

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

La qualité de service en chiffres

**2015**  
Mars

## BIENVENUE SUR LA VERSION INTERACTIVE DU BULLETIN DE LA PONCTUALITÉ

Cette nouvelle version vous donne désormais accès à des graphiques illustrant les résultats de la ponctualité de chaque mode (métro, RER et train) en Île-de-France.

À partir du sommaire, cliquez sur le mode qui vous intéresse, puis sur la ligne ou la branche de votre choix.

Le graphique apparaît et vous permet, en un coup d'œil, de comparer les résultats mois par mois de la ponctualité de l'année en cours et de l'année précédente avec les objectifs contractuels.

Bonne navigation !

## Sommaire



**M** La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

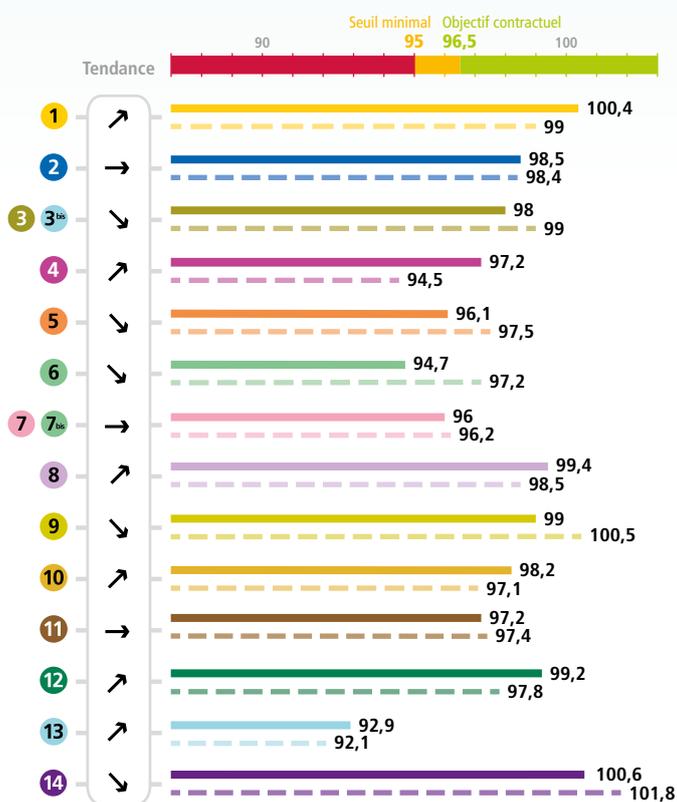
La qualité de service en chiffres

**2015**  
Mars

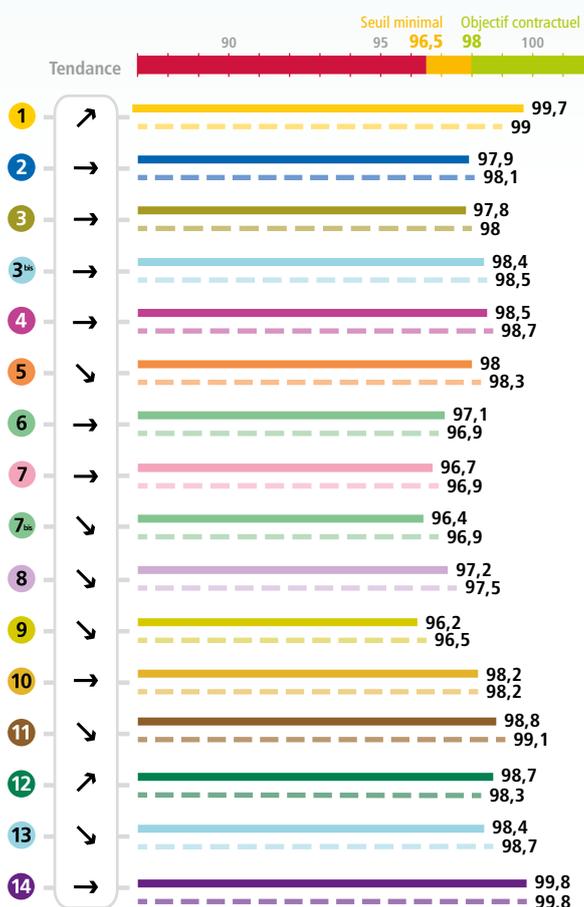
## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Offre aux heures de pointe



### Temps d'attente en heures creuses



### Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Tendence par rapport à la même période de l'année 2014: Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

## La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

### RER A et B



Pour + de détails  
cliquez sur la ligne

Pour + de détails  
cliquez sur la ligne

### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

### Ponctualité des voyageurs par ligne

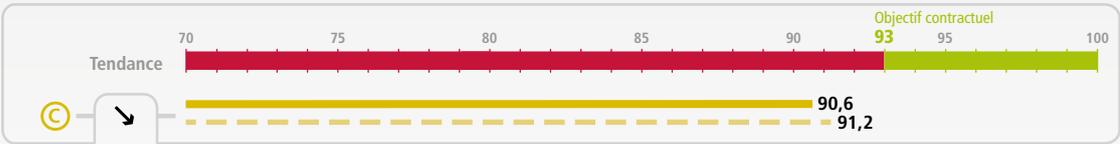
La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



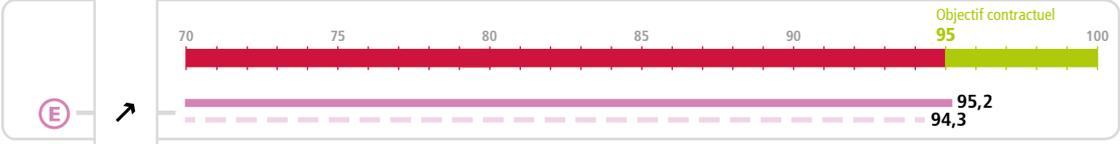
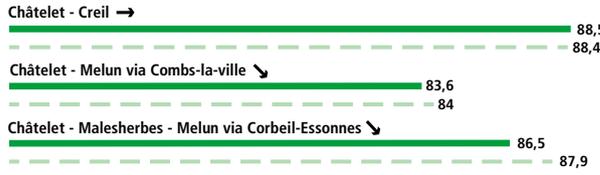
Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches



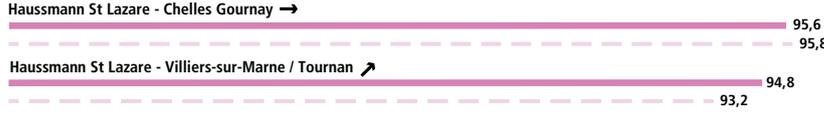
Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

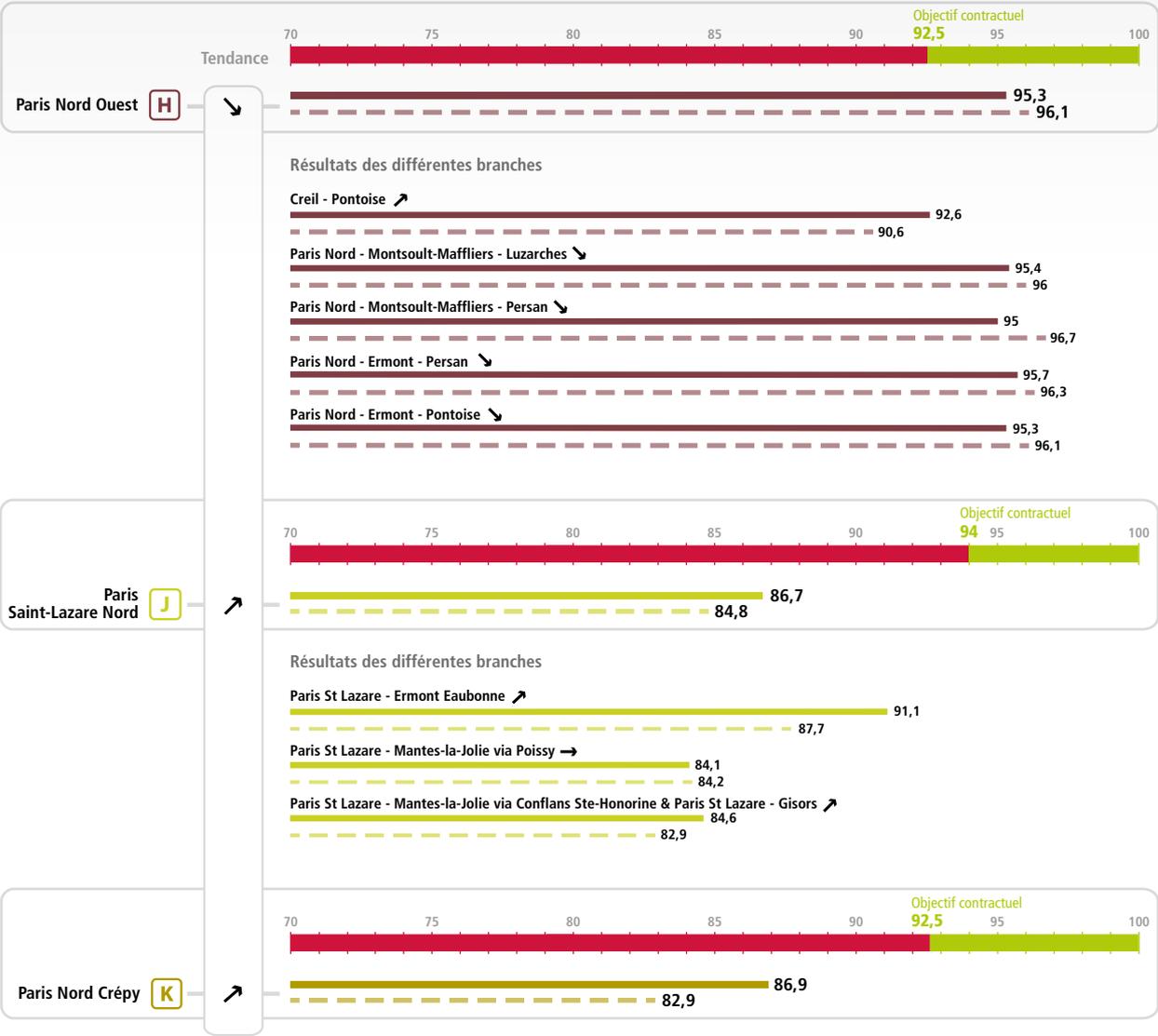
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

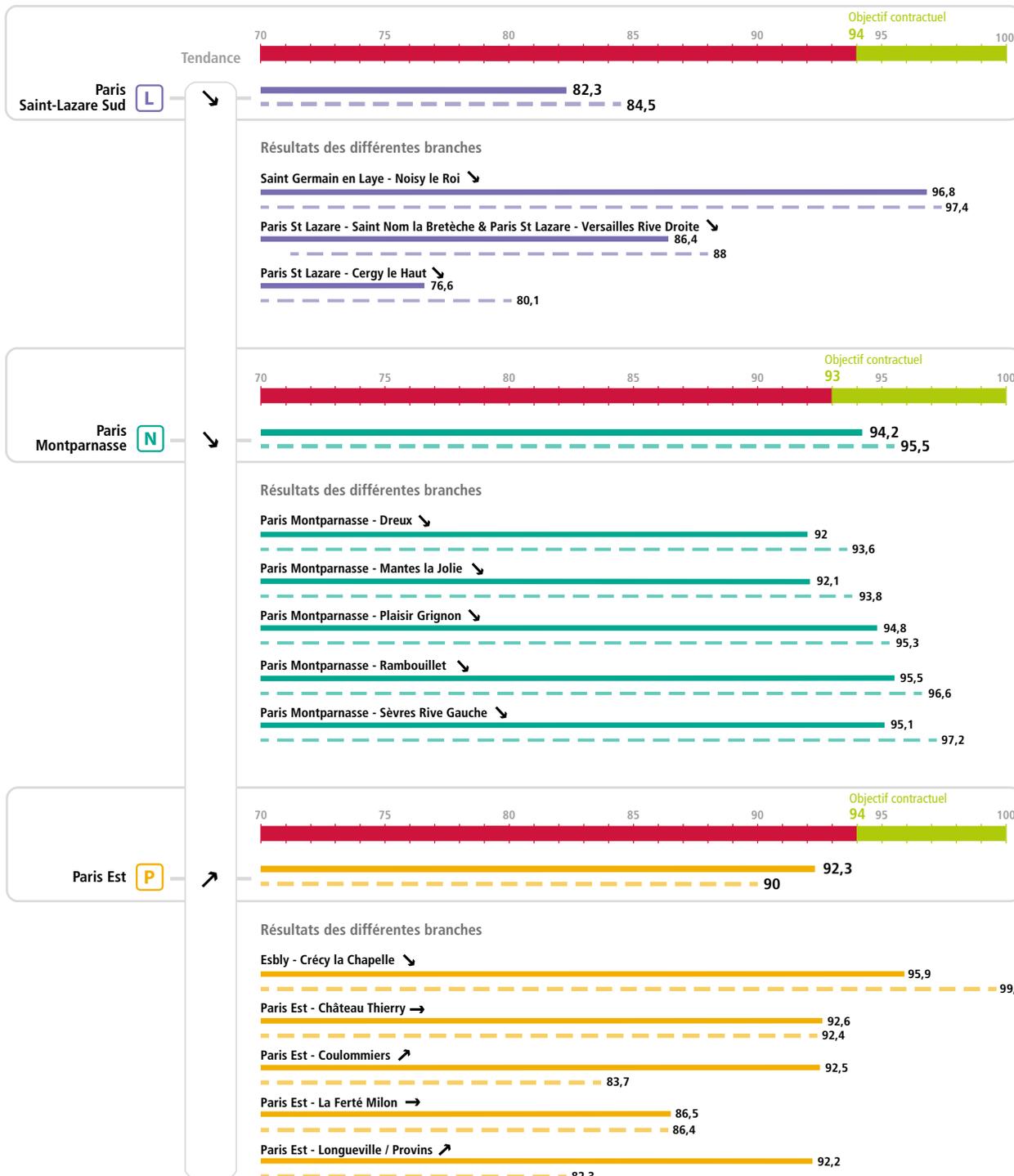
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



Pour + de détails  
cliquez sur la ligne

Pour + de détails  
cliquez sur la ligne

Pour + de détails  
cliquez sur la ligne

## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

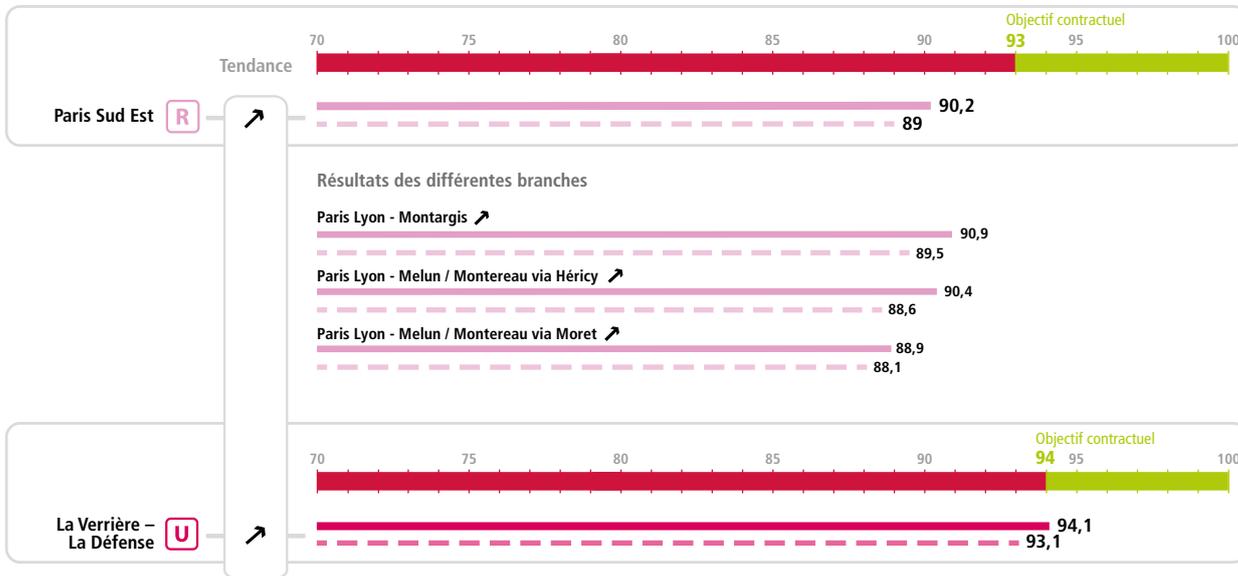
- ↗ Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

## Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

**Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

# Annexes

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

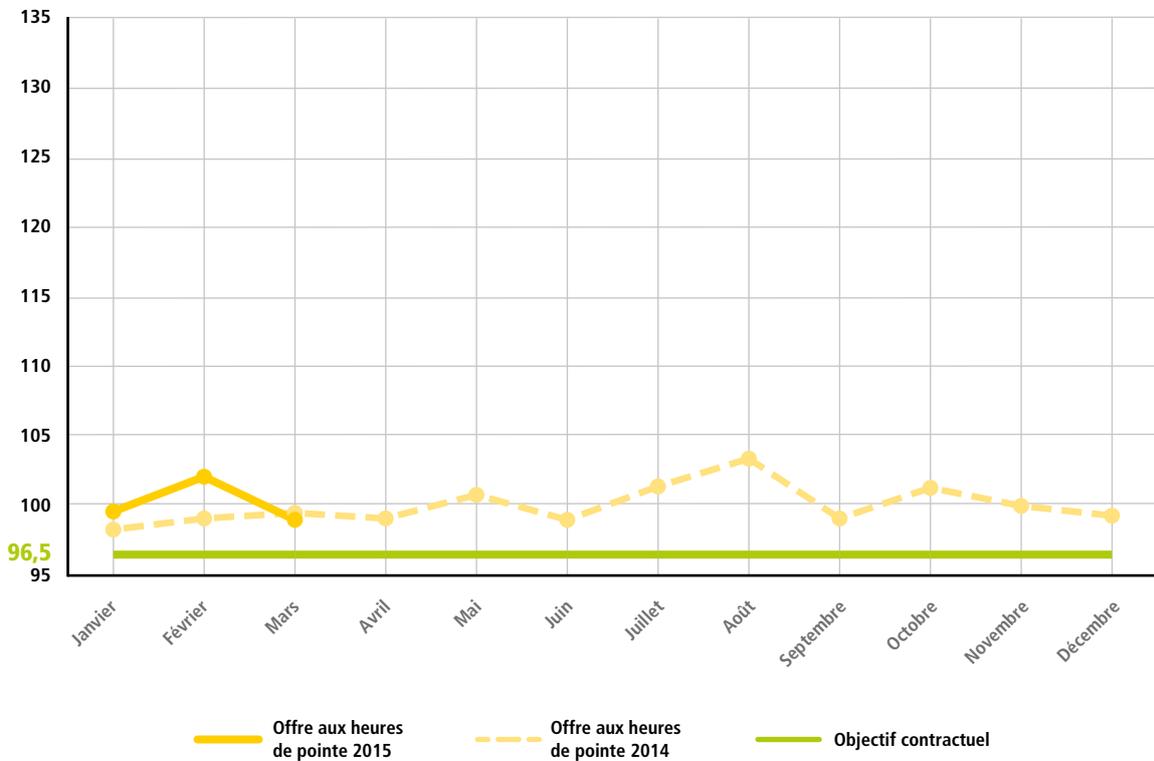
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

Méto 1



Offre au

Tend

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

92,9

92,1

100,6

101,8

11

12

13

14

98,8

99,1

98,7

98,3

98,4

98,7

99,8

99,8

## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

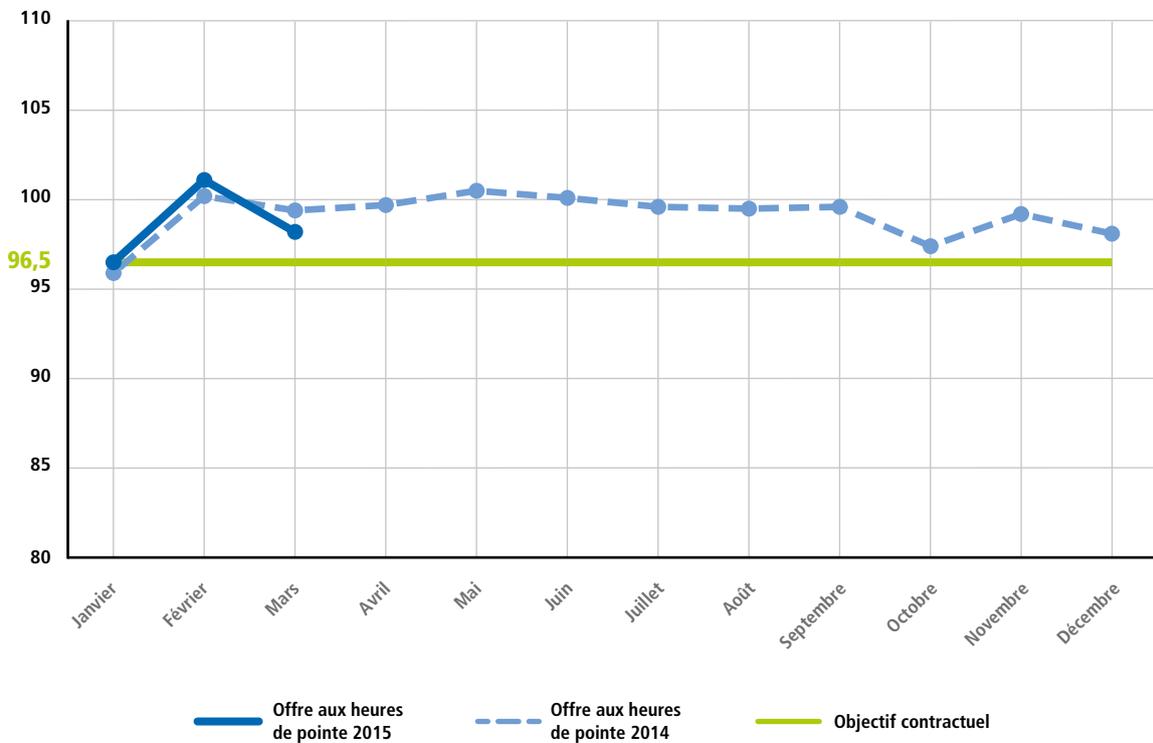
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 2



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

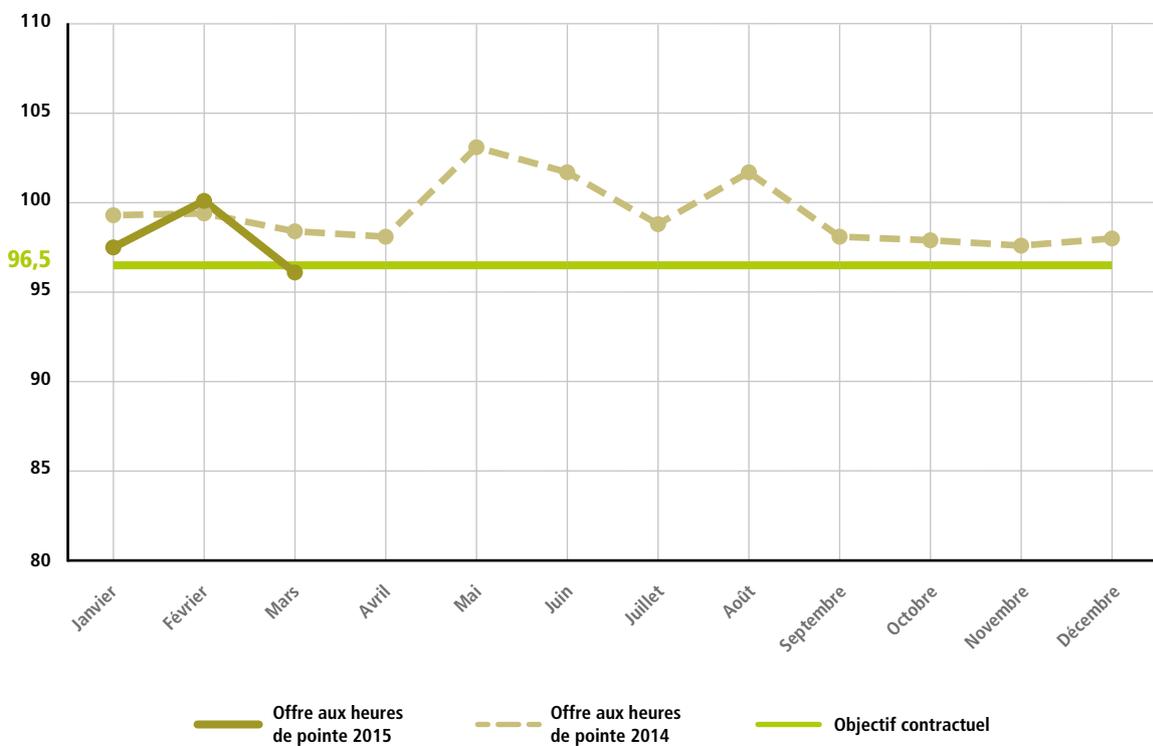
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 3 3<sup>bis</sup>



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

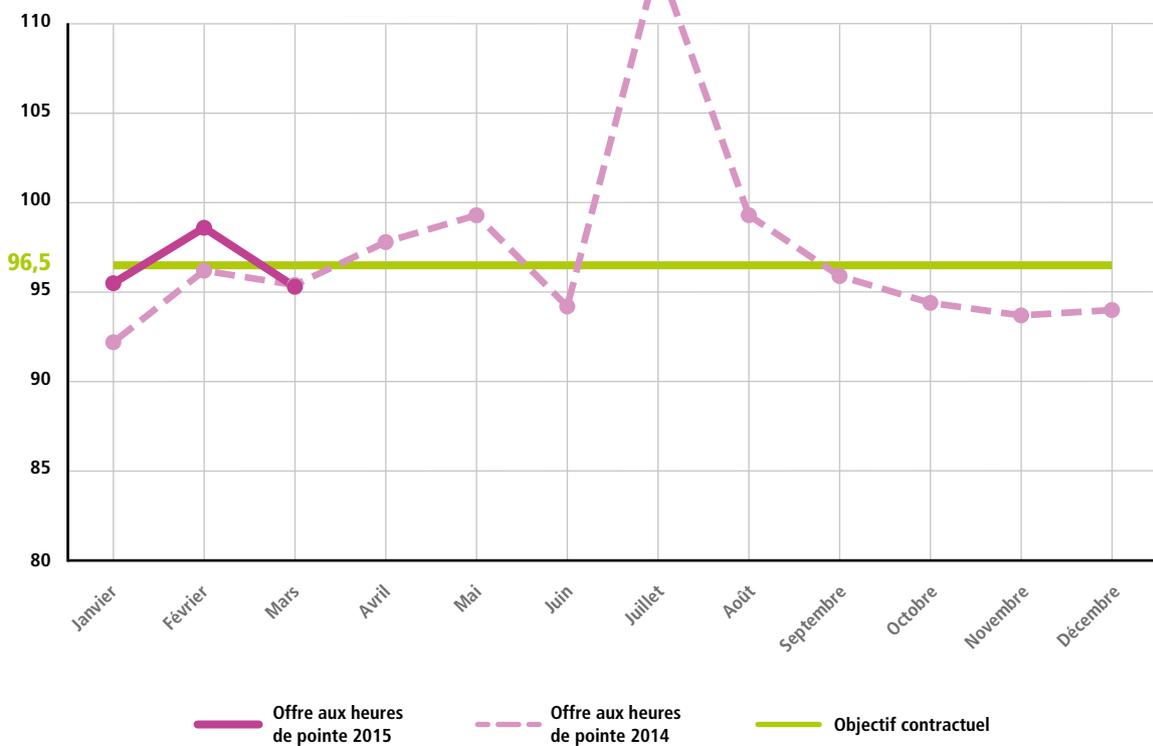
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Métro 4



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

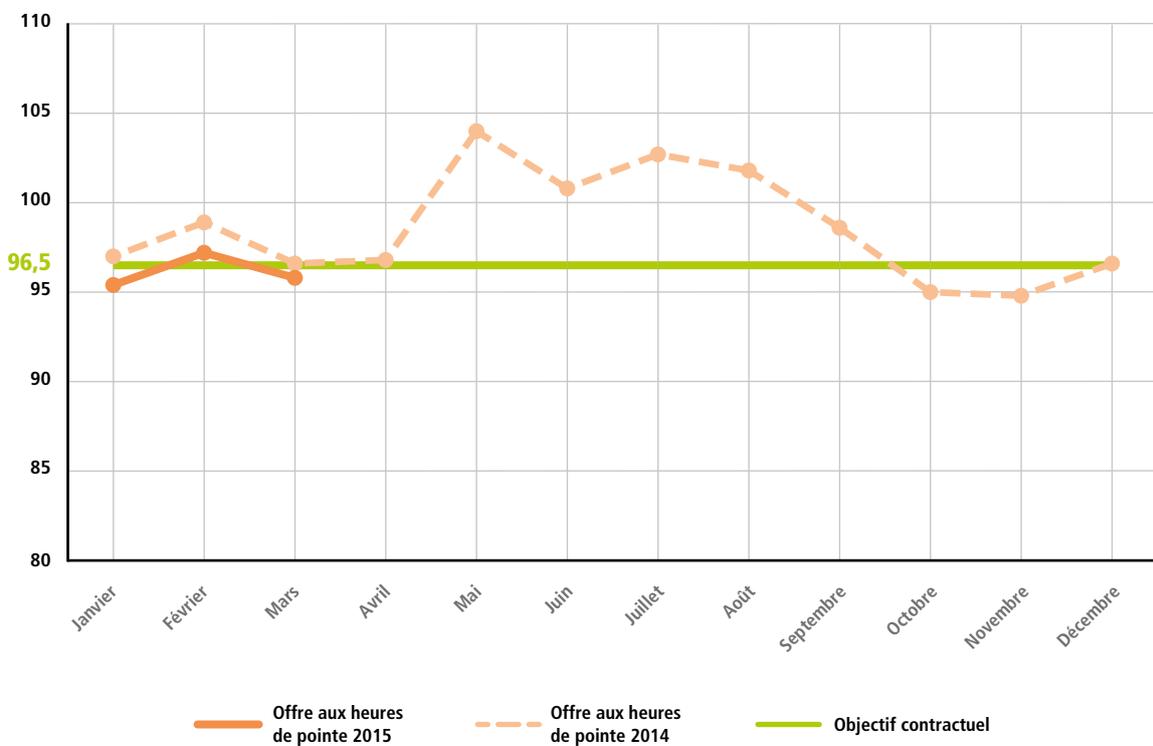
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 5



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

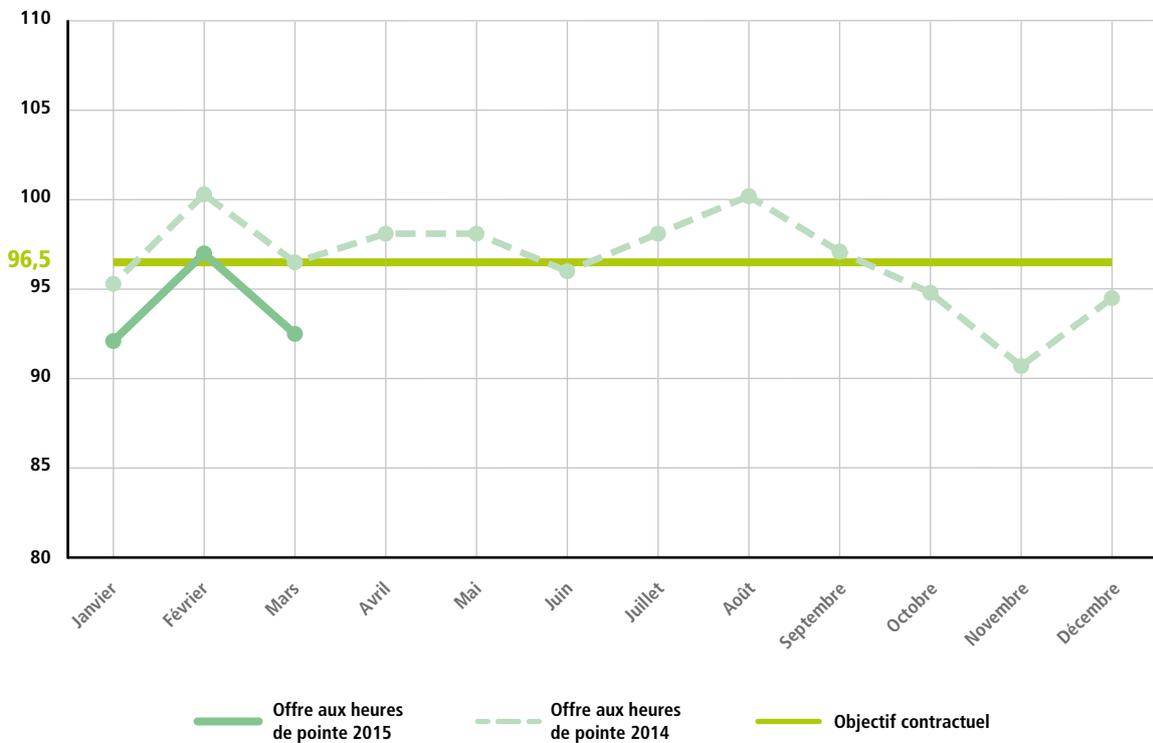
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 6



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

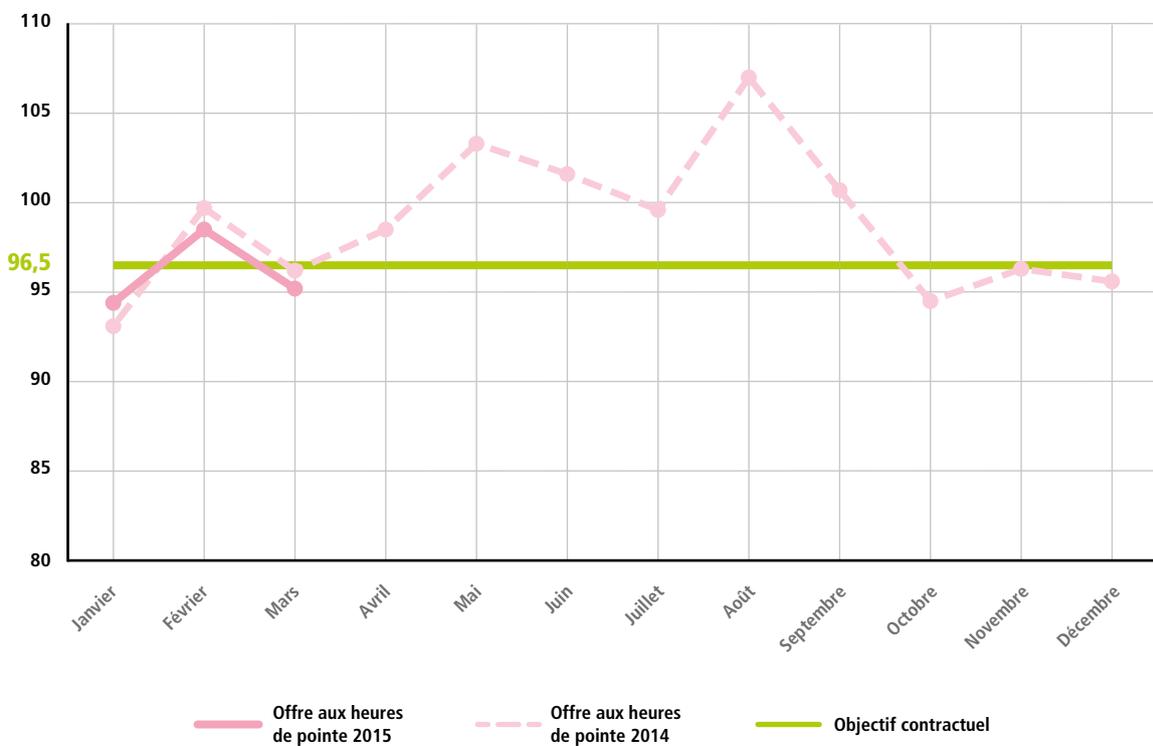
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 7 7<sup>bis</sup>



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

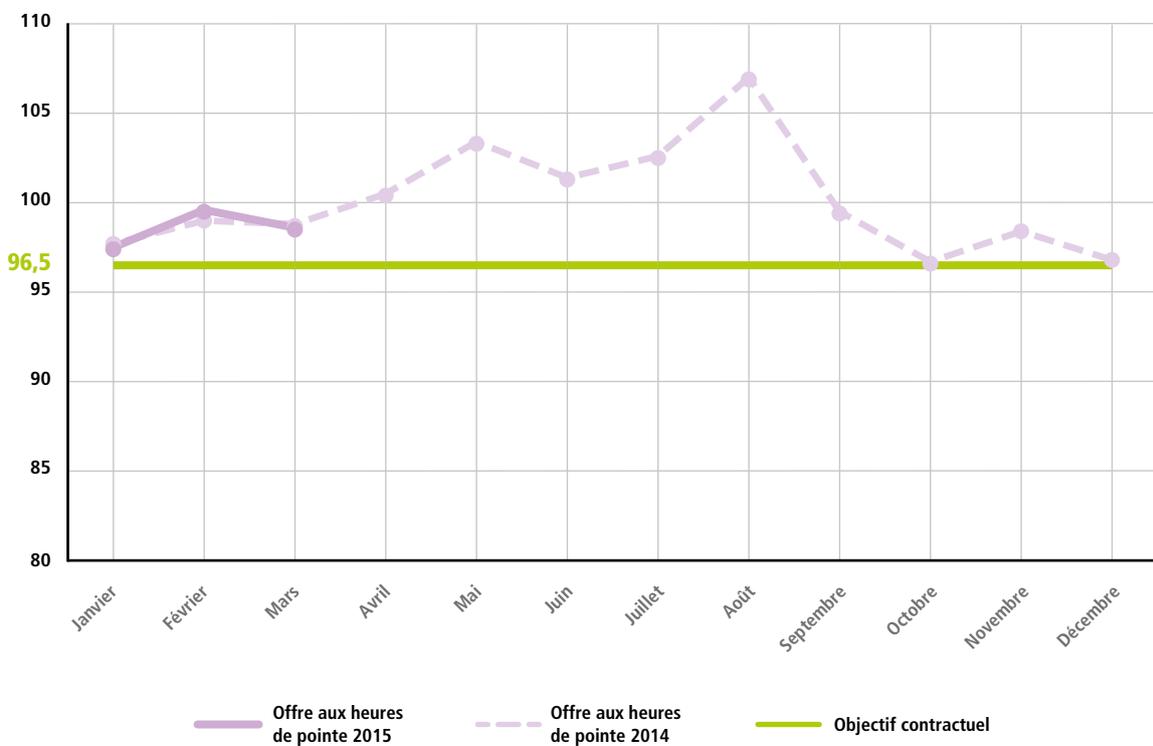
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 8



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

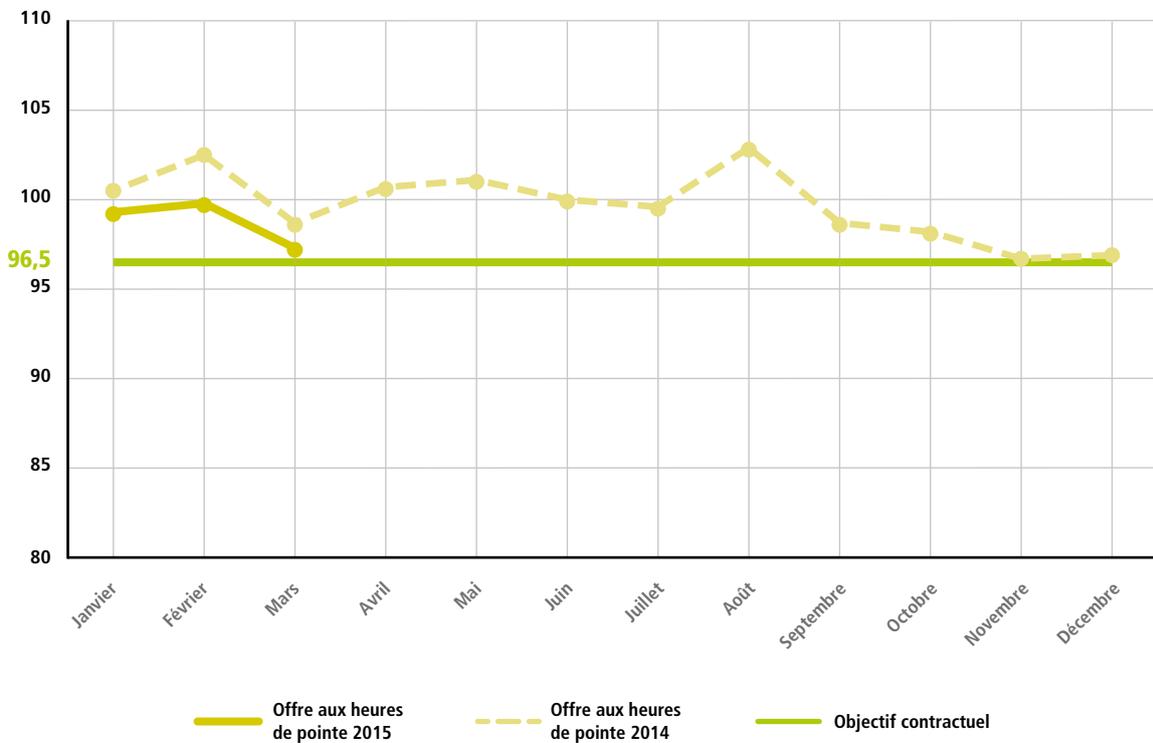
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Métro 9



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

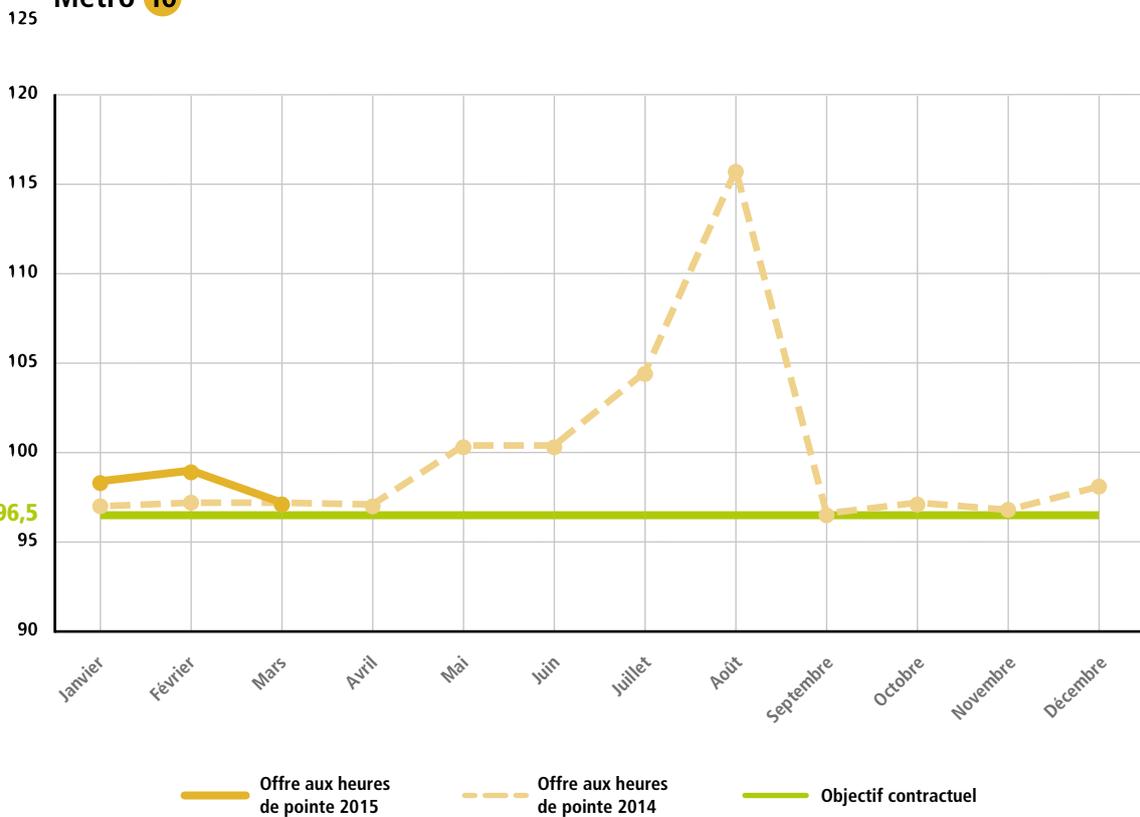
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 10



Offre au

Tend

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

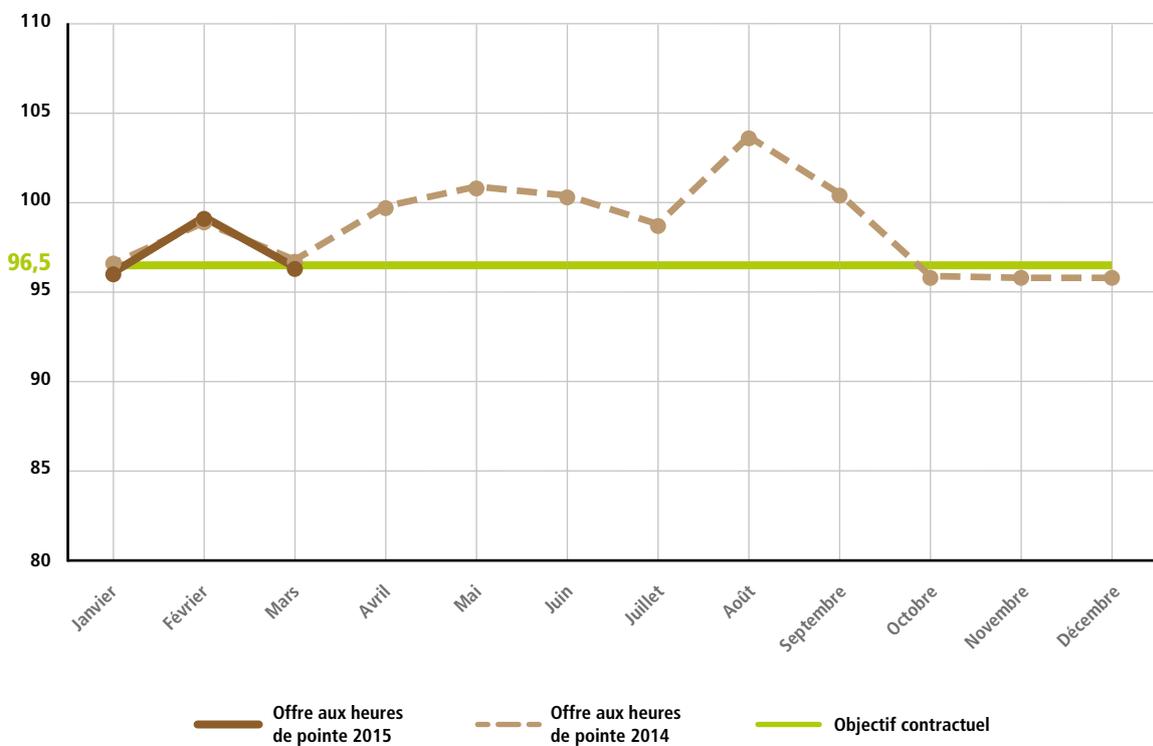
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Métro 11



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

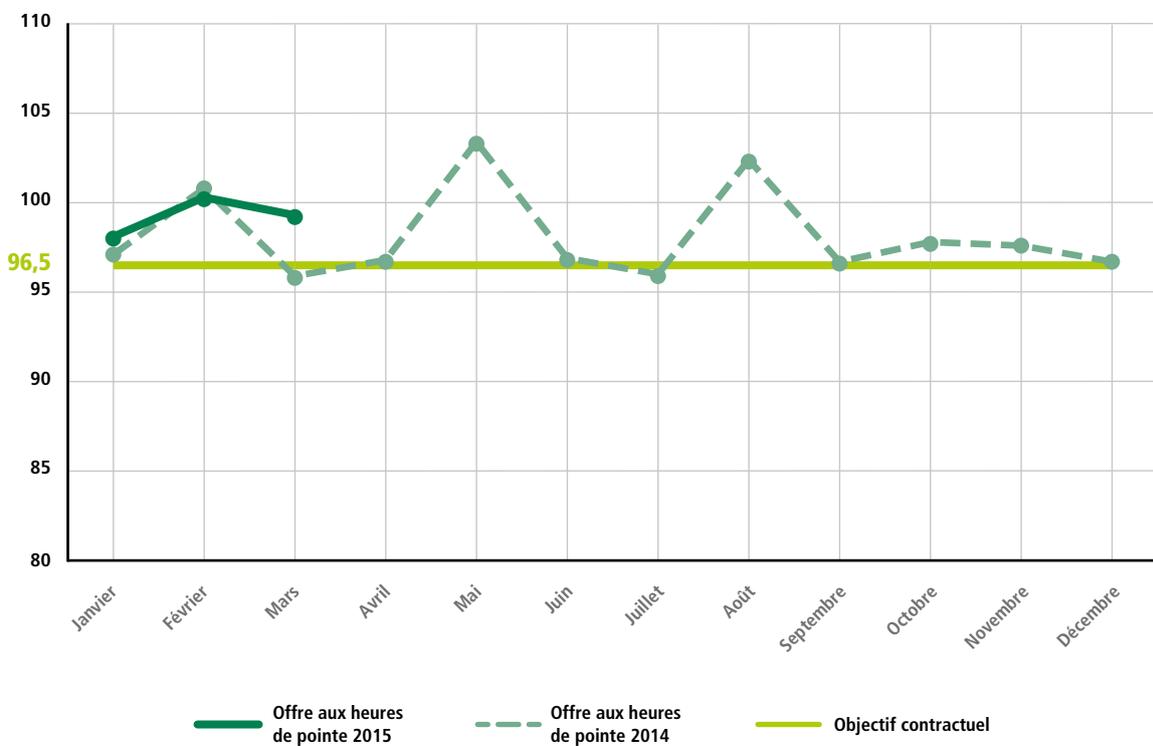
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 12



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

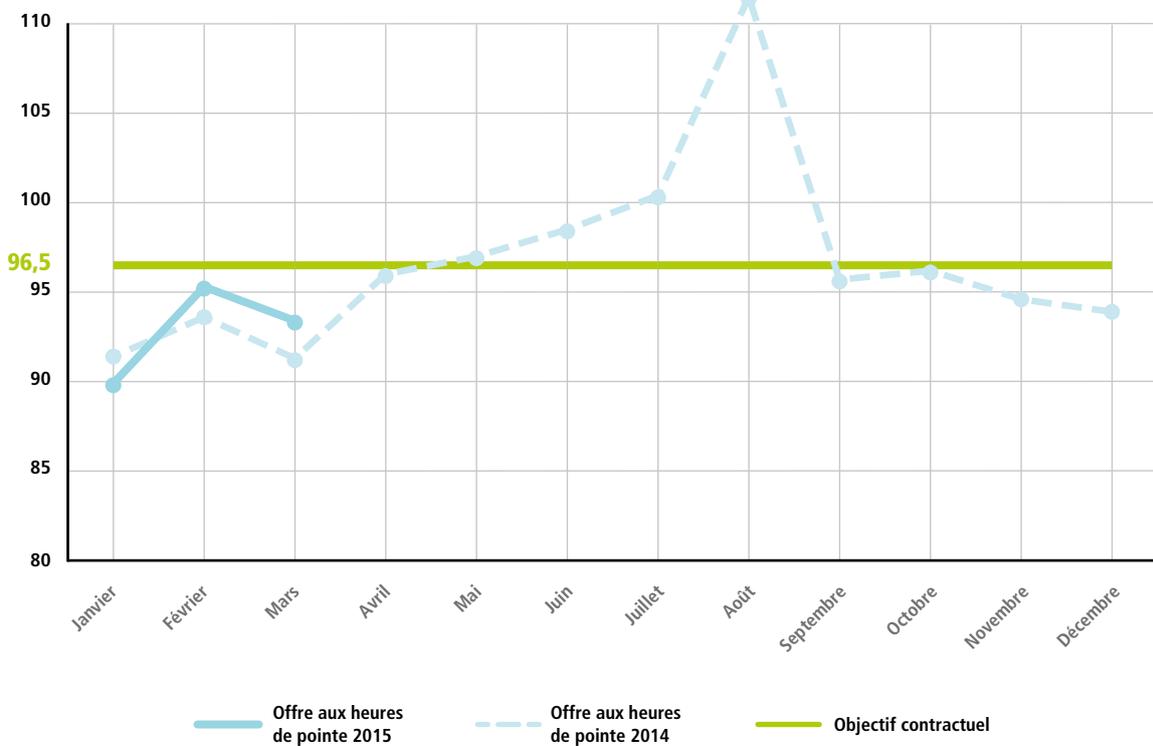
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 13



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

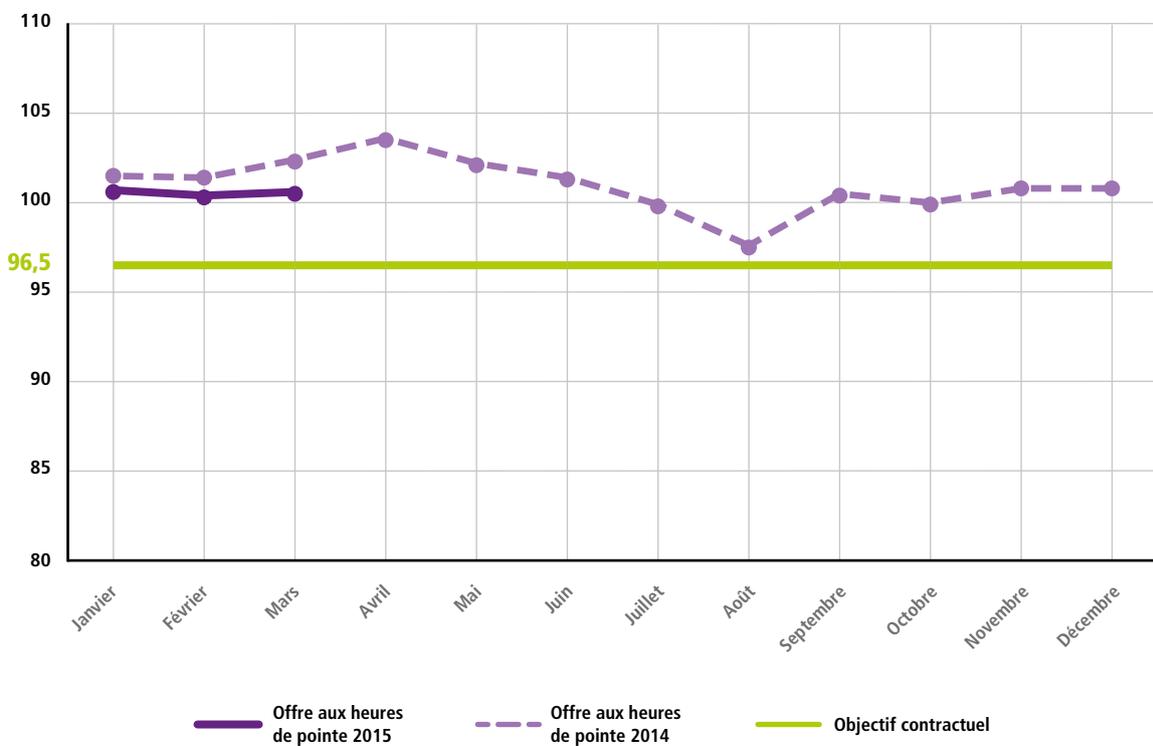
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 14



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

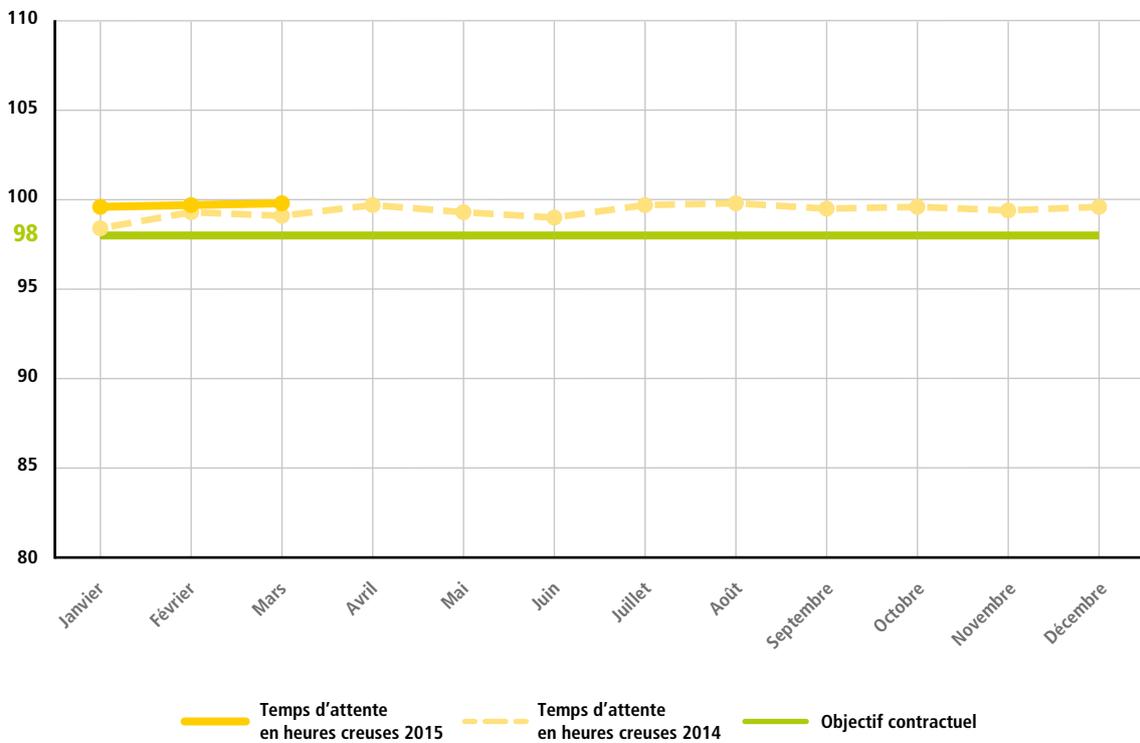
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 1



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

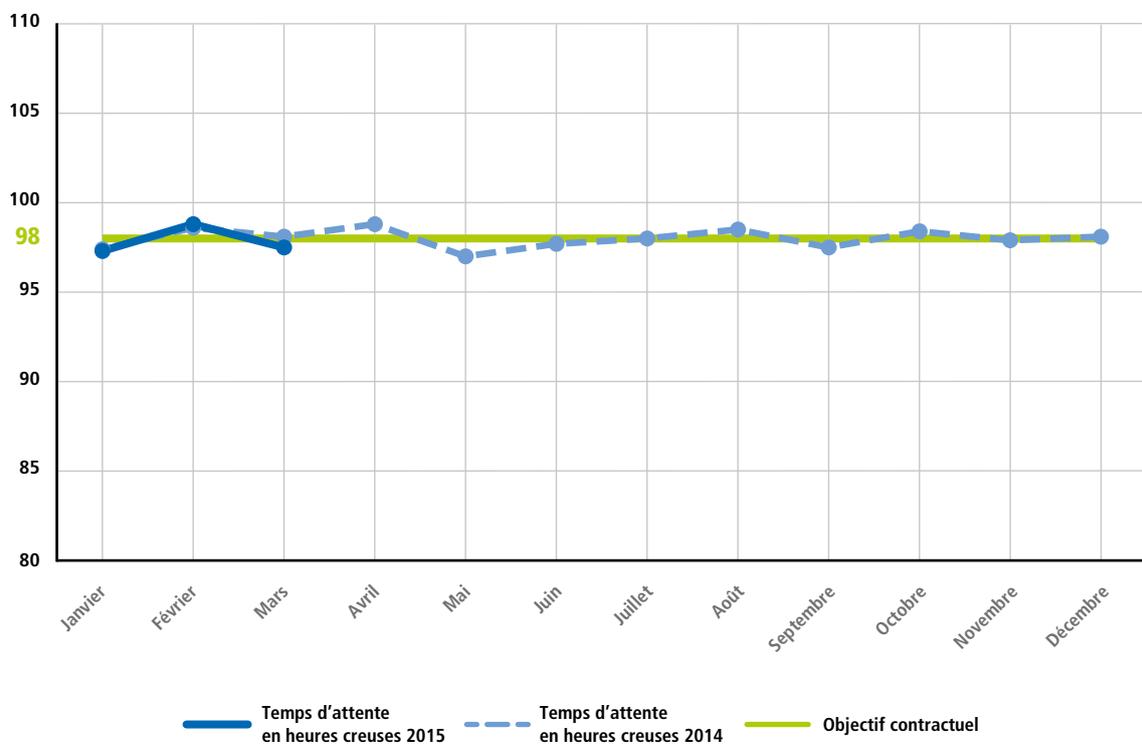
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 2



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

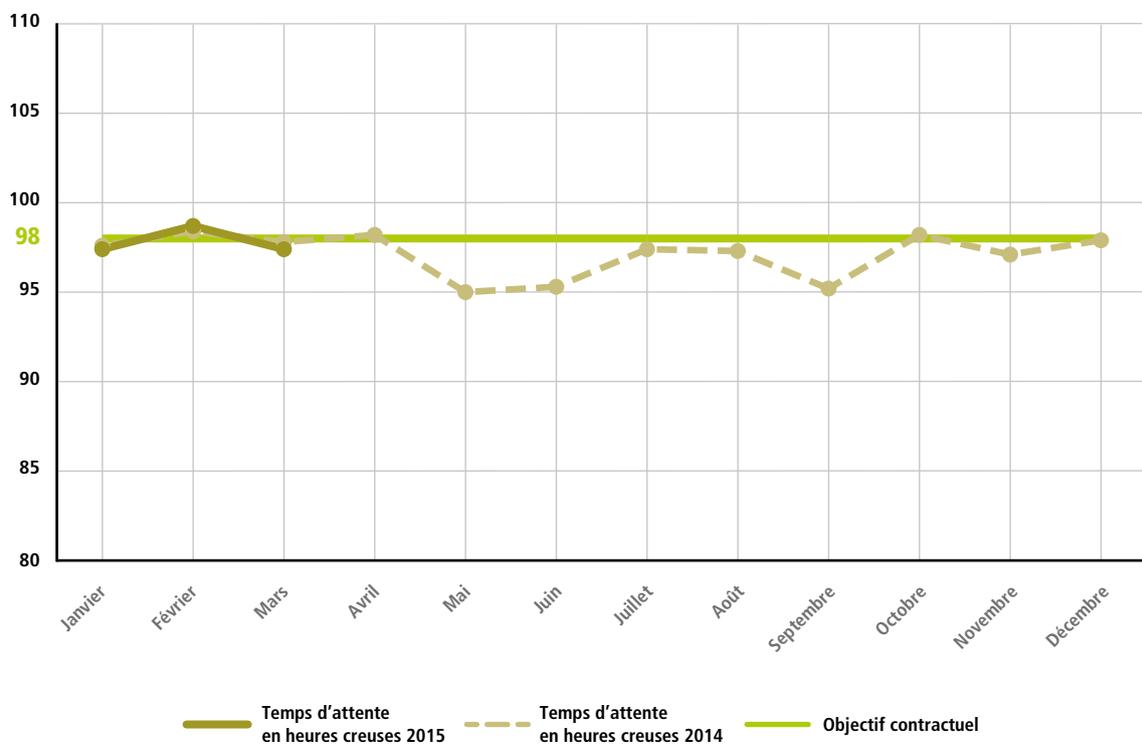
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 3



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

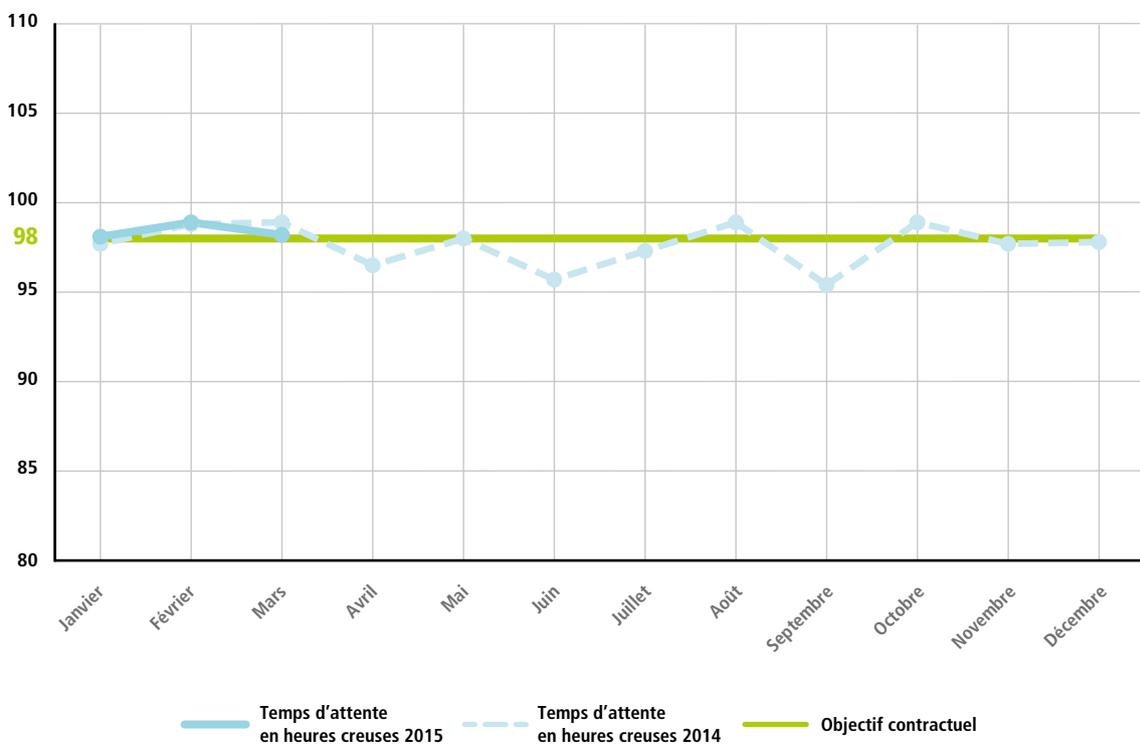
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

Méto 3<sup>bis</sup>



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14

de détails  
cliquez sur la ligne

contractuel  
90  
99,7



## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Tendence par rapport à la même période de l'année 2014:
  - ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

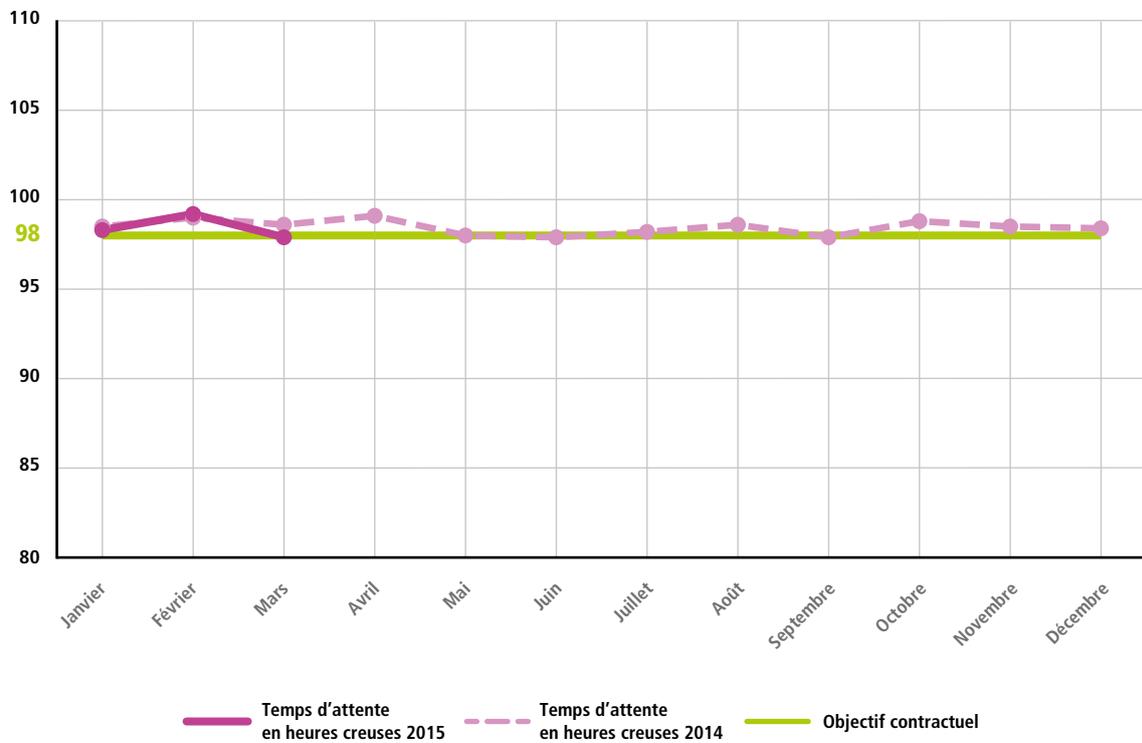
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 4



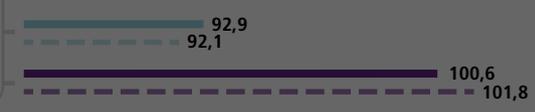
Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14

de détails  
cliquez sur la ligne

contractuel  
90  
99,7



### Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - Cumul janvier-mars 2014
- ↑ Tendence par rapport à la même période de l'année 2014:
  - ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

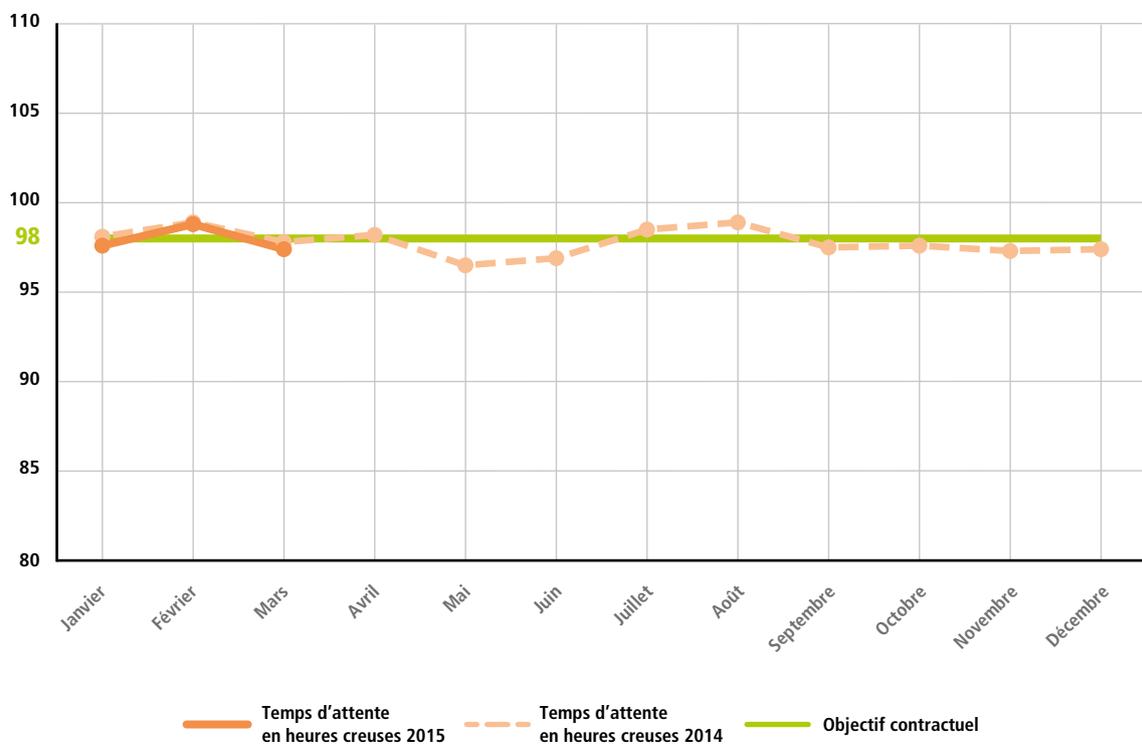
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 5



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

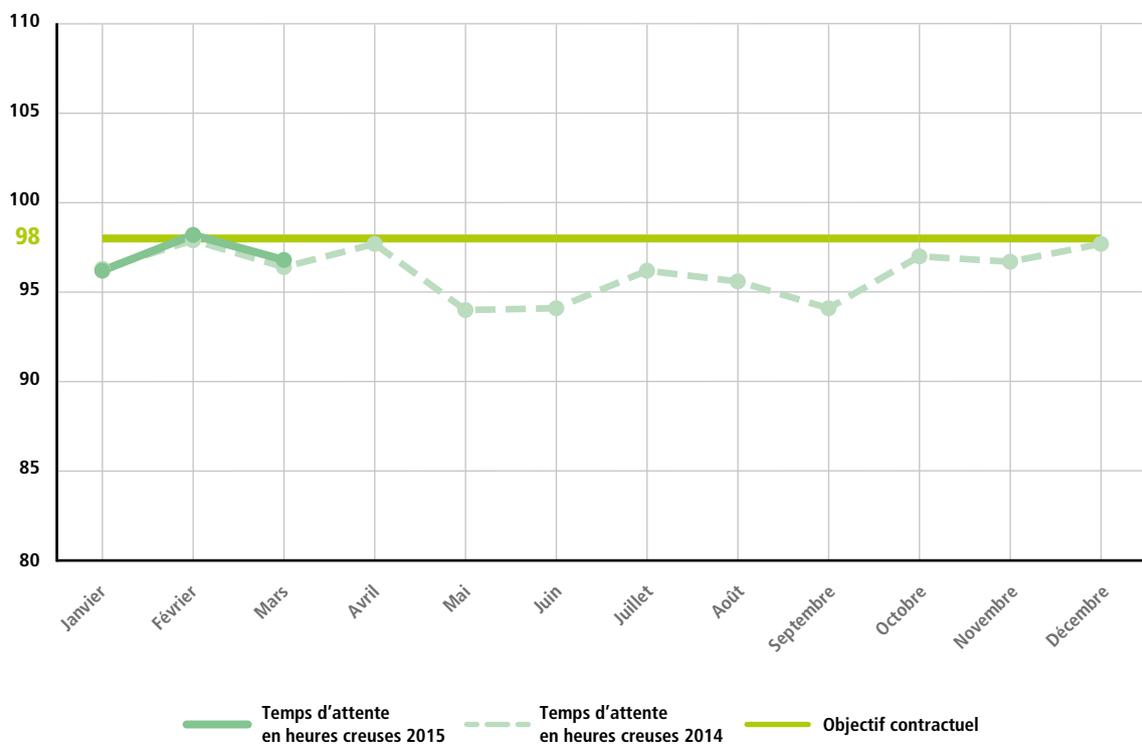
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Métro 6



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

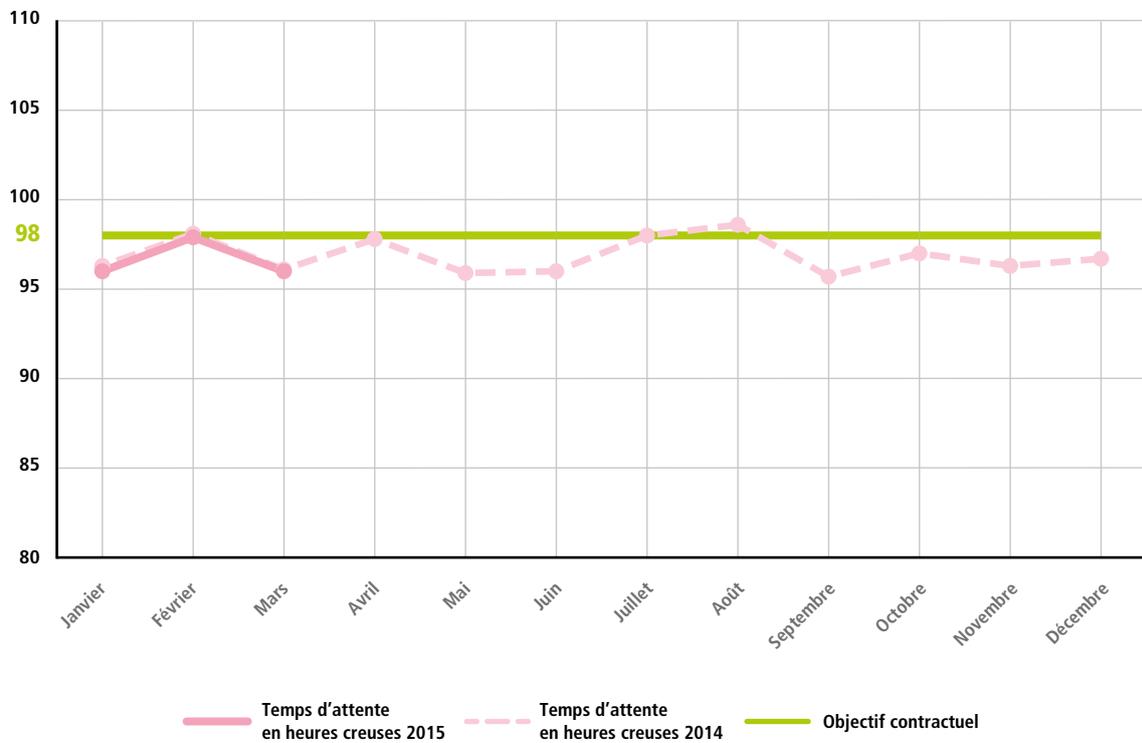
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

Méto 7



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

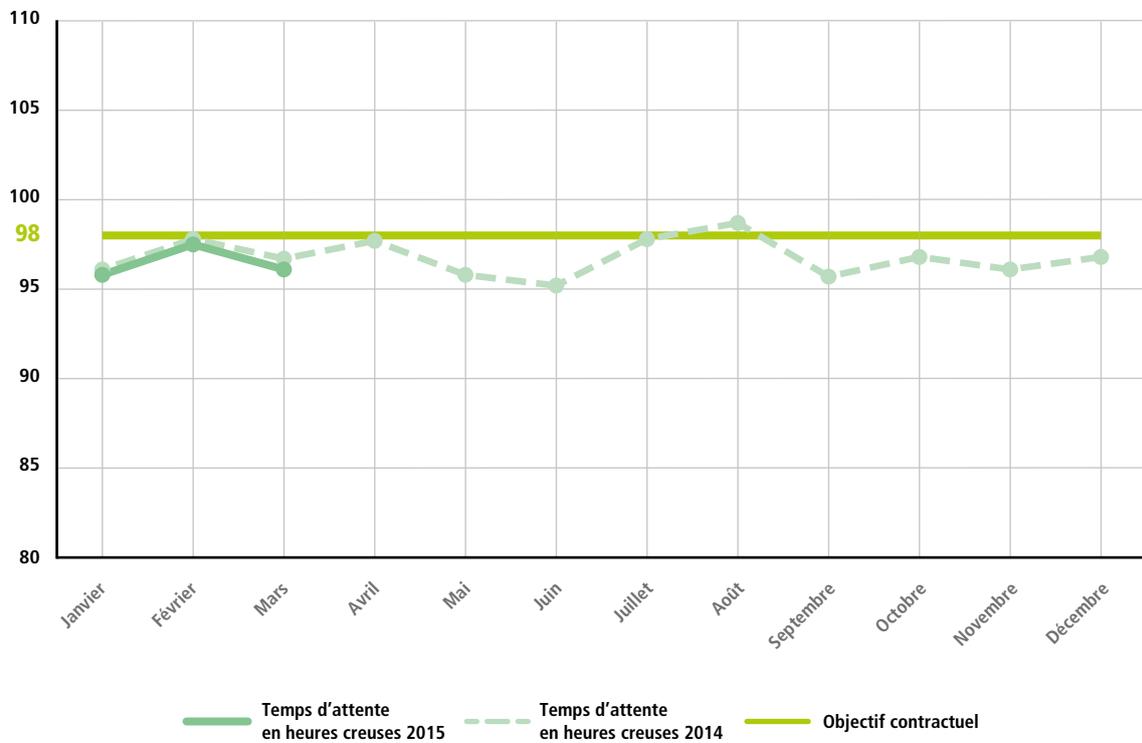
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

Méto 7<sup>bis</sup>



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

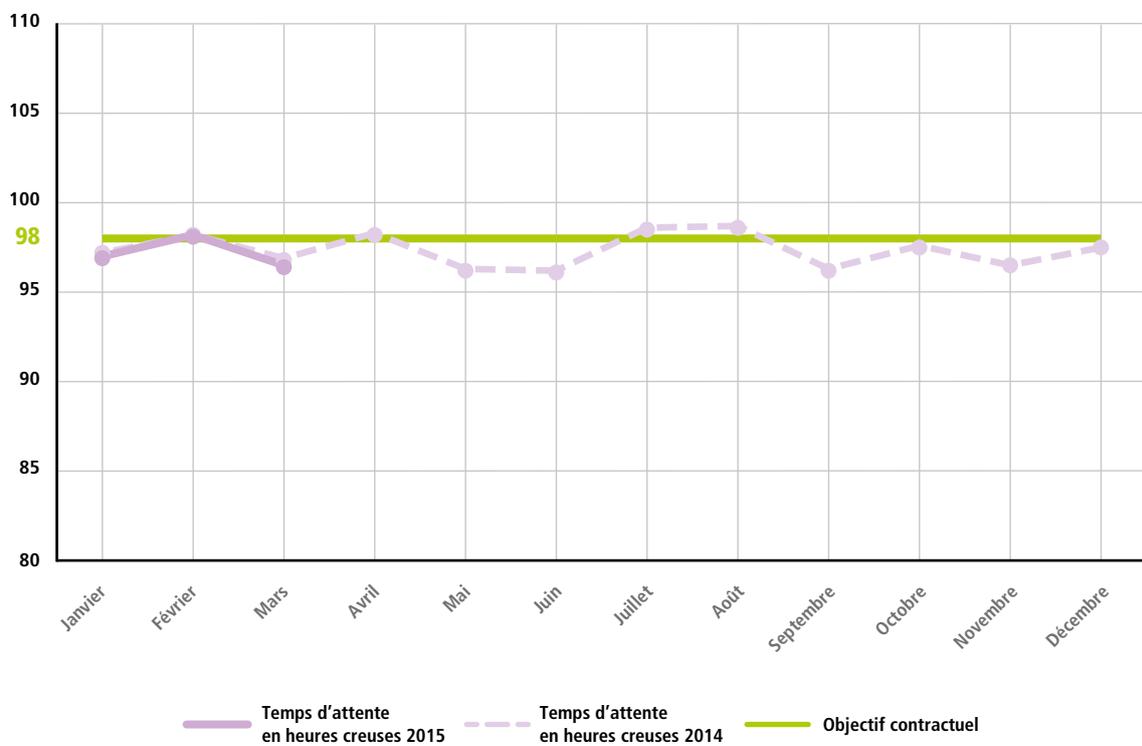
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

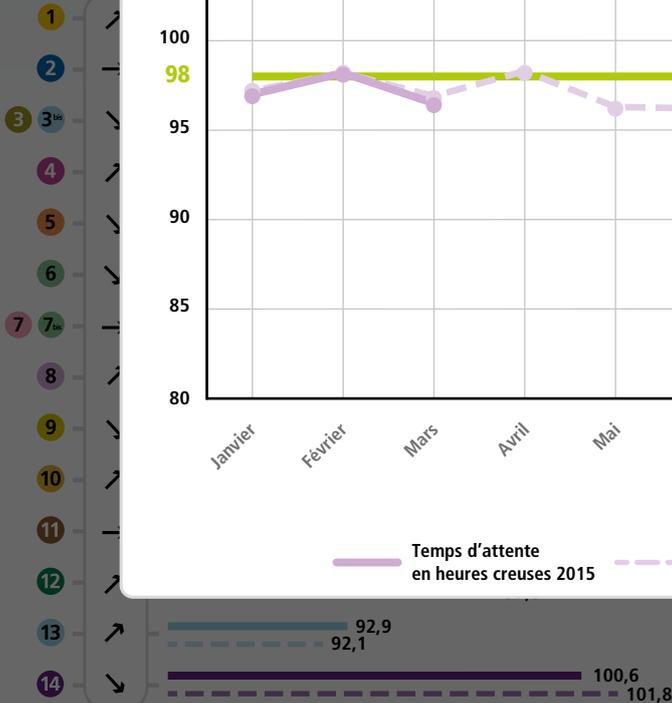
Méto

### Méto 8



Offre au

Tend



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

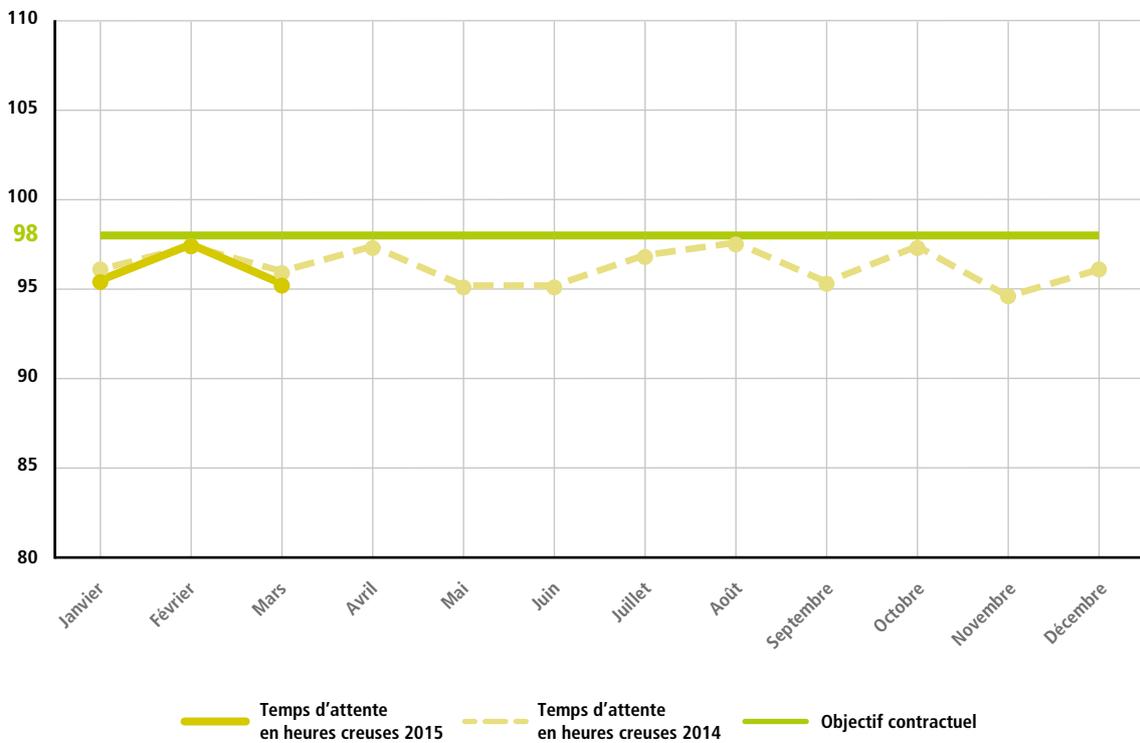
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

Métro 9



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

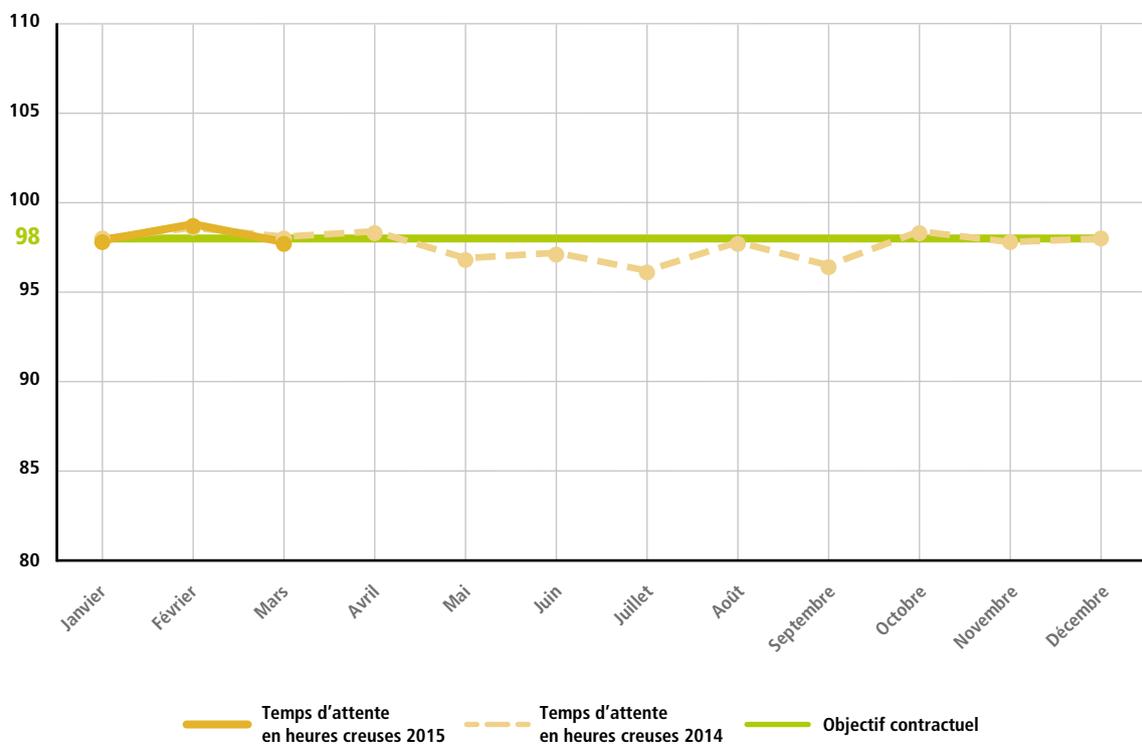
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 10



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

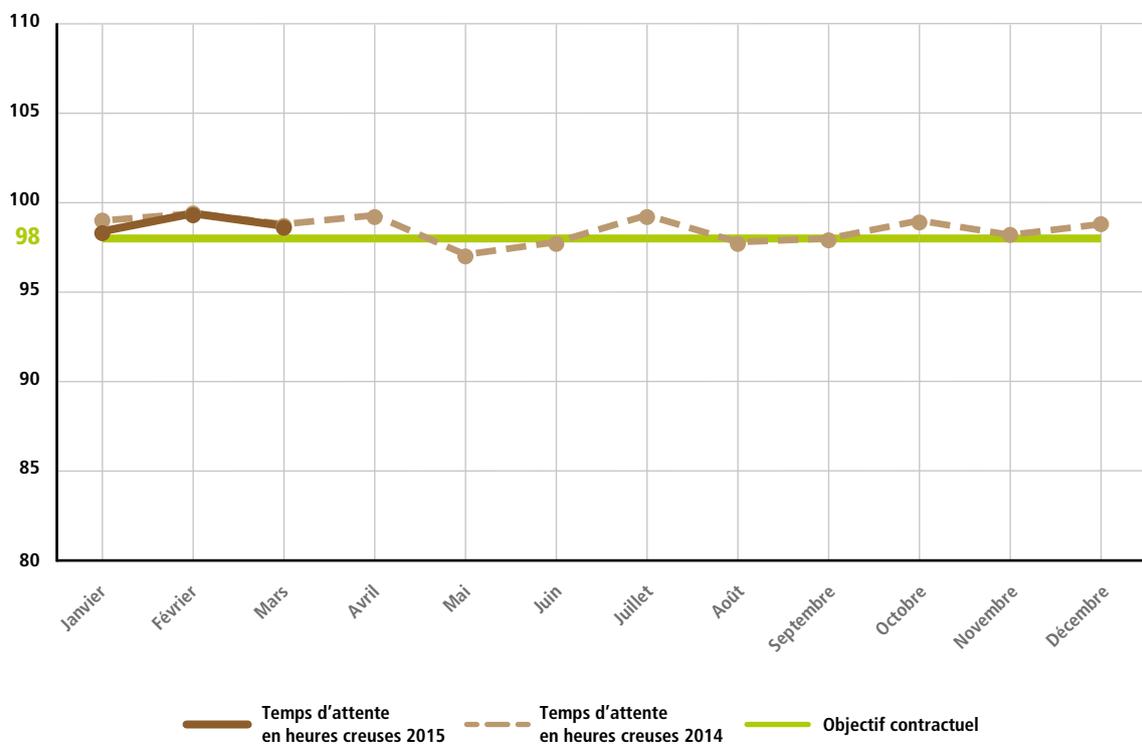
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 11



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

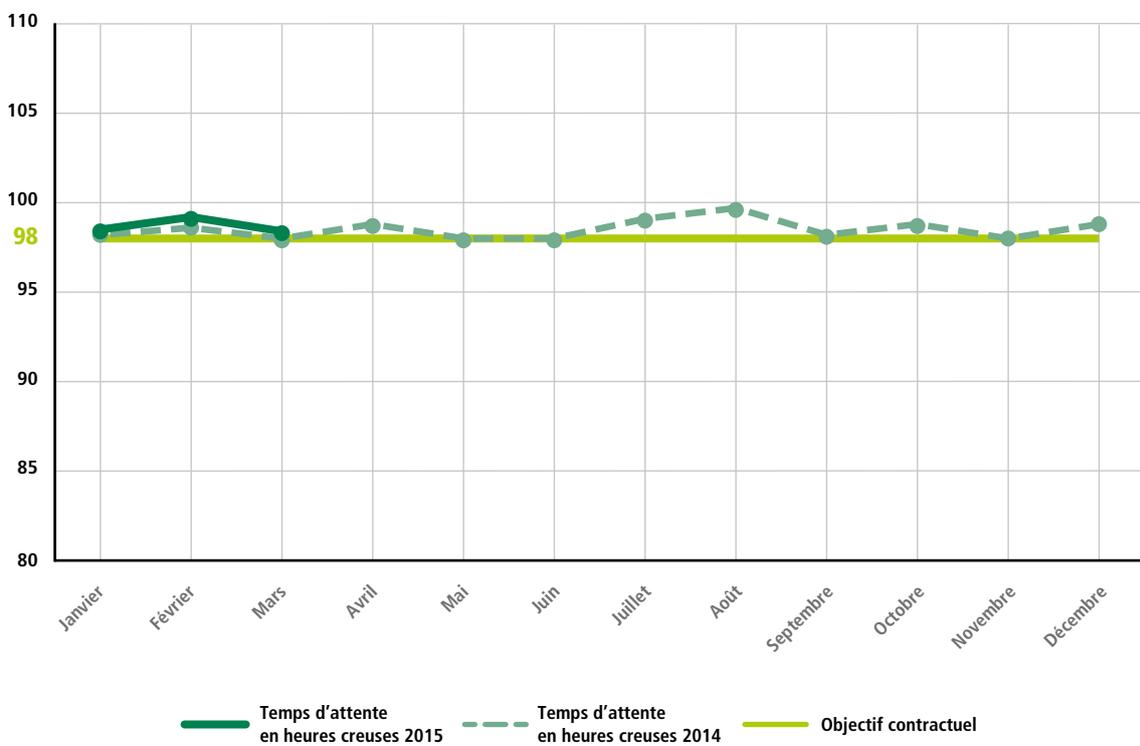
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

Méto 12



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14

de détails  
cliquez sur la ligne

contractuel  
90  
99,7



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

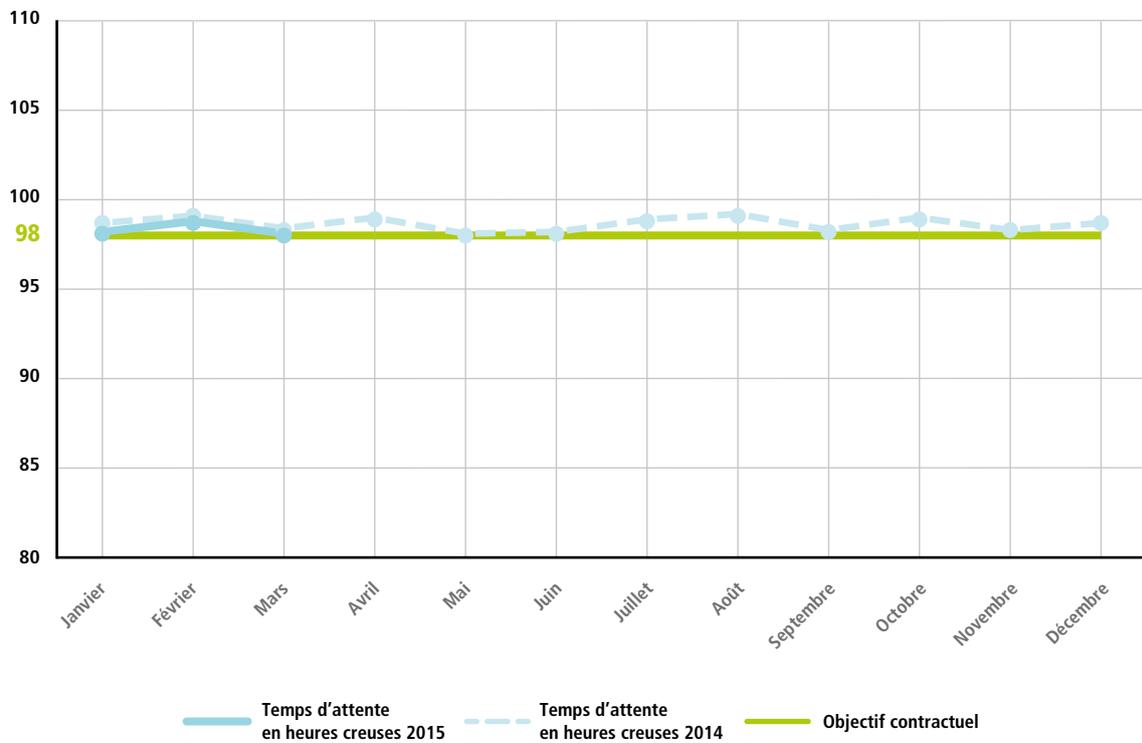
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Méto

### Méto 13



Offre au

Tend

1

2

3 3<sup>bis</sup>

4

5

6

7 7<sup>bis</sup>

8

9

10

11

12

13

14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

↗ Ponctualité en progression  
↘ Ponctualité en baisse  
→ Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

# Bulletin de la ponctualité interactif mensuel

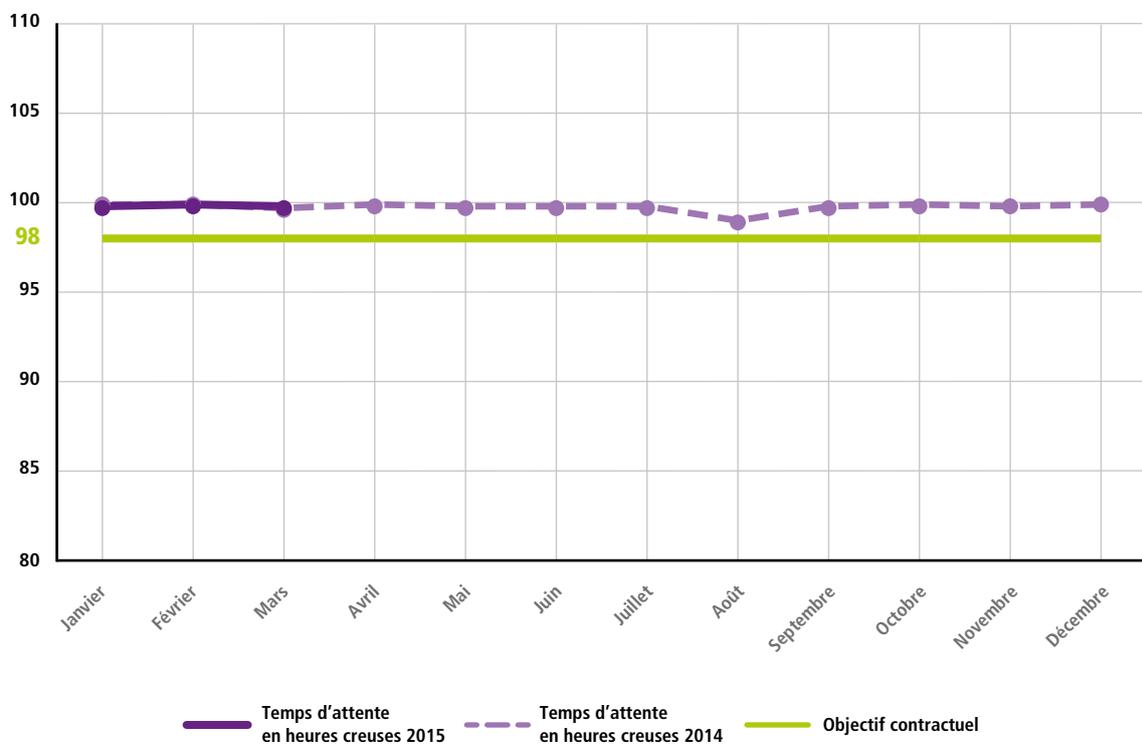
La qualité de service en chiffres

2015  
Mars

## M La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP

Métro

### Métro 14



Offre au

Tend

- 1
- 2
- 3
- 3<sup>bis</sup>
- 4
- 5
- 6
- 7
- 7<sup>bis</sup>
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

- Le seuil minimal est le niveau en dessous duquel les transporteurs ont un malus.
- L'objectif contractuel est le niveau qui permet aux transporteurs de bénéficier du bonus maximum.
- Entre ces deux niveaux, le bonus est progressif.

L'indicateur d'offre aux heures de pointe donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé. Les métros qui ne peuvent pas circuler aux heures de pointe compte-tenu des contraintes particulières de cette période sont principalement reportés sur la période d'heure creuse qui lui succède.

L'indicateur de temps d'attente en heures creuses correspond au pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence.

## ÉVOLUTION DE LA PUNCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

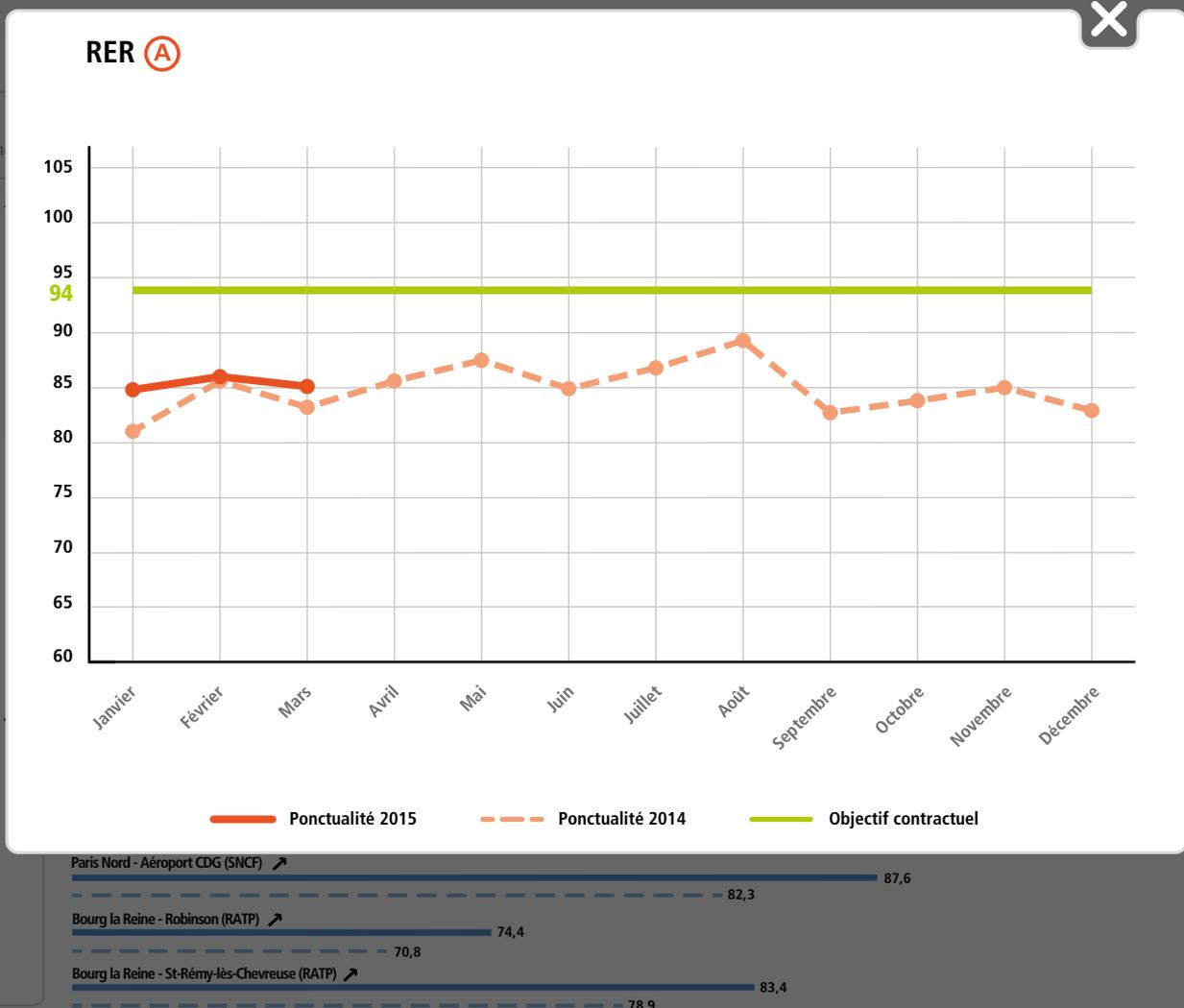
Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

### ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

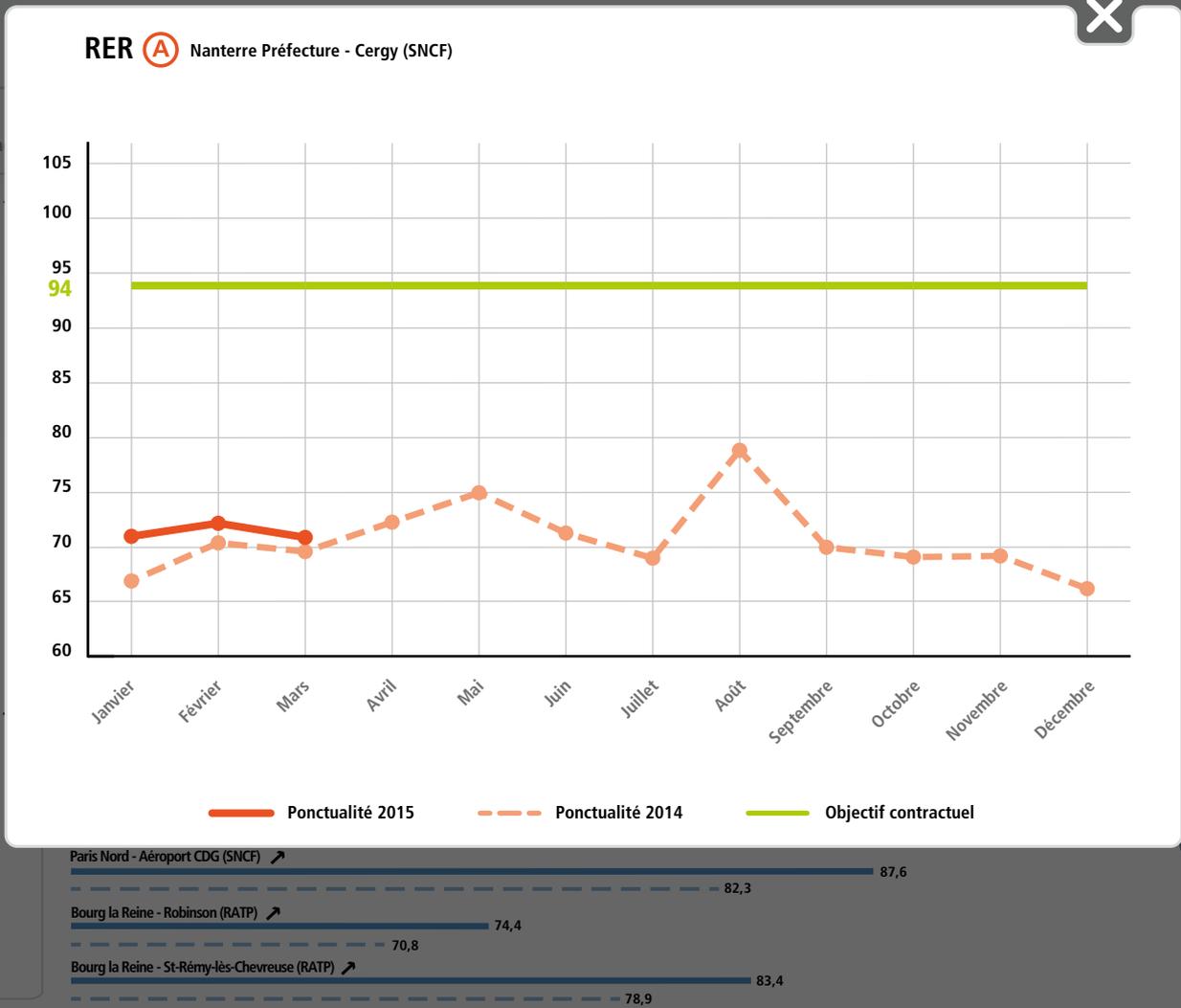
Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

## RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

#### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

## ÉVOLUTION DE LA PUNCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

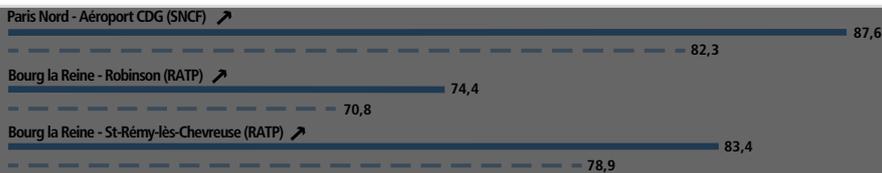
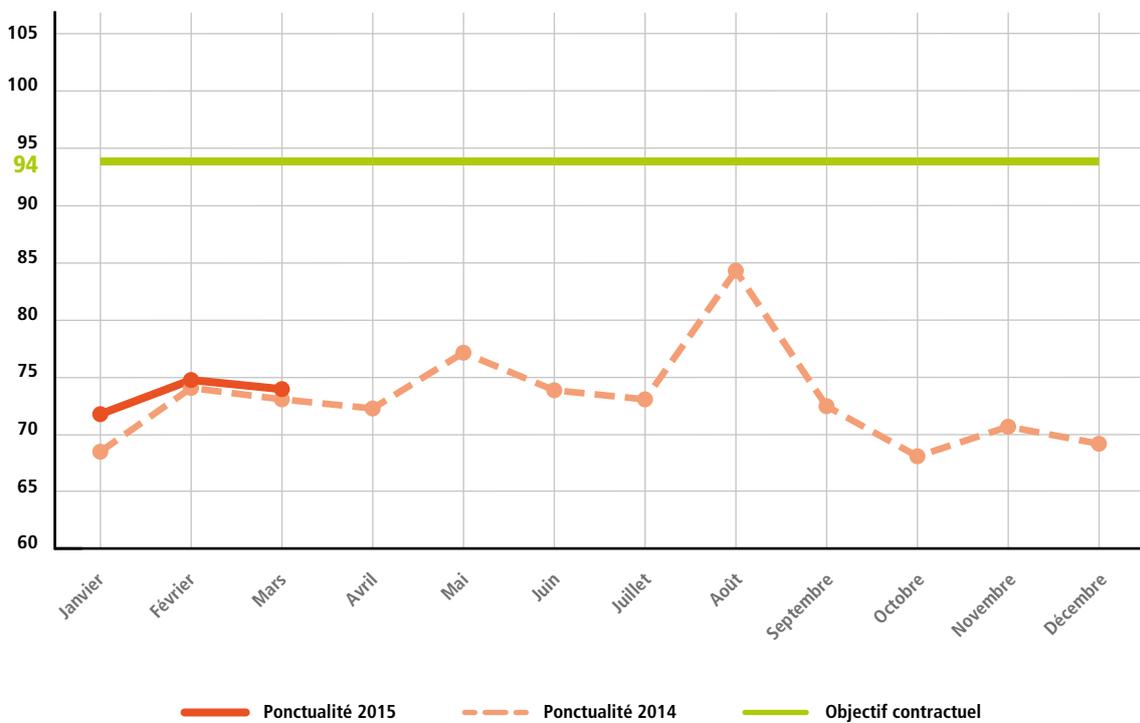
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

#### RER A Nanterre Préfecture - Poissy (SNCF)



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

### ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

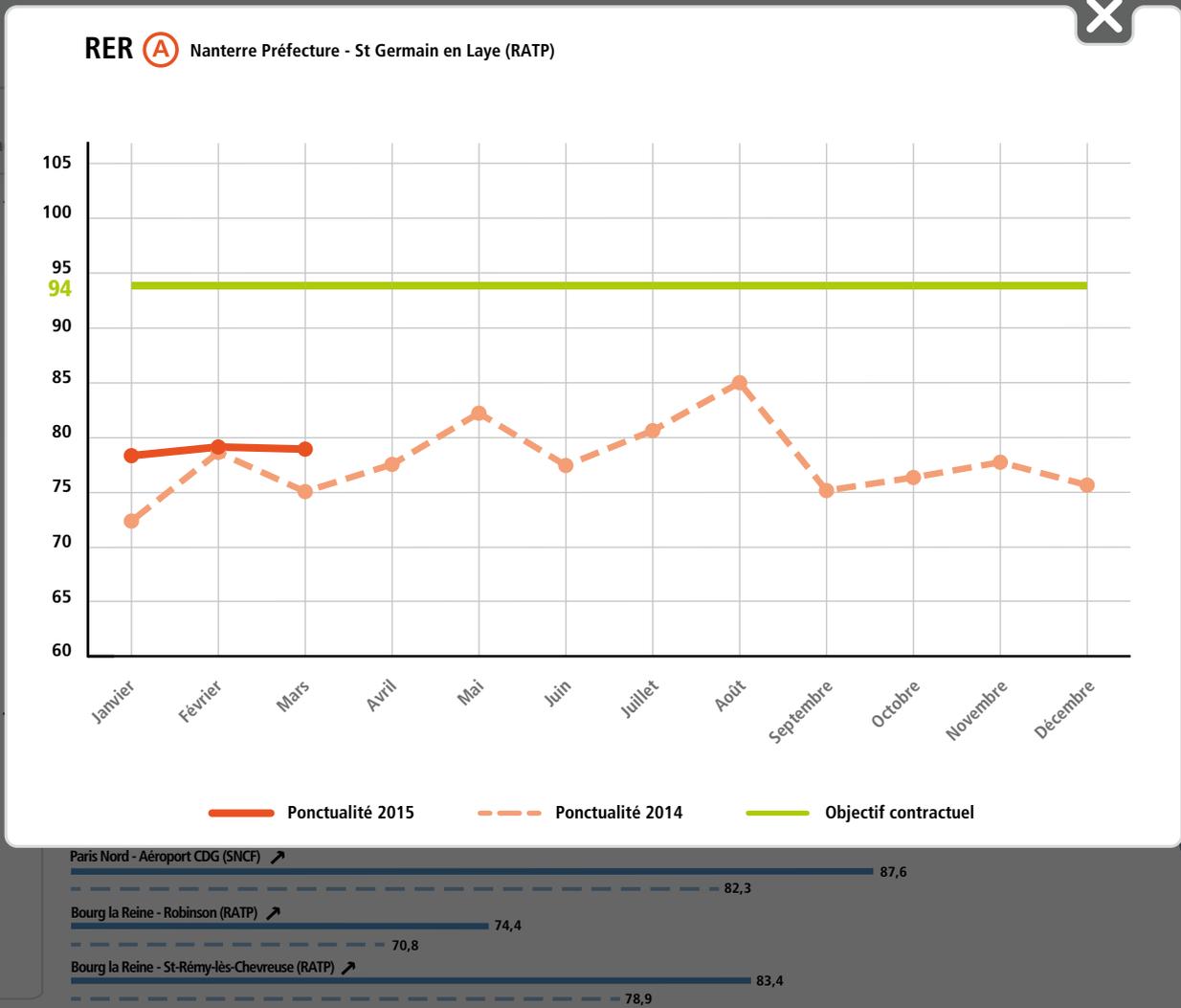
Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

## La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

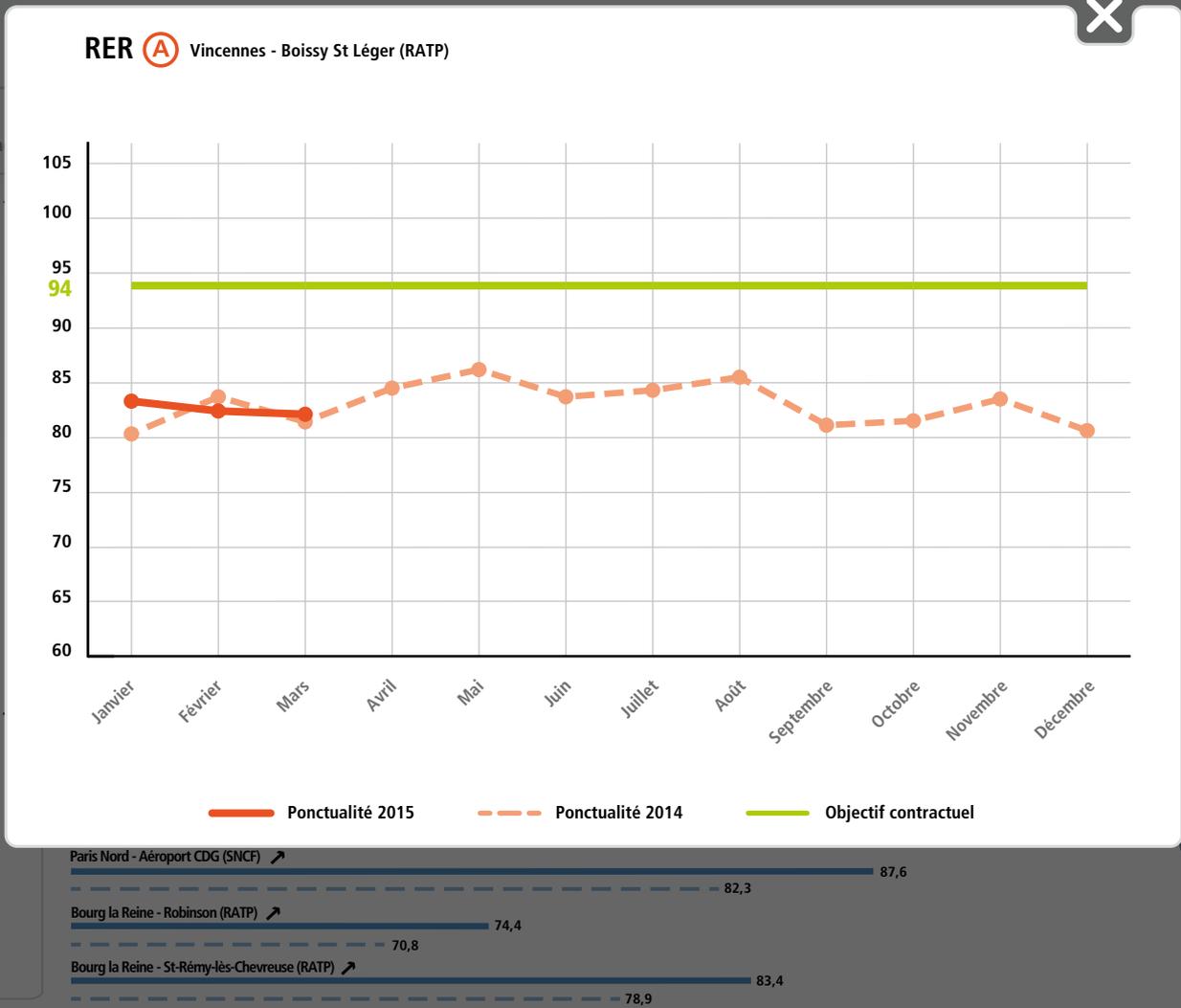
Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

## RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

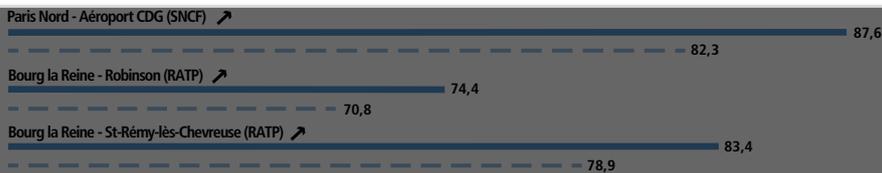
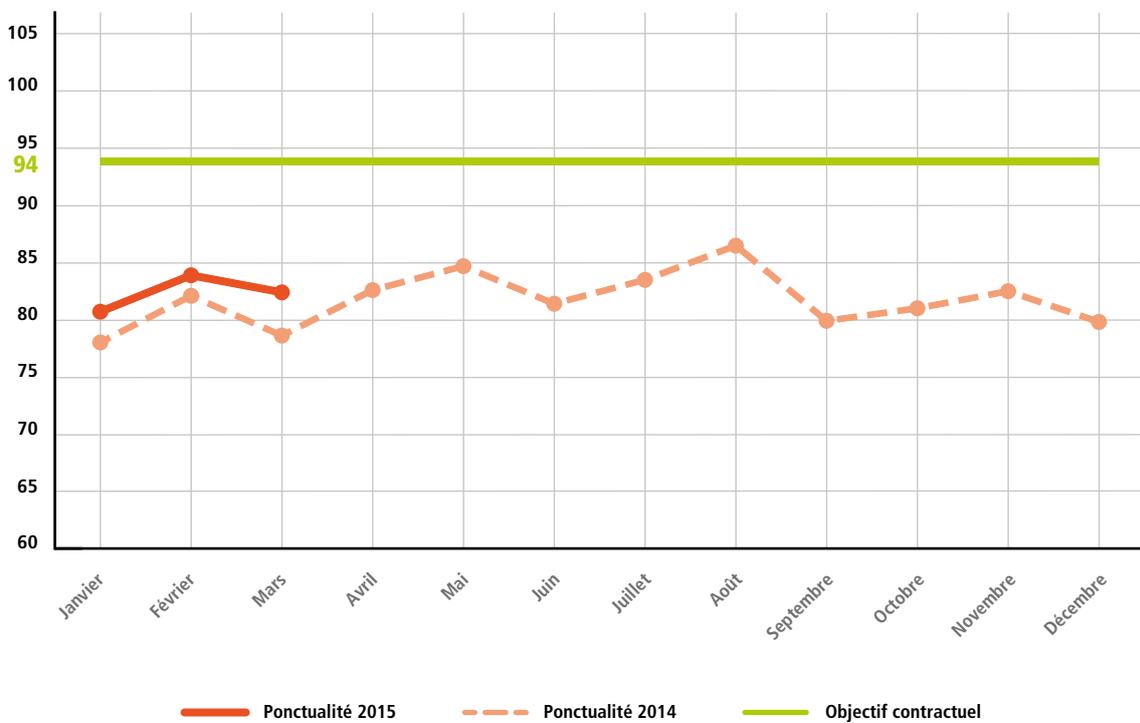
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

#### RER A Vincennes - Chessy (RATP)



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

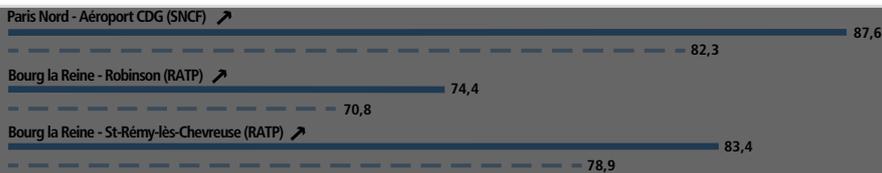
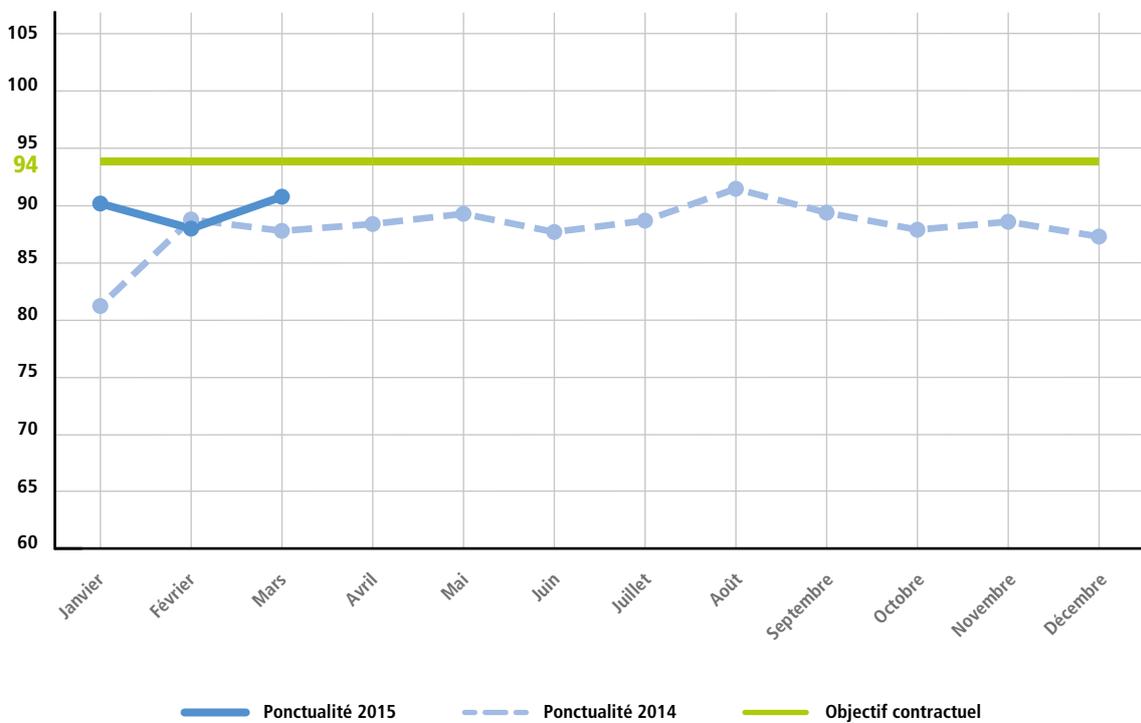
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

RER **B**



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

## ÉVOLUTION DE LA PUNCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

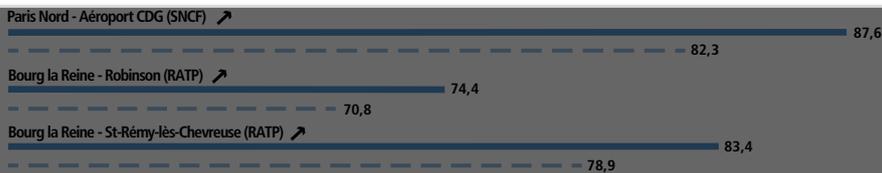
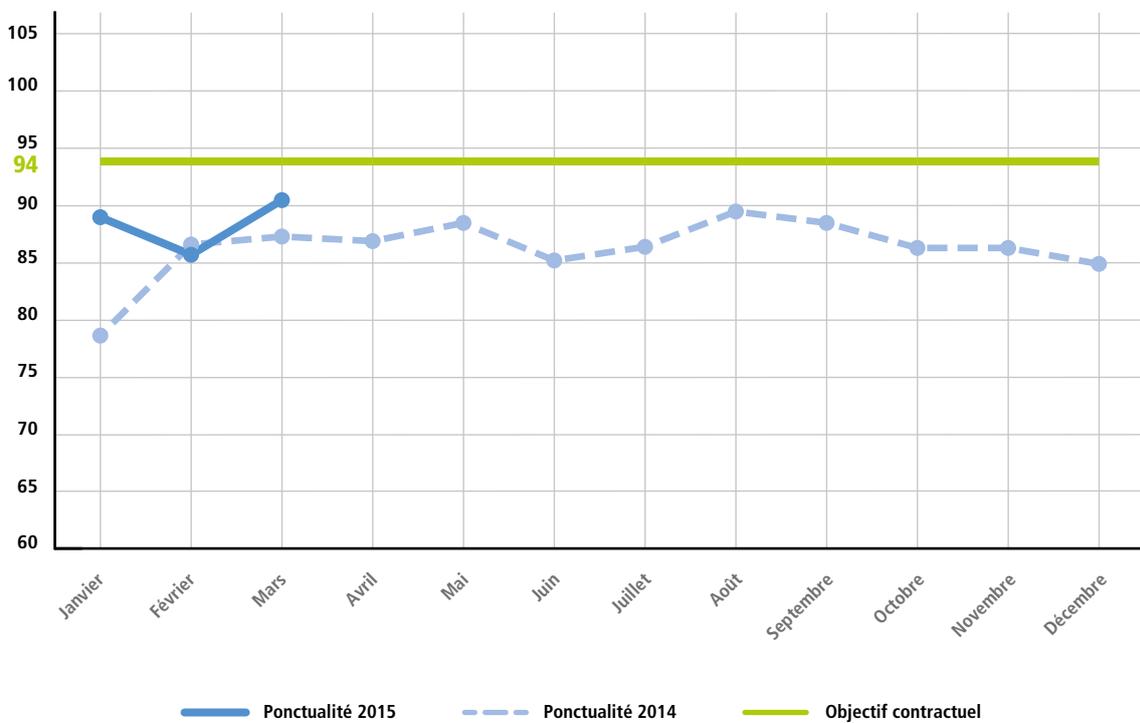
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

#### RER B Paris Nord - Mitry Claye (SNCF)



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

#### Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

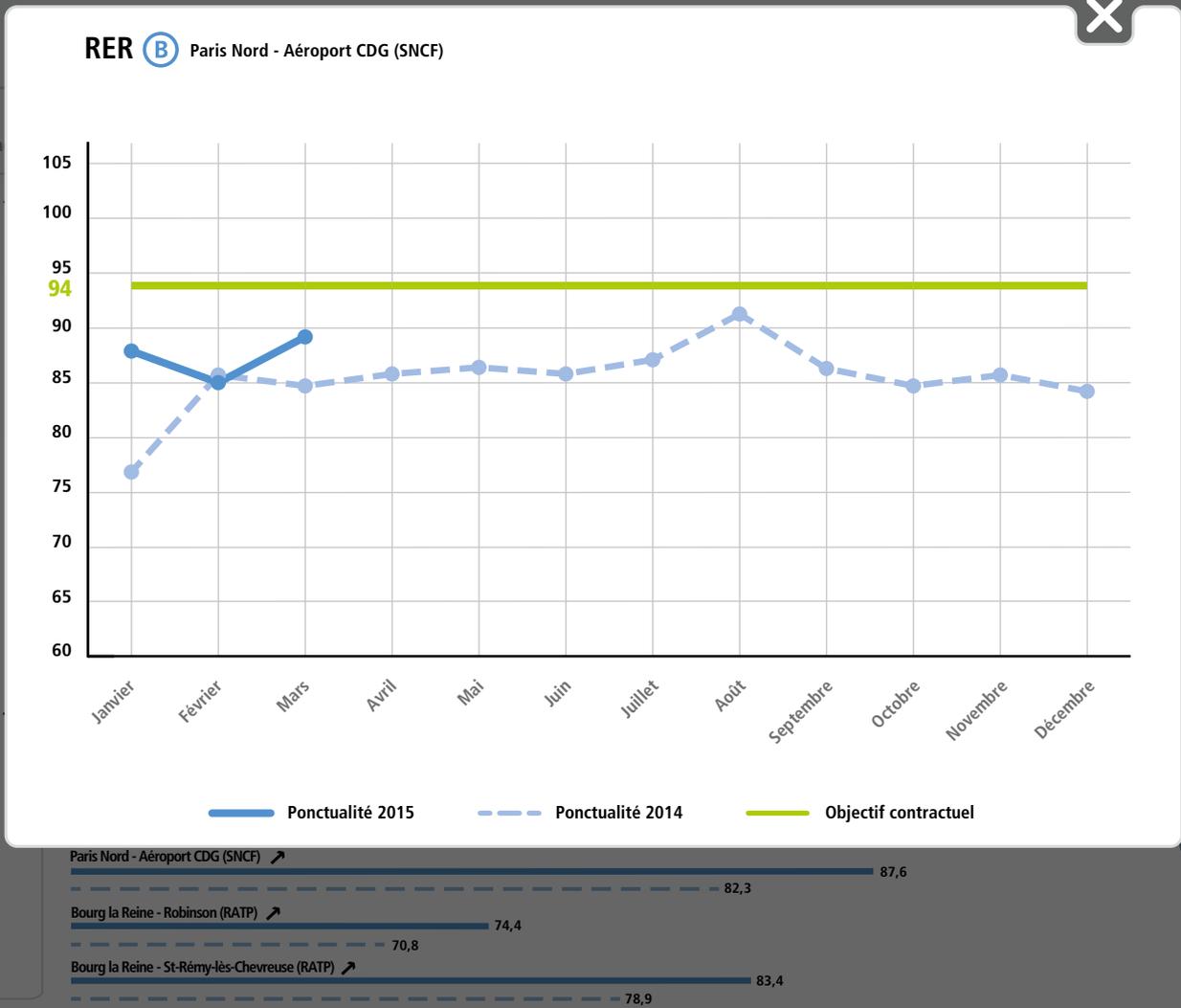
Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

### Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

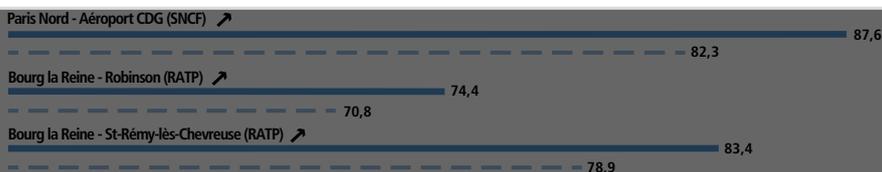
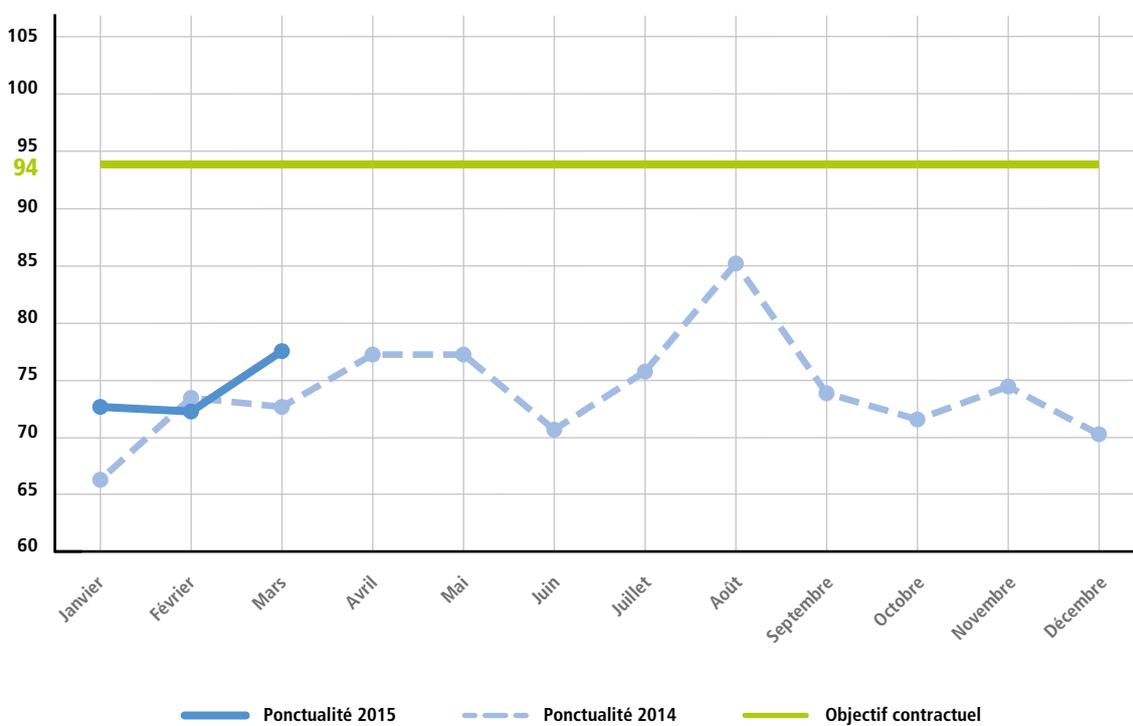
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

#### RER B Bourg la Reine - Robinson (RATP)



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

#### Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

## ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ VOYAGEURS PAR BRANCHE

Cet indicateur se base sur le calcul de la ponctualité voyageurs sur chacune des branches du réseau SNCF et RATP.

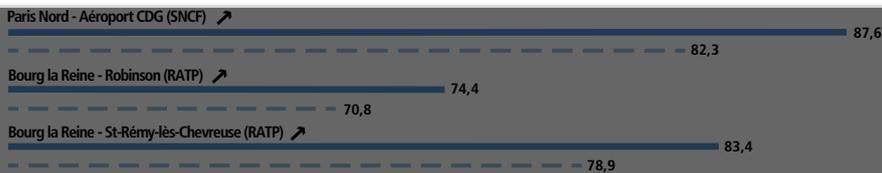
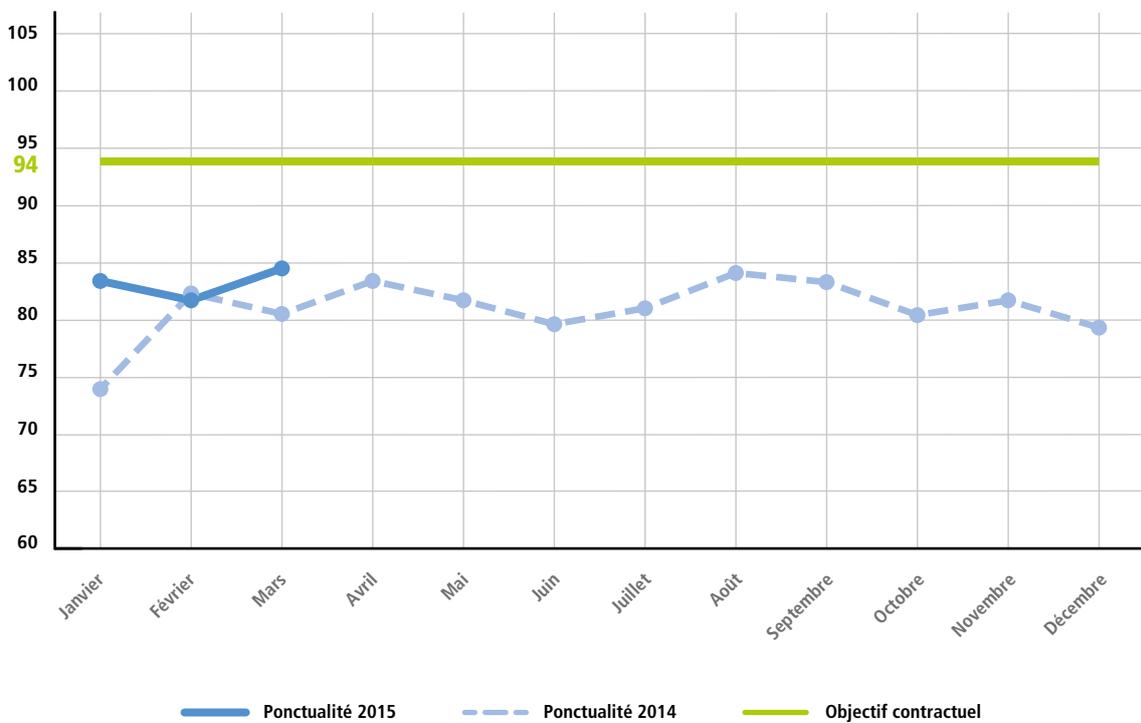
**Le calcul de la ponctualité branche est identique à la ponctualité ligne**, mais les voyageurs concernés sont ceux qui descendent dans les gares de la branche.

Sur chaque branche, **l'évolution** entre la ponctualité de l'année en cours et celle de l'année précédente donne lieu à **bonus-malus** selon des pas de progression définis contractuellement.

### RER La ponctualité sur les lignes exploitées par la RATP et la SNCF

RER A et B

#### RER B Bourg la Reine - St-Rémy-lès-Chevreuse (RATP)



### Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

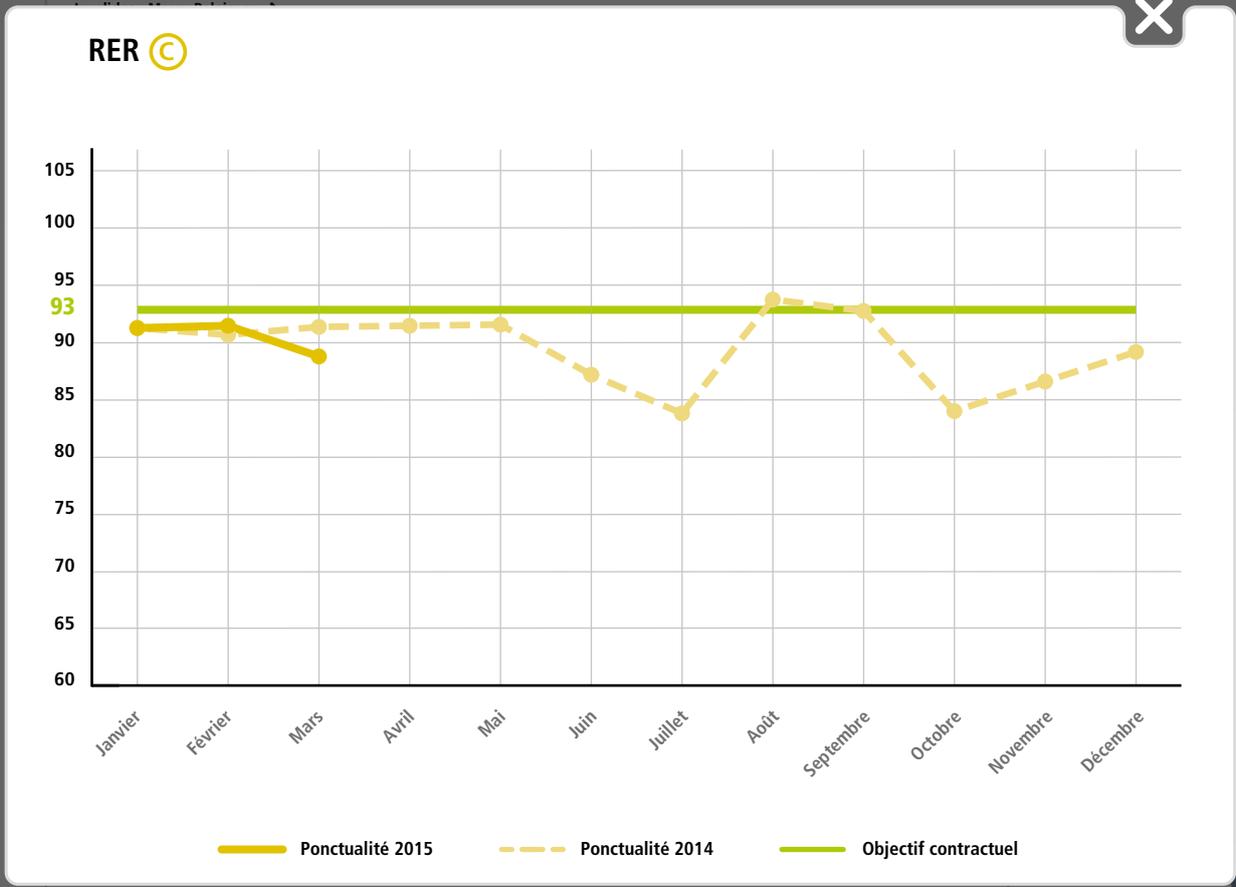
### Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Les indicateurs des RER A et B sont communs à la RATP et à la SNCF qui les exploitent conjointement.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

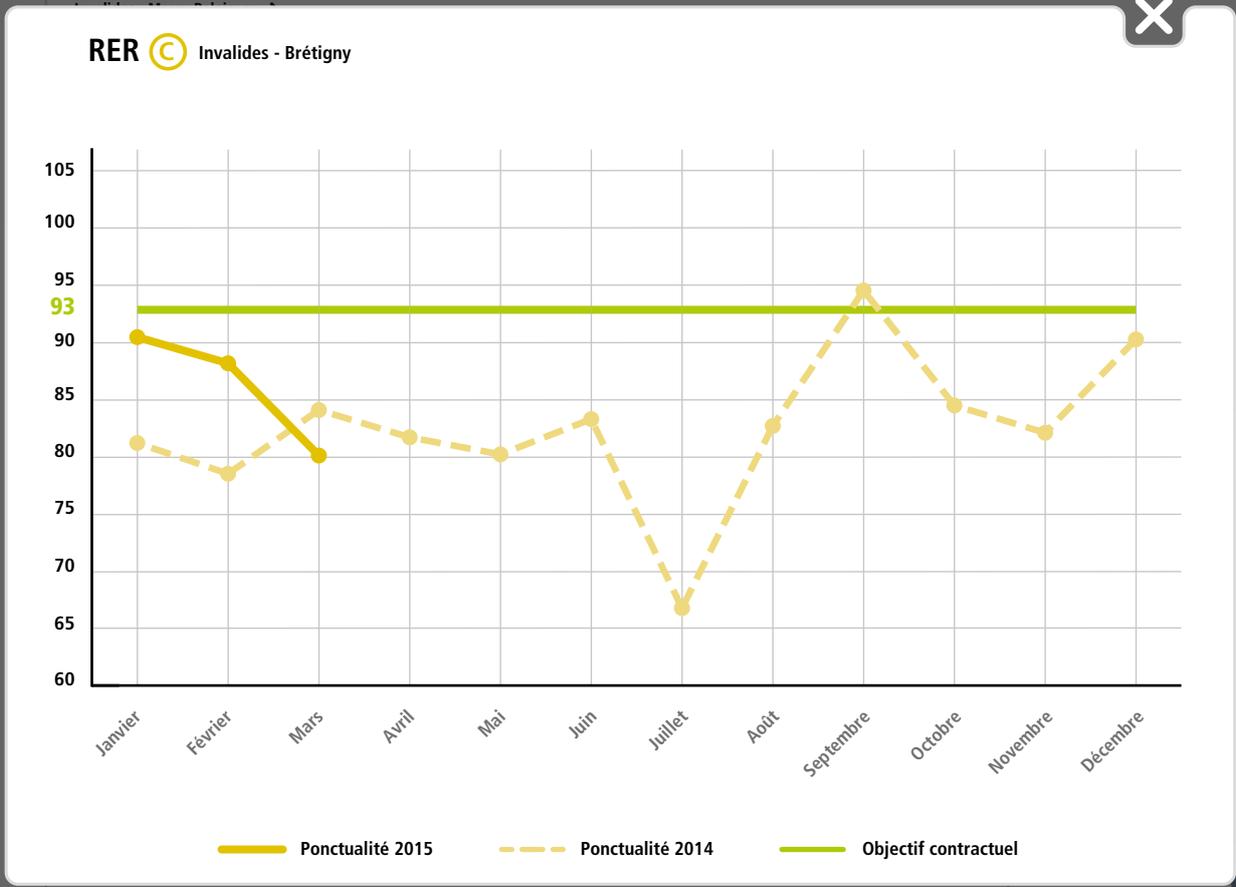
**Ponctualité des voyageurs par ligne**

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

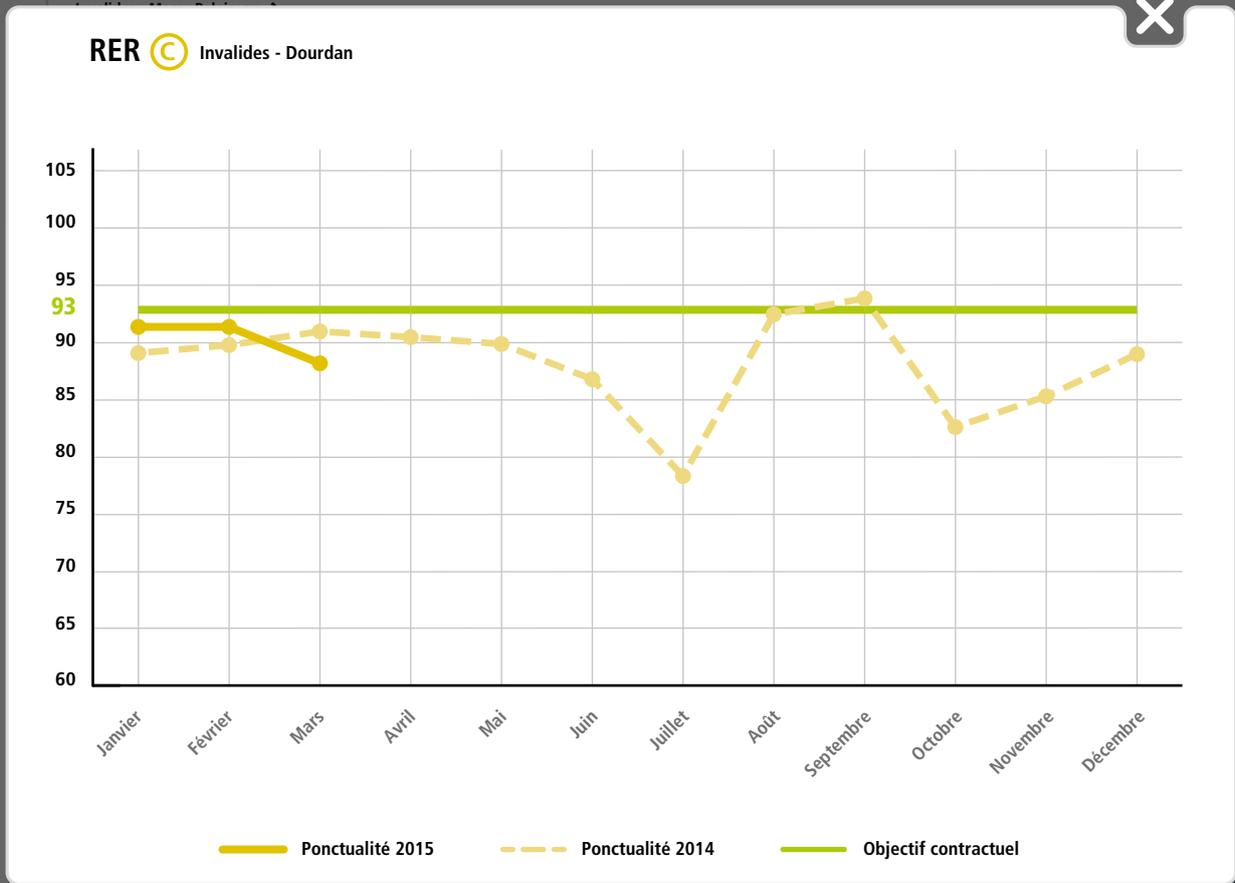
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

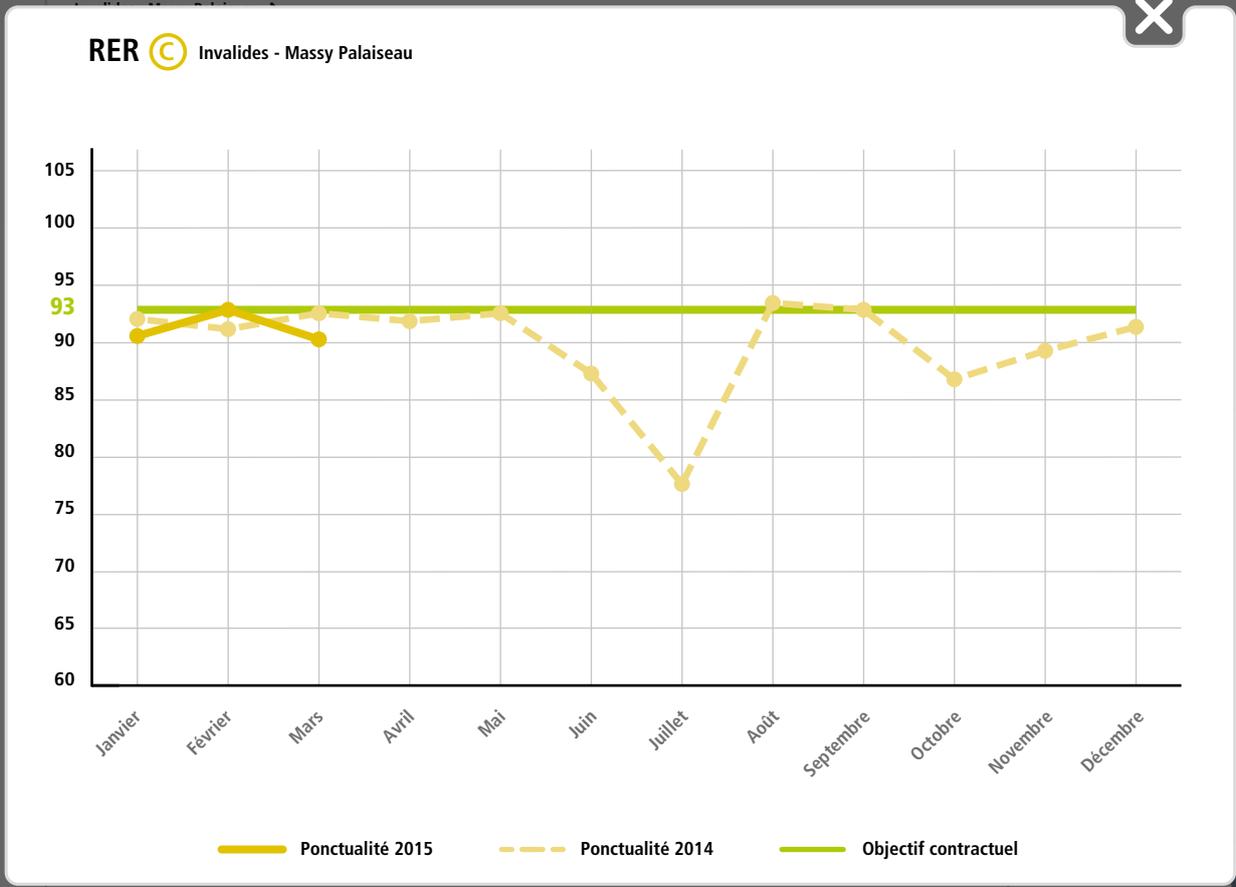
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



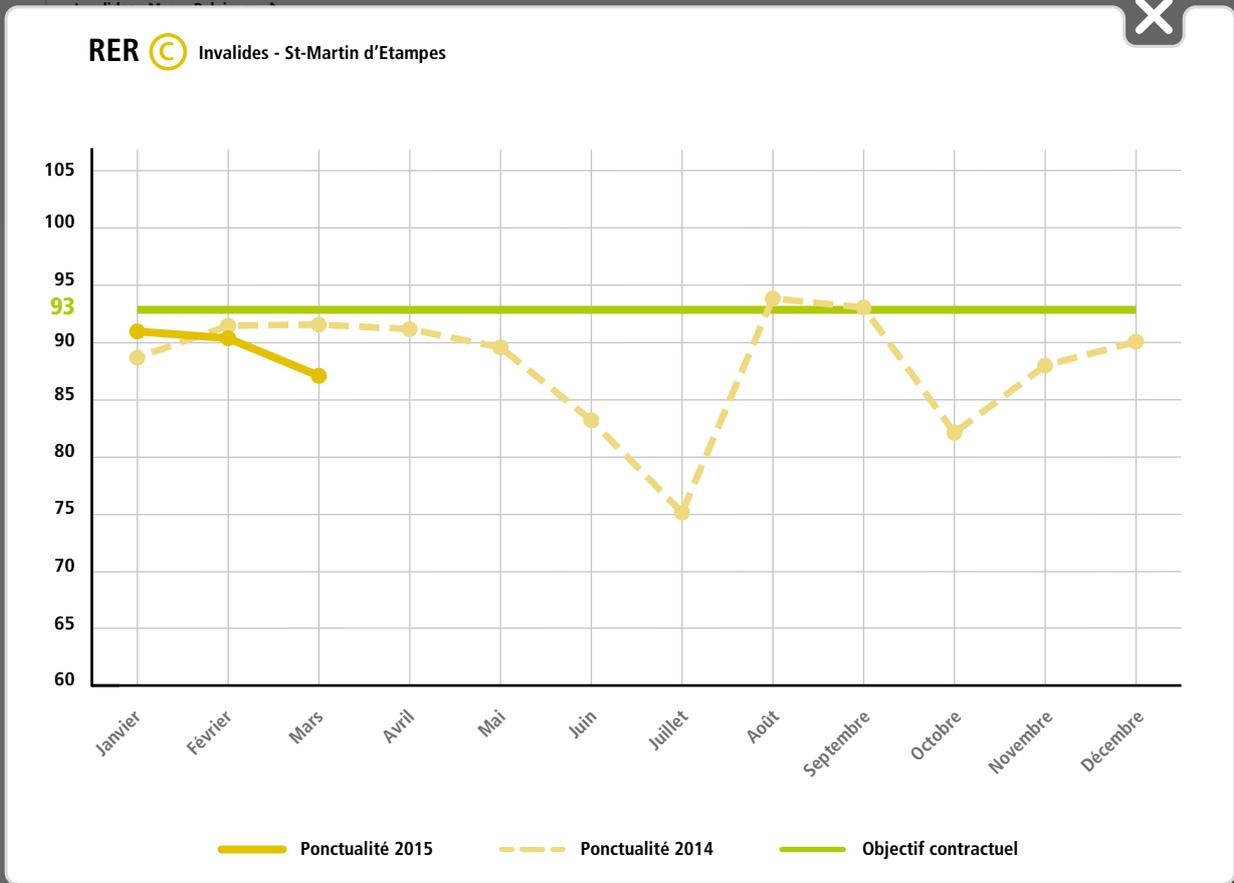
Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



**Comment lire les graphiques ?**

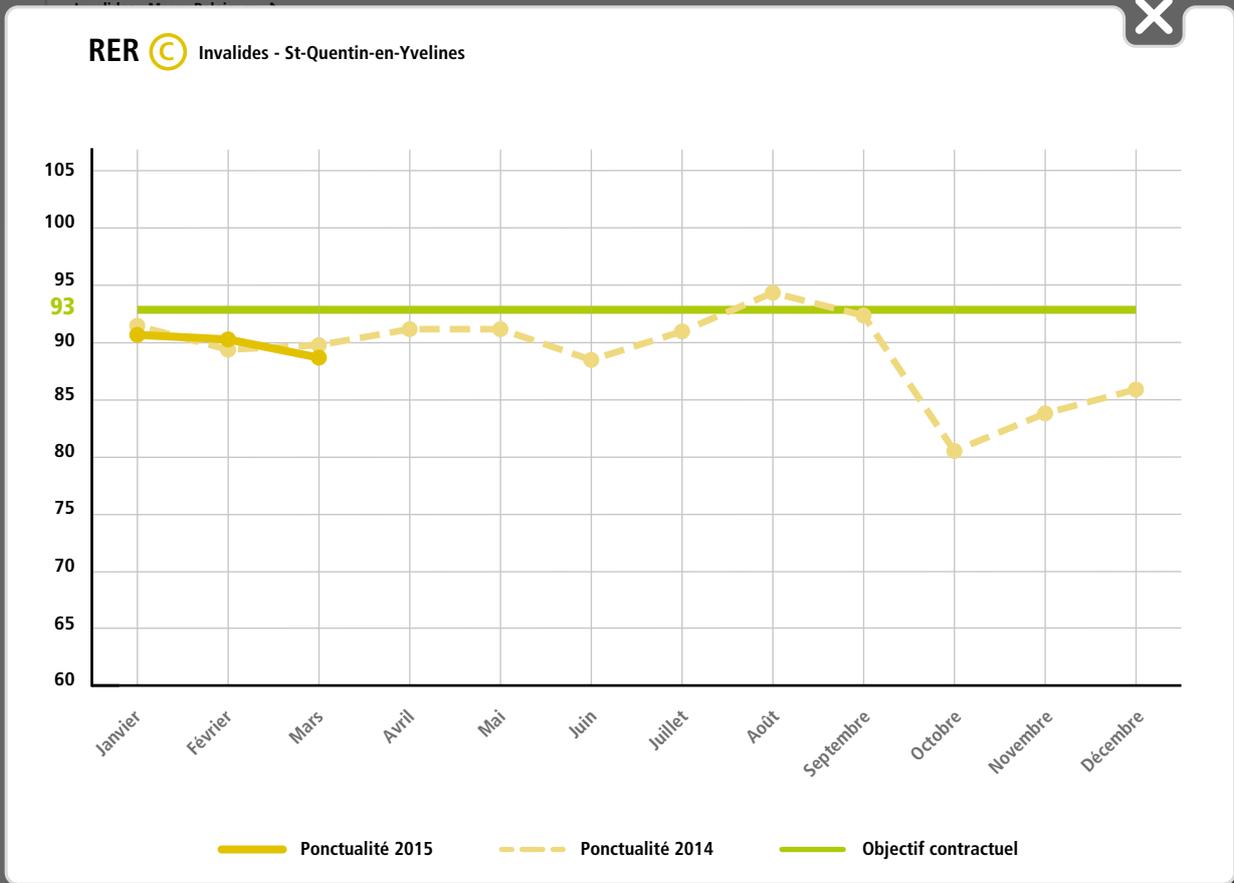
- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

**Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



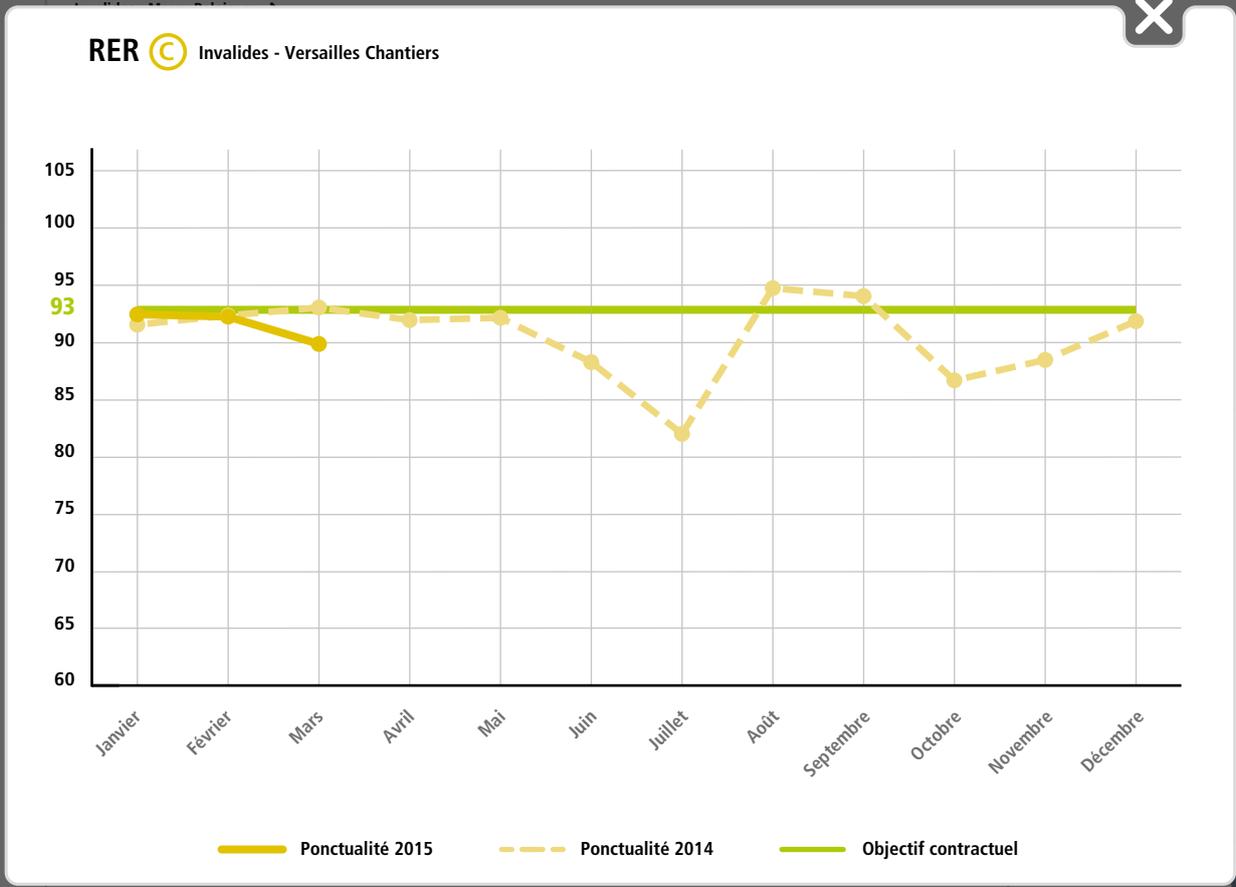
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Tendance par rapport à la même période de l'année 2014: Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



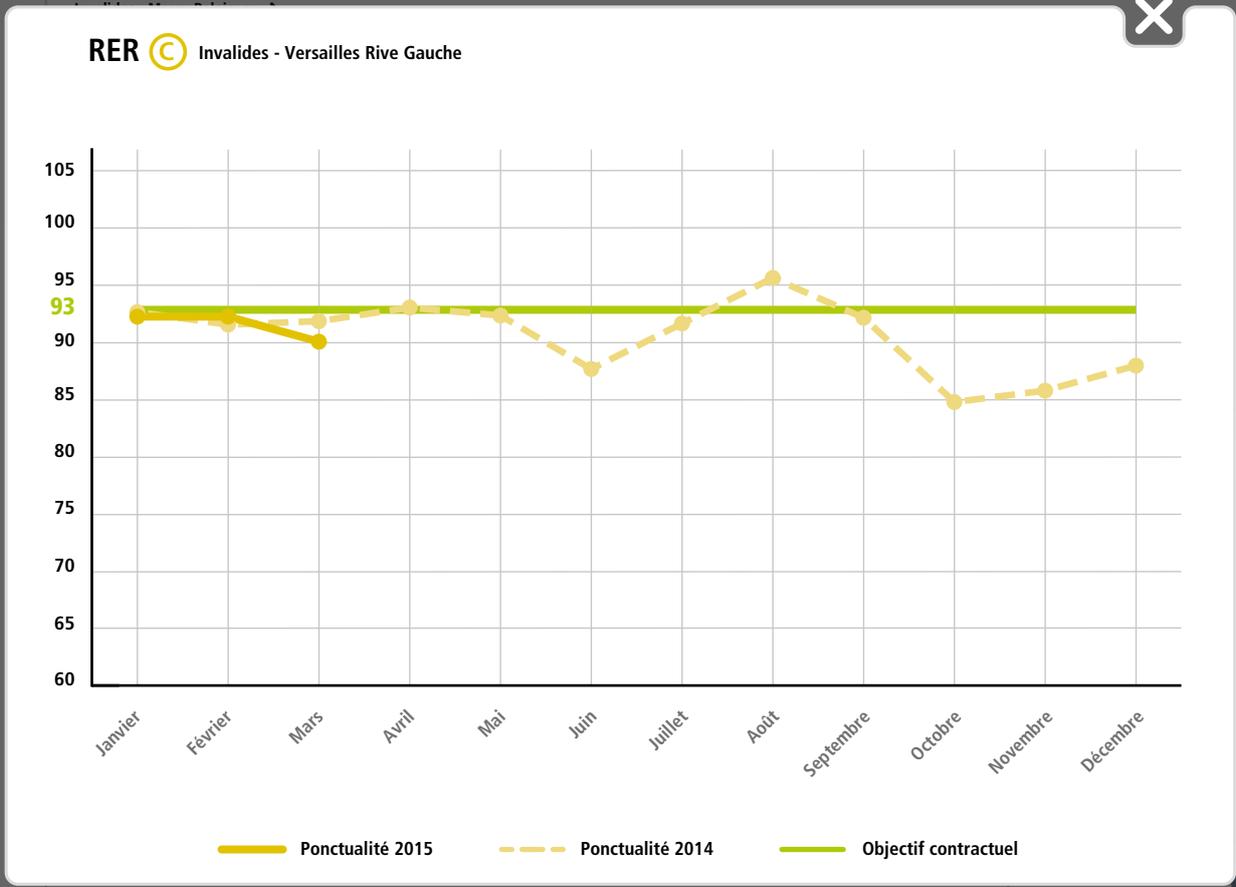
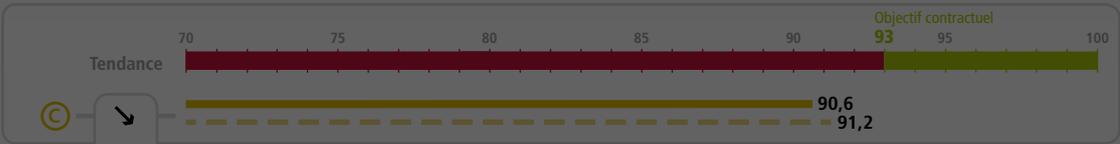
Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



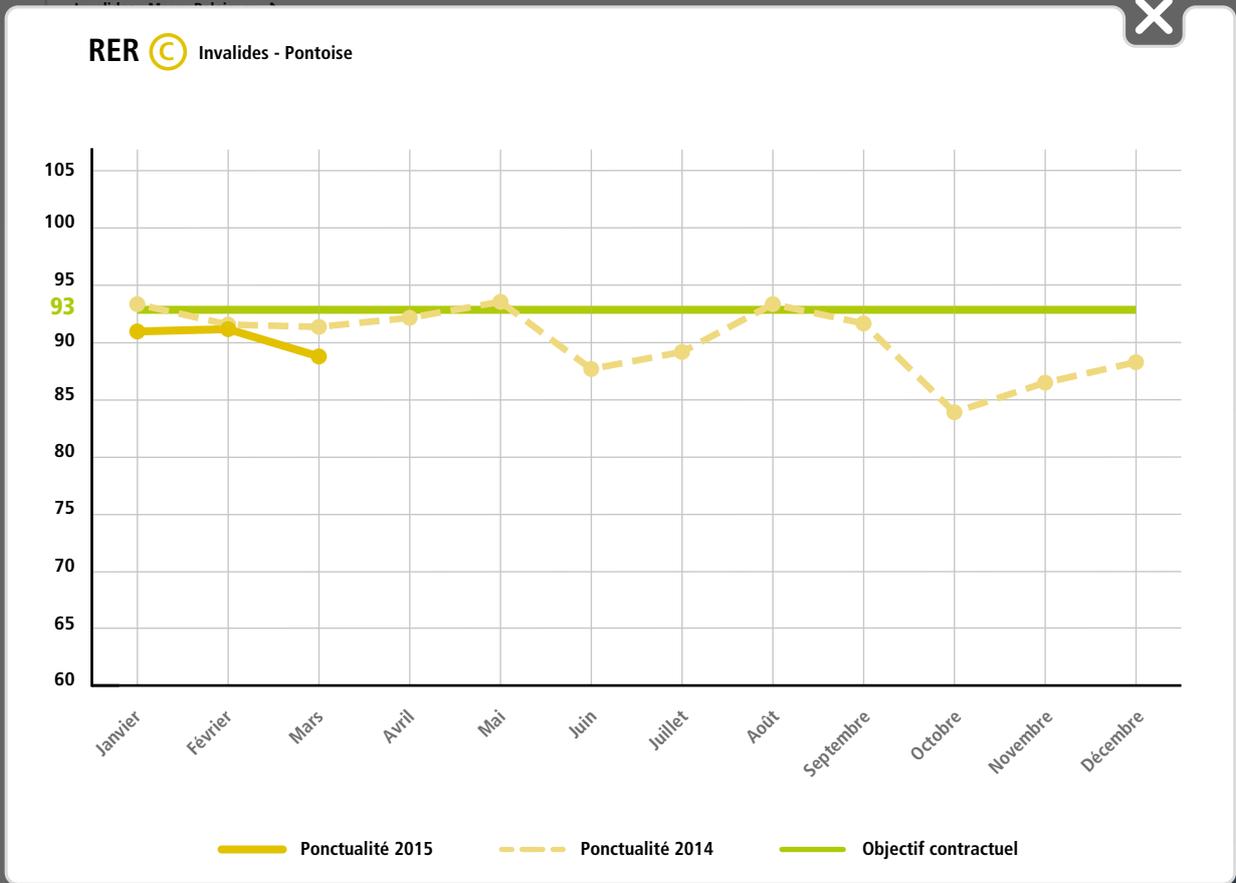
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



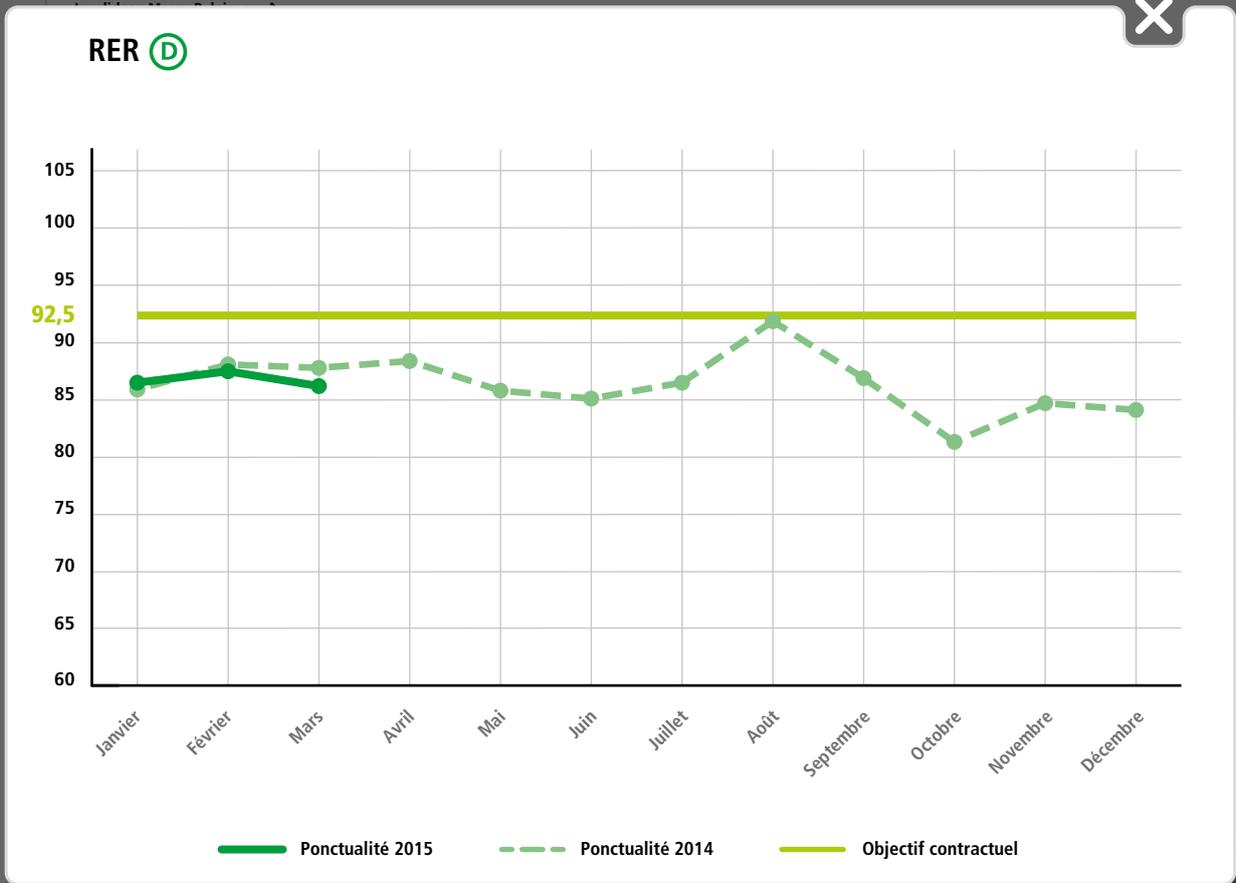
Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

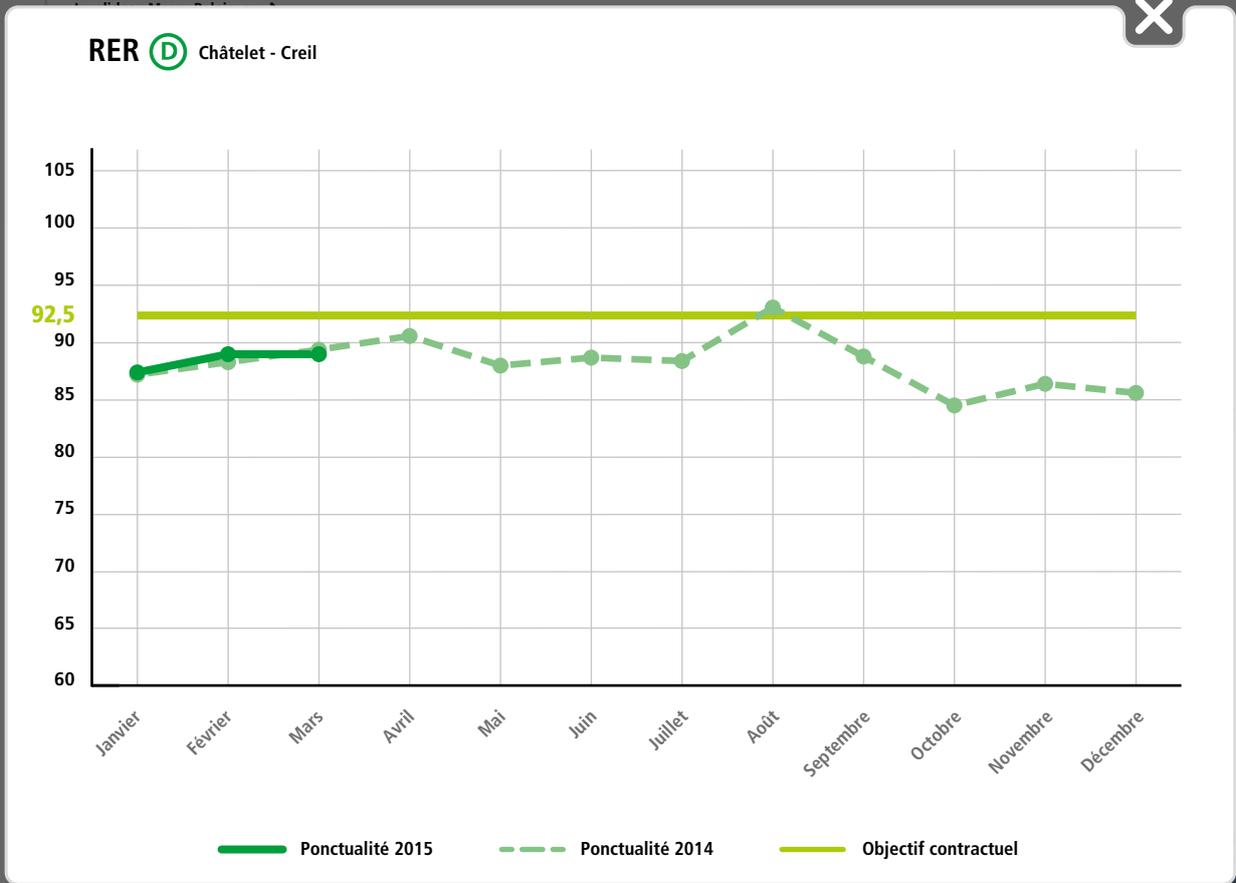
**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



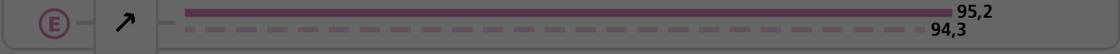
Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
— Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

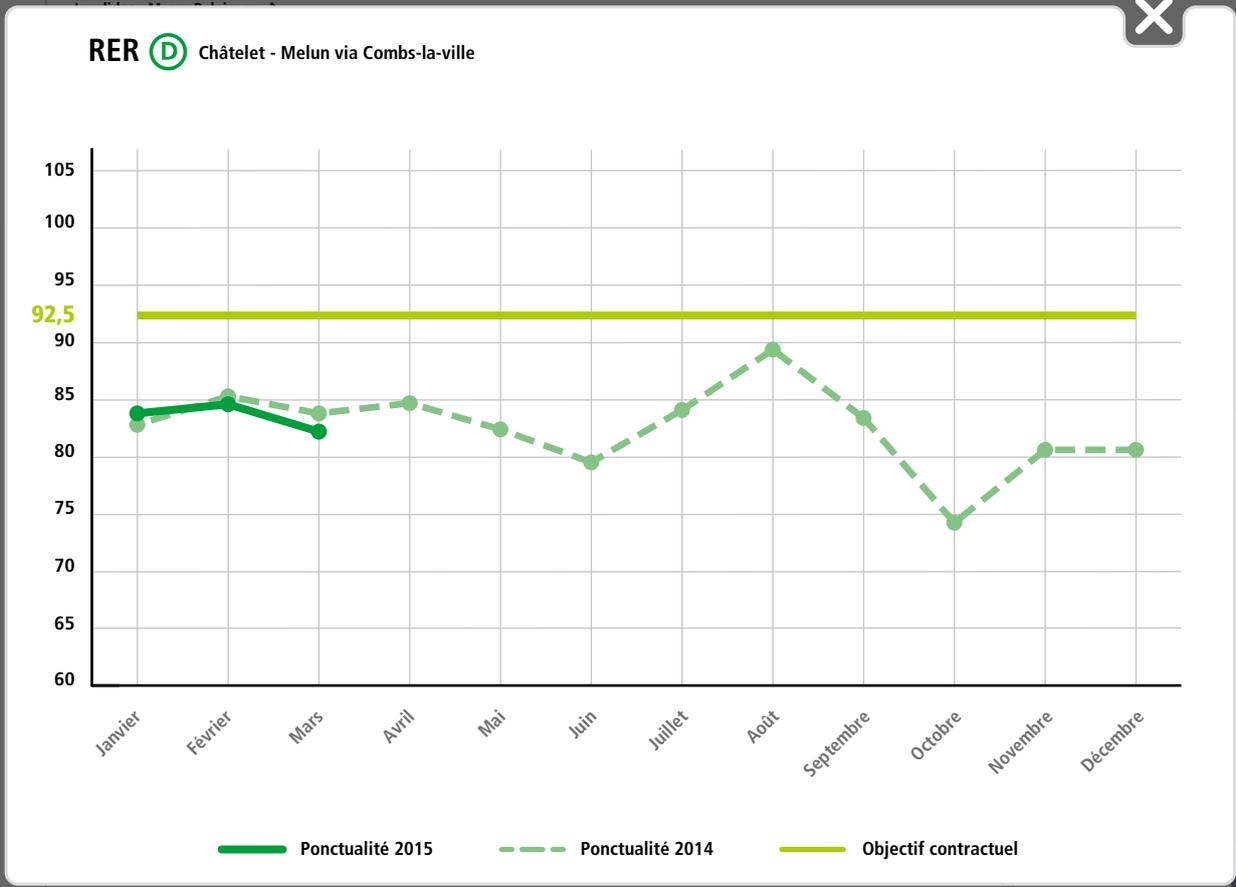
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression (upward arrow)
  - Ponctualité en baisse (downward arrow)
  - Ponctualité stable (horizontal arrow)

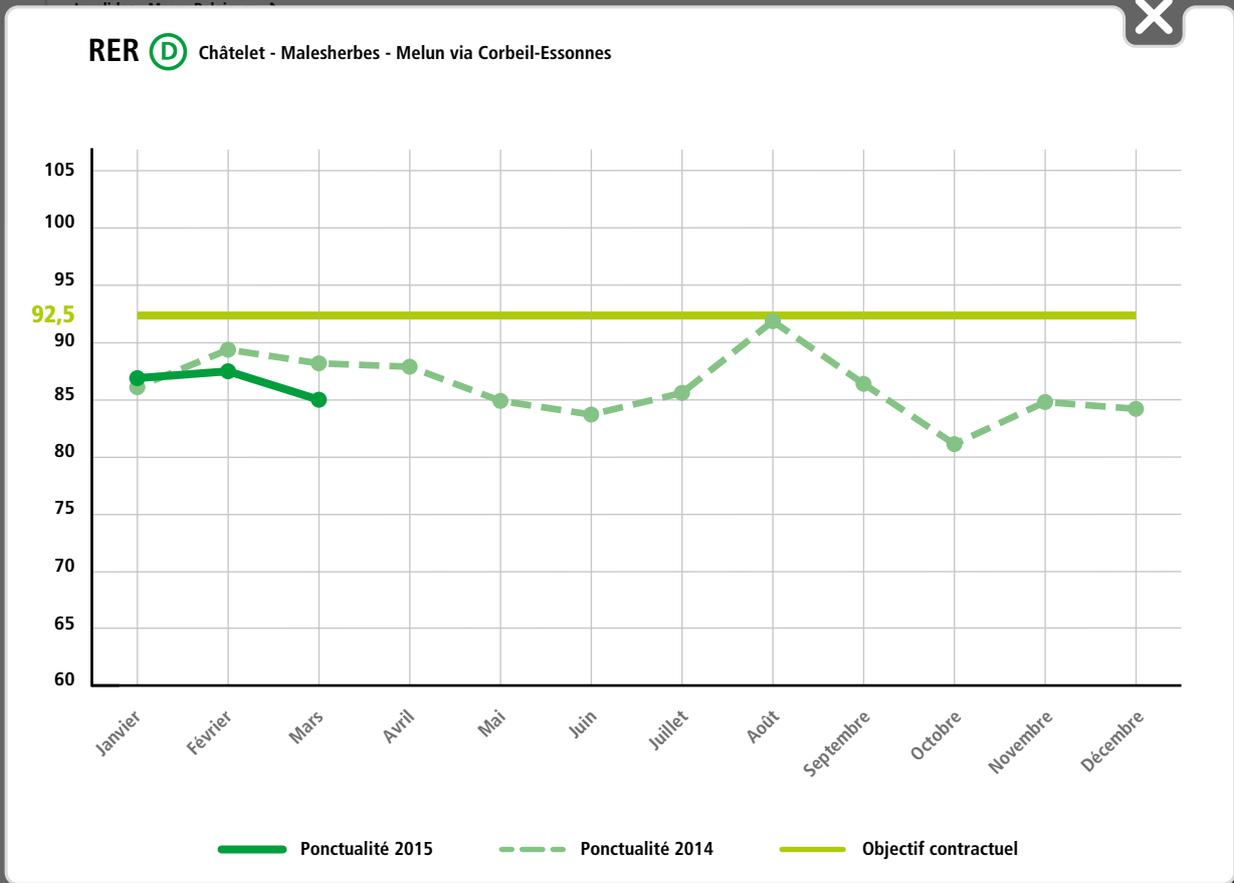
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



Résultats des différentes branches



Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

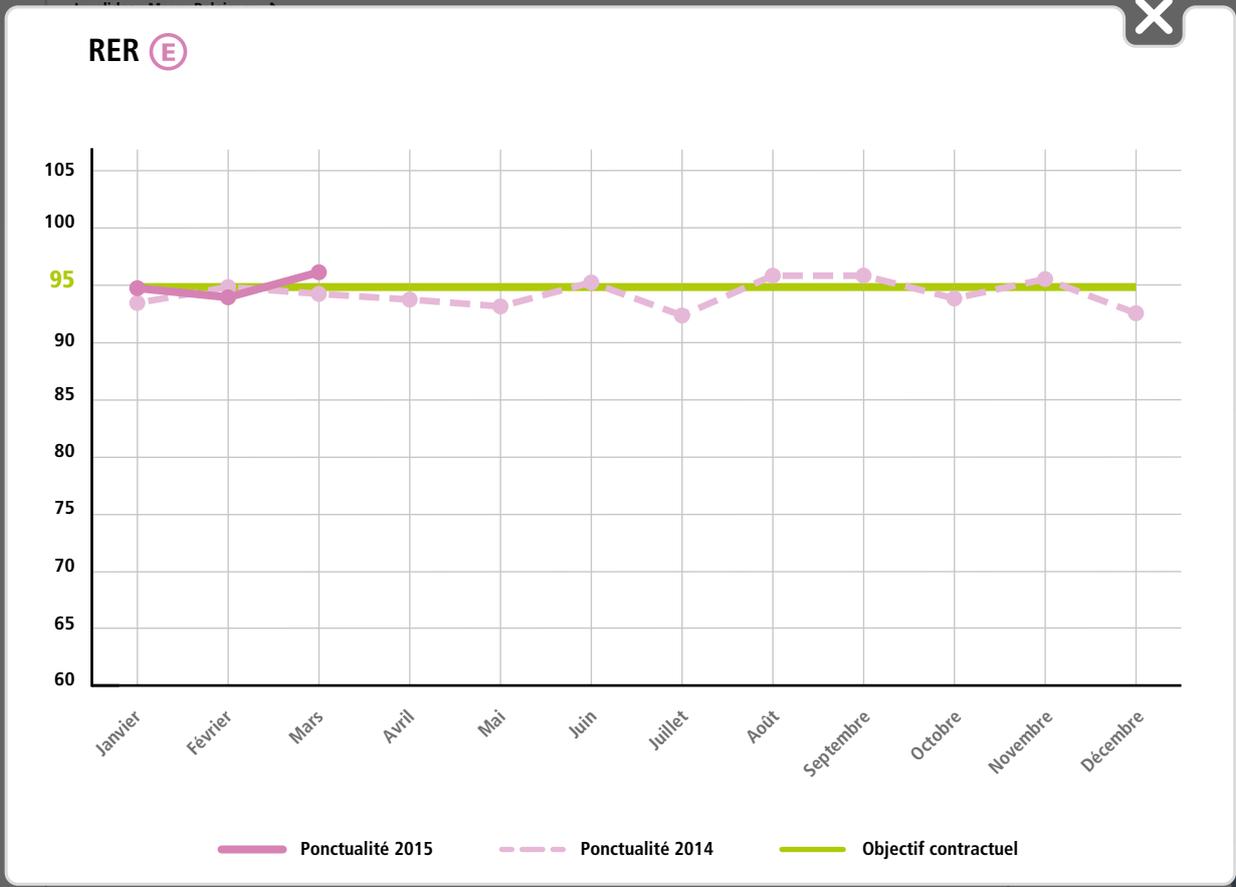
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF

RER C,D et E

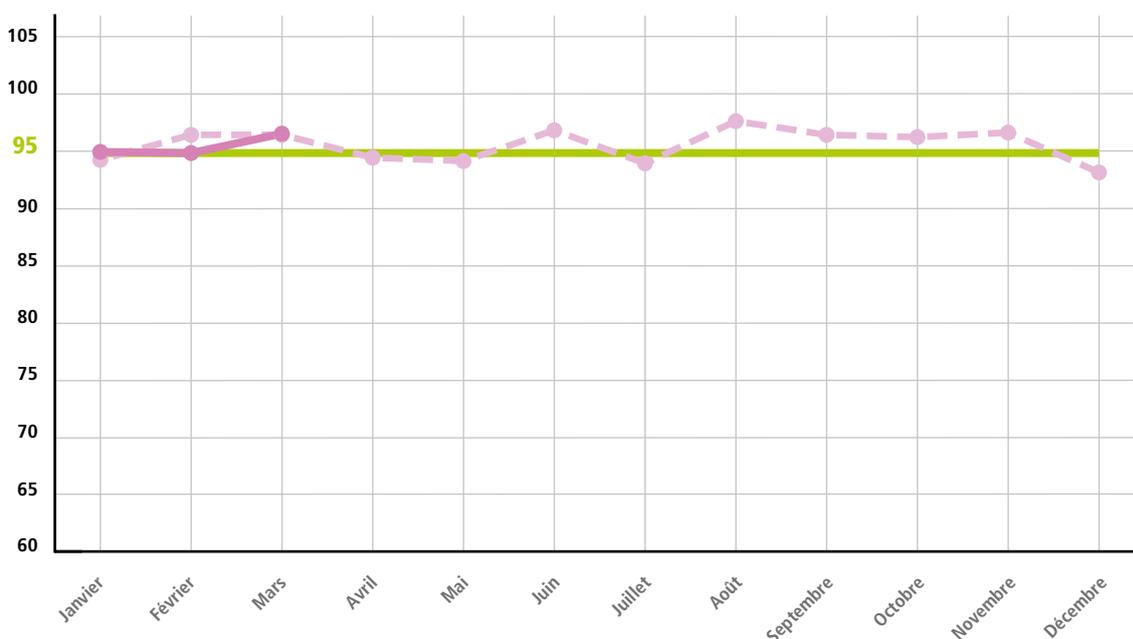
Pour + de détails cliquez sur la ligne



Résultats des différentes branches



**RER E** Hausmann St Lazare - Chelles Gournay



— Ponctualité 2015    - - - Ponctualité 2014    — Objectif contractuel

Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

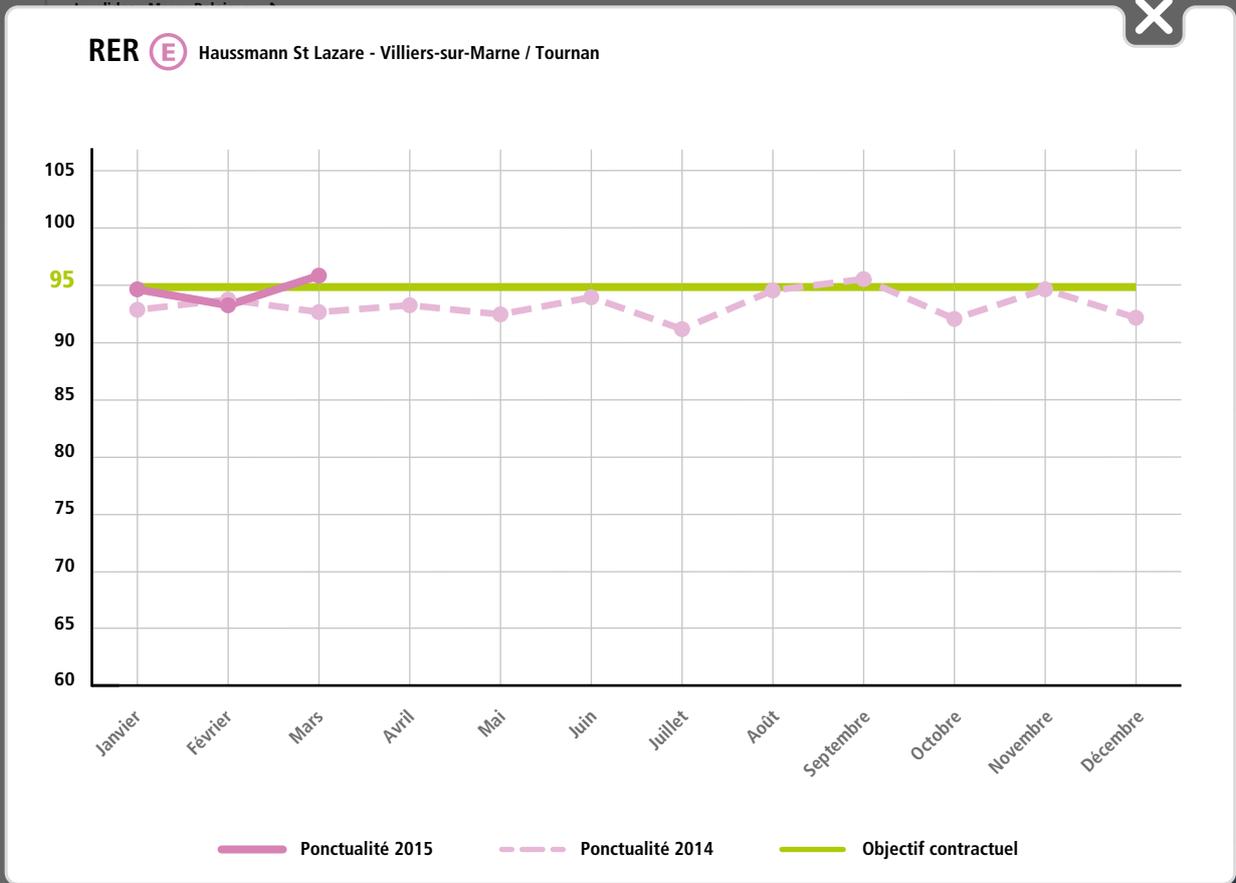
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**RER** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
RER C,D et E



**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

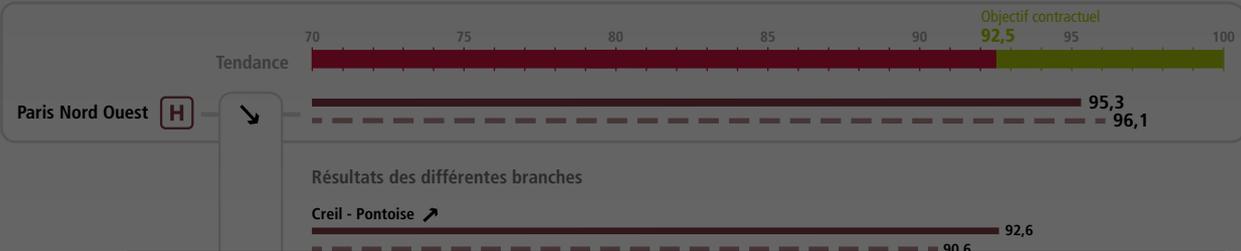
Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

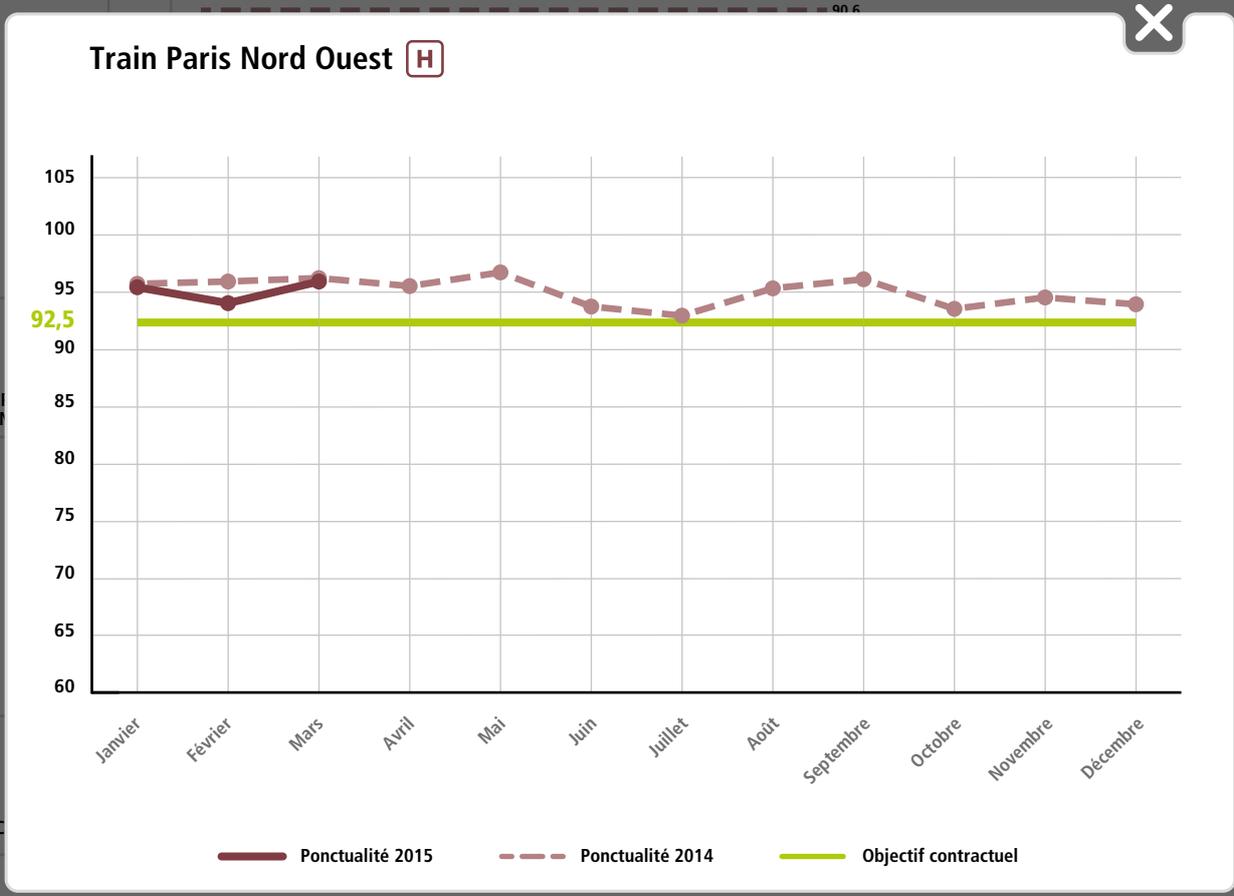
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

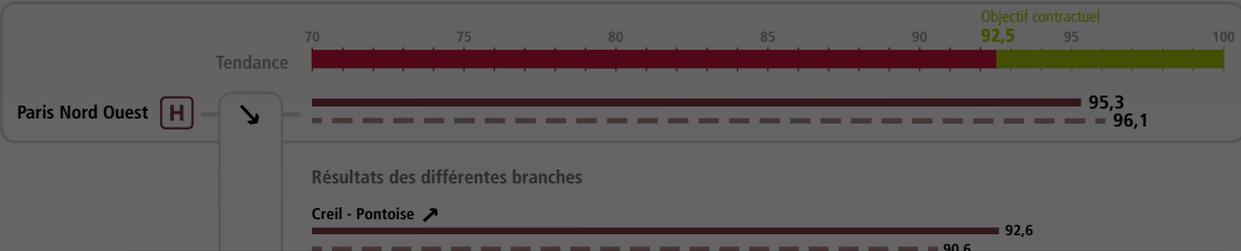
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train

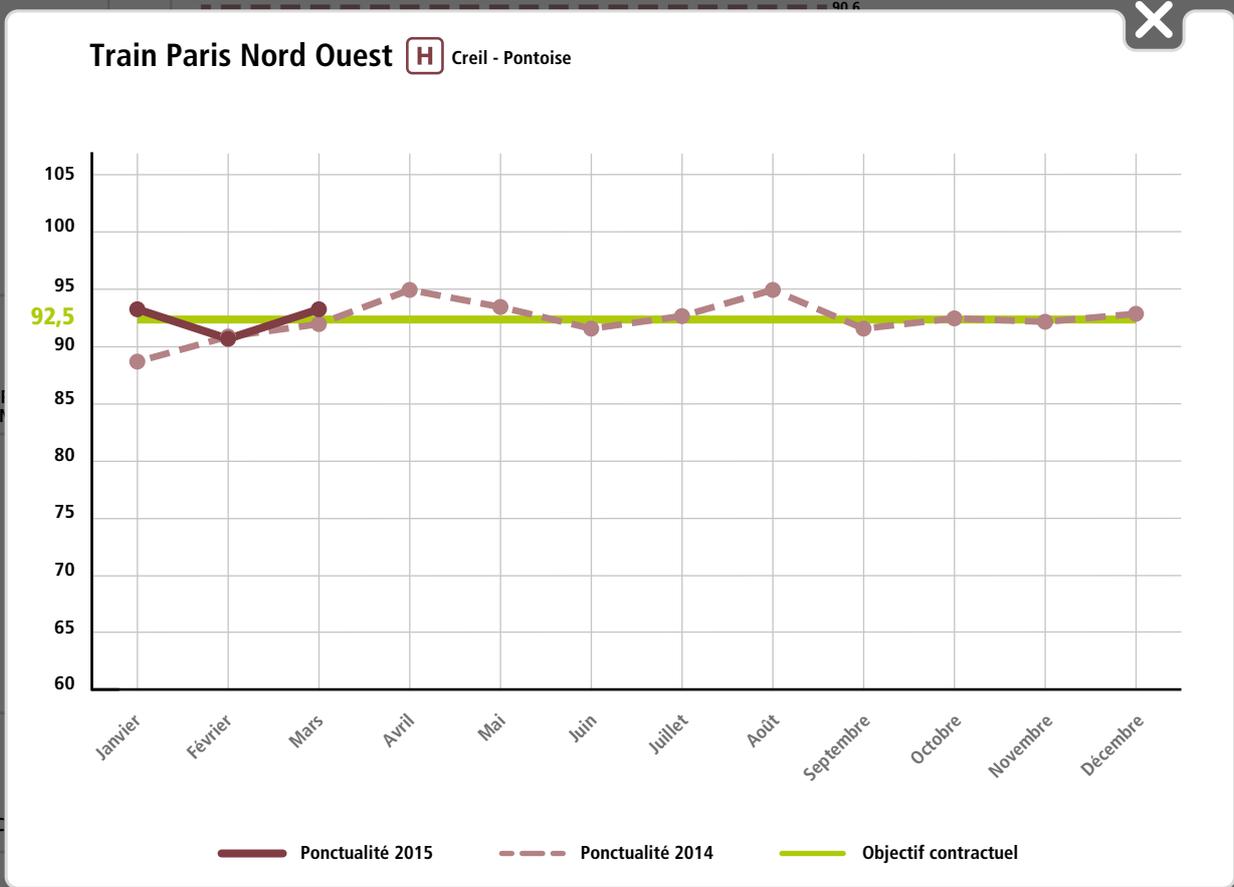


Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches

Creil - Pontoise ↗

92,6



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

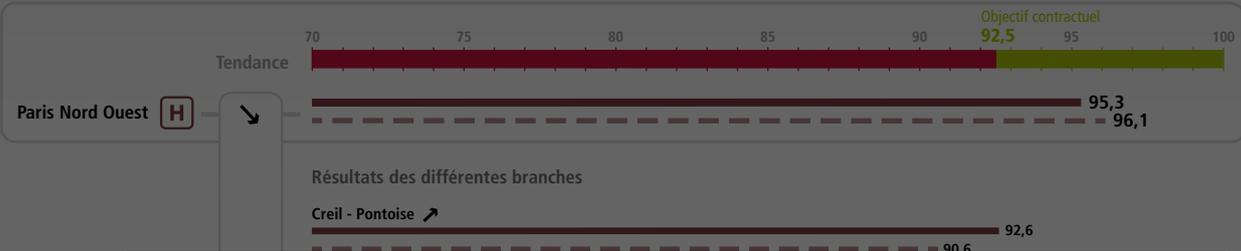
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

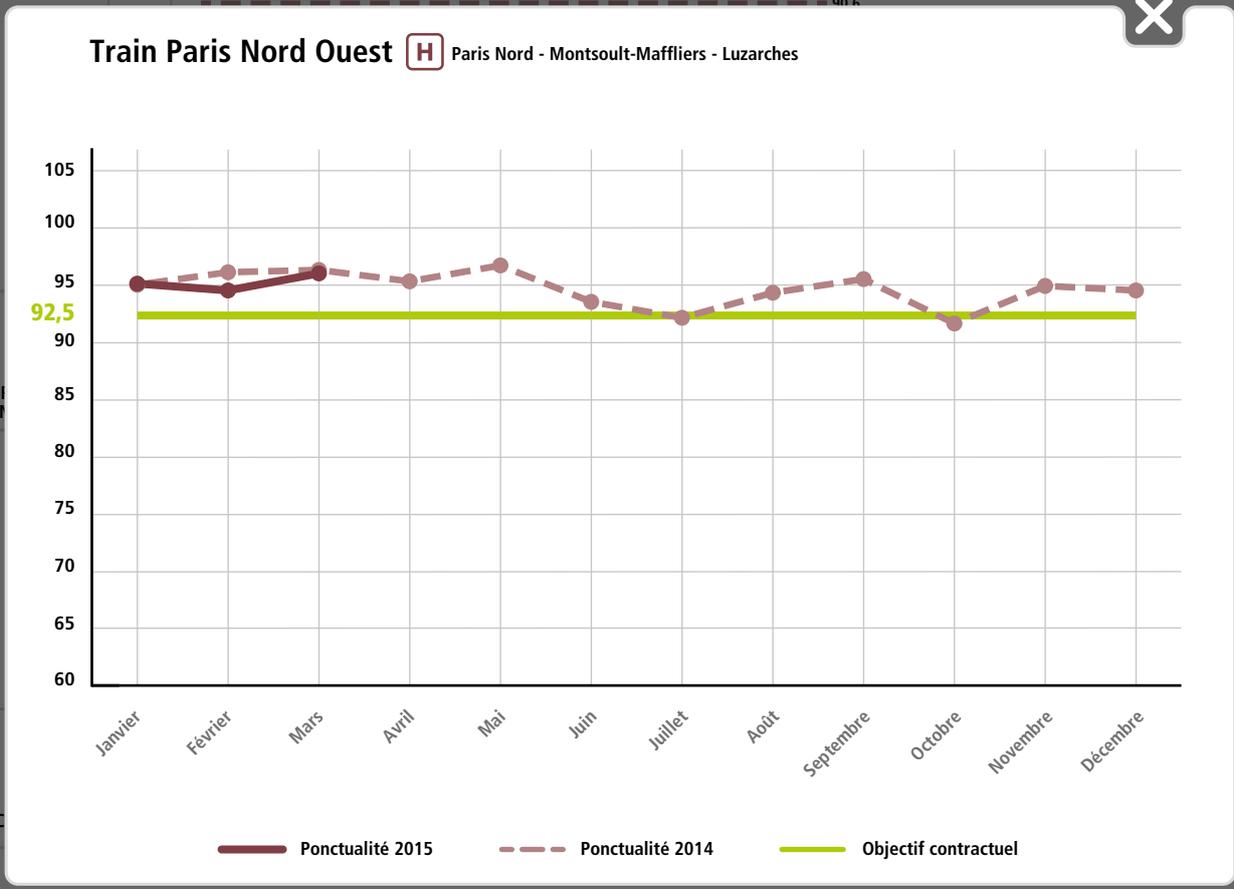
**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches

Creil - Pontoise ↗



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

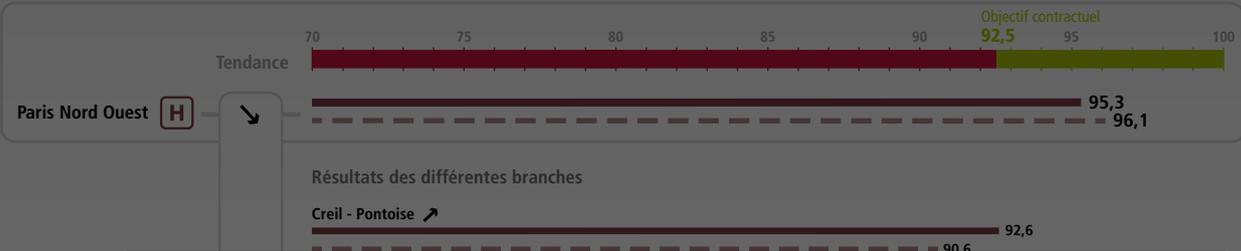
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

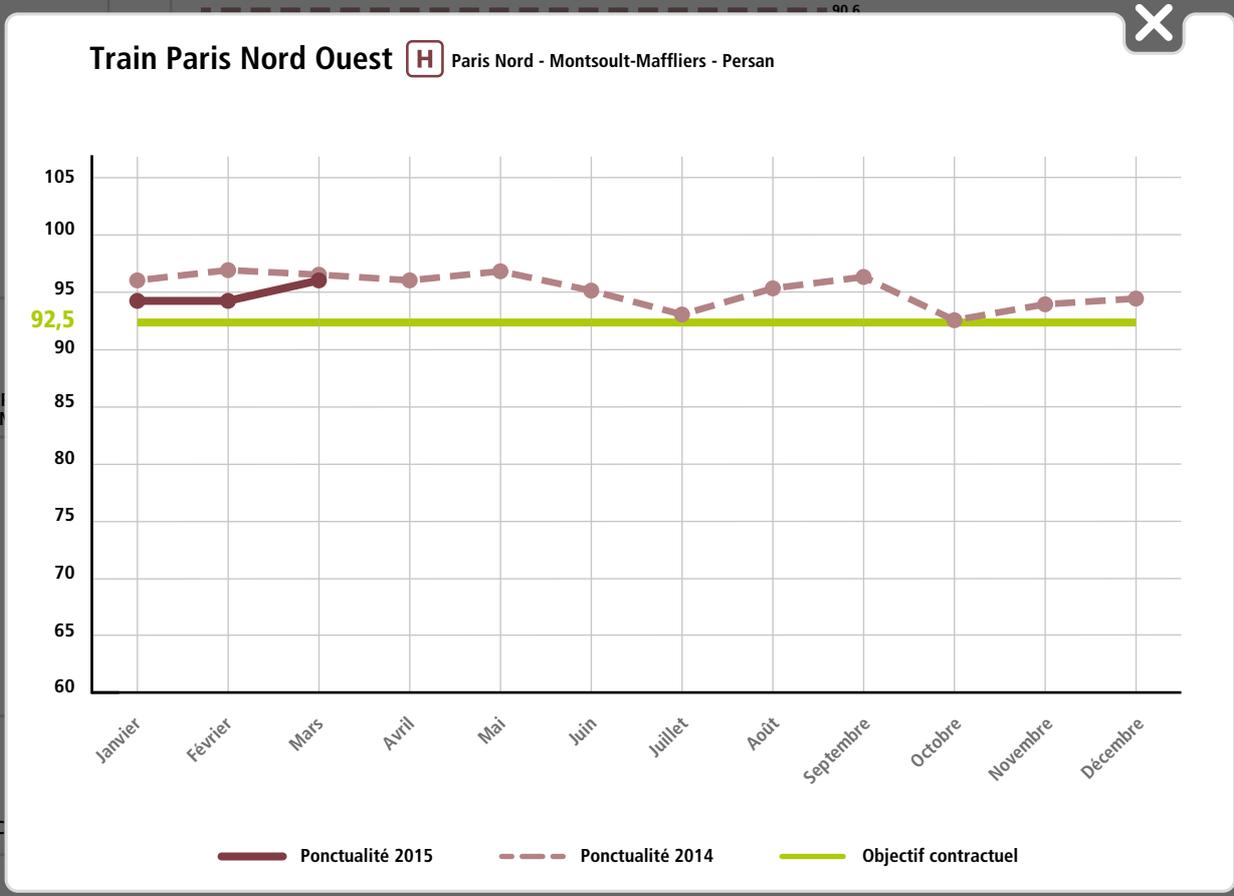
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

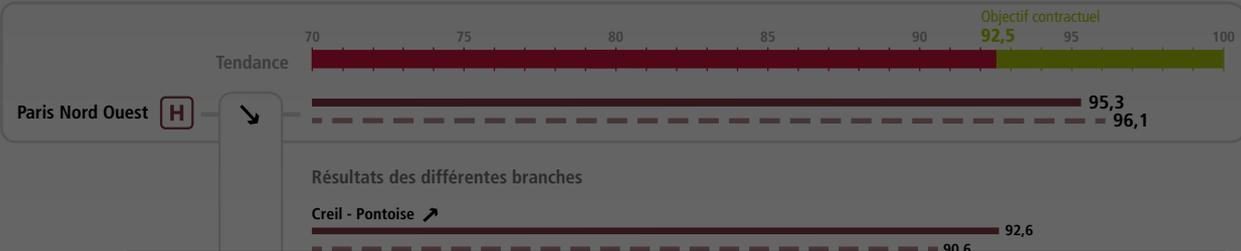
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

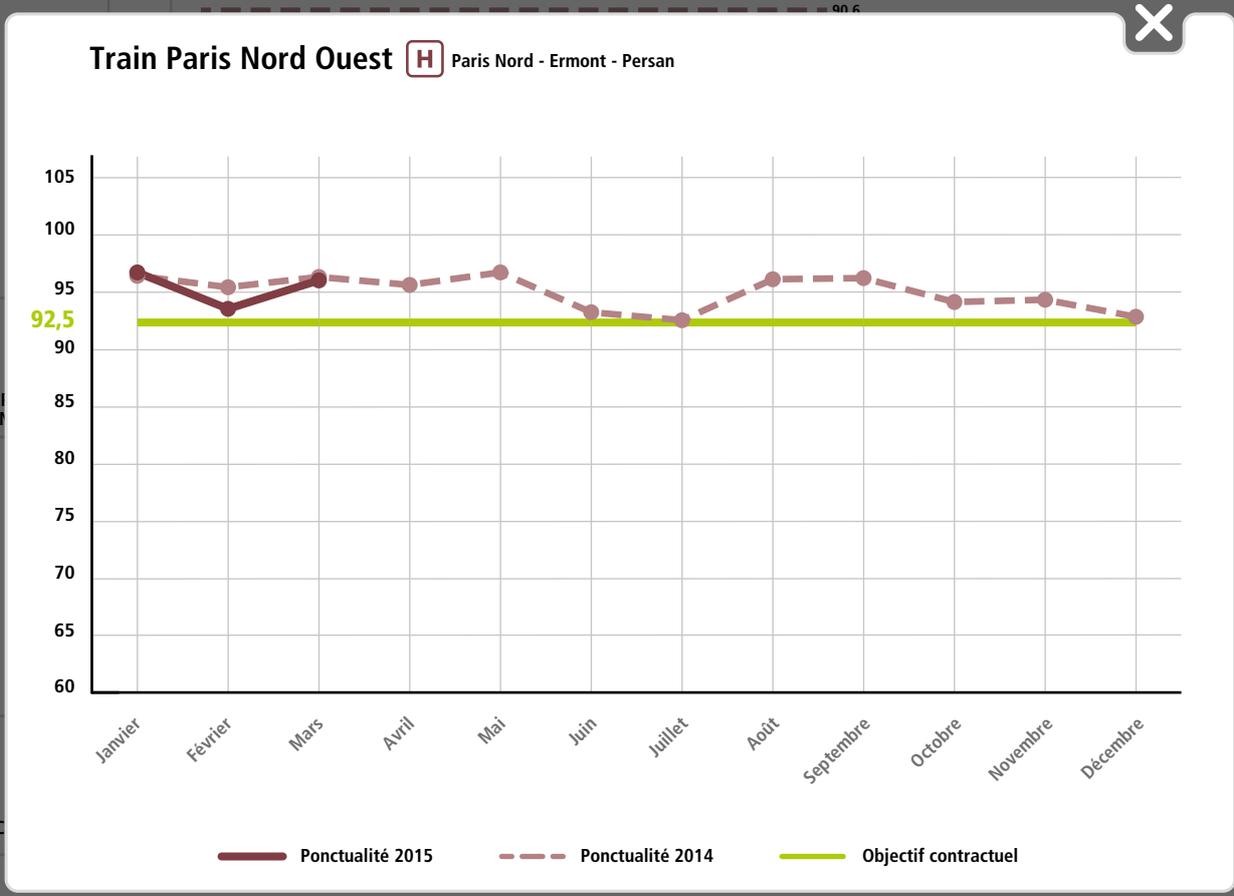
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

TRAIN **La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF**  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

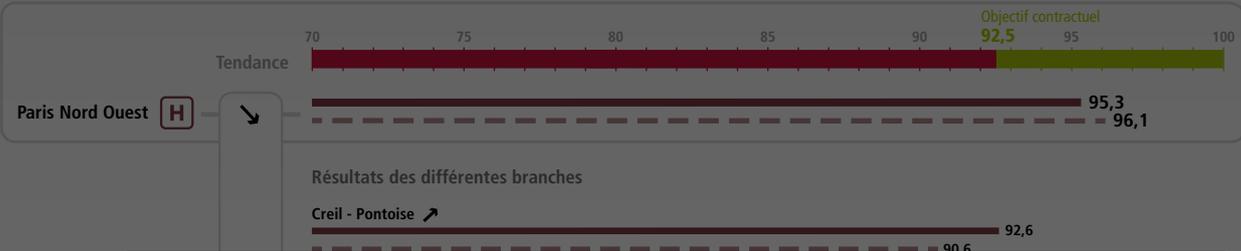
**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

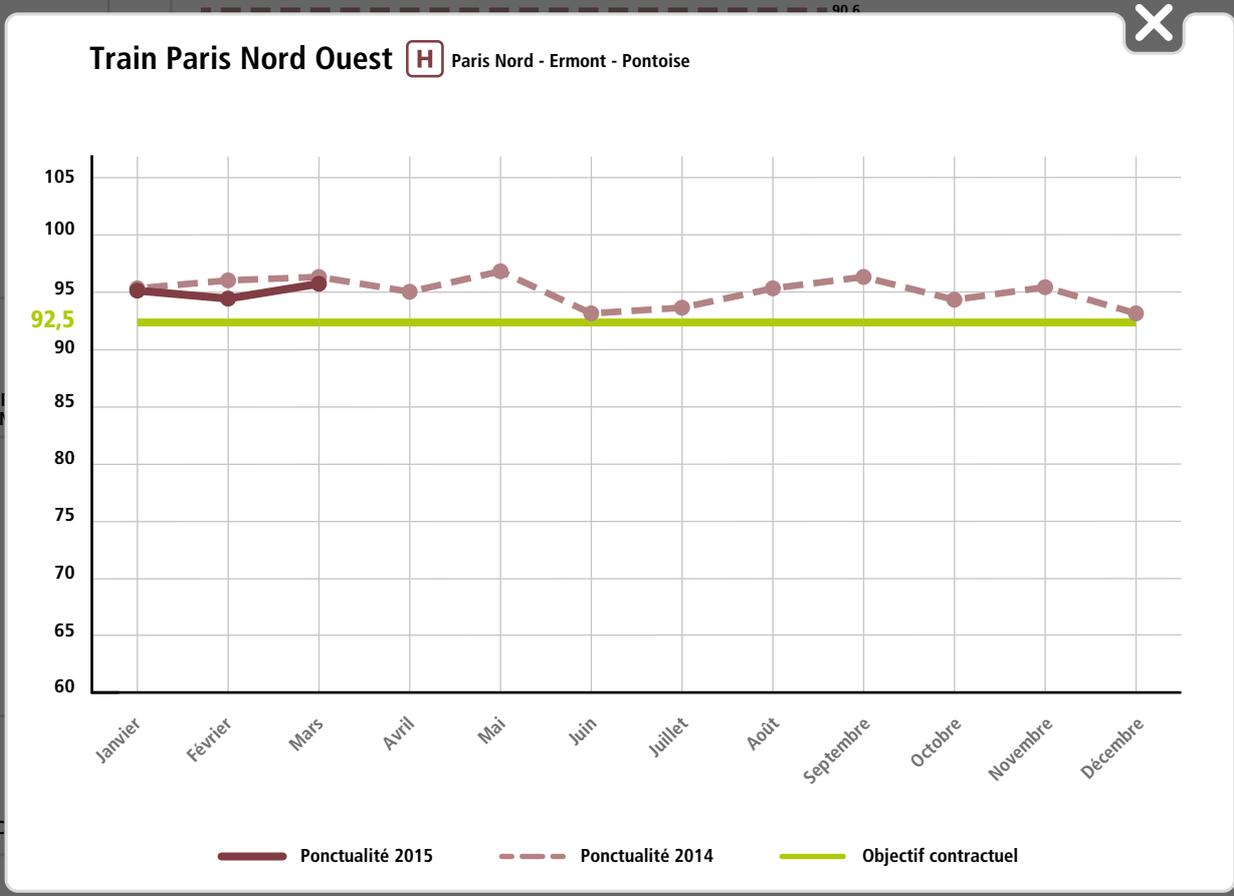
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

TRAIN **La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF**  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

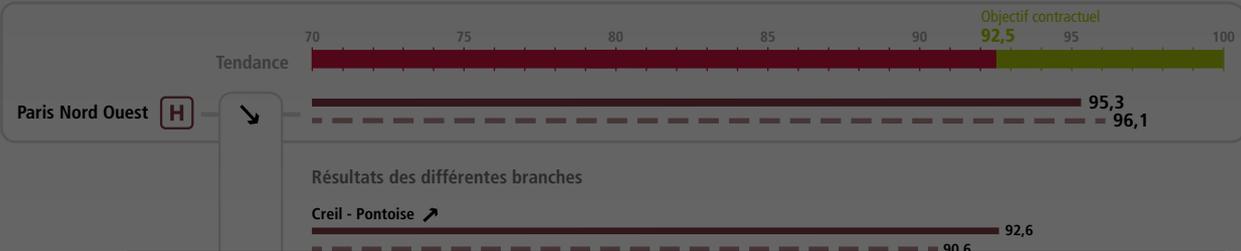
Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

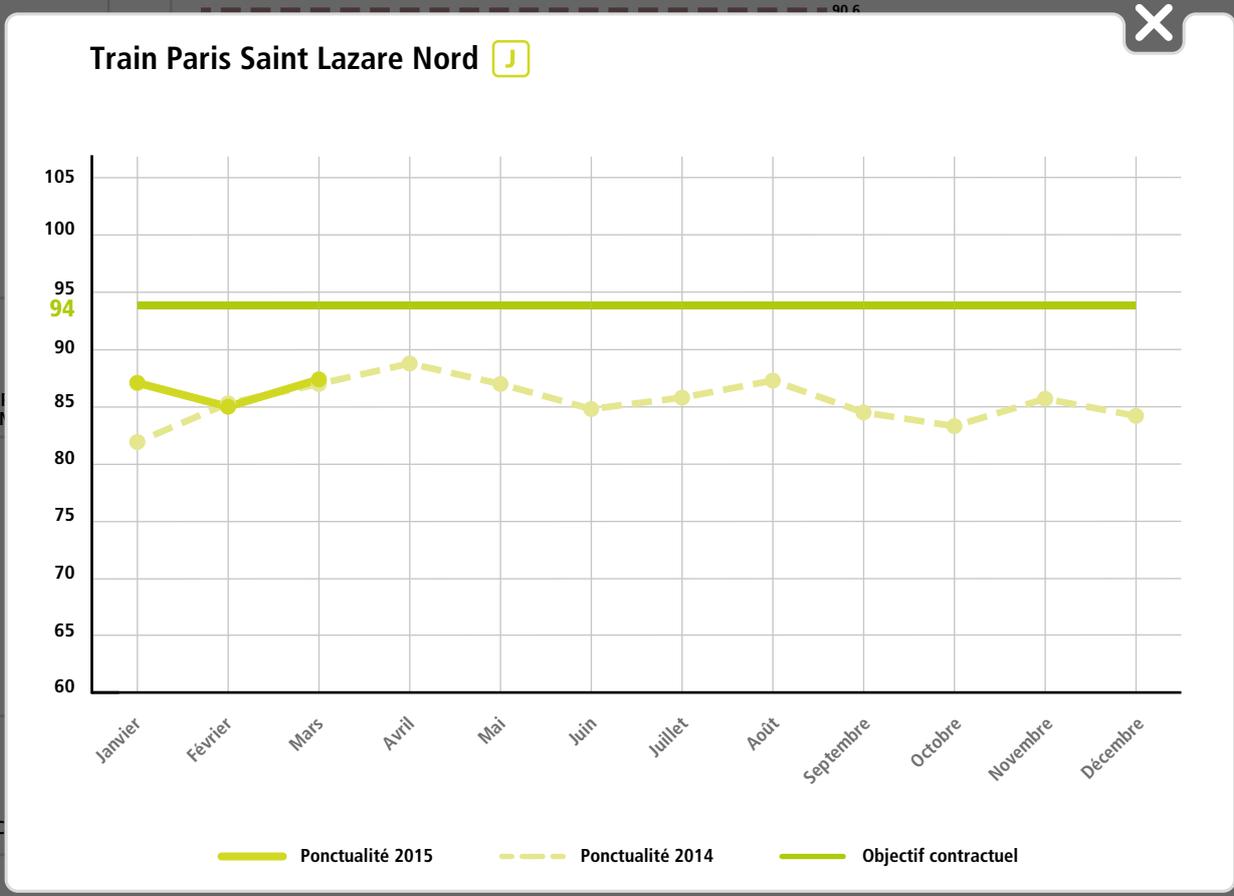
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

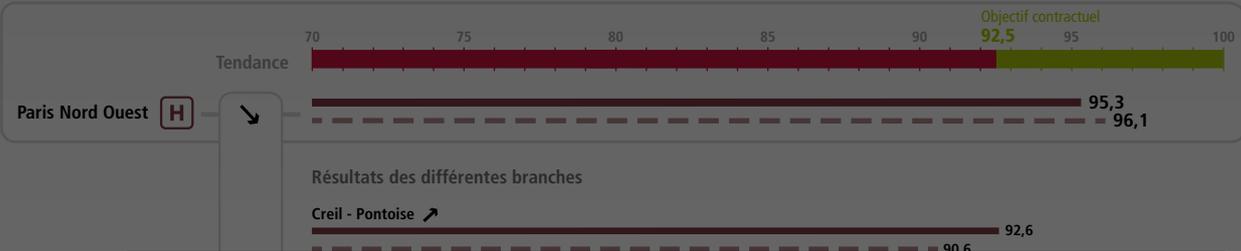
Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - Ponctualité en progression
  - Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

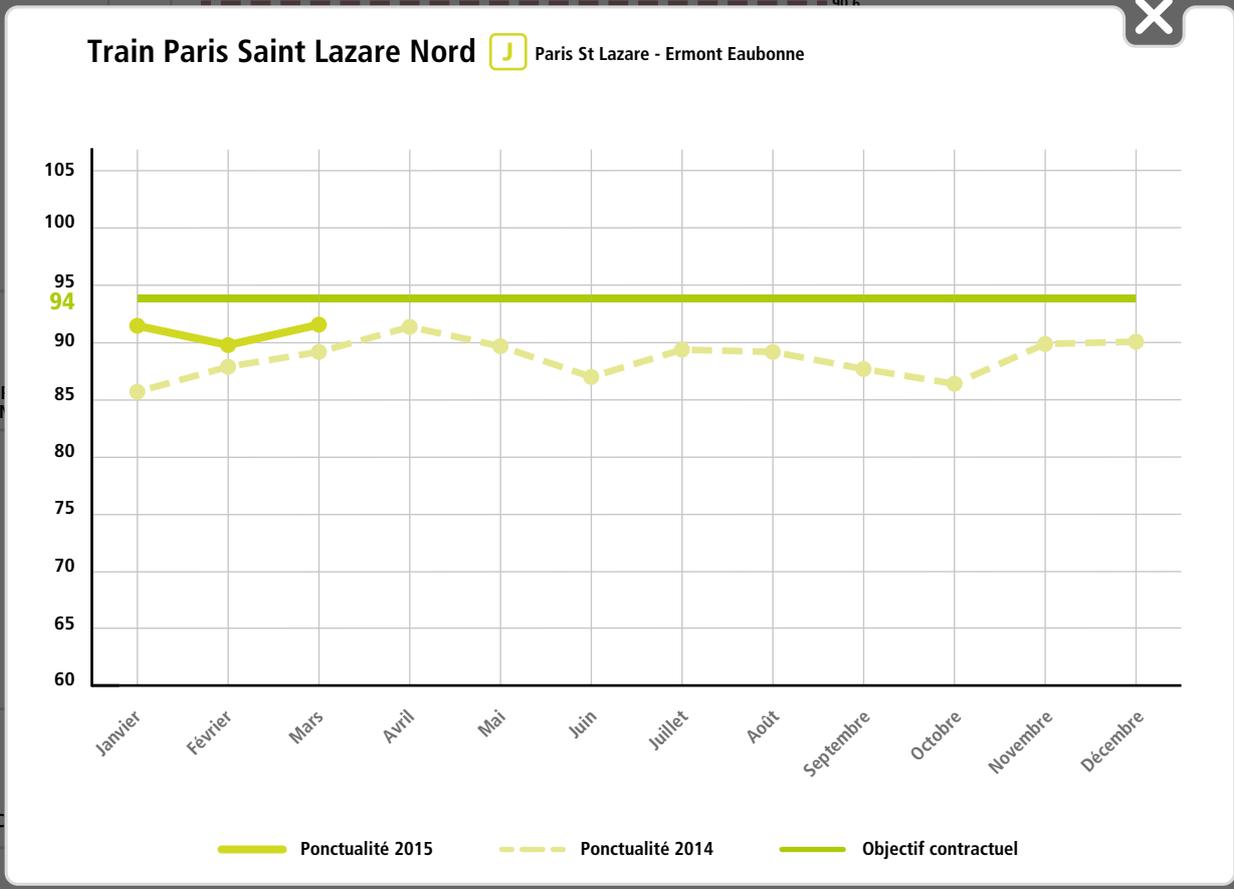
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

TRAIN **La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF**  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

**Comment lire les graphiques ?**

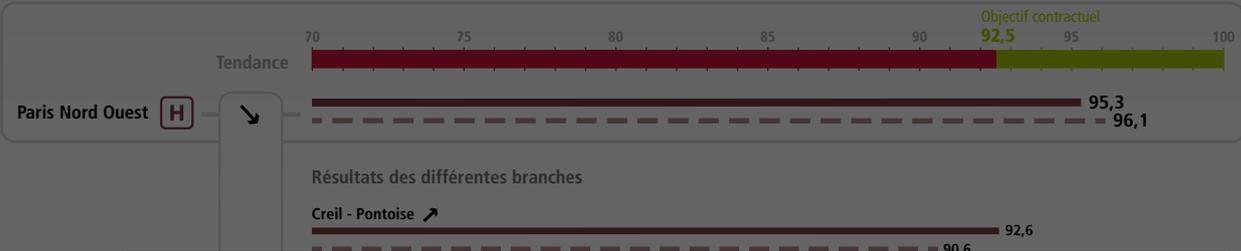
- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

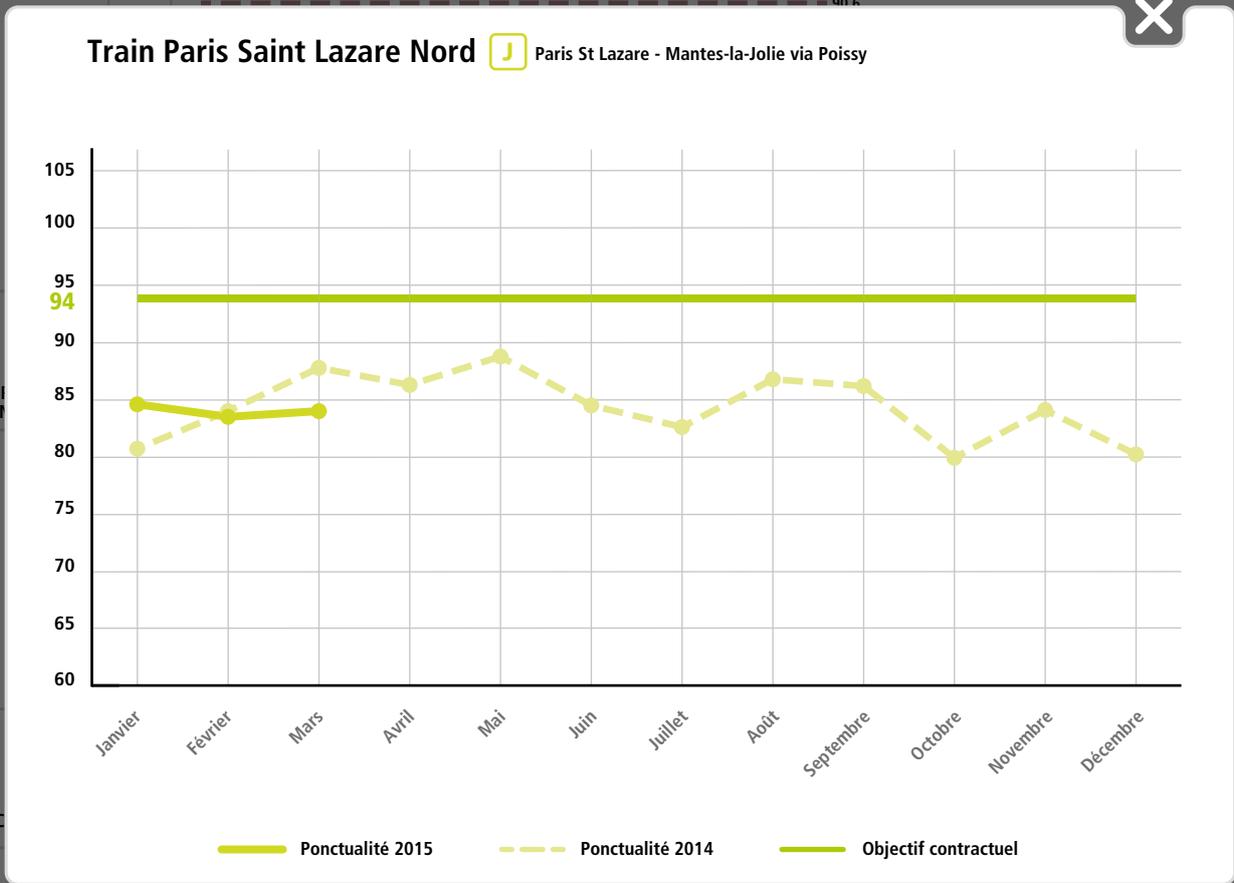
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

**TRAIN** La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

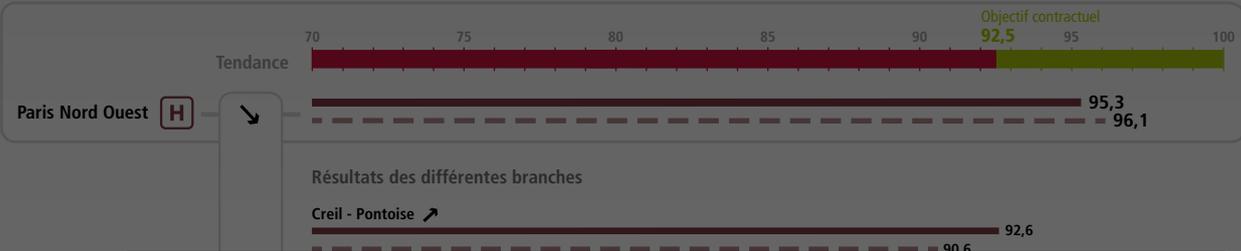
- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

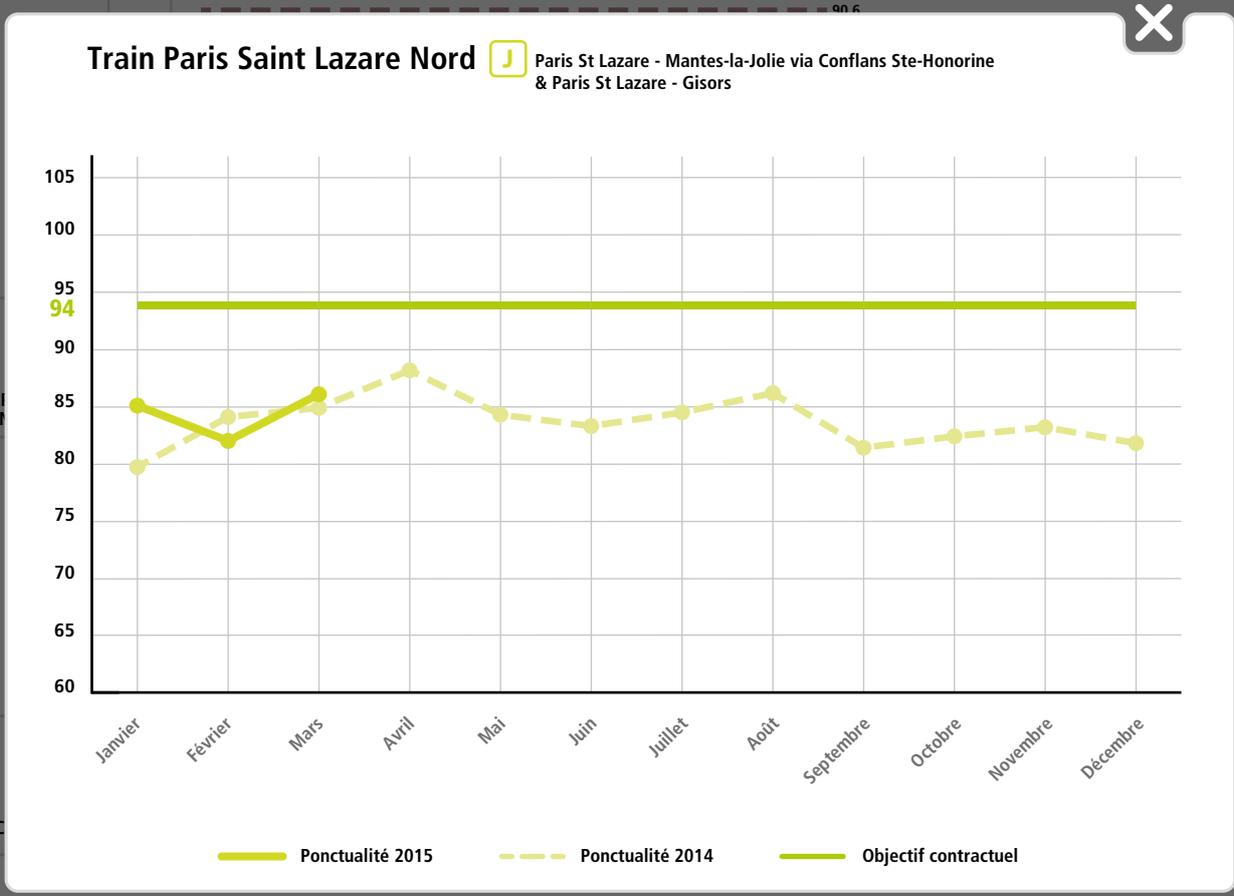
TRAIN **La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF**  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches

Creil - Pontoise ↗



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

**Comment lire les graphiques ?**

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

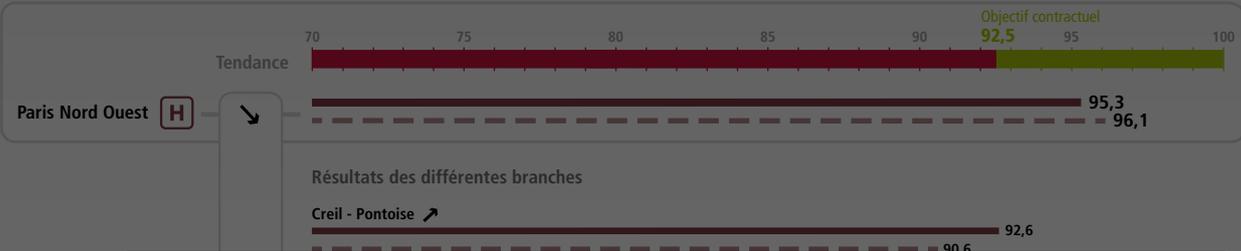
Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**

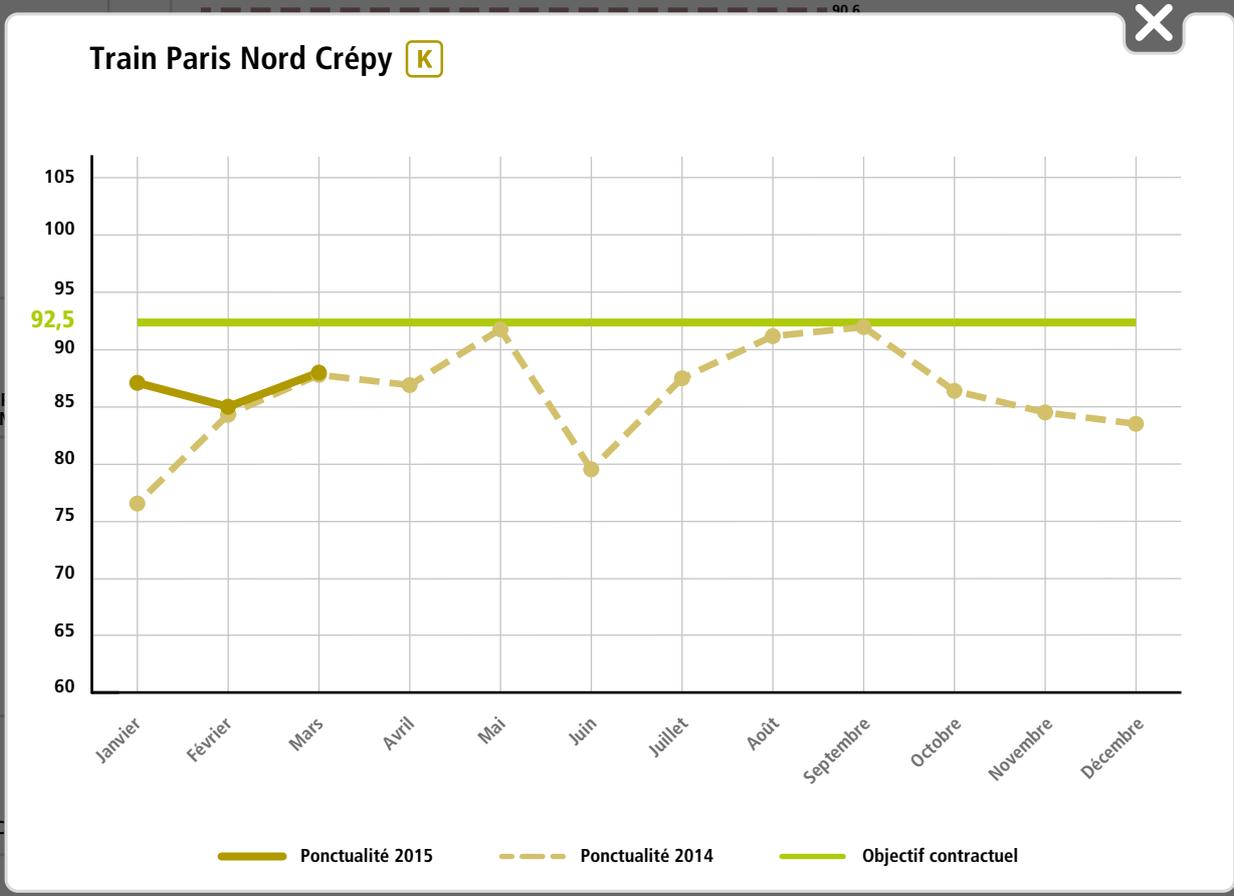
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

TRAIN **La ponctualité sur les lignes exploitées par la SNCF**  
Train



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

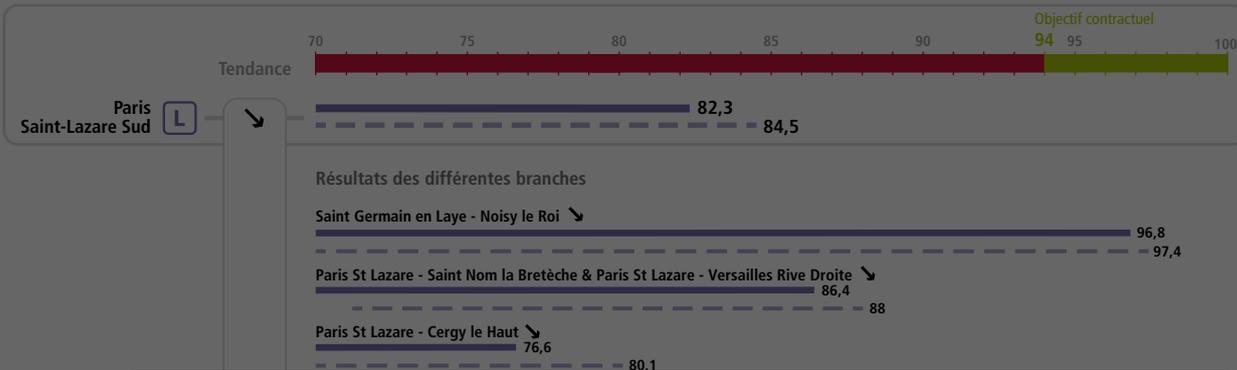
Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

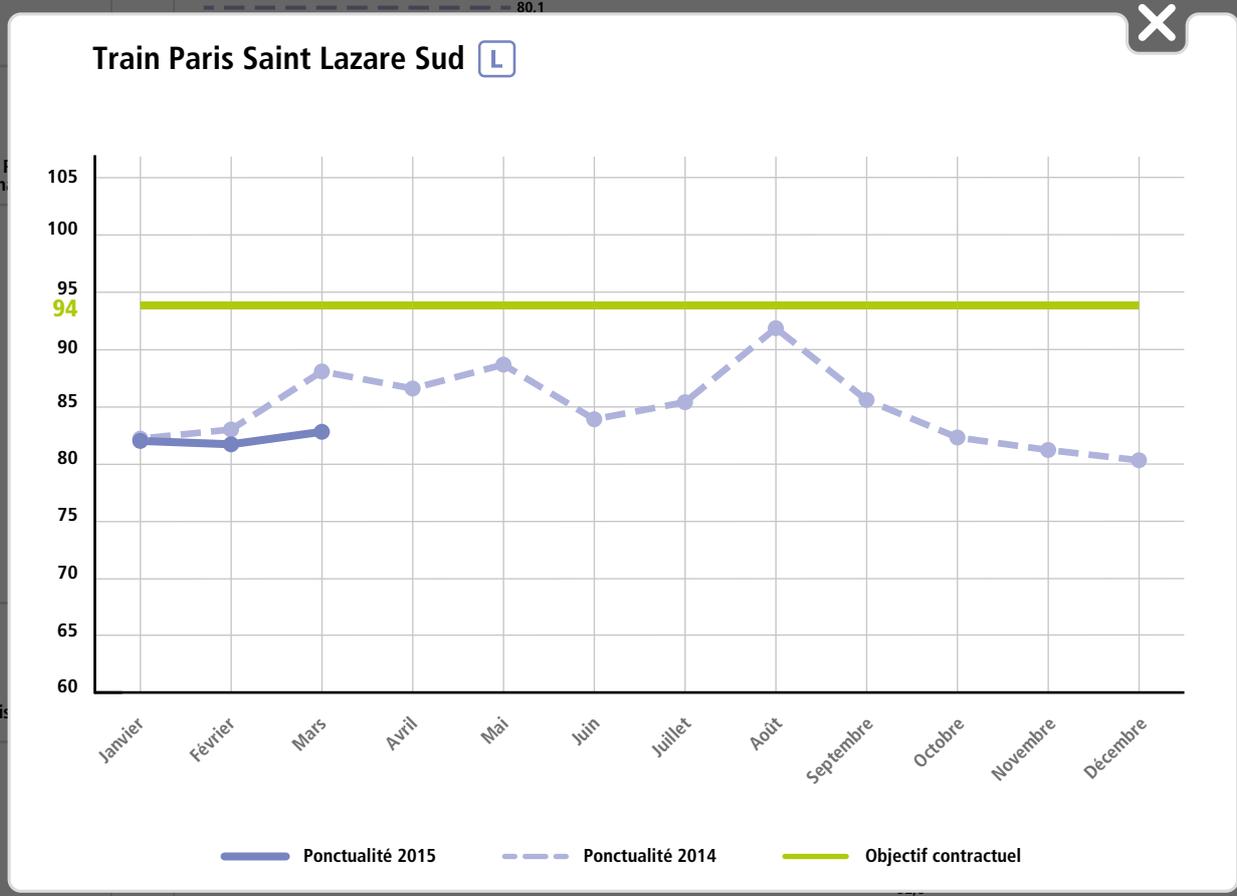
- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

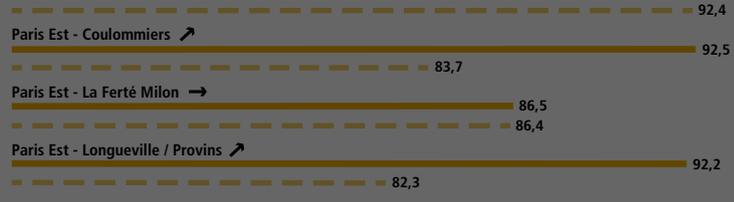


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



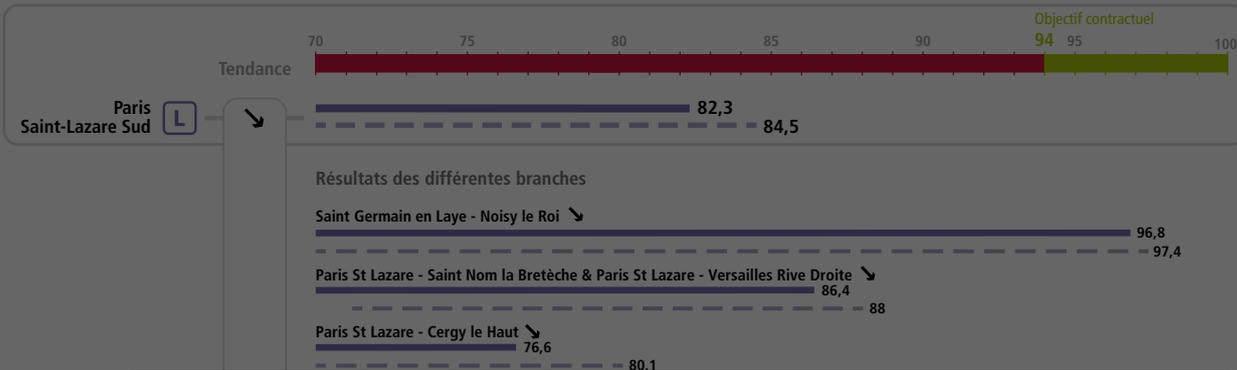
### Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Punctualité en progression
- Punctualité en baisse
- Punctualité stable

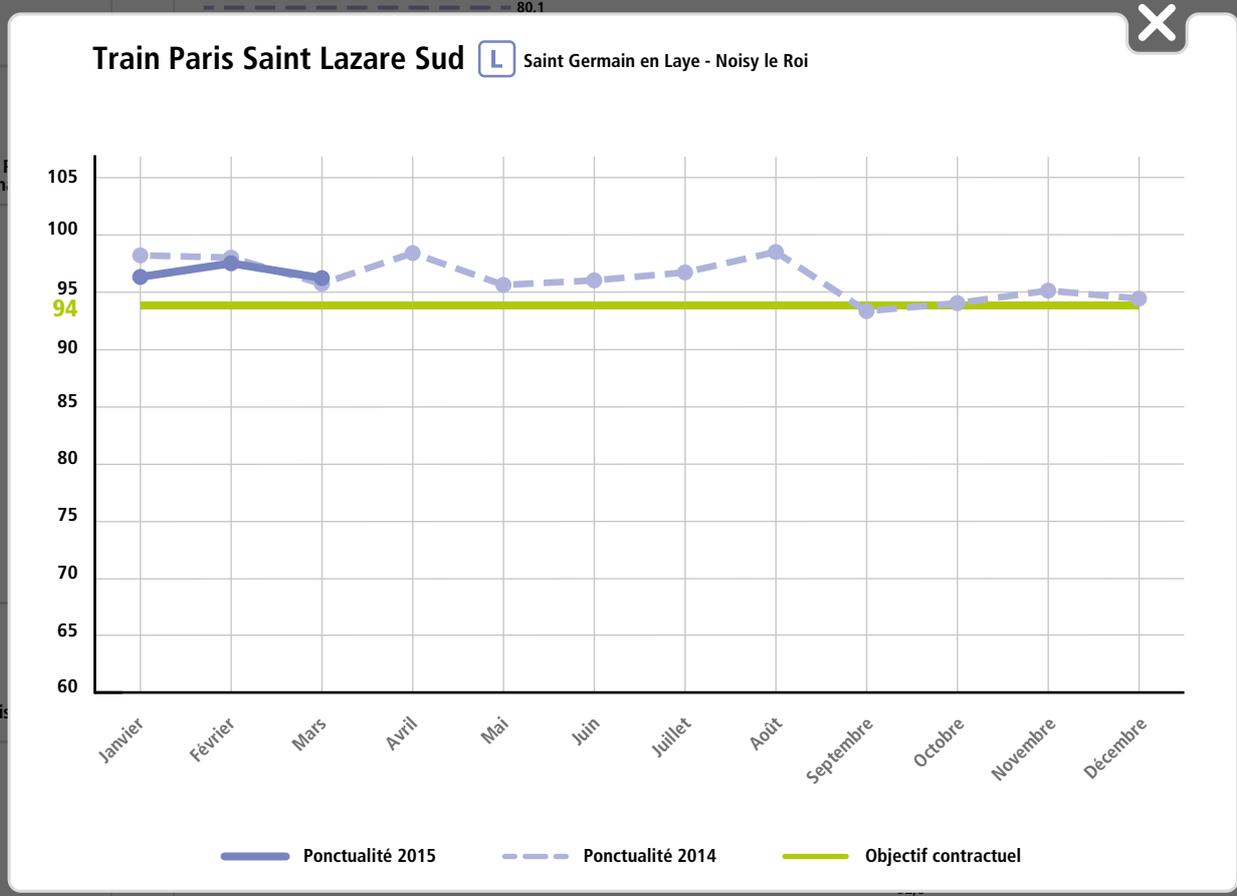
Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Punctualité des voyageurs par ligne**  
 La punctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La punctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

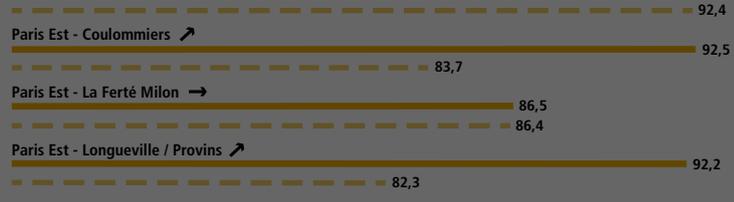


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

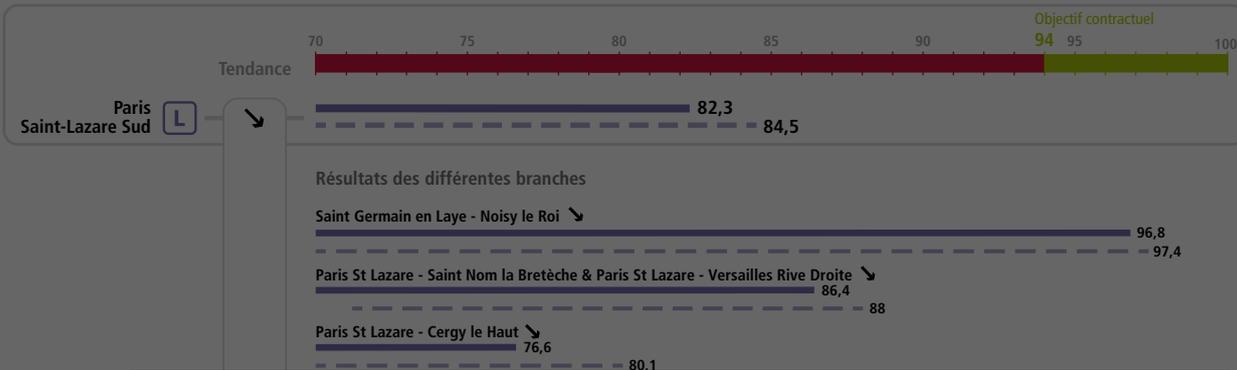


## Comment lire les graphiques ?

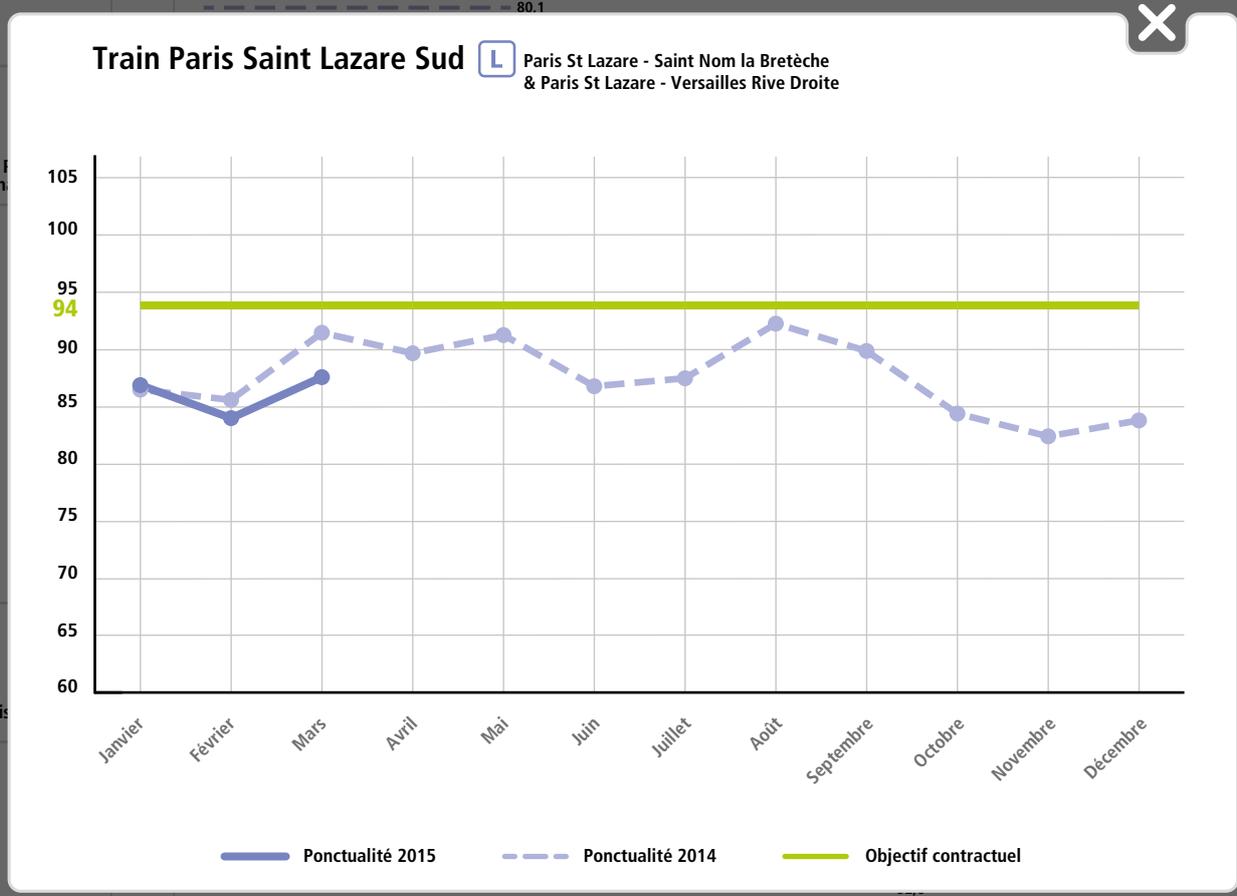
- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - ↗ Punctualité en progression
  - ↘ Punctualité en baisse
  - Punctualité stable

**Punctualité des voyageurs par ligne**  
 La **punctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La **punctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

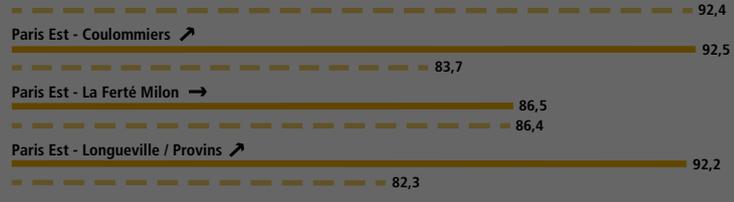


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

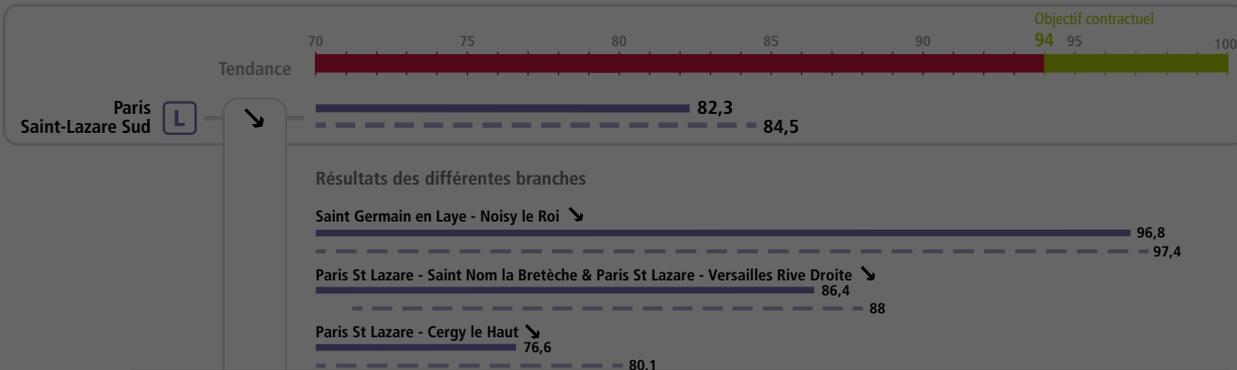


## Comment lire les graphiques ?

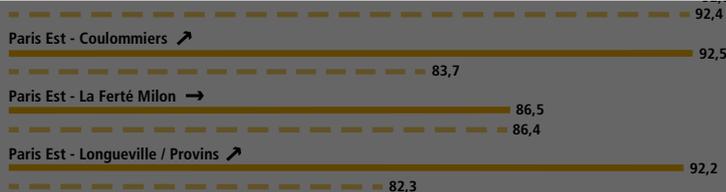
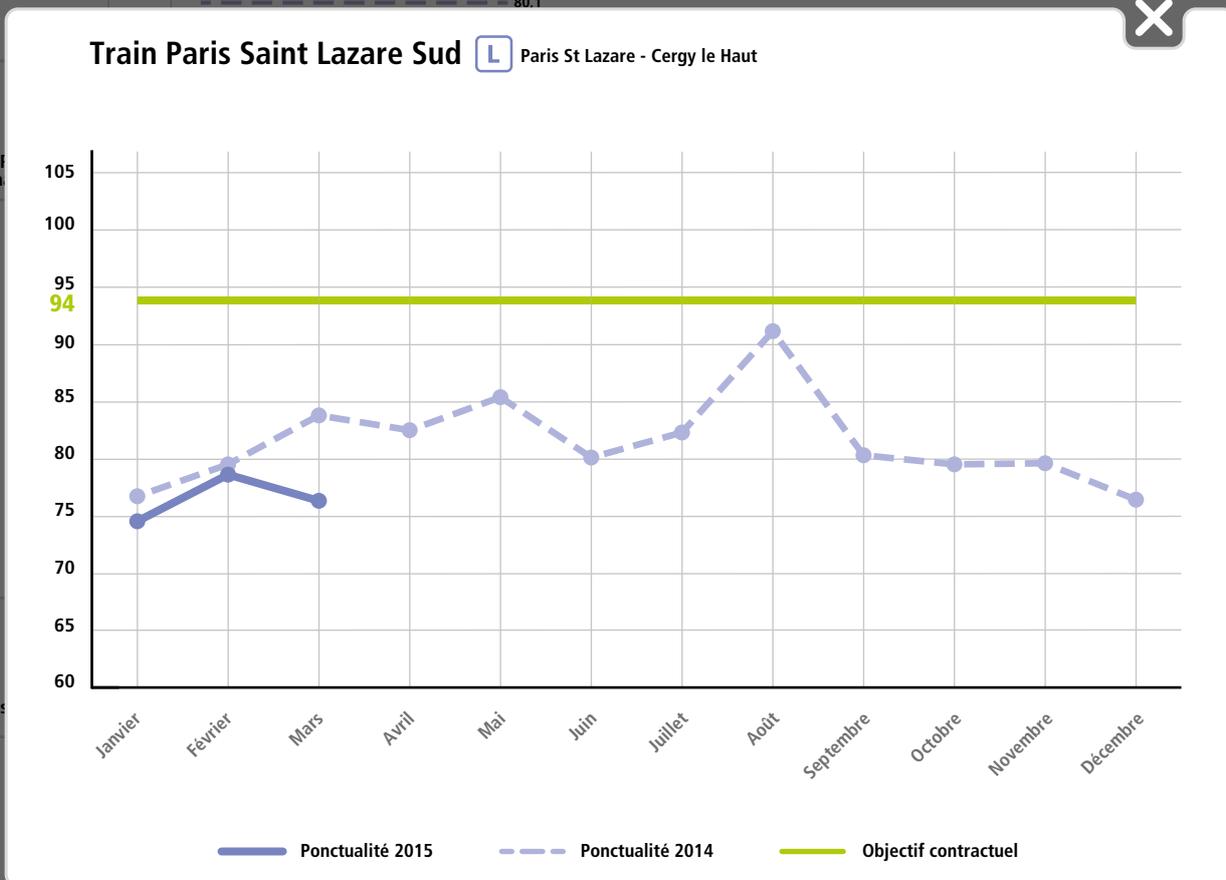
- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:
  - ↗ Punctualité en progression
  - ↘ Punctualité en baisse
  - Punctualité stable

**Punctualité des voyageurs par ligne**  
 La punctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La punctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - Cumul janvier-mars 2014

**Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

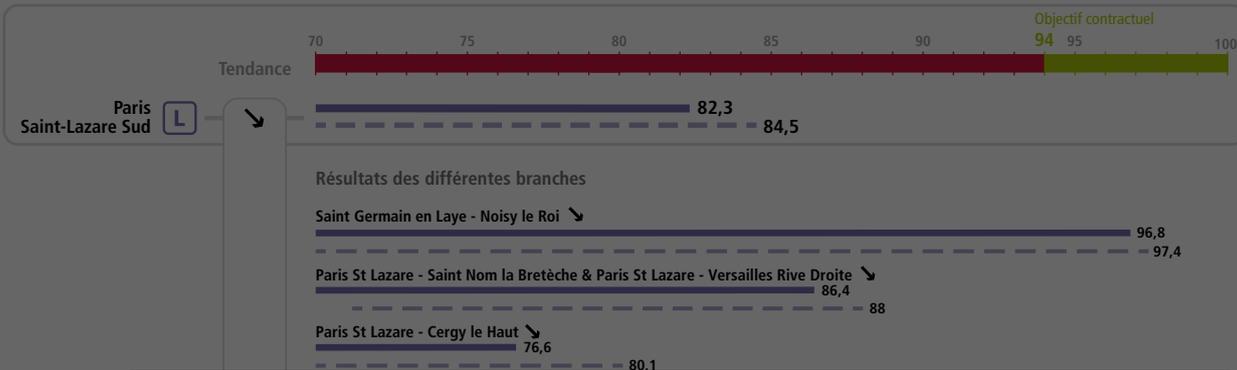
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Ponctualité des voyageurs par ligne

La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

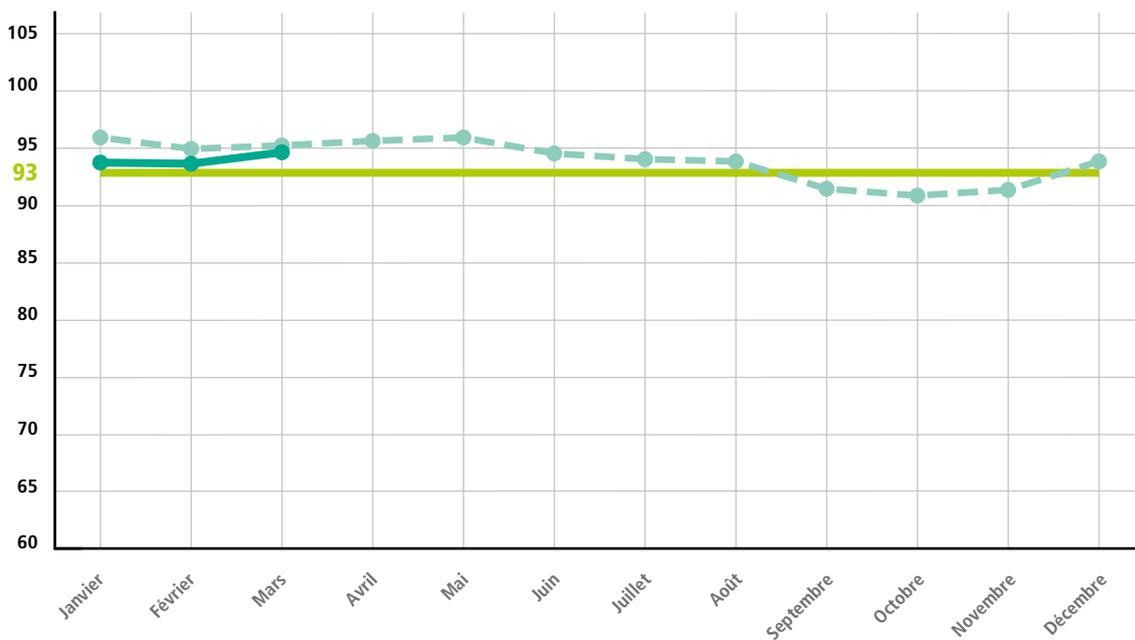
Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



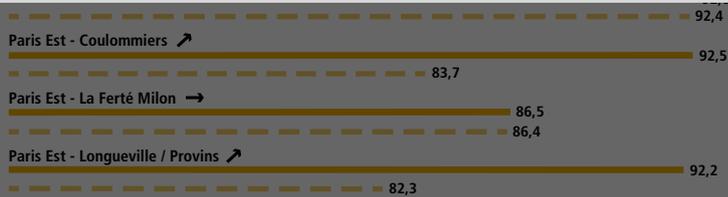
Résultats des différentes branches



**Train Paris Montparnasse **N****



— Ponctualité 2015    - - - Ponctualité 2014    — Objectif contractuel



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

**Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

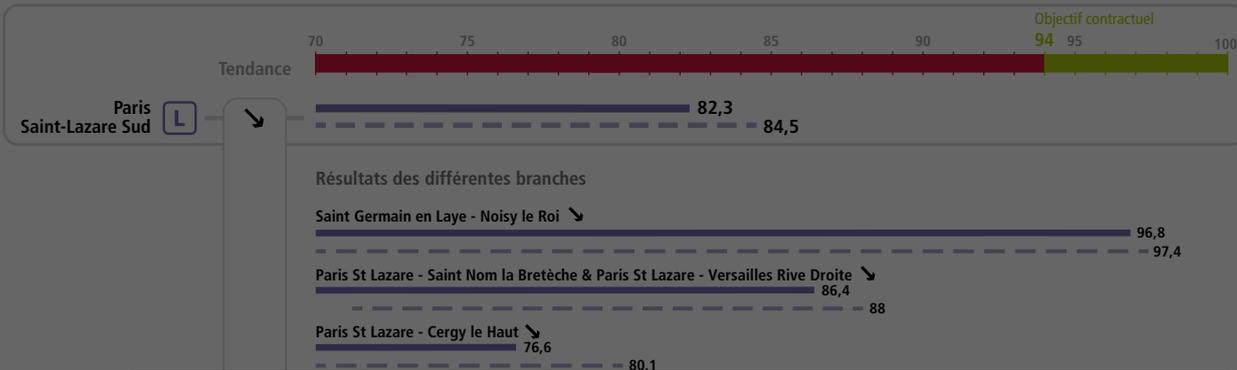
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Ponctualité des voyageurs par ligne

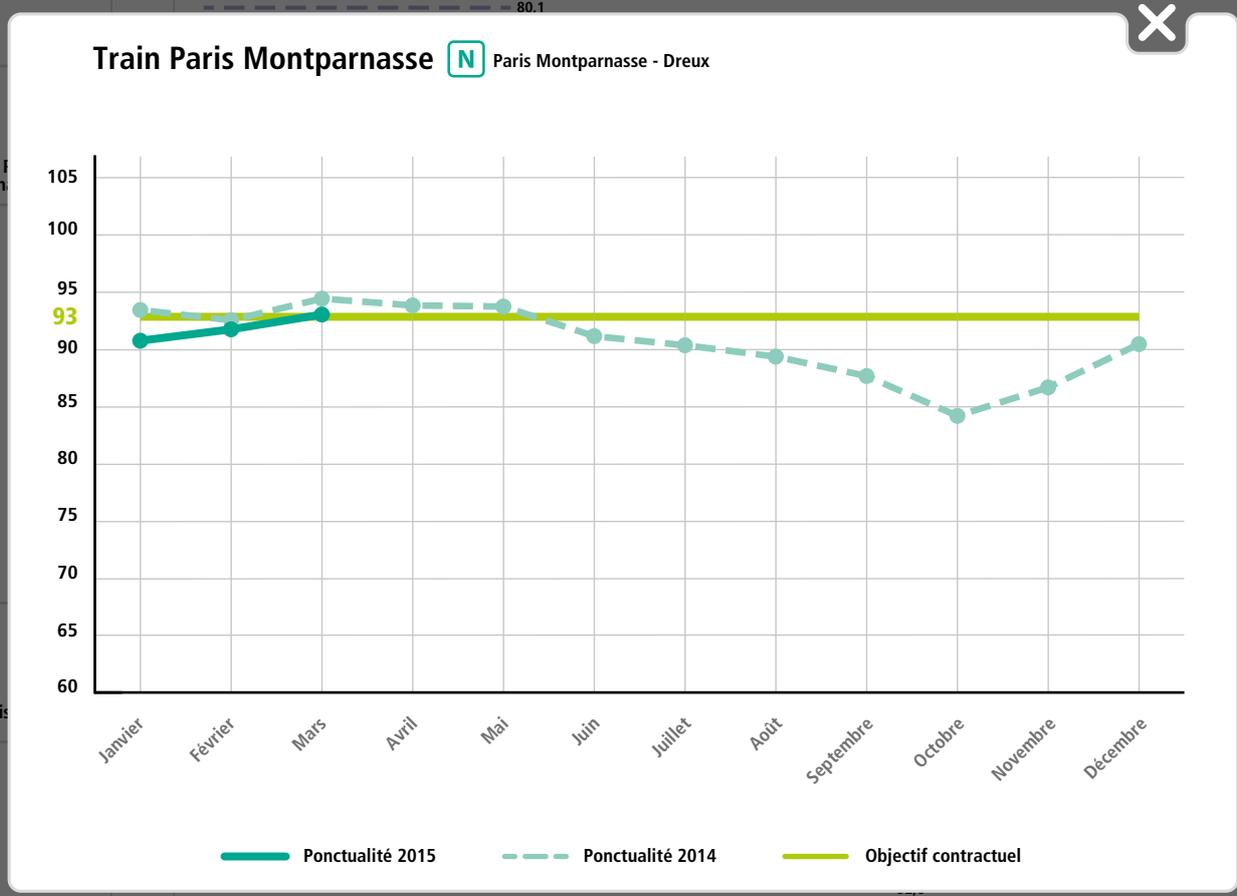
La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

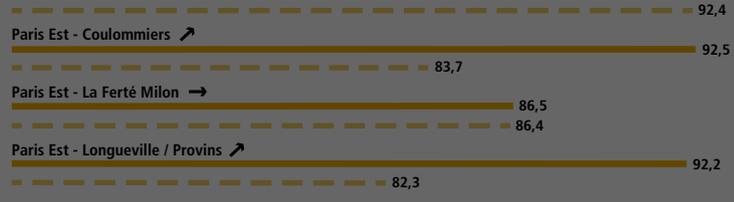


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



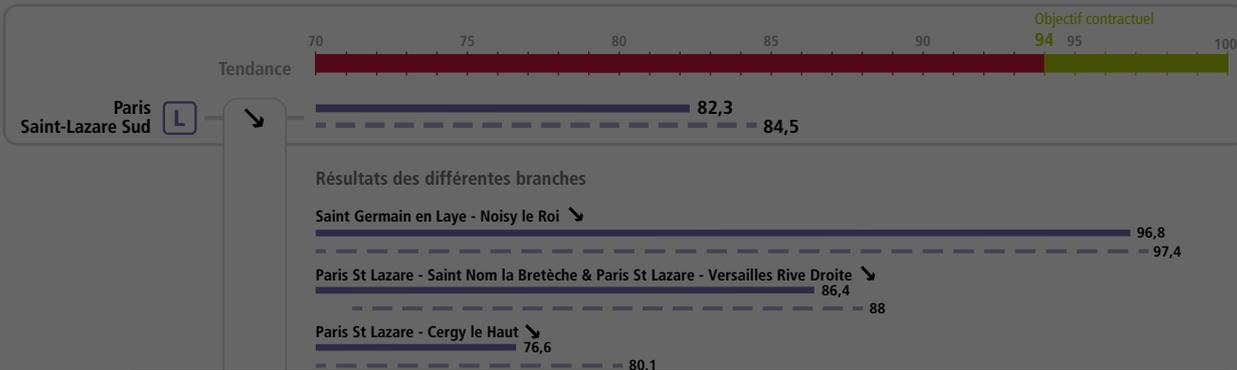
## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

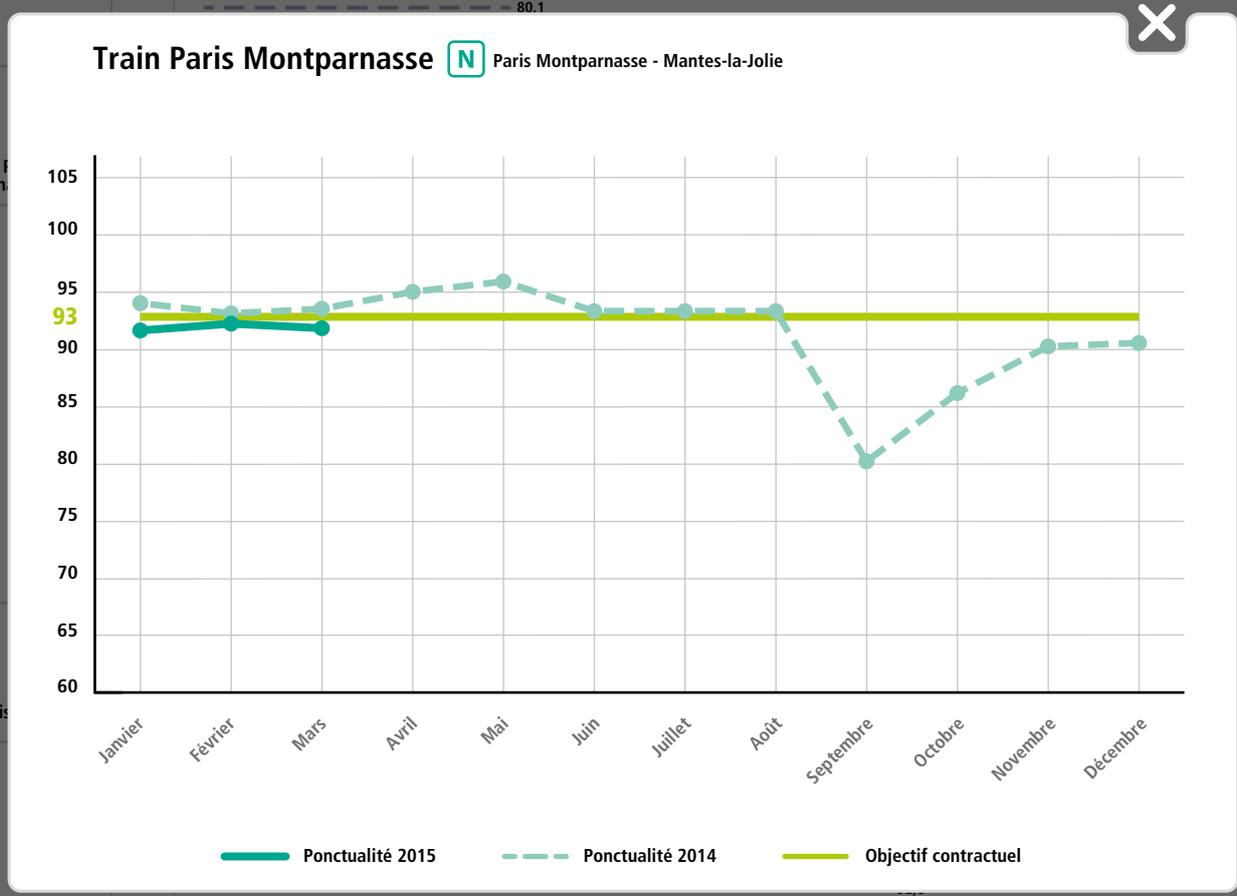
Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

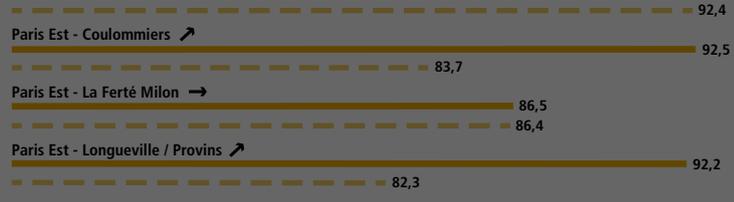


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



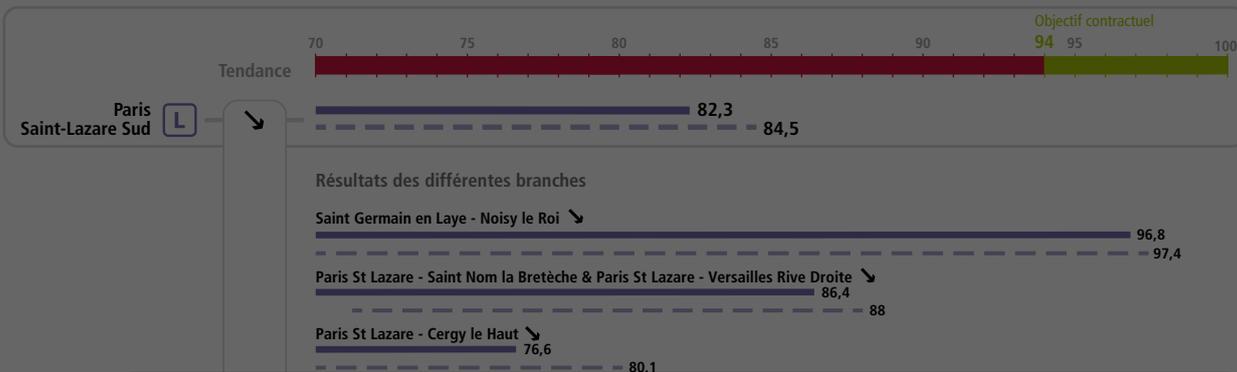
## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

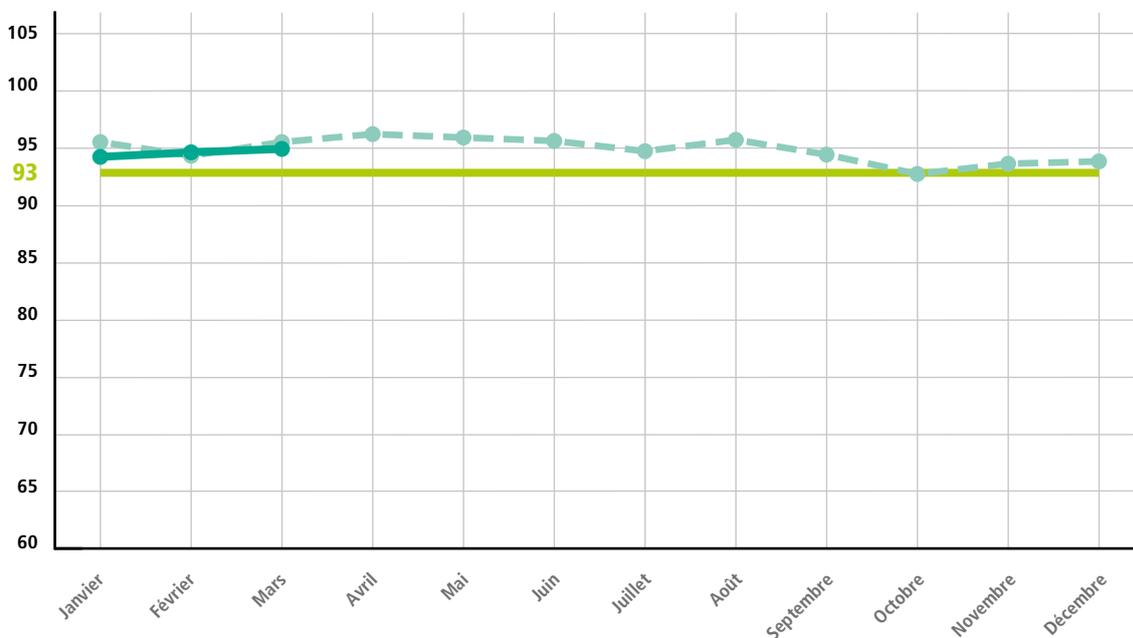


Résultats des différentes branches



de détails  
cliquez sur la ligne

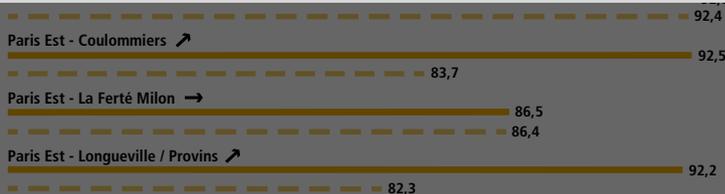
Train Paris Montparnasse **N** Paris Montparnasse - Plaisir Grignon



Ponctualité 2015    Ponctualité 2014    Objectif contractuel

de détails  
cliquez sur la ligne

de détails  
cliquez sur la ligne



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 — Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

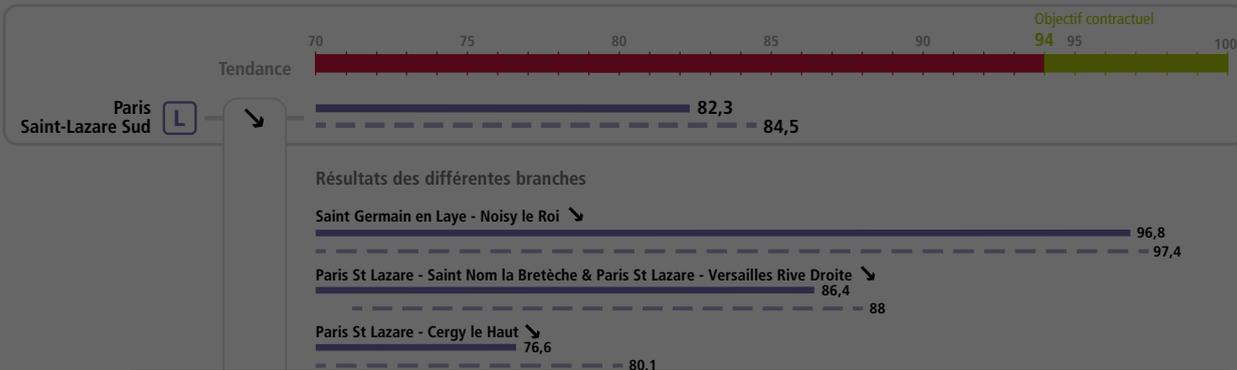
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Ponctualité des voyageurs par ligne

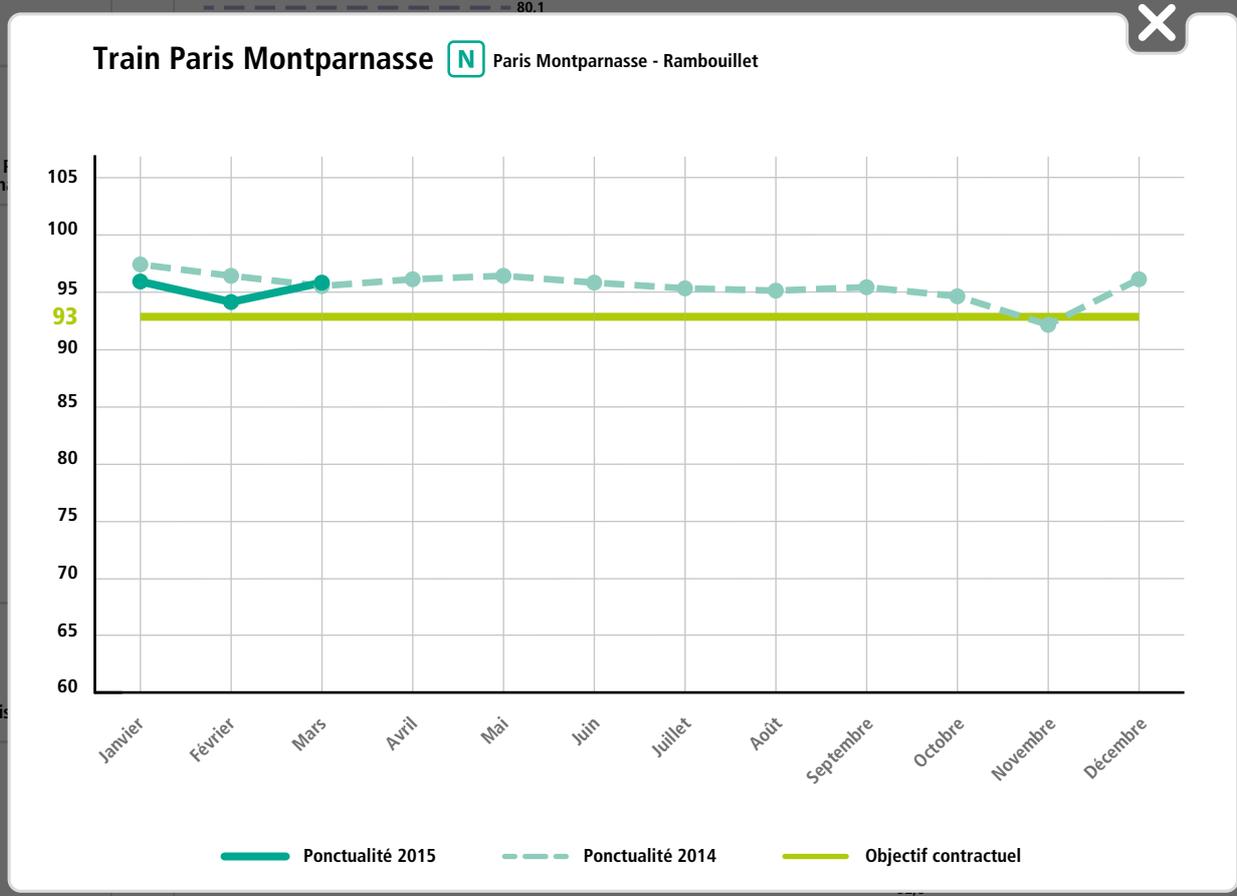
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

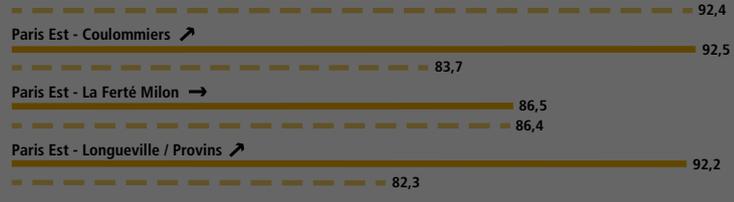


de détails  
cliquez sur la ligne



de détails  
cliquez sur la ligne

de détails  
cliquez sur la ligne



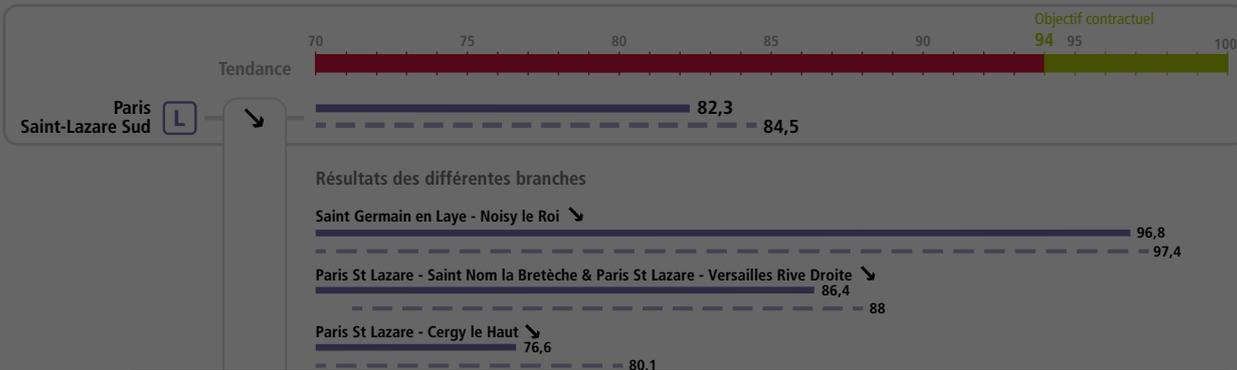
## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

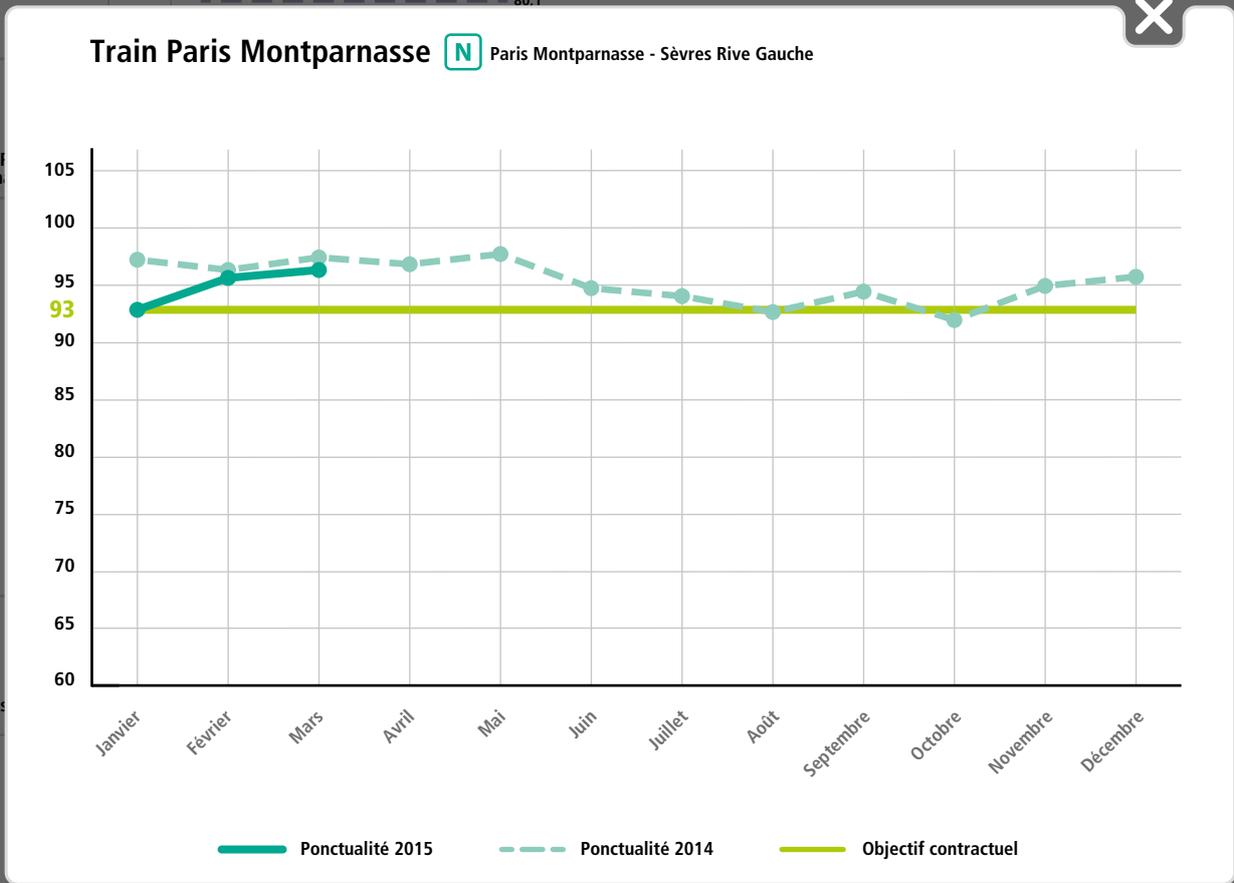
**Punctualité des voyageurs par ligne**  
 La punctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La punctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



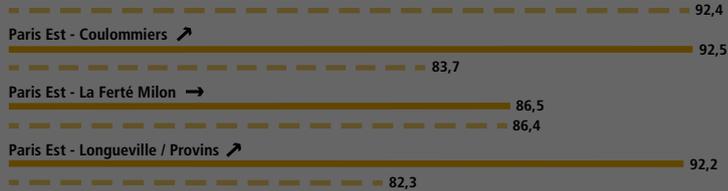
Pour + de détails cliquez sur la ligne

Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



## Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

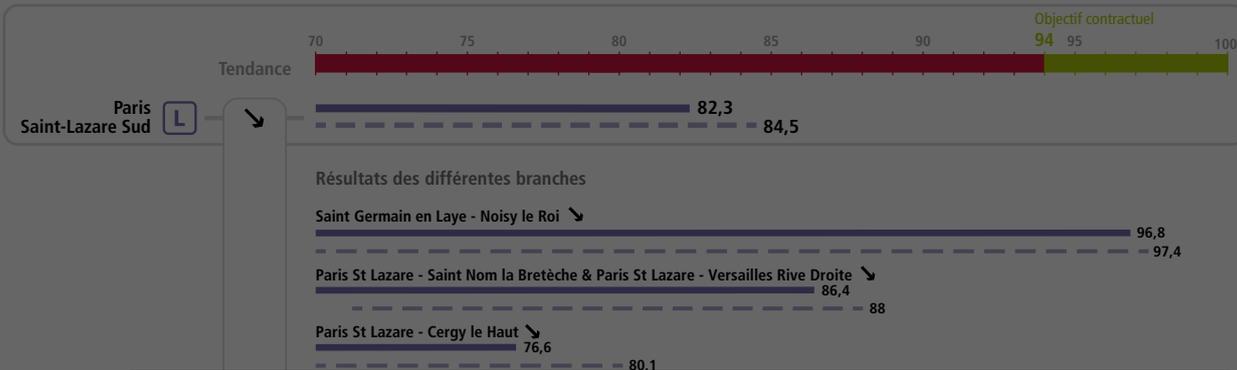
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

### Ponctualité des voyageurs par ligne

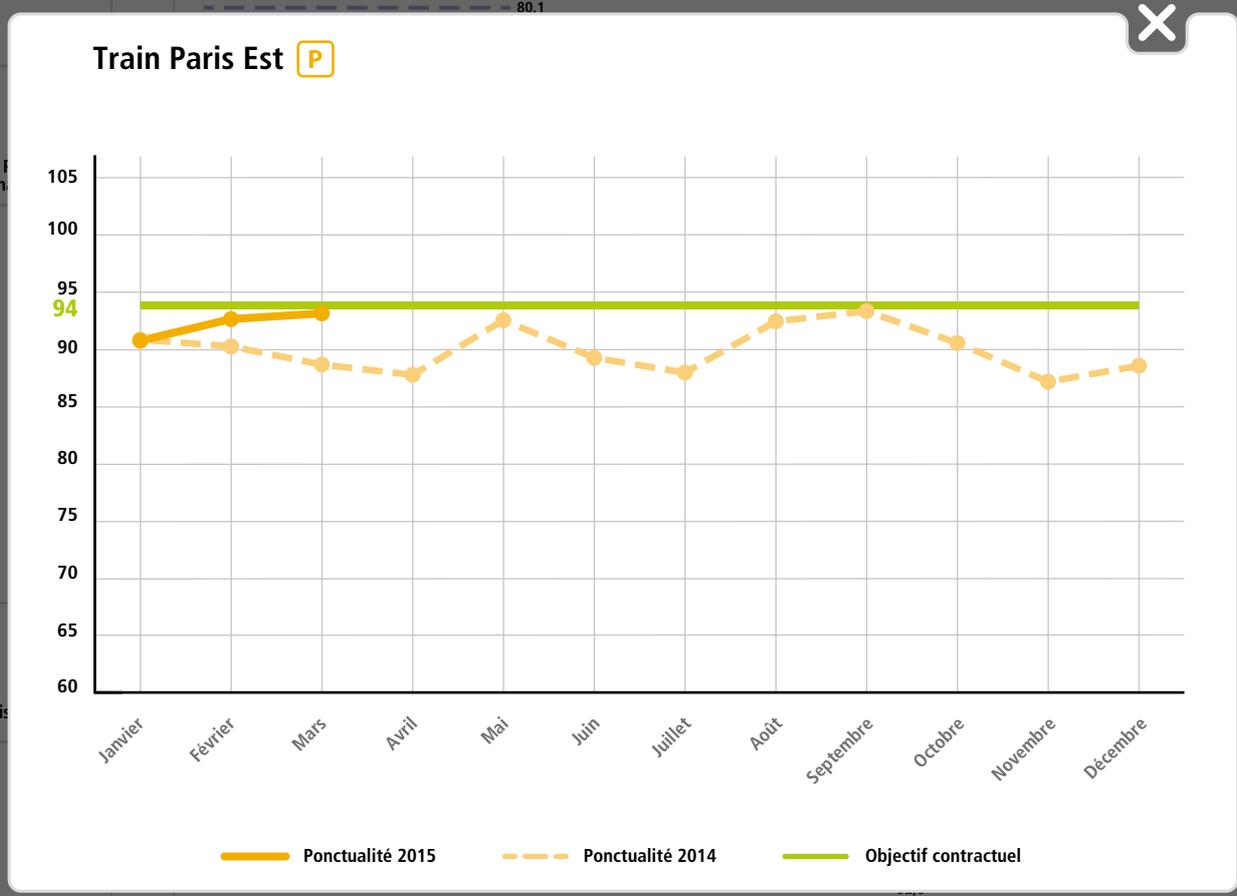
La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

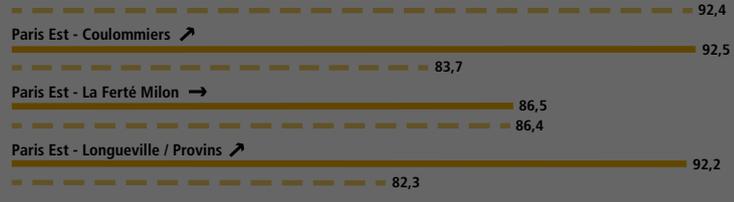


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



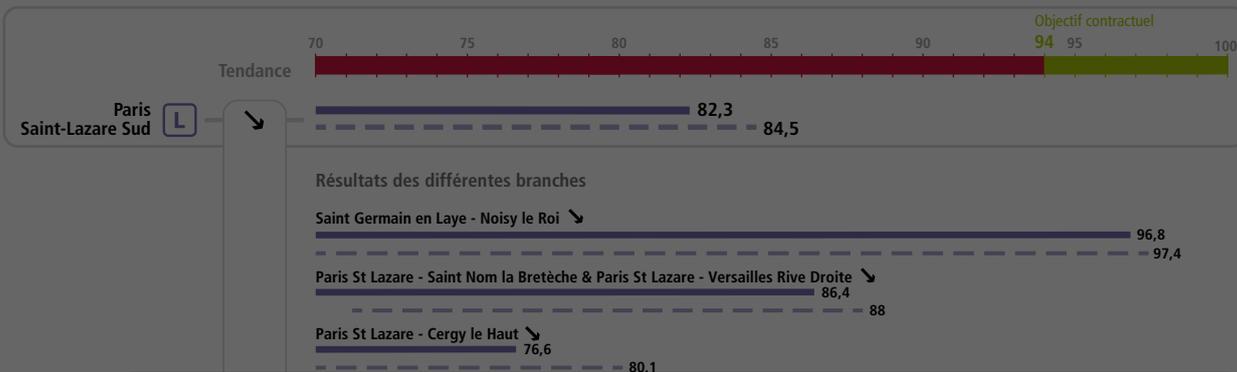
### Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

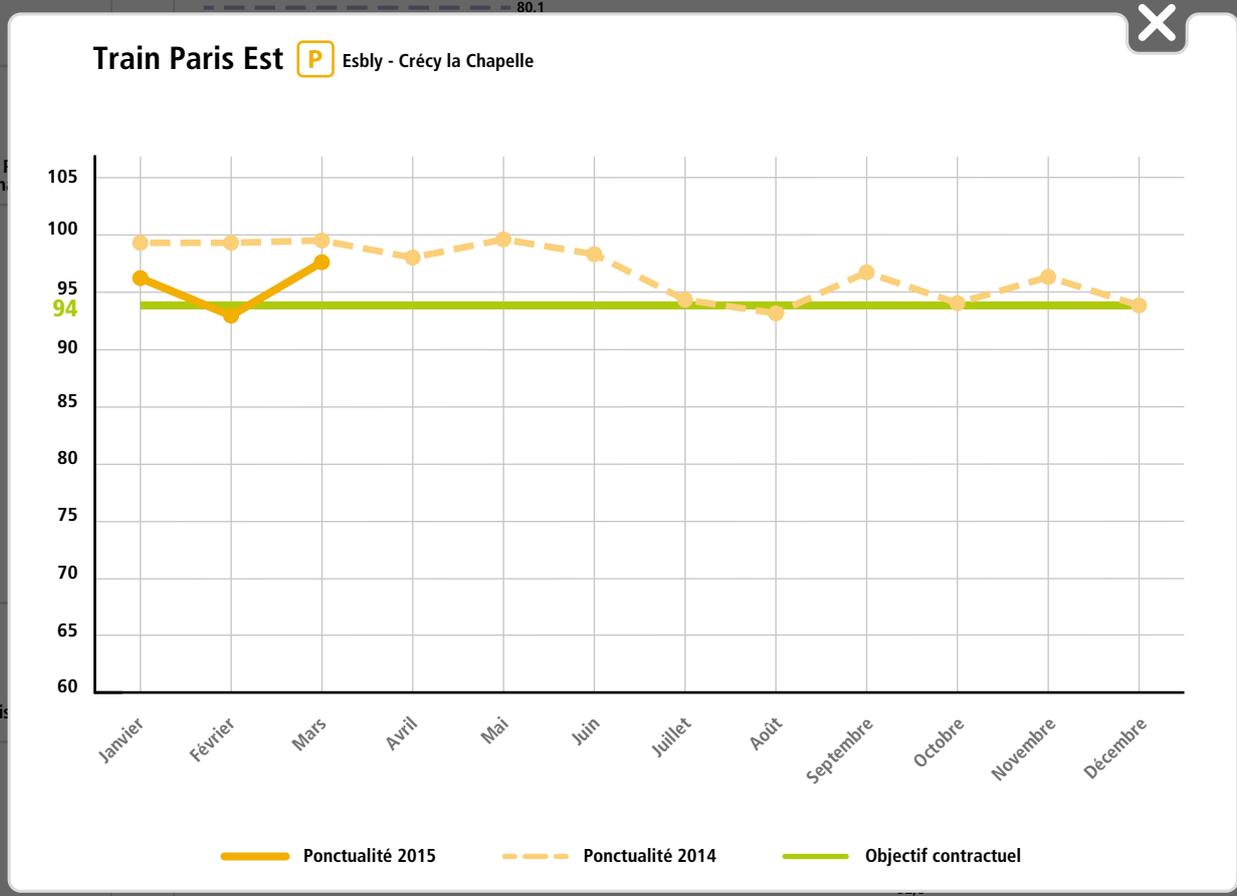
Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

**Punctualité des voyageurs par ligne**  
 La punctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La punctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

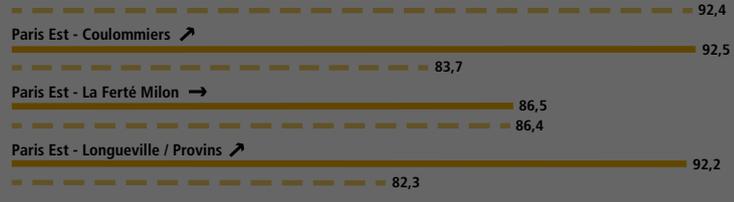


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

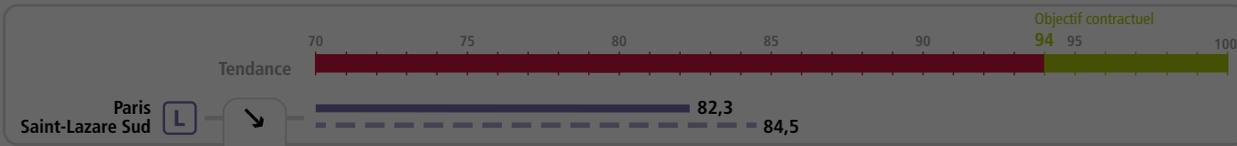


## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 : Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

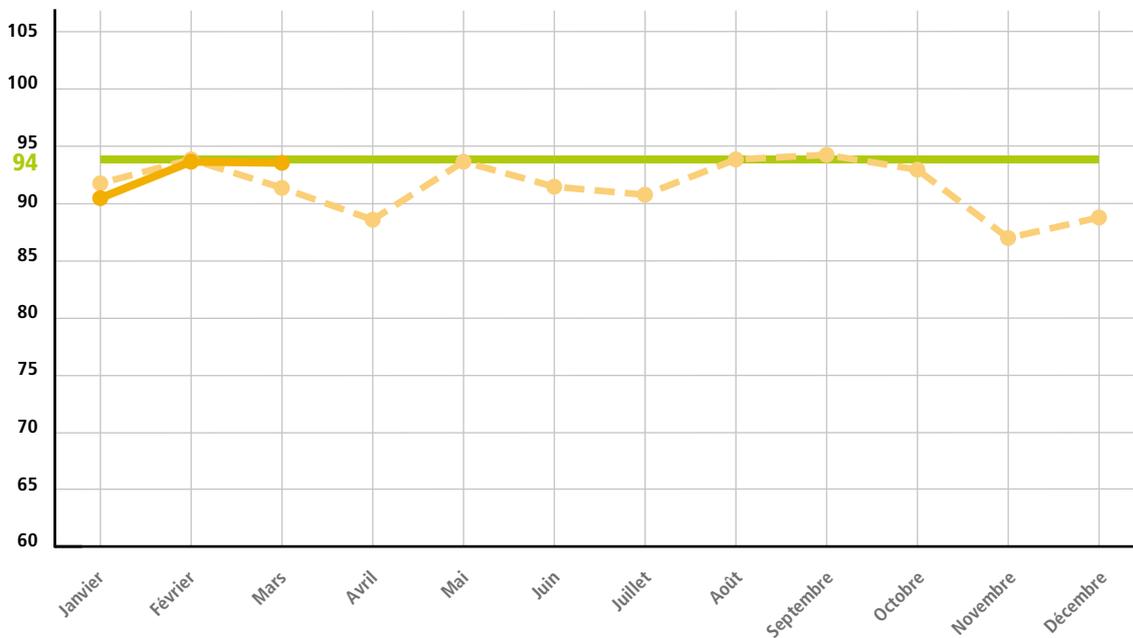
Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



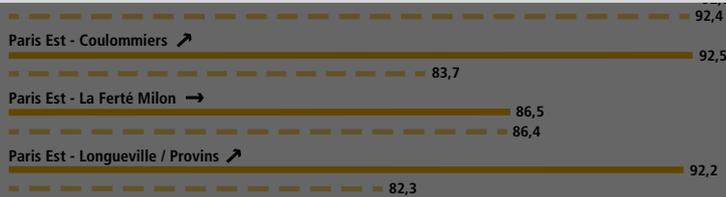
Résultats des différentes branches



**Train Paris Est** **P** Paris Est - Château Thierry



— Punctualité 2015    - - - Punctualité 2014    — Objectif contractuel



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

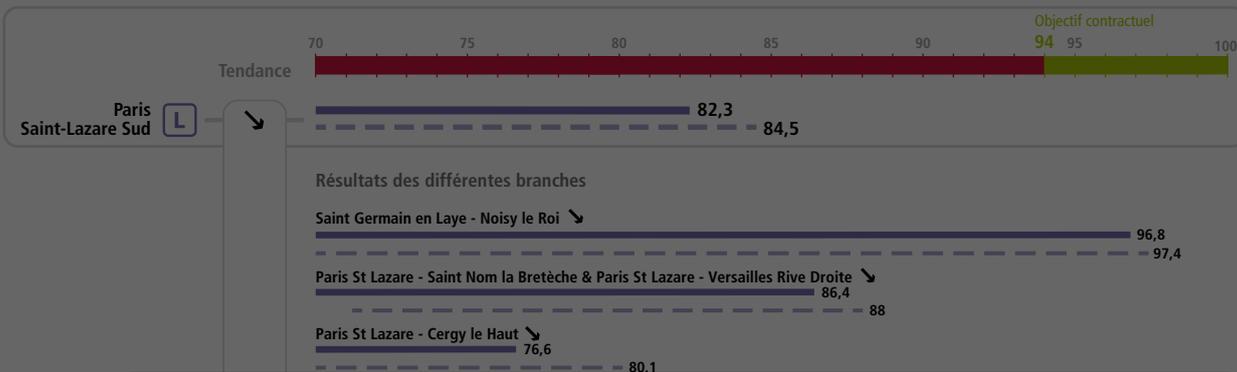
- ↗ Punctualité en progression
- ↘ Punctualité en baisse
- Punctualité stable

Ponctualité des voyageurs par ligne

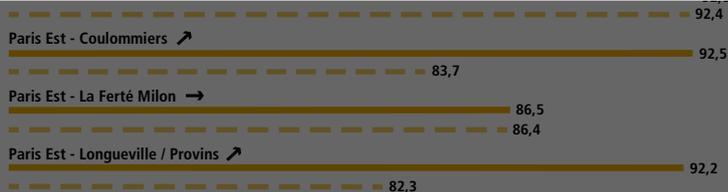
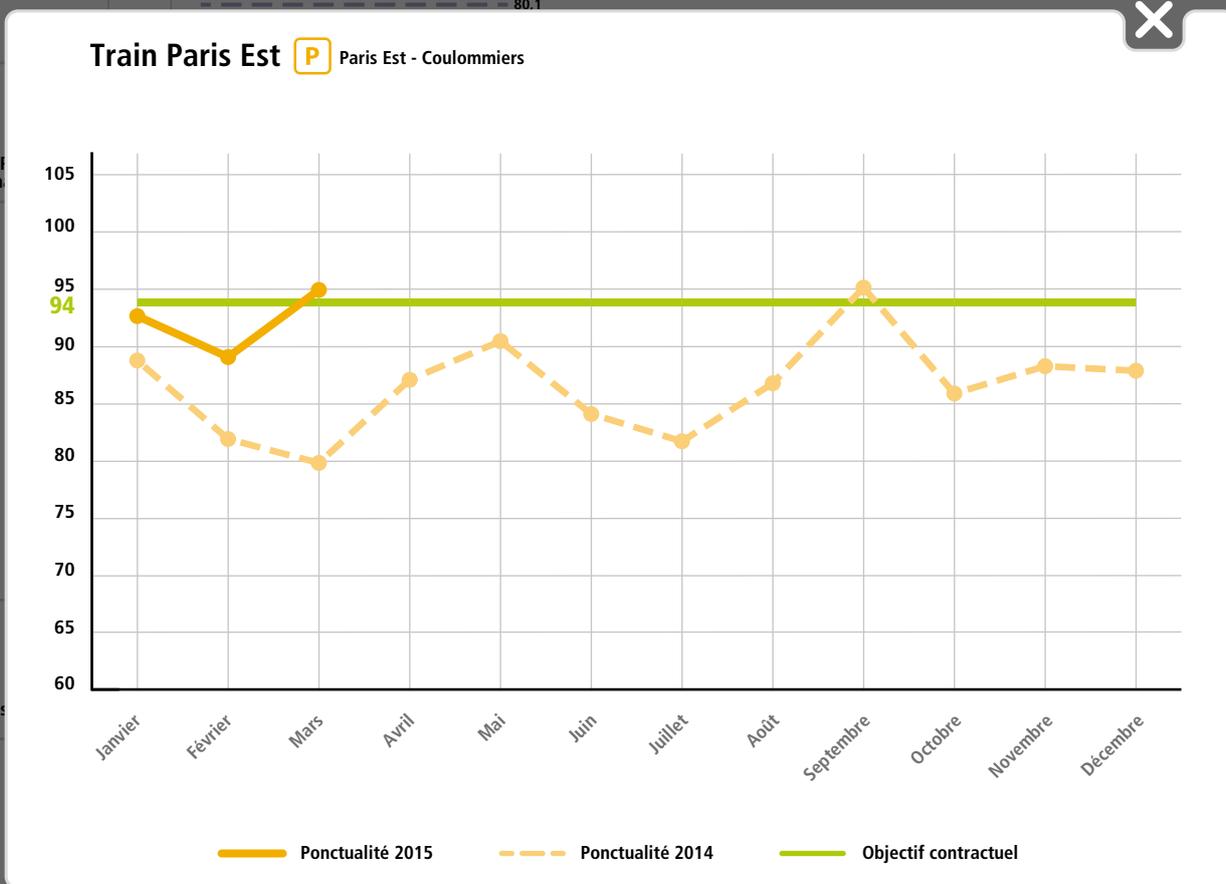
La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



Résultats des différentes branches



Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - Cumul janvier-mars 2014

**Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

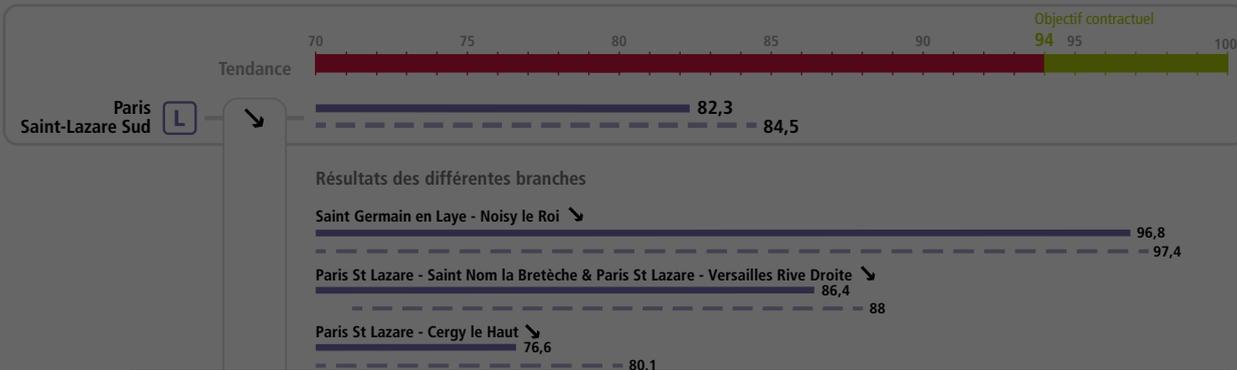
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

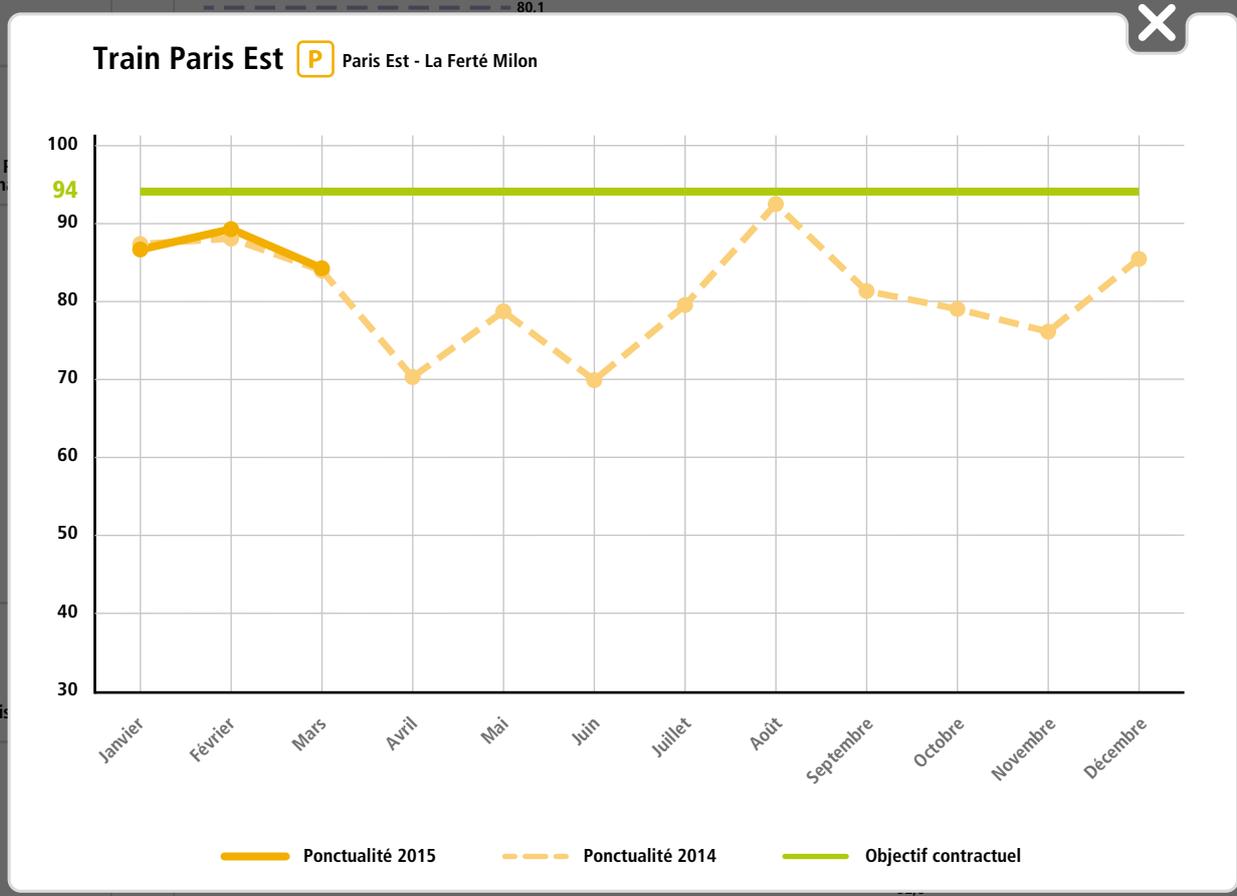
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

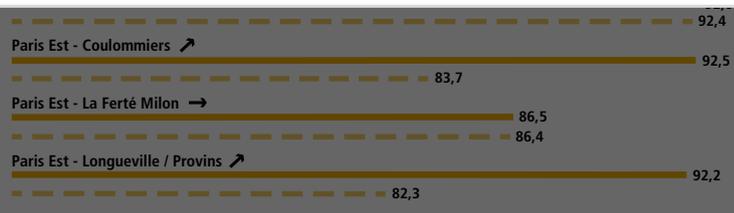


Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



## Comment lire les graphiques ?

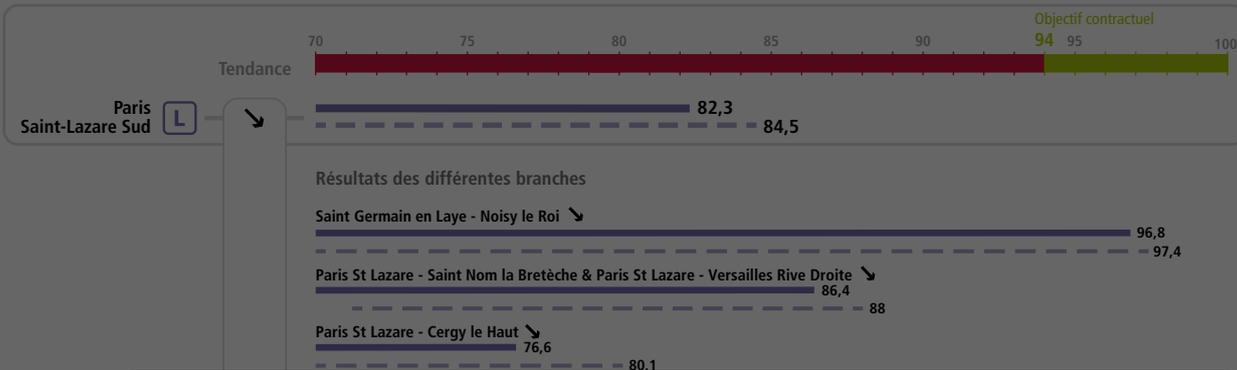
- Cumul janvier-mars 2015
  - Cumul janvier-mars 2014
  - ↗ Punctualité en progression
  - ↘ Punctualité en baisse
  - Punctualité stable
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**

**Ponctualité des voyageurs par ligne**

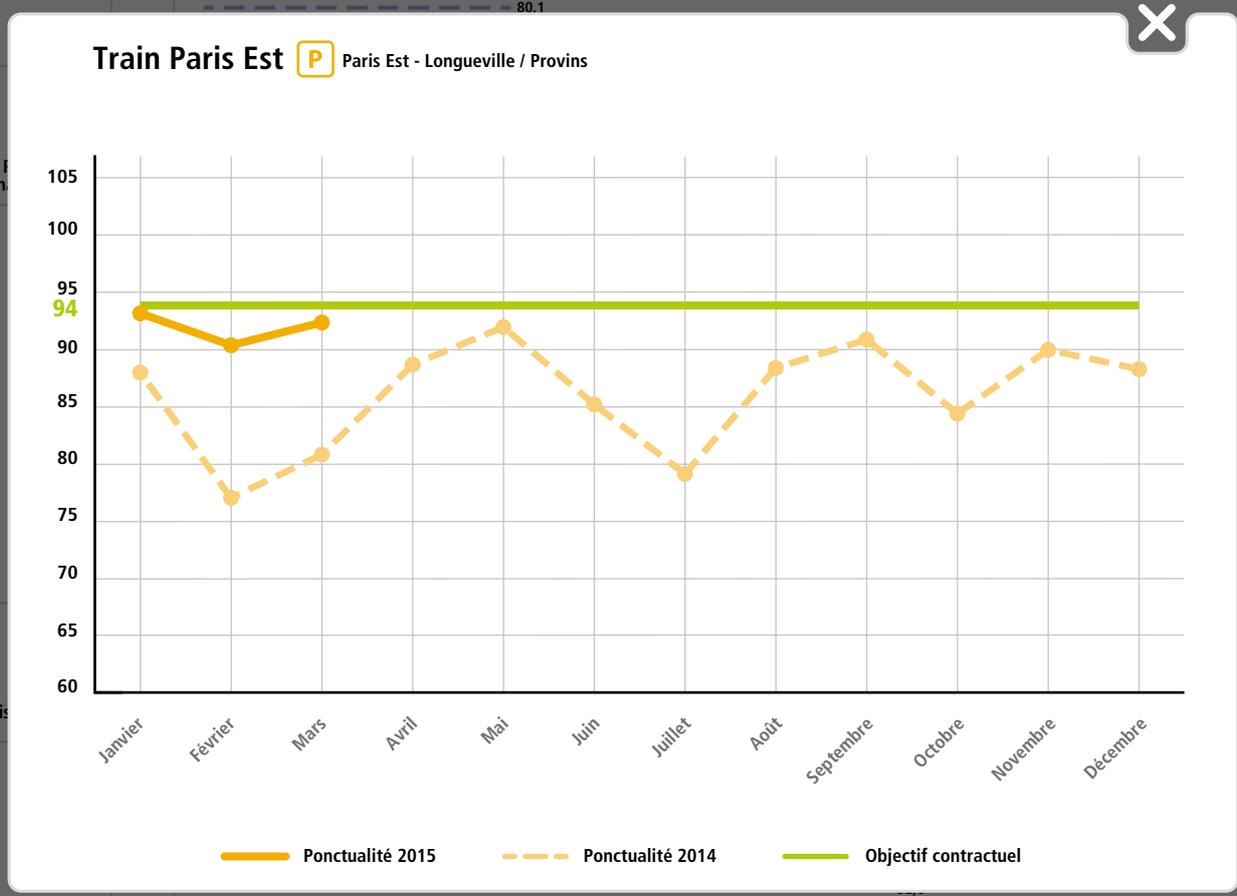
La **ponctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **ponctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



Pour + de détails cliquez sur la ligne



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne



## Comment lire les graphiques ?

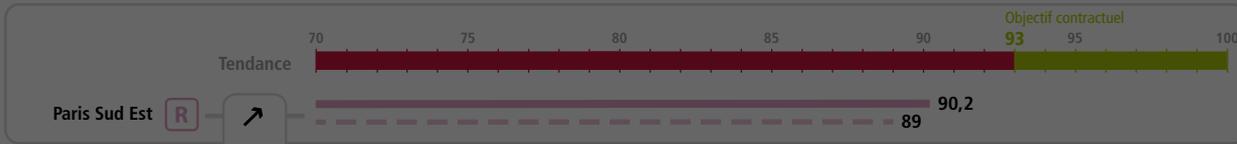
- Cumul janvier-mars 2015
  - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**
- ↗ Punctualité en progression
  - ↘ Punctualité en baisse
  - Punctualité stable

**Punctualité des voyageurs par ligne**

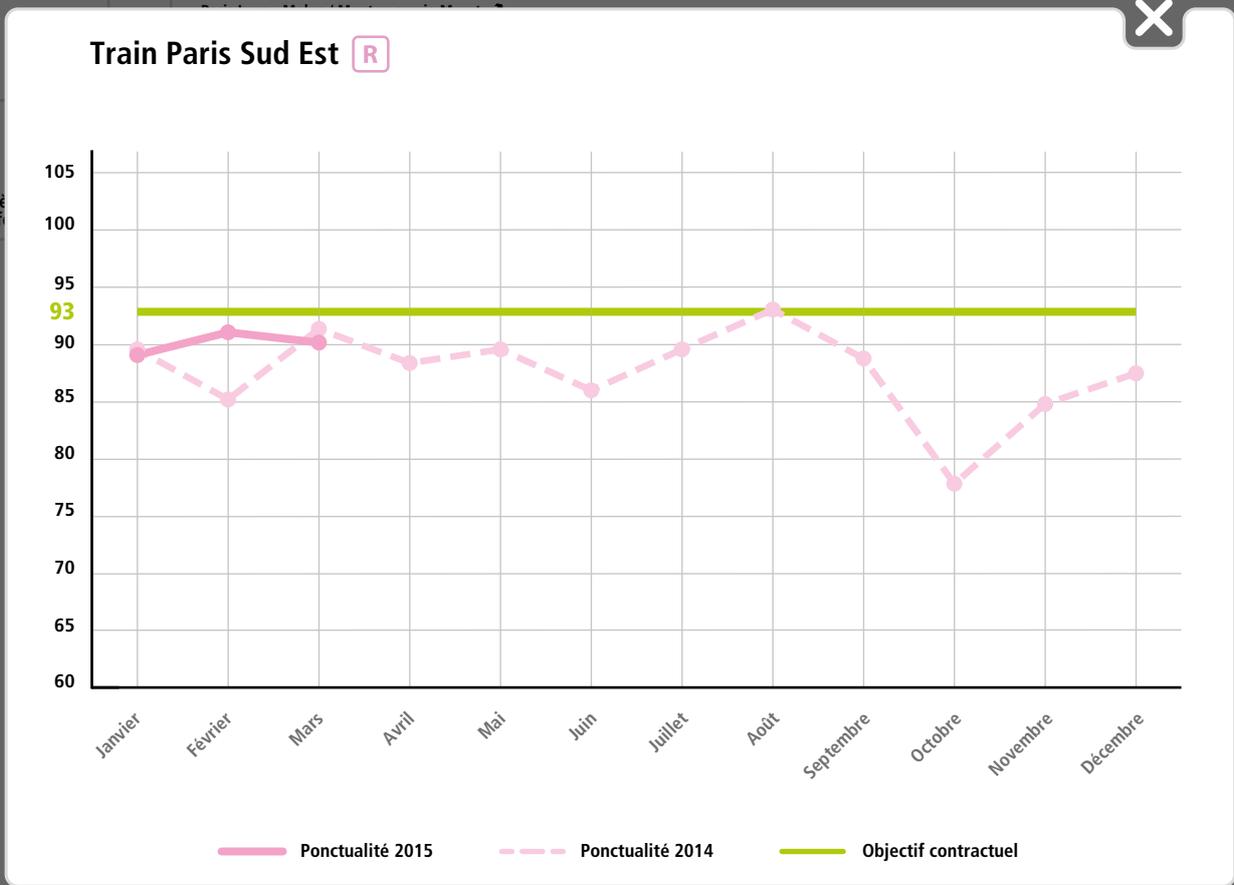
La **punctualité voyageurs** représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La **punctualité voyageurs** est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'**objectif contractuel** est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.



Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

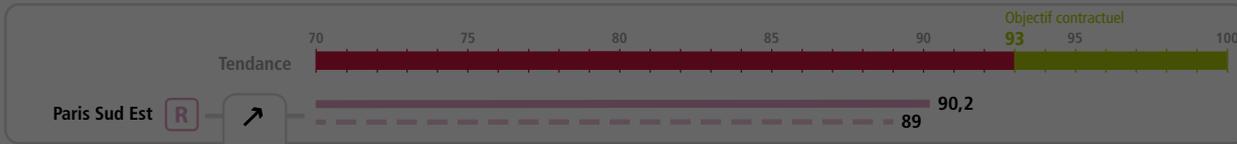
- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

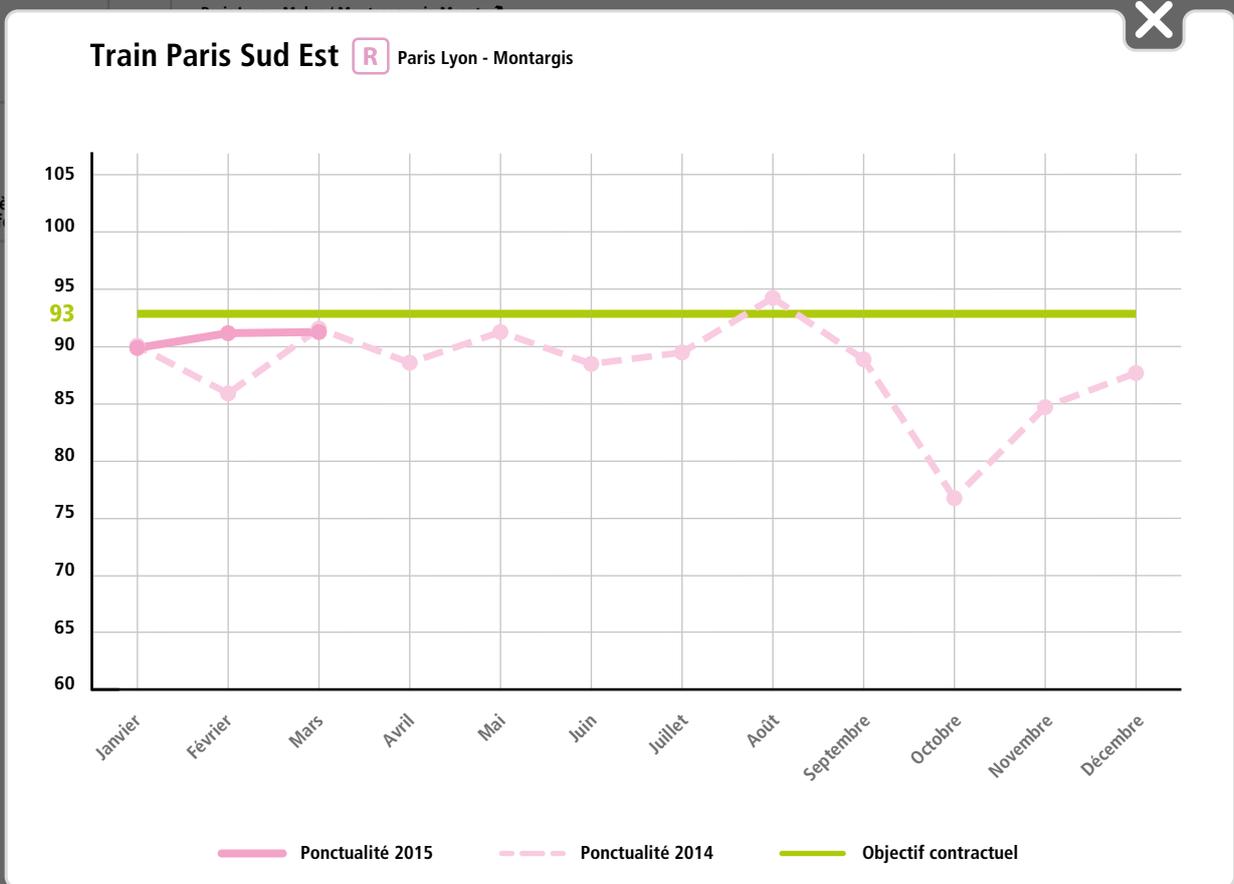
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.



Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
- Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014:

- Ponctualité en progression
- Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

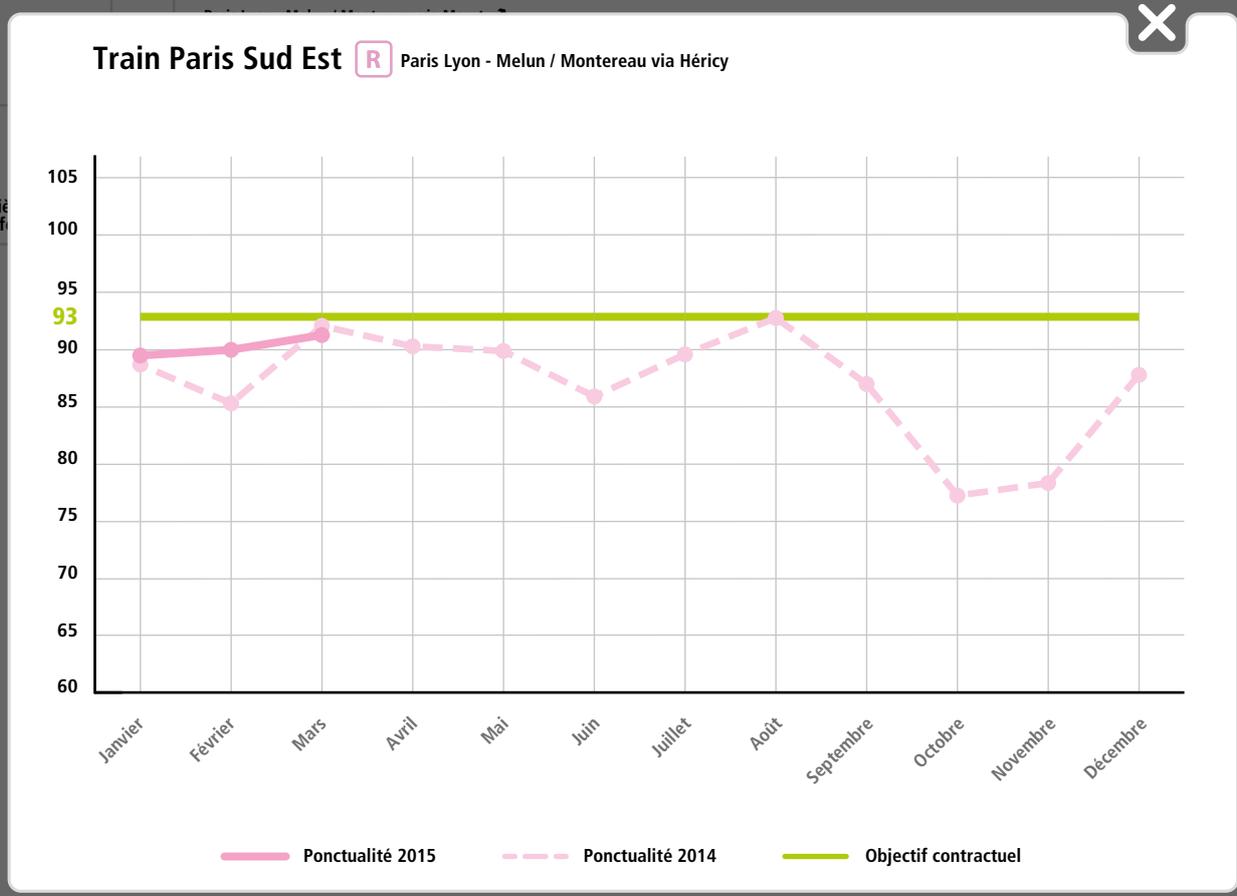
Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.



Pour + de détails cliquez sur la ligne



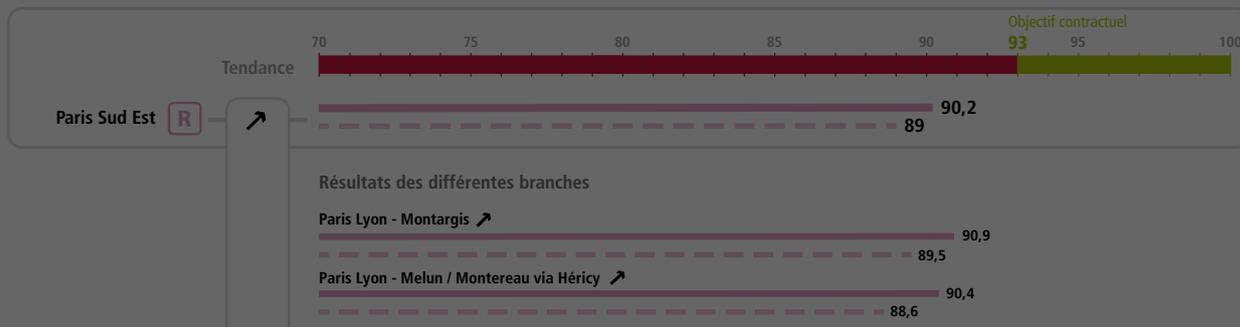
Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

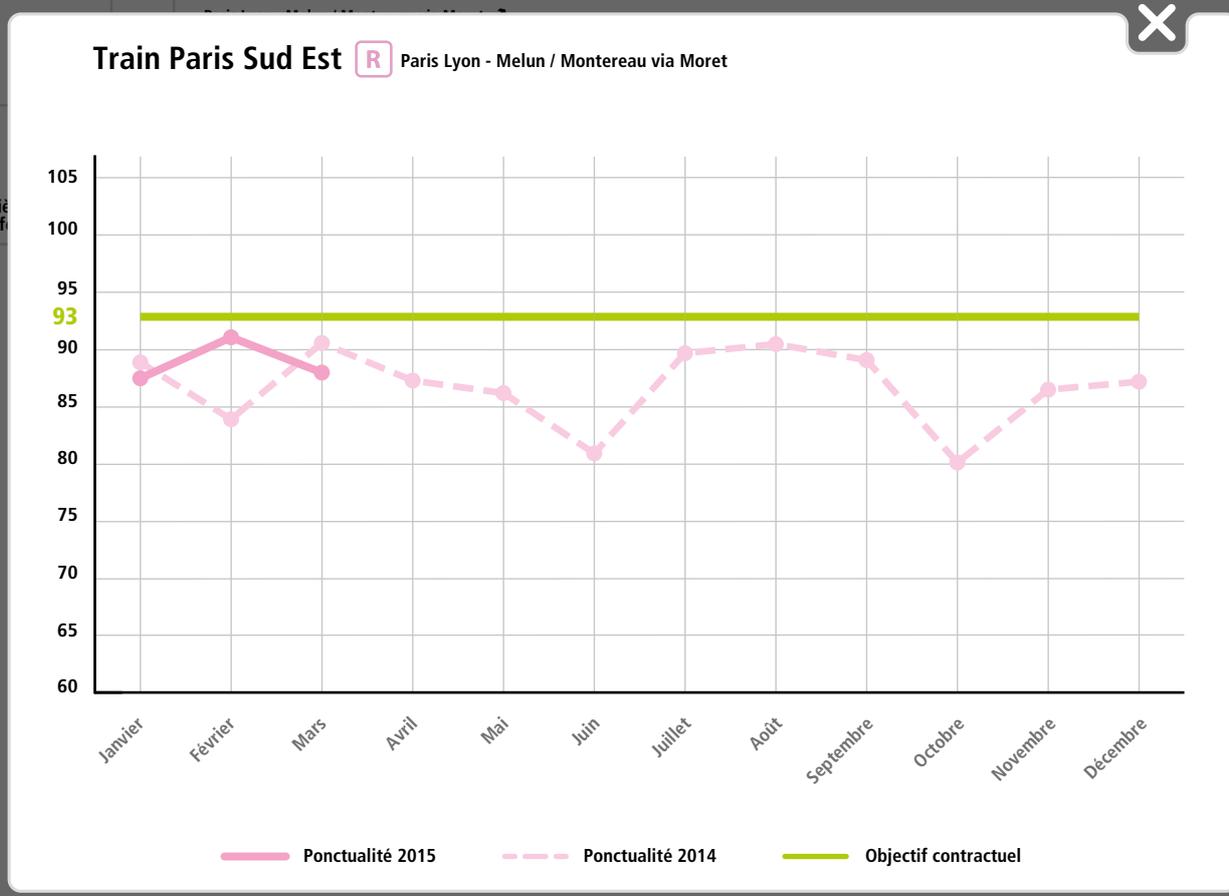
- Cumul janvier-mars 2015
- - - Cumul janvier-mars 2014
- ↗ Tendence par rapport à la même période de l'année 2014:
  - ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.



Pour + de détails cliquez sur la ligne



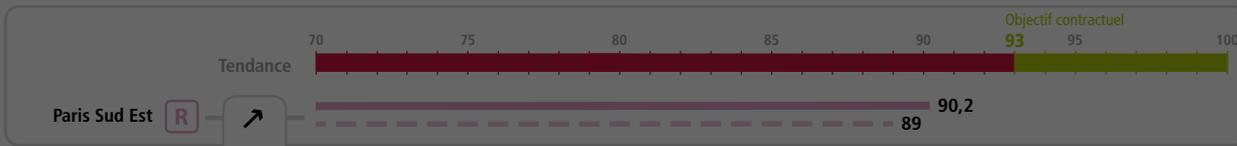
Pour + de détails cliquez sur la ligne

## Comment lire les graphiques ?

- Cumul janvier-mars 2015
  - - - Cumul janvier-mars 2014
- Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :**
- ↗ Ponctualité en progression
  - ↘ Ponctualité en baisse
  - Ponctualité stable

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.

**Ponctualité des voyageurs par ligne**  
 La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.  
 La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

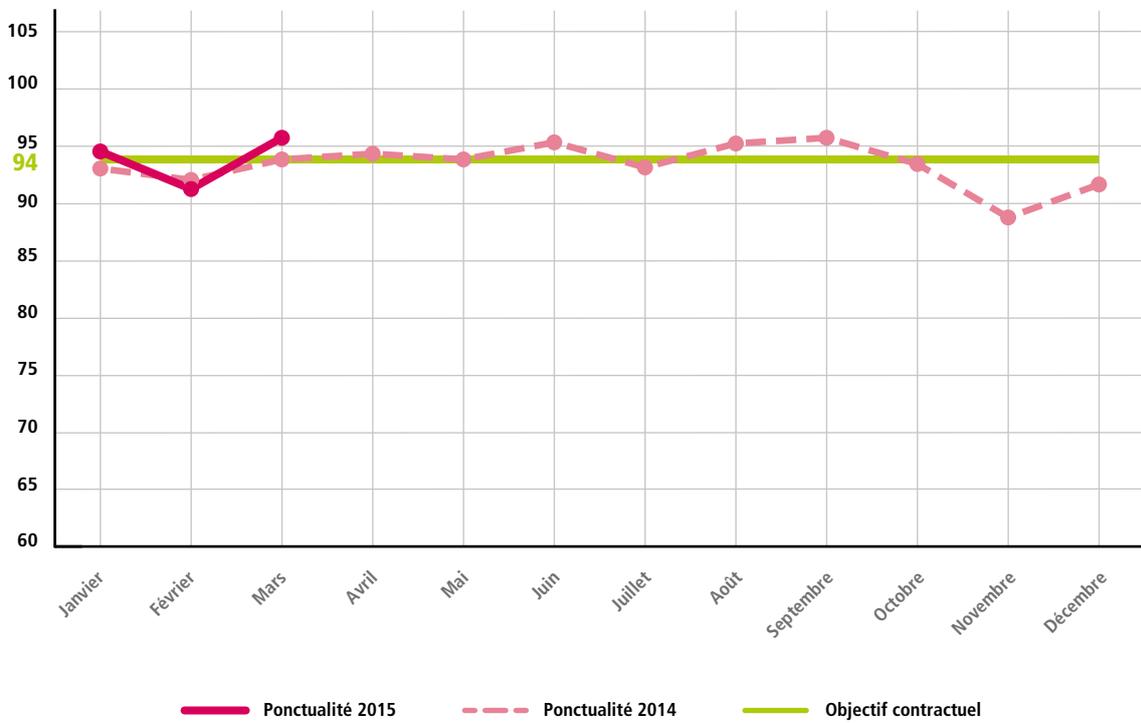


Résultats des différentes branches



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Train La Verrière - La Défense **U**



Pour + de détails cliquez sur la ligne

Comment lire les graphiques ?

— Cumul janvier-mars 2015  
 - - Cumul janvier-mars 2014

Tendance par rapport à la même période de l'année 2014 :

- ↗ Ponctualité en progression
- ↘ Ponctualité en baisse
- Ponctualité stable

Ponctualité des voyageurs par ligne

La ponctualité voyageurs représente le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination.

La ponctualité voyageurs est calculée pour l'ensemble de la ligne et pendant toute la journée. Elle se base sur l'horaire affiché dans les gares et les flux voyageurs théoriques.

Dès que l'objectif contractuel est atteint, les transporteurs bénéficient du bonus maximum. En dessous, ils ont un malus.