

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N°1001



MOBILITÉ

Janvier 2024 • www.institutparisregion.fr

MOBILITÉ LOISIRS ET TOURISME : PRATIQUES ACTUELLES EN MASS TRANSIT ET NOUVEAUX DÉFIS

78 %

DES TOURISTES SPECTATEURS DE LA COUPE DU MONDE DE RUGBY ONT UTILISÉS LE MASS TRANSIT PENDANT LEUR SÉJOUR

6 000

ALLERS-RETOURS ENTRE PARIS ET NEW YORK :

DISTANCE PARCOURUE CHAQUE WEEK-END EN MASS TRANSIT EN ÎLE-DE-FRANCE PAR L'ENSEMBLE DES VOYAGEURS

LORS DE LA COUPE DU MONDE DE RUGBY, À L'AUTOMNE DERNIER, 78 % DES TOURISTES SPECTATEURS ONT UTILISÉ LE MÉTRO, LE RER, LE TRAIN OU LE TRAMWAY POUR SE DÉPLACER EN ÎLE-DE-FRANCE. À L'APPROCHE DES JEUX OLYMPIQUES DE PARIS, LE MASS TRANSIT FRANCILIEN CHERCHE À RENFORCER SON RÔLE DANS LES DÉPLACEMENTS DES TOURISTES ET DANS CEUX LIÉS AUX LOISIRS DES FRANCILIENS. PEUT-IL CONSTITUER UN ATOUT POUR LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS DE LA RÉGION, DANS LE CONTEXTE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ? CES DÉPLACEMENTS PEUVENT-ILS CONTRIBUER À OPTIMISER L'USAGE DU MASS TRANSIT, ÉRODÉ DEPUIS L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19 ?

Avec la crise de la Covid-19, les années 2020 à 2022 ont connu des bouleversements dans les pratiques de travail, d'études ou encore d'achats, qui ont impacté l'usage des transports ferrés du quotidien (RER, trains, métros et tramways), ou « *mass transit* », en Île-de-France. En 2023, l'amélioration significative de la situation sanitaire a permis au *mass transit* de poursuivre sa remontée, sans toutefois atteindre le niveau de fréquentation de 2019, en raison de l'ancrage du télétravail. 2023 a été l'année d'un événement sportif majeur, la Coupe du monde de rugby, et 2024 sera celle des Jeux olympiques et paralympiques de Paris. Pour cet événement, auquel assisteront tant les Franciliens que les touristes français et internationaux, l'objectif de 100 % des trajets des spectateurs vers les sites des épreuves réalisés en modes actifs ou en transports en commun pourrait être un accélérateur de l'adoption de nouveaux usages.

Un éclairage des pratiques de déplacements en Île-de-France des spectateurs venus pour la Coupe du monde de rugby, de même que la connaissance de la mobilité des Franciliens le week-end – pour leurs loisirs, notamment – permettent d'identifier des leviers à actionner. L'objectif est de développer ces usages et de contribuer tant à la qualité de vie, dans un contexte de pouvoir d'achat contraint, qu'à la résilience et à la lutte contre le changement climatique. L'étude menée pour la quatrième année consécutive par L'Institut Paris Region, la Mass Transit Academy, Transilien SNCF Voyageurs et les bureaux d'études Hove et Sustainable Mobilities (lire encadré p. 2) apporte des éléments d'analyse et met en évidence les potentiels du *mass transit*.



ÉTUDE « ÉVOLUTIONS DU MASS TRANSIT FRANCILIEN 2023 »

Pour la quatrième année consécutive, L'Institut Paris Region, la Mass Transit Academy, Transilien SNCF Voyageurs, et les bureaux d'études Hove 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 s'appuie sur les récentes données de trafics en Île-de-France, sur l'analyse détaillée des traces GPS des smartphones et sur une enquête conduite spécifiquement pour les besoins de cette étude par BVA pour Transilien SNCF Voyageurs auprès de plus de 2 000 spectateurs français non franciliens et étrangers de la Coupe du monde de rugby, en septembre et octobre 2023.

LE TÉLÉTRAVAIL ATTEINT UN PLAFOND

Le télétravail est le changement de pratiques lié à l'épidémie de Covid-19 qui a le plus impacté la fréquentation du *mass transit*. Le nombre d'actifs télétravaillant régulièrement a légèrement continué d'augmenter, passant de 43 % en 2022 à 45 % en 2023¹, avec en moyenne 2,1 jours télétravaillés par semaine en 2023, comme en 2022. Malgré cette légère augmentation et un niveau de satisfaction élevé des salariés, il est peu probable que le télétravail augmente encore dans les prochaines années. En effet, les dirigeants des grandes entreprises souhaitent majoritairement ré-augmenter la présence au bureau, pointant une perte de productivité liée à l'intelligence collective et la confiance entre les salariés, qui se renforcent lors des rencontres physiques².

Par ailleurs, l'impact du télétravail est beaucoup plus fort sur la fréquentation du *mass transit* que sur celle du réseau routier, car, d'une part, le *mass transit* est significativement plus utilisé pour les trajets domicile-travail, et, d'autre part, les usagers du *mass transit* occupent des fonctions plus télétravaillables que la moyenne des Franciliens³.

LE MATIN, LE PHÉNOMÈNE DES « JOURS DE POINTE » S'EST ANCRÉ

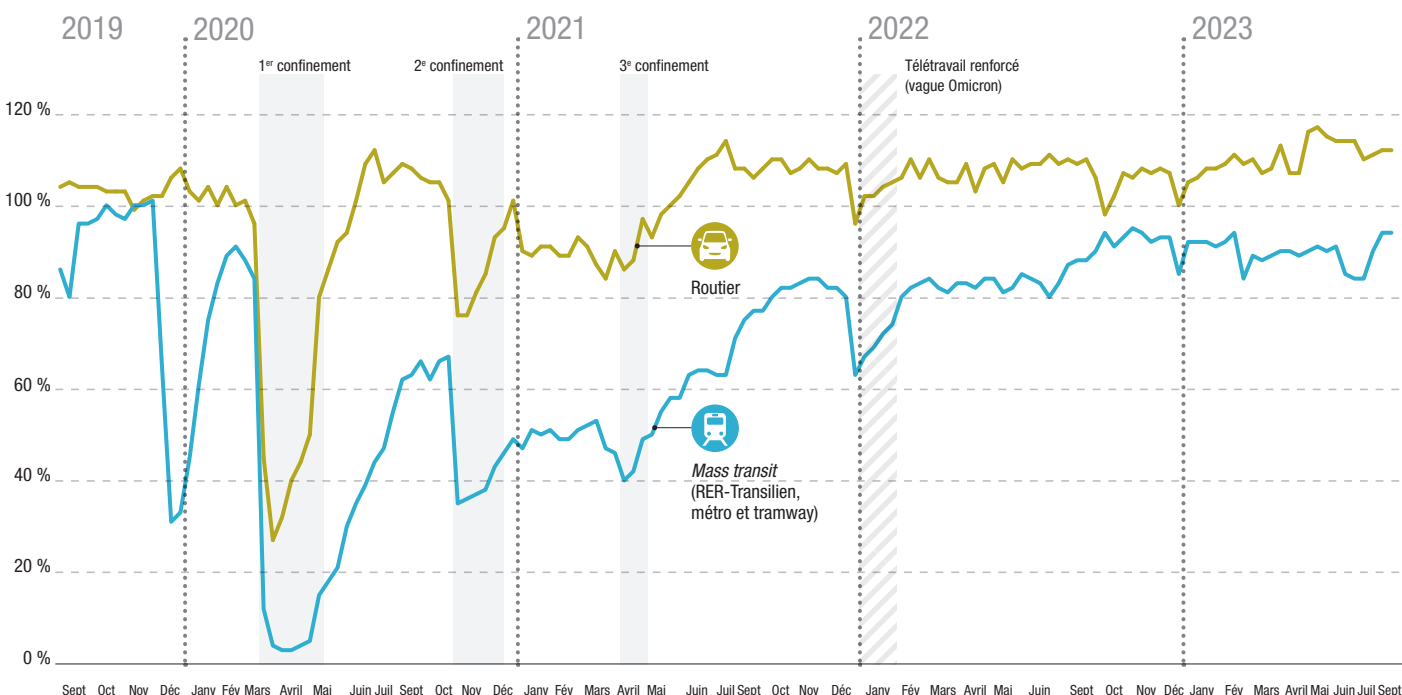
Le choix des jours de la semaine pour télétravailler n'est pas uniforme : 52 % des télétravailleurs télétravaillent le vendredi, alors qu'ils ne sont que 30 % le mardi⁴. La conséquence est une baisse significative

de la fréquentation du *mass transit* aux heures de pointe, les jours les plus télétravaillés. Cet effet, déjà observé en 2022, semble se stabiliser en 2023. Actuellement, les vendredis matin sont en retrait de 18 à 20 % par rapport aux mardis matin. Cet effet de « jours de pointe », qui se manifeste avec la même intensité dans le métro, le RER et le train, s'observe également sur les axes routiers les plus fréquentés pour les trajets domicile-travail : une étude conduite avec la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) a mis en évidence le fait que la fréquentation de l'A14, très empruntée par les cadres entre 7 h et 9 h, est inférieure de 32 % le vendredi par rapport au mardi. Ce phénomène concerne aussi d'autres grandes métropoles mondiales. Dans le métro londonien, par exemple, à l'automne 2023, la fréquentation le vendredi à l'heure de pointe du matin est inférieure de 30 % à celle du mardi, d'après Transport for London, contre 29 % un an plus tôt.

L'USAGE DU MASS TRANSIT LE WEEK-END A DÉPASSÉ SON NIVEAU D'AVANT-COVID

Les week-ends étant très peu concernés par l'effet du télétravail⁵, la fréquentation du *mass transit* le week-end est remontée plus rapidement qu'en semaine après les différentes vagues de l'épidémie. Elle est revenue à son niveau d'avant-Covid depuis l'automne 2022 et le dépasse désormais le dimanche. Ainsi, en septembre 2023, on enregistre sur un week-end 283 000 validations de titres de transport de plus que sur la période de référence

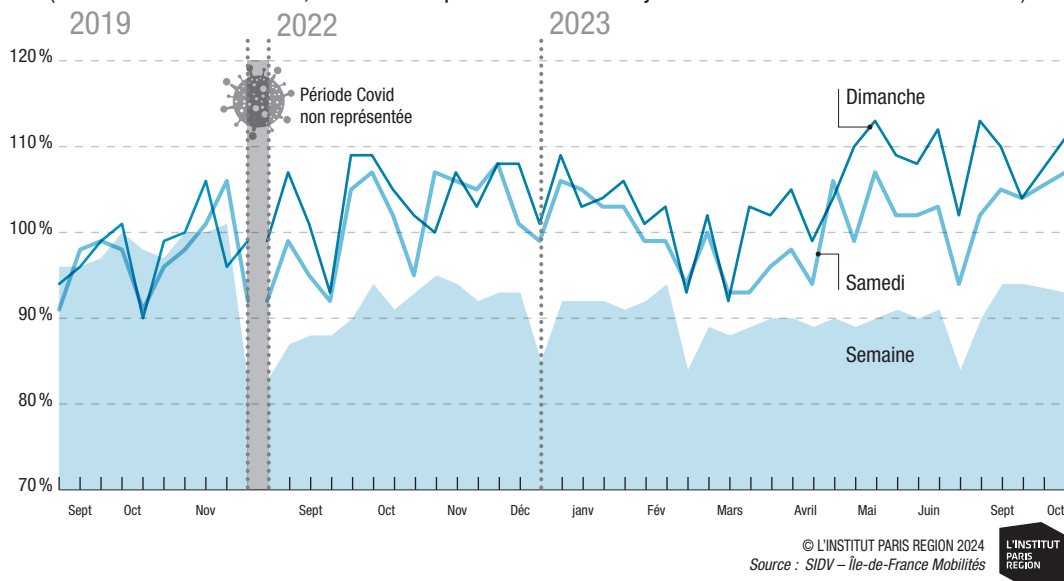
Un niveau de trafic routier supérieur à l'avant-Covid sur le réseau structurant et celui du *mass transit* autour de 90 % de l'avant-Covid en semaine
(en % d'évolution par rapport à novembre 2019)



RECUEIL ET ANALYSE DE TRACES GPS

Hove exploite des données GPS collectées à travers des applications partenaires installées sur les téléphones portables, en conformité avec le Règlement général sur la protection des données (RGPD). Ces éléments, issus des possesseurs de smartphones essentiellement âgés de 12 à 80 ans, qui utilisent ces applications et qui ont consenti à la collecte de leurs données de géolocalisation, sont ensuite traités, redressés et enrichis. Pour cette étude de juin 2023 centrée sur la région Île-de-France, le panel comprend 50 000 à 60 000 utilisateurs distincts par jour, qui réalisent entre 150 000 et 200 000 déplacements de plus de 500 mètres. Un déplacement est considéré comme terminé lorsqu'il est suivi d'une période d'immobilité d'au moins 10 minutes.

Le week-end, un niveau de trafic en *mass transit* supérieur à l'avant-Covid
(en nombre de validations, un samedi représente 65 % d'un jour de semaine et un dimanche 44 %)



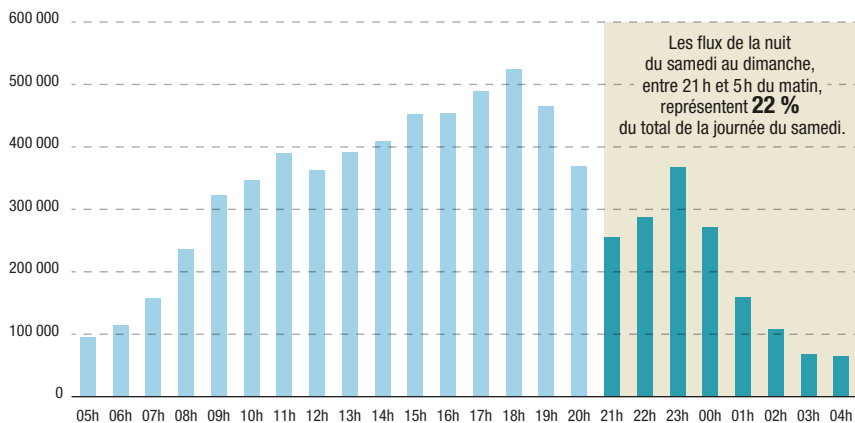
© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Source : SIDV – Île-de-France Mobilités

pré-Covid de novembre 2019, soit +3 % en moyenne. Le samedi et le dimanche présentent des caractéristiques différentes, qui ont pu être approfondies grâce à l'analyse des déplacements de plus de 500 mètres issus des traces GPS d'un échantillon de Franciliens (lire encadré ci-contre). Tous modes de déplacement confondus, on comptabilise, le samedi, 32 millions de déplacements en Île-de-France, à comparer aux 35 millions un jour moyen de milieu de semaine (mardi, mercredi ou jeudi). Le dimanche reste en retrait, avec 24 millions de déplacements. La distance médiane parcourue sur la journée est quasiment identique en semaine, le samedi et le dimanche, entre 24 et 25 km. Le temps total médian de déplacement s'élève à 75 minutes le samedi, seulement quatre minutes de moins qu'un jour de milieu de semaine et sept minutes de plus que le dimanche. Le samedi apparaît ainsi relativement proche d'un jour de semaine, tant en nombre de déplacements qu'en distance parcourue et en durée.

Examinés de manière détaillée, les déplacements du samedi révèlent de fortes variations au niveau des distances totales parcourues d'un département à l'autre : la médiane est de 11 km pour les habitants de Paris, contre 22 km pour ceux de petite couronne et 28 km pour ceux de grande couronne. En revanche, les durées de déplacement sont plus homogènes au sein de la région : le temps de déplacement médian est de 68 minutes pour les Parisiens, 80 minutes pour les habitants de petite couronne et 73 minutes pour ceux de grande couronne. Ainsi, à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, les distances parcourues augmentent fortement à cause d'une moindre densité urbaine de commerces, d'équipements et de services. Cependant, les temps de déplacement demeurent contenus du fait d'une plus grande vitesse de déplacement, notamment en raison d'un usage nettement plus important de la voiture.

En ce qui concerne le *mass transit*, en nombre de déplacements, le samedi représente 65 % d'un jour de semaine⁶. Les trajets du samedi en lien avec Paris effectués par les habitants de petite et de grande couronnes ont été analysés plus précisément, et l'on observe que la part modale du *mass transit* sur ces trajets est plus faible le samedi qu'en semaine. Deux causes ont pu être identifiées : d'une part, les trajets du samedi en lien avec le cœur de l'agglomération impliquent, pour 22 % d'entre eux, un retour entre 21 h et 5 h du matin le lendemain (voir infographie ci-contre), tranche horaire dans laquelle les transports en commun perdent en attractivité par rapport à la voiture ; d'autre part, les personnes susceptibles de se rendre à Paris le week-end n'y travaillent ou n'y étudient pas nécessairement, et ne sont donc pas toujours usagères du *mass transit* en semaine. D'après l'analyse des traces GPS, un habitant de grande couronne qui n'utilise pas le *mass transit* en semaine a seulement une chance sur 13 de l'utiliser le week-end, alors qu'un habitant qui l'utilise en semaine a une chance sur quatre de l'utiliser le

Volume de déplacements (voiture et *mass transit*) entre Paris et les autres départements d'Île-de-France



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Source : Patterns (hove) – Datalake GPS 2023



week-end. Cela met en évidence l'enjeu de promouvoir le *mass transit* auprès des personnes qui n'en ont pas l'usage pour les déplacements contraints de semaine (liés au travail ou aux études), représentant environ les deux tiers des habitants de grande couronne. Pour développer l'usage du *mass transit* le samedi, il est nécessaire de faire évoluer la norme sociale, c'est-à-dire de « normaliser » l'usage du *mass transit* le week-end, afin de se rendre dans le cœur de l'agglomération⁷.

VALORISER LE MASS TRANSIT POUR ACCÉDER À LA NATURE LE WEEK-END

Si les résidents de petite et grande couronne utilisent le *mass transit* le week-end pour se rendre à Paris, l'offre existe dans le sens inverse pour permettre aux Parisiens de quitter le cœur de l'agglomération. On constate cependant une dissymétrie entre ces usages : le week-end, la part modale du *mass transit* dans les déplacements des habitants de petite et grande couronne à destination de Paris est respectivement 13 à 21 points plus élevée que celle des déplacements des Parisiens vers les couronnes. Les Parisiens prennent en effet très majoritairement la voiture pour se rendre en petite et grande couronne. Or, seul un ménage parisien sur trois est motorisé. Les Parisiens non motorisés sortent très peu de Paris le week-end et 83 % des déplacements des Parisiens le week-end sont intramuros (voir petite carte en bas).

Le fait de pouvoir s'éloigner du cœur dense de l'agglomération quelques heures le week-end, en particulier lors des journées d'été, revêt pourtant une importance de plus en plus forte en raison du changement climatique. En effet, 1,5 million de Franciliens ont un niveau de vulnérabilité fort le jour au changement climatique⁸. 58 % d'entre eux résident à Paris et 17 % en Seine-Saint-Denis (voir carte ci-dessus). Dans un contexte de pouvoir d'achat contraint⁹, les promenades en forêt comptent parmi les activités peu onéreuses susceptibles d'aider à supporter des conditions climatiques chaudes. D'après un sondage pour l'Office national des forêts (ONF)¹⁰, 93 % des Franciliens déclarent aimer se rendre en forêt, et 52 % le font au

Les habitants des zones denses sont les plus vulnérables aux fortes chaleurs



Niveau de vulnérabilité à la chaleur en journée



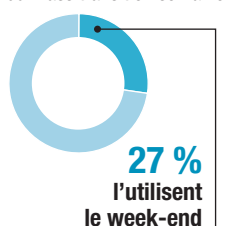
© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Sources : MapiCU, L'Institut Paris Region

moins une fois par mois, 30 % au moins une fois par semaine. La pratique est très corrélée au lieu d'habitation : 74 % des personnes qui habitent à moins de 2 km d'une forêt s'y rendent souvent (plus d'une fois par mois), contre 17 % pour celles qui habitent à plus de 15 km. La difficulté d'accès est citée par 52 % des Parisiens et 42 % des habitants de petite couronne, la ceinture verte francilienne se situant majoritairement en grande couronne.

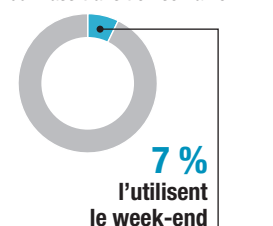
L'analyse des traces GPS en juin et juillet 2023 a permis d'approfondir la pratique de la sortie en forêt, en ciblant douze forêts franciliennes accessibles à pied depuis un arrêt de *mass transit*¹¹. Huit d'entre elles sont fréquentées par environ un millier de personnes par week-end, dont 200 en moyenne viennent de l'extérieur du département. Leur aire d'attraction est donc très locale. Trois forêts se démarquent : la forêt de Fontainebleau, avec en moyenne 6 000 visiteurs par week-end, dont une part significative vient de départements plus éloignés, en raison de la notoriété des rochers ; le parc Georges-Valbon (ancien « parc de La Courneuve »), qui offre des aménités pour toute la famille et attire 5 500 visiteurs par week-end, essentiellement locaux ; et la forêt de Saint-Germain, dont le nombre de visiteurs par week-end passe de moins de 5 000 en juin à 21 000 en juillet, lors de la Fête des Loges. Cela met en évidence la très forte capacité d'attraction d'une offre orientée vers le divertissement : les forêts présentant une activité de loisirs remarquable et bien identifiée attirent des visiteurs plus nombreux et venant de plus loin. En termes de modes de transport, environ 10 % des Parisiens qui se rendent en forêt de Fontainebleau utilisent le *mass transit*. Hormis sur ce massif forestier, l'usage du *mass transit* reste confidentiel pour rejoindre les autres forêts ciblées, pourtant accessibles à pied depuis un arrêt de *mass transit* et desservies pour certaines par 100 % de rames climatisées.

L'utilisation du *mass transit* en semaine favorise son utilisation le week-end pour les habitants de grande couronne

Parmi les **utilisateurs** du *mass transit* en semaine

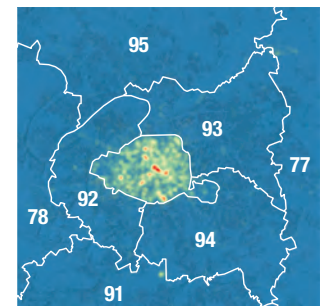


Parmi les **non-utilisateurs** du *mass transit* en semaine

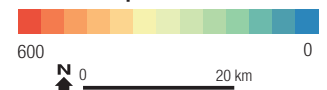


© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Source : Patterns (Hove) – Datalake GPS 2023

Les Parisiens sortent peu de Paris le dimanche



Densité des destinations les plus éloignées fréquentées le dimanche par les Parisiens



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Source : Patterns (Hove) – Datalake GPS 2023

Ainsi, pour permettre aux Parisiens et aux résidents de petite couronne de profiter de l'offre de loisirs de la grande couronne francilienne, notamment pour aller chercher de la fraîcheur, trois axes d'action se dégagent : valoriser auprès des résidents de la zone dense l'offre *mass transit* en direction de la grande couronne et les sites qu'il rend accessibles¹² ; développer la mobilité combinée train-vélo le week-end (emport du vélo dans le train, offre de location à la gare, information sur les itinéraires cyclables...) afin de rejoindre des sites plus éloignés des gares lorsque le bus ne le permet pas ; et favoriser un marketing territorial en lien avec le *mass transit*, avec, par exemple, un guidage à destination des néophytes, des endroits « instagramables » et des offres de divertissement (aires de jeux, accrobranches, sentiers d'interprétation...) à proximité des arrêts de *mass transit*.

ENCOURAGER LES TOURISTES, GRANDS UTILISATEURS DU MASS TRANSIT À PARIS, À DÉCOUVRIR LES SITES FRANCILIENS

Première région touristique au monde, l'Île-de-France a accueilli 44 millions de touristes en 2022, un nombre qui se rapproche progressivement des 50 millions de 2019, avant l'épidémie de Covid-19. Or, les enquêtes sur les mobilités étant principalement axées sur les ménages franciliens, le tourisme constitue un angle à approfondir. L'enquête de BVA pour Transilien SNCF Voyageurs, à l'automne 2023¹³, à l'occasion de la Coupe du monde de rugby, a permis de mieux comprendre le choix des modes de transport et les activités prévues par les spectateurs non franciliens lors de leur séjour en Île-de-France, et ainsi d'identifier des leviers pour développer l'usage du *mass transit* par les touristes, en particulier en dehors des heures de pointe. L'enquête a montré que

la Coupe du monde de rugby est la raison principale de la venue en Île-de-France pour la quasi-totalité (93 %) des spectateurs. 84 % d'entre eux sont non motorisés. 86 % connaissent déjà l'Île-de-France. Les deux tiers viennent en groupe de deux à cinq personnes. 63 % passent en Île-de-France deux à cinq nuits, et 12 % six nuits ou plus¹⁴. 69 % des personnes ayant passé une nuit ou plus en région parisienne logent dans Paris. Pendant leur séjour, 23 % des interviewés rendent visite à des membres de leur famille ou à des amis, et 41 % effectuent des visites touristiques.

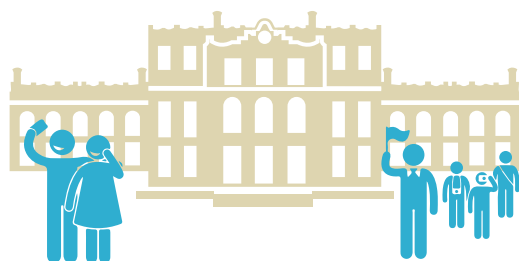
On observe un frein à se rendre dans les sites hors Paris ou non desservis par le métro. Si 53 % des personnes interrogées qui effectuent une visite touristique se rendent sur le parvis de Notre-Dame, elles ne sont que 18 % à visiter le château de Versailles, 16 % la basilique Saint-Denis, 12 % Disneyland Paris et 5 % le château de Fontainebleau, pourtant inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, au même titre que le château de Versailles. Ces sites sont principalement visités par des personnes séjournant six nuits ou plus en Île-de-France, parmi lesquels les étrangers et les plus de 65 ans sont plus représentés. Le même constat de préférence pour Paris intra-muros et la zone « métro » s'exprime dans les visites à la famille et aux amis, et celles à caractère professionnel : 75 % des personnes interrogées n'en effectuent que dans Paris.

Pour l'ensemble de leurs activités en Île-de-France, le *mass transit* est de très loin le premier mode de transport utilisé par ces touristes supporters. 78 % d'entre eux l'ont utilisé au cours de leur séjour. La part modale du *mass transit* est de 80 % pour se rendre sur le parvis de Notre-Dame ou à la Grande Arche de la Défense, de 69 à 75 % pour se rendre dans les quatre autres sites franciliens les plus visités hors Paris (château de Versailles, basilique Saint-Denis, Disneyland Paris, château et forêt de Fontainebleau), et de 69 % pour rendre visite à la famille et aux amis ou aller à un rendez-vous professionnel en dehors de Paris.

Les personnes ayant effectué une visite touristique en dehors de Paris ont été interrogées sur les raisons de choix du mode de transport. Il apparaît que les personnes qui ont utilisé le *mass transit* l'ont choisi en premier lieu pour sa facilité d'utilisation (voir ci-contre). La rapidité et le prix modéré arrivent respectivement en deuxième et troisième positions. *A contrario*, les personnes qui n'ont pas opté pour le *mass transit* citent comme raisons principales la desserte, la complexité (difficulté à comprendre le fonctionnement du réseau, à choisir et acheter le titre de transport...) et la trop forte affluence.

Encourager les touristes à sortir de Paris est donc une piste pour renforcer l'usage du *mass transit* et la visite de sites franciliens remarquables ou à forte notoriété. Cela pourrait, par exemple, inclure des supports de communication mettant en valeur l'attrait et l'accessibilité des grands sites hors Paris, facilitant la compréhension du réseau et de son fonctionnement, aidant au choix du titre de transport, ou encore encourageant l'achat de forfaits « jour ». À partir de six nuitées, l'hébergement en

Le mass transit est choisi par les touristes pour sa facilité d'usage



Raisons du choix	Raisons de non-choix
La facilité 55 %	La desserte 35 %
La rapidité 30 %	La complexité 29 %
Le prix 21 %	L'affluence 19 %
Le confort et la sécurité 19 %	L'habitude 11 %
L'habitude 10 %	Les difficultés de parcours 11 %
L'écologie 8 %	Le prix 11 %

location courte durée atteint 20 %. Hormis la distribution dans les stations de métro et les hôtels, un relais de l'information par les plates-formes correspondantes pourrait être recherché. Enfin, une information sur les horaires de faible affluence pourrait encourager certains touristes à utiliser plus confortablement le *mass transit* en dehors des heures de pointe.

DÉVELOPPER L'USAGE DU MASS TRANSIT POUR LES LOISIRS CONTRIBUERAIT À LA RÉSILIENCE CLIMATIQUE DE LA RÉGION

Le *mass transit* est donc un maillon indissociable de l'activité touristique en Île-de-France, et indispensable aux déplacements de loisirs de bon nombre de Franciliens. Sa contribution à la lutte contre le changement climatique est également significative : les 67 millions de kilomètres parcourus chaque week-end en *mass transit* par les Franciliens, équivalant à quelque 6 000 allers-retours en avion entre Paris et New York, génèrent 330 tonnes de CO₂. S'ils avaient été parcourus en voiture, ce serait 23 fois plus, soit 7 400 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre supplémentaires par week-end. En 2024, les Jeux olympiques et paralympiques de Paris se déploieront sur de nombreux sites, tant à Paris intra-muros qu'en petite et grande couronnes. Ils constitueront, pour les Franciliens et les touristes, une occasion d'expérimenter le *mass transit* vers de nouvelles destinations. Cette opportunité pourrait être saisie pour leur donner envie de diversifier leurs activités en Île-de-France grâce au *mass transit*, et contribuer à l'équilibre de ce dernier. ■

Dany Nguyen-Luong et Jérôme Bertrand, L'Institut Paris Region
Agnès Grisoglio, Mass Transit Academy

Ketty Faivre-Tchang, Romain Albera, Eva Tchakgarian, Thippaphone Khenmingmongkhon et Simone Abou Samra, Transilien SNCF Voyageurs
Joël Constant et Stéphane Mastalerz, Hove
Aurore Fabre-Landry, Sustainable Mobilities

1. « Baromètre des Franciliens – Édition 2023 », L'Institut Paris Region, octobre 2023.
2. « Télétravail : vers la fin de l'«open bar» », *Le Monde*, 26 octobre 2023, « Télétravail : pourquoi de plus en plus d'employeurs sont prêts à resserrer la vis », *Le Parisien*, 24 novembre 2023, et « CEO Outlook 2023 », KPMG.
3. « Le *mass transit* à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique », *Note rapide* n° 958, L'Institut Paris Region, octobre 2022.
4. « Baromètre des Franciliens – Édition 2023 », L'Institut Paris Region, octobre 2023.
5. D'après l'Enquête globale transport (EGT) 2010, pilotée par Île-de-France Mobilités (IDFM) et la DRIEAT, les activités contraintes représentent 40 % des déplacements effectués un jour de semaine, contre seulement 8 % le samedi et 4 % le dimanche. De plus, les métiers impliquant une activité le samedi et le dimanche sont généralement moins télétravaillables.
6. Pour les études de mobilité, une journée est comprise entre 5 h et 4 h 59 du jour suivant.
7. D'après l'étude « Foules comportementales : comment les sciences comportementales peuvent réinventer le transport collectif ? », réalisée par la *Mass Transit Academy* en novembre 2023, la norme sociale, c'est-à-dire le sentiment de normalité d'utilisation des transports collectifs, joue à 37 % sur les intentions d'usage, arrivant ainsi en première position, devant le sentiment de capacité (29 %) et la vision positive des transports collectifs (20 %).
8. MapICU, outil interactif pour orienter la lutte contre les effets d'îlot de chaleur urbain en Île-de-France, L'Institut Paris Region, juin 2023.
9. D'après le « Baromètre des Franciliens » de 2023, réalisé par l'Institut Paris Region, l'amélioration du pouvoir d'achat est la première préoccupation des Franciliens, suivie de la lutte contre le changement climatique.
10. Observatoire des forêts franciliennes, « Perceptions des Franciliens sur les forêts », ONF, sondage Viavoice, mai 2022.
11. Bois Saint-Martin, forêt d'Armainvilliers et forêt de Ferrières, forêt de Dourdan, forêt de Fausses-Reposes, forêt de Fontainebleau, forêt de Marly, forêt de Saint-Germain, forêt de Versailles, forêt du Belvédère et domaine de Chamaranche, île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, parc départemental Georges-Valbon (La Courneuve), parc forestier de la Poudrière.
12. À ce titre, certaines actions de communication, comme l'élaboration d'une carte « Tourisme et loisirs d'Île-de-France accessibles en *mass transit* » distribuée dans le métro, pourraient s'adresser à la fois aux touristes et aux habitants de petite couronne. Tant que les grands travaux du week-end sur le *mass transit* francilien pour la maintenance du réseau dureront, il pourrait être envisagé de suggérer un calendrier de sorties calé sur les lignes dont le fonctionnement est non dégradé un week-end donné.
13. L'échantillon de plus de 2 100 spectateurs non franciliens est constitué de 37 % de Français et de 63 % d'étrangers.
14. La durée de séjour est donc comparable aux 3,9 nuitées en moyenne constatées par Visit Paris Region dans « Le tourisme à Paris Île-de-France – Infographie 2023 ».

RESSOURCES

- Dany Nguyen-Luong, Jérôme Bertrand et al., « 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.
- Sophie Laurent, Marion Tillet et Florian Tedeschi, « Tourisme et transport local en Île-de-France », L'Institut Paris Region, novembre 2020.
- Renaud Roger et Jérôme Bertrand, « Le *mass transit* au cœur des dynamiques d'emploi », *Note rapide* n° 880, L'Institut Paris Region, janvier 2021.
- Dany Nguyen-Luong, Jérôme Bertrand et al., « 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.
- Dany Nguyen-Luong, Jérôme Bertrand et al., « Le *mass transit* à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique », *Note rapide* n° 958, L'Institut Paris Region, octobre 2022.
- Florian Tedeschi, « Visio, boulot, dodo : quels impacts sur les transports ? », dans « À distance. La révolution du télétravail », *Les Cahiers* n° 181, L'Institut Paris Region, janvier 2023.
- « Le Baromètre des Franciliens – Édition 2023 », L'Institut Paris Region, octobre 2023.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nicolas Bauquet, DG

COORDINATION DES ÉTUDES

Sébastien Alavoine, DGA

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

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



institutparisregion.fr

