

DÉFI 2

RENDRE

LES TRANSPORTS

COLLECTIFS

PLUS ATTRACTIFS



PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande.
- Renforcer la qualité du service offert aux voyageurs et en particulier la fiabilité et le confort du voyage.
- Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.



Tramway T9 - Porte de Choisy, Paris

ACTIONS DU PDUIF

Action 2.1

Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

Action 2.2

Un métro modernisé et étendu

Action 2.3

Tramway et T Zen :
une offre de transport structurante

Action 2.4

Un réseau de bus plus attractif

Action 2.5

Aménager des pôles d'échanges multimodaux
de qualité

Action 2.6

Améliorer l'information voyageur
dans les transports collectifs

Action 2.7

Faciliter l'achat des titres de transport

Action 2.8

Faire profiter les usagers occasionnels
du passe sans contact Navigo

Action Feuille de route

Améliorer l'expérience voyageur



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010



Un contexte favorable au développement des transports collectifs

L'évolution de l'urbanisation en Île-de-France a joué favorablement sur l'usage des transports collectifs pendant la décennie 2010 (voir Défi 1).

- Les projets urbains se sont localisés plutôt à proximité des transports collectifs structurants.
- La croissance des habitants a été forte en proche couronne.
- Les emplois, sous l'effet de leur tertiarisation, sont de plus en plus polarisés – 68 % des emplois sont concentrés sur 6 % du territoire francilien – notamment à proximité des lignes ferrées structurantes RER, train, métro.

Par ailleurs, le développement des solutions de déplacements alternatives à la voiture (mobilités partagées, vélo, marche) a eu un effet levier sur l'usage des transports collectifs. Grâce au panel de services pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité dans les territoires les plus denses, il est de plus en plus aisé de passer d'une mobilité tout voiture à une mobilité en transports collectifs ou autres modes.

La prise de conscience environnementale a également contribué au consensus général quant à la nécessité de développer des transports collectifs.



Du STIF à Île-de-France Mobilités

En 2017, le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) est devenu Île-de-France Mobilités, reflet de son rôle élargi en matière de mobilité et plus seulement de transports collectifs. Ce changement de nom a été inscrit dans le Code des transports par la LOM qui a également introduit au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités un représentant des usagers des transports.



Une relation entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs qui évolue dans le cadre de la mise en concurrence progressive du réseau de transports collectifs

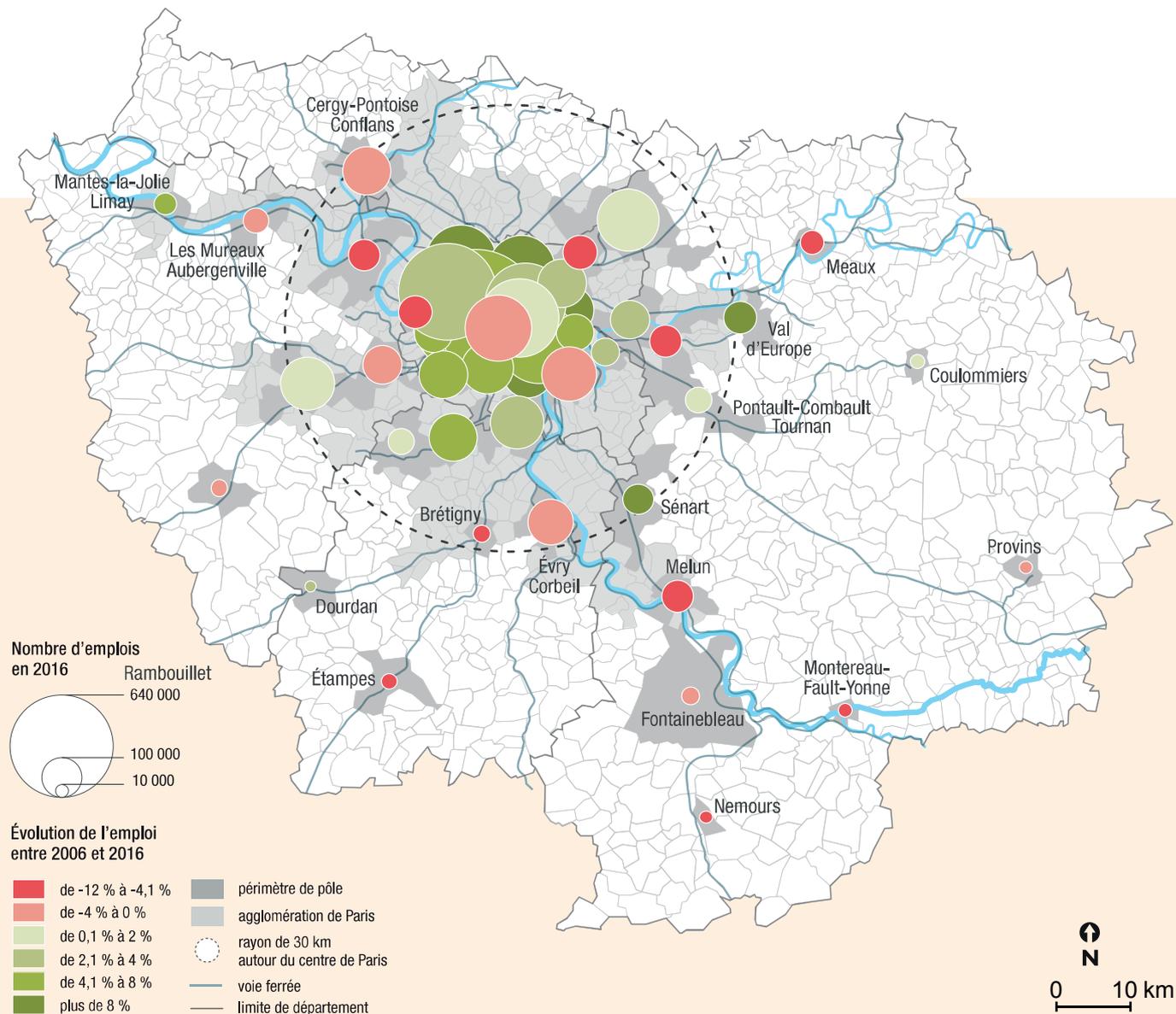
Les contrats entre Île-de-France Mobilités et la RATP d'une part, la SNCF, d'autre part, ont fait l'objet de plusieurs renégociations depuis 2010. Ces contrats sont de plus en plus exigeants en termes de qualité de service, notamment concernant la réalisation de l'offre et la ponctualité. Au-delà des conditions d'exploitation, les contrats définissent également les programmes d'investissements à mettre en œuvre.

Les contrats portant sur la période 2020-2023 pour la SNCF et 2021-2024 pour la RATP préparent également la mise en concurrence des réseaux.

La loi ORTF de 2009 puis la loi relative à un nouveau pacte ferroviaire de 2018 ont en effet fixé le calendrier de la mise en concurrence des services de transports collectifs.

- Le tramway T9 a été la première ligne ferrée mise en concurrence.
- Les procédures sont en cours pour la sélection de l'opérateur des futures lignes 16/17 du Grand Paris Express et pour le premier lot de lignes exploitées actuellement par SNCF Transilien (lignes T4, T11, Esbly-Crécy).
- Concernant le bus, à fin 2021, des délégataires ont été choisis pour quinze réseaux de grande couronne, les procédures sont en cours pour les autres.

Une polarisation de l'emploi au cœur de l'agglomération mise en relation par le Mass Transit - 01/2021



Source : INSEE, Recensement de la population 2006, 2016 - Note rapide Institut Paris Region, 2020



La crise sanitaire a un impact majeur sur les transports collectifs

De 2010 à début 2020, la fréquentation des transports collectifs franciliens connaissait une dynamique de croissance ininterrompue.

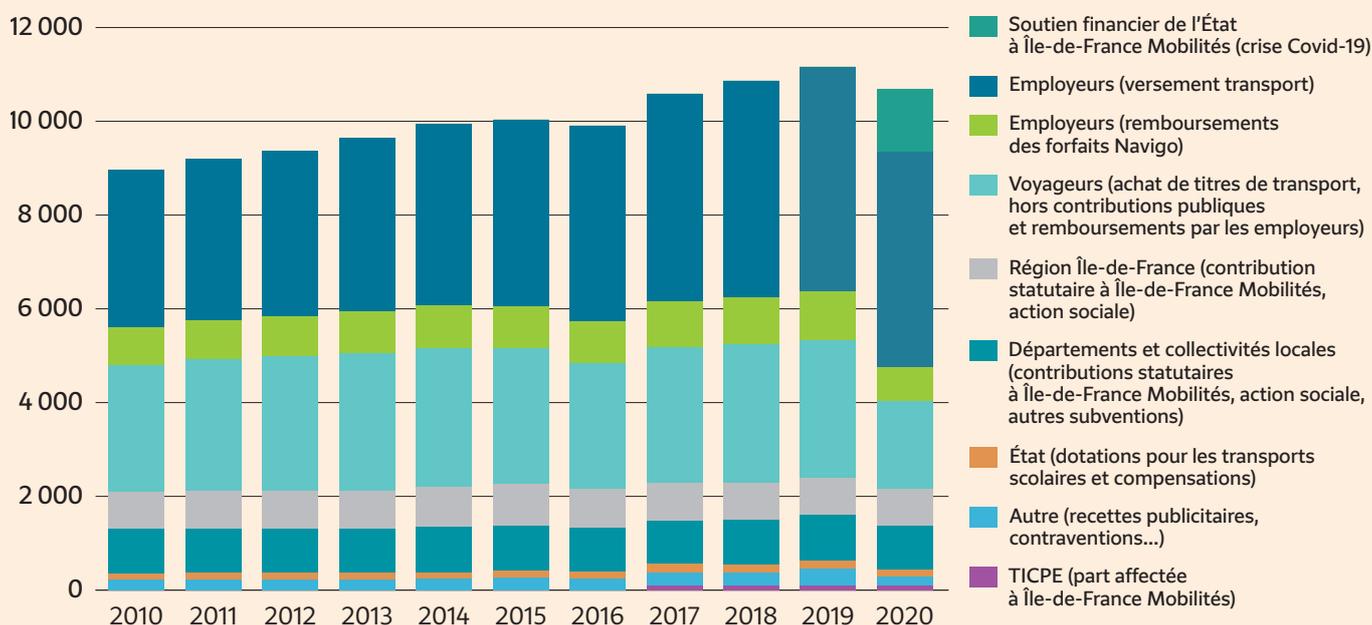
La crise sanitaire a touché de plein fouet les transports en commun, et ce d'autant plus que les impératifs de distanciation sociale mis en œuvre avant le déploiement de la vaccination contre le Covid-19 ont durablement et, plus que pour les autres modes de déplacements, affecté leur fréquentation.

La situation à fin 2021 n'est pas encore stabilisée. Elle laisse toutefois entrevoir que si une grande partie des effets de la crise sur l'usage des transports collectifs ne sera que temporaire, des modifications pérennes des comportements se dessinent, notamment en lien avec le développement du télétravail. Enfin, les répercussions financières de cette crise sont majeures. Les transports collectifs franciliens se retrouvent ainsi à fin 2021 dans une perspective assez différente de la trajectoire des années 2010 – 2019.

ENJEUX FINANCIERS

L'ensemble des montants sont exprimés en euros constants 2020.

Évolution des recettes tarifaires, des concours publics pour le fonctionnement et des taxes affectées à Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France (en millions d'euros constants 2020)



Les ressources de fonctionnement

En 2019, les ressources de fonctionnement des transports collectifs franciliens ont atteint 11,2 milliards d'euros, un montant en hausse de 25 % depuis 2010. Les ressources de fonctionnement couvrent les financements alloués par Île-de-France Mobilités aux opérateurs de transport, les charges de fonctionnement y compris les dotations aux amortissements et les frais financiers d'Île-de-France Mobilités ainsi que ses dépenses d'investissement via un virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement. Les dépenses des opérateurs prises en charge par les contrats d'exploitation incluent également des dépenses liées à l'exploitation des réseaux et des dépenses d'investissement notamment par l'intermédiaire des péages qui servent au financement de SNCF Réseau et des dotations aux amortissements.

- Les employeurs sont le premier financeur du fonctionnement des transports collectifs franciliens et leur participation a fortement augmenté sur la période 2010-2019, en valeur absolue (+ 1,6 milliard d'euros) et en valeur relative (passant de 46 % à 52 % des ressources). Cette croissance est liée aux hausses successives des taux du Versement mobilité (ex-Versement transport), contribution obligatoire des employeurs à Île-de-France Mobilités.
- Les recettes tarifaires (qui comprennent ces remboursements employeurs ainsi que des systèmes de tiers payants de la part des départements et de la Région Île-de-France) constituaient, en 2019, 38 % des ressources. Toutefois, la part des voyageurs dans les ressources totales n'était que de 26 %.

L'évolution des recettes tarifaires a été fluctuante au cours de la période, elles ont atteint leur maximum en valeur absolue en 2014.

Elles ont ensuite fortement diminué sous l'effet principalement de la mise en œuvre du forfait toutes zones puis à nouveau crû pour atteindre en 2019 un niveau presque équivalent à 2014 : la croissance de la fréquentation a en effet été contrebalancée par la création ou le renforcement de mesures tarifaires à destination de certains publics.

- Les concours publics dans leur ensemble représentaient 18 % des ressources, majoritairement via les contributions statutaires des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités.

Enfin, pour compenser la mise en place du forfait toutes zones et en complément de la hausse des taux du Versement mobilité, une partie du produit de la TICPE a été attribuée à Île-de-France Mobilités à compter de 2017.

En 2020, la crise sanitaire a entraîné une baisse du produit du Versement mobilité en lien avec les mesures de chômage partiel et, surtout, une très forte diminution des recettes tarifaires, liée à la baisse de la fréquentation. Île-de-France Mobilités a reçu un soutien financier de l'État sous forme d'une subvention pour compenser le manque à gagner du Versement mobilité et d'une avance remboursable pour combler les pertes de recettes voyageur. Cette avance va donc peser sur le budget d'Île-de-France Mobilités pour les années à venir, d'autant plus que le même mécanisme d'avance remboursable a été répliqué pour l'année 2021.

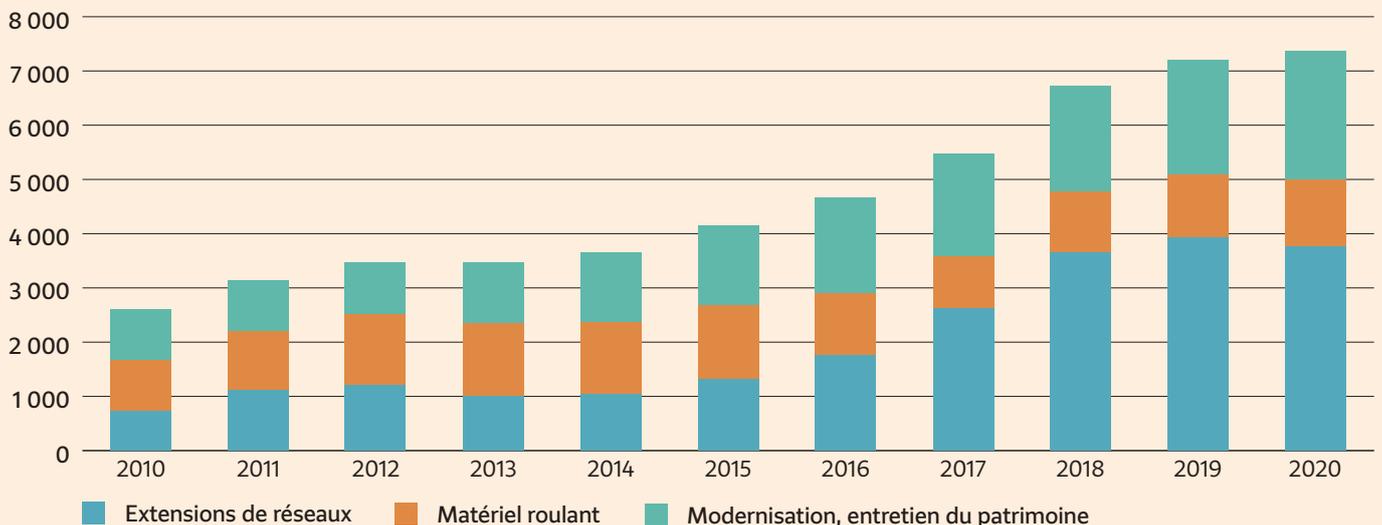


Les dépenses d'investissement

En 2020, l'investissement dans les transports collectifs a atteint 7,4 milliards d'euros. Ce montant, près de trois fois plus élevé que les dépenses en 2010, traduit l'effort majeur d'amélioration du réseau mené pendant la décennie.

- Les dépenses pour l'extension du réseau ont particulièrement augmenté à partir de 2016 (notamment sous l'effet du prolongement du RER E et du début des travaux du Grand Paris Express).
- Les dépenses pour le matériel roulant (achat de matériel pour les lignes nouvelles de tramway, renouvellement ou rénovation des rames de train, RER et métro, renouvellement du parc bus et cars) sont restées à un niveau très élevé au cours de la décennie (entre 950 millions et 1,3 milliard d'euros selon les années).
- Les dépenses de modernisation et d'entretien du patrimoine ont été multipliées par 2,5 de 2010 à 2020 reflétant ainsi l'importance qui est désormais accordée à l'amélioration de la qualité de service.

Dépenses d'investissement dans les transports collectifs (en millions d'euros constants 2020)



LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

De 2010 à 2018, le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de 14 % pour atteindre 9,4 millions de déplacements en jour ouvrable. Il s'agit d'une croissance importante même si elle est un peu en dessous de l'objectif fixé par le PDUIF de + 20 %.

En 2018, les transports collectifs sont utilisés majoritairement pour les déplacements en lien avec le travail et avec les études. Toutefois, les déplacements pour d'autres motifs ont également connu une croissance importante dans la décennie 2010.

Les deux tiers des déplacements en transports collectifs sont réalisés à Paris et en petite couronne. Un déplacement sur cinq en transports collectifs est réalisé entre Paris et la petite ou la grande couronne, liaisons où les transports collectifs sont très majoritaires par rapport à la voiture.

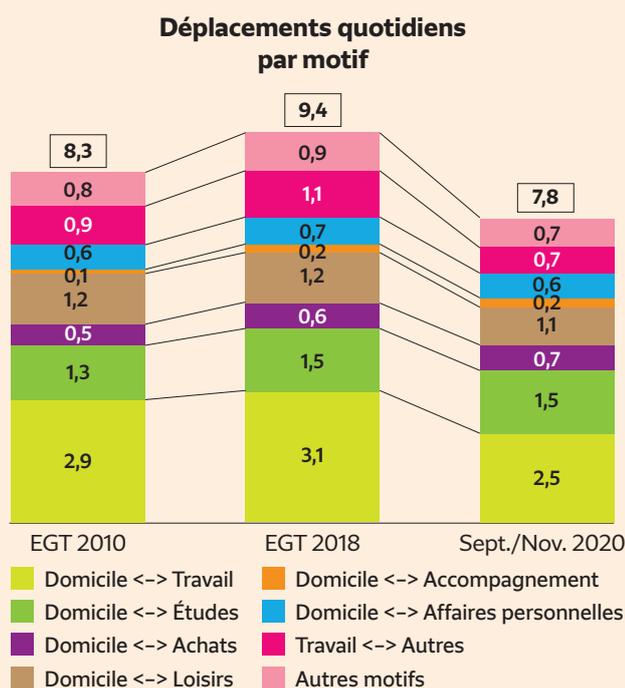
Les transports collectifs sont très fortement utilisés par les lycéens, les étudiants et les jeunes adultes : près de la moitié des usagers avaient moins de 35 ans en 2018. C'est d'ailleurs dans les tranches d'âge 15-34 ans que la croissance du nombre d'usagers par rapport à 2010 a été la plus importante.

Les transports collectifs sont un peu plus utilisés par des femmes (54 %) que par des hommes.

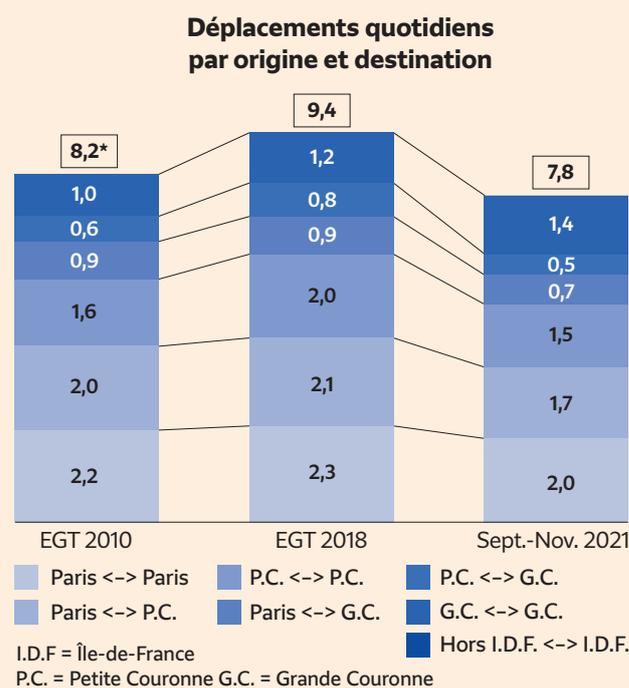
En termes de catégories socio-professionnelles, ils sont particulièrement empruntés par les élèves et étudiants et les actifs notamment cadres, professions intermédiaires et employés.

Déplacements quotidiens en transports collectifs (en millions)

Les arrondis des totaux diffèrent parfois légèrement de la somme des arrondis.



Source : Île-de-France Mobilités



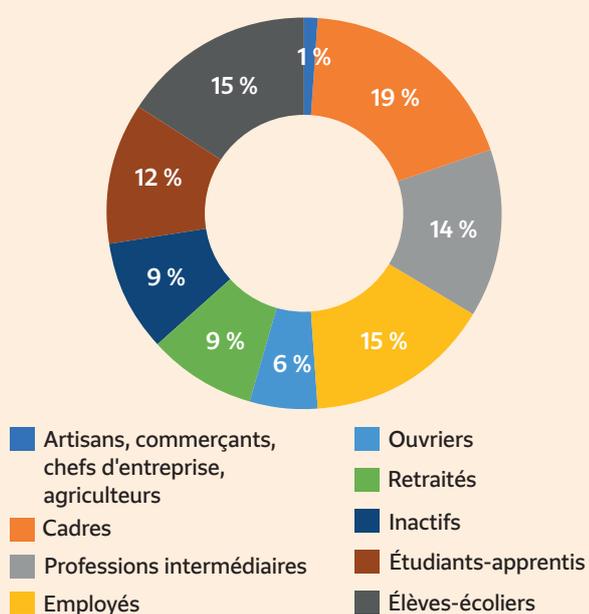
* En 2010, 57 000 déplacements ont une origine-destination indéterminée
Source : Île-de-France Mobilités

La crise sanitaire a eu un double impact sur l'usage des transports collectifs. Aux déplacements qui n'ont pas été réalisés pendant cette période, s'est ajoutée la crainte de la contagion dans des espaces où la distanciation sociale n'était pas toujours possible. Si la majeure partie des changements de comportements observés pendant la crise sanitaire étaient conjoncturels, il est désormais clair que le développement du télétravail sera pérenne.

Toutefois, il est encore trop tôt pour apprécier comment le télétravail ou le développement des réunions en distanciel va influencer la mobilité quotidienne notamment selon les jours de la semaine.

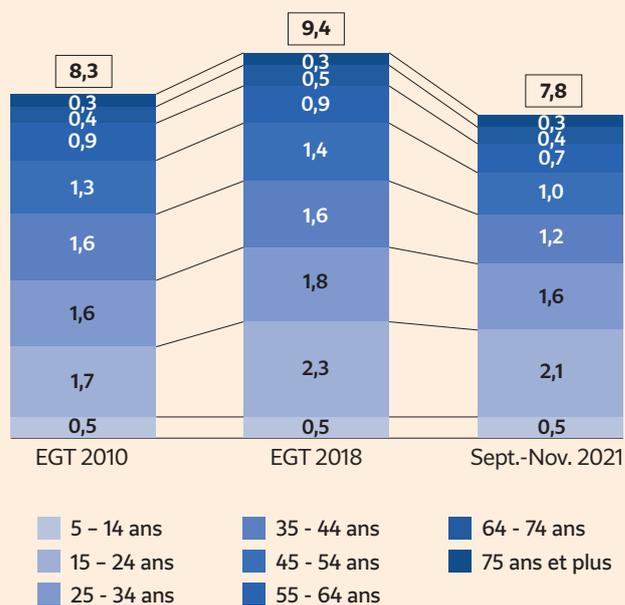
À l'automne 2021, le nombre de déplacements en transports collectifs en jour ouvrable atteignait près de 85 % de son niveau d'avant la crise sanitaire.

Déplacements quotidiens par CSP en 2018



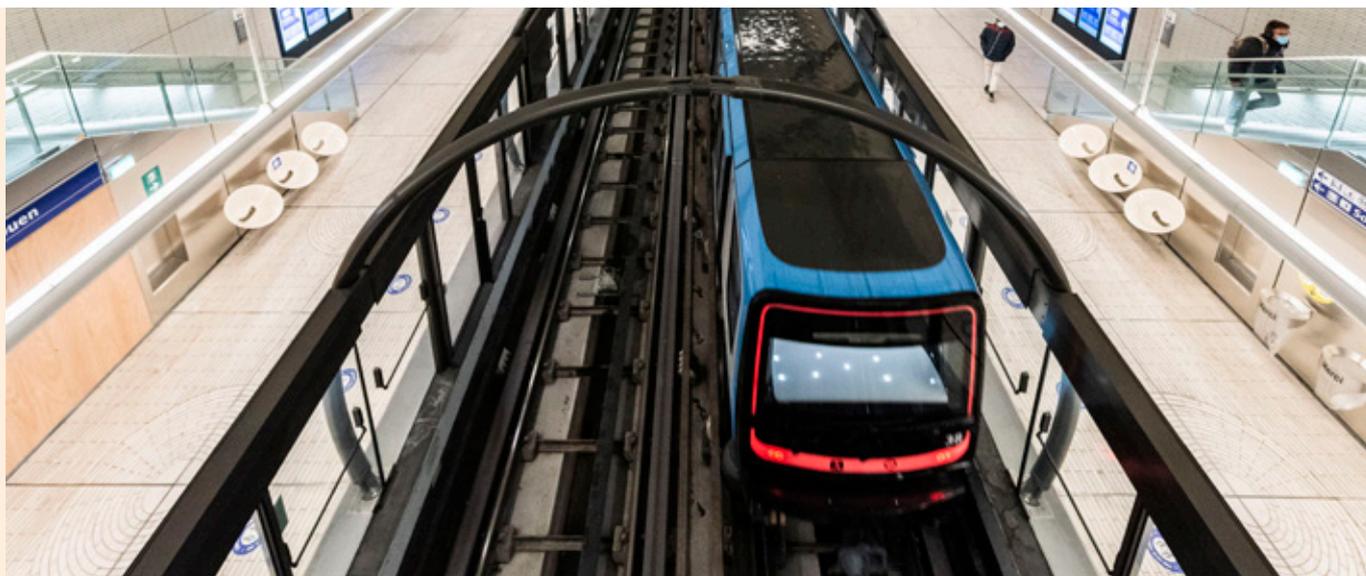
Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens selon l'âge



Source : Île-de-France Mobilités

BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES



Rame MP14 à la station Mairie de Saint-Ouen du métro 14

Pendant la décennie 2010, l'amélioration des transports collectifs a reposé sur de très nombreux axes afin de répondre aux attentes des Franciliens : développement de l'offre de transport, amélioration de la qualité de service, amélioration de l'intermodalité, renforcement de l'information, évolution de la tarification et modernisation de la billettique.



La décennie 2010 a été marquée par une très forte croissance de l'offre de transports collectifs

Exprimée en véhicules x kilomètres annuels, la croissance globale de l'offre théorique (c'est-à-dire de l'offre commandée aux opérateurs par Île-de-France Mobilités) a atteint + 22 % entre 2010 et 2020.

Cette croissance a concerné tous les territoires franciliens. Toutefois, l'offre réalisée s'est avérée moins importante en fin de décennie compte tenu des mouvements sociaux puis de la crise sanitaire.

Cette croissance globale est tout à fait en phase avec l'objectif fixé par le PDUIF qui était de + 25 % d'offre, objectif supérieur à la croissance souhaitée pour la fréquentation afin d'accroître l'attractivité des transports collectifs, tout en participant à leur désaturation.



Train-RER, des améliorations de qualité de service, à conforter

Les lignes de trains et de RER ont souffert d'un manque d'investissement pendant de très nombreuses années, conduisant à une vétusté des matériels roulants et des infrastructures, cause de dysfonctionnements récurrents.

Pour y remédier, des investissements massifs ont été réalisés pendant la décennie 2010. La mesure la plus importante a été le renouvellement et la rénovation des matériels roulants, qui ont permis l'amélioration du confort de voyage et la réduction des causes d'irrégularité sur les lignes concernées.

En parallèle, une politique de schémas directeurs par ligne est en cours de mise en œuvre afin de fiabiliser les conditions d'exploitation en réalisant les travaux nécessaires sur l'infrastructure (travaux de signalisation, sur les voies, dans les ateliers, etc.). La mise en œuvre de ces travaux est complexe car leur réalisation doit perturber le moins possible les circulations.

Concernant la ponctualité, la tendance est à l'amélioration sur la majorité des lignes. Certaines lignes bénéficient ainsi d'une performance retrouvée comme le RER A qui a fait l'objet d'une politique globale (renouvellement du matériel roulant, mesures sur l'infrastructure, refonte de la grille horaire).

Pour d'autres, la situation tend plutôt à se dégrader, démontrant la fragilité des acquis et l'enjeu à poursuivre, pour la décennie à venir, les efforts engagés.

Les travaux conséquents engagés sur l'infrastructure pour améliorer les conditions d'exploitation de ces lignes peuvent eux-mêmes être des sources temporaires d'irrégularité compte tenu de leur ampleur.



Un métro qui se modernise

Les actions réalisées pendant la décennie 2010 sur le réseau de métro ont permis de conforter sa performance globale.

Le maintien d'un bon niveau de ponctualité est à mettre en regard du renouvellement des matériels roulants et des systèmes d'exploitation de plusieurs lignes. L'automatisation de la ligne 1 a en particulier renforcé cette ligne majeure dans le réseau parisien. Les projets pour poursuivre la mise en place de ce type de mesures au cours de la décennie à venir ont déjà été engagés (automatisation de la ligne 4, achat des futurs matériels roulants MF19...).

A contrario, l'évolution de l'offre de transport a été relativement limitée. Elle a surtout concerné la soirée et le week-end, les possibilités d'augmentation de l'offre aux heures de pointe étant très limitées compte tenu de la capacité des infrastructures. Les prolongements de lignes de métro ont néanmoins permis d'accroître la zone de couverture de ce mode en dehors de Paris. Certains projets prévus par le PDUIF sont encore en cours de travaux pour une mise en service désormais prochaine. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen a été finalement mis en service en 2020, apportant la désaturation attendue de la ligne 13.

Le projet du Grand Paris Express a connu une augmentation significative de son coût prévisionnel et des ajustements de calendrier en mars 2013, en février 2018 et, dernièrement, en juillet 2021 qui ont conduit à retarder l'achèvement des premiers tronçons. Toutefois, les travaux de l'ensemble des lignes sont engagés et la mise en service de ce projet sera l'un des événements majeurs de la décennie à venir pour la mobilité en Île-de-France.



Le tramway, un mode structurant

Les lignes de tramways qui existaient déjà en 2010 ont fait l'objet de prolongements, d'autres ont été créées au cours de la décennie pour mettre en place un véritable réseau constitué de douze lignes à fin 2021. La fréquentation de ces lignes, qui ont le plus souvent remplacé des lignes de bus à fort trafic arrivant en limite de capacité, est au rendez-vous.

Au-delà de son rôle en termes de mobilité, le tramway a de plus permis la requalification urbaine des axes sur lesquels il est implanté.

L'enjeu de la décennie à venir portera sur l'achèvement des lignes de tram-train en travaux en grande couronne. Il s'agira également de maintenir la qualité de service sur les lignes existantes (renouvellement du matériel roulant du T1, limitation de la saturation du T2).



Le bus, un mode renouvelé

Au cours de la décennie 2010, c'est une politique globale d'amélioration du bus qui a été menée, s'appuyant sur la capacité d'adaptation plus rapide de ce mode que celle des modes ferrés.

Si les évolutions ont commencé dès le début de la période, elles se sont particulièrement renforcées dans le cadre du Plan bus mis en œuvre à partir de 2016.

- L'offre bus a été très fortement développée, en particulier en grande couronne, aussi bien dans les réseaux des bassins de vie que pour les liaisons vers les pôles majeurs assurées par des lignes Express. Le réseau de bus parisien a connu une refonte complète. En proche couronne, l'évolution s'est surtout faite dans le cadre de restructurations en lien avec la mise en service des tramways qui ont remplacé les lignes de plus fort trafic.

- L'offre a également été adaptée à la demande avec des renforts le week-end et en soirée. Le développement important du réseau Noctilien a permis de faire face aux besoins de déplacements croissants la nuit.
- Dans les secteurs les moins denses de l'Île-de-France, le transport à la demande vient de plus en plus compléter l'offre régulière.
- Le renouvellement accéléré du matériel roulant dans le cadre de la transition énergétique (cf. ENV – Véhicules propres) offre plus de confort et une information en temps réel améliorée pour les voyageurs dans des véhicules au design renouvelé. L'unification de la livrée des bus aux couleurs d'Île-de-France Mobilités améliore la lisibilité de ce mode pour les usagers.
- La transformation des gares routières en Éco-stations bus participe également de l'amélioration de la qualité de service.



Bus en gare de Montereau, Seine-et-Marne

Toutefois, ces actions portées par Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport nécessitent un appui des collectivités locales.

- Le développement de l'offre implique la création de nouveaux centres opérationnels bus pour lesquels le foncier est bien souvent difficile à sécuriser.
- L'enjeu de la performance du mode bus en termes de vitesse commerciale et de régularité reste entier. Si des aménagements de voirie et des mesures d'exploitation ont été réalisés pendant la décennie 2010, les projets de TCSP, en particulier les T Zen, ont pris du retard. Les aménagements de pacification de la voirie et la réalisation des coronapistes ont souvent un impact négatif sur la circulation des bus.

Ainsi, la place du bus dans la ville, que ce soit sur la voirie, aux abords des gares ou au travers de la réalisation de centres opérationnels bus, reste un enjeu fort pour la décennie à venir qui verra également la mise en place de nouveaux opérateurs dans le cadre de la mise en concurrence.



De nouveaux modes de transports collectifs

Des études et/ou expérimentations ont permis de préciser le domaine de pertinence de ces nouveaux modes de transports collectifs pour la desserte en milieu urbain en prenant en compte leurs caractéristiques : contraintes d'insertion, vitesse de ces modes comparés aux modes de transport classiques, etc.

Cela a permis d'identifier de nouveaux projets en réponse à des besoins de déplacements localisés. Ainsi, une liaison de transport par câble aérien est en projet dans le Val-de-Marne, et fait l'objet d'un marché de conception-réalisation attribué au printemps 2021.

Une étude de faisabilité et d'opportunité est en cours sur une navette fluviale sur le canal de l'Ourcq.



Pôle d'échanges de Cergy-Préfecture, Val d'Oise



Des pôles d'échanges multimodaux de qualité

L'amélioration du niveau de qualité des pôles d'échanges multimodaux a été au cœur de la politique d'Île-de-France Mobilités au cours de la décennie.

De très nombreuses gares ont bénéficié de travaux de rénovation ou d'aménagements de nouveaux équipements pour les voyageurs dans les espaces de transports collectifs ou sur les parvis. Les mesures pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ont contribué à faciliter les déplacements pour une part importante des voyageurs (cf. Défi 6 – Rendre les transports collectifs plus accessibles).

Par ailleurs, les équipements d'intermodalité ont bénéficié d'une politique de fort développement couplée à une labellisation permettant d'en garantir le niveau de qualité de service. Ainsi, à fin 2021, 14 Éco-stations bus, 75 Parcs Relais et 9 600 places de stationnement vélo labellisés par Île-de-France Mobilités jouent un rôle majeur pour faciliter l'accès aux gares franciliennes.

La plupart de ces mesures ont bénéficié aux pôles de desserte des secteurs denses et aux pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

Pour les grands pôles de correspondance, les projets élaborés au cours de la décennie ont surtout visé à résoudre des problématiques de saturation ou d'organisation nécessitant la réalisation d'ouvrages (passages souterrains, passerelles...). Ces projets coûteux et complexes mettent plus de temps à émerger et à se concrétiser. Leur réussite sera un enjeu pour la décennie à venir, notamment pour faire face à la croissance attendue de la fréquentation en lien avec la mise en service du Grand Paris Express.

La réussite de l'intermodalité aux gares du futur métro sera également essentielle pour pouvoir tirer complètement parti de cet investissement majeur.



Tram 4 en gare de Bondy, Seine-Saint-Denis



Un réseau à l'identité unifiée sous la marque Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités a placé le voyageur au cœur de son action au cours de cette décennie 2010.

Au-delà du développement de l'offre de transport et de services, elle a souhaité unifier l'identité visuelle du réseau et des matériels roulants aux couleurs de la marque Île-de-France Mobilités.

La nouvelle signalétique dont le déploiement a commencé viendra encore renforcer cette unité et faciliter l'usage des transports collectifs, notamment pour les voyageurs occasionnels.



Voyageur validant son pass Navigo Easy



Des évolutions tarifaires et de la billettique en faveur des usagers

La décennie 2010 a été marquée par de nombreuses mesures qui sont venues modifier en profondeur la tarification des transports collectifs franciliens. Concernant les abonnements, la tarification zonale a quasiment disparu au profit de forfaits toutes zones. La gamme des forfaits toutes zones se décline de plus en plus dans des forfaits à tarifs préférentiels : aux forfaits Imagine R et Solidarité Transport se sont ajoutés des forfaits pour les seniors ou les enfants.

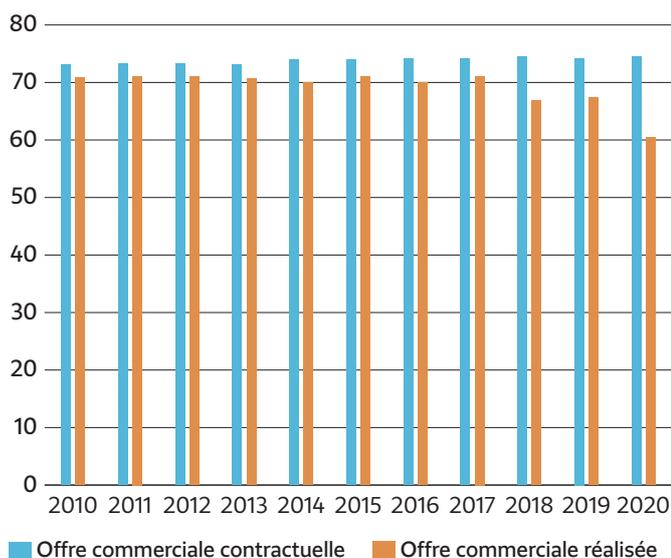
La tarification à l'usage a commencé à être mise en place (pour les trajets dans Paris), offrant plus de souplesse pour les usagers occasionnels qui ont désormais accès au support Navigo pour leurs titres de transport, préfigurant ainsi la disparition en cours des tickets T+.

La modernisation de la billettique est d'ailleurs largement engagée avec une accélération au cours de la deuxième partie de la décennie. L'objectif est de diversifier les supports de paiement pour les voyageurs afin de faciliter l'usage des transports collectifs et d'anticiper le développement des services de type MaaS (Mobility as a Service, cf. Défi 9 – De l'information voyageur au MaaS).

TRAIN ET RER

1. | UNE OFFRE RENFORCÉE PRINCIPALEMENT AUX HEURES DE POINTE EN SEMAINE

Offre commerciale annuelle théorique et réalisée sur le réseau de train/RER
(En millions de trains x kilomètres)



Source : Île-de-France Mobilités

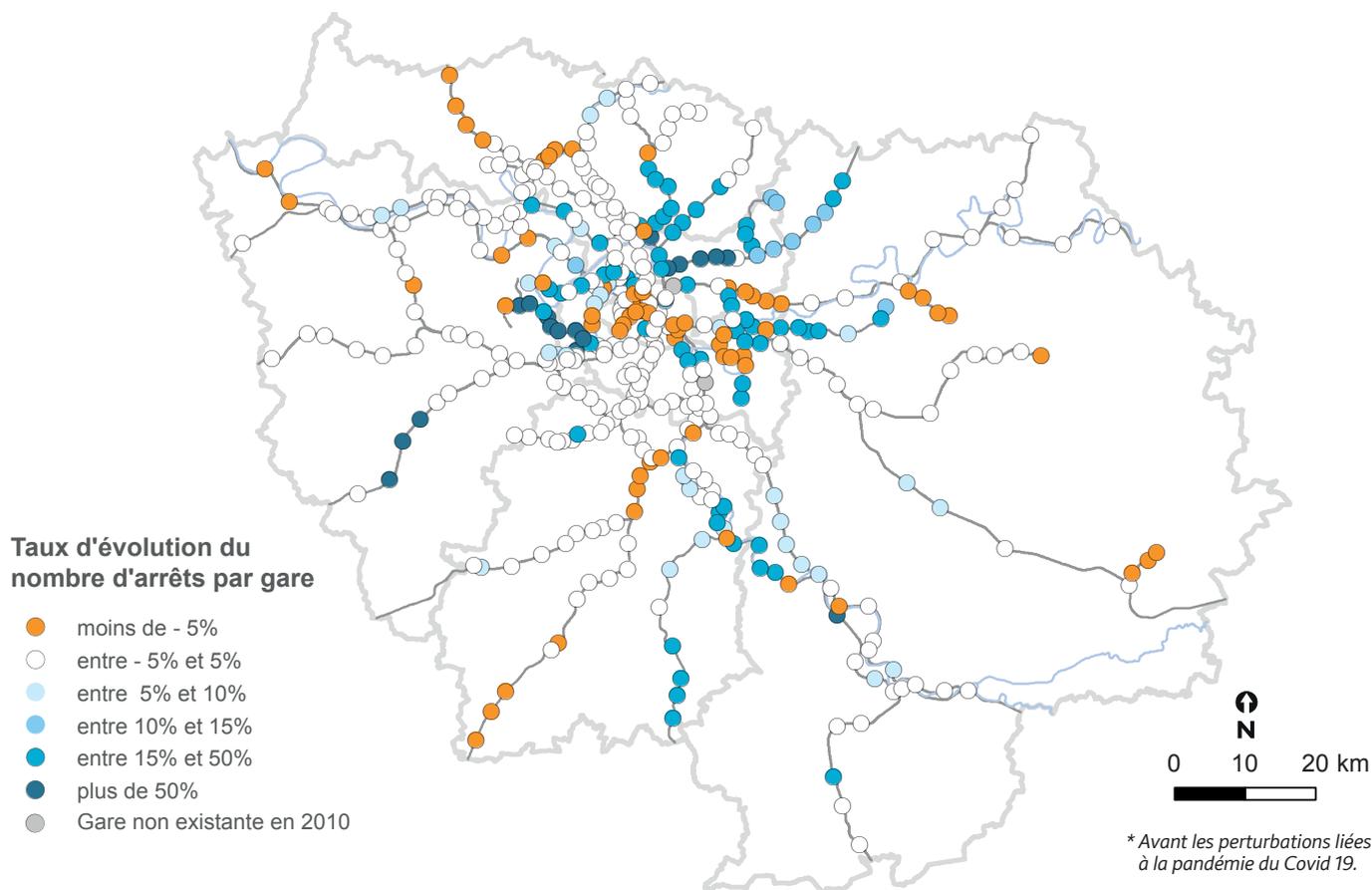
- L'offre commerciale commandée par Île-de-France Mobilités (offre théorique) exprimée en trains x kilomètres sur le réseau train-RER a crû à la marge à partir de 2014 (+ 2 % entre 2010 et 2020). Les renforts d'offre les plus importants ont concerné le RER D.
- Toutefois, l'offre réalisée s'est avérée inférieure à l'offre théorique à cause des mouvements sociaux de 2018 et de 2019 puis de l'adaptation de l'offre à la crise sanitaire du Covid-19 en 2020.



Regio 2N Ligne R et RER D - Melun, Val-de-Marne

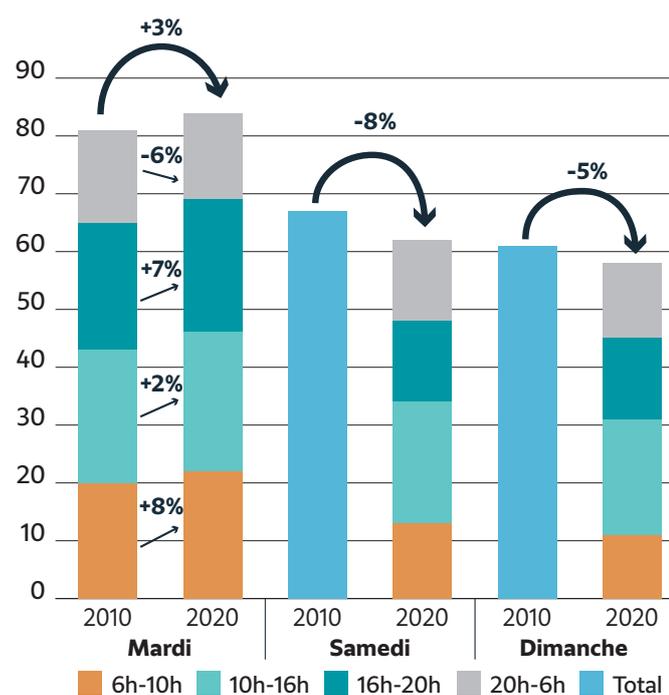
- Compte tenu des contraintes en termes de capacité des lignes, l'évolution de l'offre a surtout été marquée par des restructurations conduisant à offrir des arrêts supplémentaires sur des missions existantes. Ainsi, la mesure en nombre d'arrêts en gare reflète mieux la vision de l'offre pour les voyageurs. Des renforts d'offre importants ont ainsi été réalisés sur la période, notamment sur les RER A, B et D ainsi que sur la ligne L.
- Les gares de Créteil-Pompadour sur le RER D et Rosa Parks sur le RER E sont venues accompagner le développement urbain.
- En revanche, le prolongement du RER E à l'ouest est encore en travaux.
- Le projet de nouvelle branche du RER D de Villiers-le-Bel Gonesse Arnouville au Parc des Expositions de Villepinte a évolué en création de liaisons bus structurantes.

Évolution de l'offre sur le réseau Train/RER, un jour ouvrable (6 h-20 h), entre 2010 et 2020*



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution du nombre de stops x train sur le réseau de train/RER (en milliers de stops x trains toutes lignes confondues**)



- Les arrêts supplémentaires ont particulièrement concerné les jours de semaine en heures de pointe du matin et du soir.

En revanche, l'offre de week-end et de la période de soirée et de nuit s'avère fortement impactée par les travaux pour la régénération du réseau, qui nécessitent des interruptions de circulation ou des services adaptés.

** Total des arrêts réalisés par l'ensemble des métros circulant sur le réseau.

TRAIN ET RER

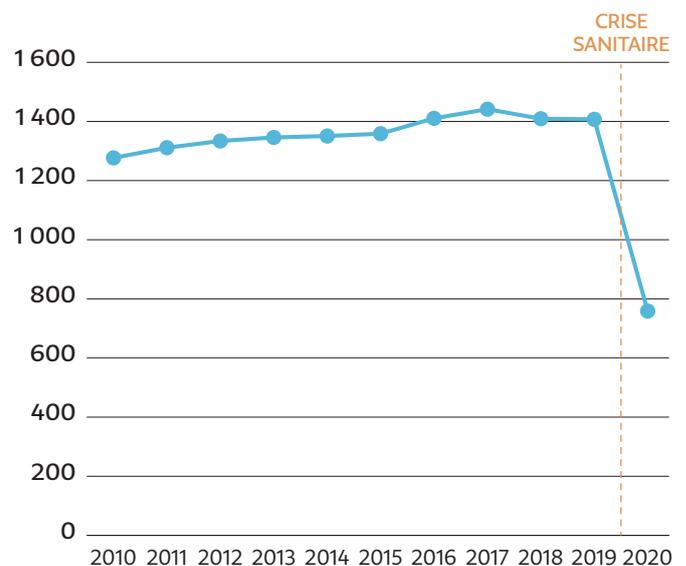
2. | UNE FRÉQUENTATION EN HAUSSE SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU



Voyageurs en gare d'Asnières-sur-Seine, Hauts-de-Seine

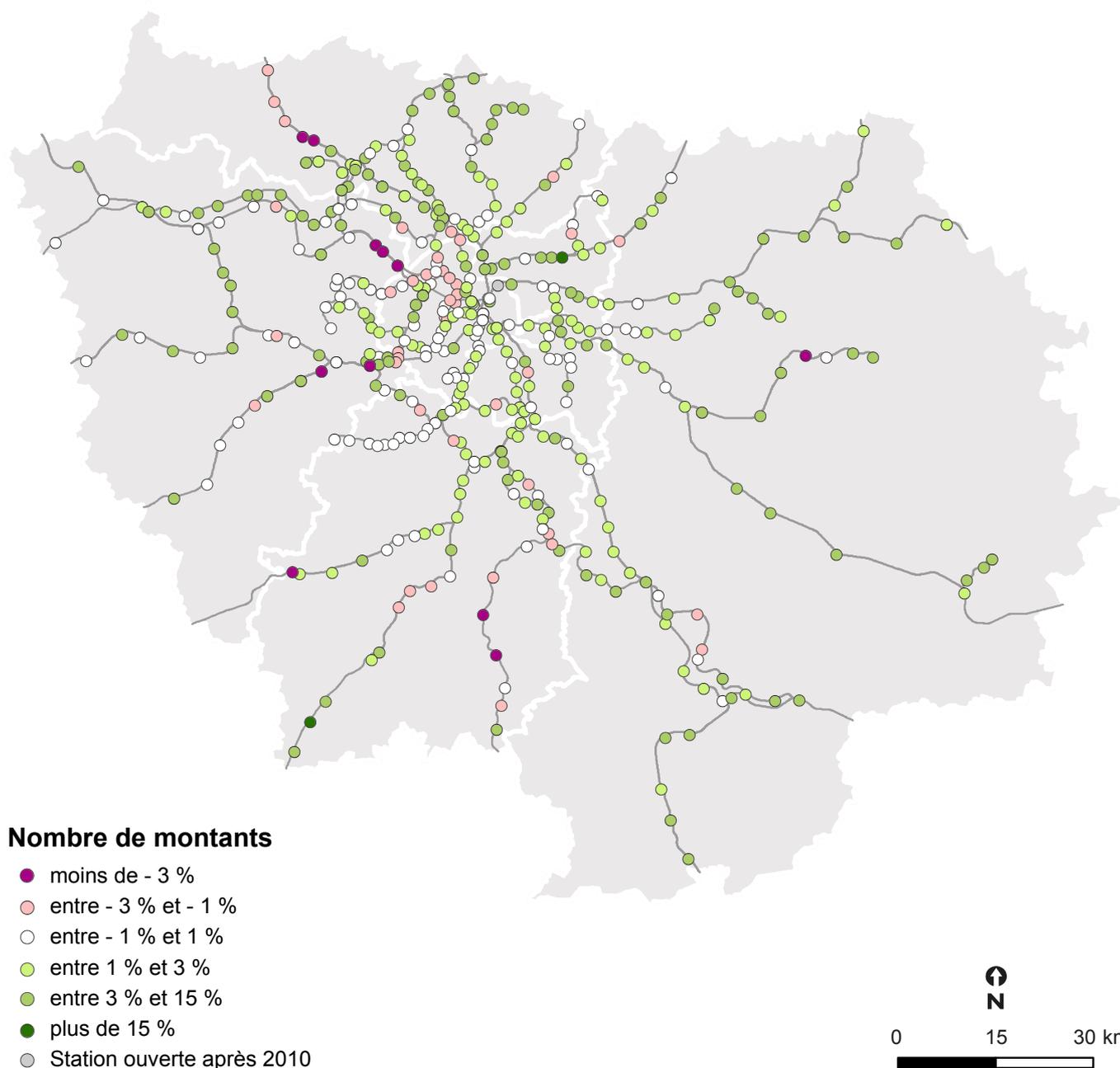
- La croissance de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de la fréquentation plus importante, jusqu'à un palier atteint en 2016 : +13 % pour la fréquentation annuelle entre 2010 et 2017. Après 2017, les mouvements sociaux puis la crise sanitaire du Covid-19 expliquent la baisse du trafic annuel, tout comme la baisse d'offre réalisée.
- La croissance de la fréquentation a concerné la majeure partie du réseau, y compris les gares en extrémités de lignes. Ainsi, avant la crise sanitaire, la charge des trains s'était accrue au global et plus encore, par effet cumulé, sur les tronçons en zone dense.

Fréquentation annuelle sur le réseau Train/RER
(En millions de voyages annuels)



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution des montées sur le réseau train/RER à la journée (6 h-20 h), entre 2010 et 2019

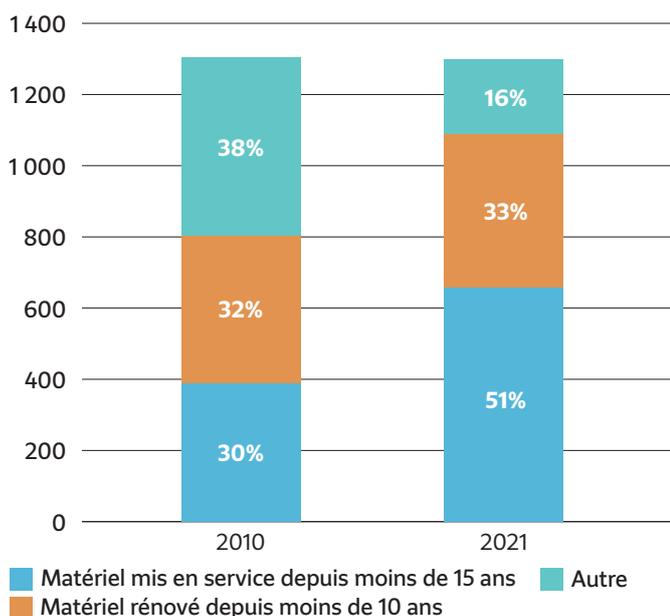


Source : Île-de-France Mobilités

TRAIN ET RER

3. UN EFFORT MAJEUR D'INVESTISSEMENT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE, QUI COMMENCE À PORTER SES FRUITS

Évolution du parc de matériel roulant sur les lignes ferrées



Source : Île-de-France Mobilités

- L'âge moyen du matériel roulant a fortement diminué au cours de la période grâce au renouvellement et à la rénovation des matériels qui se sont accélérés. 84 % du matériel est ainsi mis en service depuis moins de 15 ans ou rénové depuis moins de 10 ans en 2021 contre seulement 62 % en 2010. Cette évolution est le résultat de la mise en œuvre du Schéma directeur du matériel roulant établi en 2009 par Île-de-France Mobilités et de sa révision en 2016, qui a permis la livraison de 428 rames neuves ou rénovées entre 2016 et 2020 (pour un total de 1 307 trains).
- Pour accompagner ce renouvellement, sur la majorité des lignes, d'importants travaux ont été réalisés ou sont en cours pour adapter l'infrastructure ferroviaire, en particulier les ateliers de maintenance, aux nouveaux matériels.

Lignes	Mesures mises en œuvre sur l'infrastructure pour accompagner le renouvellement du matériel roulant, à fin 2021
A	- Adaptation de l'atelier de maintenance des trains de Sucy
B Nord	- Travaux en cours : atelier de Mitry (2021/2022)
D	- Adaptation des sites de maintenance de Bercy et Corbeil : création d'un nouvel atelier à Villeneuve. - Travaux en cours : adaptation du site des Joncherolles
E et P	- Travaux EOLE en cours pour assurer les circulations, le garage et la maintenance des nouveaux RER NG sur l'ensemble de la ligne E - Site de maintenance de Vaires mis en service début 2021
H/K	- Travaux en cours : adaptation du site des Joncherolles
J	- Adaptation des infrastructures en ligne et de l'atelier de Val Notre Dame
L	- Adaptation des ateliers et garages de Levallois et Achères
N et U	- Adaptation des infrastructures en ligne et des ateliers de Montrouge, Trappes
R	- Adaptation des infrastructures en ligne et de l'atelier de Villeneuve Saint Georges

- Au-delà de l'évolution du matériel roulant, des démarches globales ont été mises en œuvre sur une part importante des lignes ferroviaires pour en améliorer la performance, en particulier *via* l'élaboration ou la mise en œuvre de Schémas directeurs de lignes.

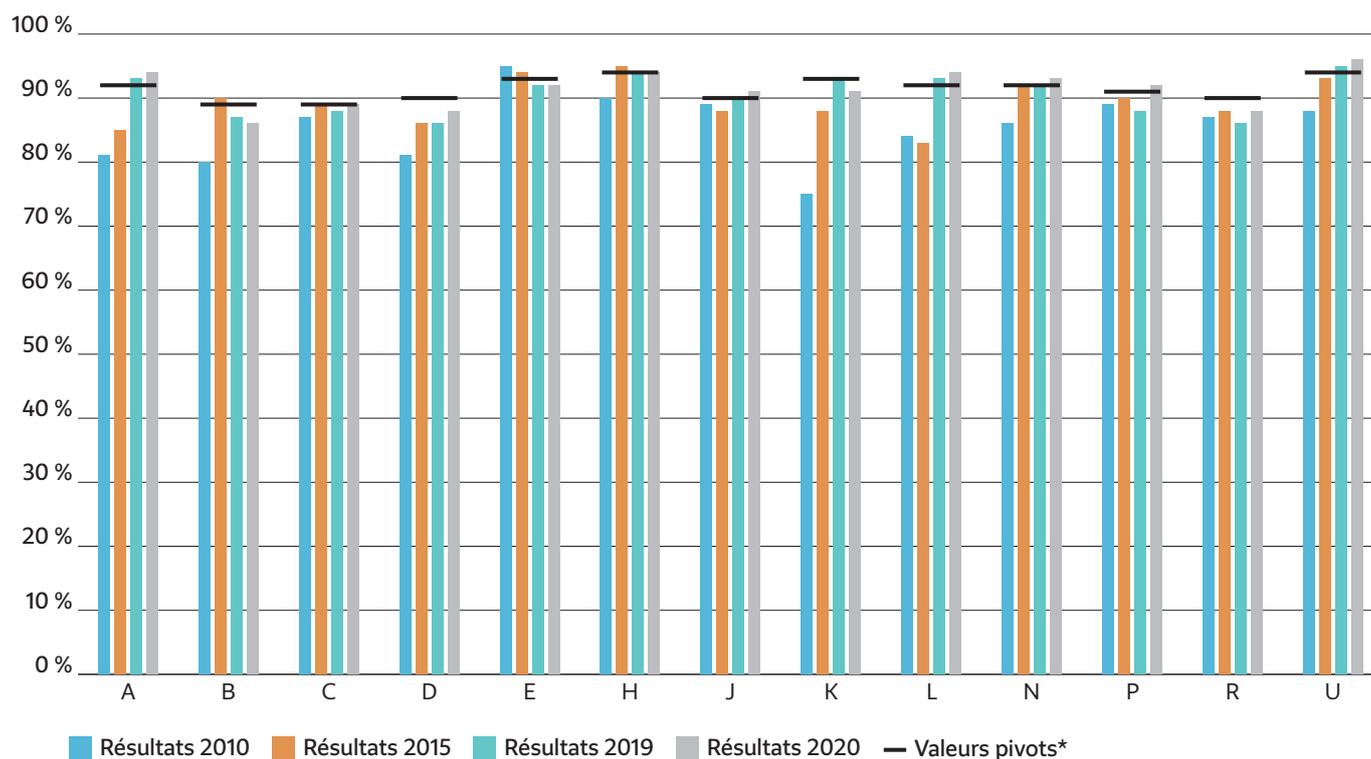
Lignes	Documents approuvés sur la période	Mesures mises en œuvre pour améliorer la régularité (dans le cadre des Schémas directeurs ou en plus), à fin 2021
A	Schéma directeur adopté en 2012	<ul style="list-style-type: none"> - Création de la direction de ligne unifiée, refonte du plan de transport - Modernisation des terminus de Chessy (2018/2019) et de Cergy (2019) - Mise en œuvre du pilotage automatique sur le tronçon central (2019) - Centre de Commande Unifié (CCU) à Vincennes
B Nord		<ul style="list-style-type: none"> - Opération B Nord+ (mise en service en 2013) pour une exploitation plus robuste du RER B avec circulation sur voies dédiées et mise en accessibilité des gares - Plan d'urgence 2019 : déploiement d'agents de régulation des flux à Aulnay et La Courneuve et renforcement du service de sécurité incendie et d'assistance à personnes (SSIAP) de la Gare du Nord
B Sud	Schéma directeur approuvé en 2013	<ul style="list-style-type: none"> - Centre de Commande Unifié (CCU) unique de Denfert (exploitants RATP et SNCF en un même lieu) et création de la direction de ligne unifiée - 3^e quai de Denfert (2014) permettant d'acheminer plus de trains à Paris en cas de situation perturbée - Itinéraires de retournement à La Plaine (2017, avec 8 trains par heure) - Voie de maintenance supplémentaire à Mitry (2017) - Mise en service de l'atelier de Mitry (2017) - Adaptation de la signalisation au sud de la ligne et dans le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord (2017) - Terminus d'Orsay (2021) - Modernisation du terminus de St-Rémy-lès-Chevreuse - Plan d'urgence 2019 : déploiement d'agents de régulation des flux à Denfert-Rochereau, Bourg-la-Reine et Massy-Palaiseau et déploiement d'équipes de protection civile - Évolution d'offre RER B Sud en septembre 2021 (objectifs : meilleure robustesse, lissage de la charge, adéquation de l'offre aux évolutions de fréquentation)
C	Schéma directeur approuvé en 2009 En cours de révision	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression des limitations permanentes de vitesses entre Pont du Garigliano et Invalides - Création d'un terminus partiel à Javel - Poste d'Aiguillage et de Régulation des Invalides - Projet de refonte de l'offre au SA 2024 pour gagner en robustesse
D	Schéma de principe approuvé en 2009 En cours de révision	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du terminus de Goussainville - Adaptation de la signalisation - Création du pôle intermodal de Créteil Pompadour - Renforcement de l'alimentation électrique à Combs la ville - Amélioration nœud ferroviaire de Corbeil-Essonnes - Travaux en cours pour un 2nd quai à Créteil Pompadour (amélioration de l'exploitation)

TRAIN ET RER

Lignes	Documents approuvés sur la période	Mesures mises en œuvre pour améliorer la régularité (dans le cadre des schémas directeurs ou en plus), à fin 2021
E et P	Schéma directeur approuvé en 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux en cours sur la sous-station de Villenoy pour améliorer l'exploitation - Études en cours « RER E Est+ » (prolongement des missions Villiers jusqu'à Roissy) - Travaux en cours pour désaturer le technicentre de Noisy - Études en cours électrification de la ligne Trilport – La Ferté Milon - Travaux en cours pour permettre la circulation des rames franciliens jusqu'à Provins
H	Schéma directeur approuvé en 2020	- Études en cours pour un arrêt de la ligne H à Saint-Denis Pleyel et une systématisation des arrêts à Saint-Denis Ville
J		
K	Études en cours pour l'élaboration d'un Schéma directeur	- Nouvelle offre SA 2017 cadencée avec le TER Paris-Laon
L	Finalisation du Schéma directeur, prévue pour le premier semestre 2022	<ul style="list-style-type: none"> - Refonte de l'offre sur la ligne L2 en décembre 2016 - Refonte de l'offre sur les lignes A et L3 en décembre 2017
N et U	Relance du Schéma directeur (démarche initiée en 2016) avec pour objectif une finalisation au 2 nd semestre 2022	
R	Finalisation du Schéma directeur prévue pour le 1 ^{er} semestre 2022	

- Ces travaux ont globalement porté leurs fruits puisqu'une majorité de lignes ont vu leur ponctualité augmenter depuis 2010. La régularité sur le RER A en particulier a progressé de treize points depuis 2010, notamment grâce à la refonte de l'offre à partir du service annuel 2018 et la mise en service des nouveaux matériels roulants MI09.
- Toutefois, la ponctualité des lignes B et E, très fréquentées, connaît une érosion, montrant que les acquis de la décennie restent fragiles. Malgré la hausse globale de performance depuis 2010, six lignes sur treize restent en deçà de l'objectif contractuel. Cela s'explique notamment par l'impact de travaux d'ampleur engagés sur ces axes pour en améliorer les conditions d'exploitation, travaux qui peuvent avoir des conséquences temporaires sur la régularité des lignes.

Taux de ponctualité comparé sur les lignes de train/RER



Source : Île-de-France Mobilités

* Valeurs de référence dans le contrat en vigueur entre Île-de-France Mobilités et SNCF.

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Réseau RER : une performance retrouvée et renforcée



Réseau de trains de banlieue : des trains plus fréquents et plus ponctuels



Sur l'ensemble des lignes ferroviaires : un service amélioré pour les voyageurs



Moderniser le parc de matériel roulant



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux



Prochain arrêt
Versailles Rive Droite

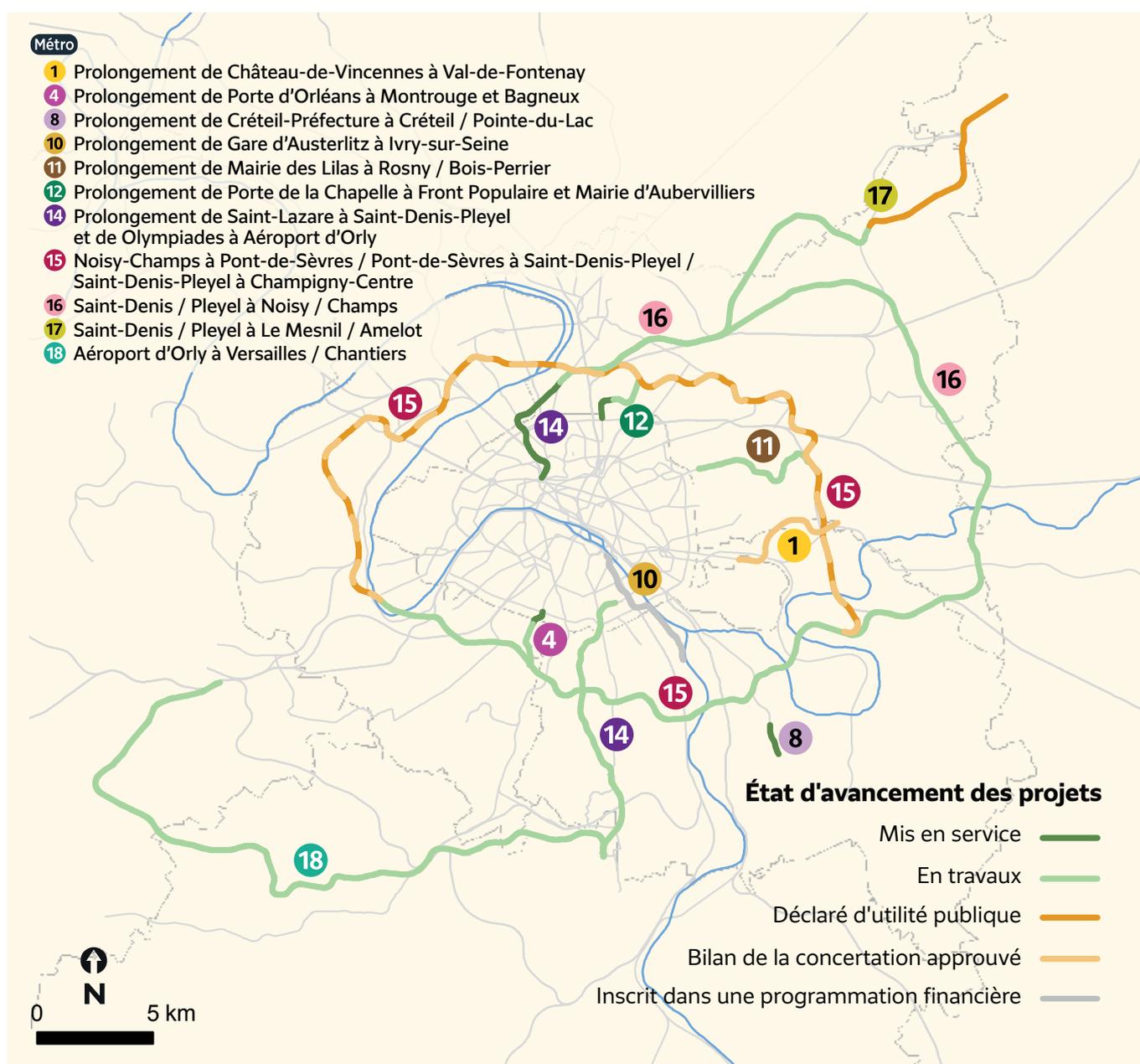
Intérieur d'une rame Francilien

MÉTRO

1. UN MAILLAGE ÉTENDU À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE ET UNE OFFRE RENFORCÉE EN HEURES CREUSES

La période a été marquée par la mise en service du prolongement des lignes 8 et 4 au sud, respectivement en 2012 et 2013, et 12 au nord en 2012, puis plus récemment en 2020 de la ligne 14 au nord. La mise en service de plusieurs autres projets, dont certains ont connu des retards, interviendra prochainement (prolongement de la ligne 4 phase 2, de la ligne 11 et de la ligne 12 phase 2) ou au milieu de la décennie prochaine (ligne 15 sud, 14 sud, 16, 18).

Projets de lignes de métro au 31/12/2021



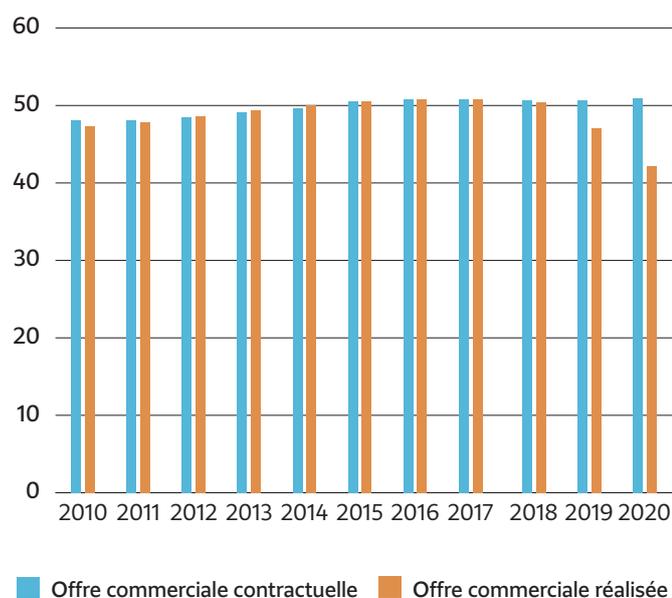


Ligne 14 à la station Pont Cardinet

Les prolongements de lignes et l'automatisation de la ligne 1 (2012) ont permis une croissance de l'offre à partir de 2012. La fin de période a néanmoins été marquée par une baisse importante de l'offre réalisée en raison de mouvements sociaux (2019-2020) et de la crise sanitaire du Covid-19.

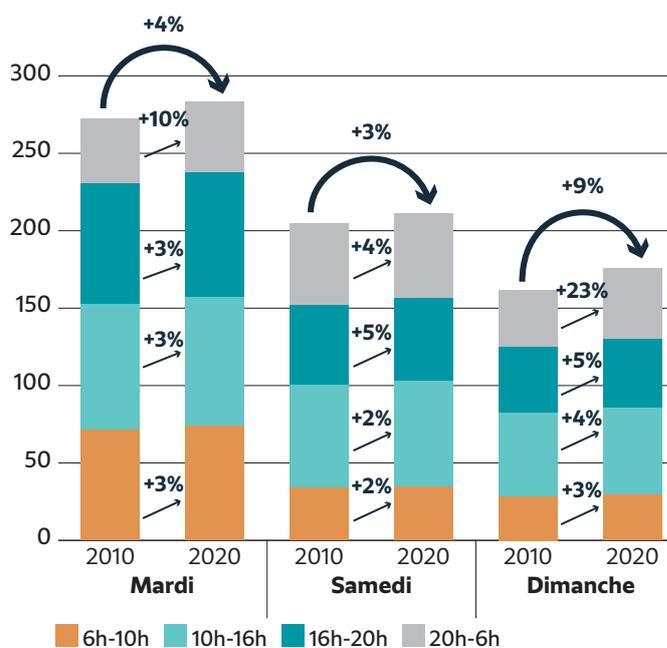
Les renforts d'offre les plus importants ont été réalisés les dimanches. D'importants renforts ont également été mis en place en soirée, en semaine et le dimanche. Ces renforts ont accompagné l'évolution des besoins de déplacement de la population francilienne, qui sont devenus plus nombreux en période nocturne.

Offre commerciale annuelle théorique et réalisée sur le réseau de métro (en millions de trains x kilomètres)



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution du nombre de stops x train par période horaire sur le réseau de métro (en milliers de stops x trains)*



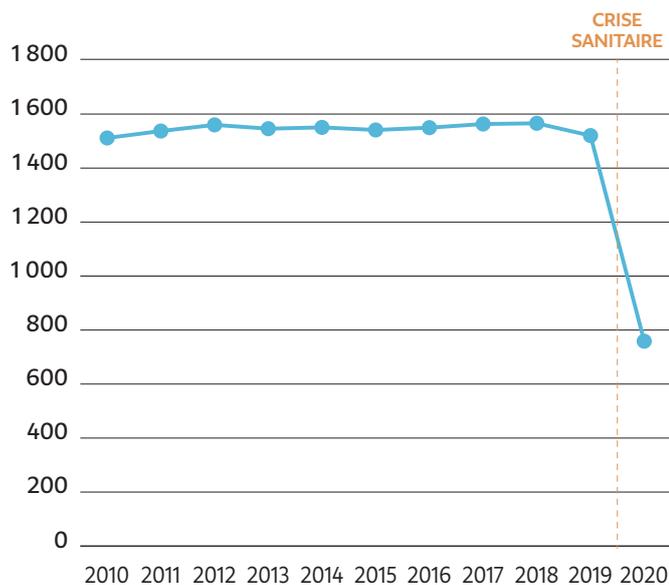
Source : Île-de-France Mobilités, offre de transport théorique déclarée par les transporteurs pour les calculs d'itinéraire

* Toutes lignes confondues (total des arrêts réalisés par l'ensemble des métros circulant sur le réseau).

MÉTRO

2. | UNE FRÉQUENTATION EN FAIBLE AUGMENTATION, DES TAUX DE CHARGE IMPORTANTS AVANT LA CRISE SANITAIRE

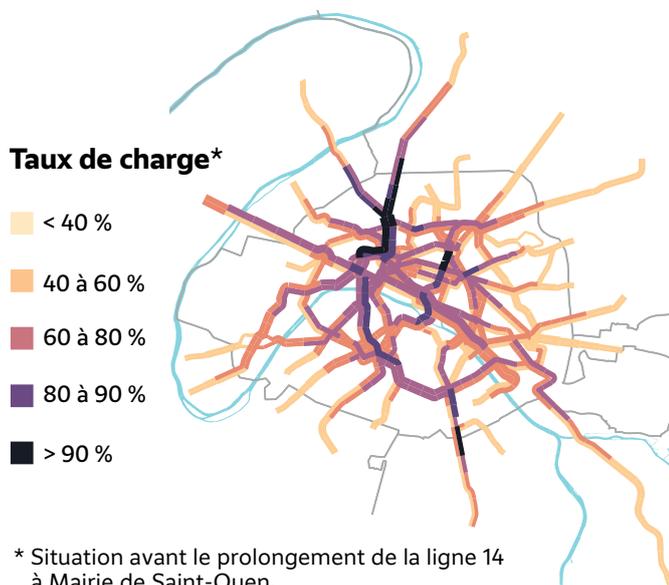
Fréquentation annuelle sur le réseau de métro
(en millions de voyages annuels)



Source : Île-de-France Mobilités

- La fréquentation annuelle a faiblement crû sur la période : + 3,6 % entre 2010 et 2018, soit un peu moins que l'offre (+ 5,4 % sur la même période).
- Le nombre d'entrants a augmenté dans la majorité des stations en extrémités de ligne, en dehors de Paris, tandis que la majorité des stations ayant vu leur nombre d'entrants diminuer (qui sont une petite minorité) se trouvent principalement dans l'hypercentre parisien. L'incendie de la cathédrale Notre-Dame a notamment eu un impact sur la fréquentation de certaines stations en 2019. Les évolutions démographiques (diminution de la population à Paris et augmentation en petite couronne) contribuent également à expliquer cette évolution contrastée.

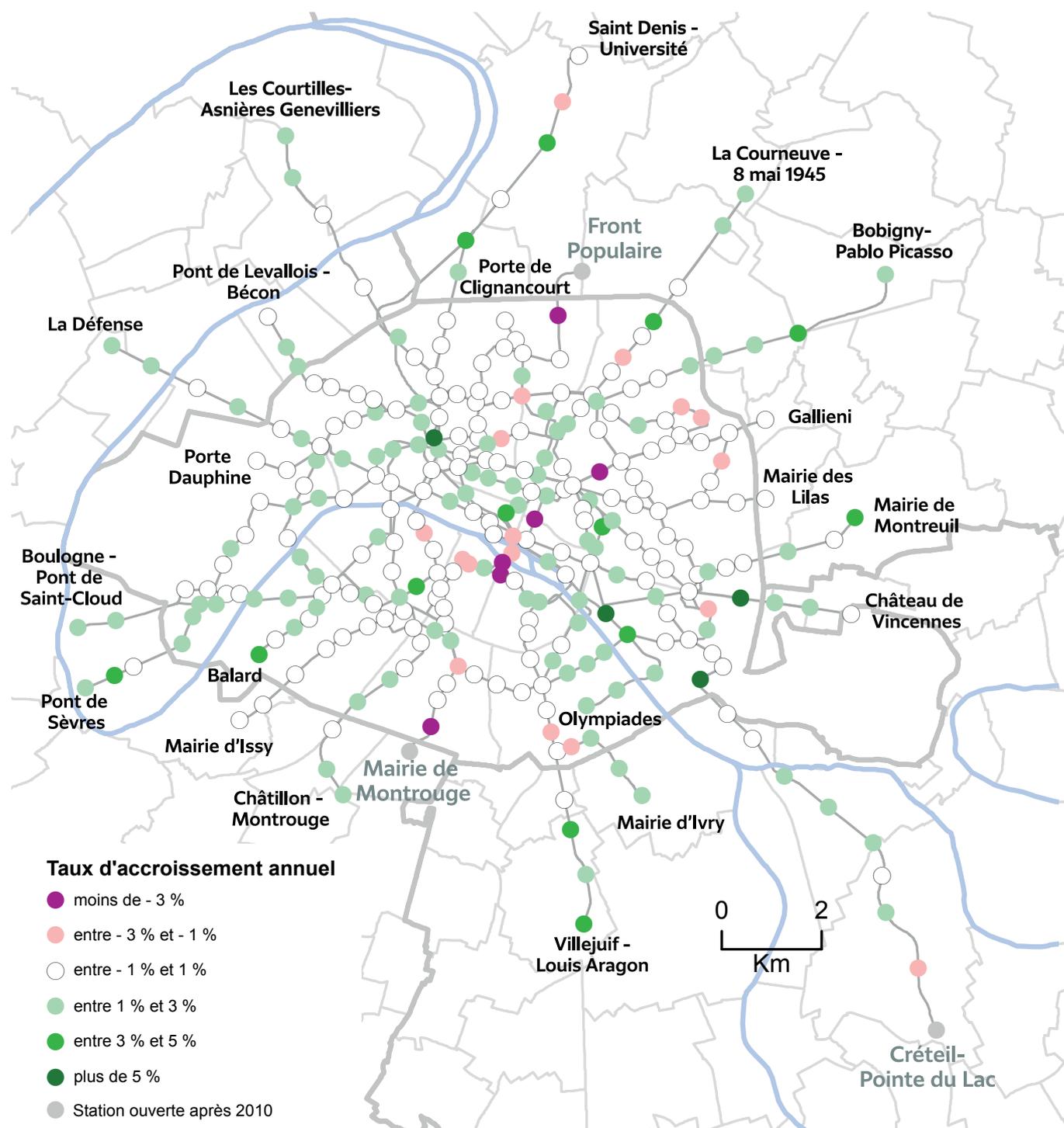
Taux d'occupation du métro à l'heure de pointe du matin (% des places totales) en 2018



Source : Île-de-France Mobilités, TJRF 2018

- Le taux d'occupation du métro à l'heure de pointe a peu évolué au cours de la décennie. Avant la crise sanitaire, il restait important sur la partie nord de la ligne 13, dans les tronçons centraux des lignes 4, 9, 11, 13 et 14 et sur la branche Villejuif de la ligne 7. Il est à noter que le taux d'occupation de certaines lignes est inférieur en 2021 à ce qu'il était avant la crise sanitaire. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 14 au nord a eu un effet de décharge de la ligne 13 qui n'a pas encore pu être quantifié.

Évolution des entrants sur le métro, un jour de semaine entre 2010 et 2019

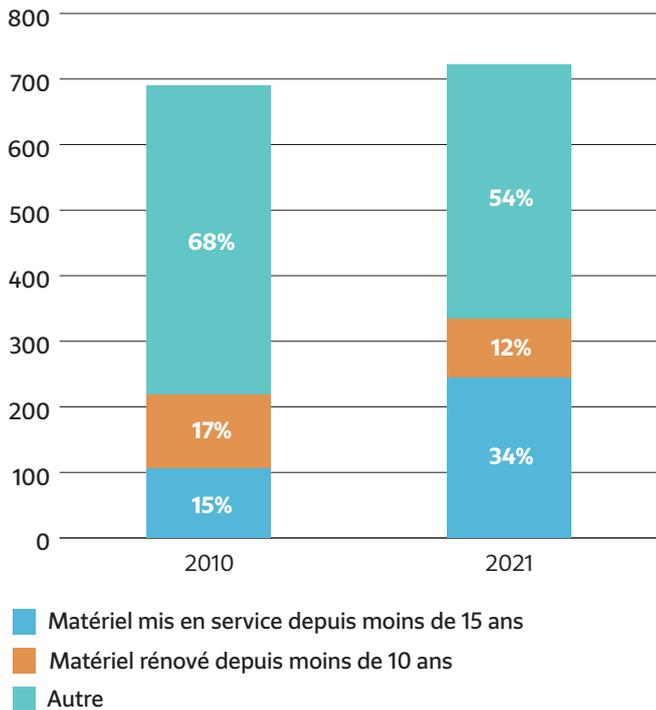


Source : Île-de-France Mobilités, RATP

MÉTRO

3. UN RAJEUNISSEMENT DU MATÉRIEL ROULANT EN COURS ET UNE RÉGULARITÉ SATISFAISANTE DES LIGNES

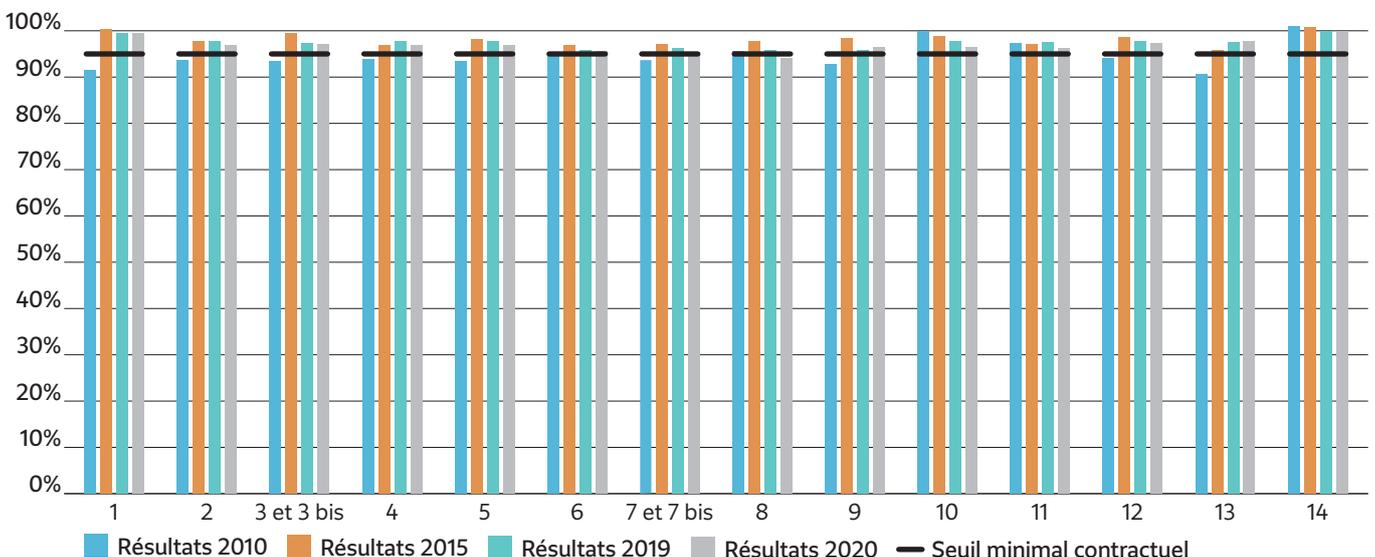
État du parc de matériel roulant sur les lignes de métro



Source : Île-de-France Mobilités

- L'âge moyen du matériel roulant a baissé au cours de la période grâce à l'accélération de son renouvellement ou de sa rénovation. Près de la moitié des rames circulant en 2021 avaient été mises en service depuis moins de 15 ans ou rénovées depuis moins de 10 ans, contre seulement un tiers en 2010.
- En 2019 et 2020, l'objectif minimal de régularité aux heures de pointe est globalement respecté sur le réseau. Néanmoins, dans le contexte de crise sanitaire du Covid-19, six lignes ne respectent pas cet objectif en 2020 (lignes 4, 6, 7 et 7bis, 11, 12 et 13).
- On constate toutefois une amélioration globale de la performance des lignes jusqu'en 2018, à mettre en lien avec l'automatisation des systèmes de conduite (ligne 14 et évolution de la ligne 1), avec la mise en place du nouveau système d'exploitation Octys sur les lignes 3, 5 et 9 ainsi qu'avec le renouvellement du matériel roulant. *A contrario*, les lignes 7 et 8 qui sont pénalisées par leur matériel roulant ancien ont vu leur ponctualité diminuer au cours de la décennie.

Taux de ponctualité comparé sur les lignes de métro aux heures de pointe



Source : Île-de-France Mobilités

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Un maillage étendu à l'échelle de la métropole



Une offre renforcée sur les lignes existantes



Un réseau de métro modernisé



Territoires où l'action a été mise en œuvre

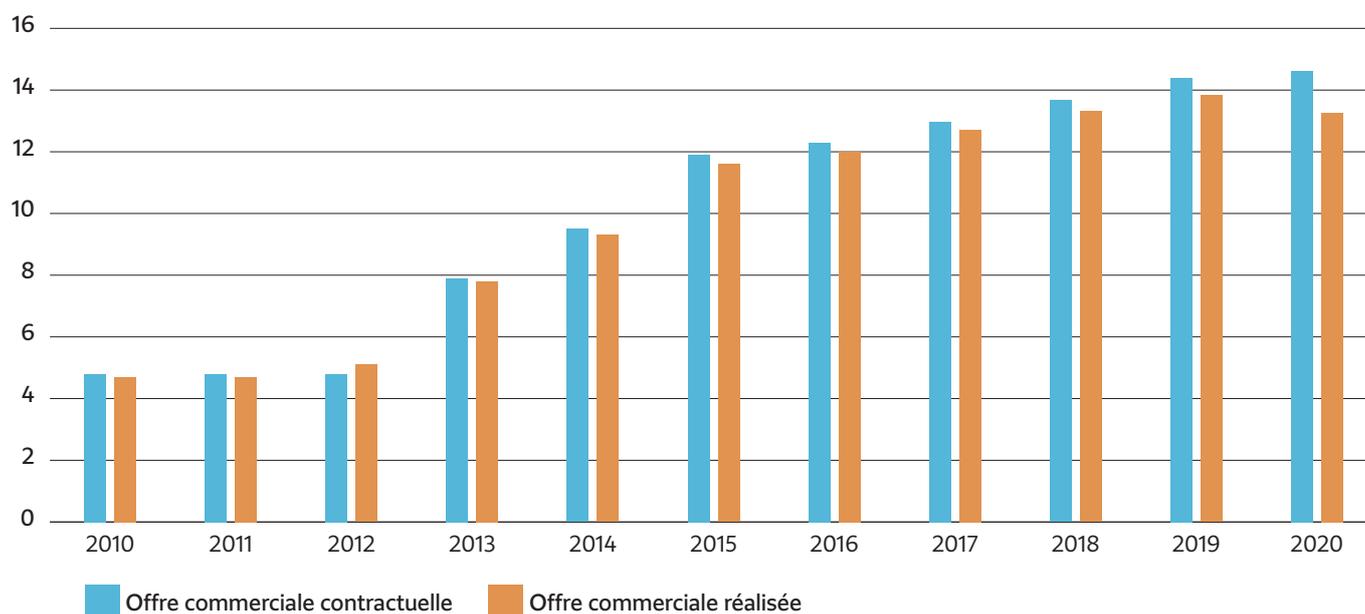
Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			

TRAMWAY

1. UN RÉSEAU DE TRAMWAY LARGEMENT ÉTENDU À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

- L'offre commerciale sur le réseau de tramway a fortement augmenté au cours de la période avec près du triplement de l'offre théorique entre 2010 et 2020 ;

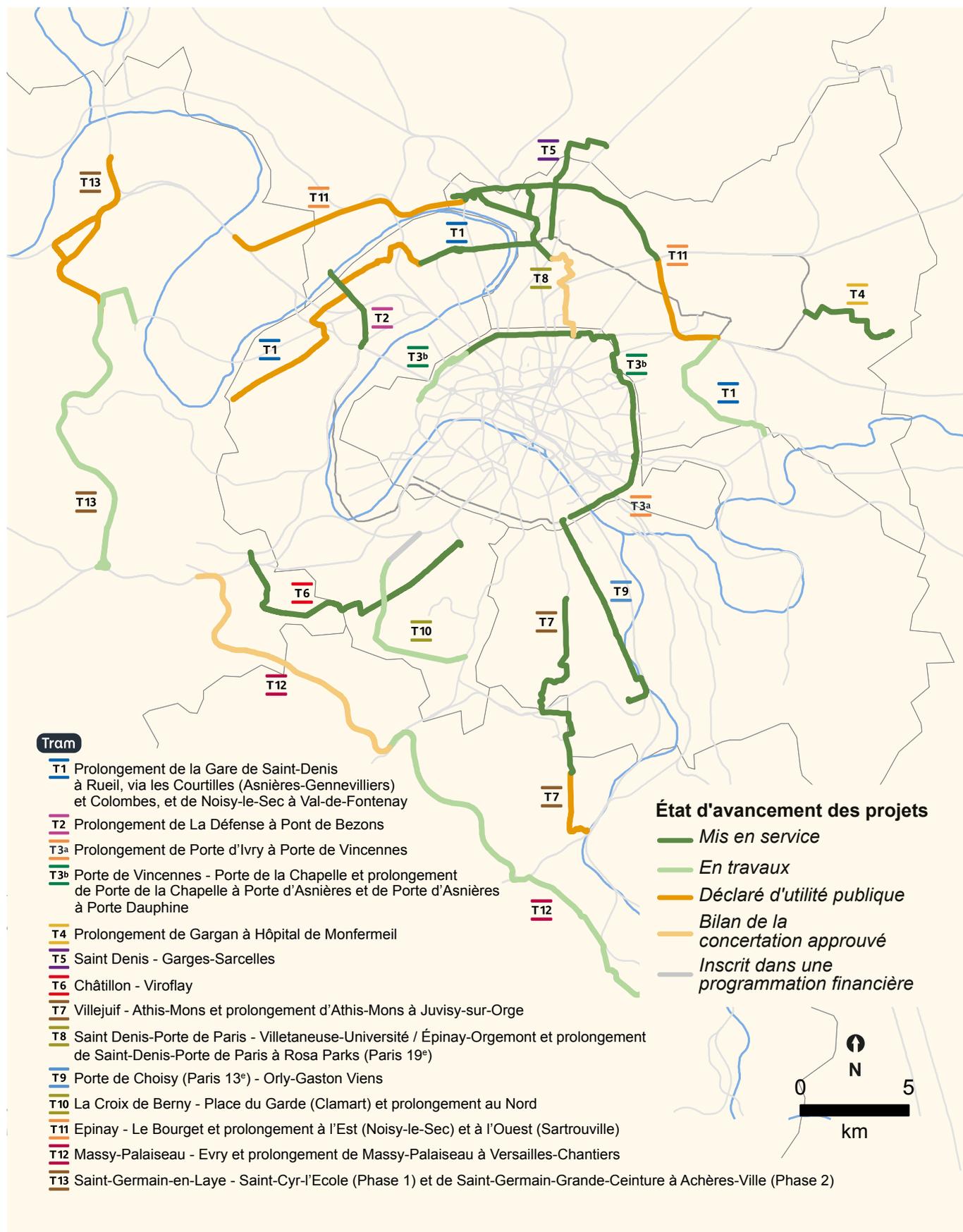
Offres commerciales annuelles théorique et réalisée sur le réseau de tramway
(en millions de véhicules x kilomètres)



Source : Île-de-France Mobilités

- Cette importante évolution a été rendue possible par le grand nombre de nouvelles lignes ou de prolongements de lignes existantes mis en service : onze nouveaux projets entre 2010 et 2020.
- Ce développement va se poursuivre au cours de la prochaine période puisque quatre projets supplémentaires sont en travaux.
- Toutefois, des projets connaissent des retards, pour certains importants (prolongements T1 et T7 et créations T12 et T13), principalement en raison d'apparition d'aléas techniques, d'augmentation des coûts, de difficultés d'organisation des chantiers, de complexité d'interfaces entre acteurs, ainsi que, ponctuellement, d'opposition locale aux projets.
- La ligne T1, qui a été partiellement mise en service en 1992, fait l'objet depuis 2015 de travaux (sécurisation des carrefours, modernisation des stations), en vue d'un renouvellement des rames.
- La mise en service progressive du réseau de tramway a répondu selon les territoires à des objectifs variés. Elle a également profité d'opportunités de reconversion de lignes ferrées existantes. Ainsi, les lignes de tramways ont des caractéristiques diversifiées en termes de service offert (vitesse commerciale, par exemple) et de nature de la desserte qu'elles assurent : cabotage dans des quartiers denses, desserte de pôles d'emploi ou encore rabattements vers les lignes de RER et de train. La constitution de ce réseau s'est accompagnée d'une requalification urbaine le long des axes concernés.

Projets de lignes de tramway au 31/12/2021



Source : Île-de-France Mobilités

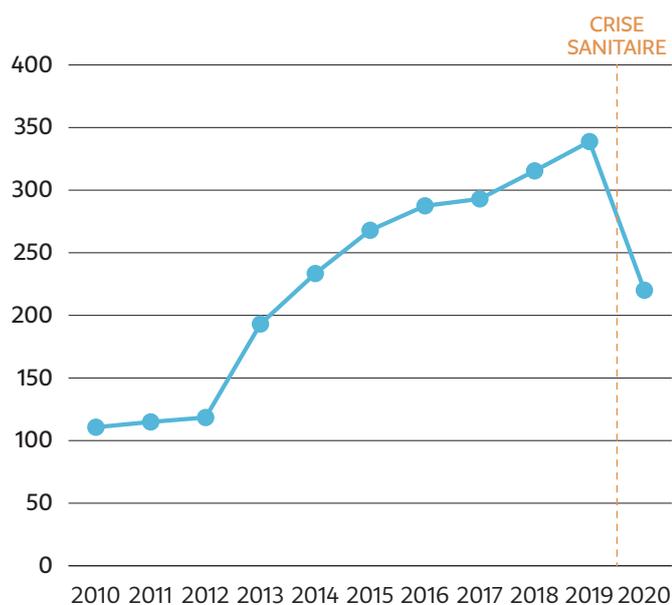
TRAMWAY

2. | UNE FRÉQUENTATION QUI A SUIVI L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE



Tram 9 Porte de Choisy - Orly

Fréquentation annuelle sur le réseau de tramway (en millions de voyages)



- Avant la crise sanitaire du Covid-19, l'évolution de la fréquentation du réseau de tramway s'est conformée à celle de l'offre, avec plus d'un triplement du nombre de voyages entre 2010 et 2019 (+ 211 %).

Source : Île-de-France Mobilités

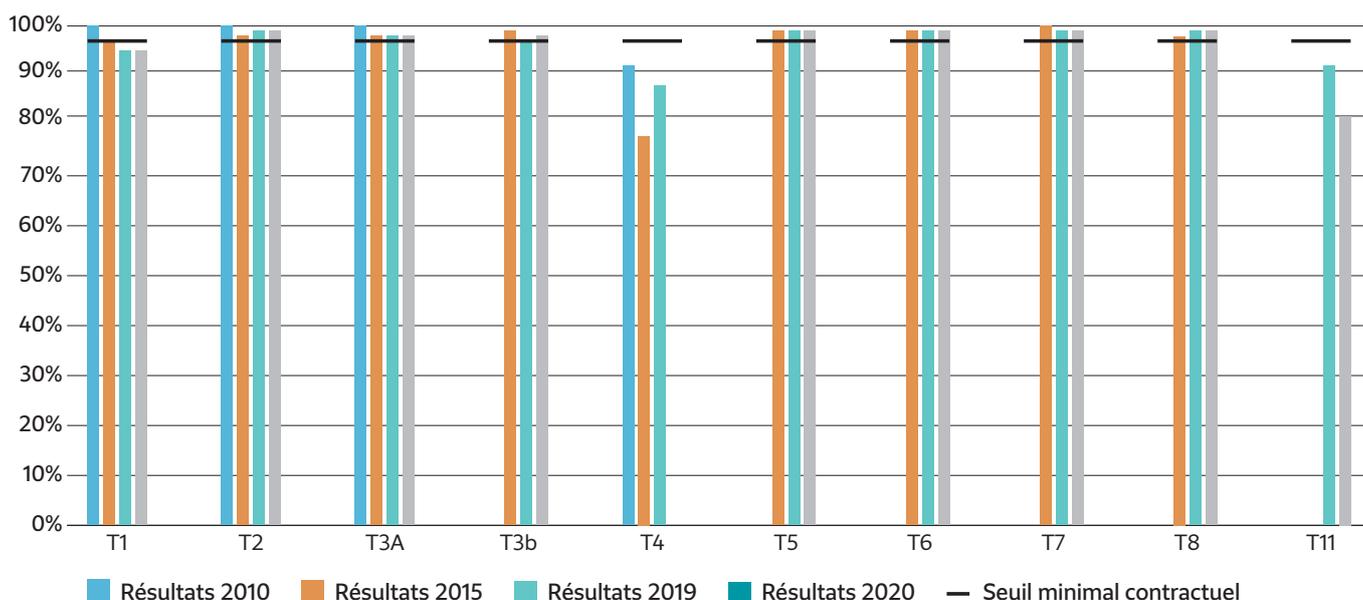
3. | DES OBJECTIFS DE PONCTUALITÉ GLOBALEMENT RESPECTÉS



Tram 7 entre Aéroport d'Orly et Porte de l'Essonne - Athis-Mons, Essonne

- La quasi-totalité des lignes de tramway respecte les objectifs de ponctualité fixés par Île-de-France Mobilités. Seuls le T4 et le T11 présentent une ponctualité dégradée.
- Toutefois, les lignes de tramway les plus anciennes (T1 et T2 notamment) ont des indicateurs qui se dégradent particulièrement à l'heure de pointe. Au-delà de la modernisation du T1 qui est en cours (comprenant l'acquisition d'un matériel roulant plus capacitaire), Île-de-France Mobilités a engagé une démarche similaire pour le T2 dans le cadre d'un comité de ligne pour identifier les mesures qui permettraient d'améliorer l'exploitation.

Taux de ponctualité comparé sur les lignes de tramway



Source : Île-de-France Mobilités

TRAMWAY

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Créer ou prolonger des lignes de tramway



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux



BUS

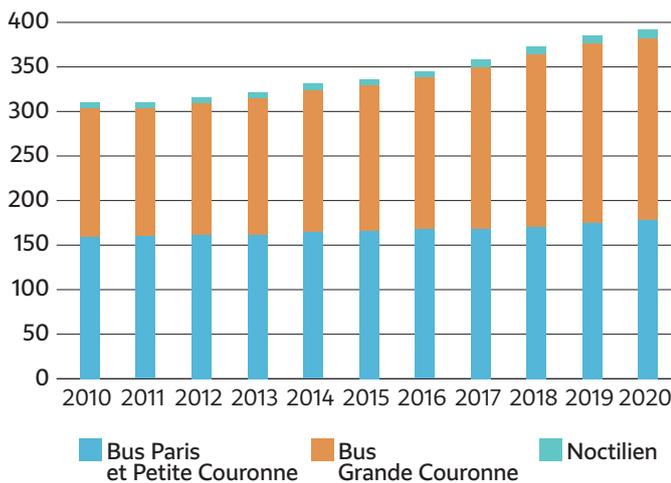
1. UNE TRÈS NETTE AUGMENTATION DE L'OFFRE, PRINCIPALEMENT EN GRANDE COURONNE



Bus en zone rurale, Seine-et-Marne

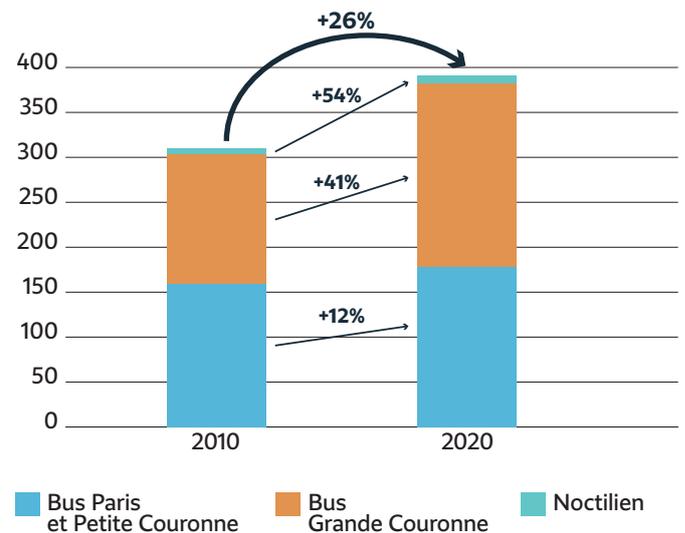
- Le réseau de bus s'est développé et densifié tout au long de la décennie, avec une accélération à partir de 2013 et par la mise en œuvre par Île-de-France Mobilités du Plan bus à partir de 2017.
- L'objectif poursuivi est celui de couvrir tout le territoire francilien avec une offre de qualité adaptée aux besoins de mobilité, en particulier *via* un rééquilibrage en faveur de la grande couronne.

Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau bus (en millions de véhicules x kilomètres)



Source : Île-de-France Mobilités

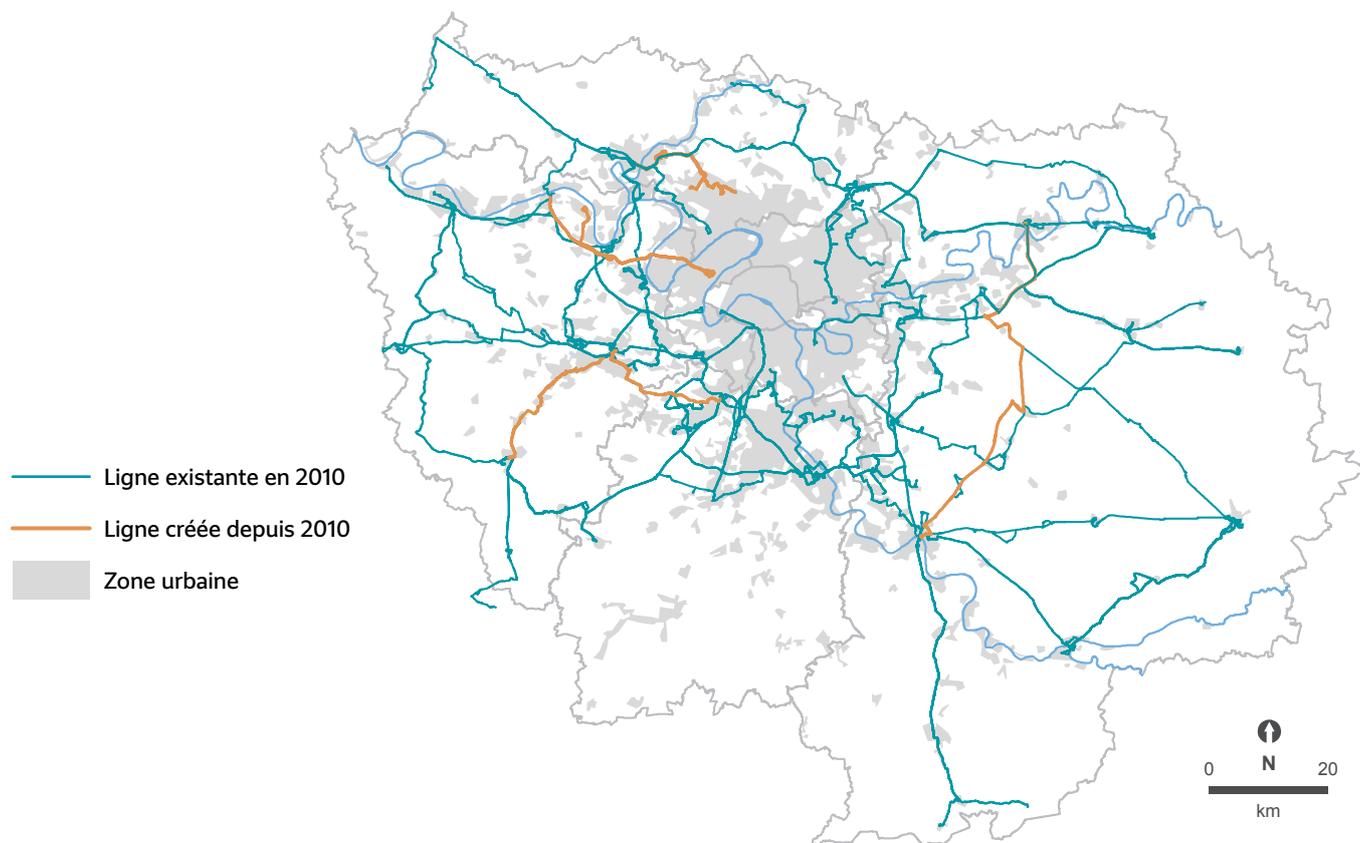
Évolution de l'offre commerciale théorique sur le réseau (en millions de véhicules x kilomètres)



Source : Île-de-France Mobilités

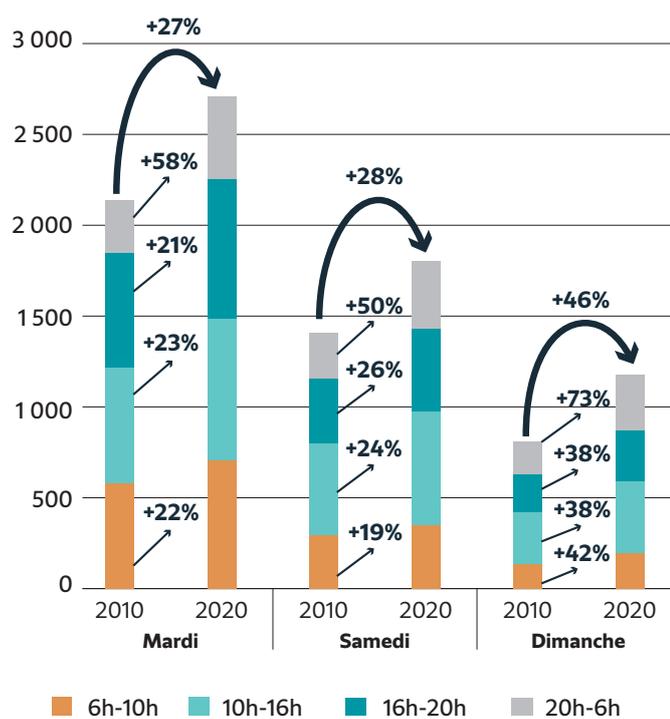
- D'importants renforts d'offre ont été mis en place le dimanche (+ 46 % de stop x bus en moyenne). En semaine et le week-end, les renforts d'offre les plus conséquents ont eu lieu la nuit mais, quelle que soit la période horaire, la croissance de l'offre a été forte.

Les lignes de Bus Express en Île-de-France



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution du nombre de stops x bus par période horaire* (en milliers de stops x bus)



- Le réseau de lignes de bus express s'est densifié au cours de la période, avec tout particulièrement une extension en grande couronne.



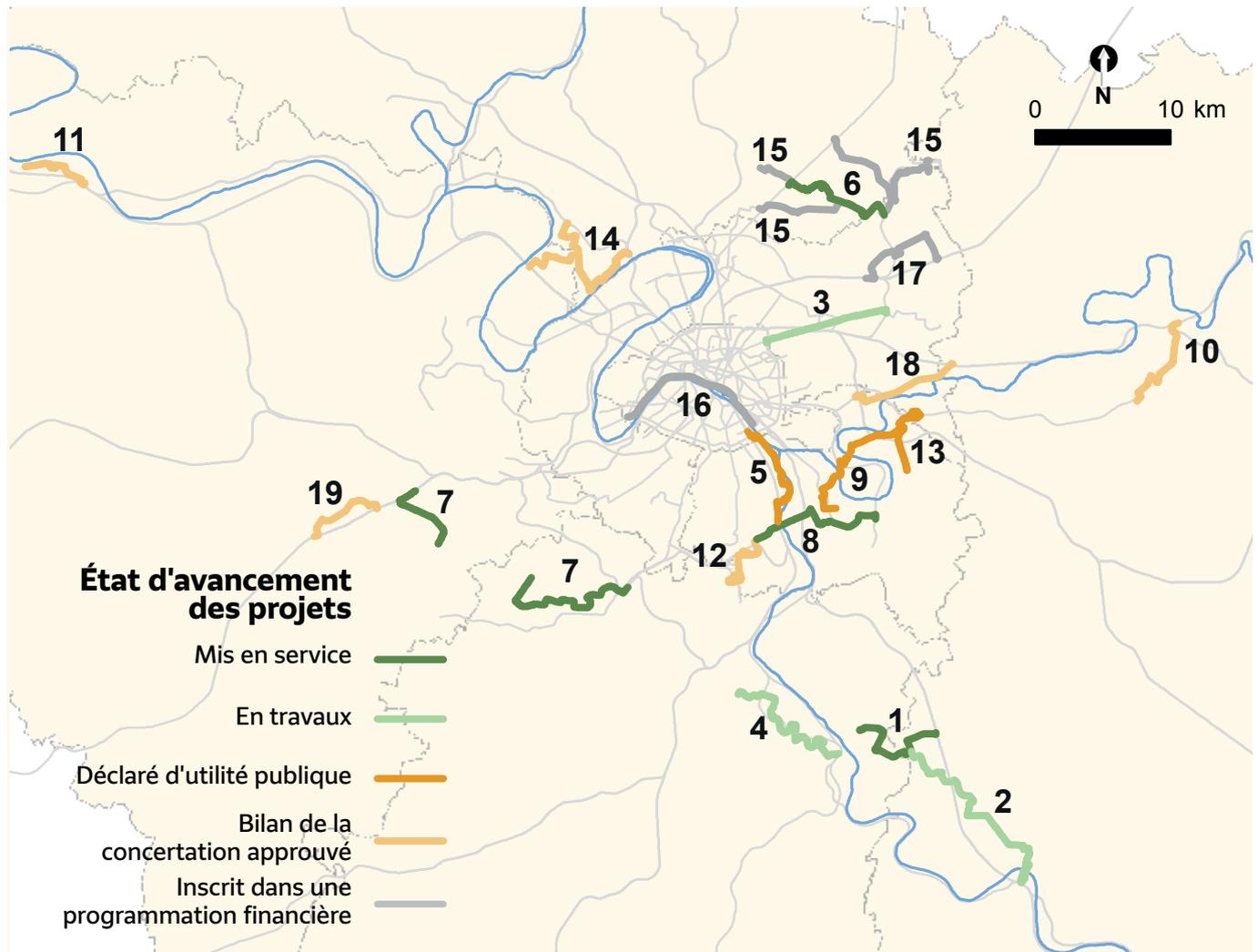
Noctilien N151 en gare des Mureaux, Yvelines

Source : Île-de-France Mobilités - offre de transport théorique déclarée par les transporteurs pour les calculs d'itinéraire.

BUS

- De même, de nombreux projets de bus en site propre et de T Zen ont avancé au cours de la période : quatre projets ont été mis en service et trois sont actuellement en travaux.

Projets de sites propres pour les lignes de bus au 31/12/2021



- TZen 1** : de Sénart à Saint-Germain-lès-Corbeil (Phase 1)
- TZen 2** : de Sénart à Melun
- TZen 3** : Paris (19^e) – Les Pavillons-sous-Bois
- TZen 4** : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes
- TZen 5** : Paris (13^e) - Choisy-le-Roi
- TCSP** : Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville / Parc des Expositions de Villepinte
- TCSP** : Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines
- TCSP** : Pompadour - Sucy-Bonneuil
- Est TVM** : Créteil – Noisy-le-Grand – Mont d'Est
- Bus EVE** : Esbly – Val d'Europe

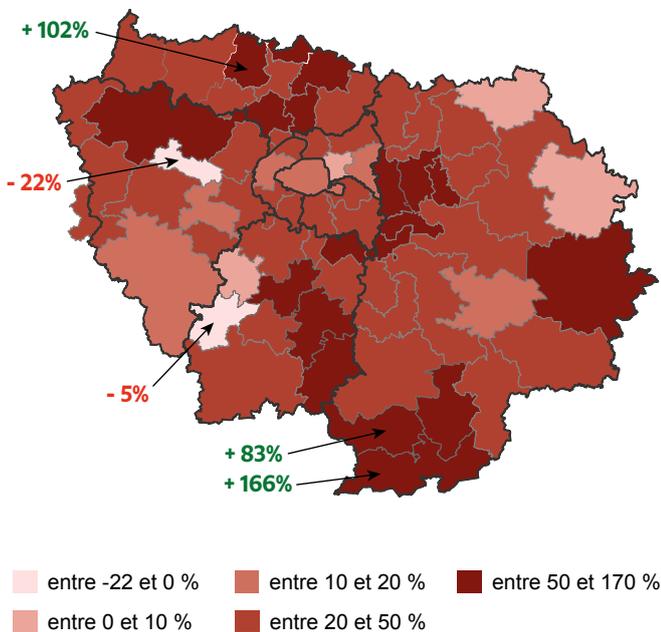
- Bus en site propre** du Mantois
- Bus en site propre** : Sénia - Orly
- Bus en site propre** : Altival
- Bus Entre Seine** : Argenteuil - Bezons - Sartrouville - Corneilles-en-Parisis
- Aménagements bus** Grand Roissy
- LHNS*** Quais hauts de la Seine - Rive droite
- Bus** Aulnay-sous-Bois - Tremblay-en-France
- Bus** Bords de Marne
- TCSP** Trappes - La Verrière

*LHNS : Ligne à haut niveau de service

Source : Île-de-France Mobilités

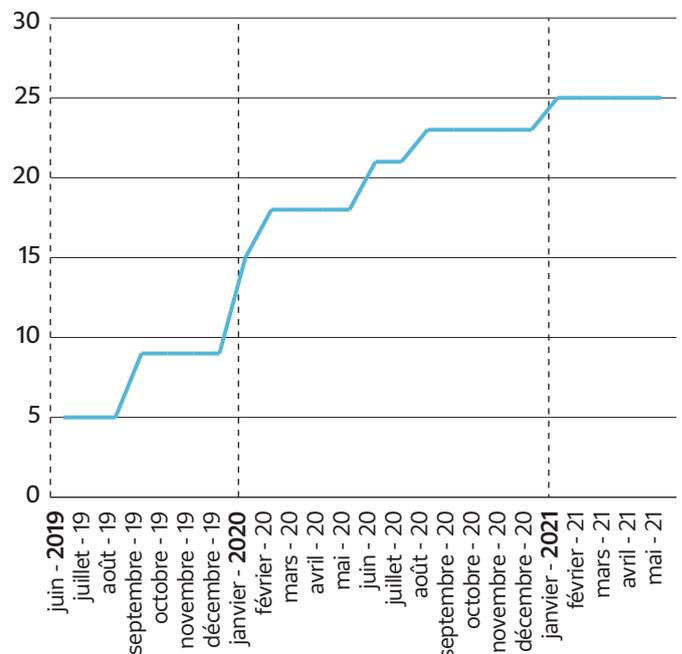
- L'offre a globalement évolué positivement sur l'ensemble du territoire francilien, et tout particulièrement en grande couronne.
- Le réseau parisien a fait l'objet d'une refonte historique en avril 2019 : cinquante lignes ont été modifiées ou créées afin de mieux répondre aux besoins de déplacements liés à l'évolution urbaine dans Paris et dans les communes limitrophes.
- Lorsque l'offre a baissé, elle a été compensée par le développement du transport à la demande (communauté de communes de Gally-Mauldre et Rambouillet Territoires en particulier).
- De façon générale, l'offre de transport à la demande s'est développée. Depuis mi-2019, Île-de-France Mobilités a mis en place un label qui permet de garantir un niveau de service aux usagers. Avec la labellisation de services de TAD existants et la création de nouveaux services, on comptait 25 services labellisés mi-2021, desservant plus de 300 communes. Les services de TAD permettent à des populations n'ayant pas accès à la voiture de rejoindre des gares ou des lieux d'intérêt (hôpitaux, écoles, mairies – TAD « de rabattement »). Chaque service est également adapté au territoire sur lequel il est implanté : certains permettent de se déplacer d'un arrêt à n'importe quel autre sur le territoire desservi (TAD « zonal »), et d'autres viennent compléter l'offre de lignes régulières en heures creuses uniquement (TAD sur « lignes virtuelles »).

Évolution du nombre de stops x bus* quotidiens par EPCI, 2010-2020



* Tous les passages de bus à tous les points d'arrêt de l'EPCI
Source : Île-de-France Mobilités

Évolution du nombre de services labellisés «TAD Île-de-France Mobilités», depuis mi-2019



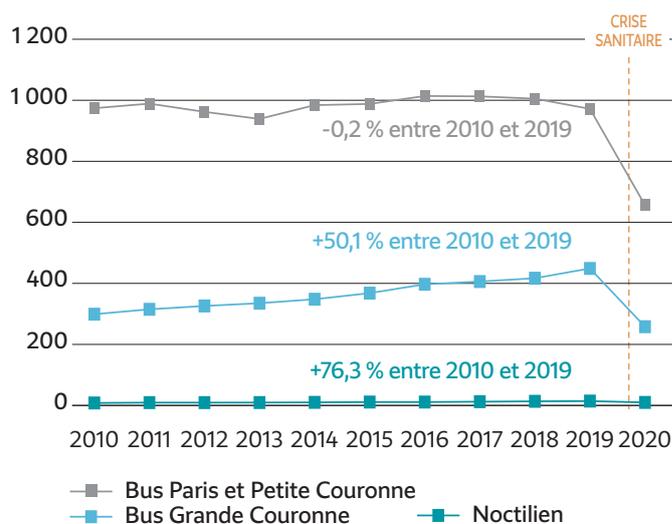
Source : Île-de-France Mobilités

- Les lignes Noctilien ont également connu un développement majeur, notamment dans le cadre du Plan d'action Noctilien décidé par Île-de-France Mobilités en 2017. Ainsi, depuis 2010, 33 lignes ont été renforcées, 14 lignes ont été prolongées et une a été créée.

2. UNE FRÉQUENTATION EN FORTE HAUSSE EN GRANDE COURONNE, STABLE AILLEURS

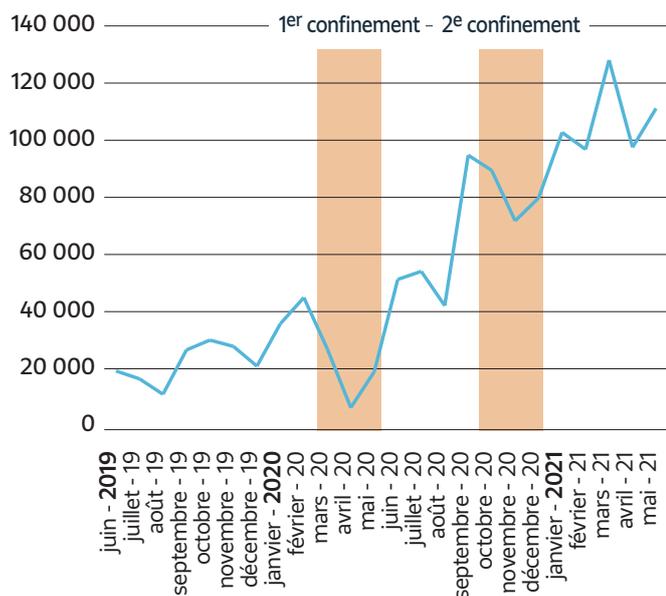
- La fréquentation annuelle a augmenté au cours de la période, avec cependant des différences territoriales :
 - Une très forte augmentation en grande couronne impulsée par l'important renfort d'offre.
 - Une stabilisation à Paris et en petite couronne qui est la résultante d'un report des lignes de bus les plus importantes vers les lignes de tramway qui les ont remplacées (par exemple, le T3b mis en service en 2012).
- L'impact de travaux importants sur la voirie a également pénalisé certaines lignes, en particulier dans Paris.
- La fréquentation sur le réseau Noctilien a fortement augmenté, dans des proportions plus importantes que l'offre (+ 76 % de fréquentation pour + 54 % d'offre commerciale).

Fréquentation annuelle sur le réseau de bus (en millions de voyages)



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution des kilomètres commerciaux parcourus depuis mi-2019 en transport à la demande labellisé (kilomètres commerciaux mensuels)



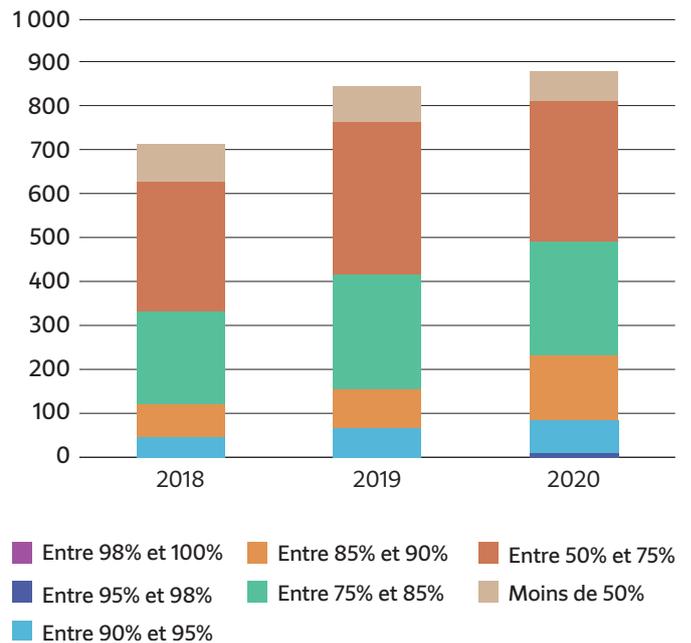
Source : Île-de-France Mobilités

- Le nombre de courses réalisées par les services de transport à la demande labellisés par Île-de-France Mobilités (mesurées en kilomètres commerciaux parcourus) a fortement crû depuis la mise en place du label.
- On observe cependant une grande disparité selon les services, reflétant celle des territoires desservis (taille, configuration de la desserte ferrée, etc.), avec des nombres moyens de courses par mois allant d'une soixantaine à près de 2 000.
- Les services labellisés de transport à la demande sont fortement appréciés de leurs usagers : 80 % sont satisfaits du service et 87 % sont satisfaits des propositions de trajets qui leur sont faites par l'application de réservation (qui concentre 88 % des réservations). Ainsi, plus de la moitié des usagers utilisent le service de manière régulière (au moins une fois par semaine), la plupart pour des trajets entre le domicile et le lieu d'étude ou le lieu de travail.

3. | DES CONDITIONS DE CIRCULATION DES BUS QUI DOIVENT S'AMÉLIORER DANS UN CONTEXTE DE CONFLIT D'USAGE DE LA VOIRIE

- L'attractivité du mode bus dépend fortement de sa fiabilité et donc en particulier des conditions de circulation. Île-de-France Mobilités a créé une équipe dédiée au suivi de la performance d'exploitation des lignes de bus, sur le réseau hors RATP, depuis 2018. Une part croissante de lignes est intégrée au suivi chaque année. Les lignes sont classées selon des critères de régularité et de fréquentation dans des catégories allant de 1 à 7. On constate une tendance d'amélioration depuis le début du suivi. Néanmoins, une majorité de lignes appartiennent toujours à des catégories pour lesquelles des améliorations importantes peuvent être apportées (catégories 5, 6, 7).
- Un tel suivi ne peut être réalisé sur le réseau RATP en raison de grilles horaires en partie de nature différente (à la fréquence plutôt qu'à l'horaire) qui impliquent des modes de mesure de la ponctualité spécifiques. Des travaux sont en cours pour définir des indicateurs de performance d'exploitation sur ce réseau.
- Entre 2010 et 2015, Île-de-France Mobilités a subventionné la réalisation de nombreux aménagements de voirie en faveur des bus (77 aménagements ponctuels). Depuis 2016, les subventions ont principalement concerné la réorganisation de points d'arrêt pour améliorer la vitesse commerciale, des terminus ou des aménagements très ponctuels.
- Le contexte actuel de développement de la pacification de la voirie (voir Défi 3-4 – Pacification de la voirie) et des aménagements pour les vélos, avec en particulier les coronapistes développées dans le contexte de crise sanitaire du Covid-19 (voir Défi 3-4 – Voirie cyclable), n'est pas propice à l'amélioration des conditions de circulation des bus et entraîne dans certains cas une dégradation de ces dernières en réduisant l'espace dédié aux bus sur la voirie.

Répartition des lignes de bus selon leur taux de ponctualité en Île-de-France (hors RATP)*



Source : Île-de-France Mobilités

* Selon leur taux de ponctualité en semaine en plein trafic. Le taux de ponctualité est calculé en tenant compte d'une pénalisation des avances aux points d'arrêts. Il est distinct des indicateurs de qualité de service.

- Un « Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers » a été publié en 2021 par Île-de-France Mobilités, à destination des collectivités. Il présente un ensemble de prescriptions pour réaliser des aménagements favorables aux bus, et potentiellement éligibles à des subventions de la part d'Île-de-France Mobilités.

BUS

4. | UNE AMÉLIORATION GÉNÉRALE DE LA QUALITÉ DE SERVICE



Bus Urbanway 100 % gaz naturel - Meaux, Seine-et-Marne

- Outre le développement de l'offre, le renouvellement des matériels roulants, accéléré dans le cadre de la transition énergétique, a considérablement rajeuni le parc de bus et cars, contribuant ainsi à l'amélioration du confort des voyageurs (cf. ENV – véhicules propres). Le remplacement de véhicules standards par des bus articulés a, par ailleurs, permis d'accroître le nombre de places offertes sur les lignes les plus fréquentées.
- Le développement de l'information voyageur en temps réel aux arrêts de bus et dans les véhicules a également permis, pour les lignes équipées, de réduire l'incertitude liée à la variabilité des temps d'attente ou de parcours inhérente au mode bus.

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

En cours de mise en œuvre

Des modes complémentaires à l'échelle locale

En cours de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			

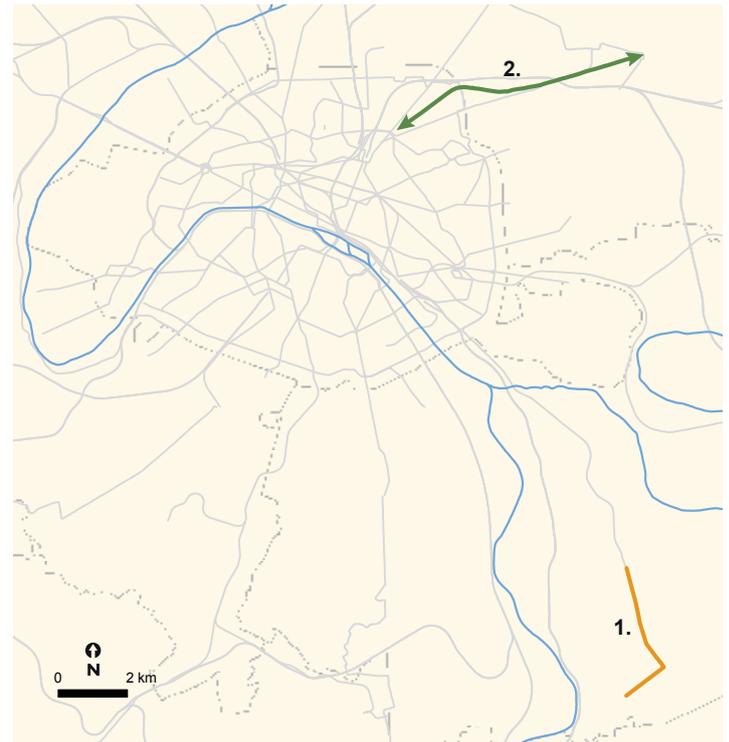


TRANSPORT PAR CÂBLE AÉRIEN ET NAVETTES FLUVIALES

1. TRANSPORT PAR CÂBLE AÉRIEN

- Une ligne de transport par câble aérien, le Câble 1, est en projet entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges *via* Limeil-Brévannes et Valenton. Cette première ligne de transport par câble en Île-de-France fait l'objet d'un marché de conception / réalisation attribué au printemps 2021.
- En parallèle, des études d'opportunité et de faisabilité ont été menées sur onze projets de transport par câble présentés dans la Feuille de route. Ces études n'ont pas permis d'identifier à ce jour des projets qui soient opportuns et faisables compte tenu des contraintes technologiques actuelles de ce mode.
- Elles ont toutefois permis de préciser le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain :
 - Le transport par câble est difficile à insérer dans un tissu urbain constitué, compte tenu de la volumétrie des ouvrages (stations, pylônes) et de la très faible acceptabilité par les riverains du survol ou du passage à proximité immédiate de bâti,
 - Les contraintes d'insertion du transport par câble, en Île-de-France, conduisent à un coût bien supérieur à un bus en site propre. Pour assurer la rentabilité socio-économique d'un tel projet, il faut donc une fréquentation importante. Par ailleurs, la vitesse commerciale du câble aérien est peu différente du bus (sauf dans des secteurs très congestionnés ou impliquant des franchissements d'obstacles importants), voire inférieure.

Projets de lignes câble et navette fluviale au 31/12/2021



Source : Île-de-France Mobilités

État d'avancement des projets

- Déclaré d'utilité publique
- À l'étude

1. **Câble 1** : Créteil-Pointe du Lac – Bois Matar (Villeneuve-Saint-Georges)

2. **Navette fluviale du canal de l'Ourcq** : Jaurès (Paris 19^e) – Pont de Bondy

2. | NAVETTES FLUVIALES

- Depuis 2008, le transport fluvial a fait l'objet d'études et d'expérimentations pilotées par Île-de-France Mobilités :
 - L'expérimentation d'une navette fluviale sur la Seine entre Gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort (projet Vogueo), mise en place en 2008, arrêtée en 2011 compte tenu de son très faible niveau de fréquentation et de son coût élevé,
 - Une procédure de délégation de service public pour une liaison entre Suresnes et Maisons-Alfort menée entre 2011 et 2013, déclarée sans suite du fait de l'inacceptabilité financière et contractuelle de la seule réponse,
 - Une étude pour la mise en place d'une ligne entre Saint-Denis et La Défense, sans suite du fait de l'infaisabilité de l'escale de La Défense et des coûts importants au regard de la fréquentation envisagée.
- Ces expérimentations et études ont mis en lumière les contraintes fortes du mode navettes fluviales : faible efficacité du mode en termes de temps de parcours, problématiques de faisabilité liées à la présence d'écluses, insertion difficile d'escales limitant la qualité de l'intermodalité et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, efficacité économique du mode dépendant des usages liés au tourisme et aux loisirs, nécessité de ne pas entrer en concurrence avec les opérateurs privés, etc.
- Forte de ces premières expériences, Île-de-France Mobilités a relancé en 2018 une vaste étude d'opportunité sur l'ensemble des cours d'eau franciliens, visant à sélectionner les projets les plus pertinents en tenant compte de ces contraintes. Cette étude a identifié trois secteurs pouvant faire l'objet d'études techniques précises de faisabilité, d'estimations de coûts et de trafic :

- Canal de l'Ourcq :
 - Jaurès – Parc de la Bergère,
- Seine aval :
 - Suresnes – Beaugrenelle,
- Seine amont :
 - Jardin des Plantes – Maisons-Alfort.

- Île-de-France Mobilités pilote actuellement une étude de faisabilité et d'opportunité pour une liaison de transport fluvial sur le canal de l'Ourcq entre Jaurès et Pont de Bondy. Concernant les secteurs Seine aval et Seine amont, des concertations avec les acteurs des territoires sont à prévoir.



Canal de l'Ourcq - Paris

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Des modes complémentaires à l'échelle locale : câble et navette fluviale



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux



PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



Gare Rosa Parks - Paris



Le PDUIF classe les gares d'Île-de-France en trois grandes catégories :

- Les grands pôles de correspondance, qui assurent des correspondances entre le réseau ferré régional et les réseaux de surface structurants qui irriguent les territoires ;
- Les pôles de desserte des secteurs denses, situés dans les zones denses au cœur des centralités urbaines ;
- Les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, situés dans des zones moins denses de la région ou à la frange des centralités, auxquels l'accès se fait essentiellement par les modes motorisés (voiture, bus) ;
- Les aménagements à réaliser dans les pôles doivent répondre à des objectifs généraux de qualité de service, communs aux trois catégories de pôles, et à des objectifs plus spécifiques liés au rôle particulier de chacune des catégories dans les réseaux de transport et les territoires franciliens. Les aménagements ciblés en termes d'intermodalité, de signalétique, d'information, d'espaces d'attente ou de services offerts peuvent donc différer d'une catégorie à l'autre ;
- Ces aménagements sont réalisés soit dans le cadre de politiques d'Île-de-France Mobilités, *via* des financements spécifiques pour les Parcs Relais, les parkings vélo (voir Défi 3-4 – Stationnement vélo), les éco-stations bus ou encore l'aménagement des parvis de gare, soit dans le cadre d'investissements encadrés par les contrats avec les gestionnaires des gares. Les pôles les plus structurants peuvent faire l'objet de financements dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER).

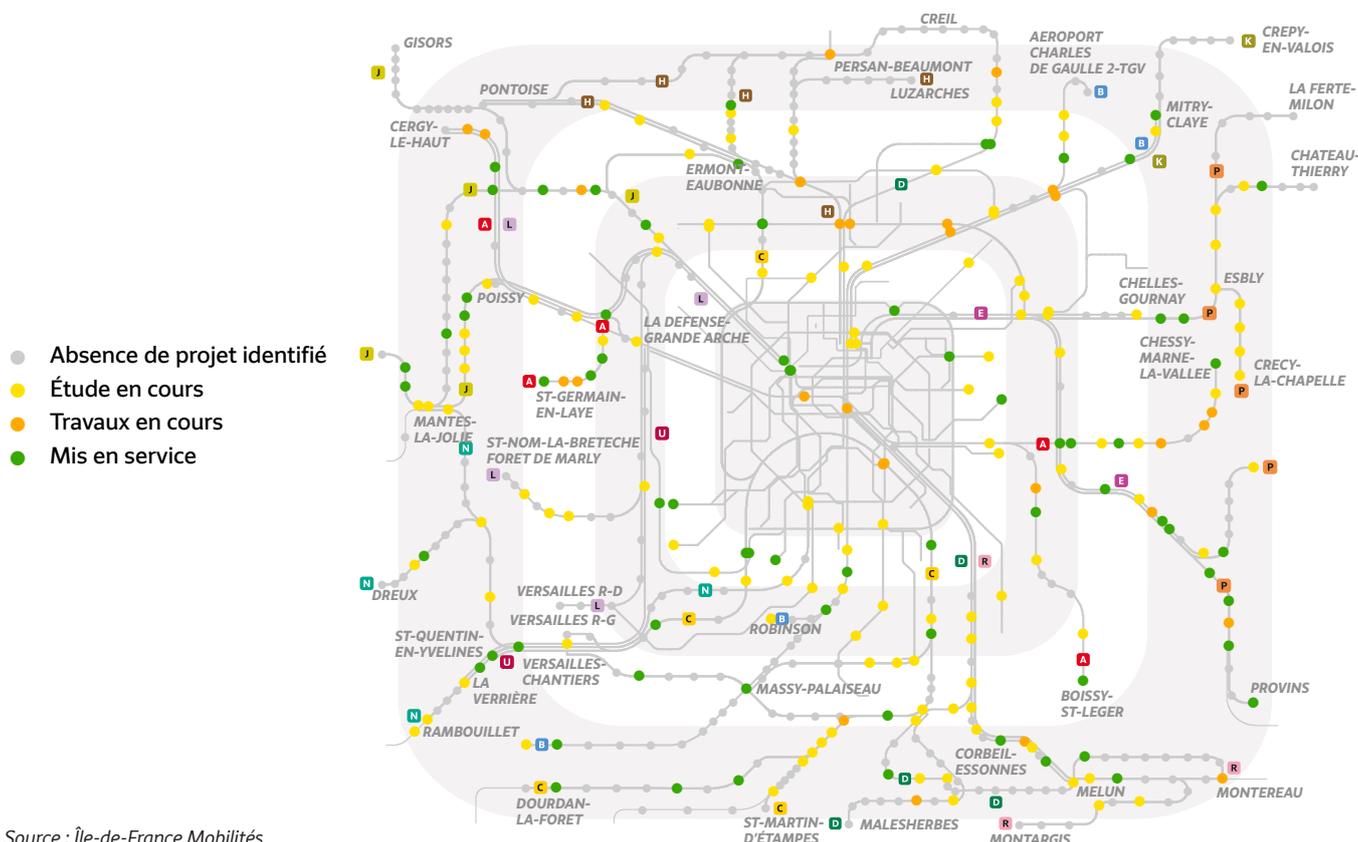
1. DE NOMBREUX PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX ONT FAIT L'OBJET DE TRAVAUX D'AMÉLIORATION



Pôle d'échange de Massy-Palaiseau, Essonne

- En 2021, on dénombre 68 pôles rénovés (qu'ils soient éligibles à des financements d'Île-de-France Mobilités ou du CPER), soit 16 de plus qu'en 2015 et 54 de plus qu'en 2010. En outre, 25 pôles sont en travaux et seront mis en service au cours de la prochaine période. Les projets de pôles regroupent des aménagements de type réaménagement et mise en accessibilité des parvis de gare, des espaces d'intermodalité (parking vélo, voiture, éco-station bus, points d'arrêt bus), des liaisons cyclables et piétonnes aux abords de la gare, complétés au cas par cas par des travaux de rénovation ou de mise en accessibilité des bâtiments voyageurs, rénovation des quais, création d'abris ou d'espaces connectés pour l'attente des voyageurs, développement de toilettes, création d'aménités à l'extérieur des bâtiments voyageurs (comme les crèches ou les commerces...).

Projets de pôles entre 2010 et 2021 au 31/12/2021



Source : Île-de-France Mobilités

PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

- Par ailleurs, onze pôles d'échanges multimodaux identifiés dans le PDUIF étaient éligibles à des financements *via* le Contrat de plan État-Région 2015-2020 (prolongé jusqu'en 2022). Les projets sur ces pôles ont tous progressé au cours de la période.

Pôle éligible au financement CPER 2015-2020 (Prolongé jusqu'en 2022)	Avancement du projet en septembre 2021
Bipôle Gare de l'Est-Gare du Nord	Phase 1 de la réalisation engagée
Cergy Préfecture	En cours de réalisation
Chessy Marne-la-Vallée	Mis en service
La Défense / Cœur Transport	Phase études préliminaires ou avant-projet (AVP) selon composantes Phase avant-projet pour l'opération T2 La Défense
Mantes-la-Jolie	Phase avant-projet en cours
Melun	Phase projet pour la composante ferroviaire, phase avant-projet pour la composante intermodale
Noisy-le-Sec	Schéma de principe en cours
Poissy	Phase avant-projet
Saint-Denis	Phase Réalisation pour la composante ferroviaire Phase avant-projet pour la composante intermodale
Val de Fontenay	Phase avant-projet pour les composantes ferroviaire et intermodale
Versailles Chantiers (phase 2)	Mis en service

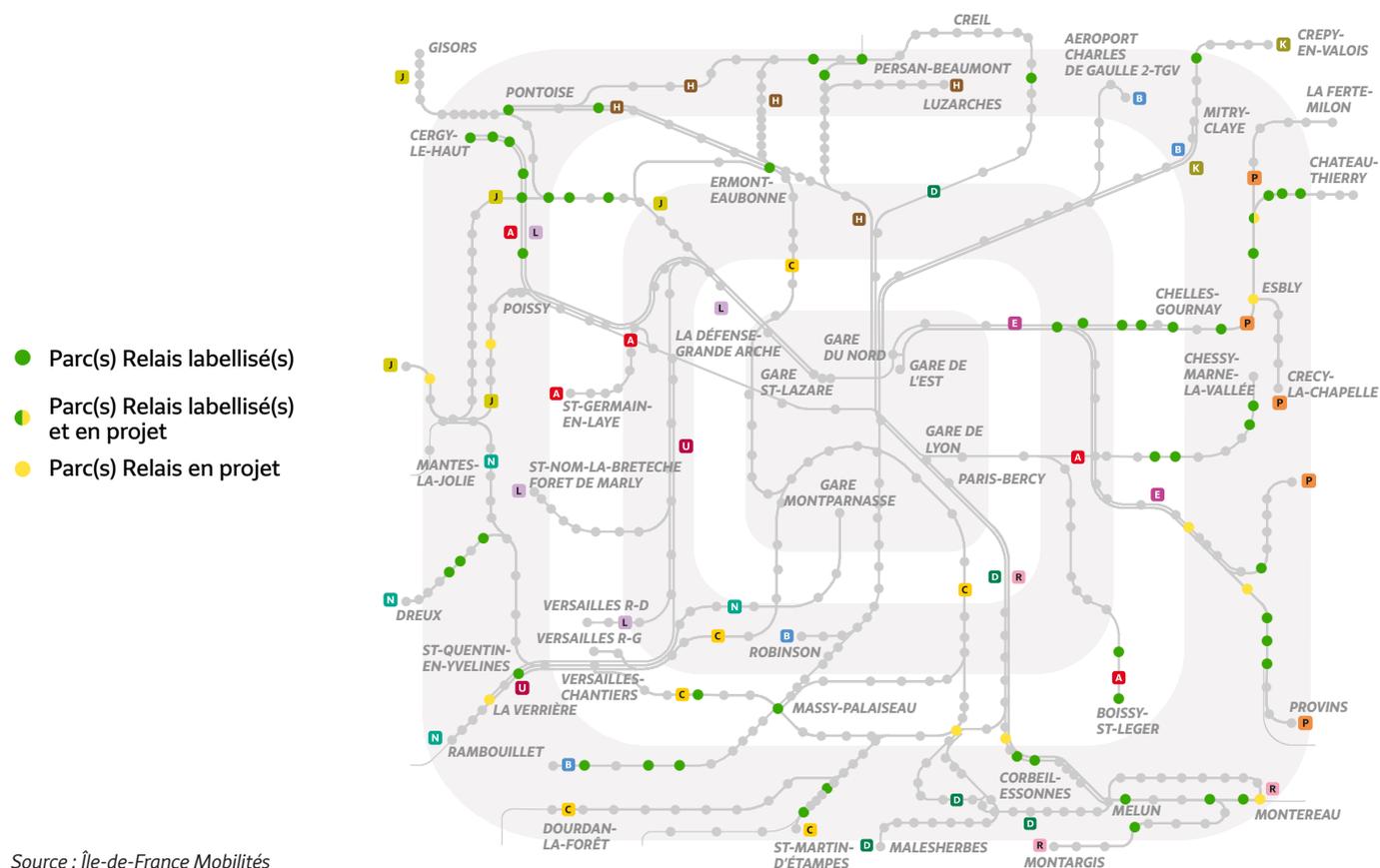
2. | UNE AMÉLIORATION DE L'INFORMATION VOYAGEUR DANS LES GARES ET STATIONS

- Île-de-France Mobilités agit aujourd'hui en proposant une information aux voyageurs à l'échelle régionale et en imposant des prescriptions aux opérateurs qui garantissent l'homogénéité de l'information sur tout le territoire, notamment en matière de signalétique et de cartographie. Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur de l'information voyageur (SDIV) adopté en 2007, des améliorations substantielles ont permis d'équiper la totalité des gares en dispositifs d'annonces sonores et visuelles en temps réel.
- La cohérence multi-canaux de l'information à bord et en gare est à présent assurée sur le réseau ferroviaire par un système unique dont la mise en place s'est achevée en 2018.
- Sur le réseau RATP, le déploiement de 3 000 écrans pour l'information multimodale dans les espaces voyageur a été finalisé en 2018, en les complétant par 60 écrans de recherche d'itinéraires intuitive et de découverte des quartiers.

3. UNE FORTE PROGRESSION DU NOMBRE DE PARCS RELAIS LABELLISÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

- Île-de-France Mobilités a créé un label Parc Relais qui garantit des niveaux de service élevés et précise les principes de tarification.
- En 2016, dans le cadre de la révision du Schéma directeur des Parcs Relais, Île-de-France Mobilités a débuté un programme visant la création de 10 000 places supplémentaires aux abords des gares et stations d'ici 2021, en Parcs Relais labellisés. Depuis 2016, 11 500 places supplémentaires ont été financées par Île-de-France Mobilités dans des Parcs Relais labellisés. L'objectif est donc atteint.
- En 2021, on dénombre 75 Parcs Relais mis en service, portant à 21 000 le nombre de places labellisées. Il existe également, aux abords de nombreuses gares d'Île-de-France, des espaces de stationnement (ouverts ou fermés, payants ou gratuits) qui jouent un rôle de parc relais mais qui ne sont pas labellisés par Île-de-France Mobilités. À ce jour, il n'existe pas d'inventaire ni de données de fréquentation de ces parkings.
- En parallèle, entre 2019 et 2021, le label a fait l'objet de deux évolutions majeures pour accompagner la mise en œuvre de la Zone à faibles émissions métropolitaine et pour préserver le pouvoir d'achat des Franciliens qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture particulière pour se rabattre en gare : gratuité des Parcs Relais en zones 3, 4 et 5 pour les détenteurs d'un abonnement annuel Navigo, Senior ou Imagine R se rabattant en voiture, puis ouverture de cette mesure aux Franciliens se rabattant en deux-roues motorisés et vélos.
- À l'automne 2021, 34 Parcs Relais labellisés proposent 9 800 places de stationnement gratuites avec ce dispositif.

Parcs relais labellisés par Île-de-France Mobilités au 31/12/2021

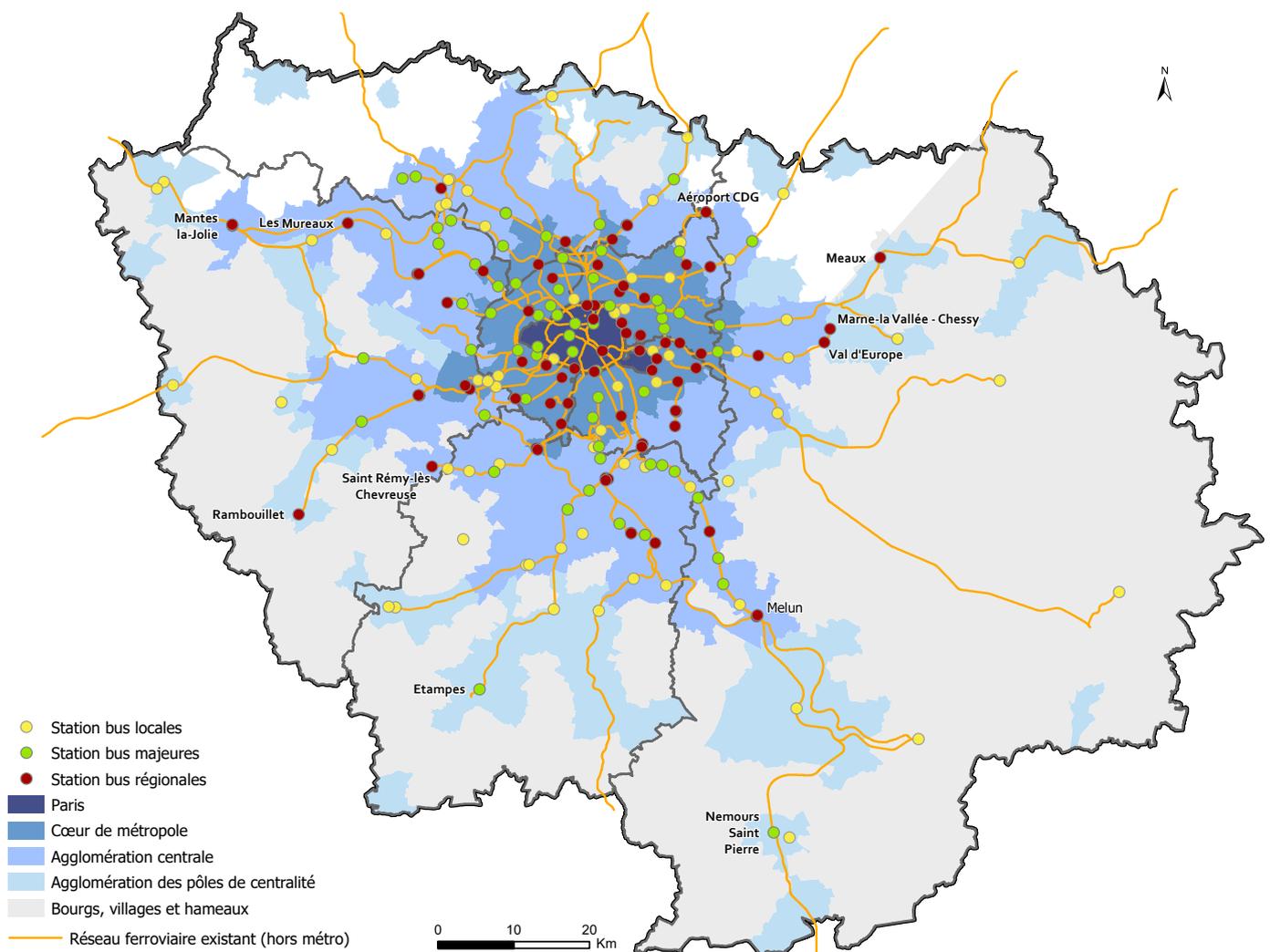


PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

4. DES GARES ROUTIÈRES RÉHABILITÉES ET AMÉLIORÉES POUR DEVENIR DES ÉCO-STATIONS BUS

- En 2017, Île-de-France Mobilités a approuvé un plan de développement des nouvelles gares d'Île-de-France. Parmi les mesures inscrites dans ce plan, se trouve la transformation des gares routières en « éco-stations bus ». L'éco-station bus est une gare routière dont la conception intègre des objectifs en matière de confort des usagers, d'intermodalité et d'intégration urbaine, qui ont été définis en 2017 dans le schéma directeur éponyme.
- Entre 2017 et 2021, quatorze projets d'éco-stations bus ont été financés. Par ailleurs, onze projets sont actuellement en fin d'études et treize projets sont en émergence (en cours d'étude) sur le réseau existant. Vingt éco-stations bus seront également réalisées dans le cadre du Grand Paris Express.

Catégorisation et schéma directeur des éco-stations bus



Source : BD TOPO IGN, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / OP / J. Dumontier 04/2022

5. | DES INITIATIVES POUR DÉVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITÉ DANS LES GARES DE GRANDE COURONNE

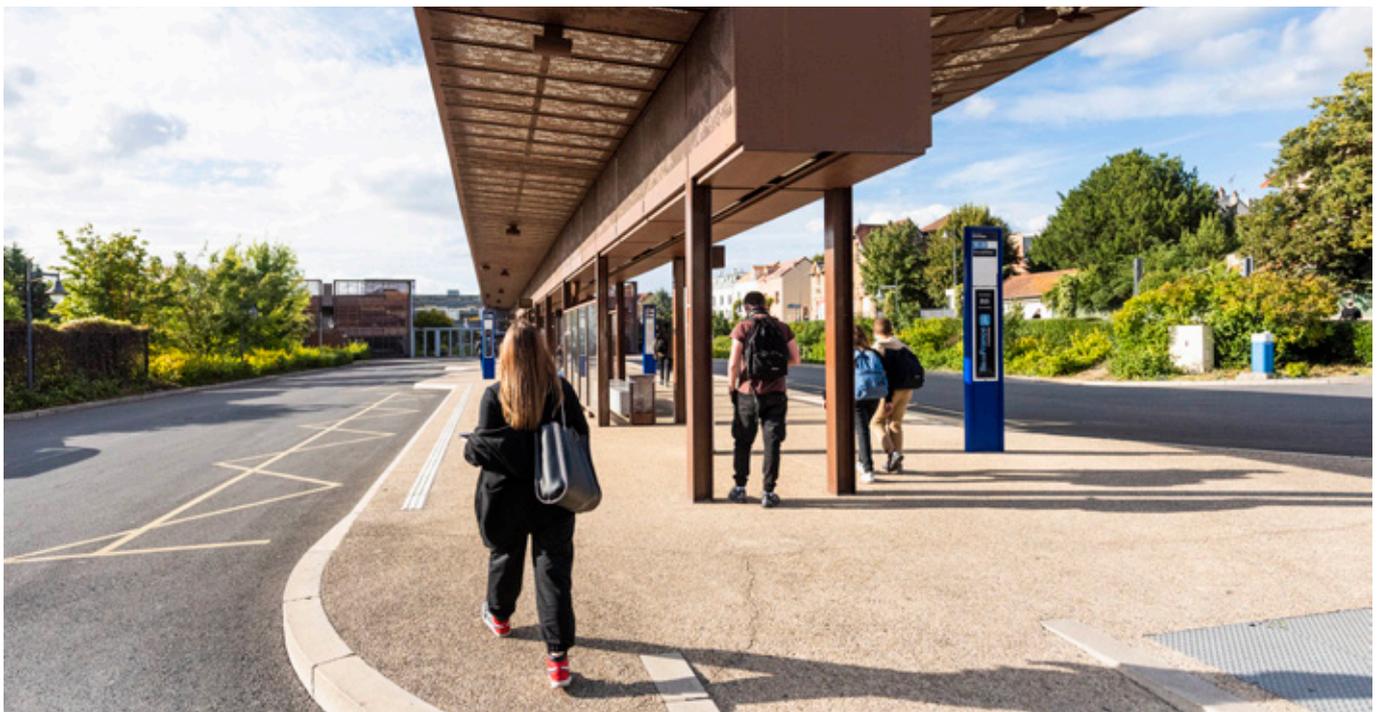
- Depuis 2019, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans le programme « Gares de demain » qui vise à offrir des services de proximité aux voyageurs du quotidien dans les gares de grande couronne.

Deux premières crèches ont été inaugurées en septembre 2019 dans les gares de Dammartin – Juilly – Saint-Mard et de Villiers – Neauphle – Pontchartrain, et deux centres de loisirs et de halte-garderie ont été installés en gare de Bondy et de Chelles.

Quatre crèches supplémentaires seront déployées dans les gares de Nanteuil – Saâcy (ligne P, département 77), Verneuil – L'Étang (ligne P, 77), Étampes (Ligne C, 91) et L'Isle-Adam – Parmain (ligne H, 95). L'objectif est de créer une vingtaine d'espaces pour l'enfance et la petite enfance en gare d'ici 2023.

Par ailleurs, quatre gares ont été réhabilitées pour accueillir diverses activités (une maison d'assistantes maternelles, des coopératives de producteurs locaux, un club sportif).

- En outre, en mars 2021, Île-de-France Mobilités a lancé, en partenariat avec SNCF Gares & Connexions, un appel à projets « Challenge Gares de demain » qui vise à encourager le développement de nouveaux services. Pour cette édition pilote, trente-cinq gares ont été sélectionnées sur les lignes C, D, H, J, N, O et R du réseau ferré. L'appel à projets s'adresse à la fois aux petits entrepreneurs locaux, aux associations, aux entités publiques et aux collectivités.



Éco-station bus - Herblay, Val-d'Oise

PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

6. | DES DÉMARCHES QUI AVANCENT POUR LES FUTURS PÔLES DU GRAND PARIS EXPRESS

La majorité des études de pôles sur le réseau du Grand Paris Express en sont, en 2021, à l'étape de scénarisation. Les études en cours sur les 65 pôles d'échange sont pilotées par 40 acteurs différents (vingt-et-une communes, dix EPCI, quatre Établissements publics d'aménagement, trois Départements, deux Sociétés publiques locales).

Avancement des études de pôle des gares du Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris, novembre 2021

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			

BILLETTIQUE ET TARIFICATION

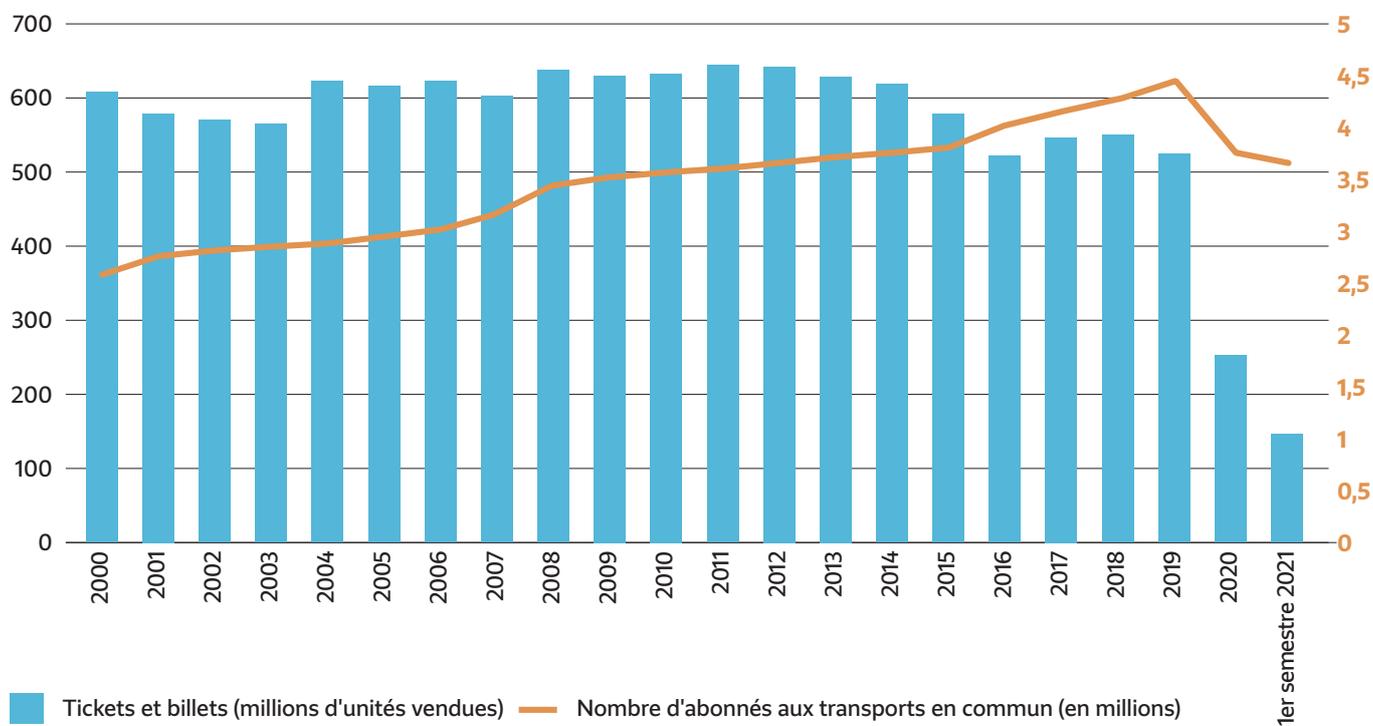
1. DE NOMBREUSES MESURES TARIFAIRES AU BÉNÉFICE DES USAGERS

- Les différentes mesures prises entre 2011 et 2015, fusion des zones 5 et 6, dézouage des forfaits les week-ends et jours fériés puis pendant les vacances scolaires, ont progressivement préfiguré l'instauration du Forfait Toutes Zones qui est intervenue en septembre 2015.
- Depuis 2016, les principales mesures tarifaires ont visé à faire bénéficier de tarifs avantageux les seniors puis les enfants. Elles ont également eu pour objectif d'inciter les usagers occasionnels à utiliser des pass sans contact plutôt que des tickets ou billets afin de faciliter la disparition du ticket magnétique, programmée en 2022.
- Ces mesures ont contribué à l'accroissement du nombre de déplacements réalisés par les voyageurs mais, dans le même temps, ont entraîné une diminution des recettes tarifaires (cf. enjeux financiers des transports collectifs).

Principales mesures tarifaires	Année de mise en œuvre
Fusion des zones 5 et 6 des titres de transport zonaux	2011
Dézouage pendant les week-ends et les jours fériés pour les forfaits Navigo et Solidarité Transport	2012
Création du complément de parcours pour les déplacements réalisés en dehors des zones de validité d'un titre de transport zonal	2013
Dézouage pendant les week-ends et jours fériés pour les forfaits Améthyste	2013
Dézouage de mi-juillet à mi-août pour les forfaits Navigo, Solidarité Transport et Améthyste	2013
Dézouage pendant les petites vacances scolaires pour les forfaits Navigo, Solidarité Transport et Améthyste	2014
Mise en place du Forfait toutes zones au tarif de 70 € pour le Navigo mois, 770 € pour le Navigo annuel	2015
Création du forfait Antipollution à 3,80 € par jour	2017
Création du forfait Navigo Jour	2018
Création du service Navigo Liberté+ permettant le paiement en fin de mois des trajets réalisés dans Paris	2019
Mise en place du plafond jour pour le service Navigo Liberté+	2019
Création du forfait Navigo Annuel Tarification Senior pour les plus de 62 ans sans conditions de ressources à mi-tarif du Navigo annuel	2019
Création du forfait Imagine R Junior pour les enfants de moins de 12 ans à 24 € par an	2020
Réduction de 50% sur les forfaits Navigo mensuels et hebdomadaires pour les volontaires du Service Civique	2021

- L'ensemble de ces mesures tarifaires ont entraîné une évolution importante dans l'usage des différentes catégories de titres de transport. Le nombre d'abonnés a fortement augmenté depuis 2010, ce qui a notamment contribué à amortir l'impact de la crise sanitaire en termes de recettes voyageur. Les tickets et billets ont vu leur usage diminuer en conséquence.

Nombre d'abonnés aux transports en commun et de ventes de tickets et billets



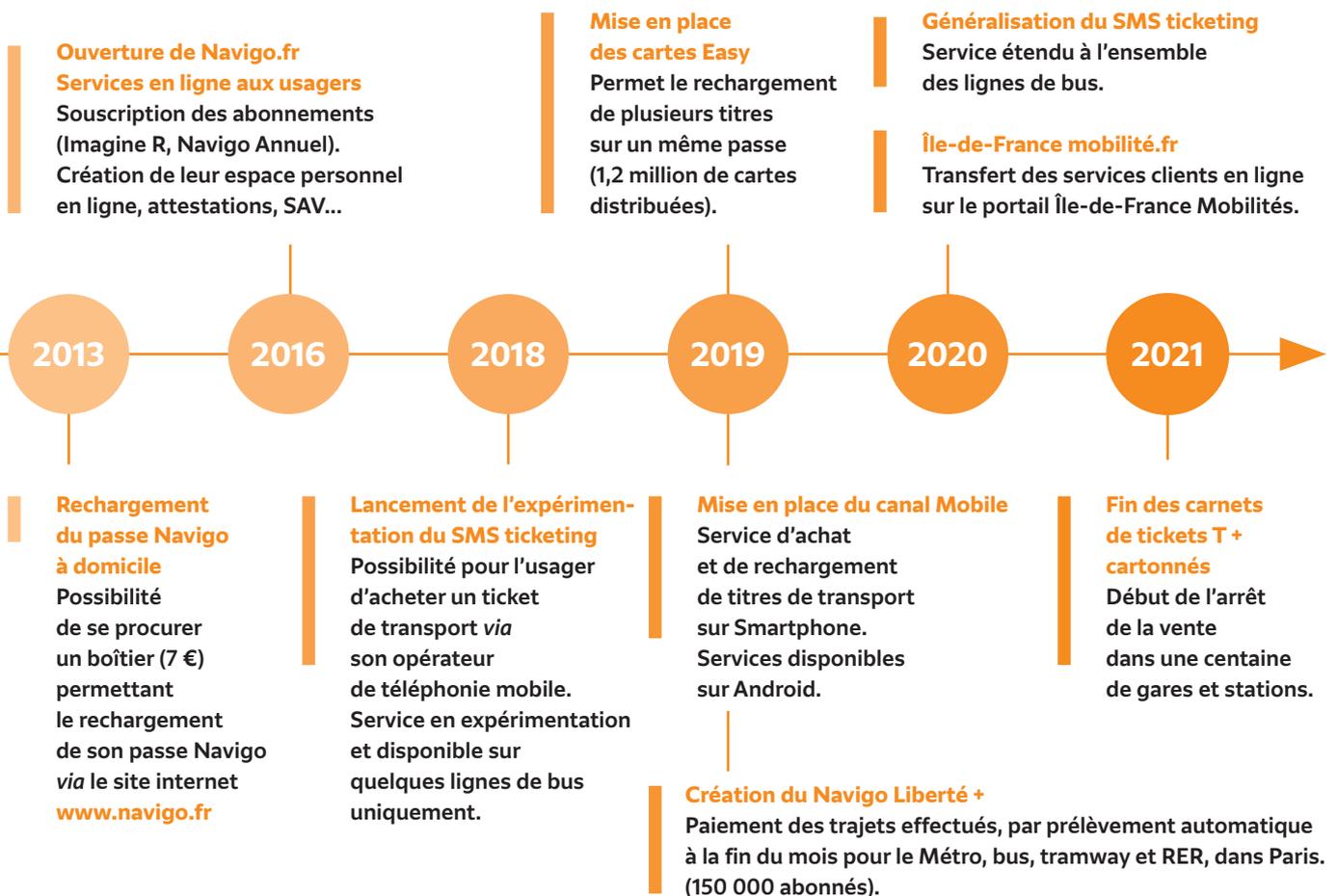
Source : Île-de-France Mobilités

BILLETTIQUE ET TARIFICATION

2. | UN PROGRAMME AMBITIEUX DE MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE

- Île-de-France Mobilités a lancé en 2013 un programme de modernisation de la billettique dont les ambitions ont été renforcées en 2016.
- Les mesures mises en œuvre dans ce cadre ont porté sur :
 - Le développement des services numériques aux usagers,
 - L'introduction du paiement à l'usage *via* la généralisation progressive sur les réseaux métro et train de la validation en sortie,
 - La préparation de la suppression du ticket magnétique et de son remplacement par des supports de titres sans contact,
 - Le développement des offres multiservices de mobilité.
- Le déploiement de ces solutions nouvelles pour les usagers s'est appuyé sur un vaste plan de modernisation des équipements de validation et de distribution qui est encore en cours de déploiement (installation de portillons en sortie de gares, remplacement ou rétrofit de portillons anciens...).

Principales mesures billettiques mises en œuvre entre 2010 et 2021



ATTEINTE DES OBJECTIFS

Diversifier les canaux de distribution et de vente des titres de transport

Mis en œuvre

Diversifier les supports des titres de transport pour faciliter la mobilité

En cours de mise en œuvre

Généraliser le passe sans contact

En cours de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			

EXPÉRIENCE VOYAGEUR

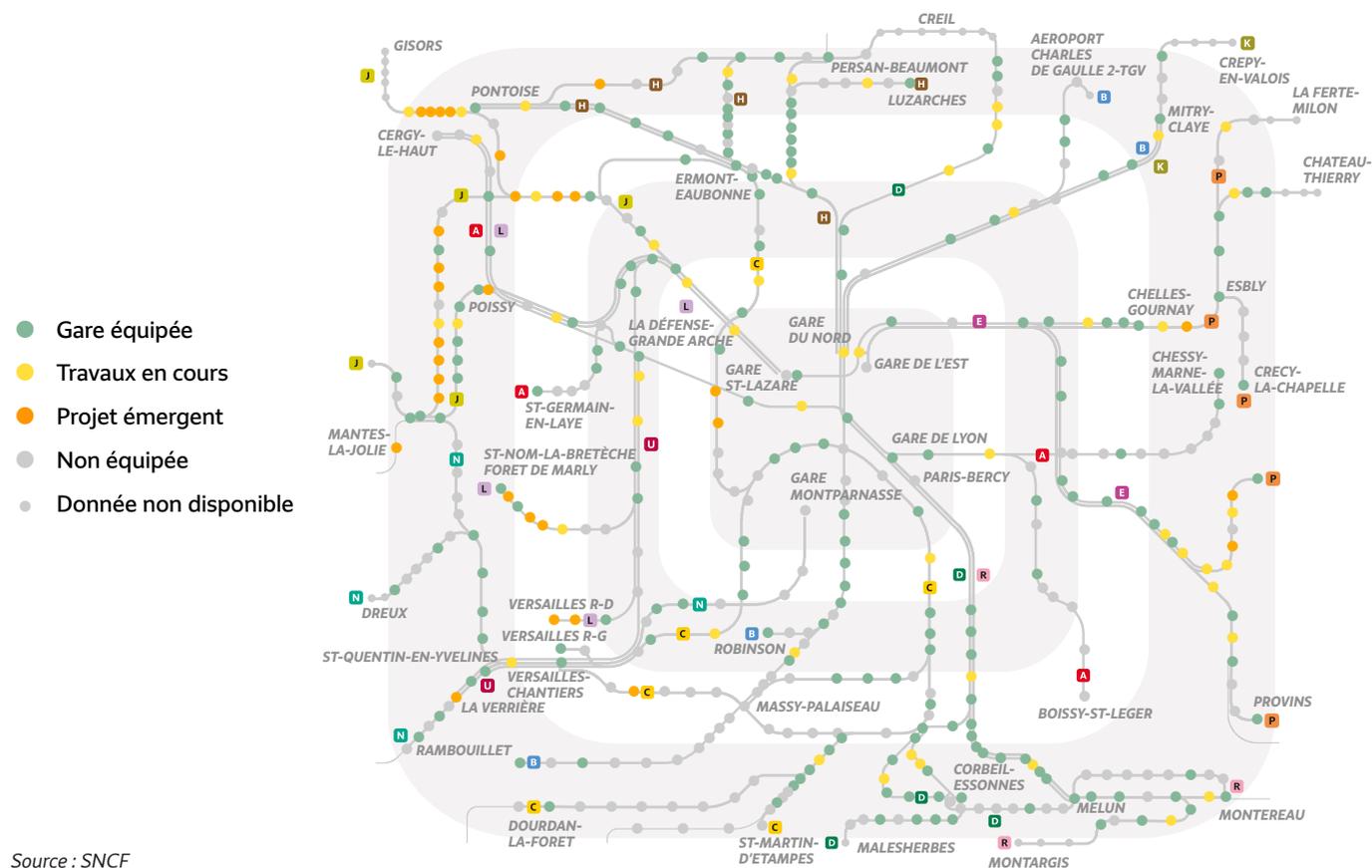
1. DÉVELOPPER LES SERVICES ET RENFORCER LA PRÉSENCE HUMAINE DANS LES GARES D'ÎLE-DE-FRANCE



Des services renforcés pour améliorer le quotidien des usagers

- Au cours de la période, le nombre de gares équipées en toilettes a fortement augmenté, avec un objectif d'au moins 220 toilettes en gares installées en Île-de-France d'ici 2024. Ces équipements sont entièrement financés par Île-de-France Mobilités. Mi-2021, 151 toilettes sont posées et 94 sont en programmation.
- Par ailleurs, entre fin 2018 et fin 2021, l'installation de dix crèches dans des gares du réseau francilien a été financée par Île-de-France Mobilités à hauteur de 75 %. L'objectif est d'atteindre une vingtaine de crèches à horizon 2024. Les crèches d'ores et déjà financées le sont en majorité en grande couronne (80 %).

Avancement du programme « Toilettes » SNCF - Île-de-France Mobilités





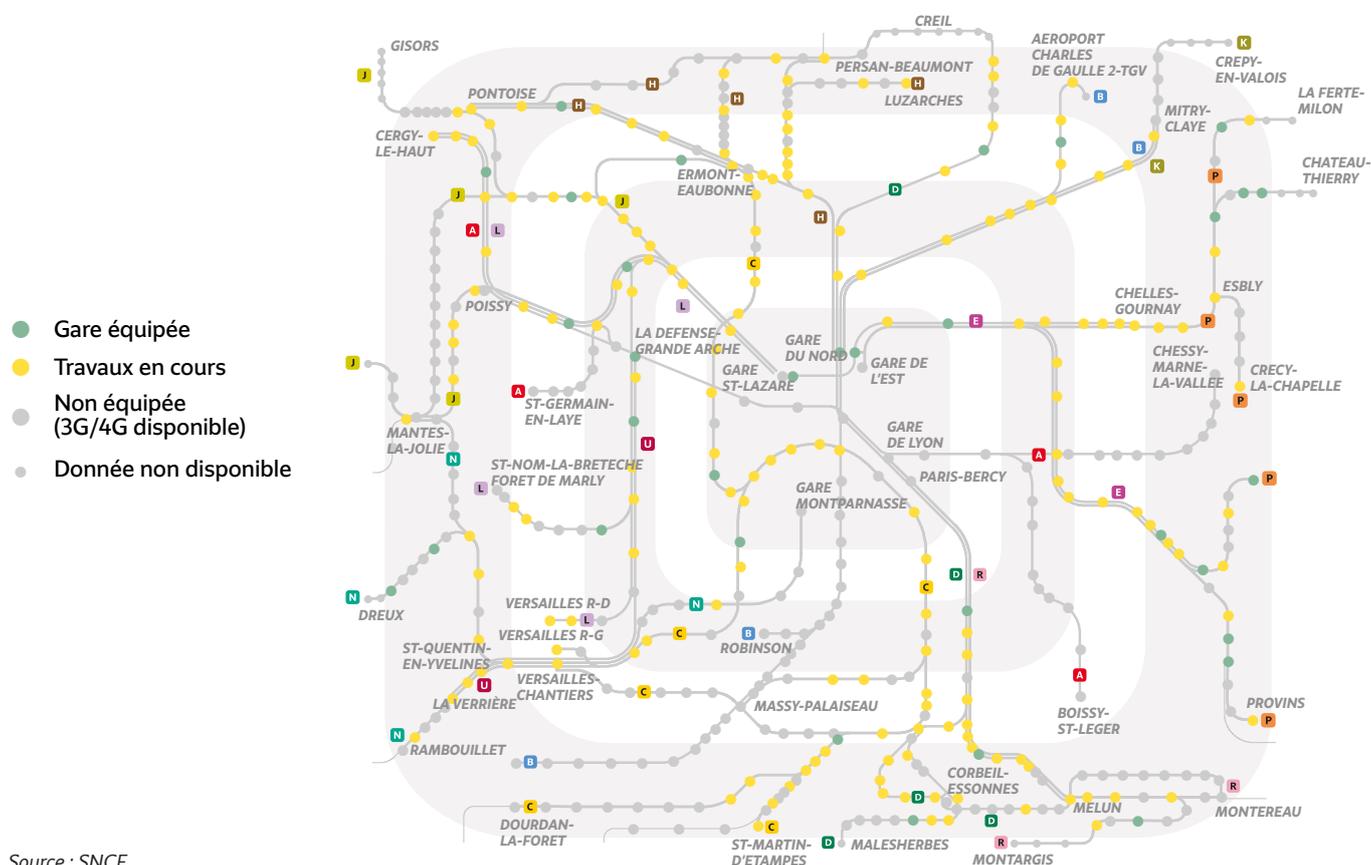
Des espaces gares occupés par des agents polyvalents au service des voyageurs et par des services du quotidien diversifiés

- Île-de-France Mobilités a fixé des objectifs de qualité de service élevés dans les nouveaux contrats avec les opérateurs de transports collectifs, qui doivent s'appuyer sur un recours pertinent à la présence humaine. En particulier, l'enjeu de polyvalence des agents (diversification des fonctions au service des voyageurs) et de visibilité dans les espaces est mis en avant.
- En parallèle, afin de dynamiser les gares du quotidien, des projets ont été lancés pour partager les espaces gares avec des tiers (commerces, services, activités sportives, etc.) : quinze projets ont été sélectionnés dans le cadre du programme « Gares de demain » lancé en 2021 par Île-de-France Mobilités (financier principal) et SNCF Gares & Connexions et vingt-deux projets ont été lancés pour valoriser des surfaces inutilisées dans des gares en y développant des commerces ou des services.

2. DÉPLOYER L'ACCÈS AU RÉSEAU DE DONNÉES

- En 2016, Île-de-France Mobilités et SNCF ont lancé un programme de déploiement du MicroWorking reposant sur l'installation de wifi dans les gares. Un objectif de 214 gares équipées d'ici fin 2023 en wifi est poursuivi, dans le cadre de la « stratégie en Grand du wifi ». En octobre 2021, 49 gares sont équipées.

Avancement du programme « Wifi » SNCF - Île-de-France Mobilités



EXPÉRIENCE VOYAGEUR

3. | UN RÉSEAU DE TRANSPORT PLUS SÛR

👉 Une présence humaine renforcée pour améliorer la sécurité des voyageurs

- Île-de-France Mobilités a pour objectif de renforcer la présence humaine dans les transports en commun, premier souhait des voyageurs pour améliorer la sécurité dans les transports (Enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens 2019 », Institut Paris Region).

Ceci s'est concrétisé par :

- Le financement de recrutements d'agents du Groupe de protection et sécurité des réseaux (GPSR, groupe de sûreté de la RATP) et de la SUGE (police de sûreté de la SNCF) afin d'accroître significativement leurs effectifs. Entre 2015 et 2020, 215 agents de sécurité privée ont été déployés sur les réseaux de bus de grande couronne ;
- La présence accrue de médiateurs, de jour comme de nuit ;
- Le financement du déploiement, depuis 2016, de 1 000 patrouilles de trois réservistes de la Gendarmerie nationale sur les réseaux bus de grande couronne et de 1 000 autres sur le réseau Transilien, aussi bien dans les trains que sur les quais et en gare. Cela représente, en 2021, l'équivalent de 6 000 jours, d'hommes présents sur le réseau francilien ;
- La mise en place de la cynodétection (équipes hommes-chiens) par la RATP et la SNCF a permis de mieux répondre à la problématique des objets délaissés en réduisant les interruptions de service.
- Le Centre de Coordination Opérationnelle de Sûreté (CCOS), souhaité par Île-de-France Mobilités et la préfecture de Police de Paris sera en fonctionnement en 2022. Il rassemblera des correspondants de la préfecture de Police, de la Gendarmerie nationale et des opérateurs de transport (SNCF/RATP notamment) sur un même site pour mieux coordonner leur action. Unique en Europe, il permettra d'améliorer le traitement en temps réel des faits de sûreté, mais aussi en amont, de mieux organiser les missions sur le terrain des différentes équipes et de mieux couvrir l'ensemble du réseau de transport.

👉 Déployer la vidéoprotection

- En 2021, la vidéoprotection est mise en place dans tous les bus et les tramways, dans toutes les stations de métro et les gares. Elle est déployée progressivement dans les matériels roulants ferroviaires à mesure de leur rénovation et de l'arrivée de nouvelles rames.
- Par ailleurs, à la suite d'une première expérimentation concluante, Île-de-France Mobilités a décidé de financer le déploiement de caméras-piétons pour les agents du GPSR.
- Une expérimentation de transmission de vidéo en temps réel aux équipes de sécurité a également été menée en 2020 sur une ligne de bus RATP. L'expérimentation ayant été concluante, ce dispositif sera généralisé sur l'ensemble de la ligne 170.



Vidéosurveillance en gare des Vallées, Hauts-de-Seine

4. | POURSUIVRE LE RENOUVELLEMENT DES VÉHICULES

Pour des informations quantitatives sur le renouvellement des parcs de véhicules (trains, métros, bus), se référer aux fiches par mode.



Rame de métro 7 renouvelée

- Cette démarche se traduit par la définition de principes de conception qui doivent, à terme, offrir un ensemble cohérent sur l'intégralité du réseau et des supports mobiles : une gamme de couleur unique (cf. livrée Île-de-France Mobilités au point 6 de cette fiche), principes uniques de codes formels des différentes installations (forme, design) et de marqueurs symboliques (signes et symboles pour orienter l'utilisateur), d'organisation et lisibilité des textes, d'éclairages et ambiances lumineuses ainsi que de matériaux utilisés.
- À partir du milieu de la période, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans une démarche de conception des véhicules de transport collectif, à mesure de leur rénovation ou renouvellement, qui a vocation à rendre l'expérience des voyageurs dans les transports collectifs plus facile, plus intuitive, plus confortable, plus agréable, rassurante et inclusive. Des expérimentations sont régulièrement menées pour identifier les solutions adaptées.
- Lors de la conception de nouveaux matériels roulants, la mise en œuvre de ces principes mène à plusieurs propositions alternatives mais cohérentes qui sont soumises à la consultation des usagers pour le choix final. Cette méthodologie permet ainsi d'assurer une identité unifiée sur l'ensemble du réseau de transports en commun francilien, et donc une meilleure lisibilité de ce dernier, tout en tenant compte des préférences des usagers sur chaque ligne.

5. | AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE ET LA LISIBILITÉ DES MODES DE TRANSPORT



Bus avec livrée Île-de-France Mobilités

- Depuis 2020, Île-de-France Mobilités déploie progressivement une livrée uniforme sur les trains, bus et métros du réseau francilien. Les principes structurants du design extérieur des véhicules ont pour but de faciliter une perception intuitive par le voyageur d'un réseau unique et intermodal, exploité par différents transporteurs.
- La nouvelle signalétique, dont le déploiement a commencé, viendra encore renforcer cette unité et faciliter l'usage des transports collectifs, notamment pour les voyageurs occasionnels.

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Développer les services dans les gares d'Île-de-France



Poursuivre le renouvellement des véhicules



Déployer l'accès au réseau de données



Renforcer la présence humaine sur le réseau



Déployer la vidéoprotection



Améliorer la signalétique et la lisibilité des modes de transport



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux

