



Bus : utilisateurs et déplacements

Le bus est utilisé principalement par des actifs occupés, avec toutefois une surreprésentation des retraités à Paris et une majorité d'élèves et étudiants en banlieue.

Le bus dessert tous les territoires franciliens. Les utilisateurs du bus sont à l'image de cette diversité et leurs déplacements reflètent l'organisation urbaine plus ou moins dense de l'Île-de-France, tout comme ses espaces ruraux. Ils sont aussi nettement différenciés selon qu'ils utilisent le bus seul ou au sein d'une chaîne de trajets en correspondance avec d'autres modes de transports collectifs.

L'utilisateur du bus est en majorité une utilisatrice, ce qui distingue ce mode des autres modes de transports collectifs.

Dans l'ensemble, les utilisateurs du bus sont plus particulièrement des actifs occupés. Cependant à Paris, la part de retraités est importante. En grande couronne, élèves et étudiants constituent la majorité des utilisateurs.

Les déplacements en bus sont souvent liés au travail la semaine, mais en dehors des heures de pointe, les motifs sont très diversifiés. Le week-end, le bus est surtout emprunté pour les loisirs et les achats.

En banlieue, les utilisateurs du bus ont un accès plus restreint à la voiture que la population en général ; ce n'est pas le cas à Paris.



Clés de lecture

Les résultats présentés dans cette publication sont issus de l'Enquête Globale Transport 2010 et portent sur les déplacements des Franciliens.

Le mode **bus** correspond à l'ensemble des lignes de bus ou de car exploitées par la RATP, la SNCF ou par des opérateurs privés, qu'il s'agisse de lignes régulières de journée, de services Noctilien, de transport à la demande ou de lignes de ramassage scolaire.

Le mode **bus Paris** comprend toutes les lignes de bus exploitées par la RATP dont le numéro est inférieur à 100.

Le mode **bus banlieue RATP** comprend toutes les lignes de bus exploitées par la RATP dont le numéro est supérieur à 100, essentiellement en petite couronne.

Le mode **bus banlieue Optile** comprend toutes les lignes de bus exploitées par les opérateurs privés regroupés au sein d'Optile, essentiellement en grande couronne.

Un **utilisateur du bus** (ou du **bus Paris**, ou du **bus banlieue RATP**, ou du **bus banlieue Optile**) correspond à une personne utilisant au moins une fois le bus (ou le bus Paris, ou le bus banlieue RATP, ou le bus banlieue Optile) lors d'un trajet dans la journée.

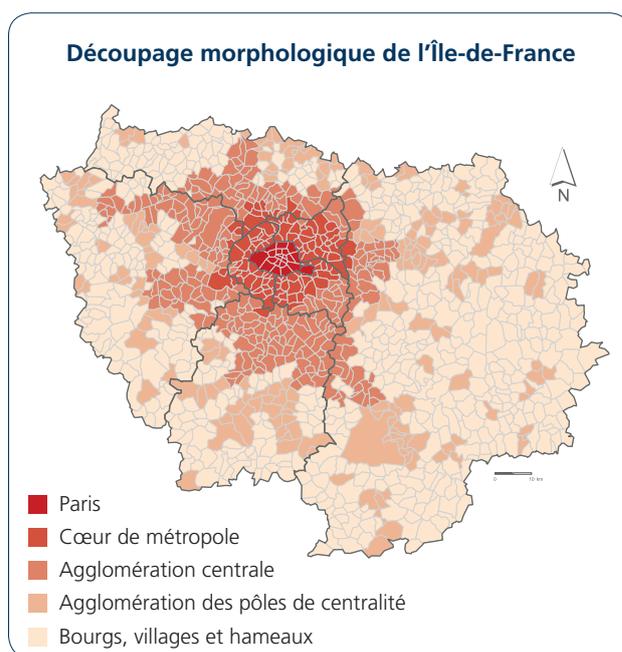
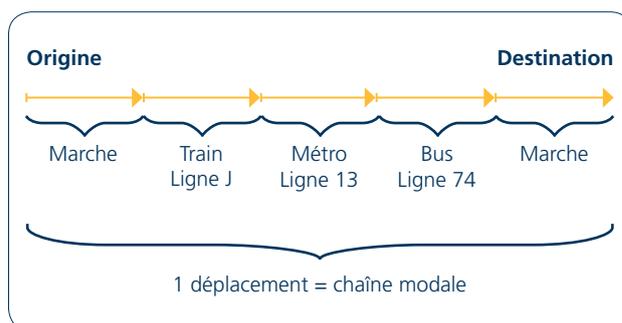
Un **utilisateur exclusif du bus Paris** (ou du **bus banlieue RATP**, ou du **bus banlieue Optile**) correspond à une personne ayant utilisé exclusivement le bus Paris (ou le bus banlieue RATP, ou le bus banlieue Optile) au cours de la journée.

Un **déplacement en bus** (ou en **bus Paris**, ou en **bus banlieue RATP**, ou en **bus banlieue Optile**) correspond à un déplacement utilisant au moins une fois ce mode, même s'il ne s'agit pas du mode principal.

Les **déplacements en bus Paris seul** (ou en **bus banlieue RATP**, ou en **bus banlieue Optile**) sont des déplacements qui n'utilisent que le bus Paris (ou le bus banlieue RATP, ou le bus banlieue Optile) à l'exclusion des autres modes mécanisés (autre bus, tramway, métro, train-rer, vélo, deux-roues motorisé, voiture).

La **portée** d'un déplacement correspond à la distance à vol d'oiseau entre son origine et sa destination.

Les déplacements en bus analysés dans cette plaquette sont effectués en semaine, sauf s'il est spécifié qu'il s'agit du samedi ou du dimanche.



Sources : STIF 2015, IGN BD TOPO 2014 - Réalisation : STIF-DDAEFG-J.Darvler © STIF - 2015

Les lignes de bus en Île-de-France en 2010

	Bus Paris	Bus banlieue RATP	Noctilien	Bus banlieue Optile
Total lignes	61	149	31	1 082
Nombre de lignes circulant en semaine	60	149	31	nd
Nombre de lignes circulant le samedi	60	149	31	nd
Nombre de lignes circulant le dimanche	54	132	31	nd

Source : STIF

Qui sont les utilisateurs du bus ?

Des utilisateurs jeunes en banlieue et plus âgés à Paris

Le profil des utilisateurs du bus en termes d'âge et d'activité est nettement différent selon qu'il s'agit d'utilisateurs exclusifs ou pas et selon les lignes de bus.

L'utilisateur du bus en Île-de-France est en majorité une utilisatrice (58 %), surtout dans Paris (64 %).

Le bus Paris est un mode de transport privilégié pour les seniors, et ce d'autant plus lorsqu'il est utilisé indépendamment de tout autre mode mécanisé (39 % des utilisateurs ont plus de 55 ans, 17 % ont 75 ans ou plus). Les actifs âgés de 25 à 55 ans forment la moitié de ces utilisateurs.

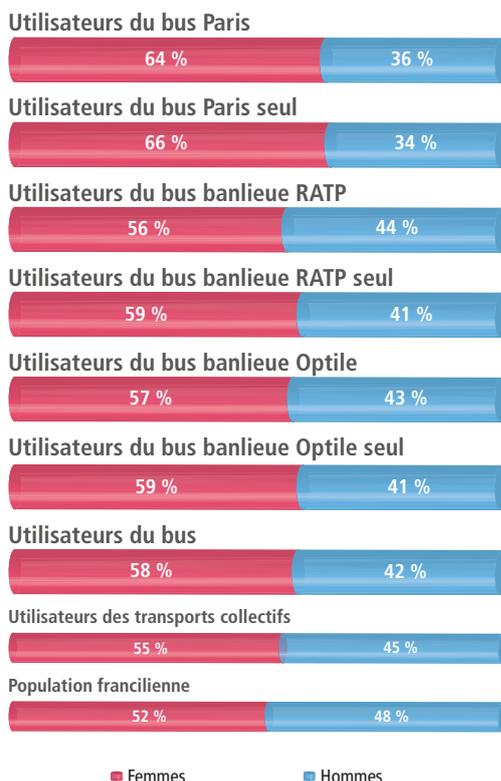
Contrairement à Paris, en grande couronne les jeunes de 5 à 24 ans sont très fortement utilisateurs du bus banlieue Optile : ils représentent plus de 50 % des utilisateurs, contre seulement 10 % de plus de 55 ans.

Pour le bus banlieue RATP, cette proportion est moindre puisque 31 % des utilisateurs sont des jeunes de 5 à 24 ans et plus de la moitié ont entre 25 et 64 ans (contre 44 % en moyenne pour les utilisateurs des transports collectifs).

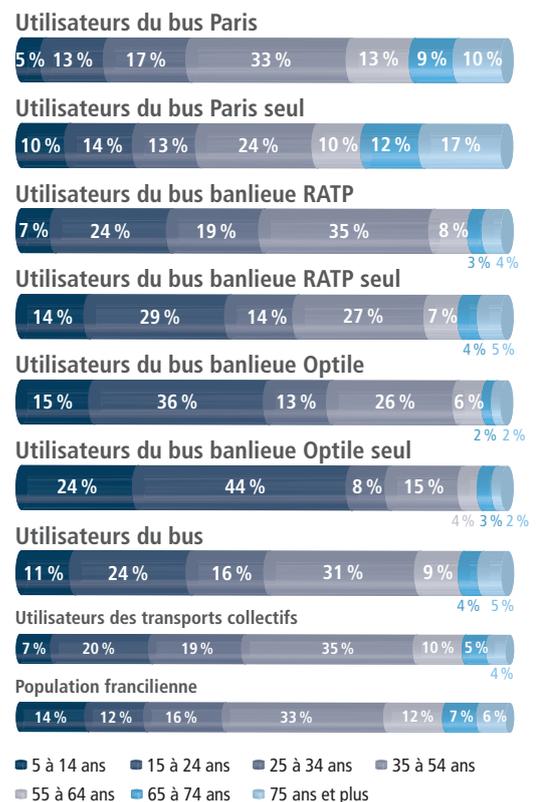


Répartition des utilisateurs du bus

Par sexe



Par âge



L'analyse par statut d'occupation conforte les constats sur l'âge des utilisateurs du bus

Parmi les utilisateurs du bus Paris, la part des actifs occupés est proche de celle observée dans les transports collectifs (52 % contre 56 %). Toutefois, un utilisateur du bus Paris sur cinq est retraité et cette proportion s'accroît (un sur trois) lorsqu'il est utilisé seul.

Contrairement au bus Paris, les élèves et étudiants constituent une part importante des utilisateurs du bus banlieue RATP (28 %) et sont les premiers utilisateurs du bus banlieue Optile (45 %). Lorsqu'ils n'utilisent pas d'autre mode, les élèves et étudiants représentent même trois utilisateurs sur cinq.

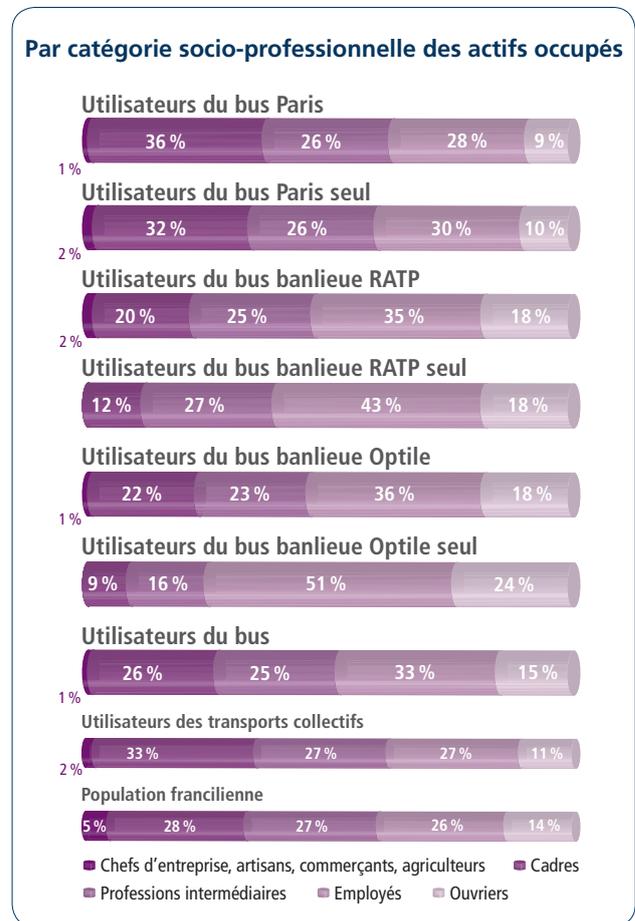
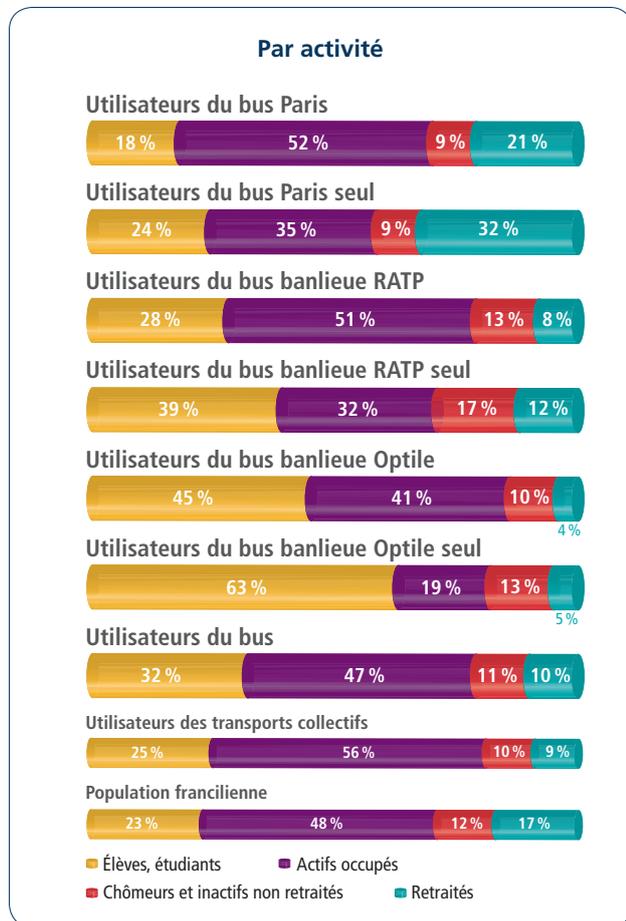
Par ailleurs, les chômeurs et inactifs non retraités représentent une part non négligeable des utilisateurs du bus banlieue RATP (13 % et 17 % lorsqu'il est utilisé sans autre mode mécanisé).

Parmi les actifs occupés, les catégories socioprofessionnelles sont plutôt élevées dans Paris et plus diversifiées en banlieue.

Les cadres sont les plus nombreux à utiliser le bus Paris (36 %), suivis par les employés et les professions intermédiaires (28 % et 26 %).

Les employés sont les plus nombreux à utiliser le bus banlieue RATP (35 %) et le bus banlieue Optile (36 %).

Répartition des utilisateurs du bus

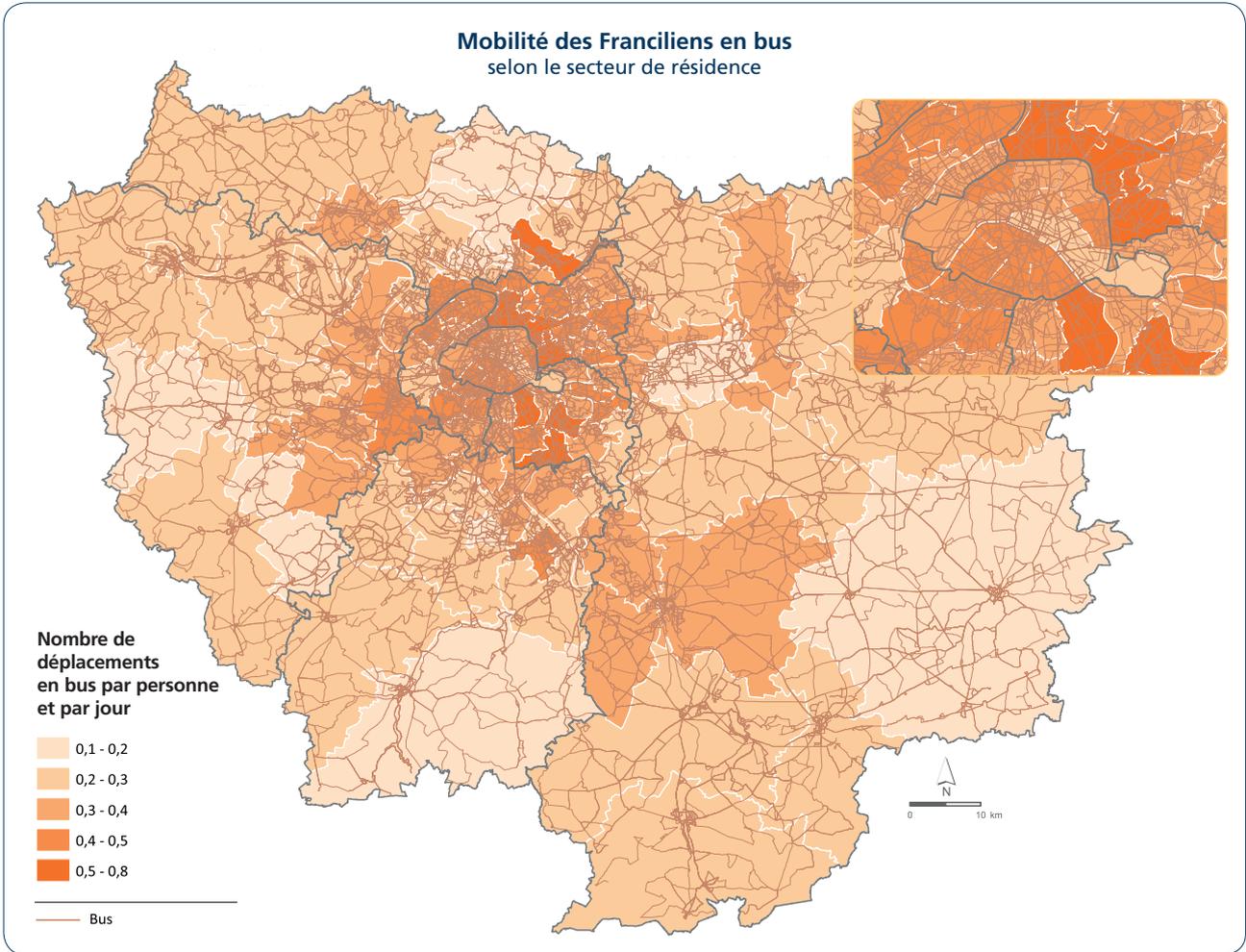
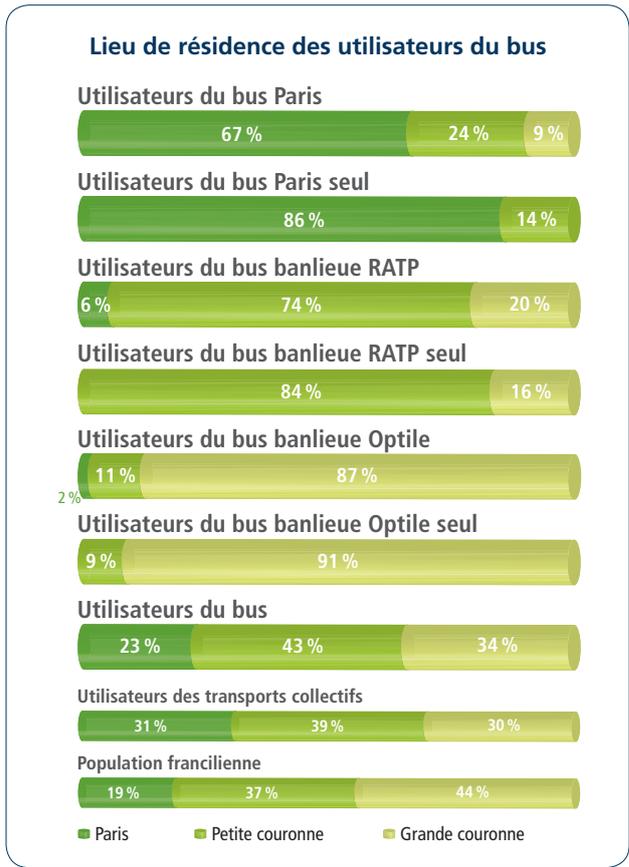


Une utilisation majoritaire par les résidents des territoires desservis

Le bus est un mode de transport privilégié pour des déplacements de proximité. Cependant, le bus s'inscrit également dans des chaînes de déplacements plus longues, en lien notamment avec le réseau ferré.

Il est principalement utilisé par les résidents du secteur desservi par chaque catégorie de bus.

87 % des utilisateurs du bus banlieue Optile résident en grande couronne, les trois quarts des utilisateurs du bus banlieue RATP résident en proche couronne. La clientèle du bus Paris est un peu plus diversifiée : les deux tiers des utilisateurs du bus Paris résident à Paris et un quart réside en proche couronne (certaines lignes de bus au numéro inférieur à 100 desservent aussi la proche couronne).



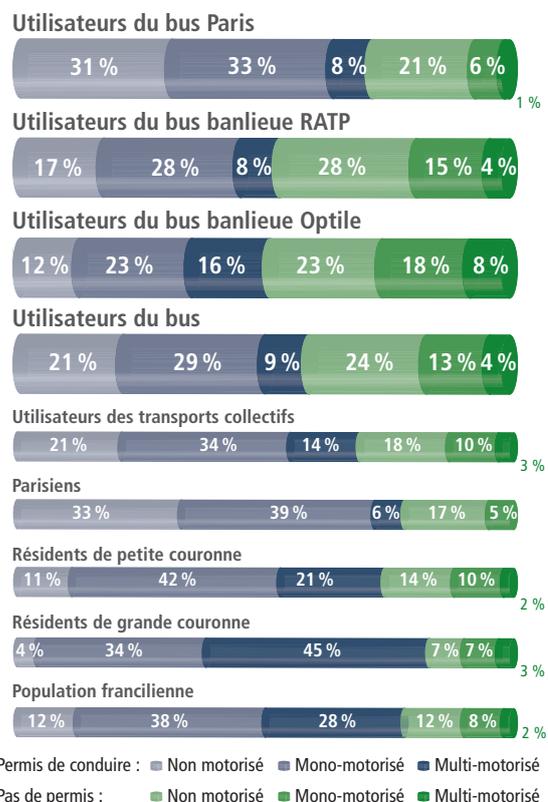
Nota : le découpage de la région correspond aux secteurs utilisés pour le tirage des ménages enquêtés dans l'EGT 2010.

Un accès à la voiture plus restreint que la moyenne francilienne pour les utilisateurs du bus banlieue

L'accès à la voiture des utilisateurs du bus en banlieue (RATP ou Optile) est significativement plus limité que pour l'ensemble de la population. 36 % des utilisateurs du bus banlieue RATP possèdent le permis de conduire et appartiennent à un ménage motorisé, contre 63 % des résidents de petite couronne. Pour le bus Optile, ils sont 39 %, contre 79 % pour les résidents de grande couronne.

En revanche, l'accès à la voiture est peu différent pour les utilisateurs du bus Paris et pour les Parisiens en général.

Possession du permis de conduire et motorisation du ménage d'appartenance (personnes majeures)

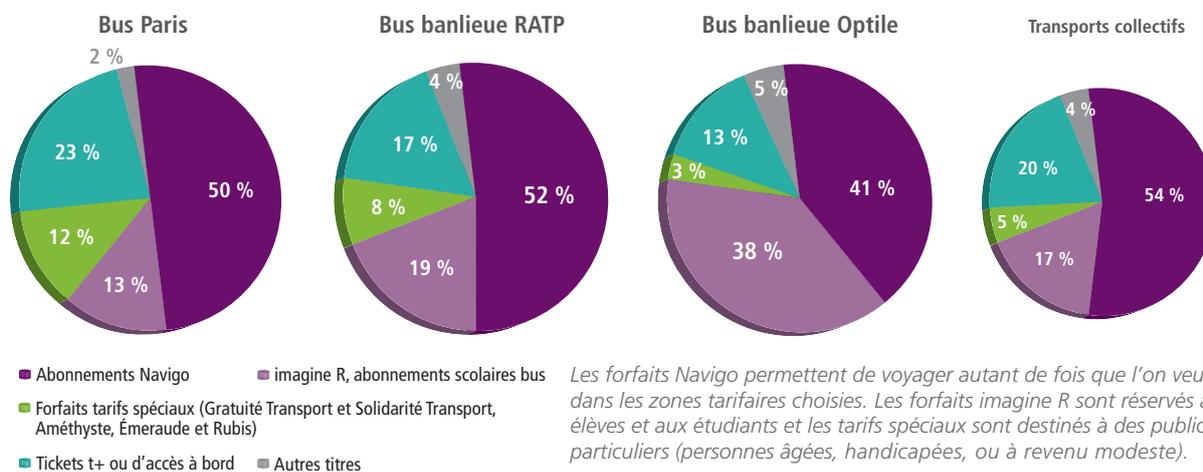


Un usage des titres de transport différencié selon les catégories de bus

Les utilisateurs du bus possèdent un peu moins d'abonnements Navigo que les utilisateurs des transports collectifs en général. En revanche, du fait du grand nombre d'utilisateurs scolaires et étudiants en dehors de Paris, la part des forfaits imagine R et des

abonnements scolaires est très importante pour le bus banlieue Optile (38 %). Dans Paris, la part importante des tarifs spéciaux reflète la forte proportion de retraités parmi les utilisateurs du bus.

Titres de transport utilisés pour les déplacements en bus



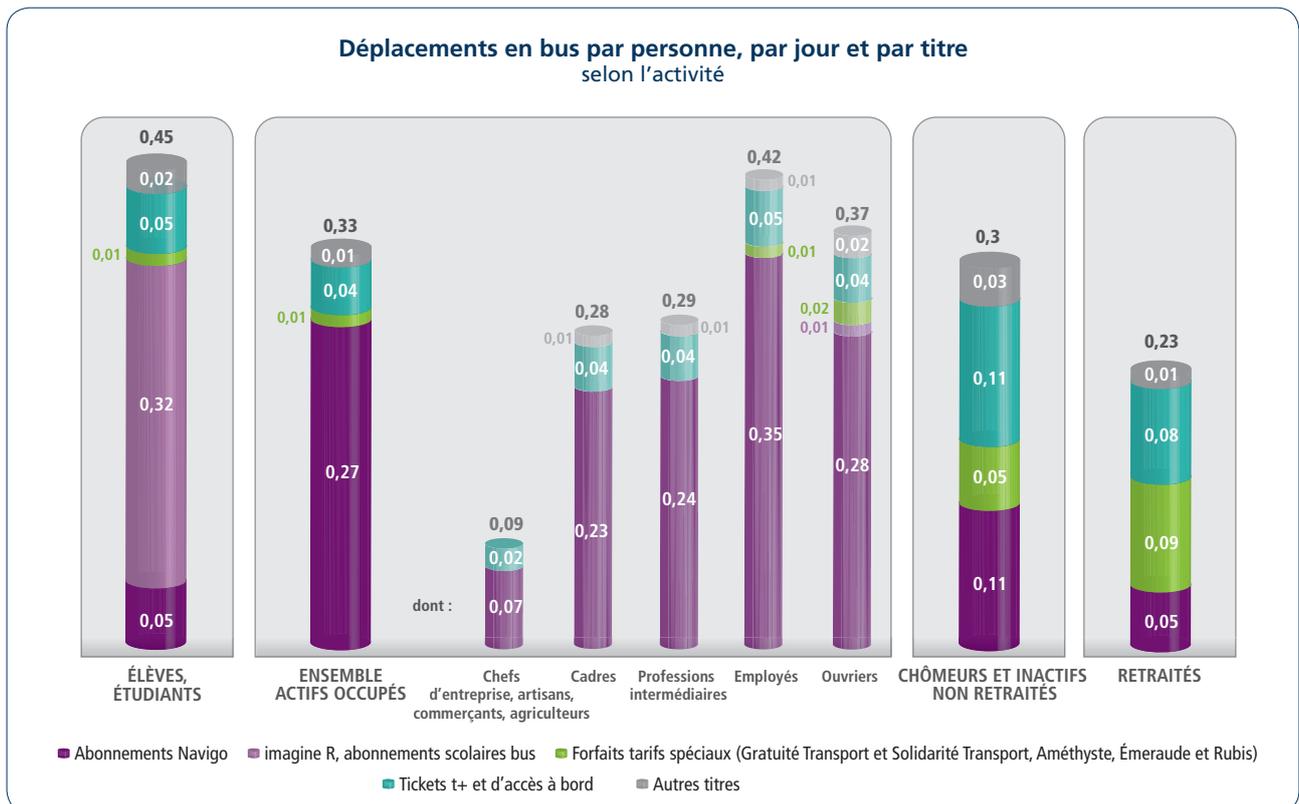


Des titres de transport qui reflètent les catégories d'utilisateurs

Les élèves et étudiants privilégient le forfait imagine R pour leurs déplacements en bus (deux sur trois sont réalisés avec un forfait imagine R).

Les actifs occupés, et plus particulièrement les cadres et employés, sont ceux qui utilisent le plus les abonnements Navigo (quatre déplacements sur cinq) pour leurs déplacements en bus.

Les chômeurs, les inactifs et les retraités sont ceux qui utilisent le plus les Tickets t+ et les forfaits tarifs spéciaux.



Les déplacements réalisés en bus

Le bus, mode de déplacement pour le travail la semaine

De manière générale, en semaine, le bus est emprunté pour les déplacements liés au travail, dans une proportion cependant moindre que pour les autres modes de transports collectifs.

Les déplacements domicile-études sont peu nombreux en bus Paris (11 %) du fait de la proximité des établissements scolaires des lieux de résidence des élèves (notamment pour le primaire et le collège). Ils sont le premier motif pour les déplacements en bus banlieue Optile (36 %).

Les déplacements quotidiens effectués à proximité du lieu de résidence tels que les loisirs/visites ou les achats représentent une proportion non négligeable des déplacements en bus Paris (respectivement 19 % et 9 %), mais plus limitée pour le bus en banlieue (11 % et 8 % pour le bus banlieue RATP et seulement 9 % et 6 % pour le bus banlieue Optile).

Motifs des déplacements en bus
un jour de semaine

En bus Paris



En bus Paris seul



En bus banlieue RATP



En bus banlieue RATP seul



En bus banlieue Optile



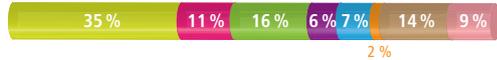
En bus banlieue Optile seul



En bus



En transports collectifs



Tous modes



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





Le week-end, deux déplacements sur trois sont liés aux loisirs ou aux achats

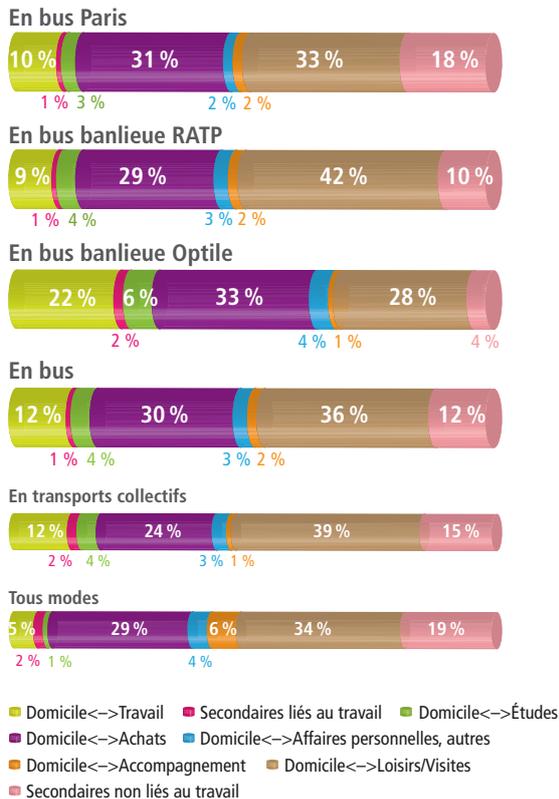
Le samedi, ce sont les motifs liés aux loisirs et visites ainsi qu'aux achats qui prédominent, quelle que soit la catégorie de lignes de bus. Toutefois, le bus reste utilisé pour les déplacements domicile-travail (12 % des déplacements en moyenne et jusqu'à 22 % pour le bus banlieue Optile).

Le dimanche, le motif loisirs/visites représente trois déplacements sur cinq en bus Paris, plus de la moitié des déplacements en bus banlieue RATP et est largement dominant

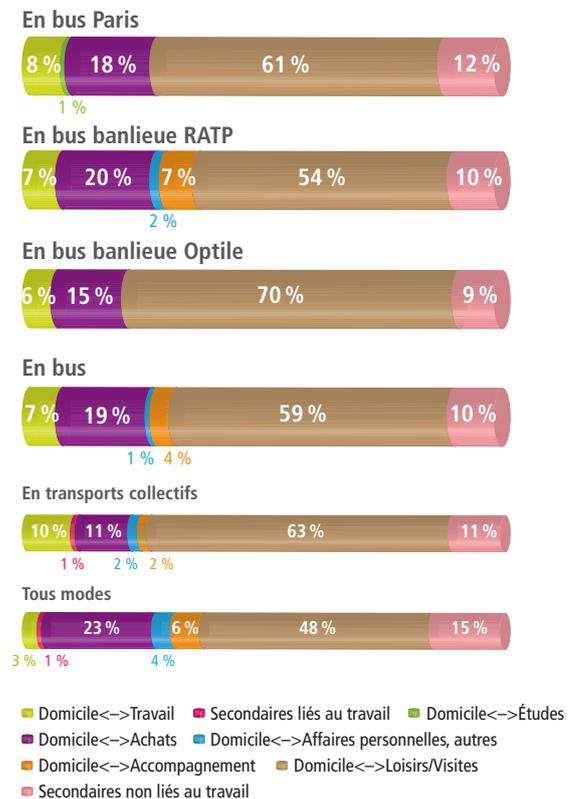
(70 %) pour le bus banlieue Optile. Le bus qui permet de se déplacer en surface est ainsi un moyen agréable de se rendre à ce type d'activités.

À Paris, le bus permet aussi de se rendre d'une activité à une autre : les déplacements secondaires non liés au travail représentent ainsi 18 % des déplacements en bus Paris le samedi, et 12 % le dimanche.

Motifs des déplacements en bus
le samedi



Motifs des déplacements en bus
le dimanche



Des motifs diversifiés tout au long de la journée, excepté en début de matinée

Tôt le matin, le bus Paris, le bus banlieue RATP, et dans une moindre mesure le bus banlieue Optile, sont presque exclusivement utilisés pour des déplacements domicile-travail (74 %, 73 % et 61 % respectivement). Lors de la période de pointe du matin (7h30-9h30), les déplacements domicile-études s'ajoutent à ce motif de déplacement.

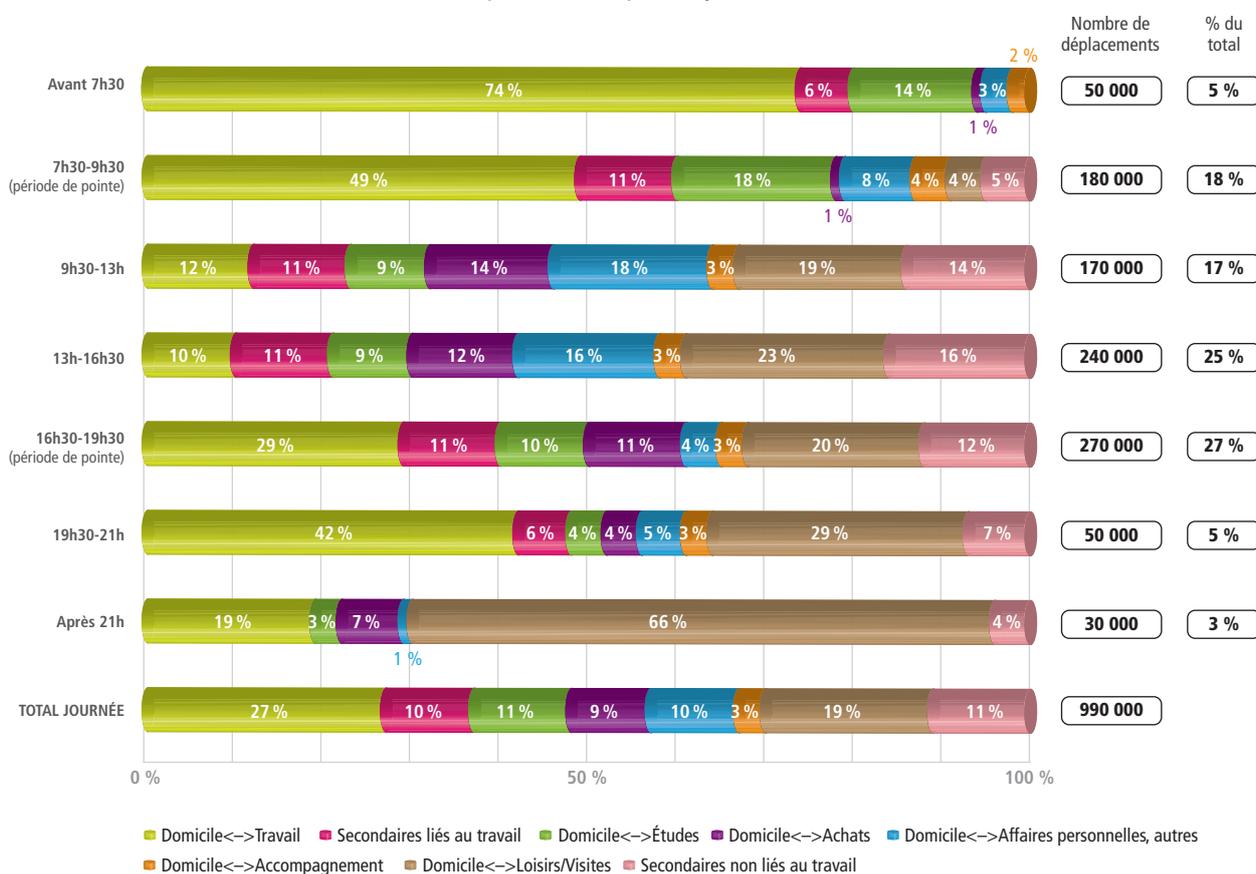
Au cours de la journée, les motifs des déplacements sont plus diversifiés, avec une prédominance des motifs liés aux loisirs/visites pour le bus Paris et aux études, affaires personnelles et achats pour les bus banlieue RATP et Optile.

À la période de pointe du soir, les motifs des déplacements sont encore hétérogènes pour le bus Paris. En revanche, pour les bus banlieue RATP et Optile, les motifs liés au travail et aux études redeviennent majoritaires.

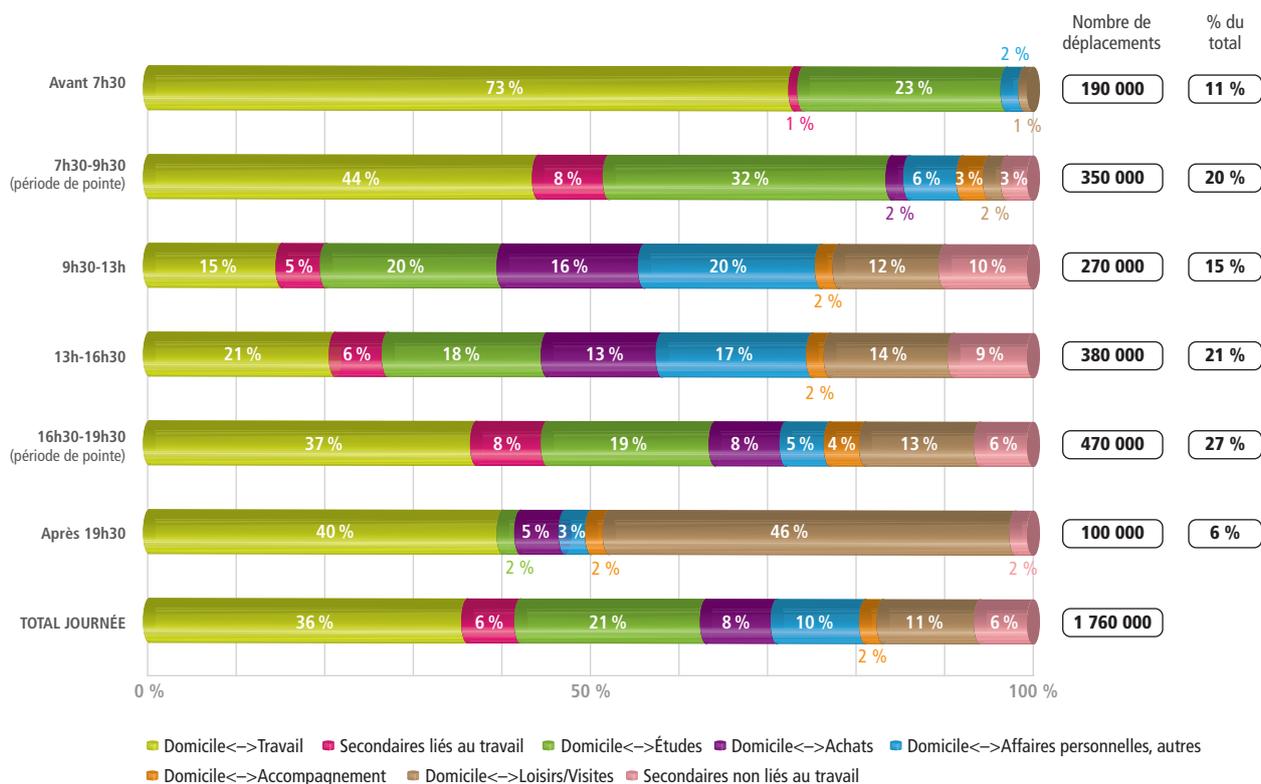
Le soir (après 19h30), les déplacements de loisirs et visites dominent fortement : deux déplacements sur trois pour le bus Paris, près de la moitié pour le bus banlieue RATP et plus du tiers pour le bus Optile.



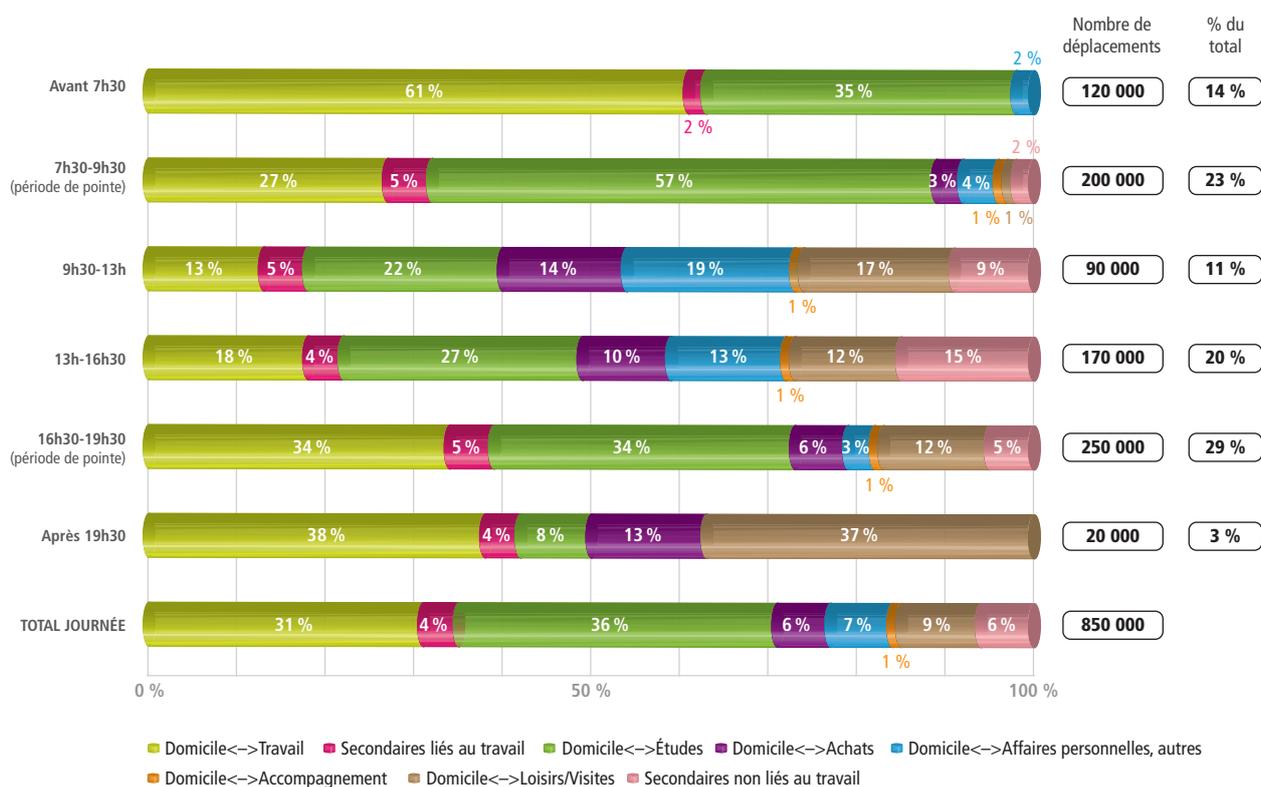
Motifs des déplacements en bus Paris
selon la période de départ un jour de semaine



Motifs des déplacements en bus banlieue RATP selon la période de départ un jour de semaine



Motifs des déplacements en bus banlieue Optile selon la période de départ un jour de semaine



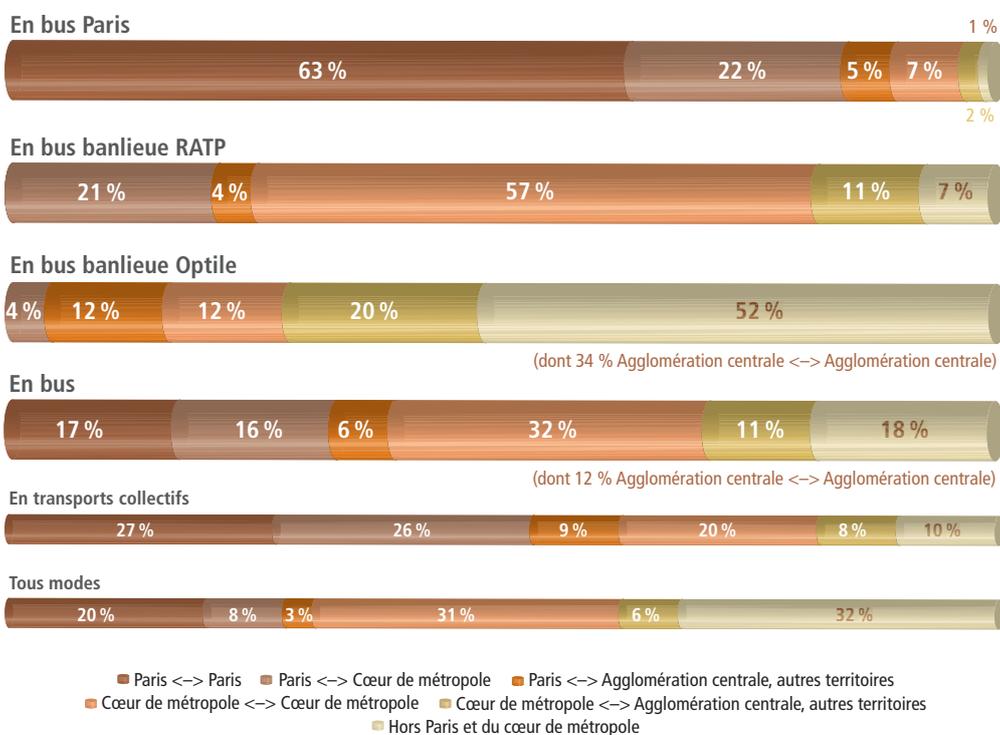
Des déplacements nombreux en lien avec le cœur de métropole et l'agglomération centrale

Les liaisons des déplacements en bus reflètent la desserte du réseau de bus en Île-de-France.

La majorité des déplacements en bus Paris est interne à Paris (63 %) et près d'un tiers se fait entre Paris et le cœur de métropole. De la même manière, la majorité (57 %) des déplacements en bus banlieue RATP est interne au cœur de métropole, tandis qu'un quart se fait en lien avec Paris.

La moitié des déplacements en bus banlieue Optile se fait hors du cœur de métropole (dont un tiers est interne à l'agglomération centrale), mais plus d'un déplacement sur trois reste en lien avec le cœur de métropole.

Liaisons des déplacements en bus



Le bus : un mode pour les déplacements courts

Les déplacements en bus ont une portée moyenne de 7,6 km ; ceux qui empruntent seulement le bus sont plus courts.

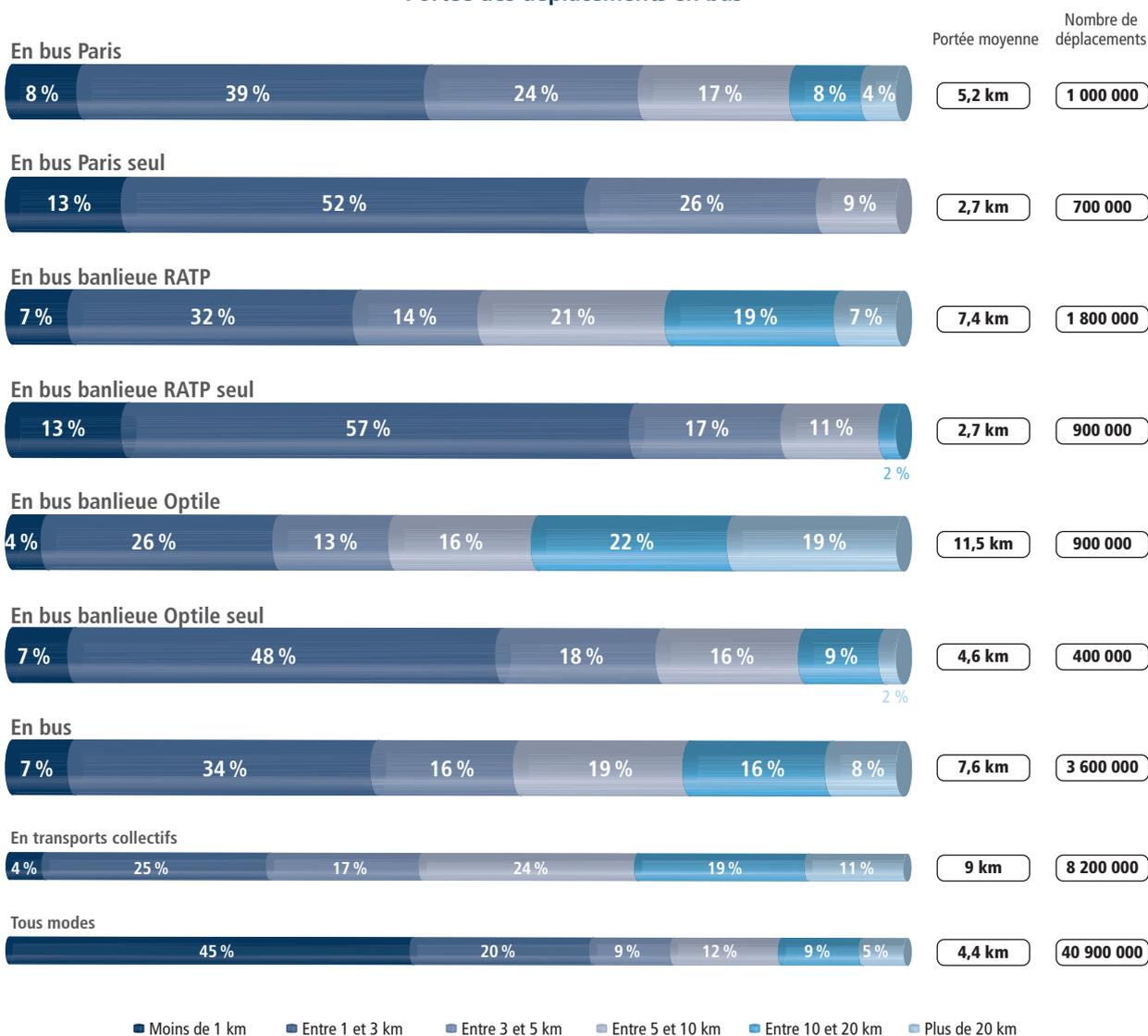
La portée moyenne des déplacements effectués exclusivement en bus Paris et banlieue RATP est de 2,7 km : 91 % des déplacements dans Paris font moins de 5 km, 87 % pour le bus banlieue RATP.

Pour les déplacements réalisés exclusivement en bus Optile, la portée moyenne est plus longue, 4,6 km. Les déplacements de proximité sont majoritaires dans les utilisations du bus Optile, mais sur des distances plus longues que pour le bus

RATP : 89 % des déplacements ont une portée inférieure à 10 km. Le bus Optile assure également des déplacements longs – de plus de 10 km – notamment grâce aux lignes Express de desserte de pôles d'emplois.

Lorsque le bus s'inscrit dans une chaîne de déplacements, les portées des déplacements sont nettement plus longues, quel que soit le territoire. La portée moyenne des déplacements effectués en bus Paris est alors de 5,2 km et celle des déplacements en bus banlieue RATP est de 7,4 km. Ces portées sont plus de deux fois supérieures à celles observées en bus seul.

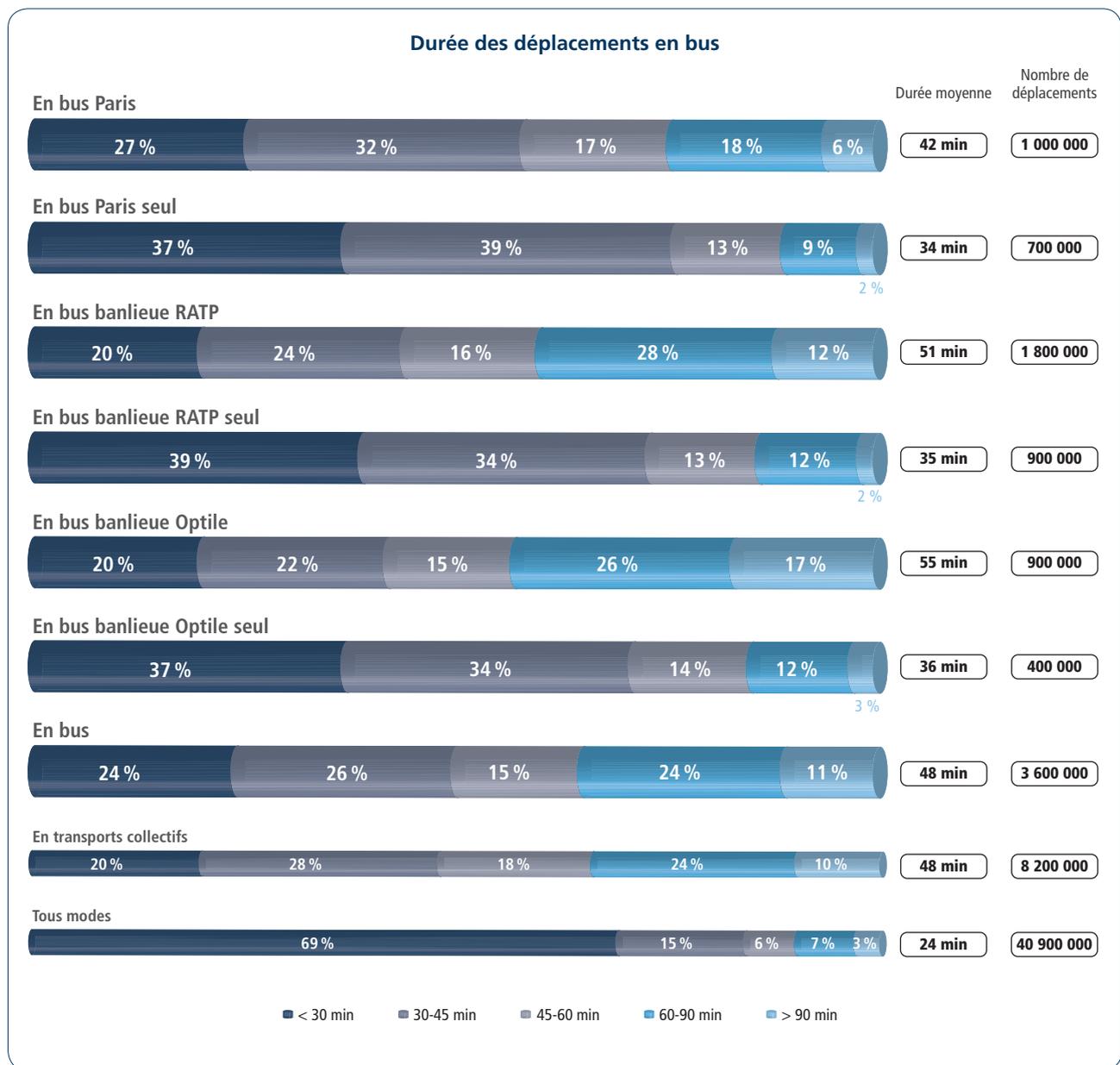
Portée des déplacements en bus



En Île-de-France, les déplacements qui utilisent le bus (seul ou en combinaison d'autres modes) durent en moyenne 48 minutes. Cette durée correspond au temps porte à porte : elle comprend le temps d'accès aux transports (à pied, en voiture...), les temps d'attente et de correspondance, ainsi que le temps à bord des véhicules.

Si le bus est utilisé seul, la durée des déplacements se situe autour d'une demi-heure, quel que soit le type de bus (Paris, banlieue RATP ou banlieue Optile), et la distribution par classes de temps varie peu.

Le bus s'insère dans des chaînes de déplacements longues. C'est tout particulièrement le cas en grande couronne, où la durée moyenne d'un déplacement qui utilise au moins une fois le bus Optile est de 55 minutes.



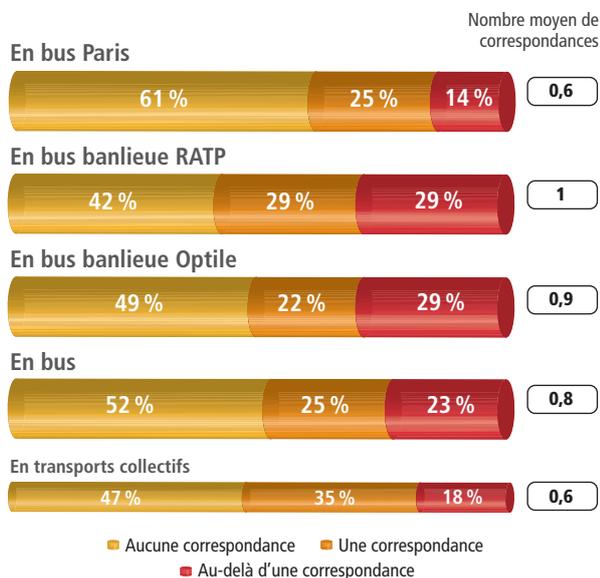


La moitié des déplacements en bus n'utilisent pas d'autre mode

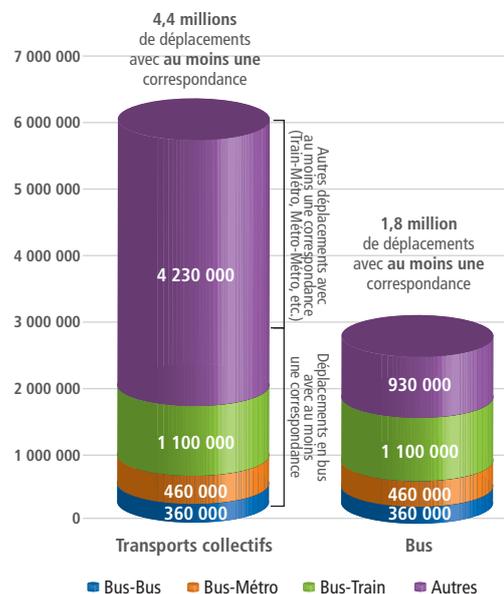
52 % des déplacements qui utilisent le bus l'utilisent seul. Le bus Paris est plus fréquemment utilisé seul que le bus banlieue RATP ou Optile. En effet, les chaînes de trajets complexes utilisant le bus Paris sont rares : seuls 14 % des déplacements se font avec plus d'une correspondance, contre 29 % pour les

déplacements en bus banlieue RATP ou Optile. En banlieue, le bus s'insère plus fréquemment dans une chaîne modale, son utilisation seule étant liée à des motifs spécifiques, notamment pour les déplacements scolaires.

Répartition des déplacements en bus selon le nombre de correspondances réalisées



Répartition des correspondances en bus selon le type de correspondance



Chiffres clés

DÉPLACEMENTS				
	BUS	BUS PARIS	BUS BANLIEUE RATP	BUS BANLIEUE Optile
EN SEMAINE				
Nombre de déplacements qui comptent au moins un trajet en bus (par jour)	3,6 millions	1 million	1,8 million	900 000
Part dans les déplacements des Franciliens	9 %	2 %	4 %	2 %
Part dans les déplacements en transports collectifs	44 %	12 %	21 %	10 %
Portée moyenne des déplacements	7,6 km	5,2 km	7,4 km	11,5 km
Durée moyenne des déplacements	48 min	42 min	51 min	55 min
Nombre de déplacements en bus seul	2,1 millions	700 000	900 000	400 000
Portée moyenne des déplacements en bus seul	3,2 km	2,7 km	2,7 km	4,6 km
Durée moyenne des déplacements en bus seul	35 min	34 min	35 min	36 min
LE SAMEDI				
Nombre de déplacements (par jour)	2 millions	700 000	800 000	400 000
Portée moyenne des déplacements	6,3 km	4,2 km	6,4 km	7,7 km
Durée moyenne des déplacements	47 min	42 min	52 min	48 min
Nombre de déplacements en bus seul	1,4 million	500 000	500 000	300 000
LE DIMANCHE				
Nombre de déplacements (par jour)	1,3 million	400 000	700 000	200 000
Portée moyenne des déplacements	7,4 km	5,5 km	6,6 km	10,8 km
Durée moyenne des déplacements	53 min	41 min	57 min	62 min
Nombre de déplacements en bus seul	750 000	300 000	400 000	100 000

UTILISATEURS				
	BUS	BUS PARIS	BUS BANLIEUE RATP	BUS BANLIEUE Optile
EN SEMAINE				
Nombre d'utilisateurs (par jour)	1,9 million	600 000	900 000	500 000
Part des Franciliens	18 %	5 %	9 %	4 %
Part des utilisateurs des transports collectifs	52 %	16 %	25 %	13 %
Nombre de déplacements utilisant le bus par personne et par jour	1,9	1,7	1,9	1,8

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