

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N° 958



MOBILITÉ

Octobre 2022 • www.institutparisregion.fr

55 %

DES ACTIFS VOYAGANT SUR LES LIGNES TRANSILIEN TÉLÉTRAVAILLENT AU MOINS UN JOUR PAR SEMAINE, CONTRE 23 % AVANT LA CRISE SANITAIRE

5 fois moins

LE MASS TRANSIT EST 5 FOIS MOINS ÉNERGIVORE QUE LA VOITURE THERMIQUE

170 000 MWh

ÉCONOMISÉS PAR AN SI L'ON OBSERVE UN POINT DE REPORT DE LA VOITURE VERS LE MASS TRANSIT, SOIT LA CONSOMMATION ÉLECTRIQUE ANNUELLE D'UNE VILLE DE 80 000 HABITANTS

LE MASS TRANSIT À L'HEURE DU TÉLÉTRAVAIL ET DE LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

LE DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL DEPUIS L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19 A IMPACTÉ FORTEMENT LE MASS TRANSIT : IL Y A MOINS DE DÉPLACEMENTS ET UN PHÉNOMÈNE DE « JOURS DE POINTE » EST APPARU. QUELS VOYAGES NE SONT PLUS EFFECTUÉS EN MASS TRANSIT AUJOURD'HUI ET LESQUELS POURRAIENT L'ÊTRE DEMAIN ? QUELS LEVIERS POURRAIT-ON ACTIONNER POUR LISSER LES DIFFÉRENCES DE FRÉQUENTATION OBSERVÉES ENTRE LES JOURS DE LA SEMAINE ? COMMENT LE MASS TRANSIT PEUT-IL ÊTRE UN ATOUT POUR LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ?

L'épidémie de Covid-19 relâche progressivement son emprise sur le quotidien des Franciliens, mais elle a entraîné de forts changements dans leurs comportements de mobilité, liés en particulier au télétravail. La reprise de la fréquentation du *mass transit* (train, RER, métro et tramway) en Île-de-France marque ainsi un palier depuis le printemps 2022, à 80-85% de son niveau d'avant la crise. Dans le même temps, le trafic routier du réseau structurant a retrouvé depuis plusieurs mois son niveau pré-Covid, faisant fi de la hausse des prix à la pompe. Ces réalités sont-elles amenées à perdurer ? Dans le contexte climatique et géopolitique actuel, comment le *mass transit* peut-il continuer à être un levier majeur de sobriété énergétique en Île-de-France ? L'étude menée pour la troisième année consécutive par L'Institut Paris Region, la Mass Transit Academy, Transilien SNCF, et les bureaux d'études Hove (ex-Kisio) et Sustainable Mobilities (voir encadré p.6) apporte des éléments de réponse.







DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS DEPUIS LA CRISE SANITAIRE

Tout d'abord, les Franciliens se déplacent un peu moins qu'avant la pandémie, tous modes confondus. Selon les enquêtes publiées par Île-de-France Mobilités, en juin 2022, les Franciliens effectuent 10% de déplacements de moins qu'en 2018, alors que la tendance était à l'augmentation depuis 2010. La mobilité s'est recentrée autour du domicile : 62% des déplacements sont réalisés au sein de la commune de résidence en juin 2022, contre 49% en 2018. Le télétravail et la visioconférence se sont fortement développés, réduisant le nombre de trajets domicile-travail, mais aussi les déplacements pour des réunions ou lors de la pause déjeuner. Les déplacements domicile-achats ont

**MASS TRANSIT :
DE QUOI PARLE-T-ON ?**

Le *mass transit* désigne ici les transports ferrés du quotidien : RER, trains, métros et tramways. Il ne comprend donc pas les réseaux de bus.

**MÉTHODOLOGIE
DES TRACES GPS**

Hove a pu consolider une base à partir de données collectées au travers d'applications partenaires, installées sur les téléphones portables. Les partenaires technologiques collectent les traces GPS en conformité avec le Règlement général sur la protection des données (RGPD). Ces éléments, issus d'environ 4 millions d'utilisateurs actifs en France, sont ensuite traités, redressés et enrichis. Ceci permet de valoriser un panel de données représentant ainsi 4 % à 8 % des Français. En Île-de-France, le panel comporte 400 000 à 500 000 déplacements par jour.

augmenté, les achats du quotidien à proximité du domicile étant devenus une occasion de sortie pour les actifs en télétravail.

La baisse de mobilité ne s'est pas traduite de la même manière dans la fréquentation du *mass transit*¹ et dans le trafic routier². Si le trafic routier sur le réseau structurant est revenu dès mi-2021 à son niveau d'avant-Covid (à l'exception de la période janvier-février 2022, correspondant à l'émergence du variant Omicron), la fréquentation du *mass transit* semble en revanche marquer un palier en juin 2022, entre 80 % et 85 % du niveau d'avant-Covid.

**LE DOUBLE EFFET CUMULÉ DU TÉLÉTRAVAIL
SUR LE MASS TRANSIT**

Pourquoi la reprise n'est-elle pas identique pour les deux modes de transport ? La principale raison est la différence d'impact de la pratique du télétravail sur les deux modes, avec deux effets qui se cumulent. Tout d'abord, les trajets en lien avec le travail représentent seulement 31 % des déplacements en voiture³, alors que cette part s'élève à 54 % des déplacements pour le *mass transit*, et jusqu'à 60 % si l'on considère uniquement le train et le RER. Ensuite, le *mass transit* ayant une desserte particulièrement efficace des pôles tertiaires, les employés et les cadres, les plus susceptibles de télétravailler, y sont surreprésentés. Les enquêtes BVA pour Transilien SNCF et pour la Mass Transit Academy ont permis de valider cet effet important pour le *mass transit* :

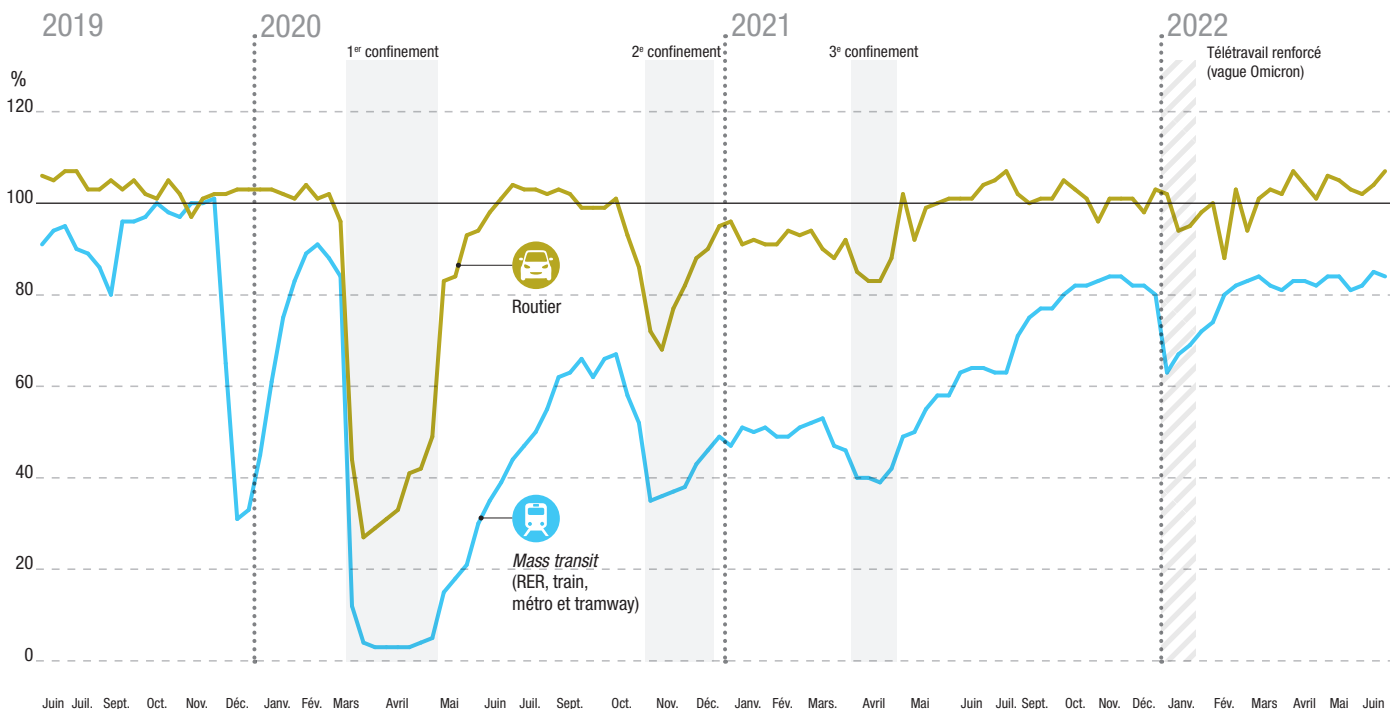
55 % des actifs clients Transilien télétravaillent au moins une fois par semaine, soit 12 points de plus que la moyenne francilienne (43 %)⁴. En corollaire et de manière cohérente, si l'on considère la population des télétravailleurs franciliens, plus de la moitié utilisent le *mass transit* comme mode principal pour se rendre sur leur lieu de travail, loin devant la voiture (28 %), la marche (7 %), le deux-roues motorisé (5 %) et le vélo (4 %).

Avant la crise sanitaire, seuls 23 % des clients actifs Transilien télétravaillaient régulièrement, de façon moins formalisée qu'aujourd'hui. Le développement du télétravail impacte donc nécessairement la fréquentation du *mass transit*. Par ailleurs, 95 % des télétravailleurs souhaitent, à l'avenir, conserver leur rythme actuel ou télétravailler davantage, et seuls 5 % souhaitent télétravailler moins. Cependant, les entreprises estiment pour beaucoup avoir atteint un seuil afin de maintenir la cohésion des équipes, le collectif de travail et la productivité. Ainsi, l'effet du télétravail sur la fréquentation du *mass transit* apparaît pour le moment stable.

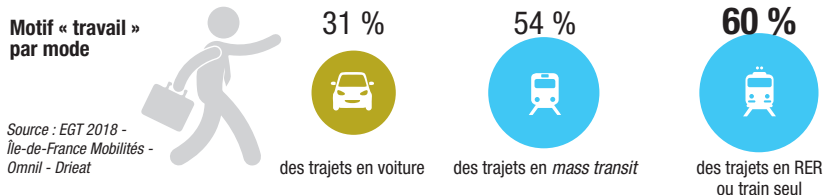
**REPORT DE VOYAGEURS, DÉMÉNAGEMENTS :
DES EFFETS MOINS MARQUÉS**

En complément du télétravail, mais avec un effet moins fort sur les déplacements, un report modal⁵ du *mass transit* vers la voiture semble se confirmer à la suite de la crise sanitaire, en particulier pour les déplacements non obligatoires (c'est-à-dire

Un niveau de trafic routier proche de l'avant-Covid et celui du *mass transit* autour de 80-85 % en % d'évolution par rapport à novembre 2019

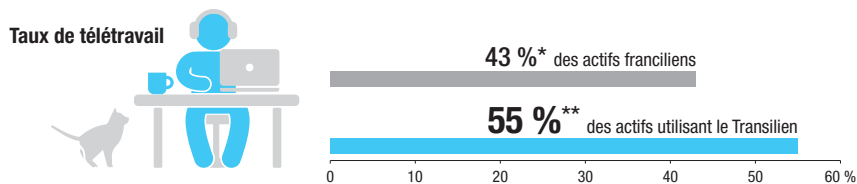


Deux fois plus de motif « travail » pour le train que pour la voiture...



Source : EGT 2018 - Île-de-France Mobilités - Omnil - Drieat

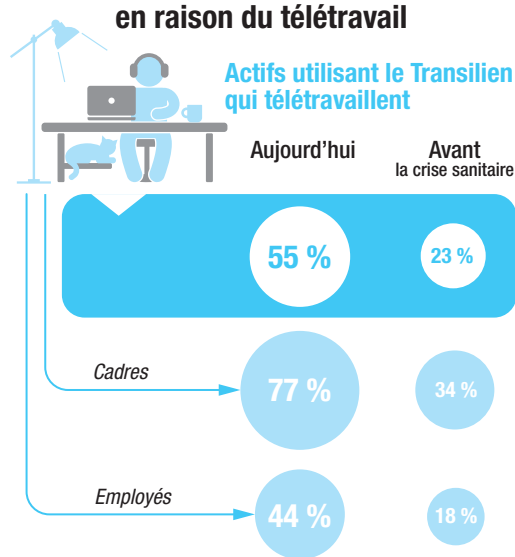
... et un taux de télétravail plus élevé pour les utilisateurs du Transilien



Sources : * Enquête Institut Paris Region, 2022, ** Enquête BVA pour Transilien SNCF - 2022

© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Pictogrammes : © 123rf / Jeremy, L'Institut Paris Region

Pas moins de clients, mais moins de déplacements en raison du télétravail



© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Source : Enquête sur « L'évolution des comportements des voyageurs Transilien » réalisée par BVA pour Transilien SNCF, mars 2022
Pictogrammes : © 123rf / Jeremy, L'Institut Paris Region

autres que pour le travail et les études). Ceci apparaît, notamment, dans l'étude menée auprès des clients des lignes Transilien : la moitié des clients voyageant pour des motifs non obligatoires utilisent moins souvent ces lignes qu'avant la crise sanitaire, et 25 % d'entre eux évoquent la préférence pour la voiture comme raison. L'analyse des traces GPS des smartphones (voir encadré p. 2) montre aussi que la proportion de voyageurs se déplaçant entre Paris et ses couronnes, et qui utilisent alternativement voiture et *mass transit*, a augmenté. De plus, ces voyageurs multimodaux utilisent plus souvent la voiture qu'avant la pandémie et moins souvent le *mass transit*.

En revanche, les départs de Franciliens vers d'autres régions françaises, tout comme les déménagements au sein de l'Île-de-France, produisent un effet limité, notamment sur la fréquentation du *mass transit*. L'analyse des données issues du service de réexpédition du courrier proposée par La Poste montre que les départs vers les territoires pavillonnaires périurbains ou ruraux sont plus nombreux depuis la crise sanitaire, mais concernent des petits flux. Par ailleurs, l'enquête « Quel Grand Paris voulez-vous ? », réalisée en septembre 2022 par l'Ifop pour la Chambre des notaires de Paris et *La Tribune*, confirme que l'exode des Franciliens n'est pas d'actualité : 37 % des enquêtés envisagent de quitter la région, contre 34 % en 2018. Pour les déménagements en Île-de-France, principalement de Paris et de la petite couronne vers la grande couronne, ils ont été contraints par la faiblesse de l'offre de biens immobiliers répondant aux critères les plus communément recherchés⁶ et par la hausse des prix de ces biens, peu nombreux sur le marché immobilier. Ainsi, parmi les clients des lignes Transilien interrogés en

mars 2022, seuls 3 % disent avoir déménagé ou avoir l'intention de déménager prochainement en raison de la crise sanitaire.

La crise sanitaire a également eu un impact sur la localisation des entreprises, qui ont opéré un recentrage vers le cœur de l'agglomération, et plus particulièrement vers les pôles de bureaux les plus établis⁷ (Paris et La Défense), très bien desservis par le *mass transit*.

Ces changements de localisation résidentielle et professionnelle ont donc vraisemblablement eu un effet neutre ou légèrement en faveur de l'utilisation du *mass transit*.

LE PHÉNOMÈNE DES « JOURS DE POINTE » CONTINUE DE S'ACCENTUER

Au-delà de la fréquentation moyenne, le développement du télétravail a eu un autre effet majeur sur le *mass transit* : l'apparition d'écarts importants entre les niveaux de fréquentation des différents jours de la semaine, à l'heure de pointe. Ce phénomène avait déjà été observé lors de l'étude conduite en 2021 sur trois corridors majeurs. L'étude de 2022 l'a confirmé à l'échelle de l'Île-de-France, et montre qu'il s'est ancré, voire renforcé depuis la crise sanitaire. Avant la pandémie, à l'heure de pointe du matin, on observait un écart maximum de 7 % entre les fréquentations moyennes des jours de la semaine. Aux mêmes horaires, on constate aujourd'hui des fréquentations du *mass transit* fortes le mardi et le jeudi, moindres le lundi et le mercredi, et très en retrait le vendredi. À l'échelle de l'Île-de-France, le vendredi est désormais en écart de 18 % par rapport au mardi. Le choix des jours de télétravail explique largement

ce phénomène : d'après l'enquête menée par BVA pour la Mass Transit Academy en septembre 2022, le vendredi est un jour télétravaillé par 49 % des télétravailleurs usagers du *mass transit*, contre 31 % pour le mardi.

Dans une moindre mesure, on retrouve aussi un écart entre les jours pour les télétravailleurs usagers de la voiture : 38 % d'entre eux télétravaillent le vendredi et 26 % le mardi. Le nombre de déplacements en voiture entre Paris et ses couronnes, comptabilisés grâce aux traces GPS, est inférieur de 16 % le vendredi matin par rapport au mardi matin. Et, selon les données du groupe Sanef pour l'autoroute A14, très empruntée pour le travail en Île-de-France, l'écart de trafic est de 34 %.

Cet écart de fréquentation s'observe aussi pour le vélo : à Paris, la fréquentation des pistes cyclables le vendredi à l'heure de pointe du matin est 30 % inférieure à celle du mardi⁸.

Ainsi, étant mal réparti sur la semaine, le télétravail n'a pas apporté tous les bénéfices escomptés sur les conditions de transport des Franciliens. Mais ce déséquilibre dépasse bien sûr le périmètre des transports. De manière cohérente, la présence sur les sites des entreprises en Île-de-France, comptabilisée par l'indice Google Mobility, montre également, le vendredi, un niveau 19 % à 21 % inférieur au mardi, avec des conséquences sur l'occupation des espaces de bureaux, l'affluence au restaurant d'entreprise, etc.

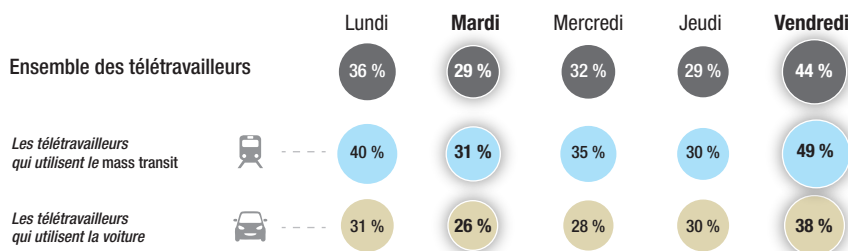
LISSER LES JOURS DE FRÉQUENTATION : UN ENJEU POUR L'ÉCONOMIE FRANCILIENNE

Ce nouveau déséquilibre entre les jours de présence sur le lieu de travail bouleverse plus largement l'activité économique : la fréquentation des lieux de loisirs, de culture et de shopping suit une courbe assez comparable à celle des lieux de travail, avec des vendredis 19 % inférieurs aux mardis. Cette faible fréquentation le vendredi est encore plus marquée dans les zones avec un fort taux d'emploi⁹ (La Défense, le nord de la Plaine Saint-Denis, Issy-Val de Seine...). Une analyse des traces GPS conduite par Hove sur trois centres commerciaux franciliens proches de zones d'emplois a montré que la fréquentation le vendredi est inférieure de 44 % à celle du jeudi, alors qu'avant la crise sanitaire, le vendredi était dans la moyenne des autres jours de la semaine. Ce déséquilibre est d'autant plus impactant pour les commerces que les fréquentations hebdomadaires moyennes sont encore inférieures à l'avant-Covid, et ce, d'environ 15 %. Les commerces doivent donc composer avec un niveau d'activité anormalement bas le vendredi, et faire face à des pics le mardi et le jeudi.

Il est donc important de mieux comprendre les raisons de choix des jours télétravaillés, et en particulier, celles pour lesquelles le vendredi est massivement devenu le jour du télétravail. L'explication

Le vendredi, jour préféré pour télétravailler

Fréquence des jours télétravaillés selon le mode de transport pour aller au travail



© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Source : Enquête BVA pour la Mass Transit Academy, sept. 2022



Les leviers pour lisser le télétravail entre les jours de la semaine

Qu'est-ce qui encouragerait à télétravailler davantage le mardi ou le jeudi plutôt que le vendredi ?

Leviers cités par le plus grand nombre de répondants	Acteurs concernés	% de citation
Rendre le vendredi plus attractif au bureau	Entreprises	54 %
Donner de la souplesse sur les jours de présence et de télétravail	Entreprises	51 %
Informar sur les différences d'affluence dans les transports entre les jours	Opérateurs de transport	23 %

Source : Enquête sur « Les raisons qui font du vendredi le jour de télétravail préféré » réalisée par BVA pour la Mass Transit Academy, septembre 2022.

souvent avancée serait une préférence du vendredi afin d'anticiper le départ sur le lieu de week-end dès le jeudi soir, en télétravaillant le vendredi. Cependant, l'analyse des trafics sur l'autoroute A13 à la barrière de péage de Buchelay par jour et par heure sur la période du 1^{er} janvier au 30 juin observée en 2019 et en 2022, menée à partir des données du groupe Sanef, n'a pas mis en évidence d'augmentation du trafic de Paris vers la Normandie ni le jeudi soir ni le vendredi matin ; au contraire, le trafic du jeudi soir est légèrement inférieur en 2022 par rapport à 2019, dans des proportions proches de celles observées le lundi ou le mardi soir. On ne constate pas non plus de hausse des retours en Île-de-France le lundi soir, qui aurait pu expliquer le choix du lundi comme deuxième jour privilégié pour le télétravail. En juin 2022, la fréquentation des trains vers les autres régions n'apparaissait pas significativement modifiée par les départs le jeudi soir pour télétravailler sur le lieu du week-end. Depuis cet été, le phénomène semble se renforcer sur certains axes ferroviaires, mais il ne devrait avoir que peu d'effet sur le trafic voyageurs en Île-de-France. La préférence pour le vendredi comme jour de télétravail relève majoritairement de raisons d'ordre personnel (moins de fatigue, préparation des activités du week-end...), selon l'enquête menée par BVA pour la Mass Transit Academy.

-44 %

la fréquentation des centres commerciaux situés dans des pôles d'emploi en retrait le vendredi par rapport au jeudi

DES JOURS DE POINTE ÉGALEMENT POUR LE MÉTRO DE LONDRES

Ce phénomène de jours de pointe, apparu depuis la pandémie et le développement massif du télétravail, concerne aussi d'autres grandes métropoles mondiales. Dans le métro londonien, par exemple, la fréquentation le jeudi à l'heure de pointe du matin est supérieure de 35 % à celle du vendredi, d'après *Transport for London*.

UN POTENTIEL D'ÉVOLUTION POUR LE CHOIX DES JOURS DE TÉLÉTRAVAIL

L'enquête menée par BVA pour la Mass Transit Academy en septembre 2022 a permis de mieux comprendre le profil des télétravailleurs et les logiques qui conduisent aux choix des jours télétravaillés, d'évaluer les marges de manœuvre et d'identifier des leviers pour le lissage entre les jours. 89 % des télétravailleurs travaillent à temps plein et télétravaillent en moyenne 2,4 jours par semaine. 80 % des télétravailleurs peuvent choisir librement certains ou l'intégralité de leurs jours de télétravail. Un tiers des répondants envisage de modifier ses jours télétravaillés dans les prochains mois, et seul un quart indique ne pas vouloir se rendre dans son entreprise le vendredi. Il existe donc un potentiel d'évolution pour le choix des jours télétravaillés. Le premier élément qui encouragerait les salariés à venir plus souvent sur leur lieu de travail le vendredi, et moins souvent le mardi ou le jeudi, serait qu'il y ait davantage de collègues ou de réunions en présentiel le vendredi. Cela met en évidence un cercle vicieux, qui rend compte du renforcement observé depuis 2021 : plus les salariés sont nombreux à choisir de télétravailler le vendredi, plus cela encourage les autres à faire de même. Les entreprises pourraient moduler cette pratique, par exemple en organisant des événements conviviaux le vendredi (petit-déjeuner, déjeuner...). Le deuxième facteur de motivation le plus cité serait le fait que l'employeur assouplisse les règles sur les jours de présence obligatoire, ou autorise à varier les jours de télétravail suivant les semaines et les besoins. Le troisième facteur concerne les opérateurs de transport, avec une meilleure communication auprès des usagers sur les jours et les heures d'affluence dans la *mass transit*.

LES VOYAGEURS OCCASIONNELS, UN POTENTIEL À DÉVELOPPER

On observe actuellement deux autres tendances concernant la fréquentation du *mass transit* : la reprise du tourisme et celle des voyages professionnels. Selon le Comité régional du tourisme Paris Île-de-France, 12,6 millions de touristes se sont rendus en Île-de-France sur la période de juin à août 2022, soit seulement 6 % de moins qu'en 2019, marquant une nette reprise par rapport à 2021. Et 47 % des personnes réalisant régulièrement des voyages professionnels en France métropolitaine pensent effectuer plus de déplacements en France dans les mois qui viennent, alors que seulement 15 % pensent en réaliser moins¹⁰.

Par ailleurs, certains utilisateurs franciliens du *mass transit* pensent également l'utiliser plus dans les mois à venir : 23 % des clients Transilien estiment qu'ils se déplaceront plus souvent par ce moyen dans les mois à venir, car leur mobilité va augmenter (pour 14 %), si les conditions sanitaires s'améliorent (pour 9 %). Ceux-ci sont plus nombreux que les clients estimant qu'ils vont se déplacer moins en Transilien (16 %).

À plus long terme, la croissance démographique et celle de l'emploi sont deux facteurs favorables à la remontée de l'utilisation du *mass transit* : selon les dernières projections de population et d'emploi en Île-de-France menées par L'Institut Paris Region et la Drieat, il est prévu, entre 2018 et 2035, un accroissement de la population francilienne de +30 000 à +65 000 habitants par an et du nombre d'emplois de +24 000 à +43 000 par an (soit +4 % à +7 % sur dix ans).

L'analyse des traces GPS des smartphones des voyageurs a également mis en évidence une autre opportunité de clientèle à conquérir pour le *mass transit*, en particulier en heures creuses et le week-end : les voyageurs occasionnels, c'est-à-dire ceux qui utilisent le *mass transit* une fois par semaine ou moins. Une étude réalisée par Hove, ciblée sur les voyages entre Paris et ses couronnes, pour lesquels l'offre est particulièrement efficace, a montré que les usagers fréquents ou réguliers¹¹ plébiscitent le *mass transit* (80 % de part modale, contre 20 % pour la voiture). En revanche, sur ces mêmes trajets, les voyageurs occasionnels ne choisissent le *mass transit* que pour 69 % d'entre eux. Ce phénomène s'observe tant en heures de pointe qu'en heures creuses. On ne constate pas non plus d'avantage compétitif de la voiture au niveau du temps de trajet pour les voyageurs occasionnels. Cet effet est donc vraisemblablement attribuable à une moindre recherche d'optimisation pour les trajets occasionnels et à un ressenti de plus grande facilité d'utilisation, ou de moindre coût pour une famille, en faveur de la voiture.

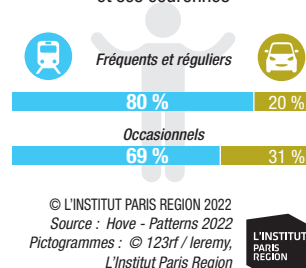
Avec le plafonnement du trajet à quatre euros¹² et les nouvelles contraintes de circulation dans la capitale (zone à faibles émissions mobilité – ZFE-m –, capacité de voirie réservée à la circulation automobile fortement réduite, stationnement restreint, limitation de vitesse...), il pourrait s'avérer profitable à la fois pour le pouvoir d'achat de ces voyageurs et pour l'équilibre du *mass transit* de poursuivre et de développer des actions de sensibilisation, d'accompagnement et d'incitation vis-à-vis des voyageurs occasionnels qui choisissent aujourd'hui la voiture.

CONFORTER LE MASS TRANSIT, UNE SOLUTION INDISPENSABLE POUR LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

L'effet majeur du télétravail a été de réduire les déplacements en *mass transit* beaucoup plus fortement que ceux effectués en voiture. Or, par voyageur et kilomètre parcouru, le *mass transit* est le mode de transport motorisé le plus efficace sur le plan énergétique (il est cinq fois moins énergivore que la voiture thermique et 1,2 fois moins que la voiture électrique) et le moins émetteur de gaz à effet de serre (il émet 7 à 16 fois moins de gaz à effet de serre, selon la motorisation de la voiture – électrique ou thermique)¹³. À l'heure où l'urgence climatique se double d'une crise énergétique, depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine, le *mass transit* pourrait bénéficier du report modal de la voiture.

Les usagers occasionnels, un potentiel

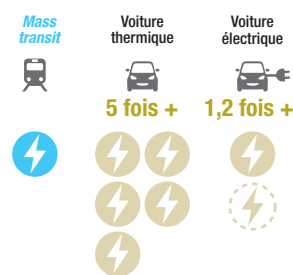
Parts modales entre Paris et ses couronnes



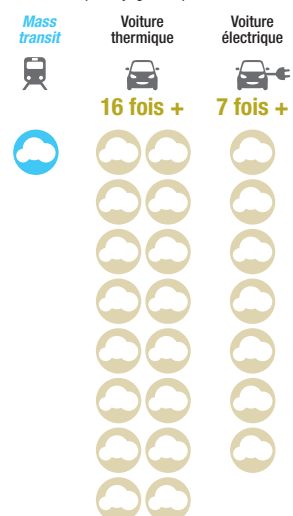
Note de lecture : les usagers occasionnels (une fois par semaine ou moins) font 69 % de leurs déplacements entre Paris et ses couronnes en *mass transit*.

Le mass transit moins énergivore et moins émetteur que la voiture

Consommation énergétique par voyageur et par km



Émissions de CO₂ par voyageur et par km²



* Y compris la construction et la maintenance des véhicules.

Sachant que 60 % des déplacements motorisés en Île-de-France sont actuellement effectués en voiture, un point de report de la voiture vers le *mass transit* représenterait une économie d'énergie annuelle d'environ 170 000 MWh, ce qui correspond à la consommation électrique d'une ville de 80 000 habitants. Au-delà des nécessaires efforts d'économie d'énergie pour l'ensemble des acteurs de la société, un enjeu de premier ordre pour atteindre la sobriété énergétique tout en préservant la mobilité est donc de favoriser l'usage du *mass transit* en complémentarité avec les modes actifs. ■

Dany Nguyen-Luong et Jérôme Bertrand, L'Institut Paris Region
 Agnès Grisoglio, Mass Transit Academy
 Françoise Tournassoud, Florence Prybyla et Sylvie Wouters, Transilien SNCF
 Sylvain Coppéré, Ouïame Araamouch et Stéphane Masterlez, Hove
 Aurore Fabre-Landry, Sustainable Mobilities

L'ÉTUDE « ÉVOLUTIONS DU MASS TRANSIT FRANCILIEN 2022 »

Pour la troisième année consécutive, L'Institut Paris Region, la Mass Transit Academy, Transilien SNCF et les bureaux d'études Hove (ex-Kisio) et Sustainable Mobilities publient une étude partenariale visant à éclairer le rôle du *mass transit* dans le système global de mobilité francilien. Menée avec la participation de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat) et le groupe Sanef, cette étude a pour objectif de mieux comprendre comment a évolué la mobilité francilienne au cours de la crise sanitaire. L'étude apporte des éléments de réponse, en s'appuyant sur les récentes données de trafics en Île-de-France et sur l'analyse détaillée des traces GPS des smartphones des personnes se déplaçant entre Paris et ses couronnes (la petite et la grande). L'étude s'appuie aussi largement sur deux enquêtes menées par BVA : l'une auprès des clients des lignes Transilien, réalisée en mars 2022 pour Transilien SNCF, et l'autre auprès d'actifs télétravailleurs, conduite en septembre 2022 spécifiquement pour les besoins de cette étude pour le compte de la Mass Transit Academy, auprès d'un échantillon représentatif de 1 500 actifs franciliens.

1. La fréquentation du *mass transit* est estimée à partir des données de validations télébilletiques issues du système d'information des données de validation (SIDV) d'Île-de-France Mobilités. L'analyse de ces données est de la responsabilité exclusive des auteurs de l'étude.
2. Le trafic routier sur le réseau structurant a été mesuré à partir des boucles de comptage sélectionnées sur l'A86 et les auto-roues radiales entre l'A86 et le boulevard périphérique.
3. Source : Enquête global transport (EGT) H2020-Île-de-France Mobilités-Omnil-Driea (résultats partiels 2018).
4. Source : Enquête « Conditions de vie et aspirations » 2021 et 2022 de L'Institut Paris Region.
5. Le report modal correspond au transfert d'une partie du trafic de voyageurs d'un mode de transport vers un autre.
6. Maison individuelle à proximité des aménités urbaines, des établissements scolaires et d'une gare. Sources : Denuit Delphine, « Immobilier en Île-de-France : la maison avec jardin fait rêver plus que jamais », *Le Parisien*, 16 juillet 2021, et Rey-Lefebvre Isabelle, « Immobilier : le grand retour du pavillon », *Le Monde*, 30 juin 2021.
7. Sources : « Renforcement des localisations Prime », Figures Bureaux Paris Île-de-France, T2 2022, CBRE Research et « Le marché des bureaux Paris Île-de-France », 2^e trimestre 2022, Knight France.
8. Source : *Opendata* Ville de Paris. À noter que les jours de pluie ont été exclus de l'analyse.
9. Sources : Données de fréquentation 2019-2022 du pôle de La Défense, *opendata* RATP et données de validations 2019-2022 des gares des pôles d'emploi régionaux, SIDV, Île-de-France Mobilités.
10. Source : « L'Observatoire 2022 des déplacements professionnels en France et à l'étranger », sondage OpinionWay & Corporate Mobilities pour Axa & Carbookr, juin 2022.
11. Les voyageurs fréquents sont ceux réalisant des trajets entre Paris et ses couronnes plus de trois fois par semaine ; les réguliers, plus d'une fois par semaine ; les occasionnels, une fois par semaine ou moins.
12. Pour l'achat d'un carnet de dix tickets. Sinon, cinq euros pour un ticket unitaire.
13. Le calcul précis a pu être effectué pour les RER et les trains Transilien en intégrant la construction et la maintenance du matériel roulant. Il est également valable en ordre de grandeur pour le *mass transit*.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
 Nicolas Bauquet
DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION
 Sophie Roquelle
RÉDACTION EN CHEF
 Laurène Champalle
MAQUETTE
 Jean-Eudes Tilloy
INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE
 Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
 Inès Le Meledo, Julie Sarris
FABRICATION
 Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
 Sandrine Kocki
 33 (0) 1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region
 15, rue Falguière
 75740 Paris cedex 15
 33 (0) 1 77 49 77 49

 ISSN 2724-928X
 ISSN ressource en ligne
 2725-6839



RESSOURCES

- Beaunieux Xavier « Immobilier : où vont les Parisiens qui quittent la capitale ? », *Seloger*, juin 2022.
- Beaunieux Xavier « À Rennes, l'invasion des Parisiens n'aura (finalement) pas eu lieu... », *Seloger*, février 2021.
- Brajon Delphine, « Le télétravail s'installe durablement ? », *Note rapide*, n° 930, L'Institut Paris Region, janvier 2022.
- De Livonnière Stanislas et alii, « Covid-19 : le départ des Parisiens compensé par une foule de nouveaux venus », *Le Parisien*, 21 février 2022.
- « La mobilité au temps de la Covid-19, enquête Mobilité Covid - Vague 8 - juin 2022 », Île-de-France Mobilités, Omnil, septembre 2022.
- Le Luyer Diane, « Grand Paris : le télétravail ne devrait conduire qu'à un exode urbain très limité », *Essec, The Conversation*, 28 juillet 2021.
- Milet Hélène et alii, « L'exode urbain ? Petits flux, grands effets - Les mobilités résidentielles à l'ère (post-)covid », *Puca, Réseau rural français*, février 2022.
- Nguyen-Luong Dany et alii, « Quel rôle pour le *mass transit* en Île-de-France à l'heure de la crise sanitaire ? », *Note rapide*, n° 864, L'Institut Paris Region, septembre 2020.
- Nguyen-Luong Dany et alii, « Des heures de pointe aux jours de pointe, effets de la pandémie sur le *mass transit* en Île-de-France », *Note rapide*, n° 923, L'Institut Paris Region, novembre 2021.
- Roger Renaud et Bertrand Jérôme, « Le *mass transit* au cœur des dynamiques d'emploi », *Note rapide*, n° 880, L'Institut Paris Region, janvier 2021.

