RRN : DIRIF 2018
Source données concédées via l'application ministérielle DARWIN :
- COFIROUTE (A10, A11, et DUPLEX)
- SANEF (A16, A1, et A4)
- SAPN (A13 et A14)
- APRR (A6, A5, A5a et A5b)
Fond IGN

Source : Etude KISIO 2021 : La mobilité et les usages du boulevard périphérique

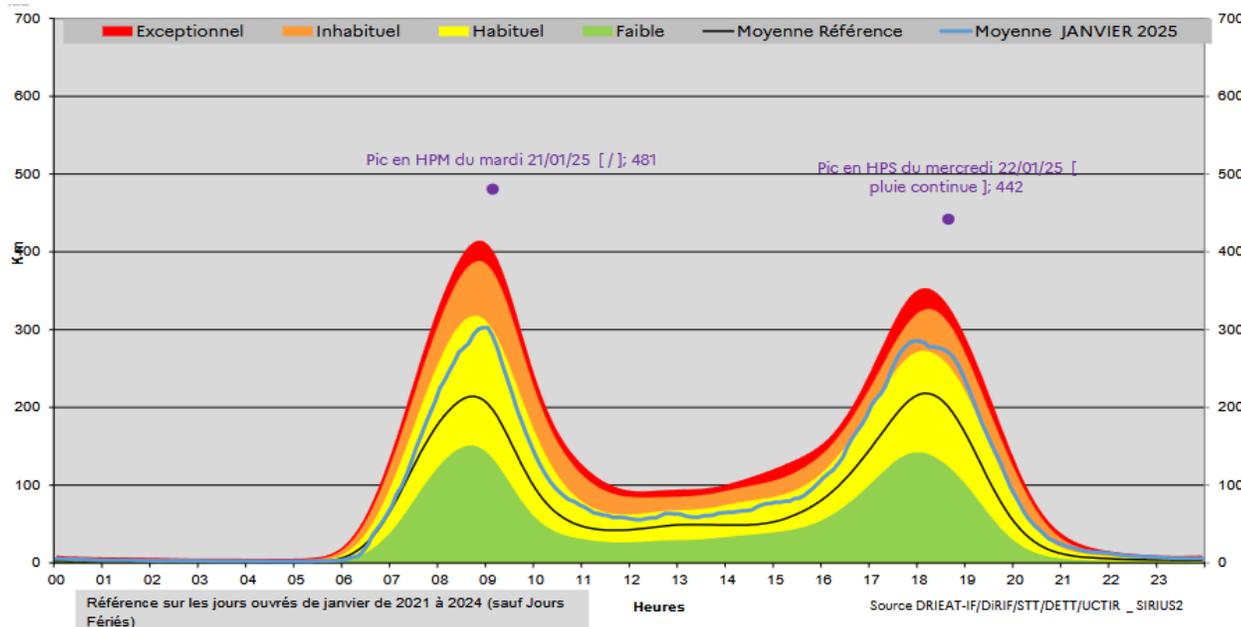
II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Trafic routier francilien

- Une congestion forte aux heures de pointe (100 à 400 km d'embouteillages) mais un débit horaire constant de 6h à 21h

CUMUL DE BOUCHONS DES JOURS OUVRÉS



Source : Institut Paris Région - Baromètre du Boulevard périphérique parisien - février 2025

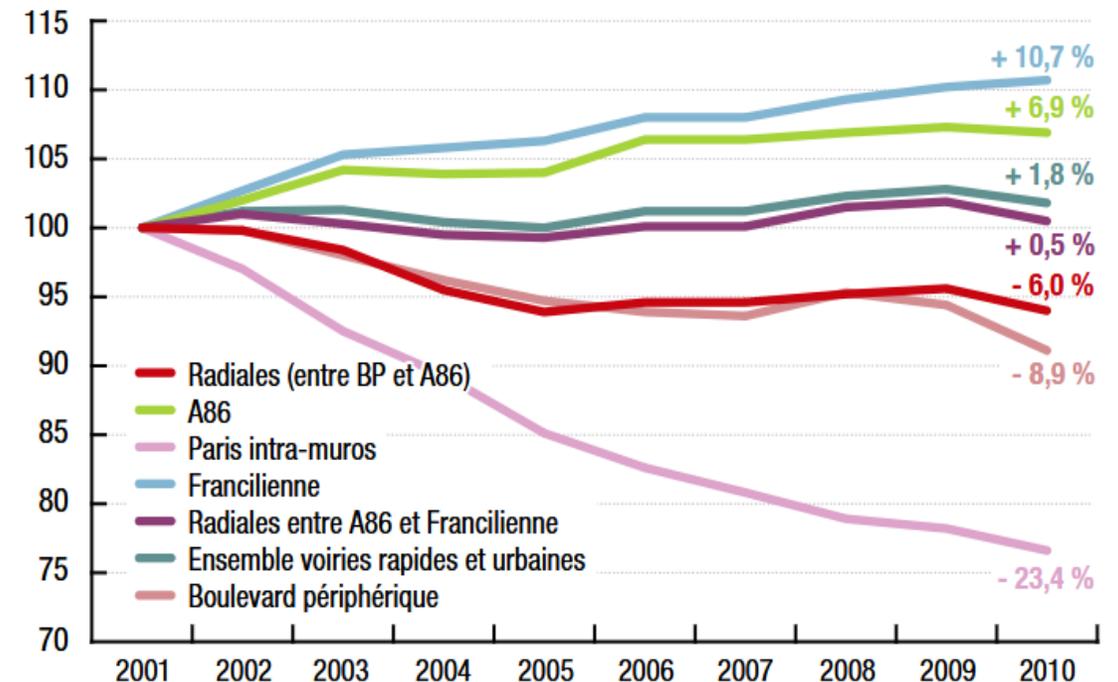
II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Évolution du trafic routier

- Forte hausse du trafic dans les années 80 (>3%/an), puis ralentissement dans les années 90 (+1,4%/an) et baisse de plus en plus forte depuis 2000
- Baisse du trafic sur les radiales en petite couronne, stabilisation en grande couronne
- Trafic sur les rocades : stabilisation de l'A86 (2006-2010), croissance continue de la Francilienne, forte baisse sur le Boulevard périphérique

Véhicules x km sur les réseaux routiers - Base 100 en 2001



Véhicules x km de 6 h à 20 h sur les VRU, véhicules x km par heure de 7 h à 21 h, ramenés au km d'axe instrumenté sur le BP. Source : DRIEA, Ville de Paris.

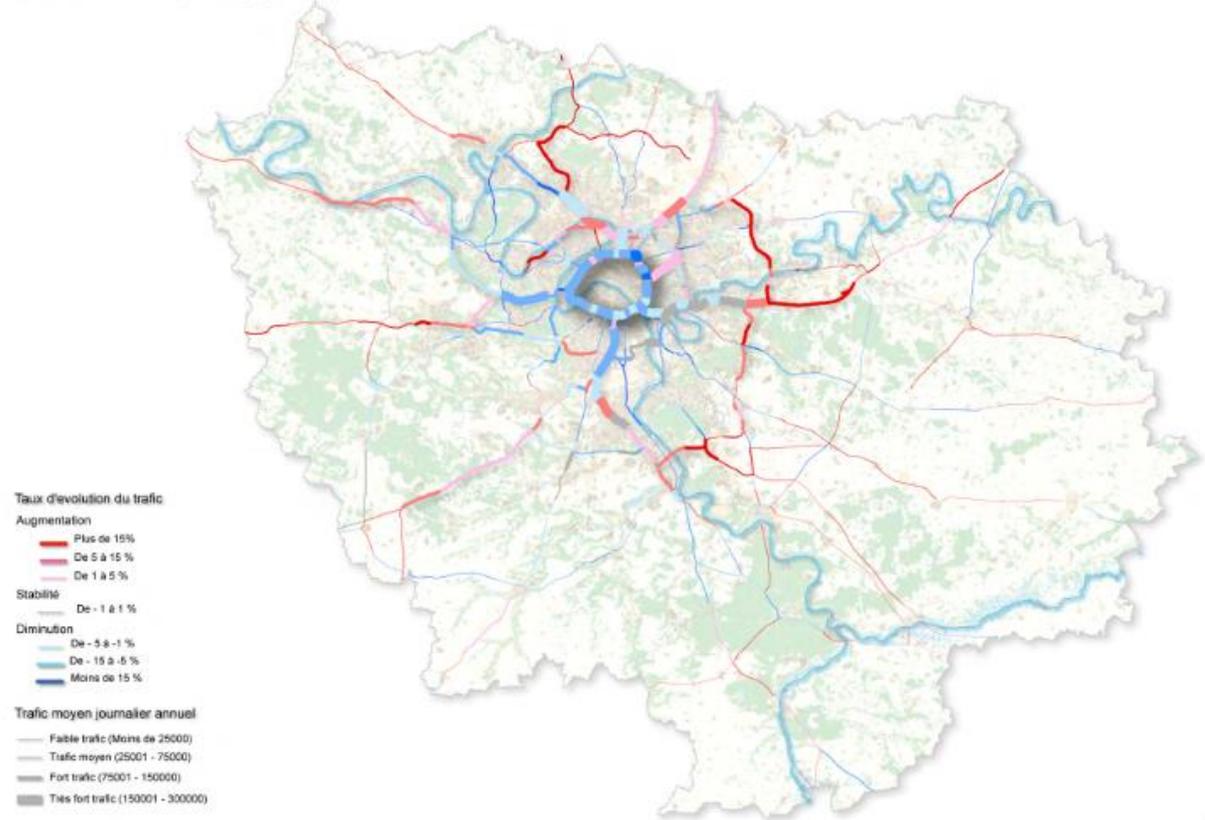
II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Évolution du trafic routier

- Moins de déplacements en voiture : - 23% de trajets radiaux (2001-2010)
- Les trois rocales (Boulevard périphérique, A86, Francilienne) sont essentielles pour les déplacements longs et inter-banlieues (portée moyenne : 16-18 km, durée moyenne : 40-50 minutes)

Evolution du trafic routier en Ile-de-France
Trafic journalier moyen en (2009-2010) et
évolution du trafic routier entre (2001-2002) et (2009-2010)

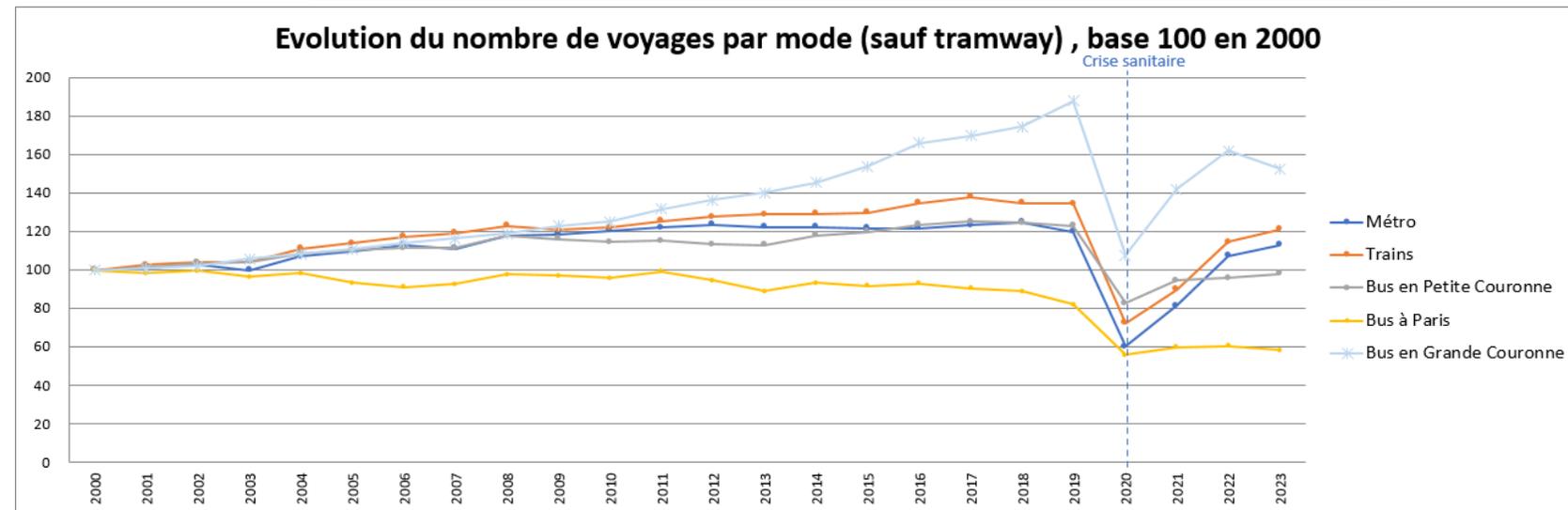
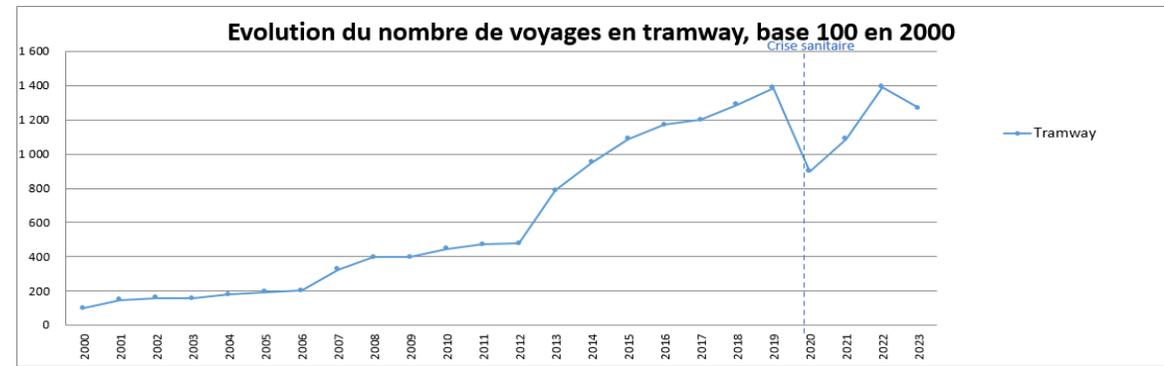


II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Trafic sur le réseau TC

- Hausse du trafic voyageurs pour tous les modes, sauf les bus parisiens
- Très forte hausse du nombre de voyages en tramway
- Fort impact de la crise sanitaire : niveaux pré-Covid toujours pas retrouvés (en particulier pour les bus)



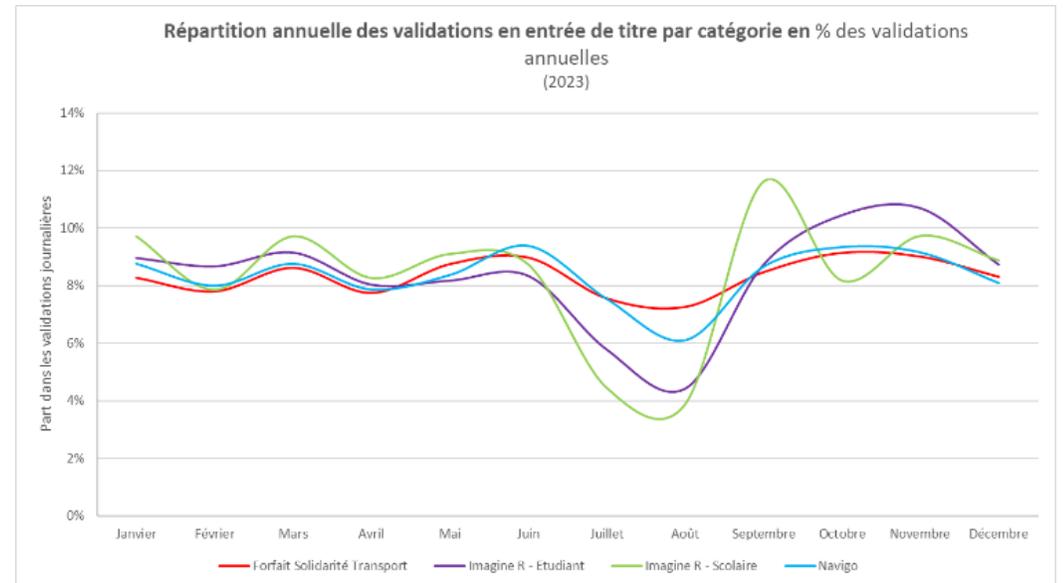
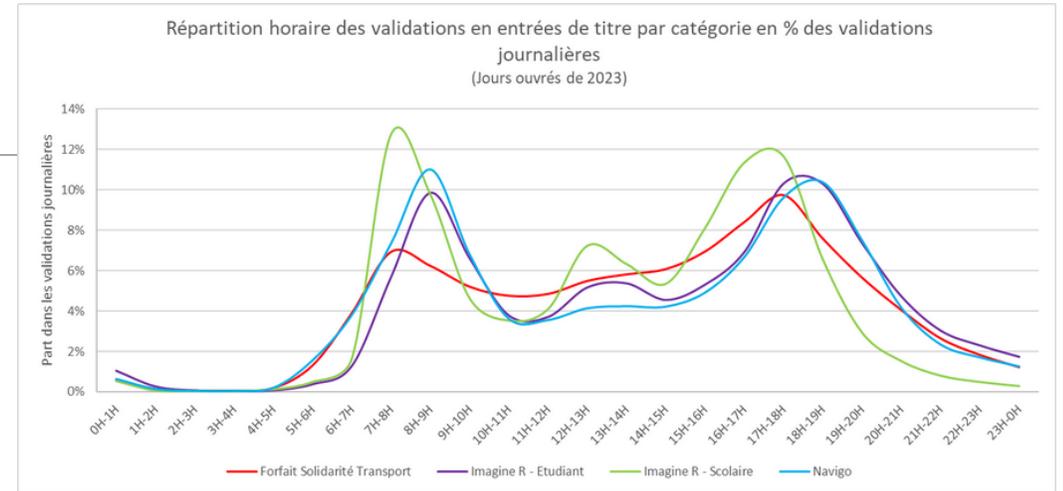
II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Trafic sur le réseau TC

➤ 5 M voy/j entrants dans les stations de métro ; 2,9 M dans les gares SNCF ; 1,2 M dans les stations de tramway ; 3,3 M dans les bus RATP ; 1,9 M dans les bus Optile (2019)

➤ Forte variabilité de la fréquentation au cours d'une journée (heures de pointe marquées) et au cours d'une année (trafic moindre durant les vacances scolaires, en particulier les vacances d'été)



II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

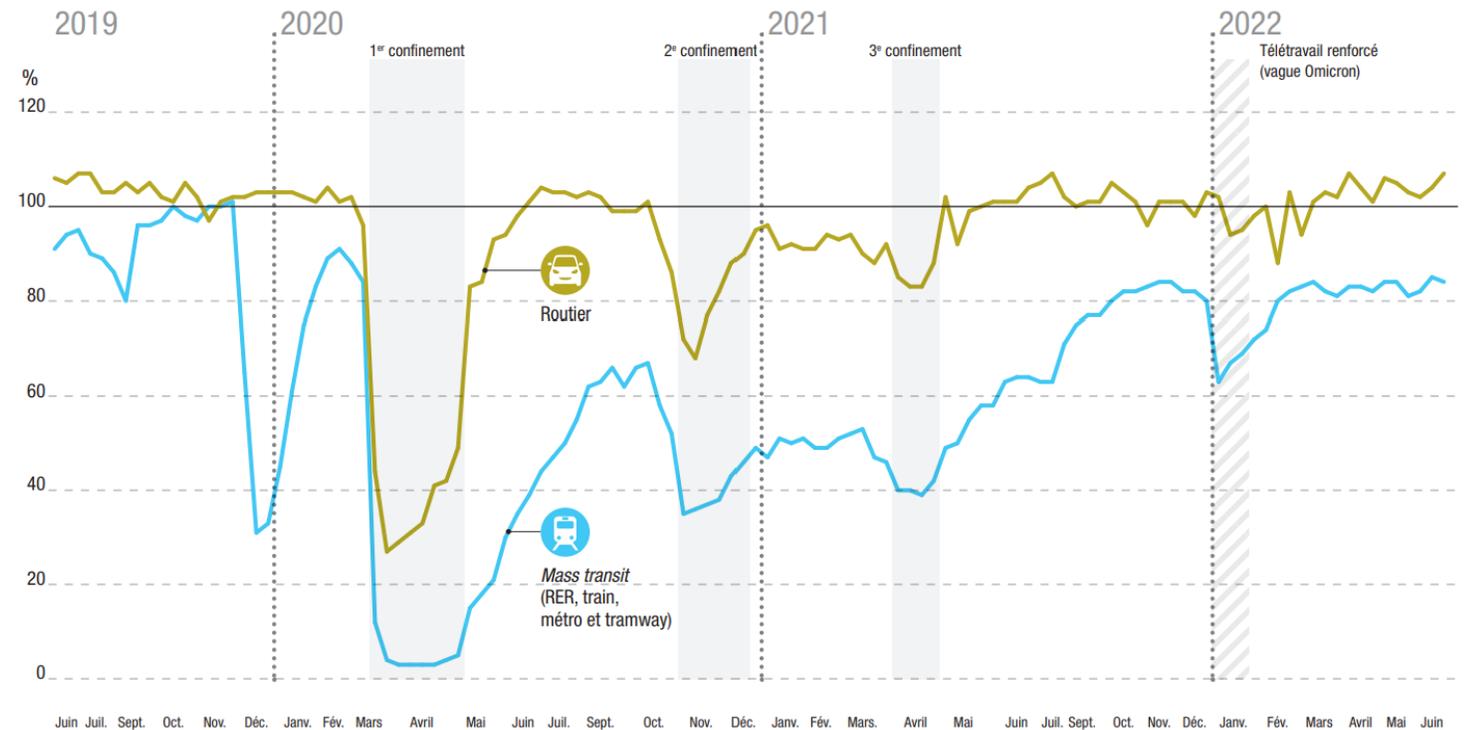
Covid et télétravail

55 %

DES ACTIFS VOYAGEANT SUR LES LIGNES TRANSILIEN TÉLÉTRAVAILLENT AU MOINS UN JOUR PAR SEMAINE, CONTRE 23 % AVANT LA CRISE SANITAIRE

- 10% moins de déplacements en juin 2022 qu'en 2018
- 62% des déplacements réalisés au sein de la commune de résidence en juin 2022, contre 49% en 2018

Un niveau de trafic routier proche de l'avant-Covid et celui du *mass transit* autour de 80-85 % en % d'évolution par rapport à novembre 2019



II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

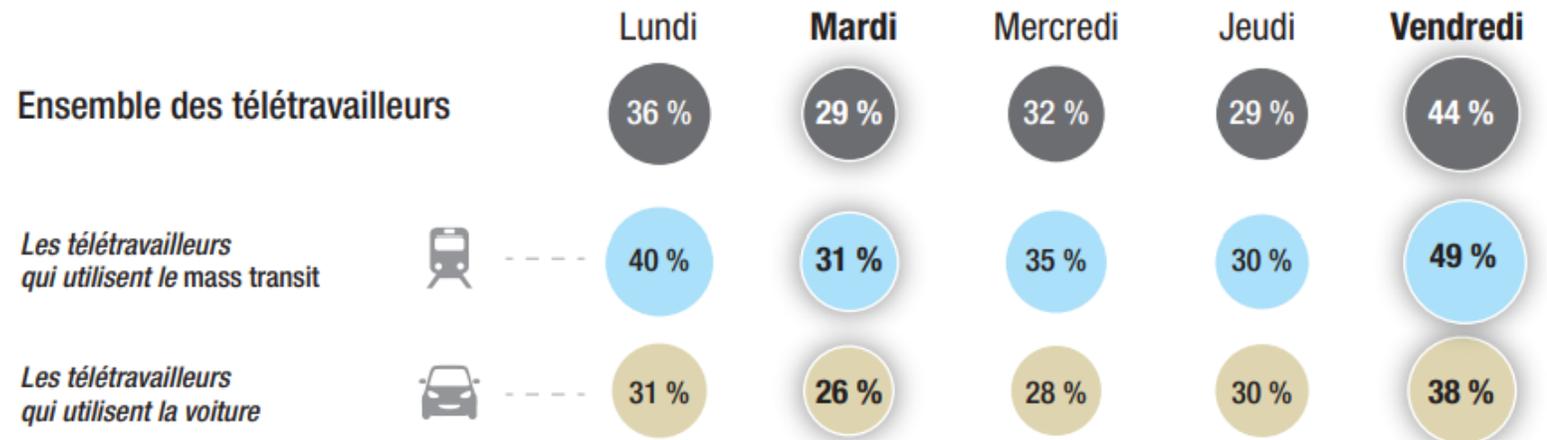
Télétravail

-44 %

la fréquentation des centres commerciaux situés dans des pôles d'emploi en retrait le vendredi par rapport au jeudi

Le vendredi, jour préféré pour télétravailler

Fréquence des jours télétravaillés selon le mode de transport pour aller au travail



© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Source : Enquête BVA pour la Mass Transit Academy, sept. 2022

II. La demande de déplacements

C. TRAFIC

Télétravail

Les leviers pour lisser le télétravail entre les jours de la semaine

Qu'est-ce qui vous encouragerait à télétravailler davantage le mardi ou le jeudi plutôt que le vendredi ?

Leviers cités par le plus grand nombre de répondants	Acteurs concernés	% de citation
Rendre le vendredi plus attractif au bureau	Entreprises	54 %
Donner de la souplesse sur les jours de présence et de télétravail	Entreprises	51 %
Informersur les différences d'affluence dans les transports entre les jours	Opérateurs de transport	23 %

Source : Enquête sur « Les raisons qui font du vendredi le jour de télétravail préféré » réalisée par BVA pour la Mass Transit Academy, septembre 2022.

III. L'offre de transport

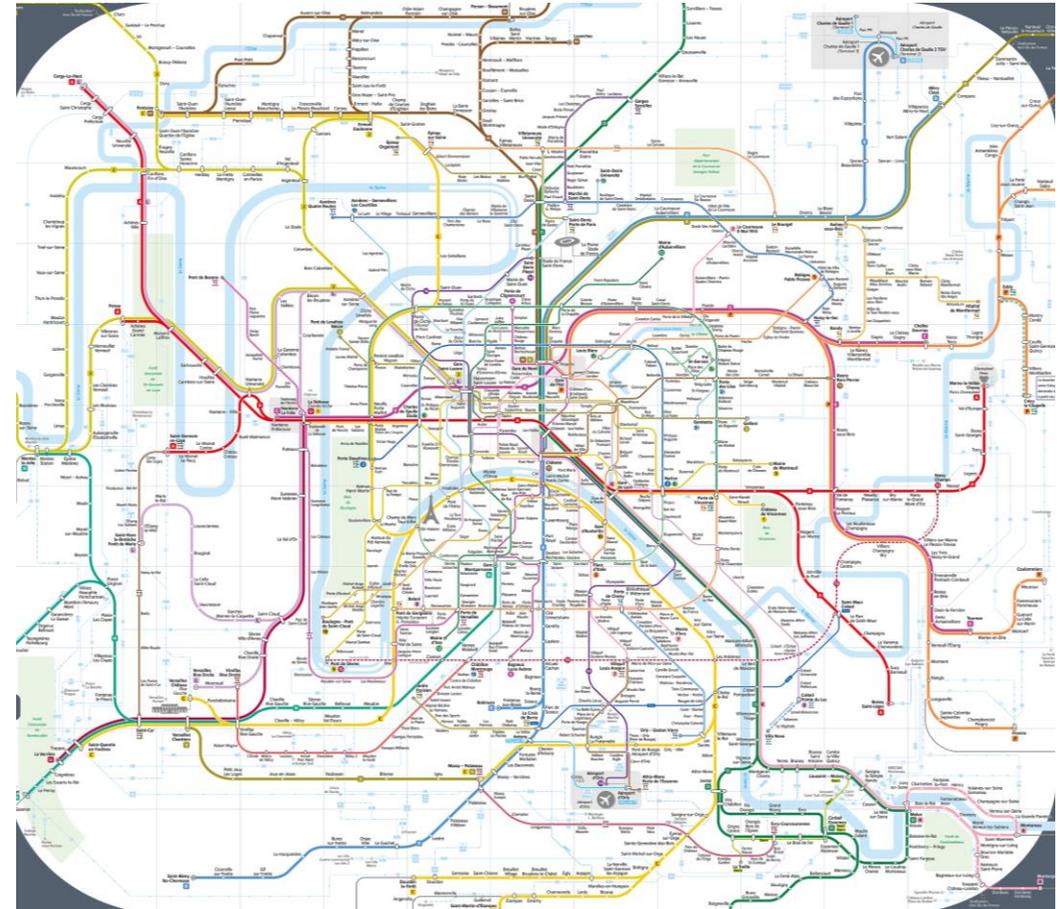
A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

III. L'offre de transport

A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Le réseau ferré

- 14 lignes de tramway (197 km, 278 stations)
- 16 lignes de métro (246 km, 321 stations)
- 5 lignes de RER (602 km, 249 gares)
- 9 lignes de Transilien (1 110 km, 257 gares)
- Lignes exploitées par RATP et SNCF

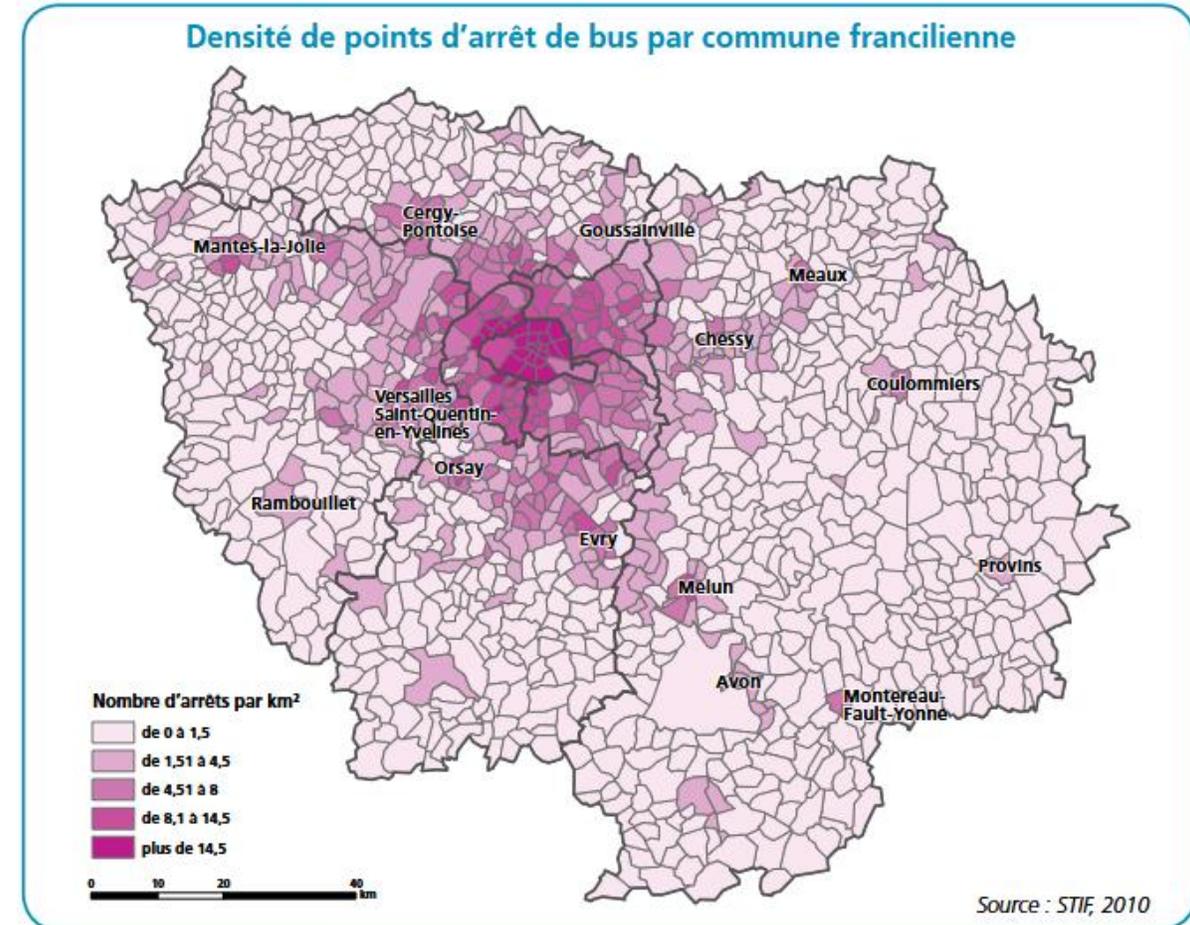


III. L'offre de transport

A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Le réseau de bus

- 61 lignes à Paris (RATP), 221 en petite couronne (RATP) et 1 260 en grande couronne (Optile)
- 56 lignes de Noctilien
- 25 000 km de lignes
- Plus de 30 000 arrêts



III. L'offre de transport

A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

L'accessibilité du réseau

Nombre de stations accessibles

T M	Nombre total d'arrêts	Nombre d'arrêts accessibles	
		2009	2010
Méтро	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

Nombre de lignes de bus accessibles

BUS	2007	2008	2009	2010
Nombre de lignes	60	73	127	153

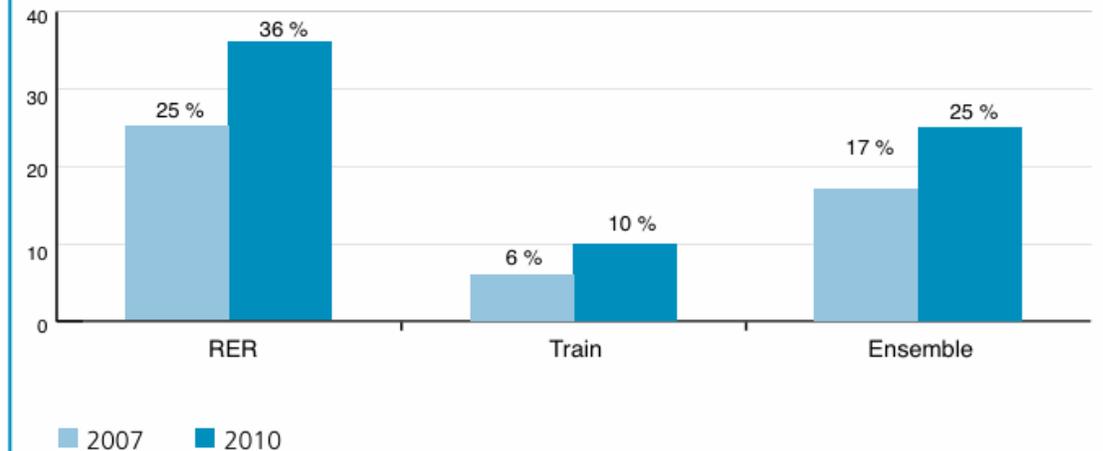
Source : STIF

Proportion de lignes de bus accessibles

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

Source : STIF

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



Source : STIF

➤ L'accessibilité des réseaux en Île-de-France s'améliore : 17 % des gares accessibles en 2007, 25 % en 2010, 46 % en 2023

III. L'offre de transport

A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

L'accessibilité du réseau

➤ Accessibilité du métro

- 10 % des stations (33) accessibles aux fauteuils roulants
- Adaptation difficile des anciennes stations

➤ Accessibilité du RER

- 100 % des gares RATP des RER A et B (65) sont accessibles aux fauteuils roulants depuis 2021
- 46 % de l'ensemble des gares accessibles (211)

➤ Accessibilité du bus

- Depuis 2010, 100% des bus parisiens et 86% des bus de la petite couronne sont accessibles
- 65% des arrêts (15 400) sont accessibles, avec 549 lignes (2023) sur un objectif de 880

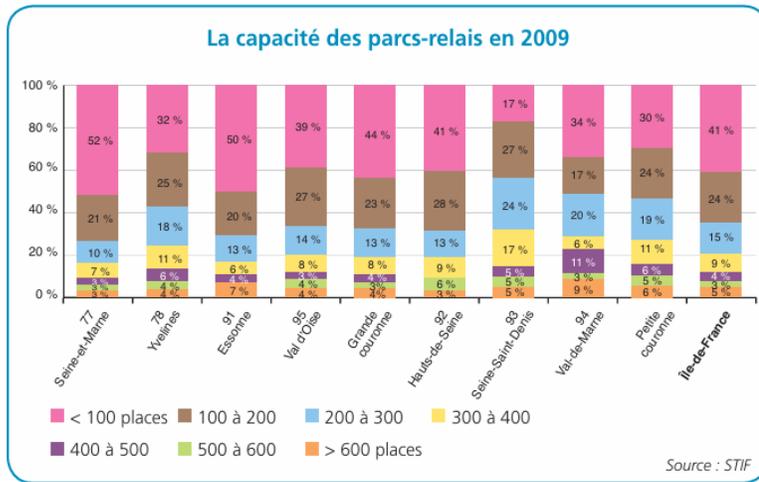
➤ Accessibilité du tramway

- 100 % des stations de tramway sont accessibles

III. L'offre de transport

A. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

L'intermodalité du réseau



	2018			2019			2020			2021		
	Nb parcs labellisés	Nb places labellisées par Île de France Mobilités	% de places labellisées par Île de France Mobilités	Nb parcs labellisés	Nb places labellisées par Île de France Mobilités	% de places labellisées par Île de France Mobilités	Nb parcs labellisés	Nb places labellisées par Île de France Mobilités	% de places labellisées par Île de France Mobilités	Nb parcs labellisés	Nb places labellisées par Île de France Mobilités	% de places labellisées par Île de France Mobilités
92 - Hauts-de-Seine	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
93 - Seine-Saint-Denis	6	1 730	-	6	1 605	24 %	6	1 605	15 %	6	1 605	15 %
94 - Val-de-Marne	1	394	-	2	824	11 %	2	824	11 %	2	824	11 %
Petite Couronne	7	2 124	-	8	2 429	10 %	8	2 429	10 %	8	2 429	10 %
77 - Seine-et-Marne	12	4 223	-	22	5 686	24 %	28	7 200	30 %	29	7 329	31 %
78 - Yvelines	9	2 737	-	10	2 861	13 %	13	3 176	14 %	13	3 176	14 %
91 - Essonne	8	1 255	-	8	1 606	9 %	8	1 606	9 %	9	2 087	11 %
95 - Val d'Oise	11	5 101	-	12	4 773	29 %	13	5 260	32 %	16	5 989	36 %
Grande Couronne	40	13 316	-	67	14 926	18 %	67	17 242	21 %	67	18 581	23 %
Île-de-France	47	15 440	-	75	20 612	16 %	75	19 671	18 %	75	21 010	20 %

Source : Île de France Mobilités

- Les infrastructures de transport multimodal se développent continuellement
- En 2023, 51 % des gares sont équipées de parkings vélos (33 % en 2018, 5 % en 2012)
- 75 parcs relais labellisés en 2023, avec en moyenne 280 places par parking (32 parcs en 2013)

III.

L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ
DE SERVICE

III. L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ DE SERVICE

Offre sur le réseau ferré

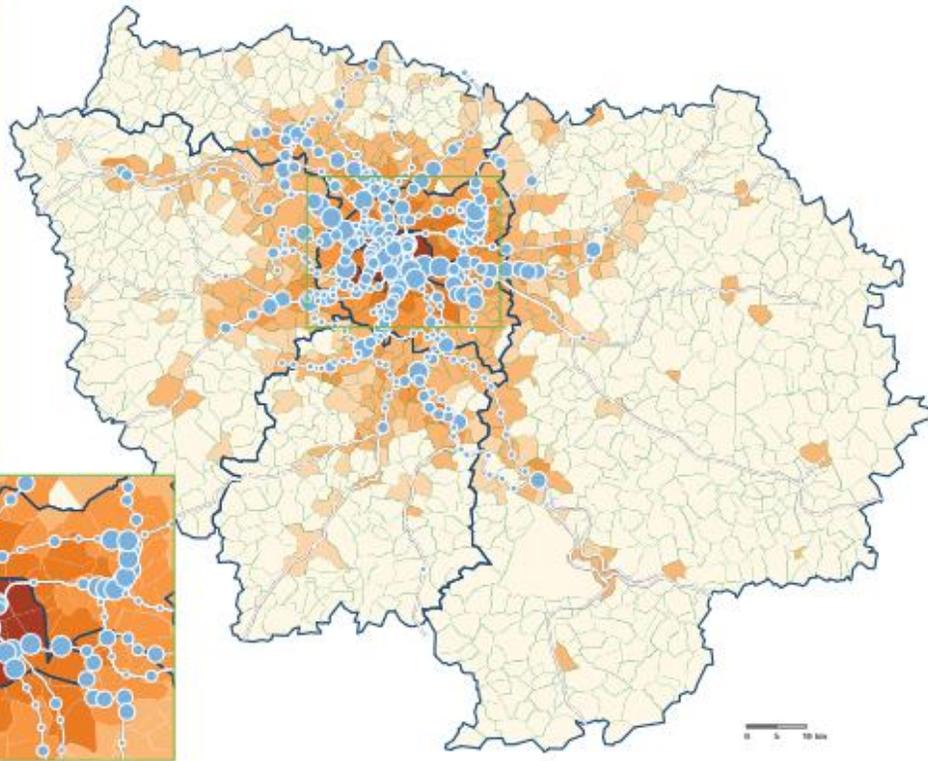
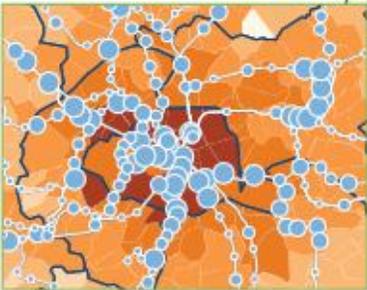
Offre de transport du réseau ferré à l'heure de pointe du matin

Nombre de trains par gare à l'heure de pointe du matin un jour ouvrable

- Moins de 6
- De 6 à 12
- De 12 à 20
- De 20 à 30
- Plus de 30

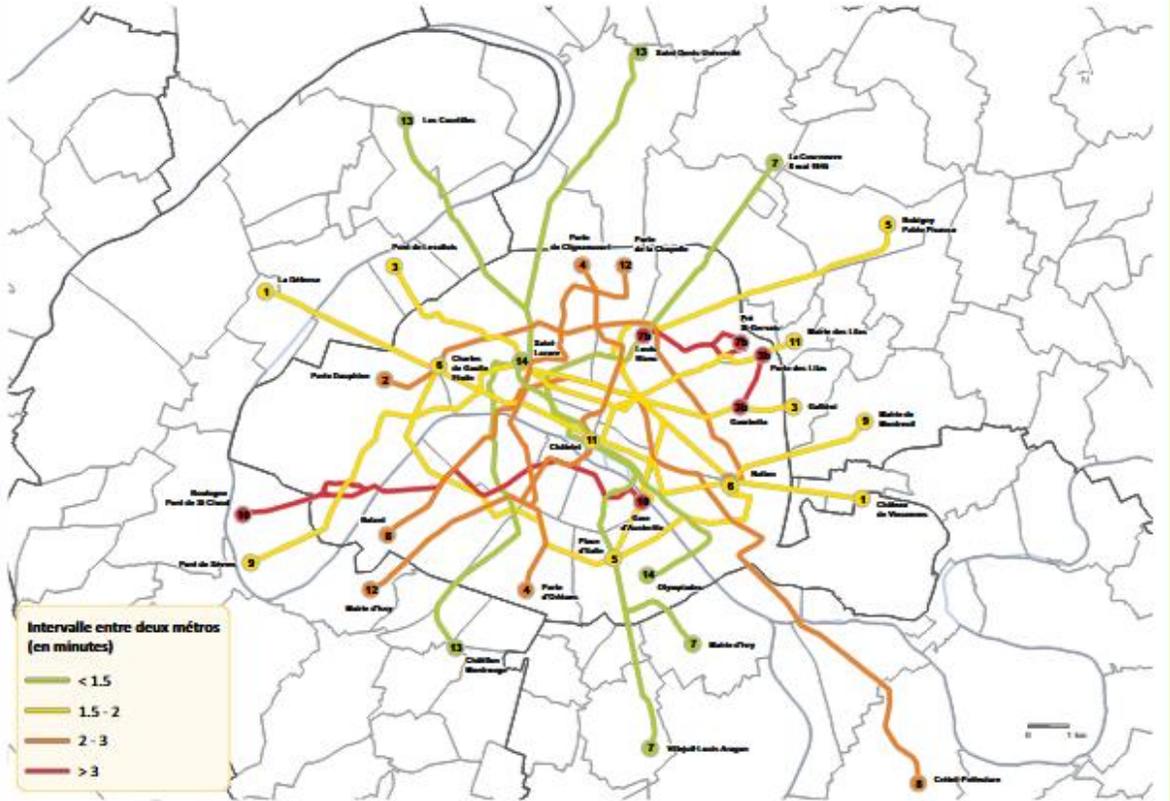
Densité de population et emplois au km²

- Moins de 500
- De 500 à 1000
- De 1 000 à 5 000
- De 5 000 à 10 000
- De 10 000 à 30 000
- Plus de 30 000



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



Intervalle entre deux métros (en minutes)

- < 1.5
- 1.5 - 2
- 2 - 3
- > 3

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

III. L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ DE SERVICE

Offre commerciale TC

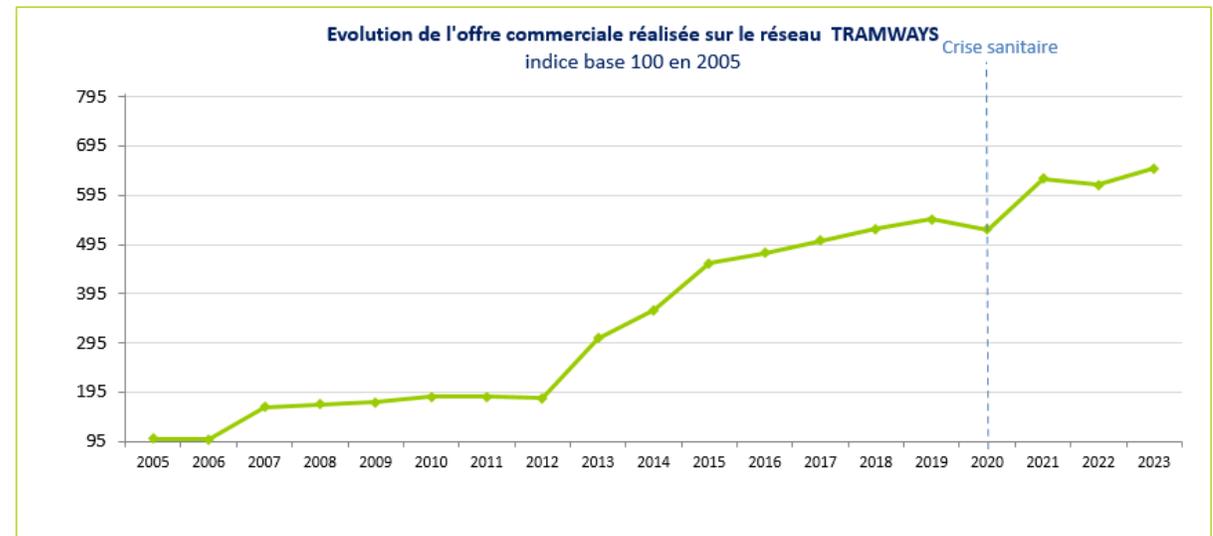
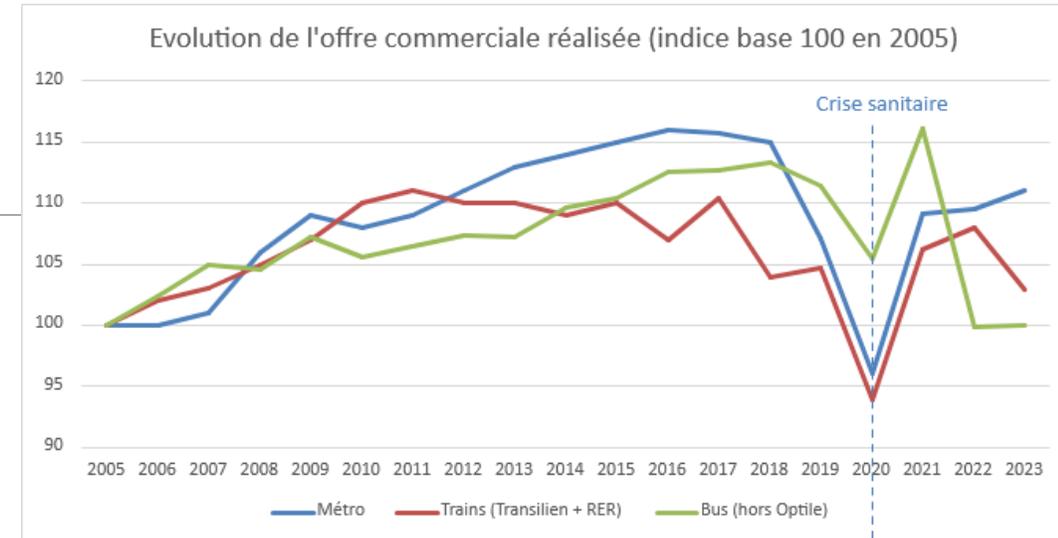
➤ RER : 40 M trains.km

➤ Transilien : 27 M trains.km

➤ Métro : 49 M trains.km

➤ Tramway : 16 M trains.km

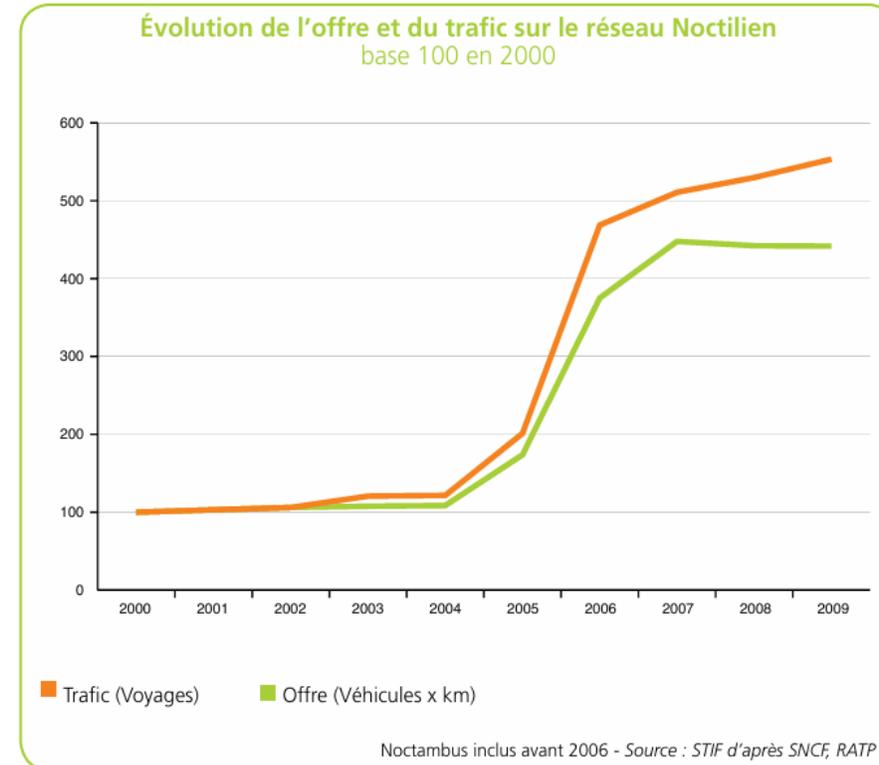
➤ Bus : 389 M véh.km



III. L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ DE SERVICE

Offre de nuit

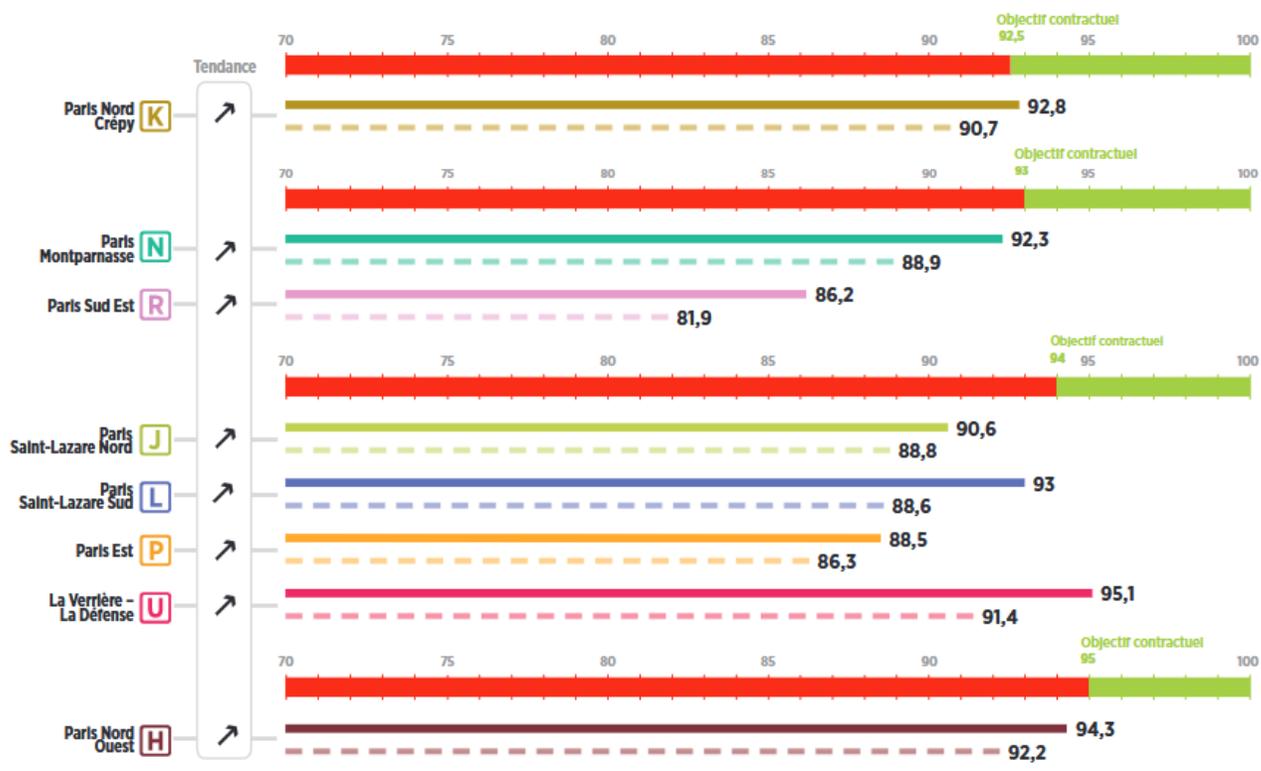


➤ Service Noctilien : 56 lignes fonctionnant 7j/7 de 0h30 à 5h30, desservant plus de 200 communes ; 9,4 millions de voyages en 2014, soit deux fois plus qu'en 2005

III. L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ DE SERVICE

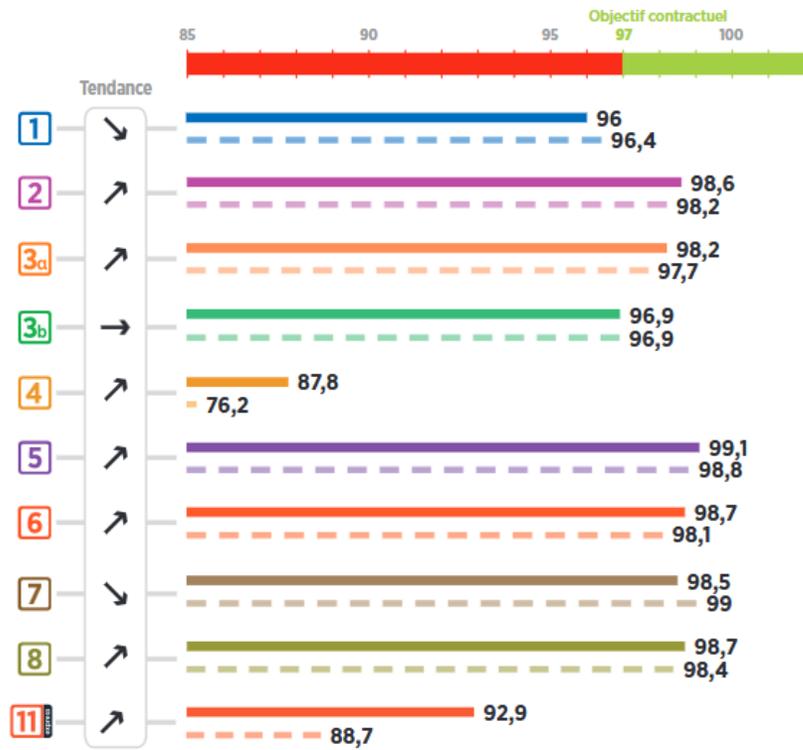
Qualité de service



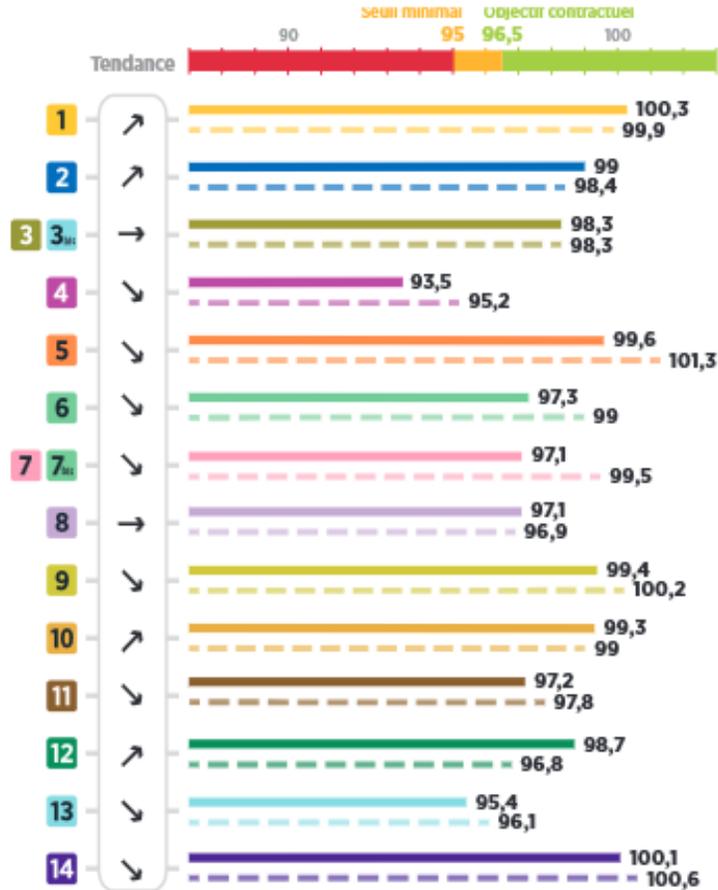
III. L'offre de transport

B. OFFRE ET QUALITÉ DE SERVICE

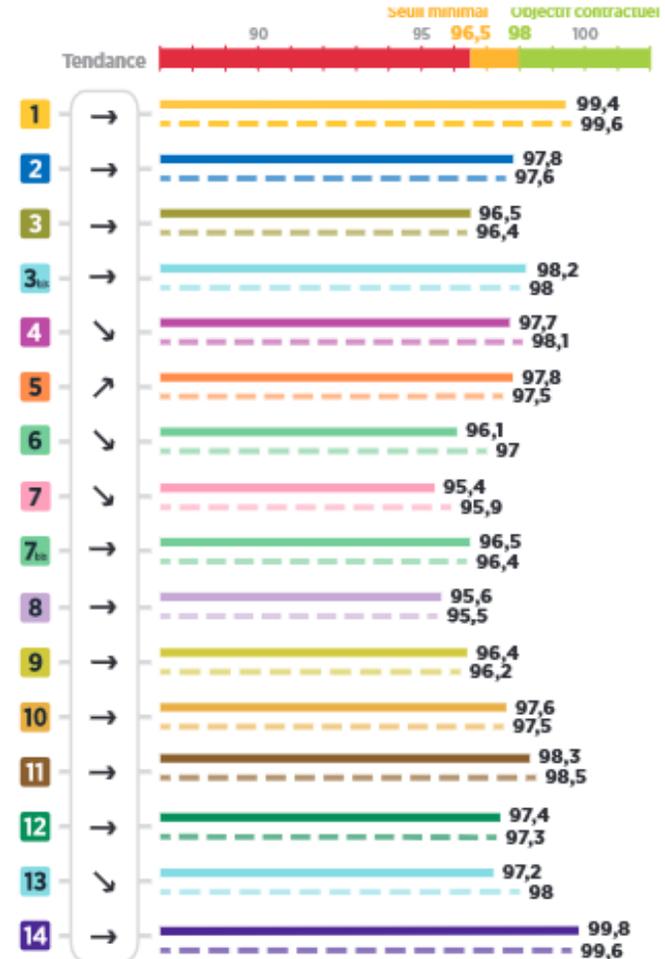
Qualité de service



Offre aux heures de pointe



Temps d'attente en heures creuses



III.

L'offre de transport

C. TARIFICATION

III. L'offre de transport

C. TARIFICATION

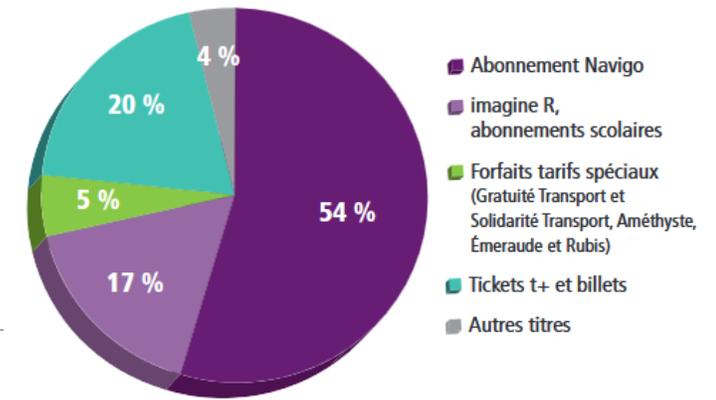
Tarifification

- Forfaits « longs » (Navigo annuel, mois, semaine, Liberté +, Imagine'R Scolaire et Etudiant) : + 85 % de ventes depuis 2000 (54 M vendus en 2023)
- Forfaits « courts » à usage occasionnel (Paris Visite, Navigo jour) : + 12 % de ventes depuis 2000 (15 M vendus en 2023)
- Titres unitaires (Métro-Train-RER / Bus-Tram) : - 14 % de ventes depuis 2000 (523 M vendus en 2023)
- Hausse des tarifs de 50 % du Imagine'R depuis 2000, de 80 % des forfaits Navigo et de 90 % des carnets de 10 tickets (inflation cumulée : 40 %)
- Tarifs plus élevés qu'à Madrid ou Barcelone, moins élevés qu'à Berlin et Londres
- Recettes de 4,26 milliards d'euros en 2023 (+ 20 % depuis 2010)

III. L'offre de transport

C. TARIFICATION

Tarifification

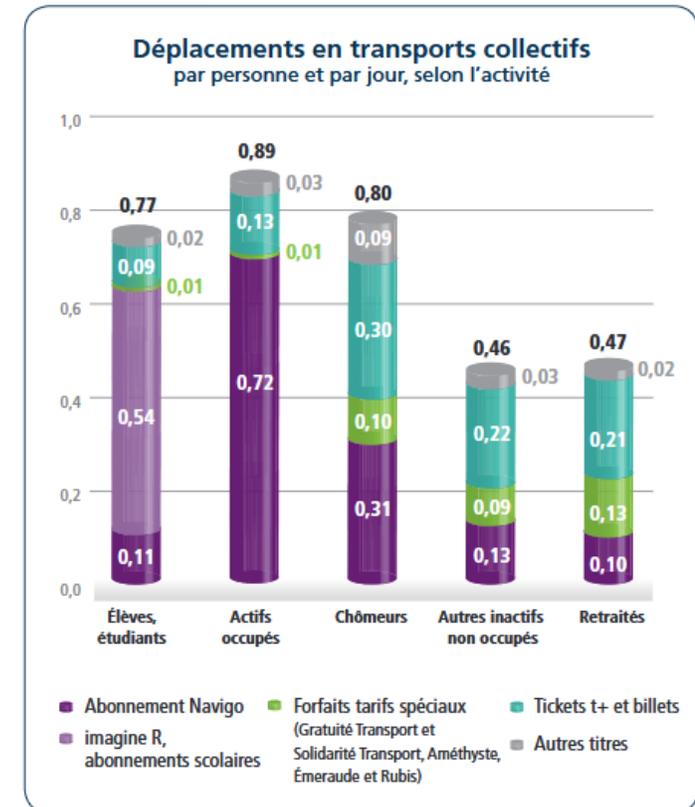


➤ 3/4 des déplacements en TC réalisés avec un abonnement

➤ Inactifs et retraités utilisent moins les TC et ont davantage recours aux tickets et billets

➤ Actifs occupés réalisent 80 % de leurs déplacements en TC avec leur forfait Navigo

➤ Chômeurs se déplacent beaucoup mais recourent moins à l'abonnement que les actifs



IV. Conclusion et perspectives



IV. Conclusion et perspectives

Conclusion

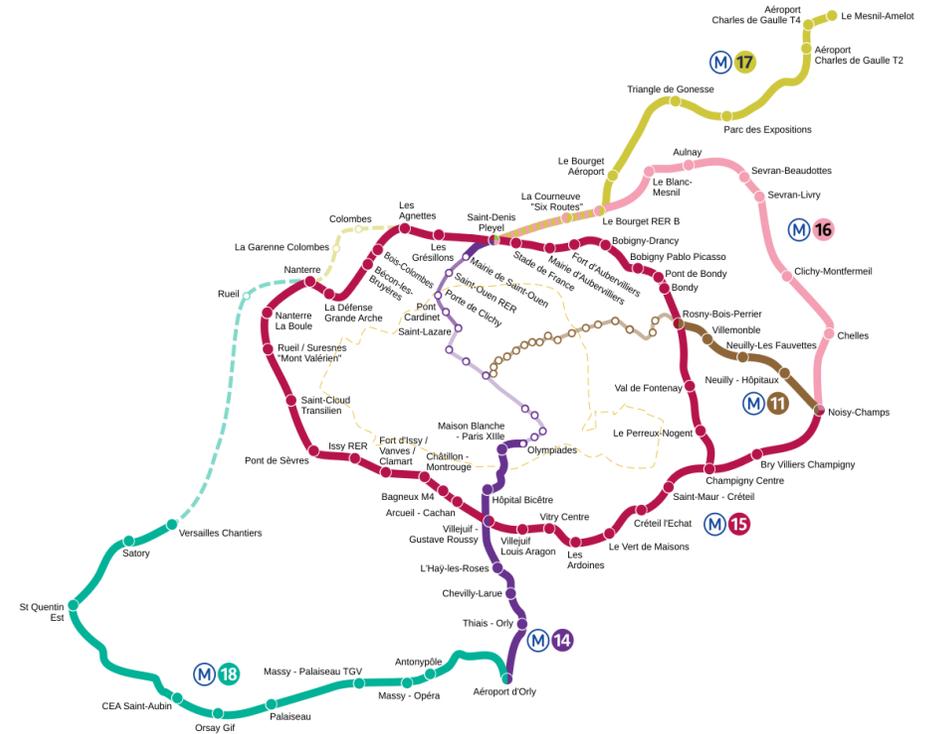
- Croissance de la population (sauf à Paris)
- Croissance des emplois à Paris et en petite couronne
- Stabilité de la mobilité individuelle moyenne, mais davantage de déplacements personnels
- Évolution des comportements : croissance de la marche, des TC, du vélo et des nouvelles mobilités (VTC, trottinettes) ; baisse importante de la voiture et des deux-roues motorisés (en particulier à Paris et en petite couronne)
- Offre de TC très développée, qui continue de s'améliorer

IV. Conclusion et perspectives

Perspectives

➤ Soutenir et encourager le report modal

- Politiques de dissuasion de l'utilisation de la voiture : diminution des places de stationnement dans Paris, augmentation des prix ; mise en place de voies réservées ; diminution de la vitesse
- Politiques d'amélioration de l'offre TC : accroissement de l'offre (fréquences plus rapides, nouveau matériel roulant), prolongement de lignes (M4, M11, M14...), création de lignes (tramway, Grand Paris Express)
- Politiques d'aménagement de la voirie : au profit des modes doux ou des TC (sites propres TC, aménagements cyclables)
- Anticiper la saturation des TC (limites de capacité du réseau) et optimiser le réseau existant



Questions



Bibliographie



Bibliographie

- DiRIF (2025) - Le trafic sur le RRN non concédé (https://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dirif_barometre_mensuel_n31_janvier_2025.pdf)
- Institut Paris Région (2025) - Baromètre du Boulevard périphérique parisien (<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/barometre-du-boulevard-peripherique/>)
- RATP (2024) - Registre public d'accessibilité des gares RER et stations métro de la RATP (<https://www.ratp.fr/accessibilite/registre-accessibilite>)
- IDFM (2023) - Les chiffres de l'accessibilité sur notre réseau (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/accessibilite-sur-le-reseau-ile-de-france-mobilites>)
- Omnil (2023) - Données offre (<https://omnil.fr/offre-de-transport>)
- Omnil (2023) - Données qualité de service (<https://omnil.fr/qualite-de-service>)
- Omnil (2023) - Données tarification des transports collectifs (<https://omnil.fr/tarification>)
- Omnil (2023) - Données ventes de titre et recettes (<https://omnil.fr/vente-de-titres-de-transport-et-recettes>)
- Omnil (2023) - Données du trafic annuel et journalier (<https://omnil.fr/trafic-annuel-et-journalier>)
- Omnil (2023) - Données caractéristiques du réseau, accessibilité et intermodalité (<https://omnil.fr/caracteristiques-du-reseau-accessibilite-et-intermodalite>)
- Institut Paris Région (2022) - Le mass transit à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique (<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-mass-transit-a-lheure-du-teletravail-et-de-la-sobriete-energetique/>)
- Omnil (2021) - Les résultats détaillés de l'EGT H2020 (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/21d02748-73a2-4f4a-b30d-52a5f9c2658e_2023_resultats_detailles_egt_h2020.pdf)
- Etude KISIO (2021) - La mobilité et les usages du boulevard périphérique (<https://www.peripherique-voie-dediee.paris/sites/default/files/2023-04/La%20mobilit%C3%A9%20et%20les%20usages%20du%20boulevard%20p%C3%A9riph%C3%A9rique%20-%20Etude%20KISIO%202021.pdf>)
- Omnil (2020) - La nouvelle enquête globale transport : Présentation des premiers résultats 2018 (https://omnil.fr/medias/omnil/fdbd2e66-2ea9-47e6-a3a6-1d5d5de409a3_resultats_egt_h2020.pdf)

Bibliographie

- Omnil (2019) - Bulletin de la qualité de service (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/e12f2ea7-021b-4794-a7b5-639c3ee77994_37-bqst_2nd-trimestre-2019_2_.pdf)
- IAU-IdF (2016) - L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer (<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/levolution-des-modes-de-vie-accroît-le-temps-passe-a-se-deplacer/>)
- Omnil (2013) - EGT 2010 : Les déplacements en transports collectifs (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/00ef85bf-a7bd-4553-99d9-cb0e16a144f2_egt2010_tc_bd-2.pdf)
- Omnil (2013) - EGT 2010 : La voiture (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/0b0baeee-3be0-419c-a230-03cfc924c9b9_egt2010_voiture_bd-2.pdf)
- Omnil (2013) - EGT 2010 : Le renouveau du vélo en Île-de-France (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/9cdcb08d-ece4-457f-8b59-c3359e749ce6_egt2010_velo_bd-2.pdf)
- Omnil (2013) - EGT 2010 : Les deux-roues motorisés (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/8d8a0504-530a-4746-ad58-ae2f59b28622_fiche_egt_deux_roues_2015_mel.pdf)
- Omnil (2013) - EGT 2010 : La marche (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/285b3a9c-d17a-434a-b417-fc6e2c80da71_egt2010_marche_bd-2.pdf)
- IAU-IdF (2013) - La circulation routière en Île-de-France (https://institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_86/dti_La_circulation_routiere_en_Ile_de_France.pdf)
- IAU-IdF (2013) - La circulation routière en Île-de-France en 2010 (https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_997/La_circulation_routiere_en_IdF_en_2010.pdf)
- IAU-IdF (2013) - « Peak-car » : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? (<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/peak-car-la-baisse-de-la-mobilite-automobile-est-elle-durable/>)
- Omnil (2011) - Les Transports en Communs en Chiffres (https://omnil.cdn.prismic.io/omnil/f643274e-d4f7-4ec6-9da7-03b6877d96c6_transports_en_commun_en_chiffres_edition_2000-2009.pdf)
- Caenen et al. (2011) - Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1293791>)
- Caenen et al. (2010) - Les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1294337>)