



Transports en Île-de-France

Plan

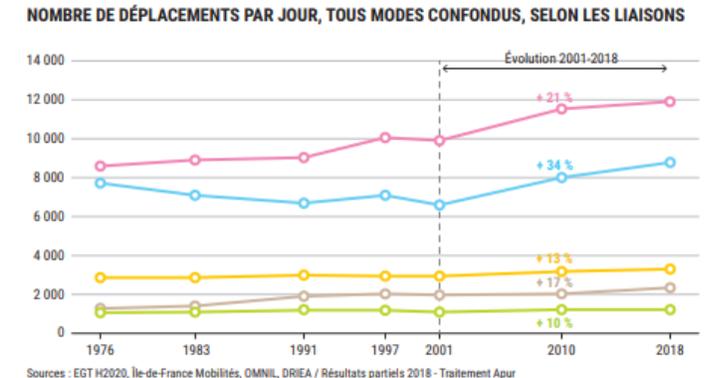
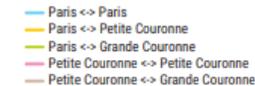
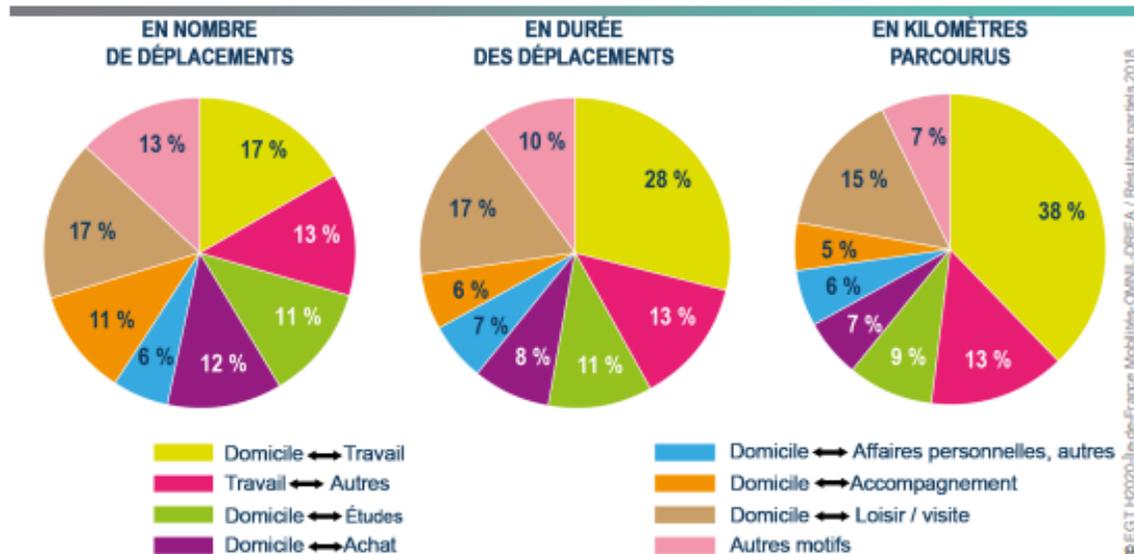
- Introduction
- 1 – La marche à pied
- 2 – Le vélo
- 3 – Les transports collectifs
 - Intermodalité
 - Fin du métro-boulot-dodo ?
 - Abonnements
 - Report modal
- 4 – La voiture
- 5 – L'impact du COVID
- 6 – Etat des lieux des projets existants

Etat des lieux des transports et des déplacements

- **Déplacement** : Un déplacement est caractérisé par un motif (une activité) à l'origine et un motif à la destination, quel(s) que soi(en)t le(s) mode(s) de transports utilisé(s).

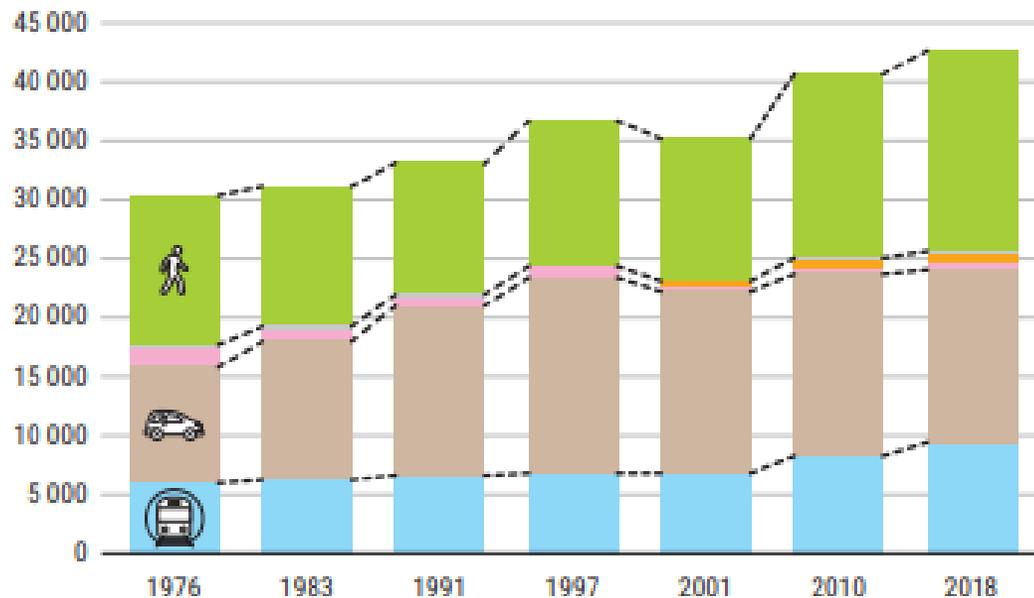
En 2018 :

- **12 millions** de Franciliens, **3,88** déplacements par jour de **94 minutes**
- **43 millions** de déplacements par jour, tous modes confondus
- **180 millions** de kilomètres par jour (plus que la distance Terre-Soleil)



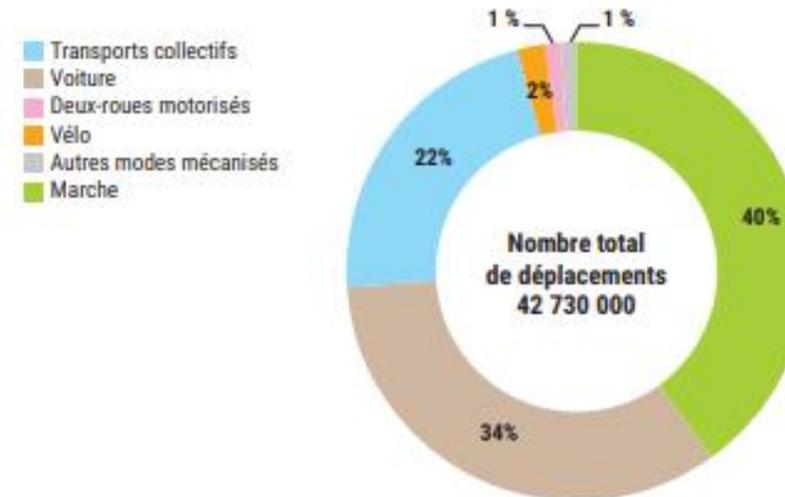
Une évolution de la part modale

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON LE MODE, EN ÎLE-DE-FRANCE,



Sources : EGT H2020, Île-de-France Mobilités, OMNIL, DRIEA / Résultats partiels 2018 - Traitement Apur

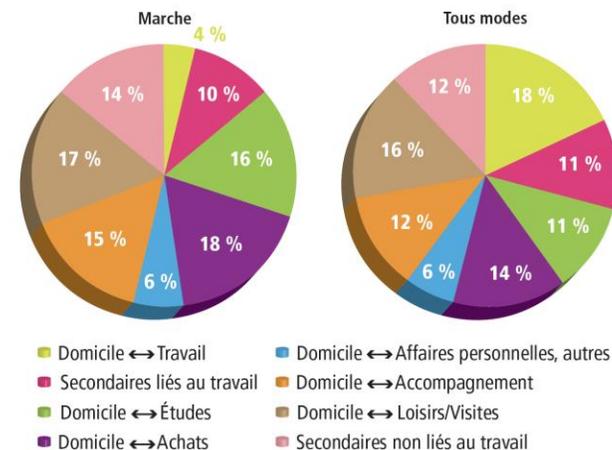
LA PART MODALE EN 2018, À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



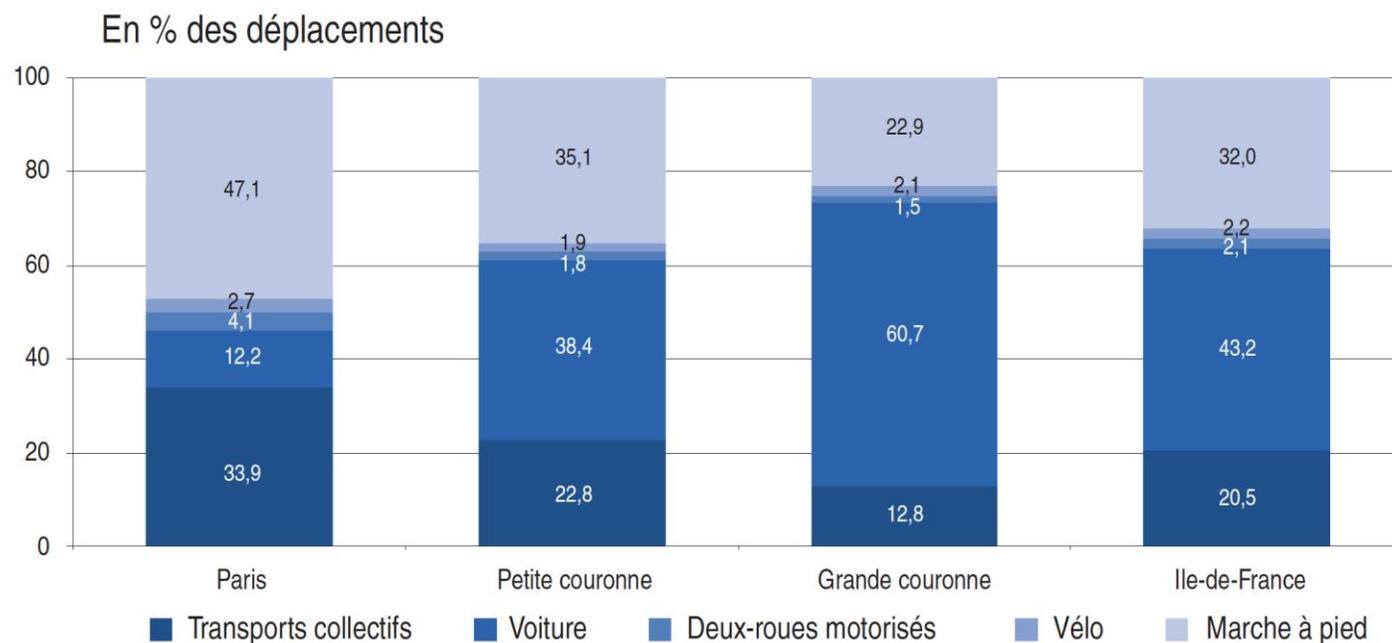
Sources : EGT H2020, Île-de-France Mobilités, OMNIL, DRIEA / Résultats partiels 2018 - Traitement Apur

1 - La Marche à pied

Répartition des déplacements de la journée selon le motif



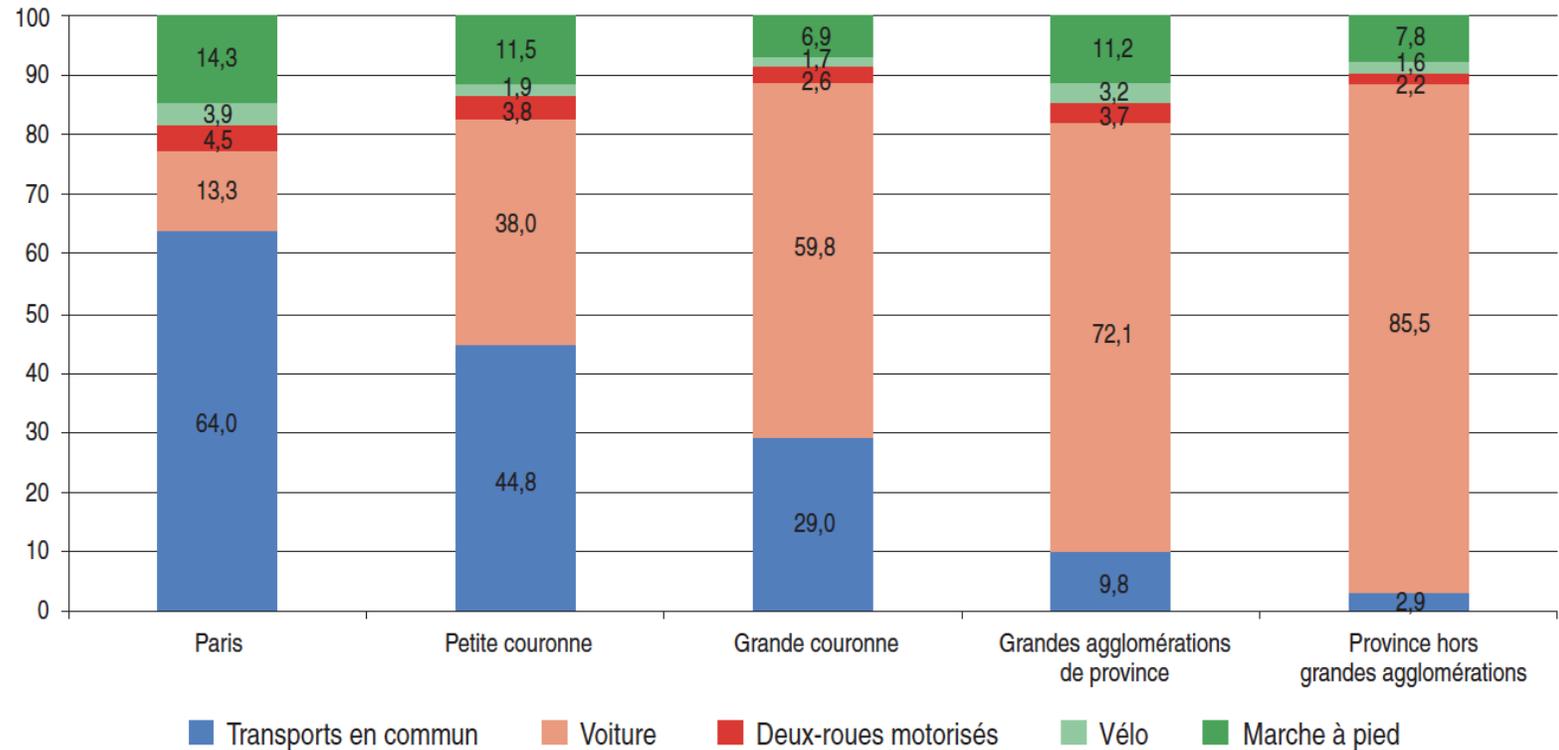
- La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens.
- Sa pratique diminue avec l'éloignement de Paris.
- Près de la moitié des déplacements à l'intérieur de Paris se font par la marche à pied.



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.

1 - La Marche à pied

- Mode minoritaire pour les déplacements domicile-travail.
- Mode de déplacement de petite proximité (430 m en moyenne).

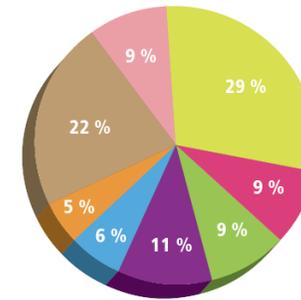


Champ : actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi fixe situé dans un rayon de 80 km de leur domicile et résidant en France métropolitaine.

Source : Insee - SOeS, ENTD 2008

2 - Le Vélo

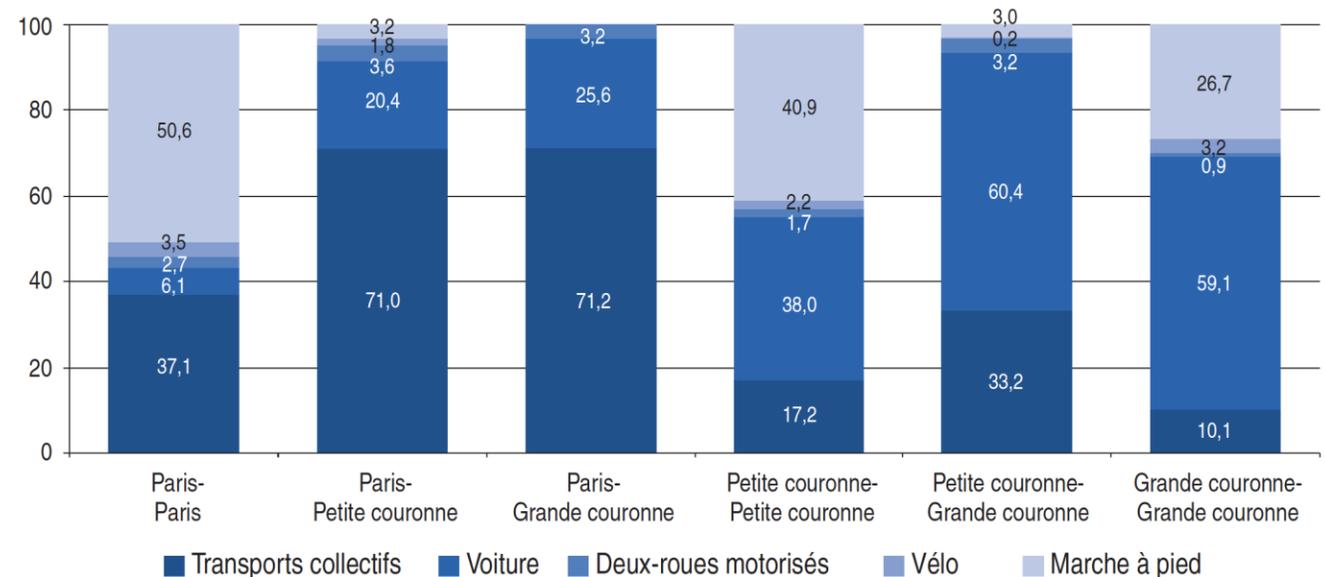
Motifs des déplacements à vélo en Île-de-France en 2010



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

- Les gens à Paris prennent plus le vélo que les gens en banlieue et en milieu rural, mais ils possèdent moins de vélos en moyenne.
- Le Vélo est un mode de déplacement de proximité (en moyenne 2km).
- Très peu de déplacements petite/grande couronne vers Paris → RER Vélo

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.

2 - Le Vélo

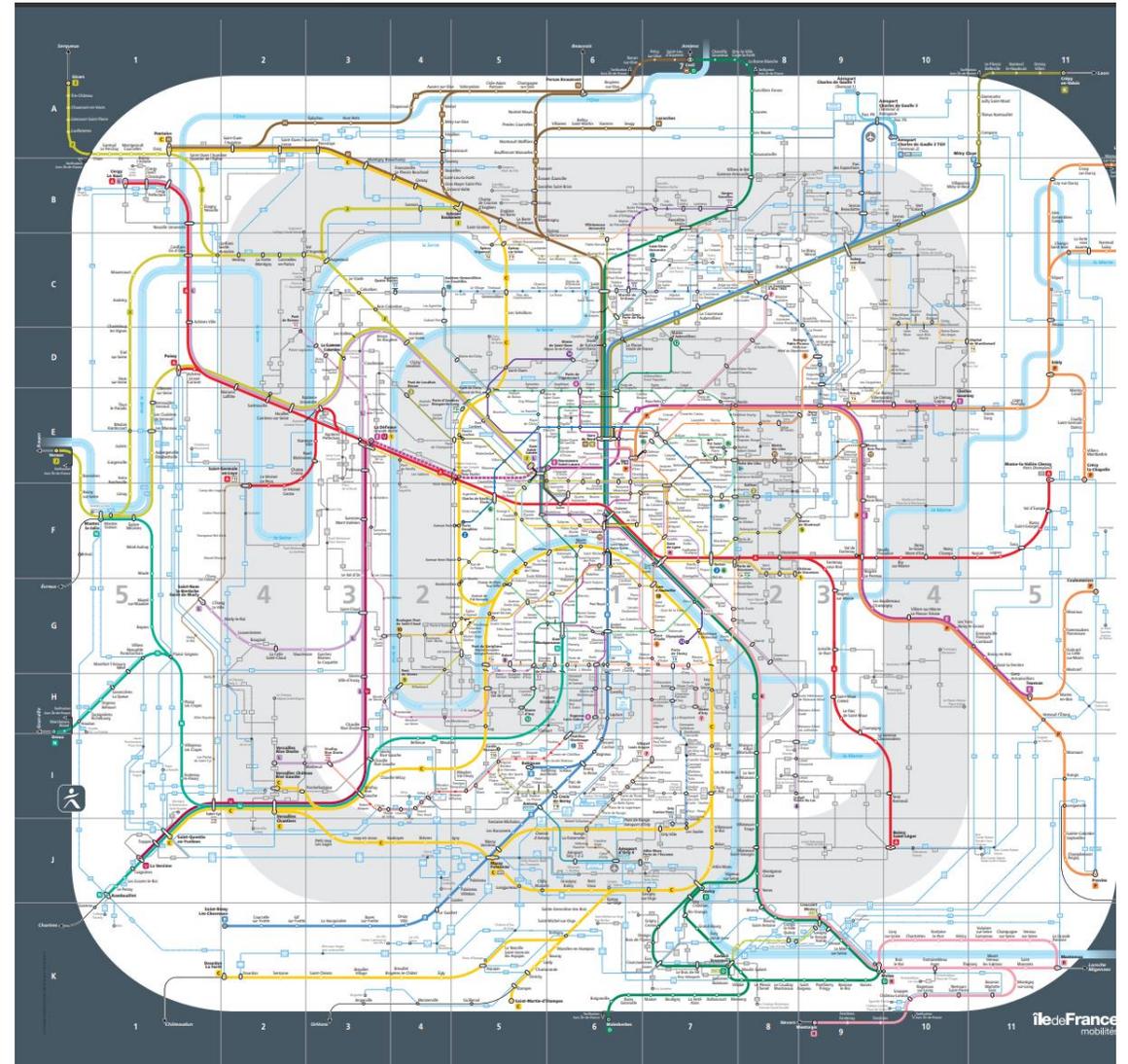
- Réseau de 650 km de pistes cyclables sur le modèle des transports en commun.



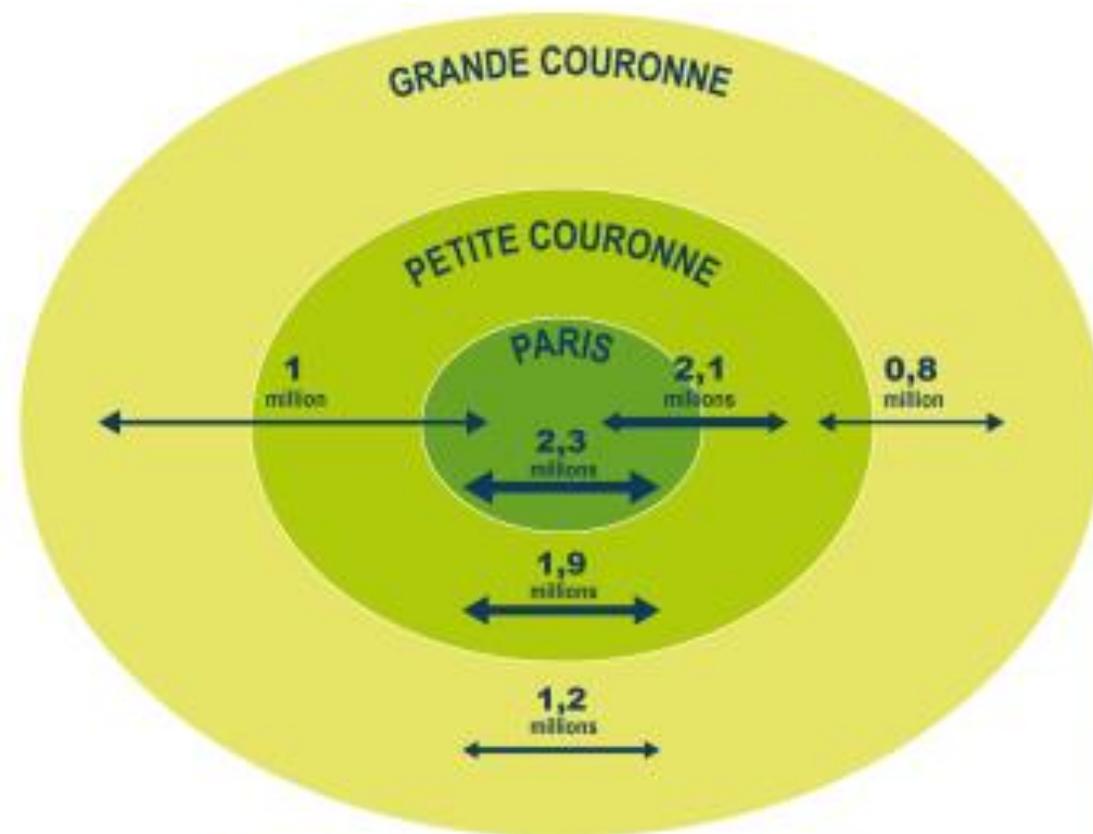
3 - Les Transports Collectifs

- **LE RESEAU EN CHIFFRES :**

- 5 lignes de RER pour 587 kilomètres et 249 gares
- 8 lignes de transilien et 3 lignes de tramway express = 1294 kilomètres et 392 gares
- 12 lignes de tramway, 156 km et 235 stations
- 16 lignes de métro (226,9 kilomètres de lignes au 31/03/2022 pour 308 stations)
- 48 lignes de Noctilien
- 330 lignes de bus en petite couronne
- 1260 lignes de bus en grande couronne

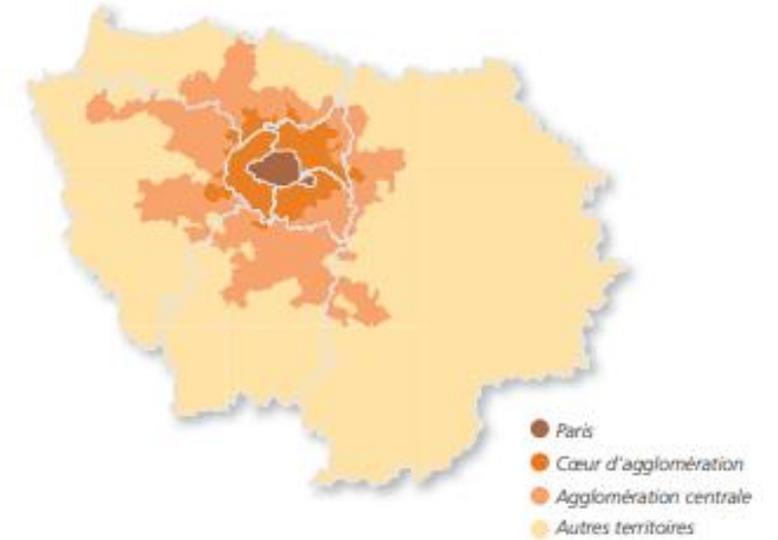


Les TC = 9,4 millions de déplacements

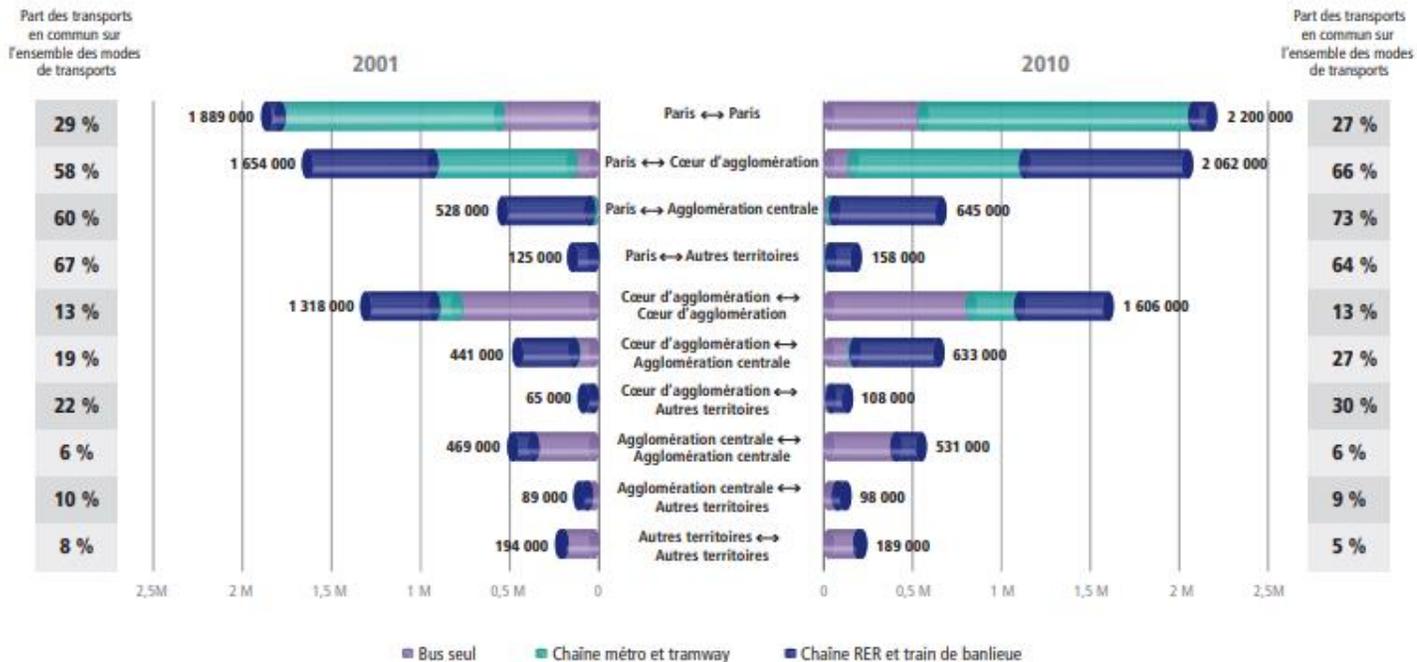


Moins de 0,1 million de déplacements d'échange avec l'extérieur de l'Île-de-France

Les Transports Collectifs = 9,4 millions de déplacements



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



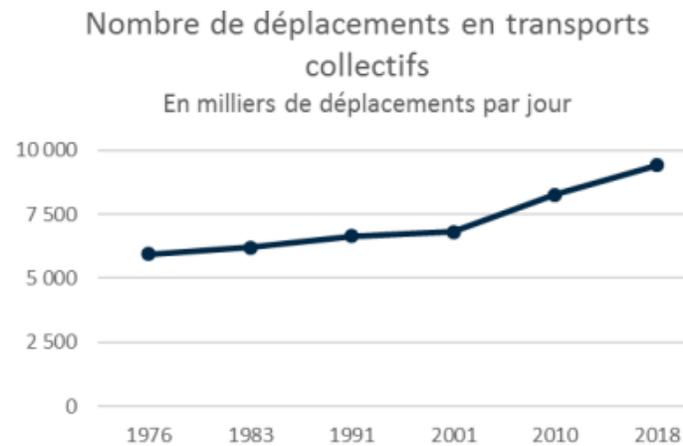
Les TC sont utilisés pour des déplacements entre Paris et le reste de l'Île-de-France. Les TC représentent aussi une part non-négligeable pour les déplacements intra-parisiens et ceux entre le cœur d'agglomération et les autres territoires et l'agglomération centrale.

3 - Les Transports Collectifs

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

EN CHIFFRES (2010) :

- Représente 20 % des déplacements des Franciliens
- Portée moyenne de 8,9 km
- Durée moyenne de 48 minutes



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

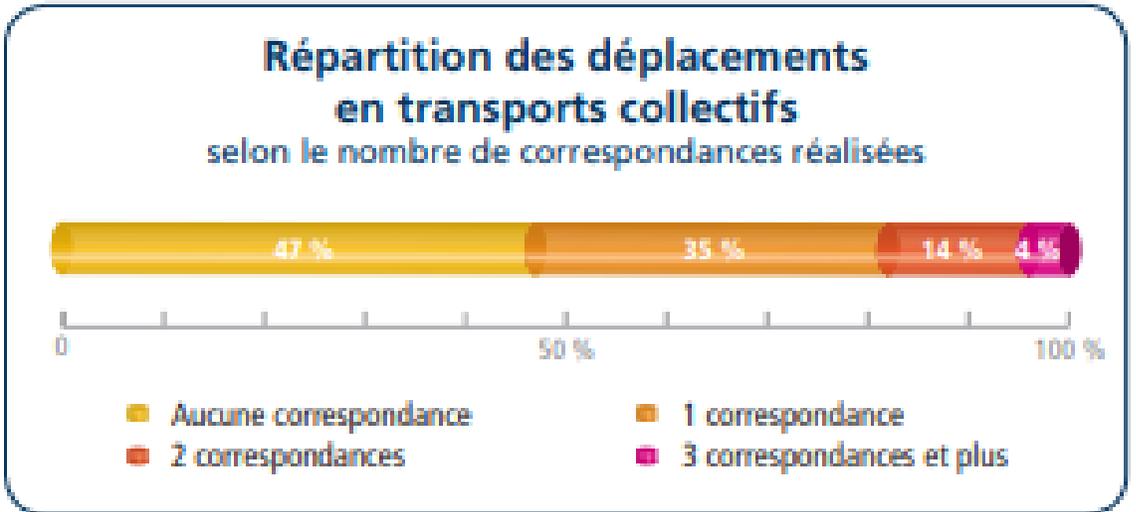
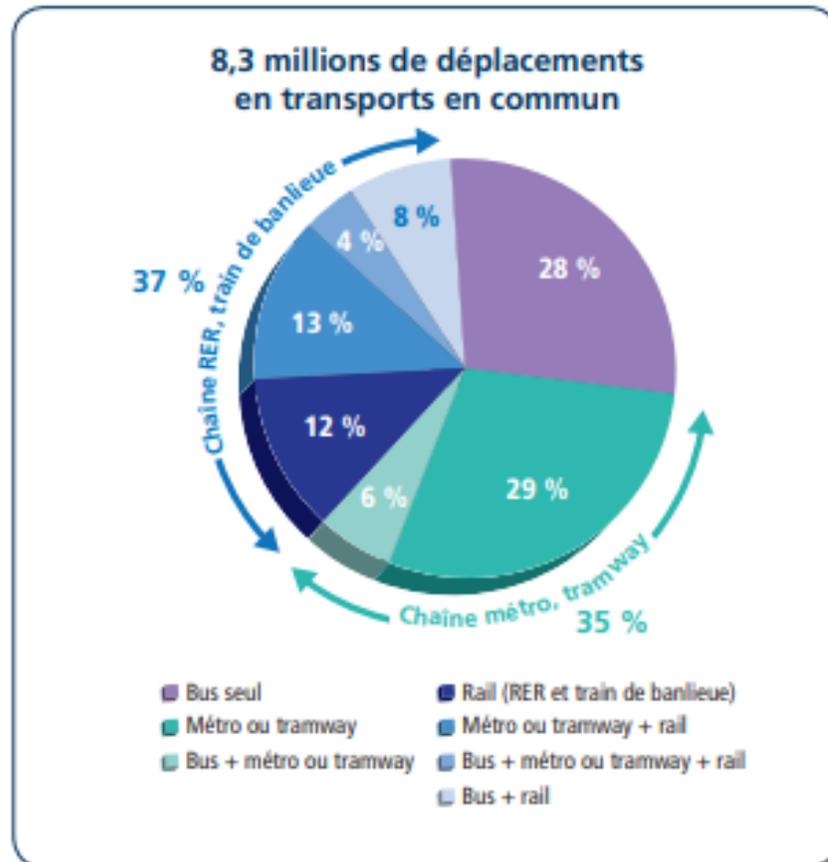
EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

Evolution marquée surtout pour le train de banlieue, le métro, et le bus de banlieue Optile.

Evolution de l'offre a été fortement concentrée pour le tramway, et le bus de banlieue optile dans une moindre mesure.

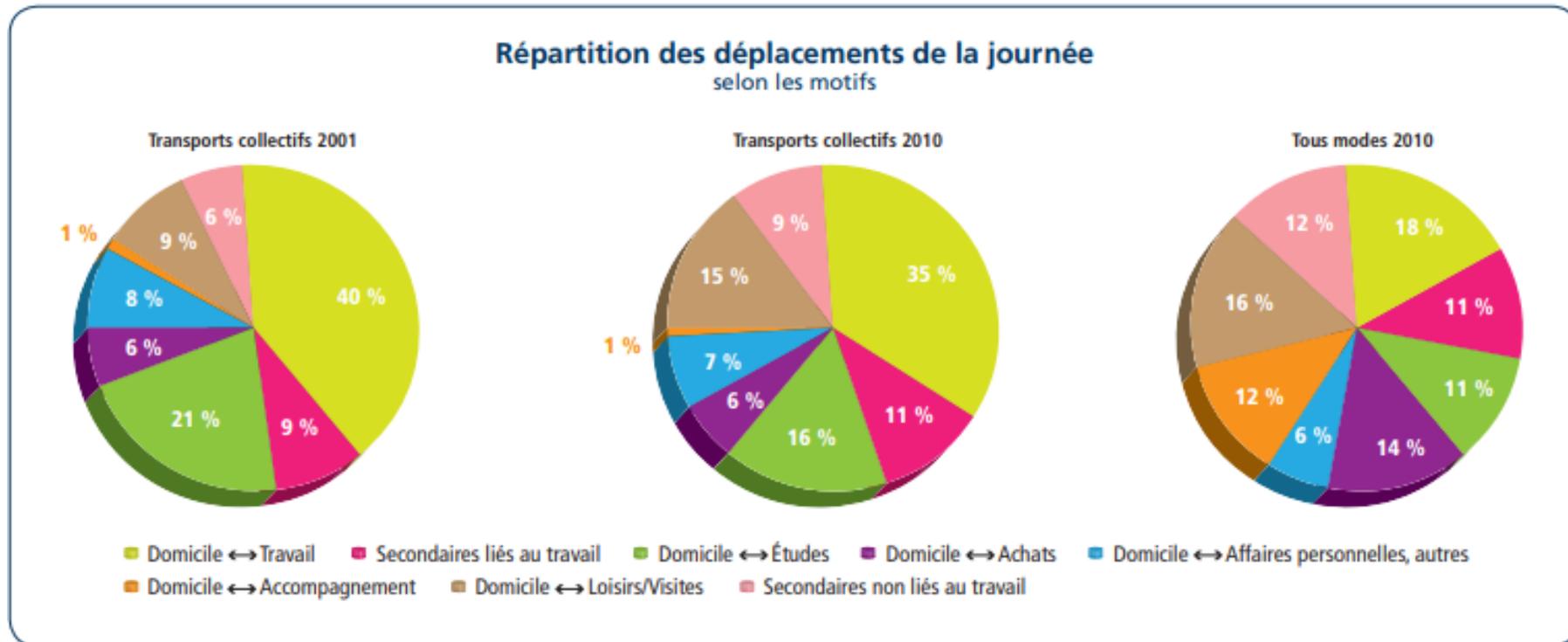
3.1 - Les Transports collectifs et l'intermodalité

- Chaîne RER / Train de banlieue: déplacement en RER ou train de banlieue sans ou avec d'autres modes
- Metro / Tram : avec ou sans déplacements d'autres modes
- Bus seul



Importance de la marche à pied comme moyen de rabattement. 60 % des accès aux gares de RER ou de Train de banlieue se font à pied le matin hors Paris, contre 23 % en bus.

3.2 - Les Transports Collectifs : la fin du métro-boulot-dodo ?

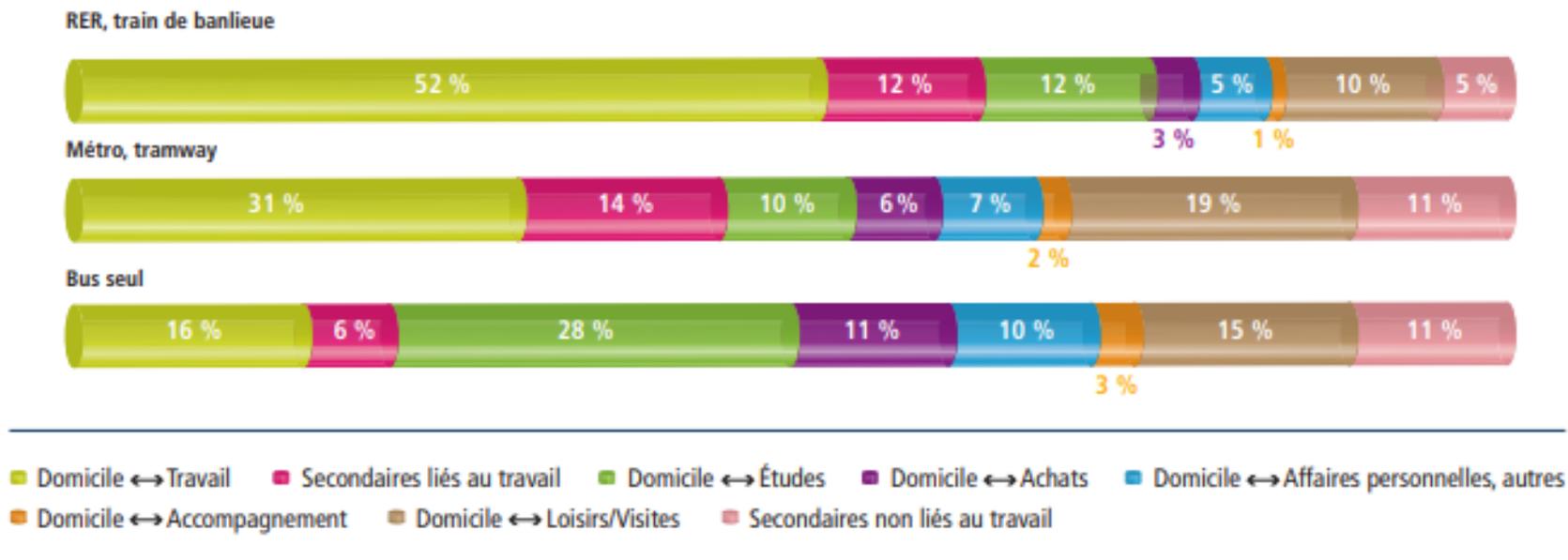


Les TC sont surtout utilisés pour le travail et les études. Cependant, on observe en 2010 une mobilité de plus en plus variée. Entre 2001 et 2010, la part des TC pour des déplacements autre que le travail et les études, notamment les loisirs, augmentent.

3.2 - Les Transports Collectifs : la fin du métro-boulot-dodo ?

Répartition des déplacements en transports collectifs par mode
selon les motifs

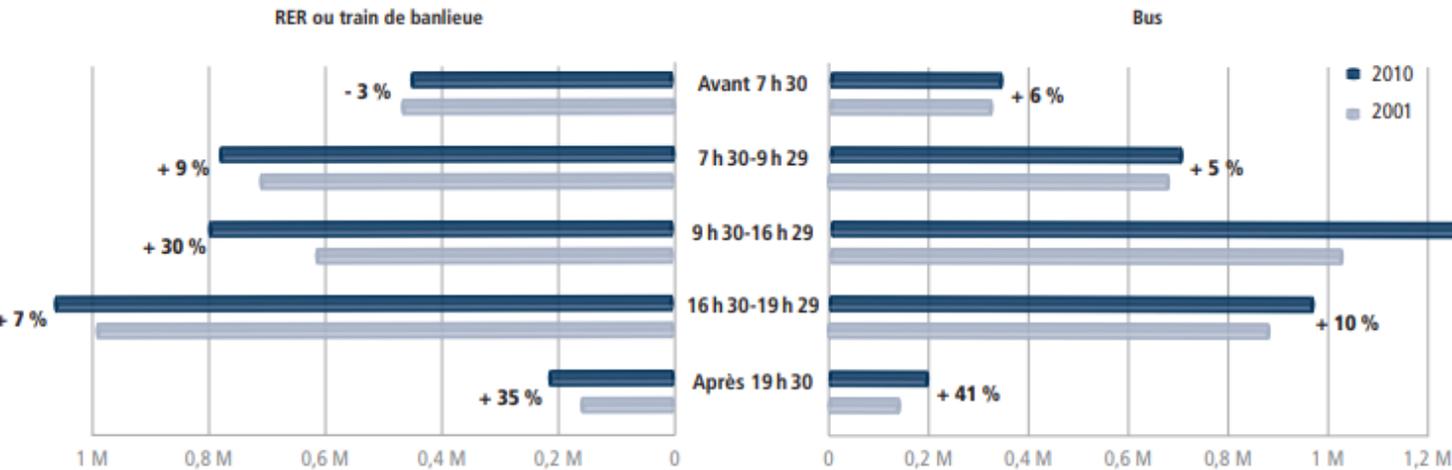
• Chaîne modale utilisée :



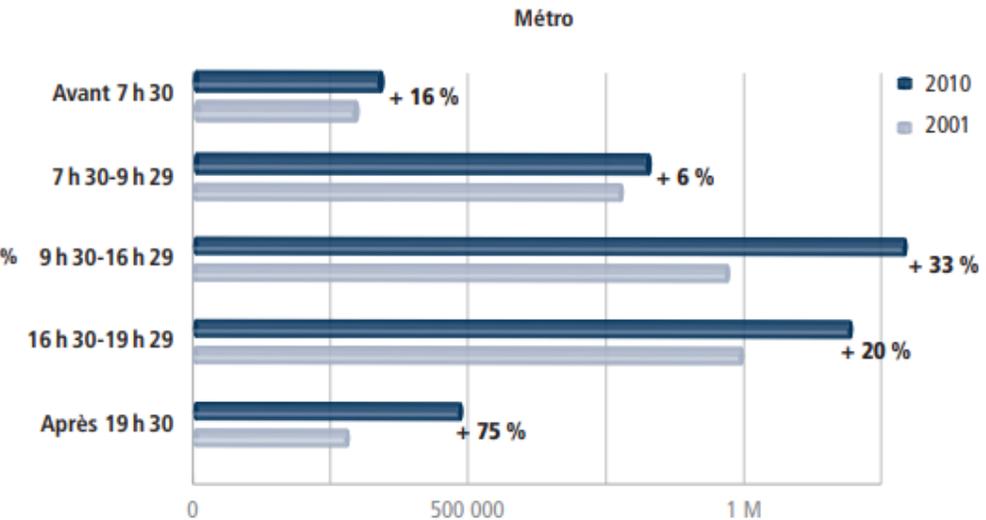
Plus le mode est lourd, plus il est associé à des déplacements de type domicile-travail.
On distingue aussi des déplacements plus locaux : les études, les achats, et les "affaires personnelles".

3.2 - Les Transports Collectifs : la fin du métro-boulot-dodo ?

Croissance des déplacements par tranche horaire



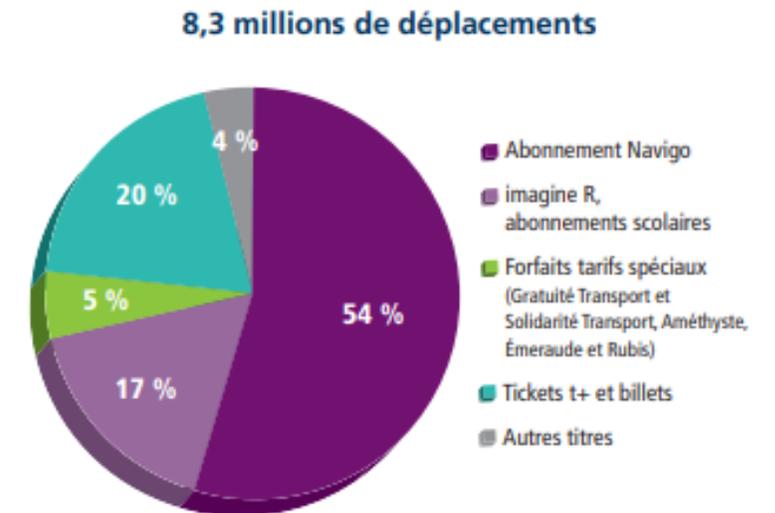
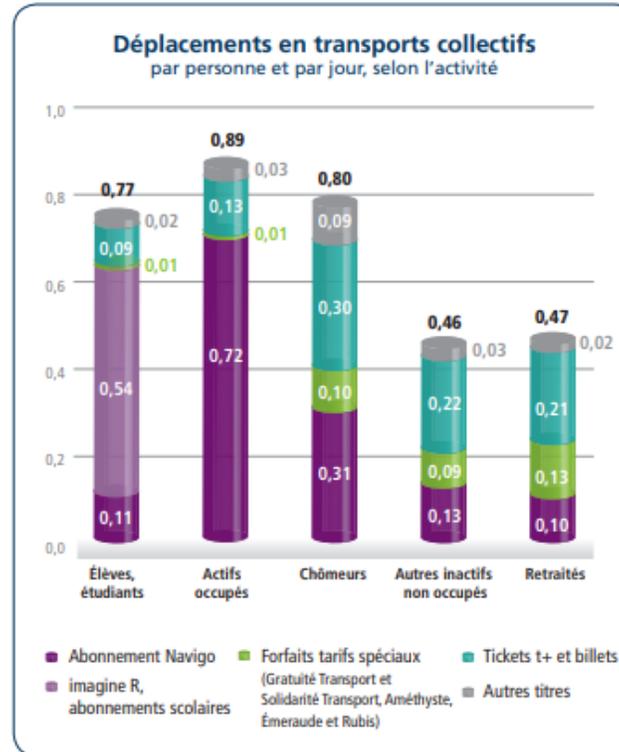
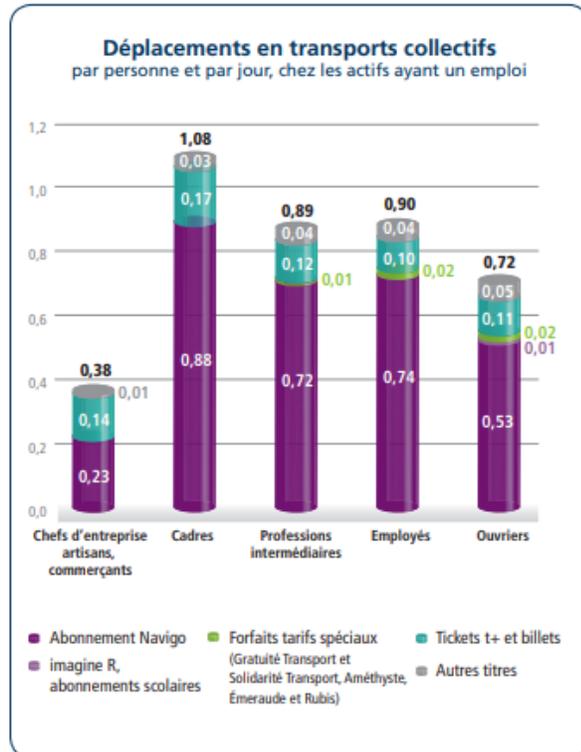
Croissance des déplacements par tranche horaire



Croissance de la demande en heures creuses = pourrait traduire d'autres déplacements qui ne relèvent pas du domicile-travail.
Problème de l'inadéquation de l'offre par rapport à la demande.

3.3 - Les Transports Collectifs : abonnements

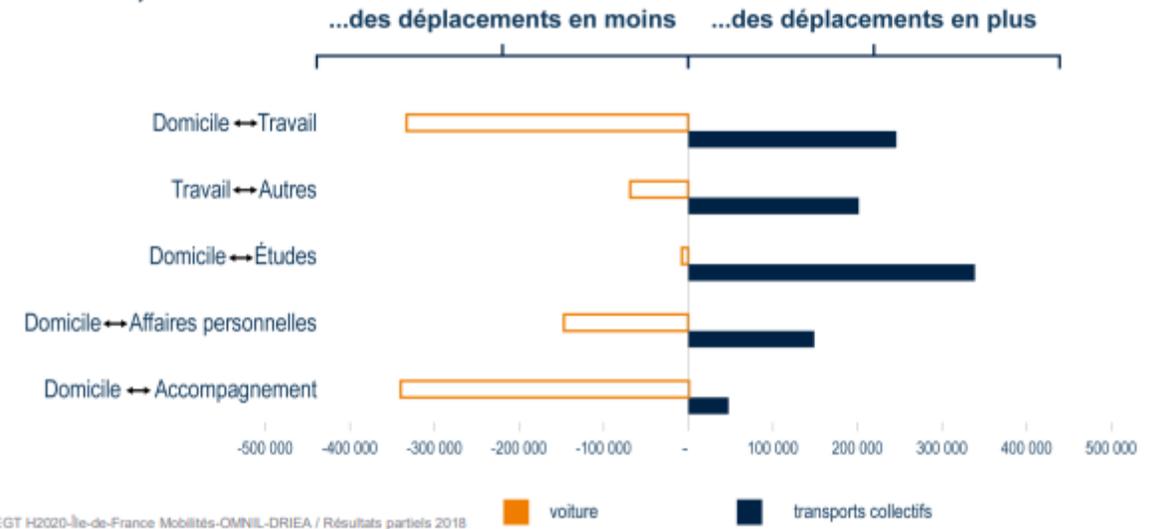
- 3/4 des utilisateurs de TC en IdF disposent d'un abonnement.
- Cependant la situation est contrastée selon le profil socio-économique :
- Population inactive, retraités, ou chômeurs, sont ceux qui utilisent le plus les billets
- Tandis que pour les cadres, les employés, et les professions intermédiaires, 80 % des déplacements se font avec un abonnement.



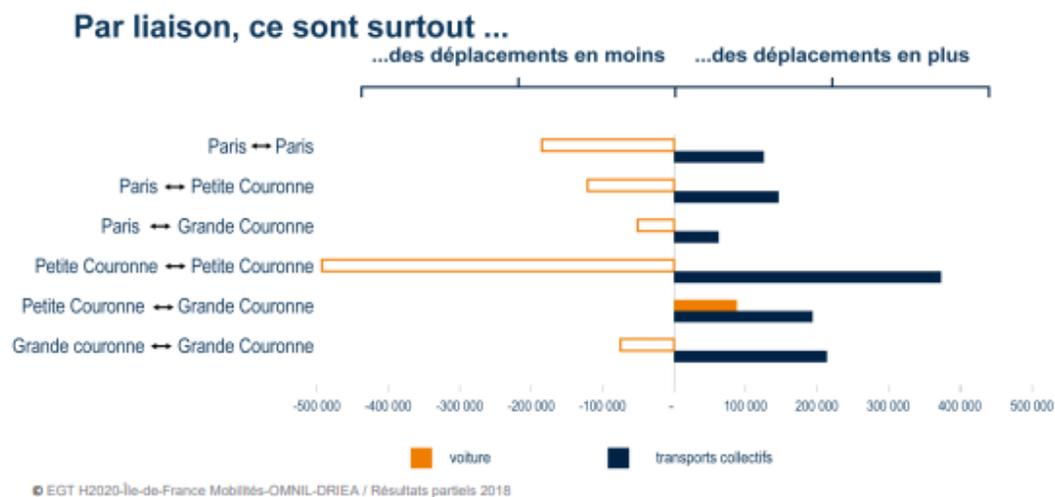
3.4 - Les Transports collectifs : 0,7 millions de déplacements en moins en voiture, 1,1 millions de plus en TC

- Les déplacements liés au travail se font moins en voiture et plus en transports collectifs. La part modale des transports collectifs s'est fortement accrue sous l'effet de la croissance des emplois de cadres situés au cœur de l'Île-de-France, où les réseaux de transports collectifs sont les plus développés.
- Les déplacements domicile-études en transports collectifs augmentent sous l'effet du renfort de l'offre de bus en banlieue.

Par motif, ce sont surtout ...



3.4 - Les Transports Collectifs : 0,7 millions de déplacements en moins en voiture, 1,1 millions de plus en TC



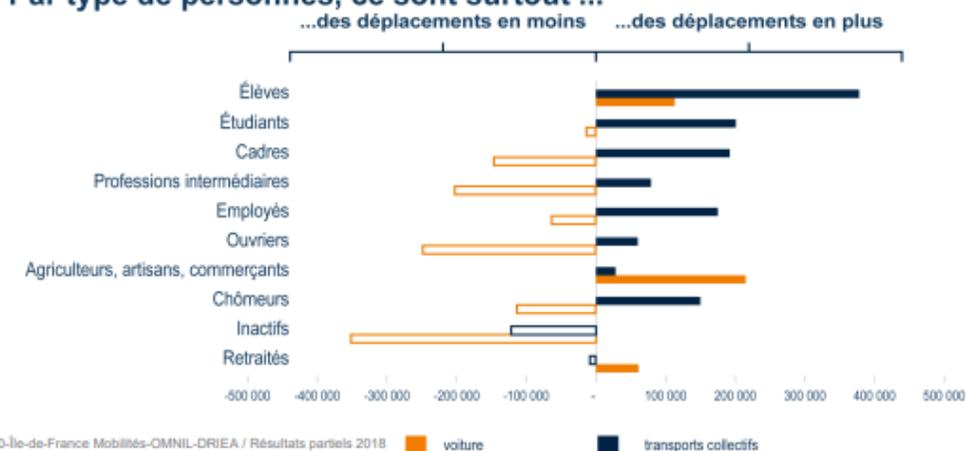
- Dans Paris, la diminution de la voiture est importante, mais elle l'est d'autant plus pour les déplacements Petite couronne – petite couronne. C'est en petite couronne qu'ont été mises en service de nombreuses lignes de tramway, des prolongements de lignes de métro et des arrêts plus nombreux des lignes radiales ferrées.
- Croissance significative en grande couronne expliquée par l'évolution démographique et le développement de l'offre de transport.

3.4 - Les Transports Collectifs : 0,7 millions de déplacements en moins en voiture, 1,1 millions de plus en TC

La dynamique des transports collectifs est tirée par :

- La croissance du nombre d'enfants
- Les étudiants qui utilisent plus les transports collectifs et moins la voiture
- Les cadres et professions intermédiaires qui accèdent plus facilement à leur emploi en transports collectifs (car leurs emplois sont plus souvent situés dans des zones bien desservies).

Par type de personnes, ce sont surtout ...



4 - La voiture

Un usage en recul: de 45% à 34% en part modale en 40 ans

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR EN VOITURE INTÉRESSANT PARIS ET LA PETITE COURONNE

2001



7,7 millions en voiture
(sur 22,3 millions tous modes)

2010



6,7 millions en voiture
(sur 25,8 millions tous modes)

2018



5,9 millions en voiture
(sur 27,4 millions tous modes)

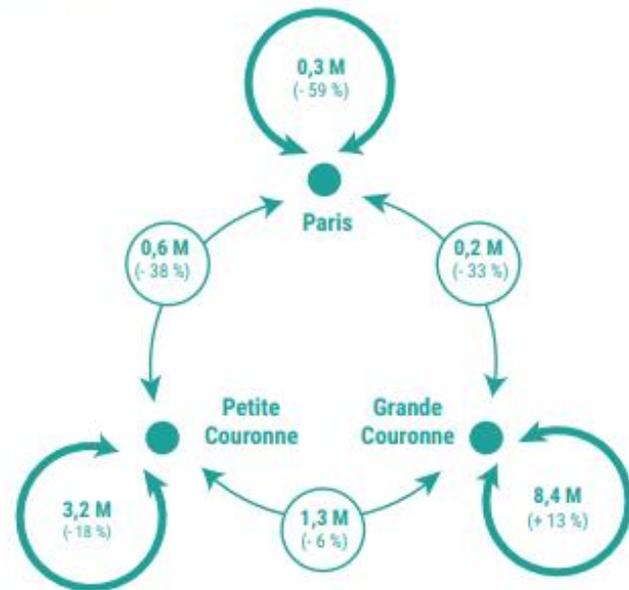
Saturation des axes routiers, développement des transports en commun et nouveaux usages...

Une diminution contrastée géographiquement

Taux de motorisation 1990-2017

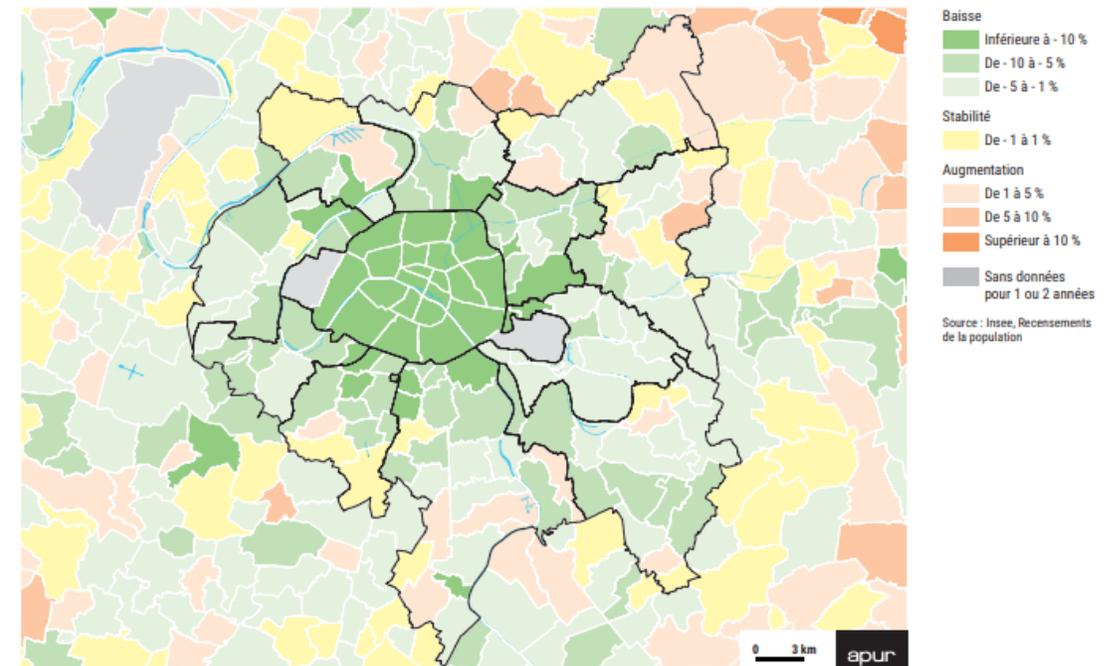
- -25% dans Paris (0,39 voiture/ménage)
- -7% dans le Grand Paris (0,66)
- +2% dans toute l'Idf (0,87 dont 1,17 en grande couronne)

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN VOITURE EN 2018
(ÉVOLUTION 2001-2018)



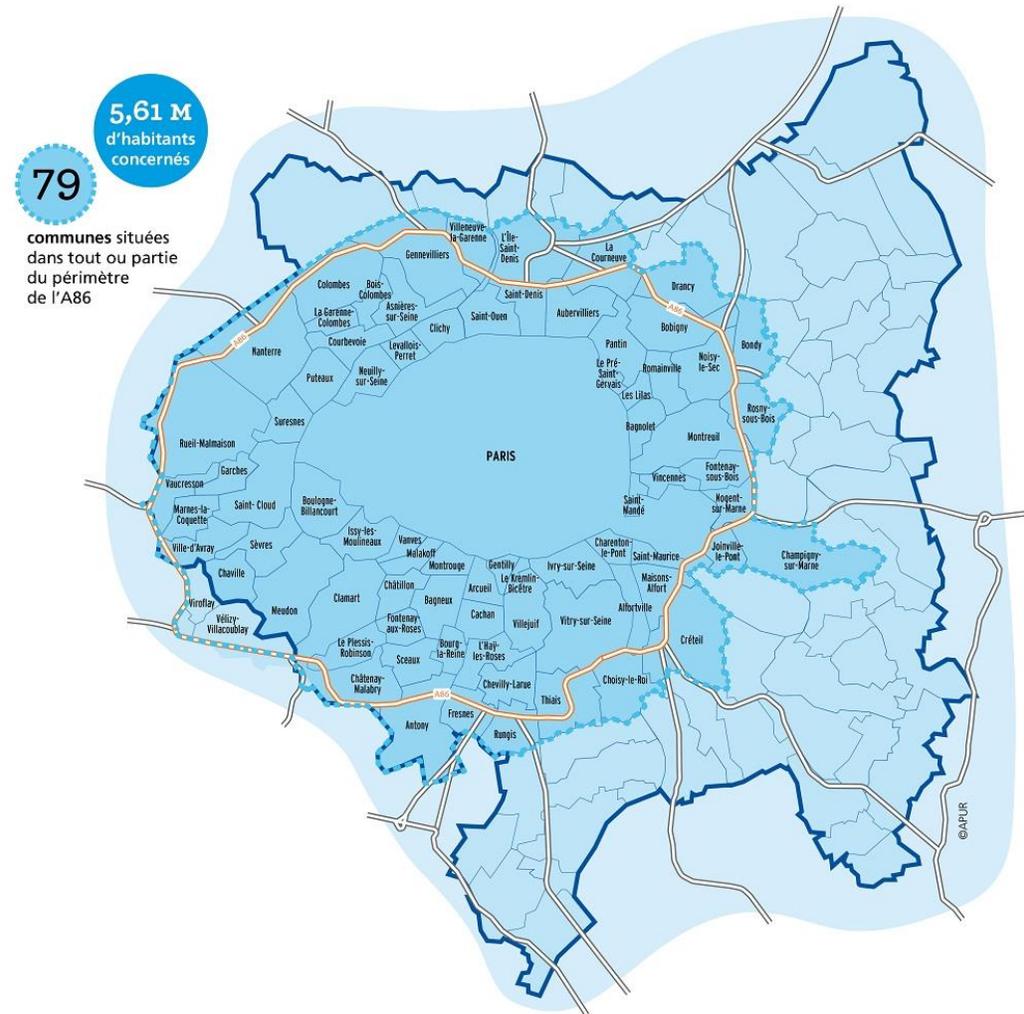
Sources : EGT H2020, Île-de-France Mobilités, OMNIL, DRIEA / Résultats partiels 2018 - Traitement Apur

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES ENTRE 2007 ET 2017



L'impact de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)

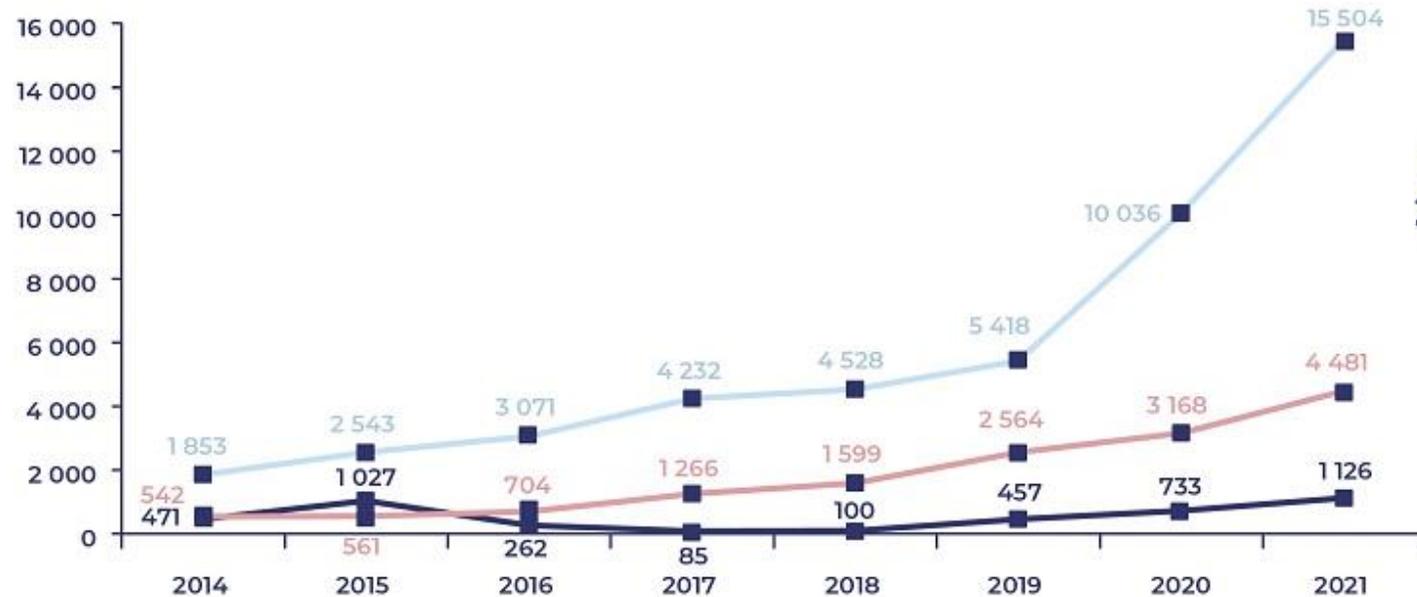
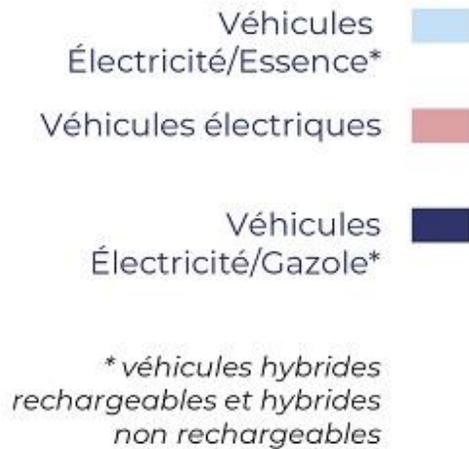
- Instaurée dans le Grand Paris en 2015.
- Mise en place de la vignette Crit'Air (circulation interdite pour les Crit'Air 4 & 5 depuis 2021)
- Vers 100% de véhicules propres en 2030 ?



La mobilité électrique

- Stationnement gratuit : droit de stationnement des véhicules basse émission
- Création d'un réseau public de bornes de recharges pour véhicules électriques (mars 2021)
- Un essor encore limité des "Crit'Air E" : 1,6% de la flotte du grand Paris

Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris



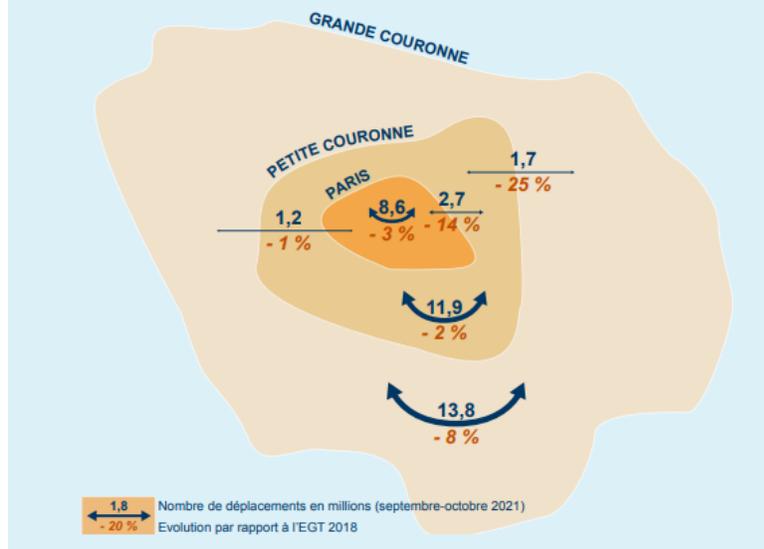
	Chiffres de l'Enquête Globale Transport de 2018	Chiffres de l'Enquête de Novembre - Décembre 2020
Ne se sont pas déplacés un jour de semaine	7 % des franciliens	18 % des franciliens
Ceux qui se déplacent réalisent moins de déplacements	4,1 déplacements par jour	3,5 déplacements par jour
Et consacrent moins de temps à se déplacer	94 minutes par jour	64 minutes par jour

5 - L'impact du COVID

De nouveaux usages qui s'installent durablement dans les habitudes des franciliens

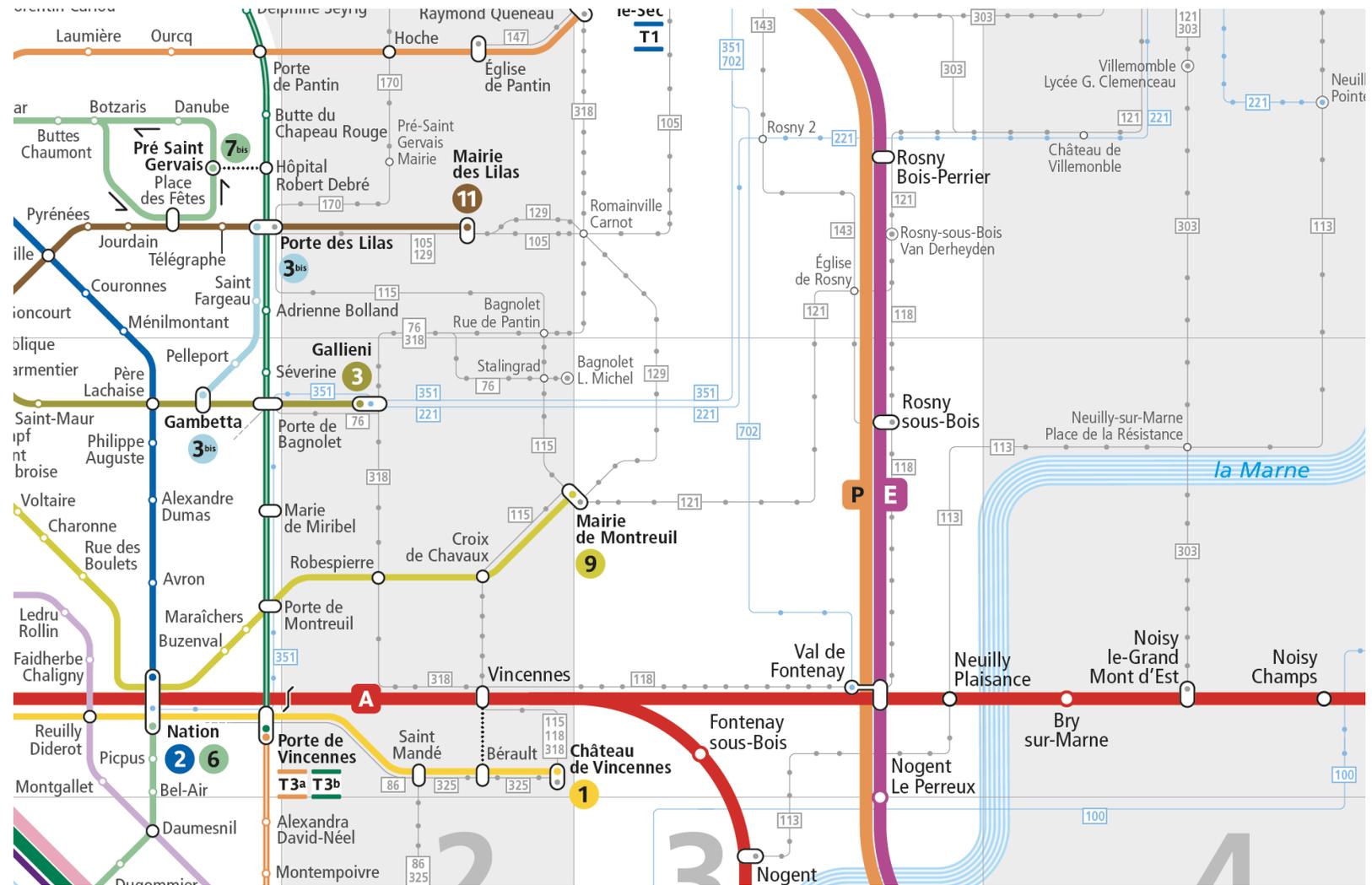
- Baisse de la fréquentation des transports en commun en 2020 (-20%) et de la voiture (-10%) mais augmentation durable des mobilités douces
- Augmentation significative du télétravail :
=> 1% de télétravailleurs réguliers en 2018 versus 25% en novembre 2020.

Répartition géographique des déplacements quotidiens tous modes à l'automne 2021



6 - État des lieux des projets de TC existants

- Prolongement du **M 11** côté Ouest jusqu'à Rosny Bois-Perrier (2024) puis Noisy-Champs. (partie intégrante du GPE)
- Prolongement du **M 1** côté Est jusqu'à Val de Fontenay. (ouverture horizon 2035)



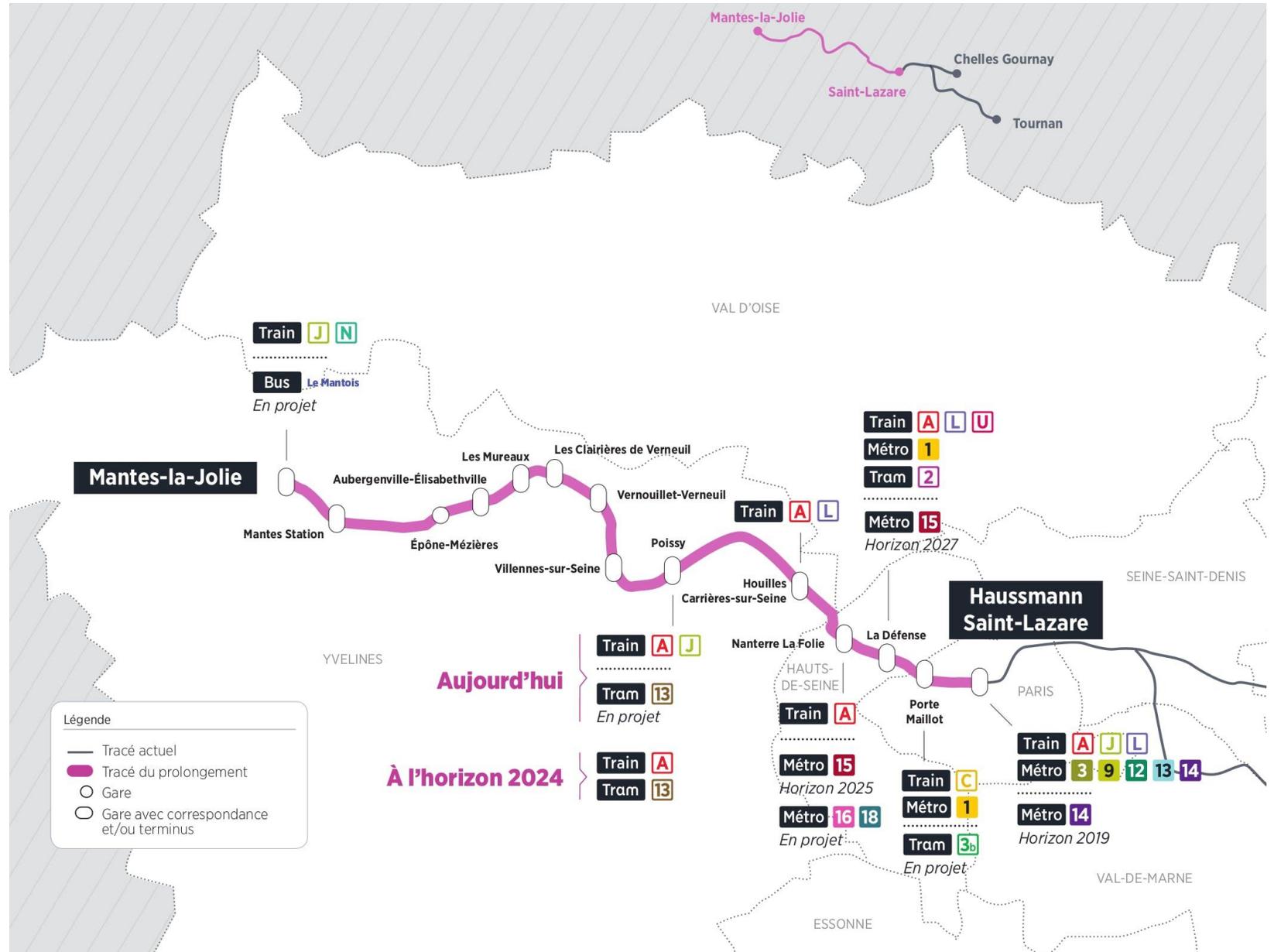
6 - État des lieux des projets de TC existants

- Prolongement de la ligne **14** jusqu'à l'aéroport d'Orly.



6 - État des lieux des projets de TC existants

- **Projet EOLE :** prolongement à l'Ouest du **RER E** jusqu'à Mantes-la-Jolie.



6 - État des lieux des projets de TC existants : Nouvelles lignes



NOUVELLE LIGNE DE TRAM

Antony > Clamart

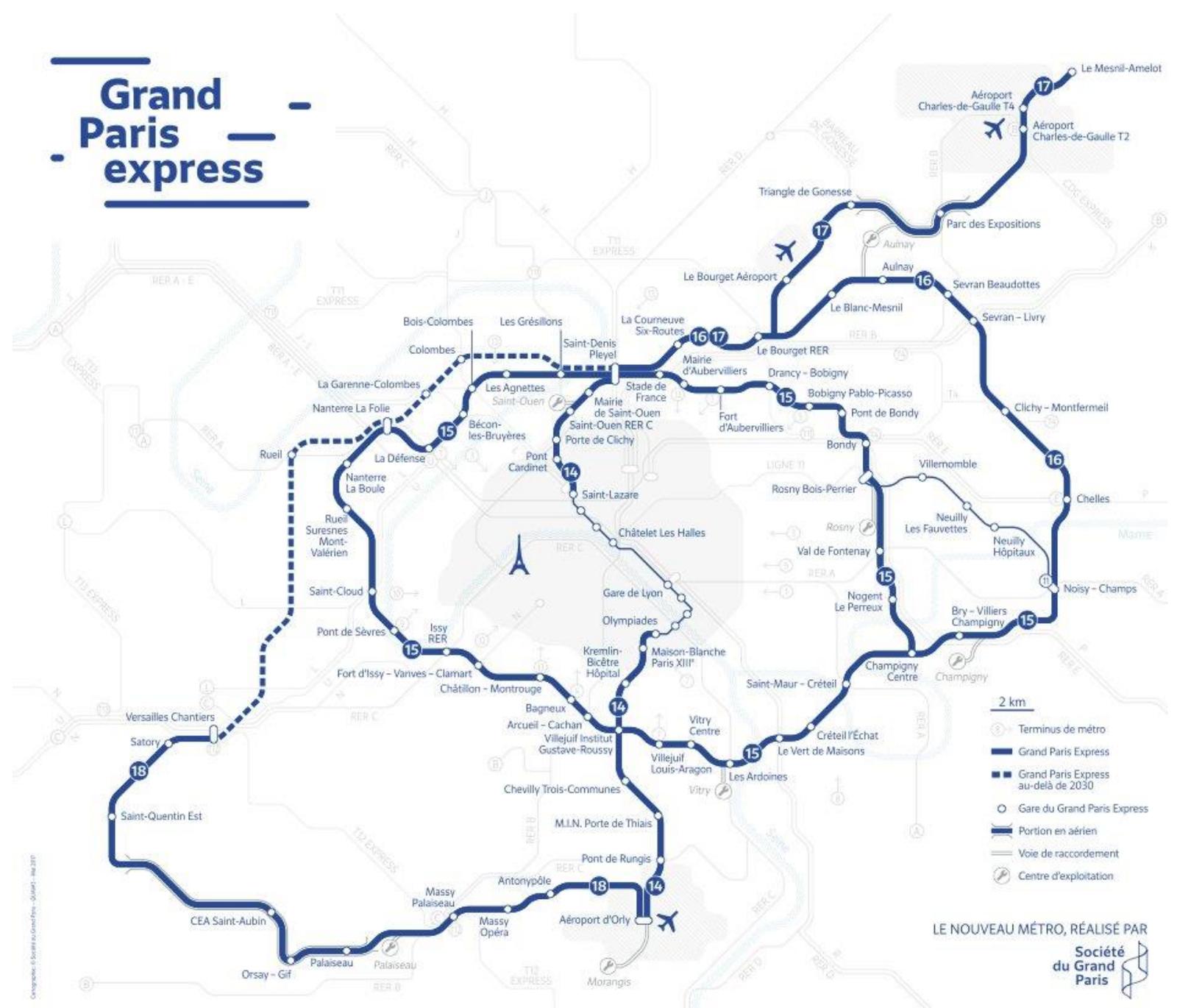


6 - État des lieux
des projets de
TC existants : les
prolongements



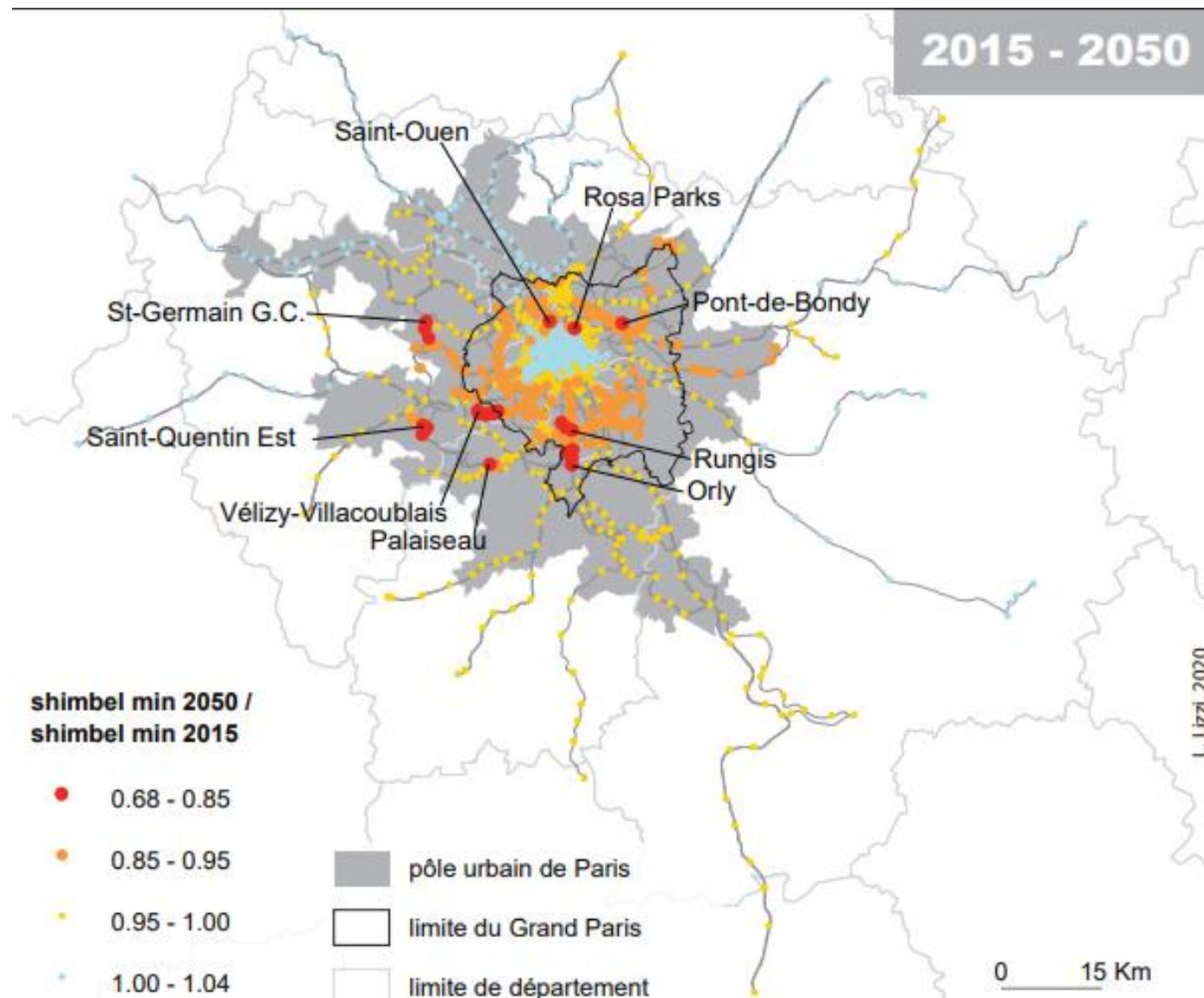
Grand Paris Express

- 4 nouvelles lignes
- 2 lignes en extension
- 205 kilomètres de ligne (+ 90 % de kilomètres de ligne par rapport au réseau de métro parisien)
- 72 gares dont 60 nouvelles (+ 19 % de nouvelles stations/gares au réseau)
- Nb de stations par km = $72 / 205 = 0,35$.



Gains d'accessibilités suite au GPE

- Indice de Shimbel : l'accessibilité du réseau S est définie à un site i comme la somme des plus courts chemins de chaque sommet du réseau au site i . Plus l'indice est petit, plus l'accessibilité est grande.
- Rapport Shimbel 2050 / Shimbel 2015 vise à étudier la variation de l'accessibilité entre 2050 et 2015. Plus ce rapport est petit, plus les gains d'accessibilité sont importants.



Critique des politiques publiques

17

- La ligne 17 dessert un complexe de loisirs qui ne sera pas construit (EuropaCity), et un terminal (4) de Roissy qui ne le sera pas non plus.
- La FNAUT demande le gel immédiat des travaux en 2019 : le projet n'est pas rentable économiquement et environnementalement.



Critique des politiques publiques

18

- La ligne 18 présente un bilan carbone extrêmement défavorable (viaducs en béton) en plus de causer une nuisance visuelle aux riverains.



Quelques références bibliographiques

- STIF - OMNIL, Fiches modes, *Enquête globale transport 2010*.
- Caenen et al. "Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail", *Ile de France à la page n°353* (INSEE, IAU, Stif), 2011.
- Caenen et al. "Les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements", *Ile de France à la page n°331* (INSEE, IAU, Stif), 2010.
- Pélissier, M. (2021, 1 septembre). *Ligne 18 du GPE : viaduc ou pas, un métro est inutile pour Saclay Versailles*. Association des Usagers des Transports (AUT).
- Europacity: la Fnaut (usagers) contre la ligne 17 du métro du Grand Paris, AFP (09/10/2019).