

## Les déplacements en transports collectifs



**8,3 millions**  
de déplacements

**+ 21 %**  
de déplacements  
entre 2001 et 2010

**20 %** des  
déplacements  
des Franciliens



Une portée moyenne  
de **8,9 km**



Une durée moyenne  
de **48 minutes**

### Une croissance dynamique soutenue par un fort développement de l'offre

Ces dix dernières années, les déplacements en transports collectifs ont augmenté de 21 % alors que les enquêtes sur la mobilité des Franciliens depuis 1976 montraient une quasi-stagnation de ces déplacements et les comptages de trafic une diminution au début des années 90. C'est donc bien une rupture de tendance majeure qui est intervenue.

La croissance a concerné l'ensemble des modes. Elle a été particulièrement forte pour les modes ferrés (RER, train et métro). Pour le bus, la croissance a été marquée, en particulier en dehors de Paris. Le tramway est venu compléter le panel des modes de transport en Île-de-France.



Offre et demande en transports collectifs  
en millions

Nombre de déplacements, selon l'EGT, utilisant...	2001	2010	Évolution	Évolution* 2001-2010 de l'offre
<b>Le RER</b>	2,2	2,4	9 % ▲	8 % ▲
<b>Le train de banlieue</b>	0,75	0,93	23 % ▲	9 % ▲
<b>Le métro</b>	3,3	4,1	25 % ▲	14 % ▲
<b>Le tramway</b>	N.S	0,32	N.S	242 % ▲
<b>Le bus Paris</b>	0,91	0,98	7 % ▲	4 % ▲
<b>Le bus banlieue RATP</b>	1,5	1,7	16 % ▲	8 % ▲
<b>Le bus banlieue Optile</b>	0,67	0,85	27 % ▲	36 % ▲

Nota : un déplacement en transports collectifs peut utiliser plusieurs modes, le total est donc supérieur à 8,3 millions en 2010.

Source : Omnil.

\* Évolution de l'offre en trains x kilomètres pour le RER, les trains de banlieue et le métro ; en voiture x kilomètres pour le tramway ; en bus x kilomètres pour le bus Paris, le bus banlieue RATP et le bus banlieue Optile.



Cette évolution trouve son explication dans :

- l'évolution urbaine de l'Île-de-France, localisée pour une part importante dans les territoires déjà urbanisés, en particulier en proche couronne ;
- la composition de la population francilienne, notamment la croissance du nombre d'actifs et, parmi eux, des cadres ;
- des politiques de déplacements favorables à l'usage des modes alternatifs à la voiture depuis l'adoption du premier Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France en 2000 ;
- une prise de conscience de l'opinion publique qui a conduit à un rapport plus distancié à la voiture et une demande de renforcement des transports collectifs.

Dans ce contexte, le développement de l'offre de transports collectifs – en particulier à compter de 2006 – a accompagné l'évolution de la demande de déplacements. Ce développement s'est concrétisé par la mise en service d'infrastructures nouvelles (prolongement ou création de lignes de tramway,

méto ou RER), la création de lignes de bus et l'accroissement de l'offre sur les lignes existantes, en particulier en dehors des périodes de pointe (heures creuses de journée, soirée, week-end).

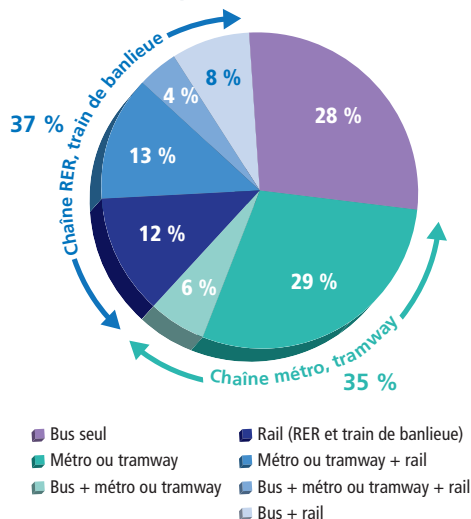
Toutefois, cette croissance de l'usage des transports collectifs, insuffisamment anticipée, révèle aussi les limites de capacité du réseau qui génèrent des situations de saturation et d'irrégularité.

Pour faciliter l'analyse des chaînes modales, on utilise dans cette fiche un classement simplifié en trois catégories :

- **Chaîne RER, train de banlieue** : déplacements qui utilisent le RER et/ou le train, seuls ou avec d'autres modes
- **Chaîne méto, tramway** : déplacements qui utilisent le méto et/ou le tramway sans utiliser ni RER ni train de banlieue
- **Bus seul** : déplacements qui utilisent exclusivement le bus

## L'intermodalité, caractéristique première des transports collectifs

8,3 millions de déplacements en transports en commun



### Seuls ou combinés, les modes de transports collectifs offrent une large palette pour se déplacer

Le RER et le train sont le plus souvent associés à d'autres modes de transports collectifs. Plus des deux-tiers des déplacements qui les utilisent comportent aussi une partie en méto, tramway ou bus.

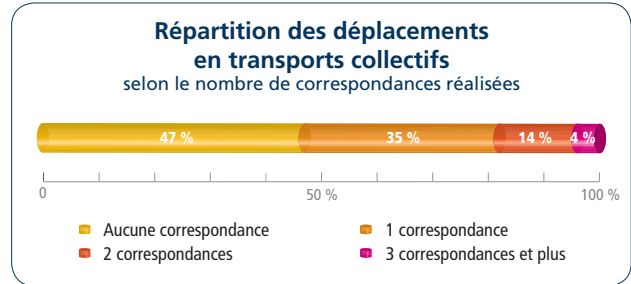
En revanche, méto, tramway ou bus sont souvent utilisés de manière indépendante : 29 % des déplacements n'empruntent que le méto ou le tramway, 28 % n'empruntent que le bus.

**L'accès aux gares** de RER et de train de banlieue hors de Paris le matin se fait pour : **60 %** à pied, **23 %** en bus, **12 %** en voiture, **4 %** en tramway, **1 %** à vélo.

Nota : le mode bus comprend toutes les lignes de bus ou de cars y compris le Noctilien, le transport à la demande, le ramassage scolaire et le transport employeur.

## Les Franciliens privilégient les chaînes de déplacements simples

Les correspondances entraînent des ruptures dans les déplacements en transports collectifs. Les Franciliens cherchent donc à les minimiser. Près de la moitié des déplacements sont directs (47 %). Les chaînes de trajets complexes sont rares : seuls 4 % des déplacements se font avec trois correspondances ou plus.



## La marche est indissociable de l'usage des transports collectifs

L'usager des transports collectifs est aussi un marcheur : la marche est en effet le premier mode utilisé en complément des transports collectifs, pour le rabattement et la diffusion, ainsi que pour réaliser des correspondances.

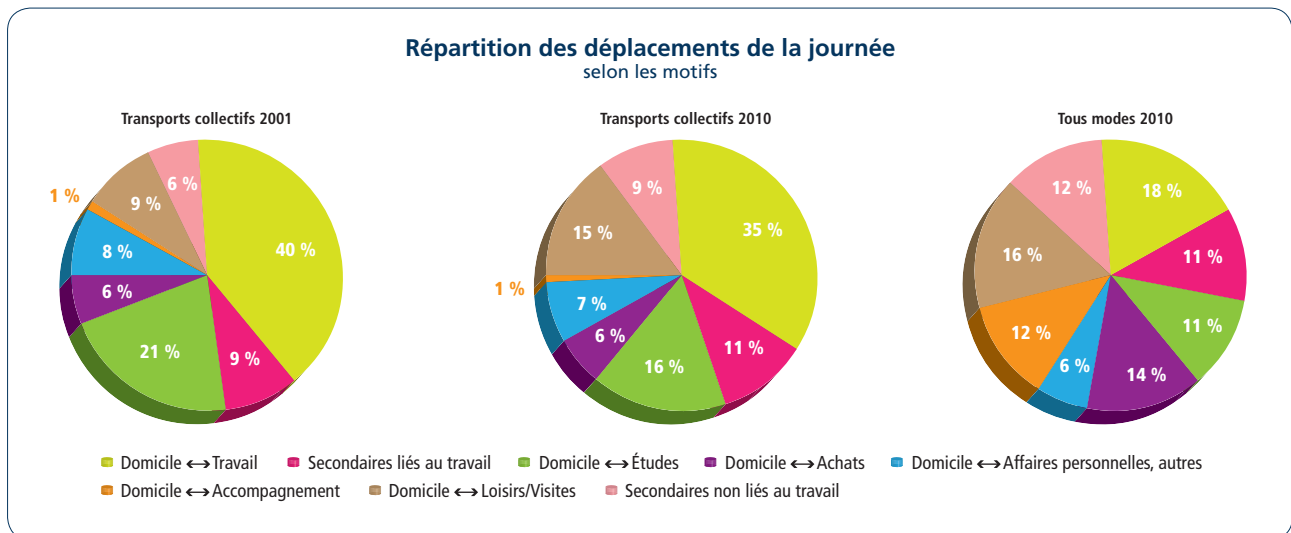
La voiture est un complément pour les déplacements qui utilisent le RER ou le train de banlieue, plus particulièrement dans les secteurs les moins denses de l'Île-de-France. Le vélo reste marginal en 2010.

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

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

# Des transports collectifs qui s'adaptent à la diversité des modes de vie

## La fin du métro-boulot-dodo



Même si les transports collectifs restent fortement liés au travail et aux études, leur usage s'insère de plus en plus dans une mobilité quotidienne variée pour des déplacements tels que les achats ou les loisirs. Ils ont même gagné des parts de marché sur ces segments de déplacements.

En 2010, 51 % des déplacements en transports collectifs sont des déplacements entre domicile et lieu de travail ou d'études.

Les déplacements entre domicile et travail représentent d'ailleurs plus d'un tiers des déplacements en transports collectifs contre 18 % pour l'ensemble des déplacements.

Entre 2001 et 2010, pour les déplacements domicile-affaires personnelles, la part modale des transports collectifs est passée de 21 à 23 % ; pour les déplacements domicile-loisirs/visites, elle est passée de 15 à 19 %.



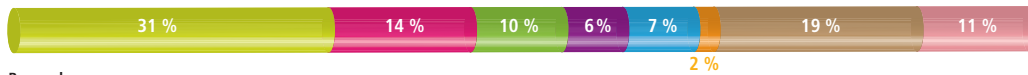
### Répartition des déplacements en transports collectifs par mode selon les motifs

• Chaîne modale utilisée :

RER, train de banlieue



Méto, tramway



Bus seul



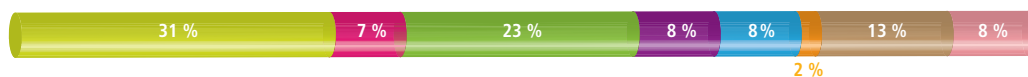
- Domicile ↔ Travail
- Secondaires liés au travail
- Domicile ↔ Études
- Domicile ↔ Achats
- Domicile ↔ Affaires personnelles, autres
- Domicile ↔ Accompagnement
- Domicile ↔ Loisirs/Visites
- Secondaires non liés au travail

• Mode utilisé au cours du déplacement :

... le méto, le tramway, même en complément du RER et du train de banlieue



... le bus, même en complément du méto, RER et du train de banlieue



RER et train sont surtout utilisés pour se rendre à un lieu de travail ou d'études (75 % des déplacements empruntent ces lignes). À l'inverse, le bus, utilisé seul, est le mode privilégié pour les déplacements de proximité et les motifs personnels.

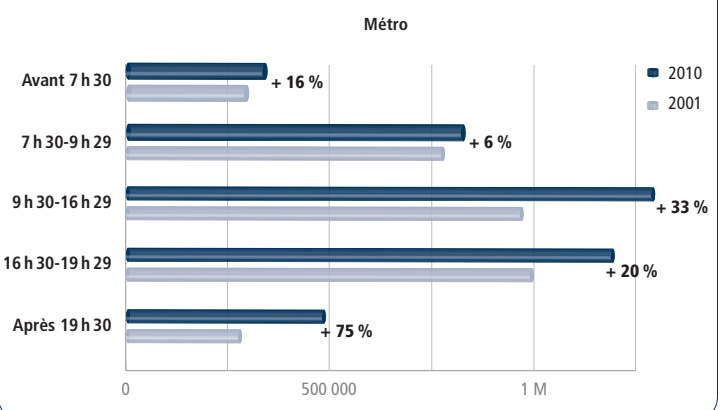
C'est aussi le mode de déplacements des scolaires. Le bus utilisé en complément des autres modes s'inscrit plutôt dans le cadre de déplacements pour motifs obligés. Le méto et le tramway sont utilisés de manière plus variée.

### Forte croissance de l'usage des transports collectifs en dehors des périodes de pointe

L'évolution des motifs de déplacements couplée aux renforts d'offre a conduit à une croissance différenciée des déplacements en transports collectifs au cours de la journée.

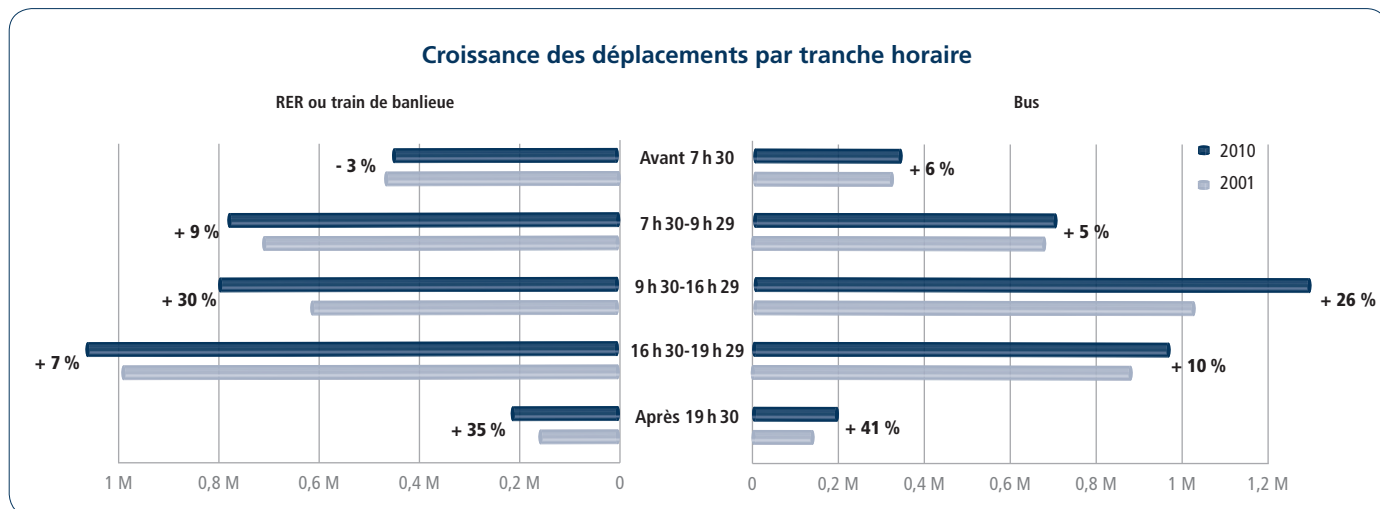
Pour le méto, la croissance a principalement concerné les heures creuses en milieu de journée et en soirée, répondant ainsi aux renforts d'offre qui ont été réalisés depuis 2006 sur ces périodes horaires. Le soir à partir de 19 h 30, les deux-tiers des déplacements en transports collectifs utilisent d'ailleurs le méto.

### Croissance des déplacements par tranche horaire



Les déplacements utilisant le RER ou le train ont également connu une forte croissance sur la période creuse de la journée et en soirée, et une hausse modérée aux périodes de pointe du matin et du soir. On constate en revanche une faible diminution de la demande avant 7 h 30.

La croissance du bus, comme pour les autres modes, a été plus forte en milieu de journée et en soirée. À titre de comparaison, l'offre de nuit (bus x kilomètres sur le réseau Noctilien) a été multipliée par quatre depuis 2001.



## Des transports collectifs qui s'adaptent à la diversité des territoires

### Un usage territorialisé des modes de transports collectifs

L'ensemble des commentaires ci-dessous se rapporte au graphique de la page suivante.

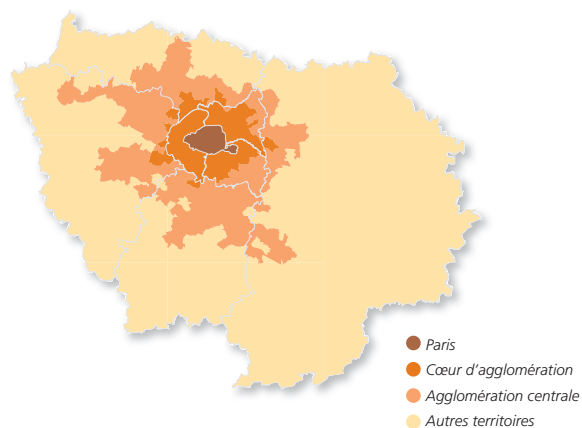
Les déplacements en transports collectifs se concentrent majoritairement dans les territoires à forte densité urbaine car l'importance des flux est propice à la mise en place d'une offre de transports collectifs. Ainsi, 27 % des déplacements en transports collectifs se font dans Paris, 54 % sont en relation avec le cœur d'agglomération et 23 % en relation avec le reste de l'agglomération centrale.

C'est dans les **territoires denses** que l'on a constaté les **plus fortes croissances** des déplacements en transports collectifs ces dix dernières années.

- **Dans Paris**

Le métro est le mode de déplacement privilégié (71 %). Il a capté, avec le tramway, l'essentiel de la croissance de l'usage des transports collectifs dans la capitale.

L'usage du bus y est resté relativement stable, une part des déplacements en bus ayant été captée par le tramway.



- **Sur les liaisons radiales entre Paris et le reste de l'Île-de-France**

Le RER et le train sont les modes privilégiés pour les déplacements de longue distance : ils assurent ainsi 95 % des déplacements entre Paris et l'agglomération centrale. Les renforts d'offre mis en place notamment hors périodes de pointe, le cadencement sur les lignes de train couplé à un accroissement de l'offre de bus en correspondance aux gares ont permis, sur ces liaisons, de gagner des parts de marché sur la voiture.

Entre le cœur d'agglomération et Paris, métro et tramway sont les plus utilisés. Le développement d'un réseau maillé et dense porte ainsi ses fruits sur cette catégorie de déplacements qui a connu la croissance la plus forte depuis 2001 (+ 22 %).





• **En dehors de Paris**

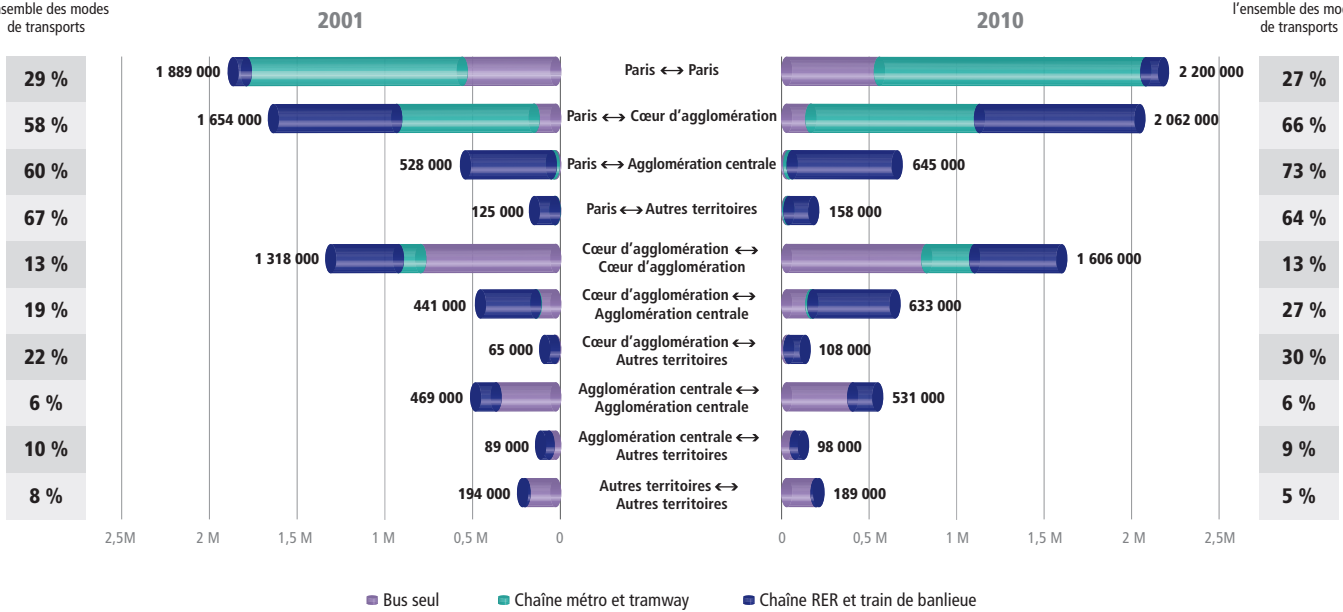
Le bus est le mode privilégié, utilisé souvent seul pour des déplacements de proximité. Le bus assure ainsi 51 % des déplacements en transports collectifs au sein du cœur d'agglomération et 74 % dans l'agglomération centrale et les autres territoires. Depuis 2006, des renforts d'offre ont été mis en œuvre dans le cadre d'une politique contractuelle renouvelée avec les opérateurs.

Les modes ferrés, qu'il s'agisse du RER, du train ou du métro, sont aussi de plus en plus utilisés pour se déplacer en dehors de Paris (+ 21 % de déplacements au sein de l'agglomération centrale).

**Évolution des déplacements en transports collectifs par liaison**  
par catégorie de chaîne de déplacements

Part des transports en commun sur l'ensemble des modes de transports

Part des transports en commun sur l'ensemble des modes de transports



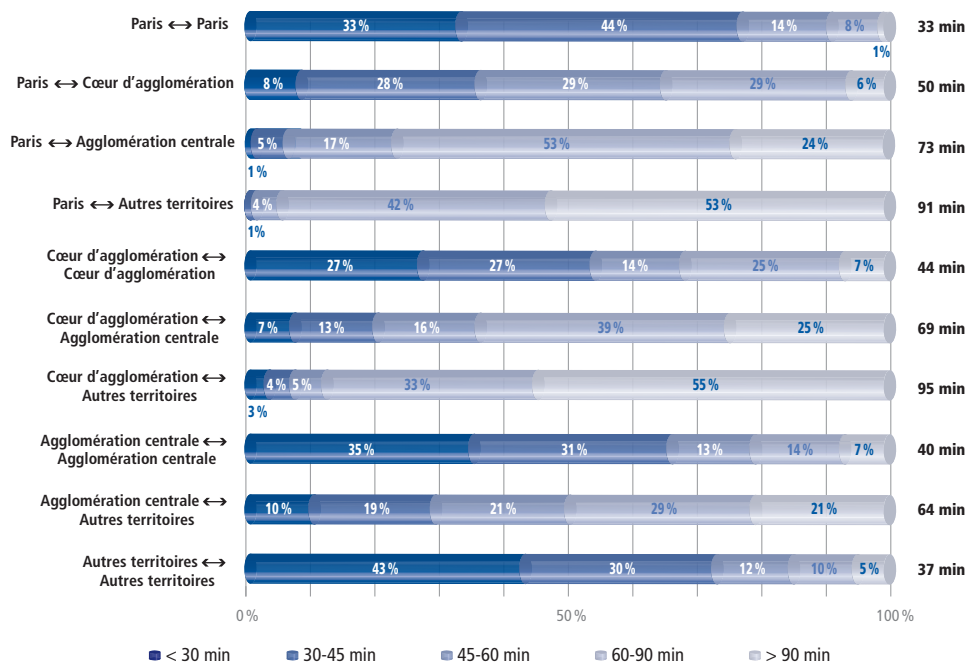
**De porte à porte, les déplacements en transports collectifs durent en moyenne 48 minutes**

Les durées de déplacements en transports collectifs correspondent aux temps porte à porte ; elles comprennent le temps d'accès aux transports (à pied, en voiture...), les temps d'attente et de correspondances ainsi que le temps à bord des véhicules.

En Île-de-France, les déplacements en transports collectifs durent en moyenne 48 minutes, une moyenne qui cache de fortes disparités. Les durées les plus courtes sont observées sur les liaisons les plus fréquentées :

- dans Paris, la durée moyenne des déplacements en transports collectifs est de 33 minutes,
- entre Paris et le cœur d'agglomération, la durée moyenne d'un déplacement en transports collectifs est de 50 minutes et près des deux-tiers de ces déplacements durent moins d'une heure.

### Répartition des durées des déplacements par liaison



La disparité des déplacements au sein du cœur d'agglomération (déplacements courts pour motifs personnels et déplacements longs pour motifs obligés) se retrouve dans les temps de trajet. Ainsi, 27 % des déplacements durent moins de 30 minutes tandis que 31 % durent plus d'une heure.

En moyenne, les déplacements en transports collectifs entre l'agglomération centrale et le reste de l'Île-de-France (Paris, le cœur d'agglomération et autres territoires) durent plus d'une heure. Ce sont les déplacements radiaux depuis les autres territoires vers Paris (91 minutes en moyenne) ou le cœur d'agglomération (95 minutes en moyenne) qui sont les plus longs.

Toutefois, ces déplacements sont peu nombreux, en transports collectifs comme en voiture.

En Île-de-France, moins de 10 % des déplacements en transports collectifs durent plus de 1 h 30 et 25 % durent entre 1 h et 1 h 30. Ces déplacements longs sont réalisés majoritairement pour des motifs obligés (parmi les déplacements en transports collectifs de plus de 1 h 30, 70 % sont liés au travail ou aux études ; 14 % sont des déplacements domicile-loisirs/visites ; 8 % sont pour affaires personnelles).

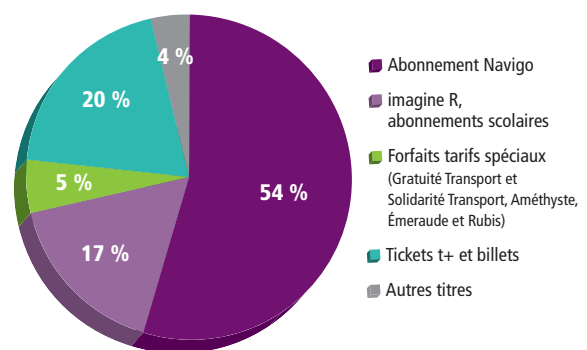
## La tarification dans les transports collectifs

### Les trois-quarts des déplacements en transports collectifs sont réalisés avec un abonnement

La grande majorité des déplacements en transports collectifs sont réalisés avec un abonnement, notamment Navigo et imagine R. Les tickets et billets représentent 20 % des déplacements des Franciliens en transports collectifs.

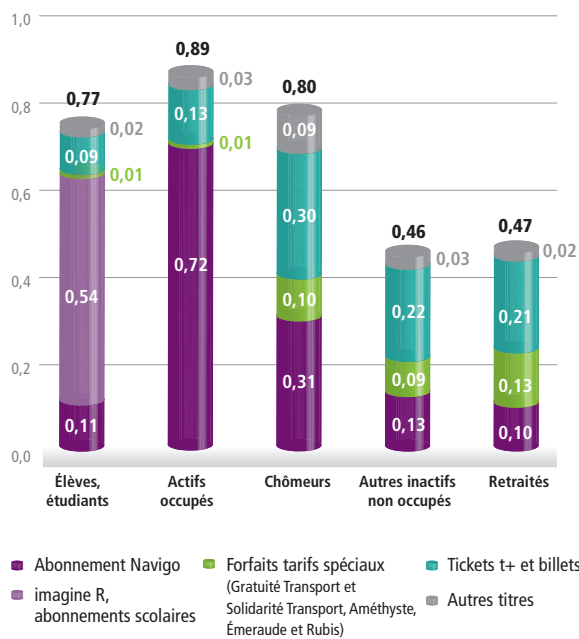
Les **périodes de pointe** (7 h 30 - 9 h 30 et 16 h 30 - 19 h 30) représentent **52 %** des déplacements réalisés **avec des abonnements** contre **39 %** des déplacements réalisés avec des tickets.

### 8,3 millions de déplacements



Les forfaits Navigo permettent de voyager autant de fois que l'on veut dans les zones tarifaires choisies. Les forfaits imagine R sont réservés aux élèves et aux étudiants et les forfaits tarifs spéciaux sont destinés à des publics particuliers (personnes âgées, handicapées ou à revenu modeste). Plus de détails sur [www.vianavigo.com](http://www.vianavigo.com)

### Déplacements en transports collectifs par personne et par jour, selon l'activité



### Les chômeurs, les inactifs et les retraités sont les Franciliens qui utilisent le plus les tickets et billets

Ce sont les chômeurs, puis les inactifs et les retraités qui recourent le plus aux tickets et billets lorsqu'ils utilisent les transports collectifs.

Les inactifs et les retraités sont les catégories de population qui utilisent le moins les transports collectifs ; ces usagers occasionnels ont donc recours aux tickets et billets.

En revanche, bien que les chômeurs se déplacent presque autant en transports collectifs que les actifs occupés, ils recourent moins à l'abonnement (Navigo ou tarification sociale) et utilisent deux fois plus souvent des tickets et billets.

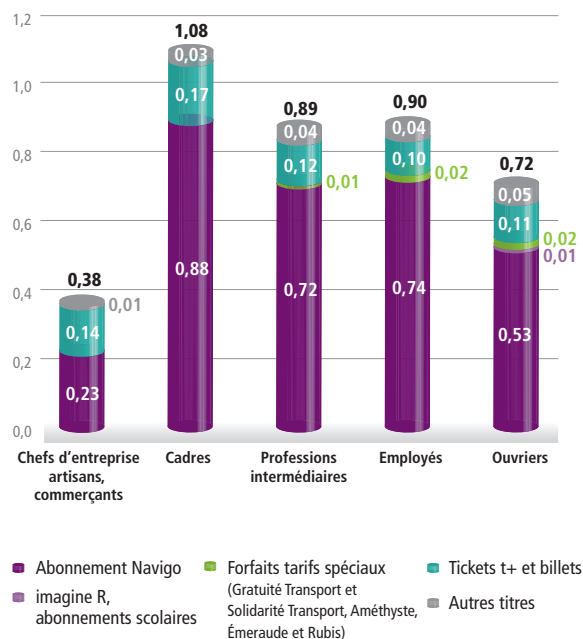
### Les actifs ayant un emploi réalisent 80 % de leurs déplacements en transports collectifs avec leur forfait Navigo

Ce sont d'abord les cadres, puis les professions intermédiaires et les employés qui réalisent le plus de déplacements en utilisant des forfaits Navigo.

Pour les actifs, l'usage des tickets et billets est faible (en dehors des chefs d'entreprise, artisans et commerçants pour lesquels ils représentent un tiers des déplacements en transports collectifs).

Un déplacement sur deux réalisé chaque jour en Île-de-France avec un forfait **Navigo** concerne les **cadres** et les **professions intermédiaires**.

### Déplacements en transports collectifs par personne et par jour, chez les actifs ayant un emploi



L'Enquête Globale Transport a été réalisée entre 2009 et 2011 et pilotée par le STIF en partenariat avec la DRIEA dans le cadre de l'Omnil. Ce sont 18 000 ménages (soit près de 43 000 personnes) qui ont répondu à un questionnaire détaillé sur leurs déplacements.