

La mobilité au temps de la Covid-19

Enquête Mobilité Covid

Vagues 6 & 7 : septembre-novembre 2021



Objectifs de l'enquête Mobilité COVID

- **Observer de manière détaillée la mobilité des Franciliens pendant la crise sanitaire**
 - Pour comprendre l'impact du confinement / déconfinement sur les comportements de mobilité
 - Grâce à des informations complémentaires aux comptages qui n'expliquent pas qui se déplace, ni pour quelles raisons
- **Identifier les évolutions transitoires et celles qui pourraient devenir pérennes**
- **Définir la date de reprise de l'Enquête globale transport EGT H2020 (enquête en continu), une fois les comportements stabilisés**

Méthodologie

- **Enquête par vagues** (par périodes scolaires hors vacances) → **mobilité moyenne par vague**
 - Vague 1 : **1er septembre – 16 octobre 2020**
 - Vague 2 : **3 novembre – 18 décembre 2020**
 - Vague 3 : **4 janvier – 13 février 2021**
 - Vague 4 : **2 mars – 17 avril 2021**
 - Vague 5 : **1 juin – 27 juin 2021**
 - Vague 6 : **6 septembre – 22 octobre 2021**
 - Vague 7 : **8 novembre – 17 décembre 2021**
- Les analyses présentées ne portent que sur la période du 6 septembre au 18 novembre. La reprise épidémique ayant affecté la mobilité en fin d'enquête
- **Par téléphone** (100 % des appels réalisés sur des numéros de téléphones portables)
 - Vague 1 : **5 300 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 2 : **3 800 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 3 : **3 900 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 4 : **3 900 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 5 : **1 900 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 6 : **1 400 Franciliens** (≥ 5 ans)
 - Vague 7 : **1 400 Franciliens** (≥ 5 ans)
- **Sélection par quotas des personnes enquêtées** (par département de résidence, par catégorie socioprofessionnelle, par lieu de résidence dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV))
- **Déplacements réalisés la veille du jour d'enquête**, lundi à vendredi, dont l'origine et/ou la destination sont en Île-de-France
- **Questionnaire enquête ménage simplifié (EGT simplifiée)**

Contexte de la période septembre-novembre 2021



- 06/09 Rentrée scolaire 2021-2022**
 - Aucune restriction sanitaire
- 06/09 Début de l'enquête (période 6)**
- 22/10 Fin de l'enquête (Période 6)**
- 08/11 Début de l'enquête (Période 7)**
- 06/12 Mise en place de nouvelles mesures sanitaires**
 - Ajout d'une 3^e dose de vaccin pour un schéma vaccinal complet
 - Port du masque en intérieur et en extérieur dans les établissements scolaires
 - Fermeture des discothèques
- 17/12 Fin de l'enquête (Période 7)**

Trois périodes mises en perspective

Les résultats présentés dans ce document visent à comparer différentes périodes :

- **Septembre – Novembre 2021**

Présentation des derniers résultats de l'enquête Mobilité COVID (périodes 6 et 7 agrégées)

- **Septembre – Octobre 2020**

Résultats de la première vague de l'enquête Mobilité COVID correspondant à la rentrée scolaire 2020, juste avant le second confinement (du 30 octobre au 15 décembre 2020)

- **EGT 2018**

Résultats de l'Enquête Globale Transport 2018 permettant un rappel de la situation avant la période de pandémie de COVID-19

Principaux enseignements

Enquête mobilité COVID vagues 6 & 7



Les chiffres clés pour la période septembre - novembre 2021



9 % des Franciliens ne se sont pas déplacés un jour donné



40 millions de déplacements par jour (au lieu de 43 millions avant la crise sanitaire), soit une baisse de 7 % par rapport à l'enquête EGT 2018. Le nombre de déplacements quotidiens est en légère baisse par rapport au mois de Juin 2021.



Un jour donné, **13 % des actifs occupés ont télétravaillé** (35% des actifs ont télétravaillé au moins un jour dans la semaine)



Comparativement à l'EGT 2018, les transports collectifs et la voiture restent impactés par la crise. Toutefois, le niveau de fréquentation est supérieur aux périodes précédentes de l'enquête Mobilité COVID :

- Baisse de 17 % des déplacements en transports collectifs (-32 % en juin 2021)
- Baisse de 11 % des déplacements en voiture (-15 % en juin 2021)

Une situation qui continue d'évoluer et se rapproche de 2018

Le nombre de déplacements est en légère baisse par rapport au mois de juin 2021 mais reste supérieur à la période septembre-octobre 2020.

- En particulier pour les déplacements domicile <-> travail dont le nombre est le plus important depuis le début des enquêtes Mobilité COVID.

La situation des étudiants revient peu à peu à la normale : ils restent néanmoins plus nombreux qu'en 2018 à ne pas s'être déplacés.

Les écoliers/collégiens/lycéens, ont retrouvé une situation comparable à celle de 2018.

Les déplacements liés aux loisirs sont moins nombreux qu'en juin 2021 ce qui peut être expliqué par la rentrée scolaire et le retour du travail en présentiel (qui entraîne une augmentation des temps de déplacement).

40 millions de déplacements par jour, soit une baisse de 7 % par rapport à l'EGT 2018

- Nette reprise des déplacements en lien avec Paris, les déplacements liés à la petite couronne sont les plus impactés par rapport à 2018.

Des tendances par mode qui perdurent.

- La marche reste le premier mode de déplacement des Franciliens, et retrouve un niveau proche de celui de 2018 (17 millions de déplacements par jour).
- Les déplacements en voiture sont toujours inférieurs (de 11%) au niveau pré-crise sanitaire.
- Les déplacements en transports collectifs restent impactés malgré un regain mais le niveau de fréquentation continue de se rapprocher de la situation de 2018 (-17%, contre -32% en juin).
- Avec 1 million de déplacements, l'usage du vélo qui augmentait depuis le printemps 2021 semble s'être stabilisé au dessus du niveau de 2018.

Ce qui a évolué par rapport à juin 2021

Le télétravail en baisse: - 8 points un jour donné

L'enquête de l'automne 2021 confirme la tendance amorcée au printemps : le télétravail est en forte baisse après avoir atteint son maximum possible en mars-avril 2021. Depuis, tous les taux ont diminué d'abord légèrement en juin puis de manière bien plus importante sur la période septembre – décembre (- 8pts). La baisse impacte principalement les cadres (-15 %), qui étaient et restent les plus concernés par le télétravail.

La mobilité de toutes les catégories de franciliens, qui avait connu une hausse en juin 2021 est maintenant stabilisée

Les niveaux de mobilité se rapprochent de la situation de 2018, notamment pour les plus jeunes et les retraités. Les cadres constituent la catégorie la moins mobile comparativement à 2018, sans doute en raison de la forte pratique du télétravail pour cette catégorie socio-professionnelle.

Reprise importante des déplacements en transports collectifs

Bien que le niveau de fréquentation des transports collectifs reste inférieur au niveau de 2018, les déplacements en transports collectifs ont connu un net regain par rapport au mois de juin.

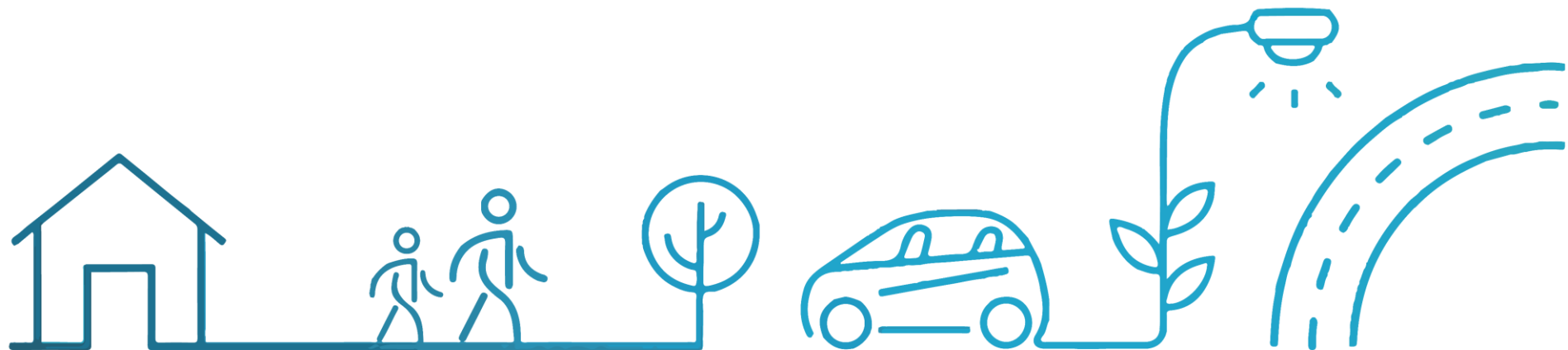
Concernant les modes actifs

Les déplacements à vélo, qui étaient en hausse depuis mars-avril, se sont stabilisés sur la période septembre-décembre autour d'un million de déplacements.

La marche avait elle aussi connu une très nette hausse, probablement favorisée par la météo, elle connaît une baisse de près de 3 millions de déplacements par rapport à la période précédente.

Se déplacer ou pas ?

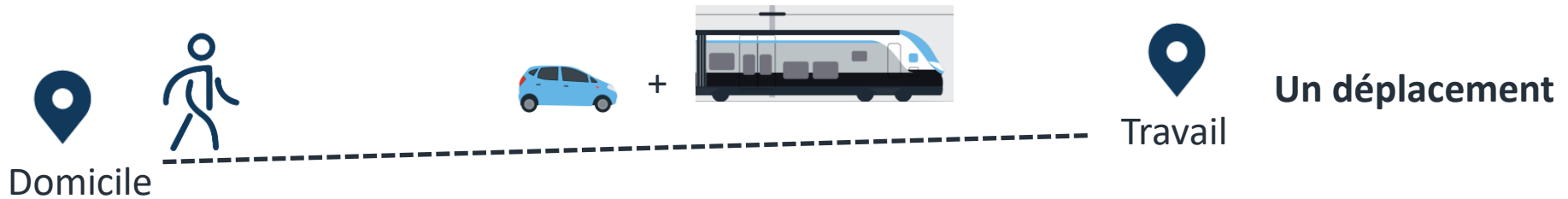
*Enquête mobilité COVID vagues 6 & 7
septembre – novembre 2021*



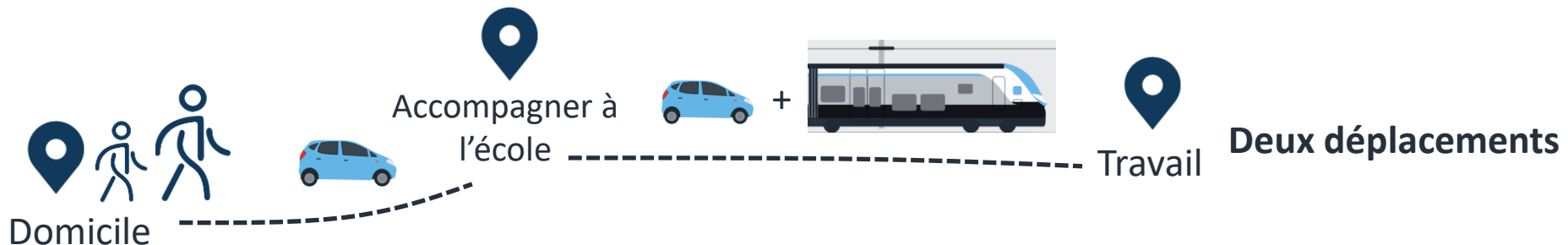
Définition d'un déplacement

Un déplacement est caractérisé par un motif (une activité) à l'origine et un motif à la destination, quel(s) que soi(en)t le(s) mode(s) de transports utilisé(s).

Par exemple : je pars de chez moi le matin, je vais à mon travail en prenant la voiture puis le train, c'est **un déplacement** entre mon domicile et mon travail.



Mais si je pars de chez moi le matin pour emmener mon enfant à l'école puis vais à mon travail, cela compte pour **deux déplacements** : un déplacement pour accompagner mon enfant puis un déplacement pour me rendre au travail.



Définition des principaux indicateurs



Part des Franciliens qui ne se sont pas déplacés un jour de semaine : cette part est calculée sur l'ensemble de la population (ceux qui se sont déplacés et ceux qui sont restés chez eux la veille)



Le nombre moyen de déplacements par jour est calculé sur la base de **ceux qui se sont déplacés la veille.**

Attention, cette définition est différente de celle utilisée habituellement dans les enquêtes de mobilité !



Le temps passé à se déplacer par jour est calculé sur la base de **ceux qui se sont déplacés la veille.**

Attention, la définition est différente de celle utilisée habituellement dans les enquêtes de mobilité !

Le niveau de mobilité des Franciliens est plus important qu'en septembre-octobre 2020

	<i>Rappel EGT 2018</i>	Septembre - Octobre 2020	Juin 2021	Septembre - Novembre 2021
 Ne se sont pas déplacés un jour de semaine :	<i>7% des Franciliens</i>	11% des Franciliens	10% des Franciliens	9% des Franciliens
 Ceux qui se déplacent réalisent moins de déplacements :	<i>4,1 déplacements par jour</i>	3,8 déplacements par jour	3,6 déplacements par jour	4 déplacements par jour
 Et consacrent moins de temps à se déplacer :	<i>94 minutes</i>	79 min par jour	81 min par jour	87 min par jour



Ne se sont pas déplacés un jour de semaine :



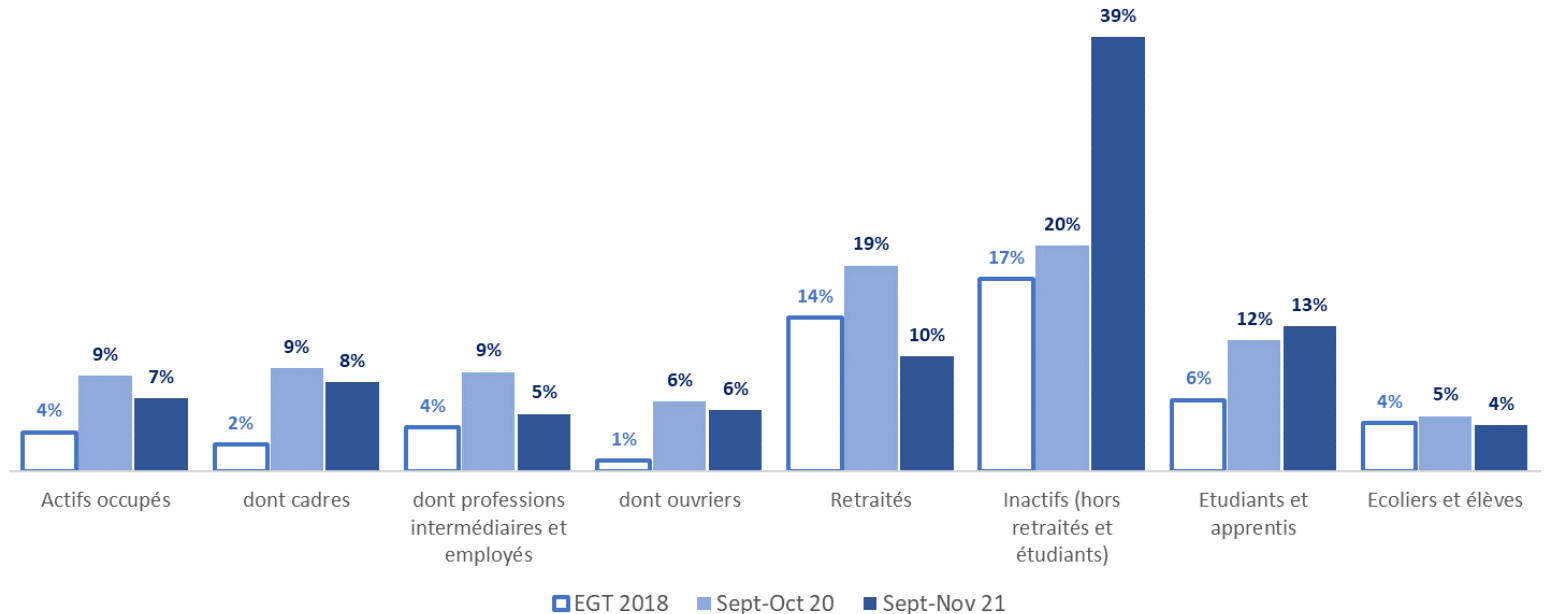
Ceux qui se déplacent réalisent **moins de déplacements** :



Et consacrent **moins de temps** à se déplacer :

Le taux de Franciliens ne se déplaçant pas un jour donné diminue

Part des personnes ne s'étant pas déplacées un jour de semaine, par catégorie



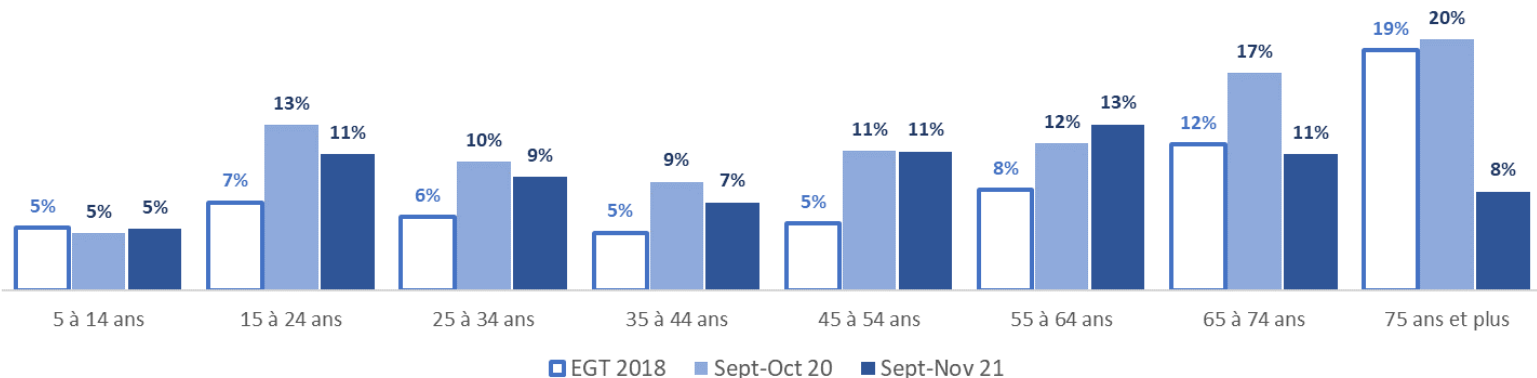
En période habituelle, ce sont **les retraités, les personnes sans activité professionnelle et les chômeurs** qui sortent le moins de chez eux. Ces tendances ont évolué avec la crise sanitaire.

- Pendant les différents confinements, les taux de Franciliens ne se déplaçant pas avaient fortement augmenté. La période de septembre à novembre 2021 a vu la mobilité des Franciliens revenir à des valeurs très proches de celles qui étaient observées en septembre-octobre 2020.
- Parmi les **actifs occupés**, les taux sont en baisse en particulier pour les professions intermédiaires et employés.
- La **part des enfants** ne se déplaçant pas un jour donné est quasiment revenue à son niveau de 2018, les écoles/colleges/lycées ayant rouvert.

Une mobilité plus importante à l'automne 2021 qu'à l'automne 2020



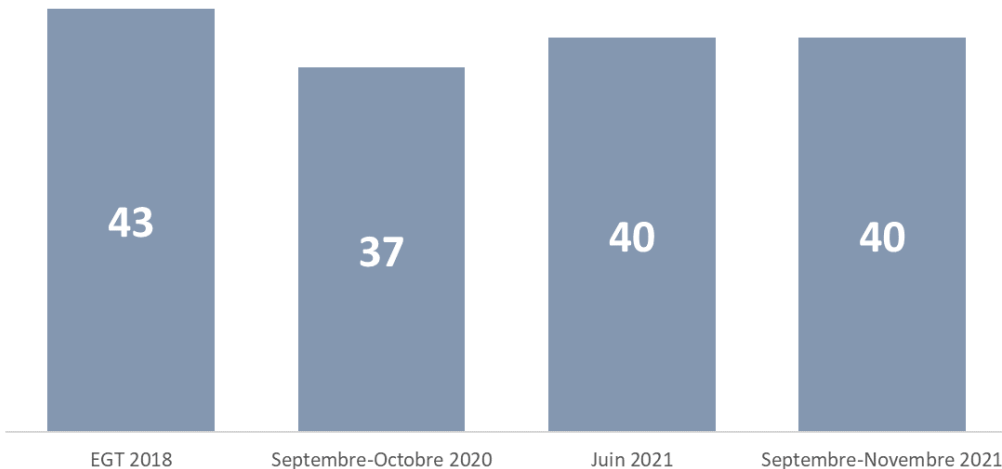
Part des personnes ne s'étant pas déplacées un jour de semaine, par tranche d'âge



On constate que pour la plupart des catégories, il y a eu sur la période septembre - novembre 2021 un taux de non-mobilité équivalent, voire même inférieur dans certains cas aux taux observés en septembre-octobre 2020.

Le nombre total de déplacements reste inférieur à la valeur d'avant la crise sanitaire

Millions de déplacements par jour
Un jour de semaine

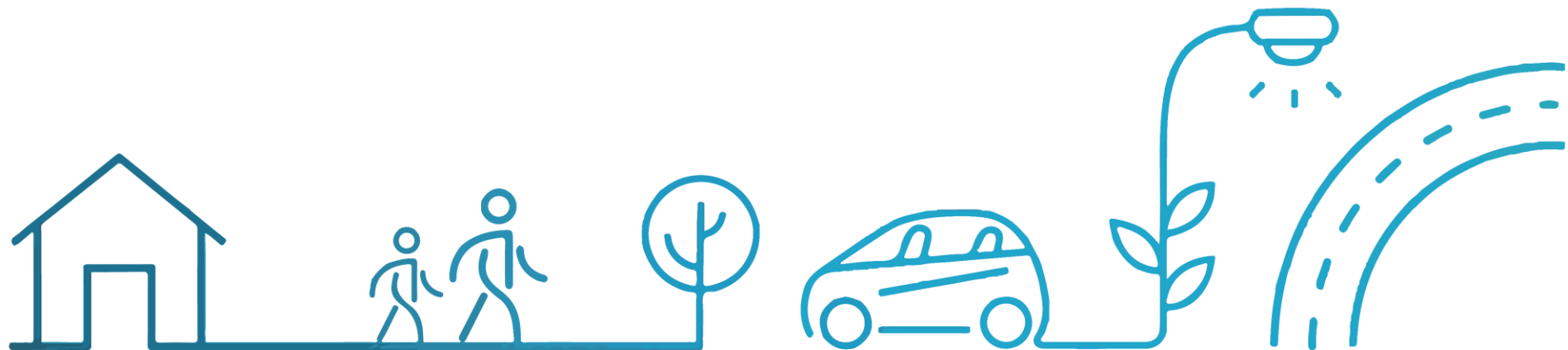


En 2018, avant la crise sanitaire, on comptait 43 millions de déplacements par jour en Ile-de-France.

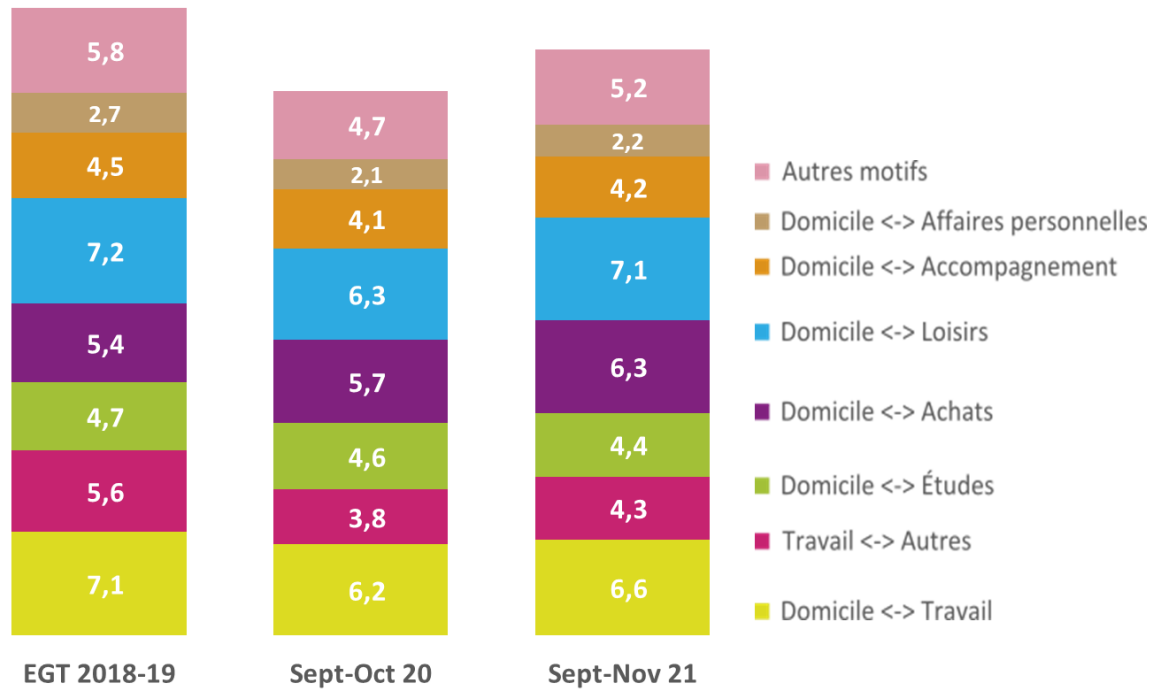
A l'automne 2021, le chiffre se stabilise autour de 40 millions de déplacements par jour après un regain en juin. Ce total est supérieur à ce qui était observé un an auparavant, durant la période septembre-octobre 2020.

Se déplacer pour quelles activités ?

*Enquête mobilité COVID vagues 6 & 7
Septembre - Novembre 2021*



Forte reprise des déplacements pour travail et études

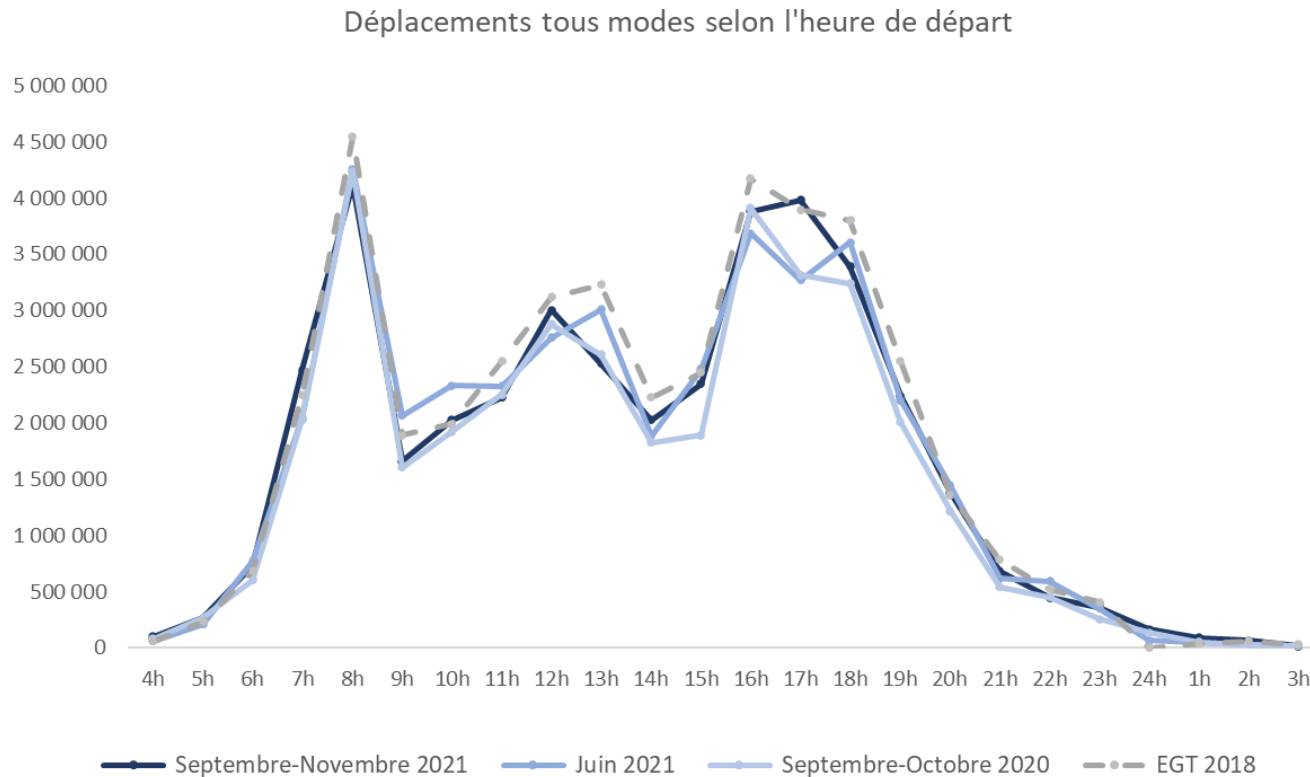


Même si elle est encore inférieure au niveau observé en 2018, **la mobilité domicile - travail est en reprise** par rapport aux périodes précédentes. Elle est ainsi supérieure à son niveau de septembre-octobre 2020.

Les déplacements pour les études sont en forte hausse, dépassant le niveau de la situation avant la crise sanitaire.

Enfin, on note une nette augmentation des **déplacements pour achats, bien plus nombreux en jour de semaine qu'avant la crise sanitaire**. Ce changement de comportement est très certainement à mettre en relation avec le télétravail qui incite à réaliser des achats fréquents près de chez soi (supérette, boulangerie...). La période des fêtes de fin d'année qui marque la fin de la phase de collecte des données peut également expliquer cette hausse.

Quasi-retour à la normale le matin, mais l'heure de pointe du soir reste impactée



Le profil horaire des déplacements reste marqué par les périodes de pointes du matin et du soir et le rebond au moment du déjeuner.

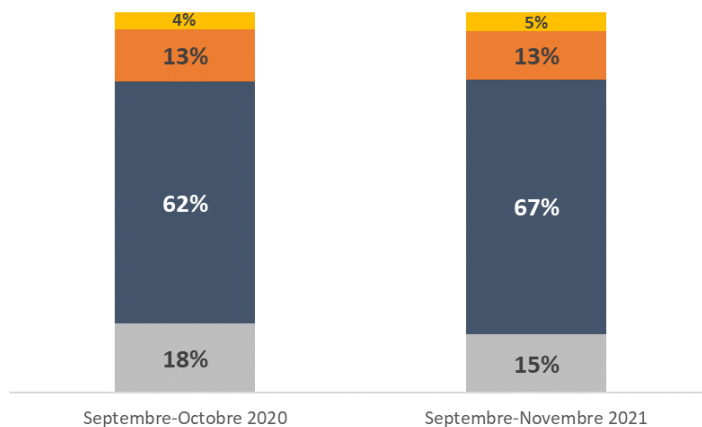
Pour la période septembre - novembre 2021, on remarque que l'heure de pointe du soir présente une structure se rapprochant de celle de 2018. Il s'agit de la première période depuis le début de l'enquête pour laquelle ce retour à la normale semble prendre forme.

Le recours au télétravail en baisse



Alors que le taux de personnes en télétravail était encore de 21% en juin 2021, il n'est plus que de 13% à l'automne. La situation est ainsi revenue à ce que l'on pouvait observer un an auparavant.

Evolution du taux de télétravail



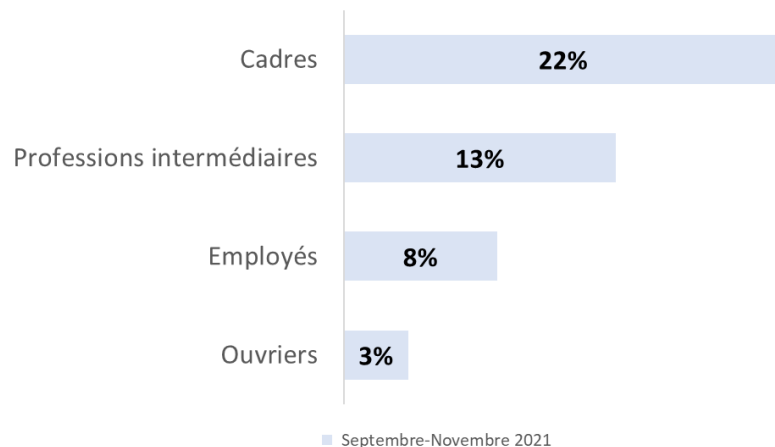
Ce sont toujours les cadres qui télétravaillent le plus, bien qu'ils soient aussi les principaux porteurs de la baisse avec un taux de télétravail de 22% contre 37% lors de la période précédente.

Le taux de télétravail des professions intermédiaires diminue également mais dans des proportions moindres.

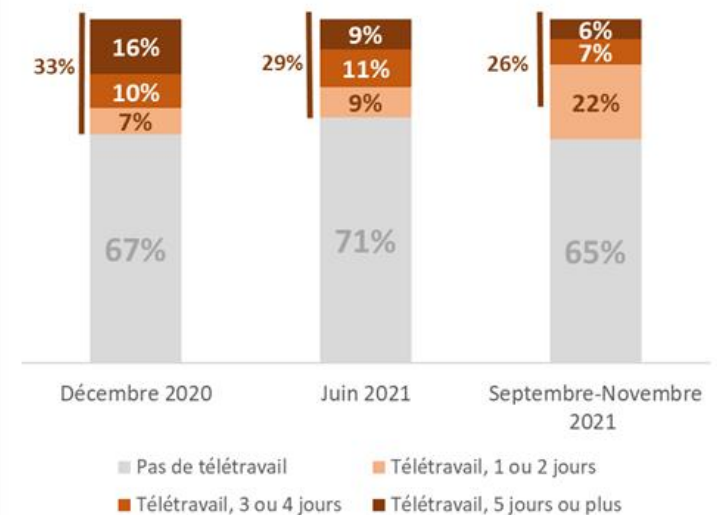
Le nombre moyen de jours télétravaillés par semaine évolue fortement à la baisse.

- Travaillent habituellement à domicile (indépendants...)
- Ont télétravaillé
- Sont allés au travail
- N'ont pas travaillé (RTT, congés, temps partiel, maladie)

Part des actifs en télétravail



Nombre de jours télétravaillés dans la semaine



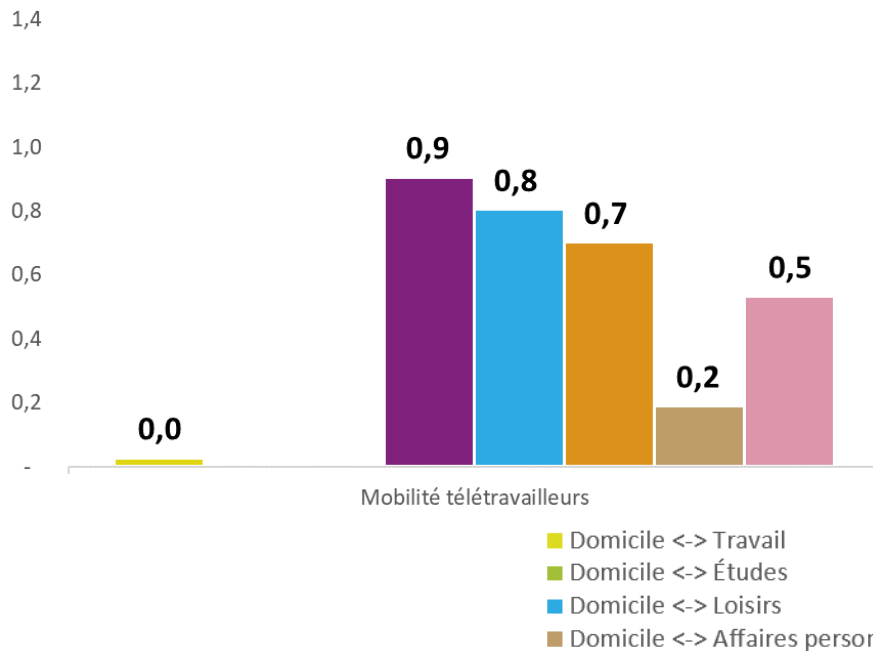
Des télétravailleurs qui se déplacent moins et pour des motifs différents des autres actifs



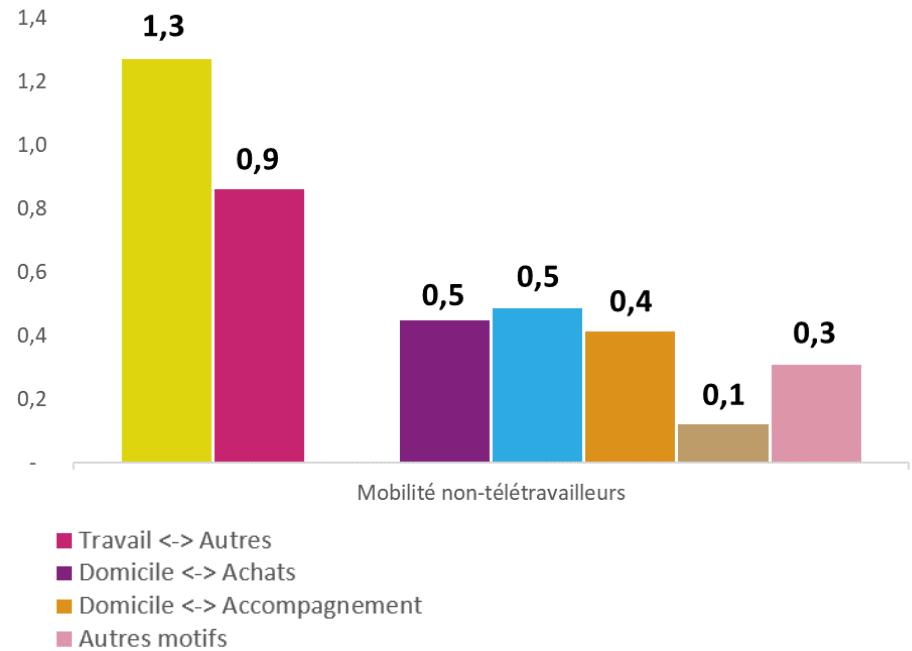
Parmi les personnes télétravaillant un jour donné, 18% déclarent ne pas être du tout sortis de chez eux, contre seulement 5% pour les actifs non-télétravailleurs.

En revanche, les télétravailleurs qui se déplacent ont une mobilité moyenne presque aussi élevée que les actifs non-télétravailleurs étant sortis de chez eux (4 déplacements / jour vs 4,2).

Mobilité individuelle des télétravailleurs, par motif



Mobilité individuelle des non-télétravailleurs, par motif



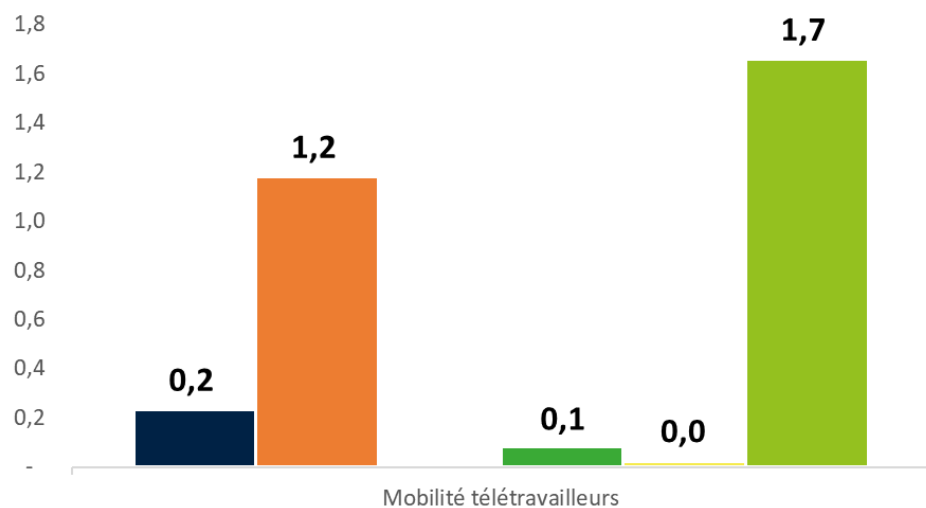
Mobilité des actifs occupés

Les télétravailleurs réalisent plus de déplacements liés aux achats, aux loisirs et à l'accompagnement.

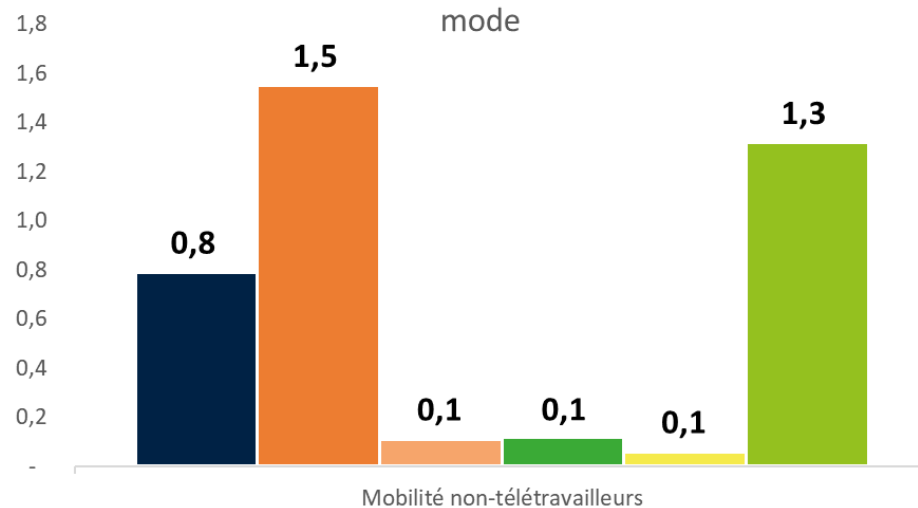
Une répartition des modes différente pour les télétravailleurs



Mobilité individuelle des télétravailleurs, par mode



Mobilité individuelle des non-télétravailleurs, par mode

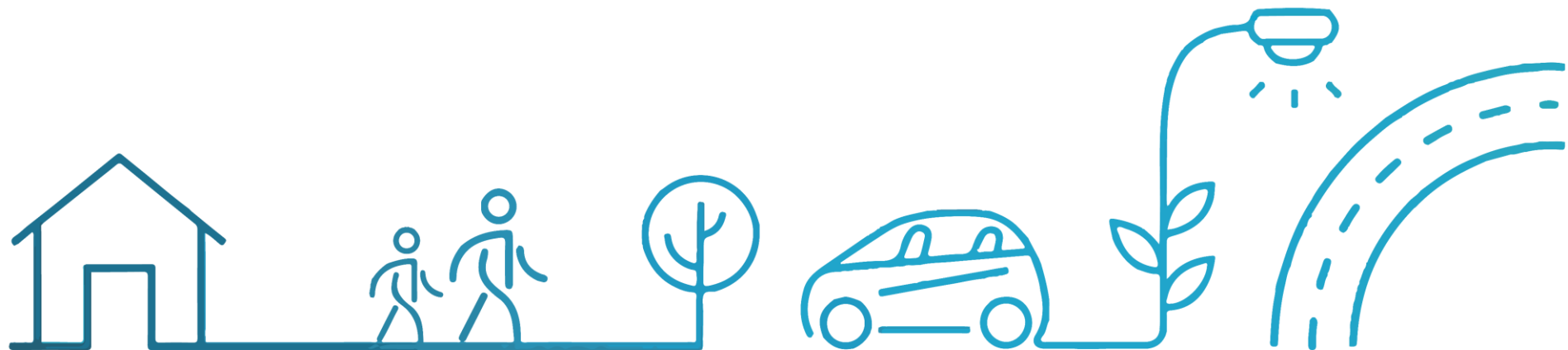


■ Transports collectifs ■ Voiture ■ 2 roues motorisés
■ Vélo ■ Autres ■ Marche

Les télétravailleurs ont, dans le cadre de leurs déplacements, un recours nettement moindre aux transports collectifs. C'est la marche qui est privilégiée, avec 19 points de plus que chez les non-télétravailleurs. Les déplacements en voiture sont en revanche nombreux dans les deux cas.

Quels déplacements sont impactés par la crise sanitaire en termes d'origines et de destinations ?

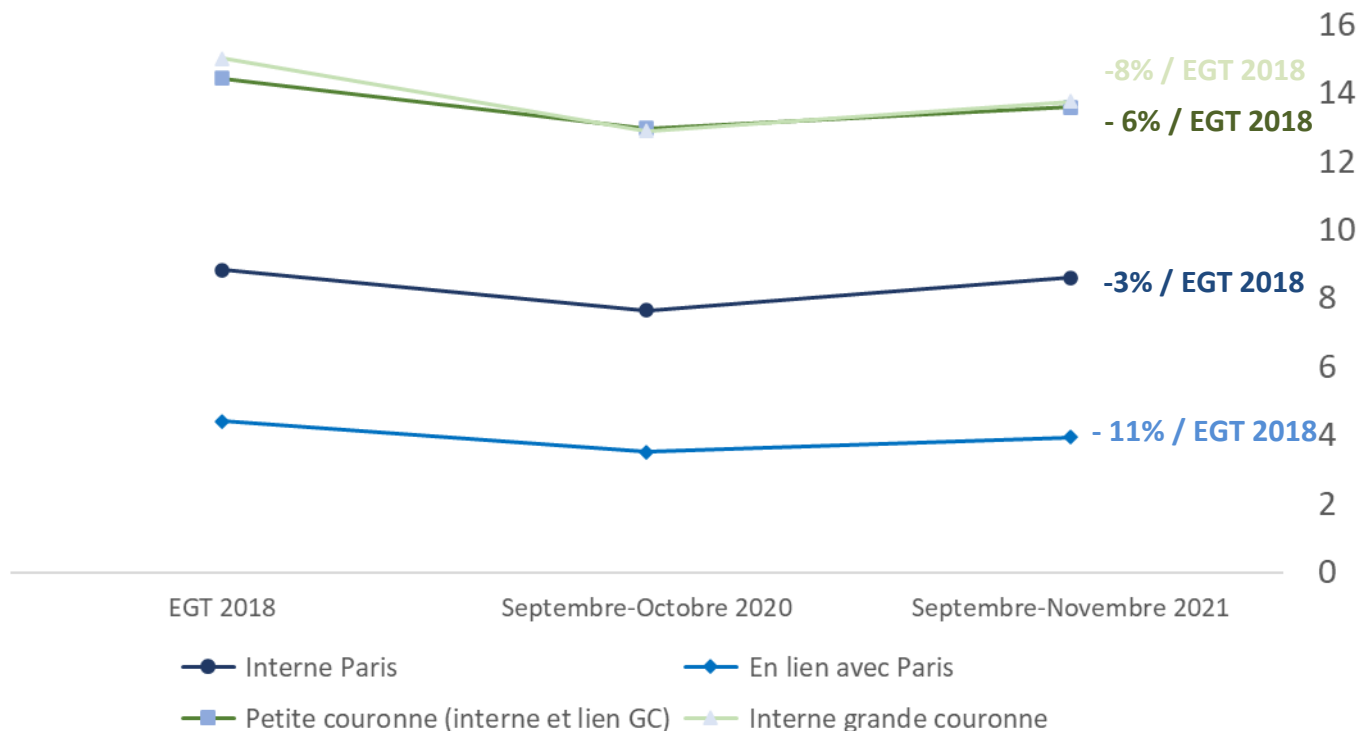
*Enquête mobilité COVID vagues 6 & 7
Septembre - Novembre 2021*



Une reprise des déplacements dans Paris

Comparaison
avec l'EGT 2018

Evolution des déplacements par OD, en millions



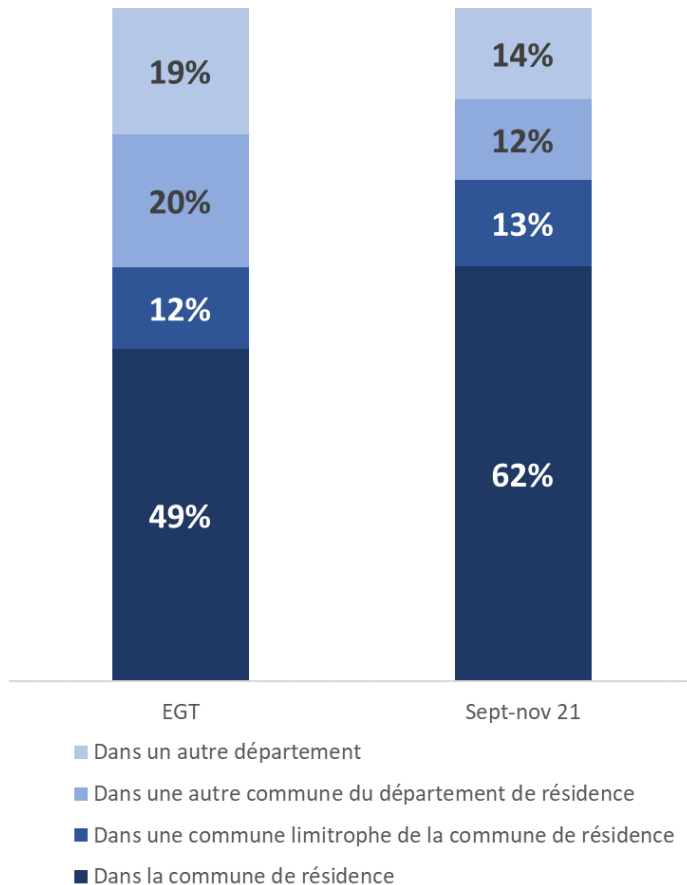
La période de juin 2021 était marquée par une reprise des déplacements liées à la petite et à la grande couronne.

Sur la période septembre - novembre 2021, ce sont surtout les déplacements internes à Paris qui connaissent une reprise notable. S'ils restent inférieurs à la situation précédant la crise sanitaire, ils dépassent tout de même les volumes observés en automne 2020.

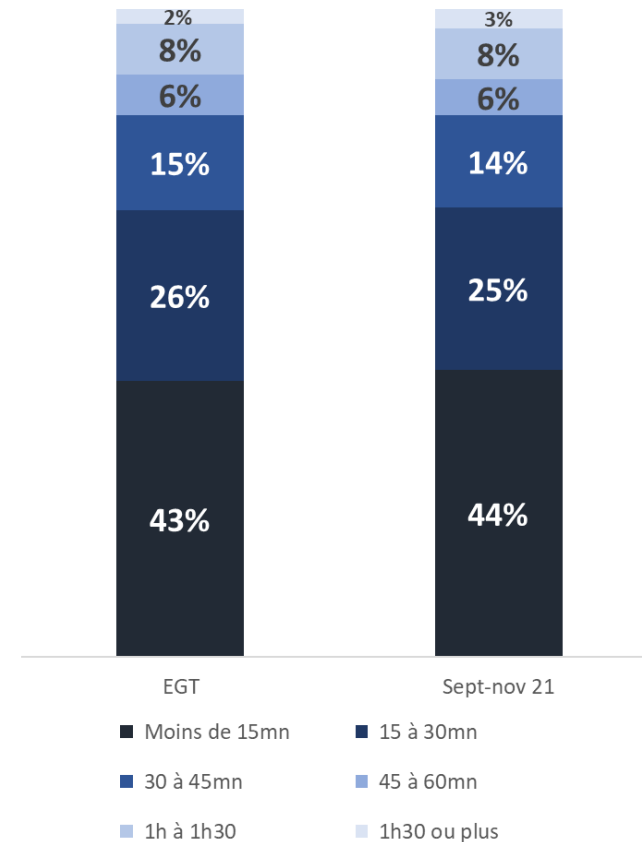
Les déplacements en grande couronne restent en retrait par rapport à 2018, malgré un regain comparé à la situation une année auparavant.

Les Franciliens continuent de privilégier les déplacements courts

Répartition des déplacements par proximité



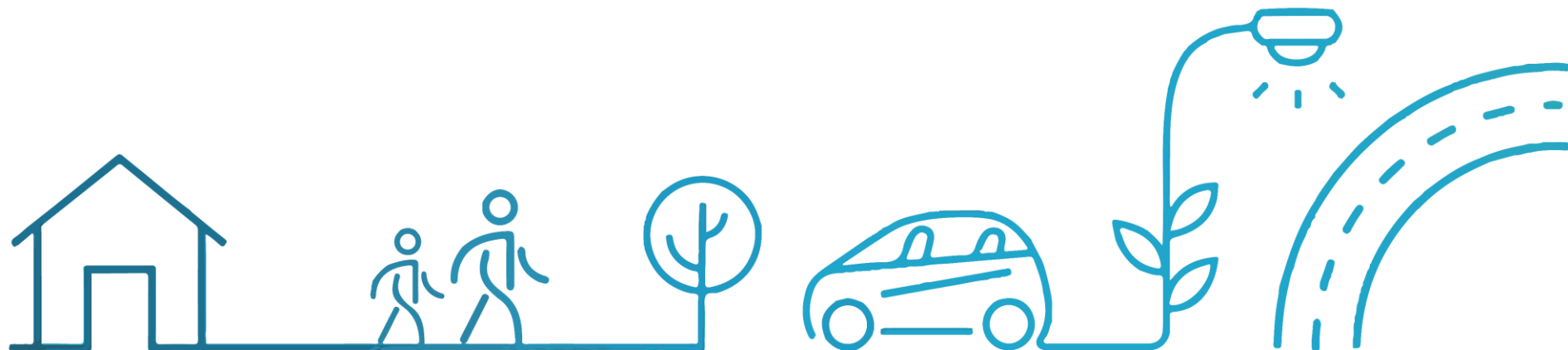
Répartition des déplacements par durée



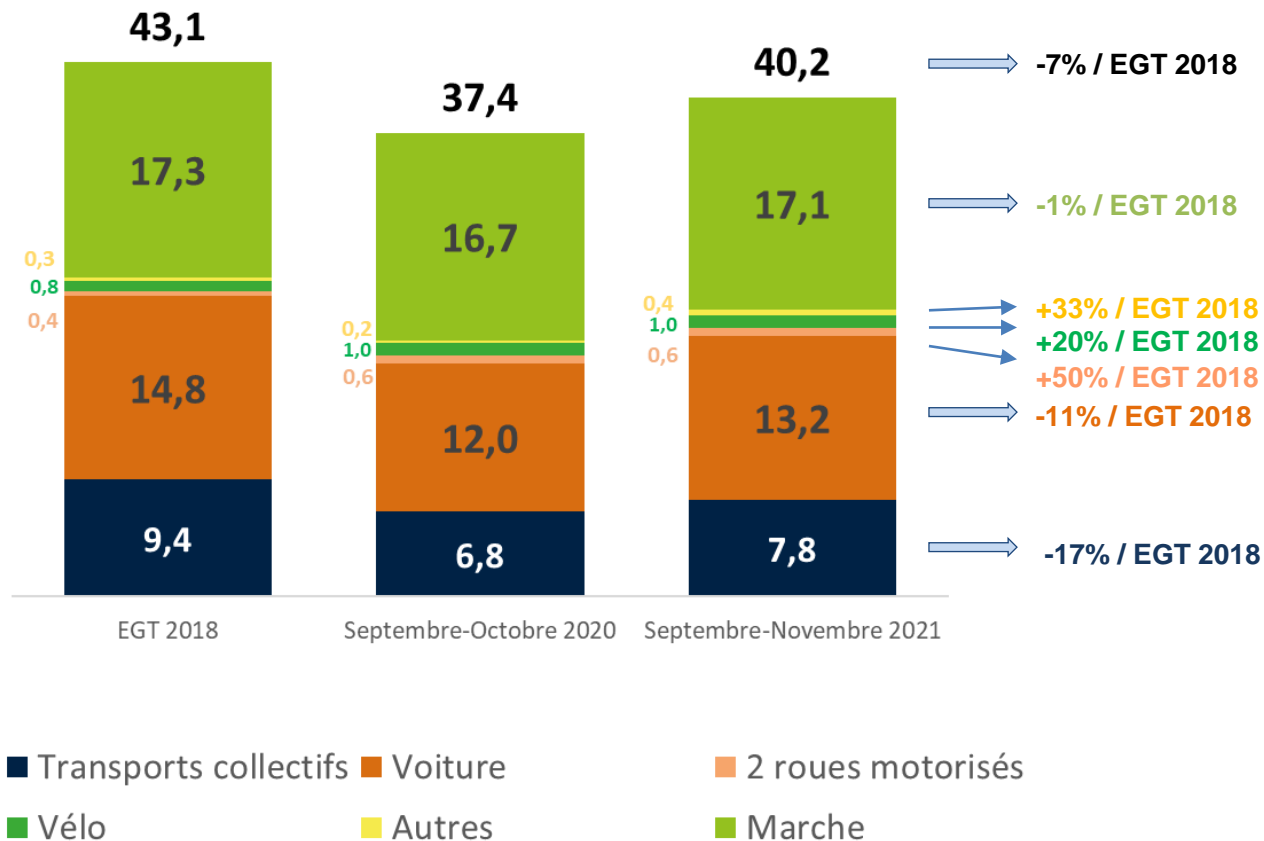
- La préférence pour les déplacements de proximité (commune de résidence ou limitrophe) reste visible en dépit de l'absence de restrictions de déplacement.
- Concernant la durée des déplacements, les comportements sont très similaires à ceux observés dans l'EGT 2018.

Quel impact de la crise sanitaire sur les modes de déplacements ?

*Enquête mobilité COVID vagues 6 & 7
Septembre - Novembre 2021*

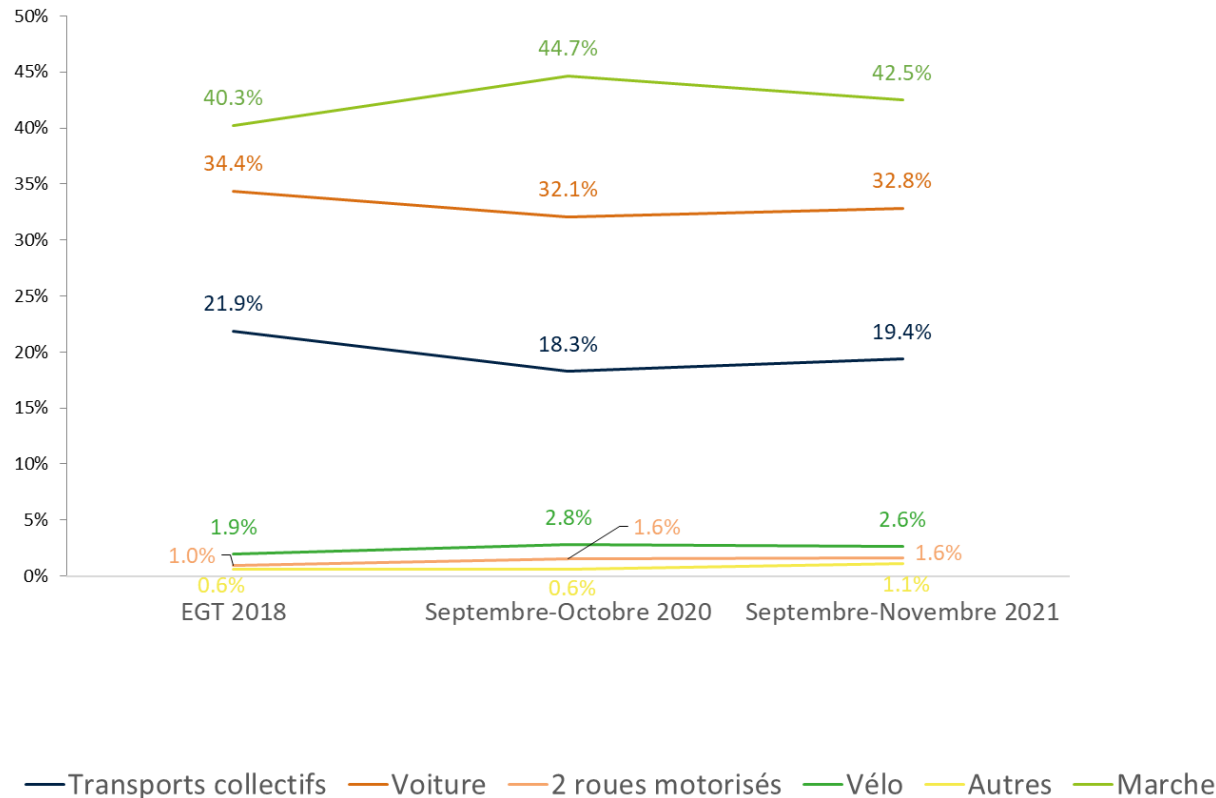


Un retour important dans les transports collectifs



- Les effets de la crise sanitaire sur l'usage des modes de déplacements restent importants
- On note une augmentation importante des déplacements en transports collectifs même s'ils restent inférieurs à leur niveau de 2018

Un retour important dans les transports collectifs



- Indépendamment du phénomène de démobilité, la part modale des transports collectifs repart à la hausse
- Les modes actifs comme la marche et le vélo perdent légèrement par rapport à l'automne 2020 mais restent à un niveau plus haut que 2018
- L'impact sur les systèmes de transport doit également être apprécié au regard des distances parcourues

La marche se stabilise après l'augmentation du mois de juin : 17,1 millions de déplacements à pied

La marche s'affirme comme premier mode de déplacement des Franciliens et se rapproche du niveau de l'EGT 2018.

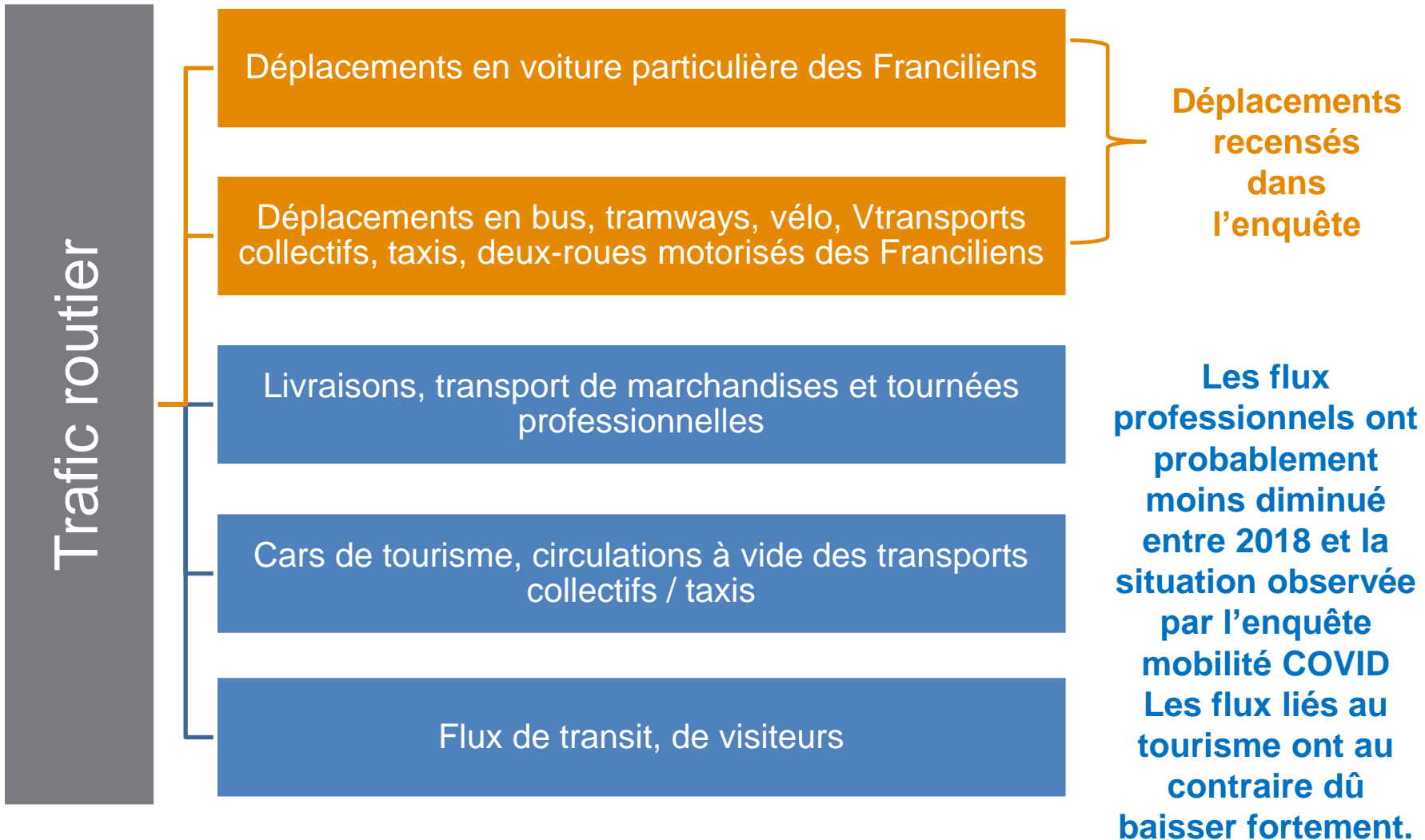
- Le nombre de déplacement à pied, qui avait fortement augmenté en juin avec l'arrivée des beaux jours, a retrouvé et même dépassé son niveau de 2020, même s'il est légèrement inférieur à celui de l'EGT 2018.

Les habitudes prises durant les phases de confinement continuent de bénéficier à la marche

- Bien qu'en diminution, le télétravail reste fortement pratiqué et favorise les déplacements de proximité à pied.
- La baisse du télétravail et le retour de l'automne favorisent le retour dans les transports collectifs et l'utilisation de la voiture.



Les déplacements recensés dans l'enquête ne reflètent qu'une partie de l'usage des réseaux de voirie





Les déplacements en voiture repartent à la hausse mais restent inférieurs de 11% à la situation avant la crise sanitaire

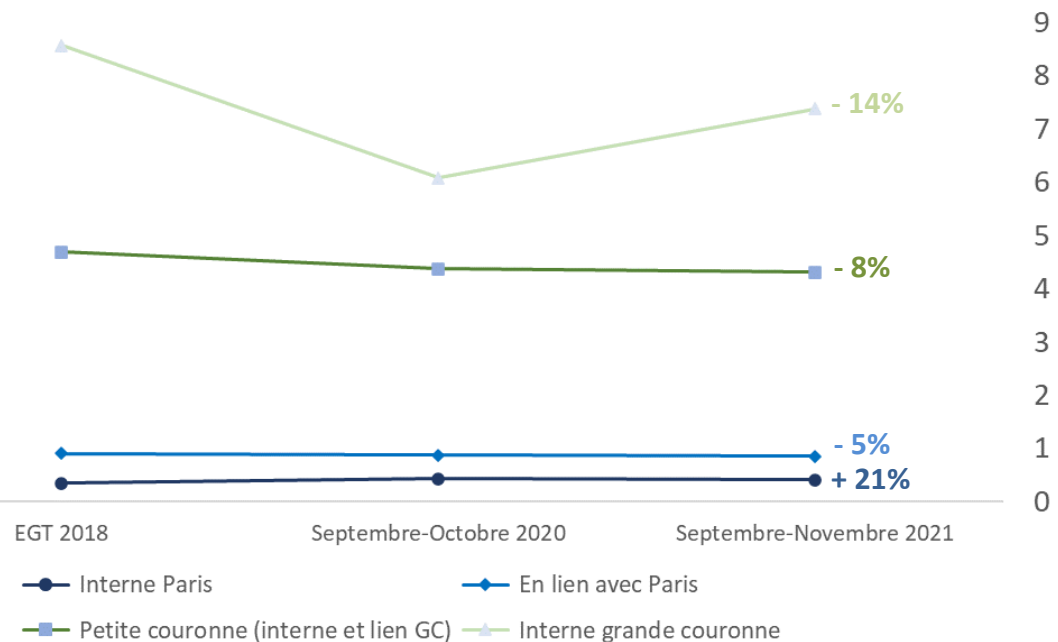
1,6 million de déplacements en moins (-11%) par rapport à l'EGT 2018

- une baisse plus forte que pour l'ensemble des déplacements (-7%)

La diminution reste forte en grande couronne

- La diminution des déplacements internes à la petite couronne ou entre la petite et la grande couronne constatée au printemps a été interrompue et on assiste même à une inversion de cette tendance.
- Les trajets internes à la grande couronne, après plusieurs mois à un faible niveau, repartent à la hausse mais sont toujours significativement inférieurs au niveau d'avant la crise sanitaire.

Evolution des déplacements en voiture par OD, en millions





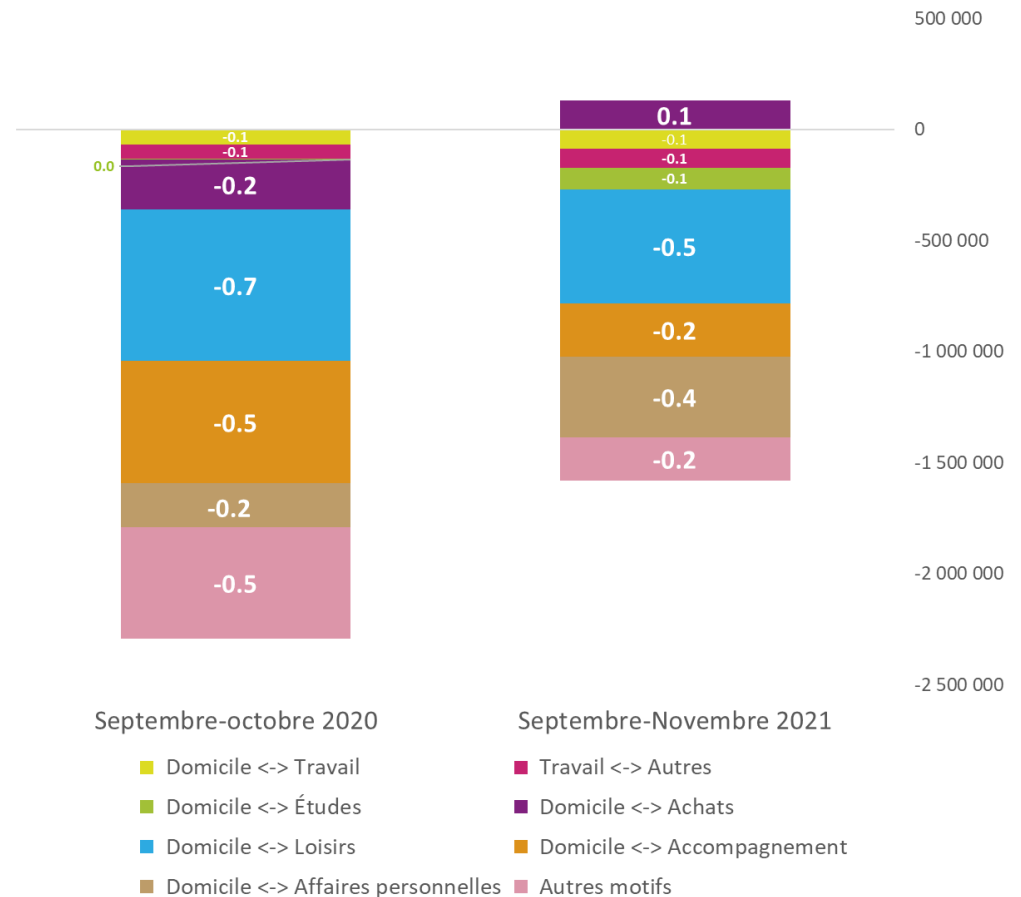
Evolution des motifs de déplacements en voiture par rapport à l'EGT 2018

Les déplacements en voiture restent en baisse pour l'ensemble des motifs de déplacement.

Toutefois certains motifs sont plus impactés que d'autres

- Les déplacements pour les loisirs sont particulièrement impactés.
- Les motifs d'accompagnement et d'affaires personnelles sont également en baisse assez notable.
- En revanche, la baisse est très faible pour les déplacements relatifs au travail, aux études ou aux achats.

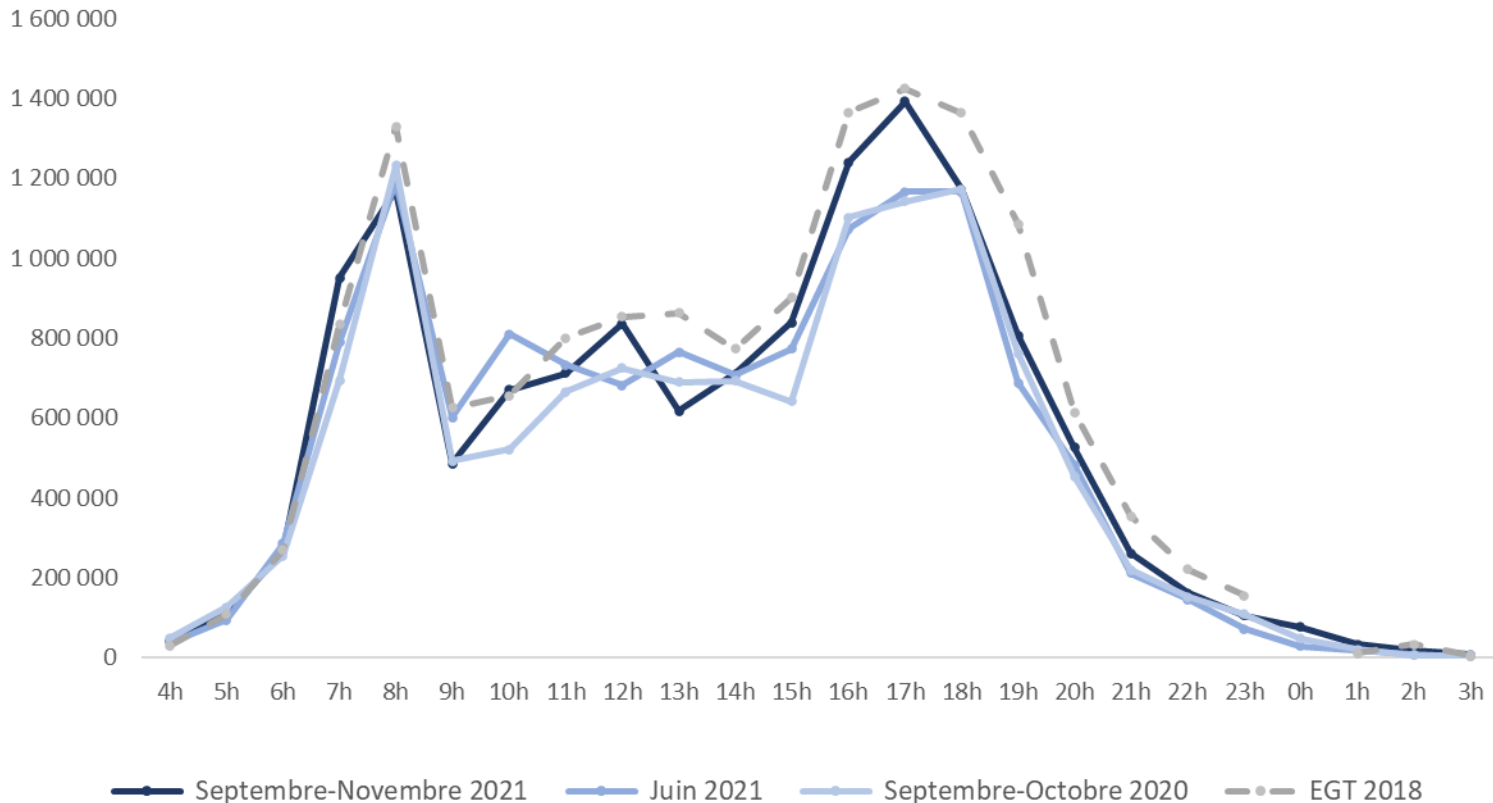
Evolution des déplacements en voiture
Par motif, par rapport à l'EGT 2018





Les déplacements en voiture inférieurs de 11% par rapport à la situation avant la crise sanitaire

Déplacements en voiture selon l'heure de départ



- On remarque pour les déplacements en voiture une persistance des heures de pointe du matin et du soir.
- En termes de déplacements, la pointe du soir est plus importante qu'à l'automne 2020 mais reste nettement en deçà de ce qui était observé en 2018.



Des déplacements en transports collectifs inférieurs de 17% à la situation avant la crise sanitaire

1,6 million de déplacements en moins

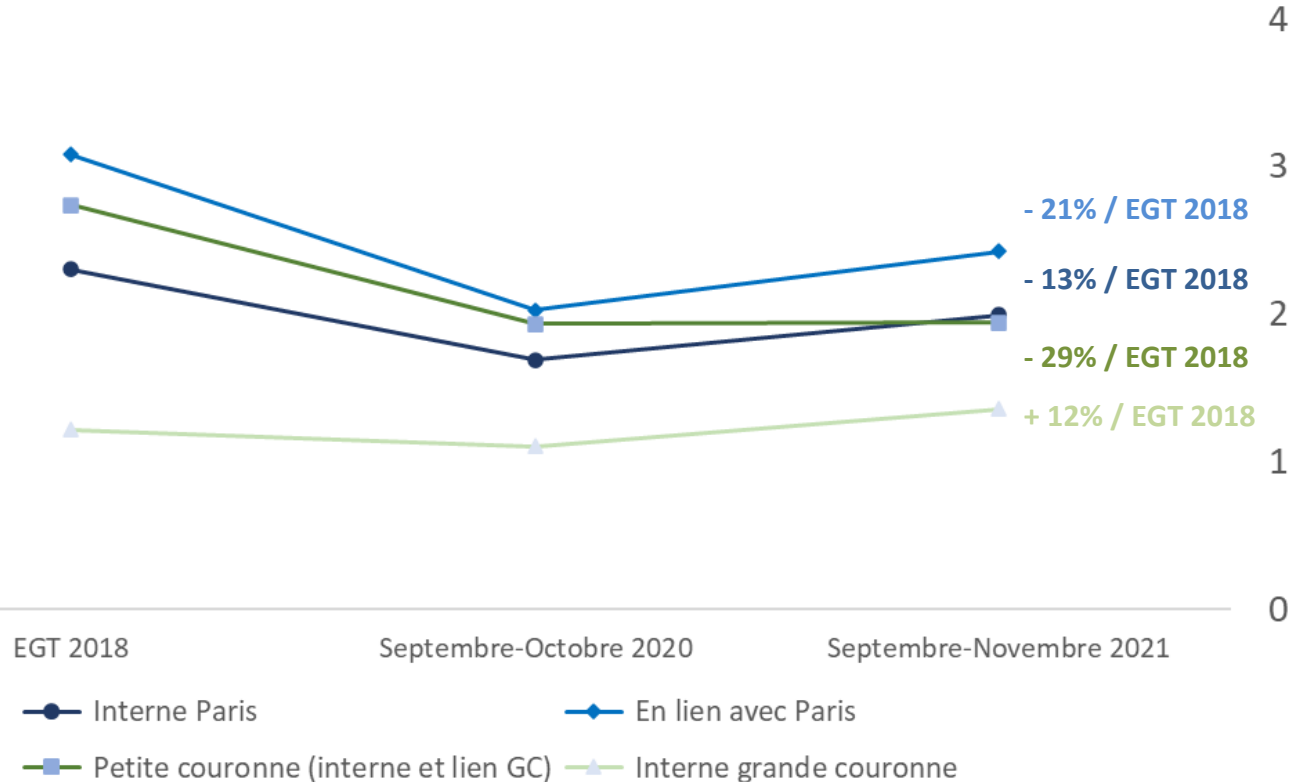
- La fréquentation des transports collectifs est de nouveau en hausse, mais reste inférieure à son niveau de 2018.

Une diminution qui continue de concerner :

- les déplacements radiaux pour lesquels les transports collectifs sont d'habitude utilisés pour les déplacements domicile-travail pour des emplois télétravaillables
- les déplacements dans les secteurs les plus denses

En revanche, les déplacements au sein de la grande couronne sont en hausse par rapport à 2018.

Evolution des déplacements TC par OD, en millions





Evolution des motifs de déplacements en transports collectifs par rapport à l'EGT 2018

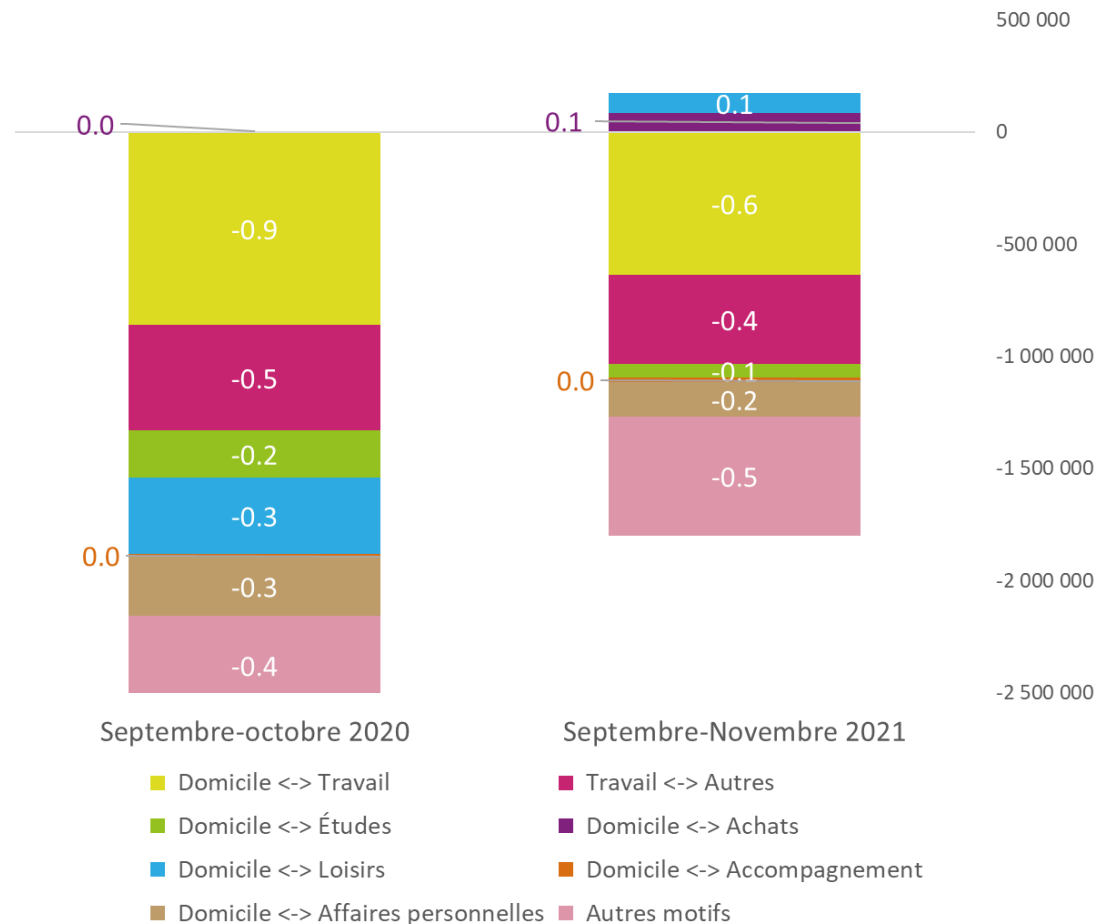
Par rapport à l'automne 2020, on observe une reprise des déplacements pour la plupart des motifs.

Les niveaux restent néanmoins inférieurs à ceux de l'EGT 2018, notamment pour les déplacements domicile-travail.

En revanche, les déplacements pour loisirs ont non seulement rattrapé mais même dépassé le niveau pré-crise.

Evolution des déplacements en transports collectifs

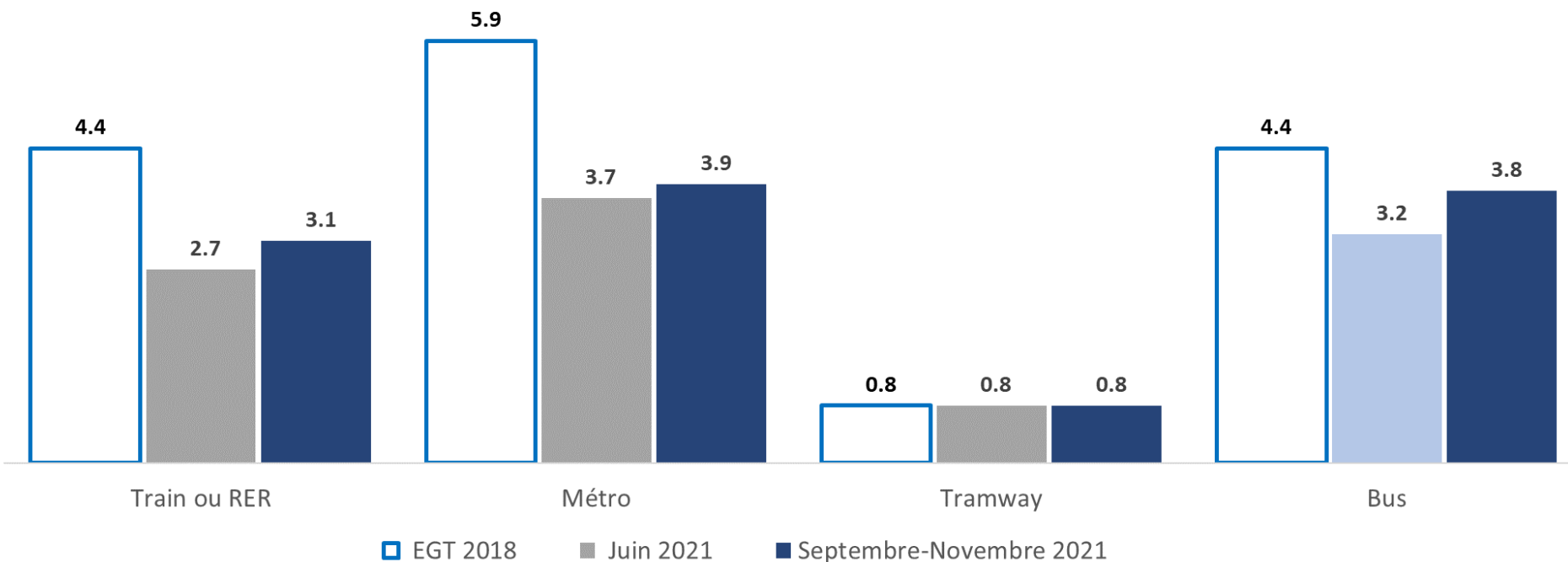
Par motif, par rapport à l'EGT 2018





Des déplacements en transports collectifs toujours inférieurs à la situation précédent la crise sanitaire

Nombre de trajets effectués à l'aide des divers modes TC (en millions)

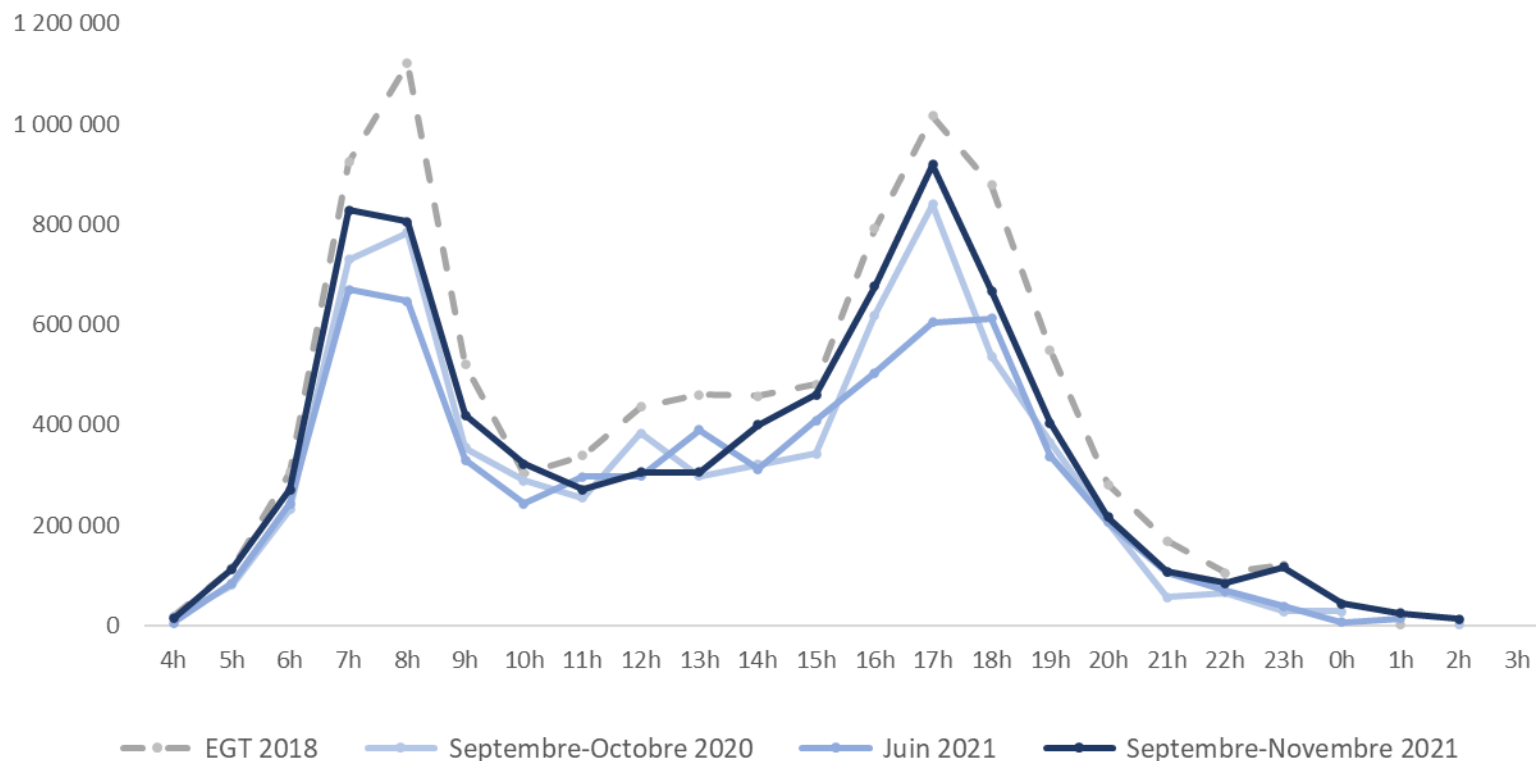


La reprise de l'activité des transports collectifs est principalement portée par le bus. Pour les modes lourds, la fréquentation reste très en retrait par rapport à 2018 et augmente plus lentement.



Des heures de pointes dans les transports collectifs supérieures à Septembre-Octobre 2020

Déplacements en transports collectifs selon l'heure de départ

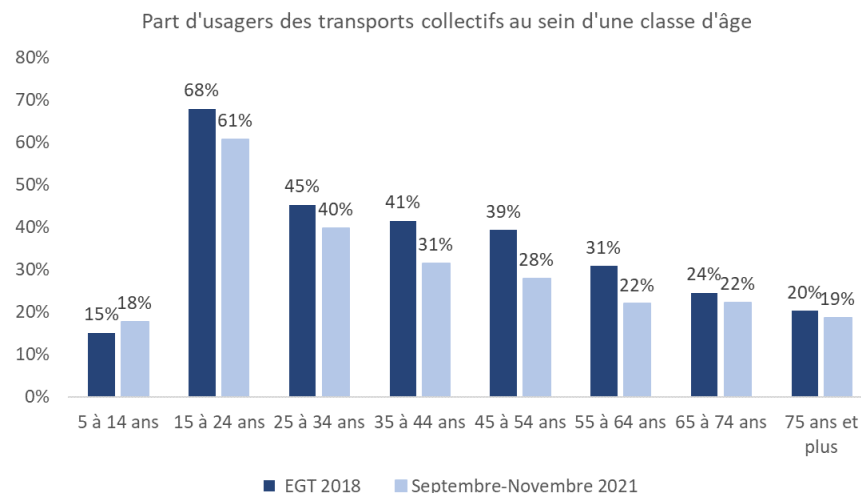
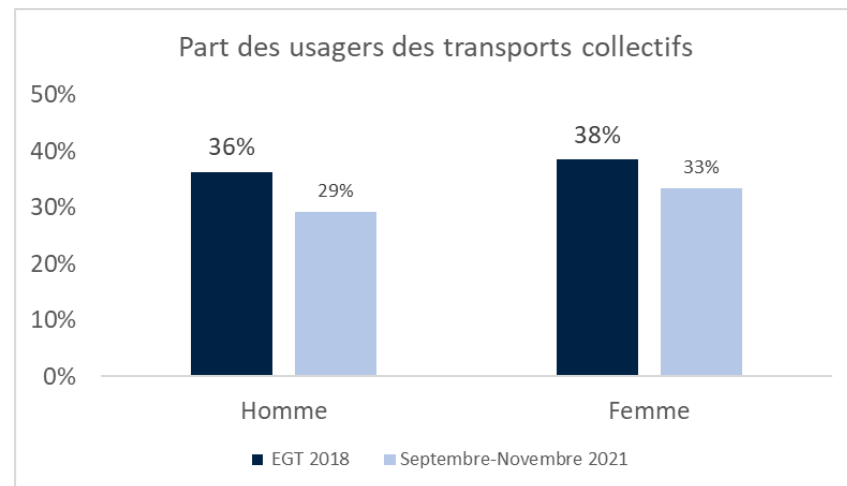


- On constate une fréquentation en deçà des niveaux de 2018 tout au long de la journée, notamment le matin.
- La pointe du soir est plus élevée que la pointe du matin.
- La structure de la courbe tend néanmoins de plus en plus vers celle de l'EGT 2018.



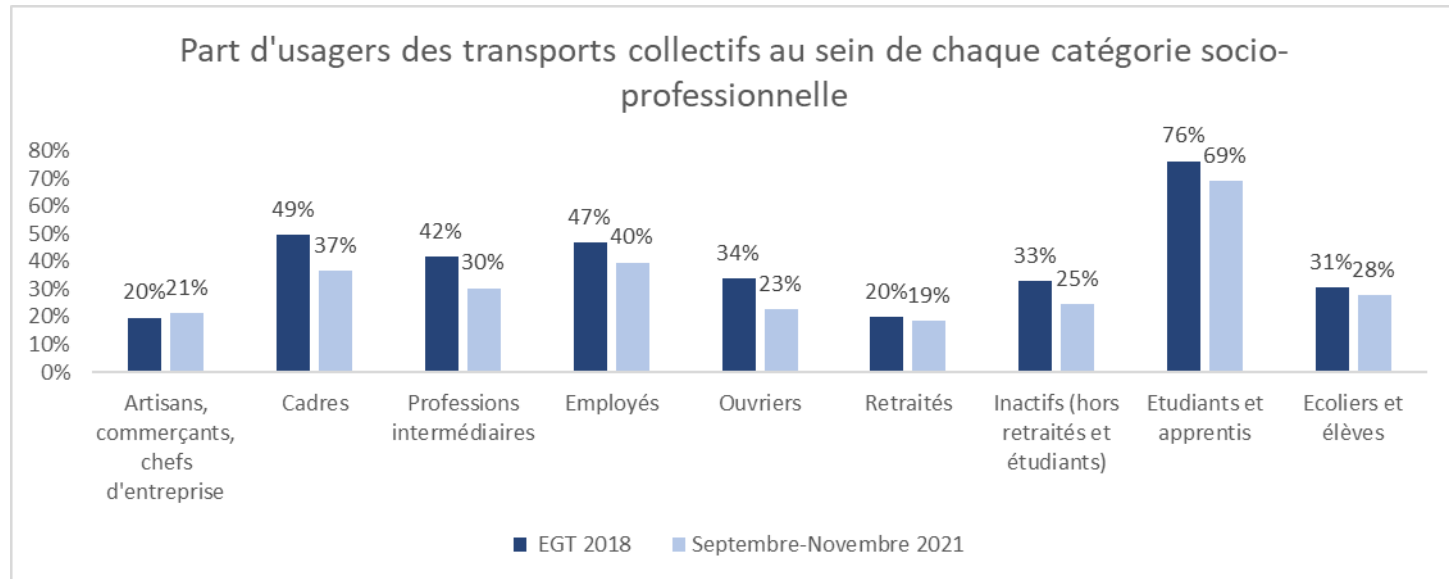
Un recours aux transports collectifs de plus en plus porté par les plus jeunes

- Le nombre de personnes ayant pris au moins une fois un transport collectif un jour donné est passé de 4,2 millions en 2018 à 3,6 millions fin 2021.
- La part des femmes parmi ces usagers est restée stable à 55%. 38% de l'ensemble des femmes prenaient au moins une fois les transports collectifs un jour donné, contre 36% pour les hommes. En 2021, cette proportion a diminué pour les deux catégories (-5 points pour les hommes et -7 points pour les femmes).
- Les jeunes de 15 à 24 ans restent les principaux utilisateurs des transports collectifs, ce qu'ils étaient déjà en 2018. Majoritaires parmi l'ensemble des usagers, ce sont eux qui ont le plus recours aux transports collectifs en proportion : 61% des 15-24 ans ont ainsi recours à ce mode de déplacement au moins une fois au cours de la journée. Ce taux, s'il est en baisse par rapport à 2018 (68%), reste néanmoins de loin le plus élevé parmi toutes les classes d'âge.
- On notera par ailleurs que les 5-14 ans sont la seule classe d'âge pour laquelle le recours aux transports collectifs a augmenté, passant de 15% en 2018 à 18% en 2021.





Un recours en baisse pour presque toutes les catégories d'actifs

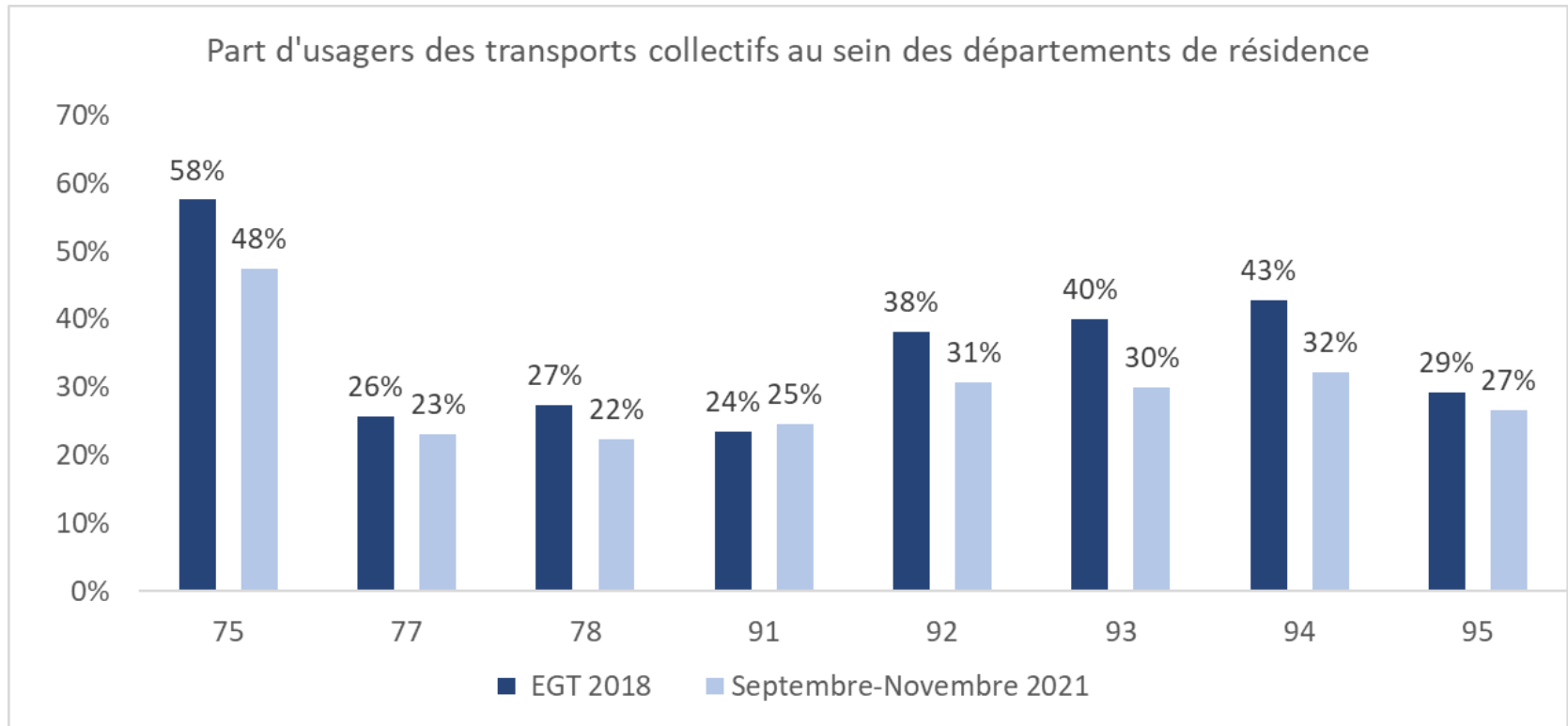


En 2018, presque 80% des étudiants recouraient au moins une fois aux transports collectifs dans le cadre de leurs déplacements. Cette part, si elle a diminué, reste importante 3 ans plus tard.

Les écoliers, s'ils ne sont pas majoritaires sur l'ensemble des usagers, sont en revanche ceux pour lesquels le recours aux transports collectifs a été le moins impacté en proportion par la crise. Le taux de recours a diminué pour quasiment toutes les autres catégories, notamment les actifs occupés.



Une baisse répartie différemment selon les territoires



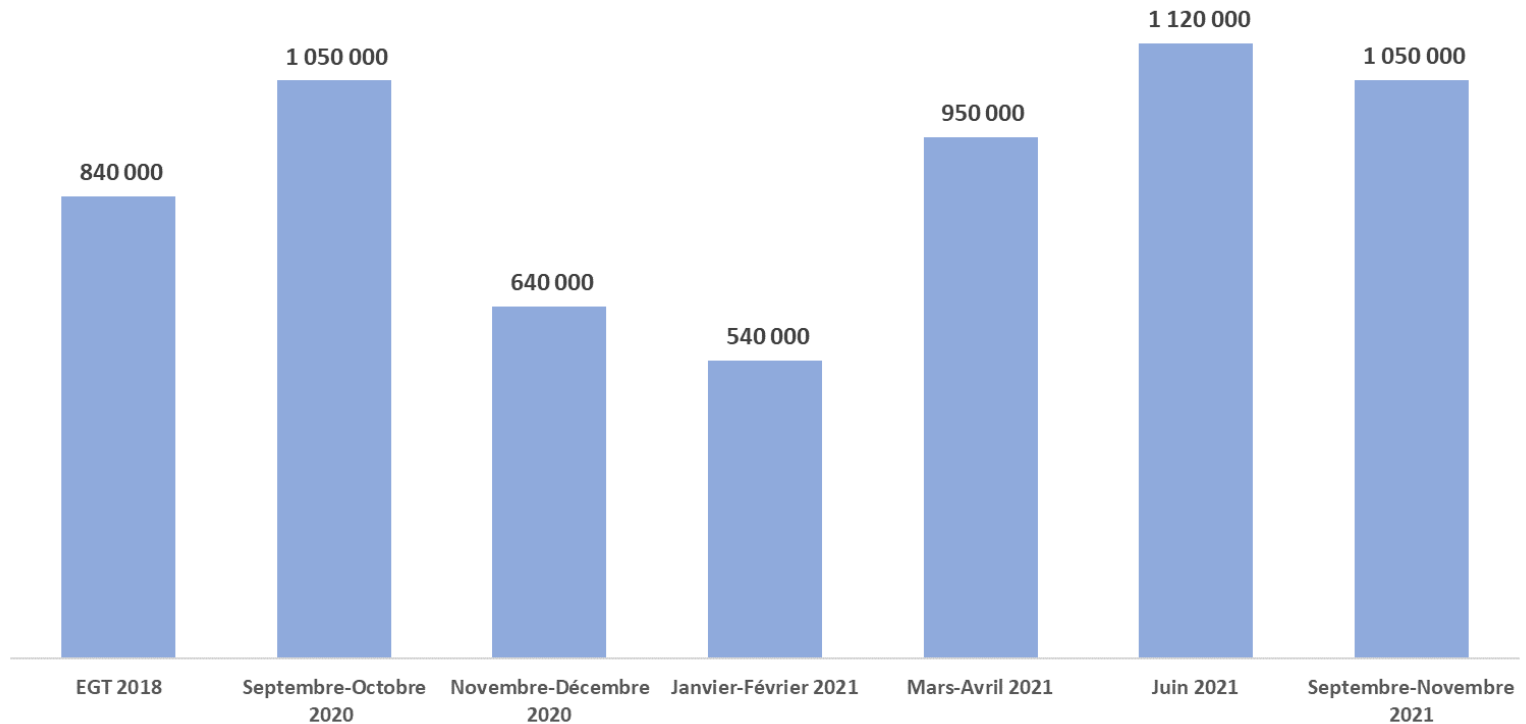
Le recours aux transports collectifs a fortement diminué pour les Parisiens et les habitants de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine. Des baisses sont également observées en grande couronne.

Entre 2018 et l'automne 2021, parmi les usagers en transports collectifs, les équilibres par couronne de résidence restent globalement stables : 32% résident à Paris, entre 44 et 46% en petite couronne et entre 23 et 24% en grande couronne.



Evolution des déplacements à vélo sur la période 2018 - 2021

Evolution du nombre de déplacements à vélo



Les niveaux des déplacements à vélo ont été de manière générale plus importants pendant la crise sanitaire qu'ils ne l'étaient en 2018.

Ces déplacements à vélo semblent par ailleurs d'avantage marqués par les saisons que par les épisodes de confinement.

Pour la période septembre - novembre 2021, les déplacements à vélo connaissent un niveau particulièrement haut, supérieur au printemps 2021 et comparables à la période septembre-octobre 2020.

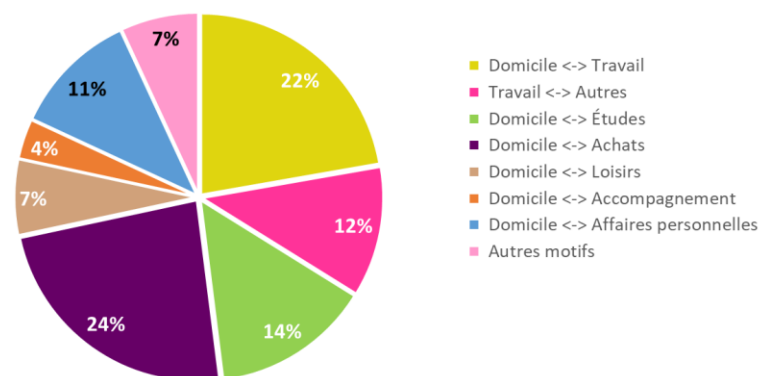


1 million de déplacements à vélo

200 000 déplacements quotidiens à vélo en plus par rapport au niveau moyen observé sur l'année entière 2018 (hors vacances scolaires)

- La croissance de l'usage du vélo est durable même si les conditions météorologiques de l'automne ont induit une baisse par rapport au printemps 2021.

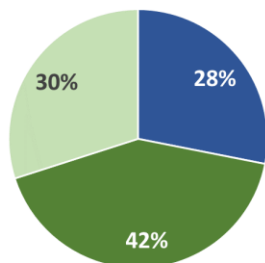
Motifs des déplacements à vélo à l'automne 2021



Un mode majoritairement utilisé pour le travail et les achats, les déplacements pour les études sont également concernés :

- Un peu moins de déplacements domicile <-> travail à vélo qu'en 2018, mais plus du double de déplacements domicile <-> Achats
- 22% des déplacements à vélo ont été réalisés en lien avec le travail, et 14% avec les études.

Répartition des usagers du vélo en 2018, par couronne de résidence

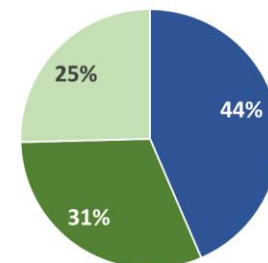


■ Paris ■ Petite couronne ■ Grande couronne

Un mode de plus en plus urbain :

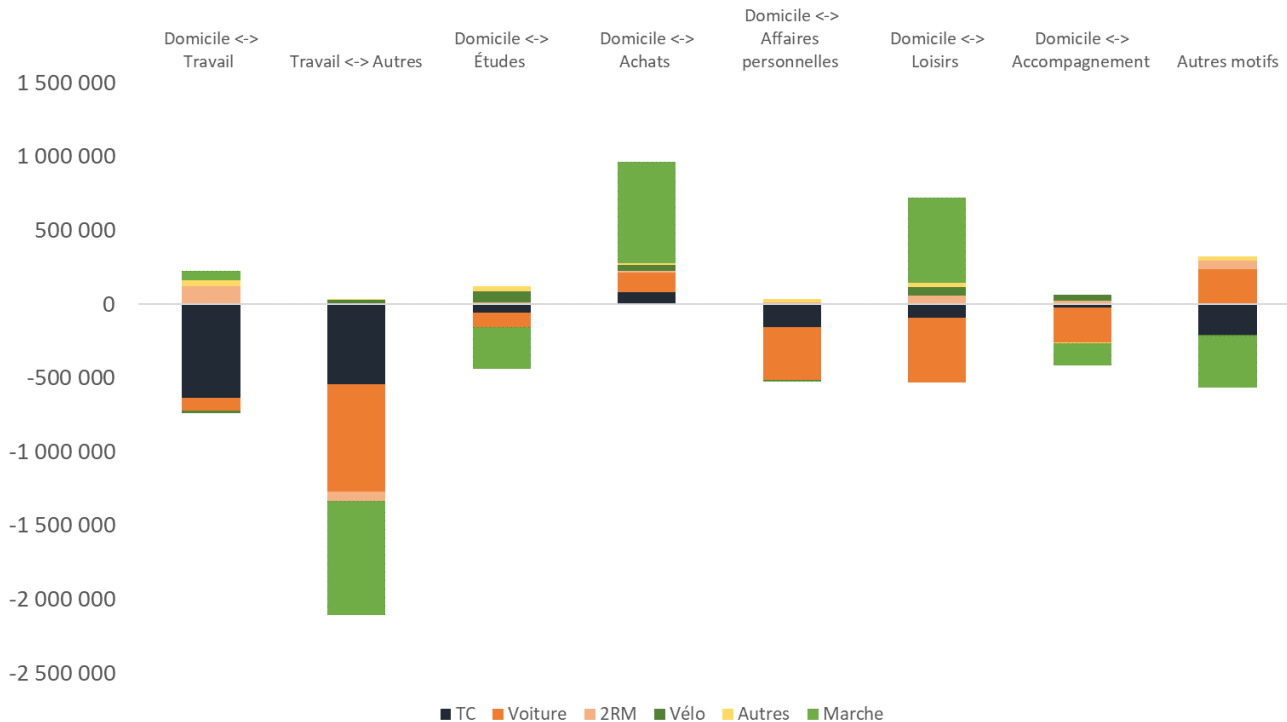
- 44% de Parisiens parmi les utilisateurs (28% en 2018)

Répartition des usagers du vélo à l'automne 2021, par couronne de résidence



■ Paris ■ Petite couronne ■ Grande couronne

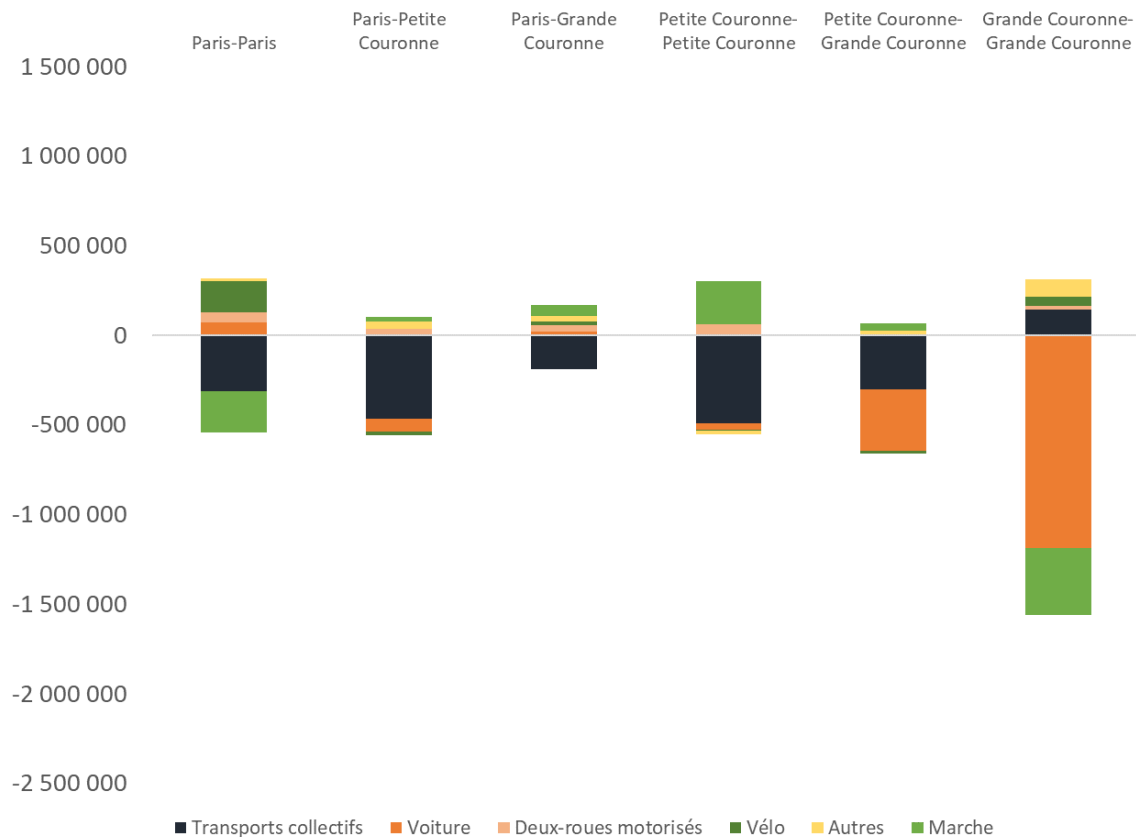
L'évolution de l'usage des modes est principalement liée aux évolutions des motifs de déplacements, peu à un report entre modes



- Les déplacements pour loisirs et achats sont nettement repartis en hausse, notamment via la marche.
- Pour le motif domicile <-> travail, on n'observe pas encore de reprise franche de fréquentation dans les transports collectifs.

Comparaison septembre-novembre 2021 / EGT 2018 (hors Autres motifs)

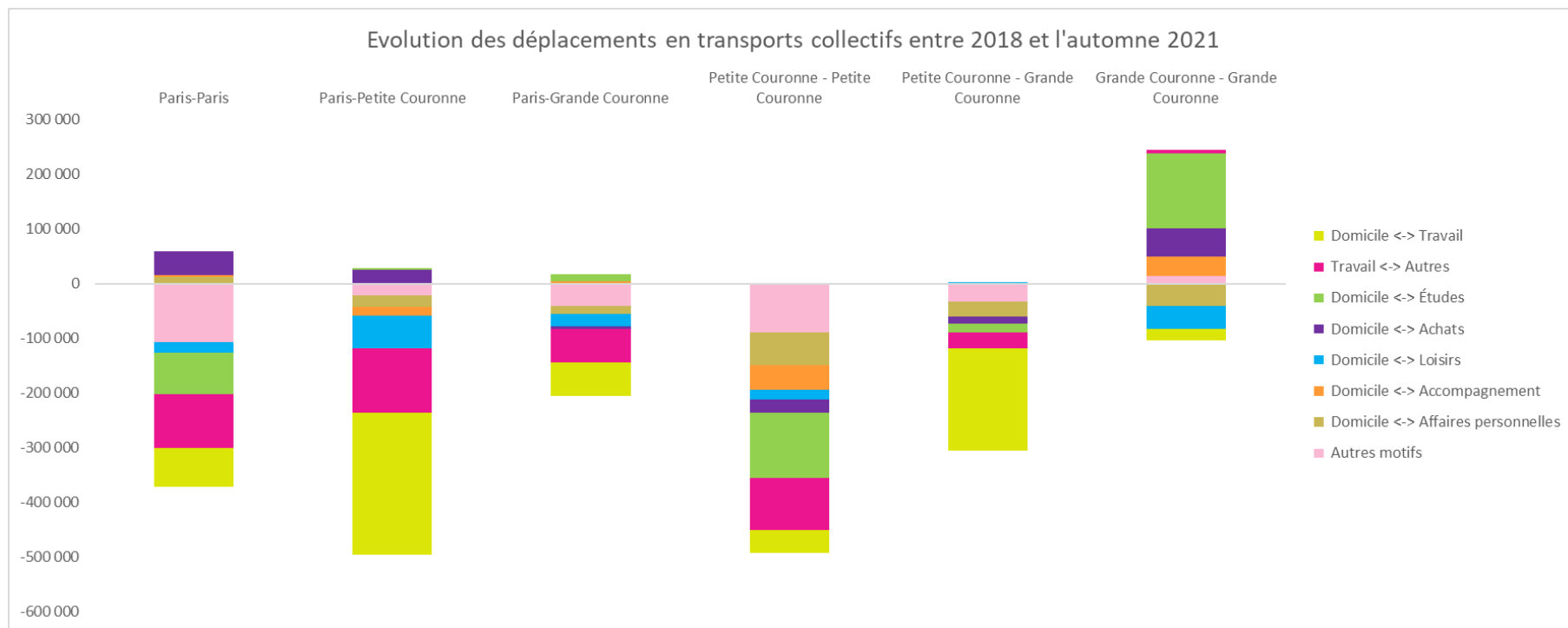
L'évolution de l'usage des modes est différenciée selon les territoires



Comparaison septembre-novembre 2021 / EGT 2018

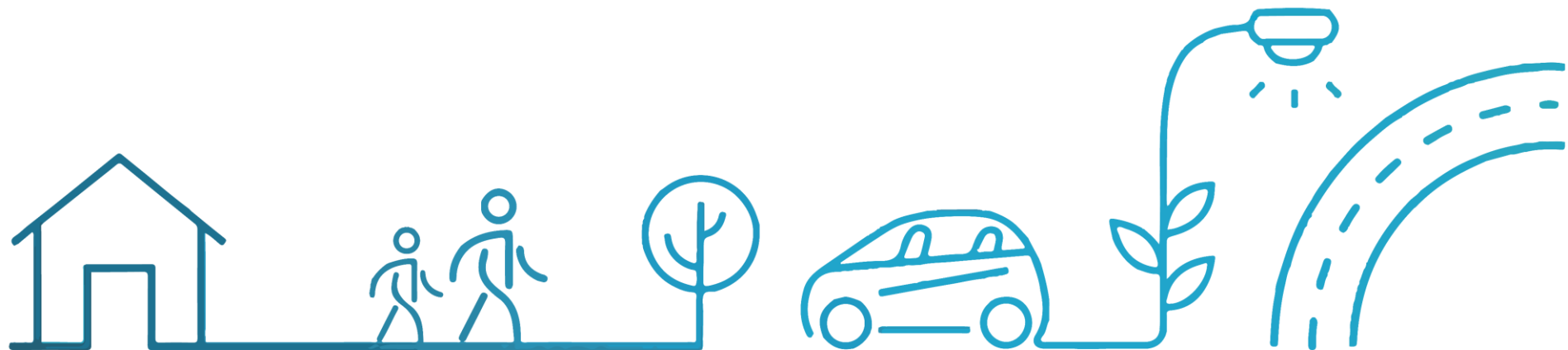
- Dans Paris, la diminution des déplacements pour le travail induit une baisse des déplacements en transports collectifs. La baisse des déplacements réalisés à la pause déjeuner, des déplacements de loisirs ou pour motifs personnels conduit à une diminution de la marche.
- Entre la petite couronne / la grande couronne et Paris, la baisse des déplacements pour le travail conduit à une forte diminution des déplacements en transports collectifs.
- Si l'on observe un retour à la hausse du vélo à Paris et en grande couronne, il n'y a en revanche pas d'évolution perceptible en petite couronne.
- A Paris, la marche reste à un niveau inférieur à celui de l'EGT 2018 : c'est néanmoins compensé par l'augmentation des déplacements à vélo.
- En grande couronne, mais aussi en petite couronne, la voiture baisse fortement en part modale et en volume.

Des déplacements en transports collectifs en baisse notamment pour les liaisons domicile-travail






- Dans les transports collectifs, la plupart des principales liaisons ont baissé entre 2018 et l'automne 2021
- Les déplacements en lien avec le travail subissent la plus forte diminution, notamment sur les liaisons avec la Petite Couronne
- Les déplacements domicile-études à Paris et en petite couronne ont également diminué. On notera en revanche que ces mêmes déplacements domicile-études ont nettement augmenté en grande couronne.
- Les autres motifs sont moins visibles sur l'ensemble des territoires mais ont tout de mêmes des effets importants (Autres motifs et Domicile-Loisirs à Paris et en Petite couronne)

La mobilité par profil

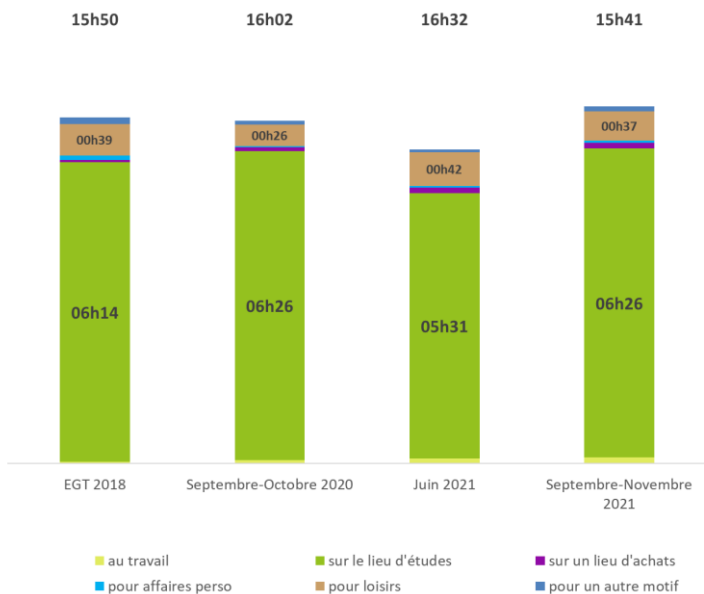


La mobilité des élèves, collégiens et lycéens

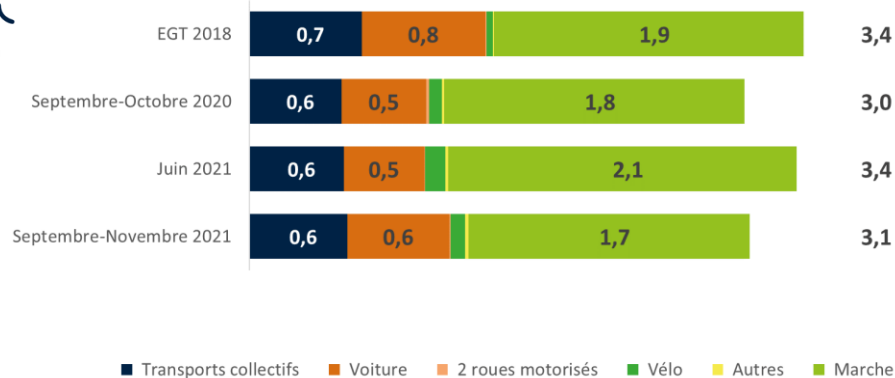
La part des élèves ne s'étant pas déplacés est revenue au niveau de 2018. En revanche leur mobilité reste en léger retrait.

	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des élèves, collégiens et lycéens ne s'étant pas déplacés	4%	5%	27%	8%	4%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	3,4	3,0	2,9	3,4	3,1
 Temps passé à se déplacer	59 minutes	49 minutes	45 minutes	55 minutes	54 minutes

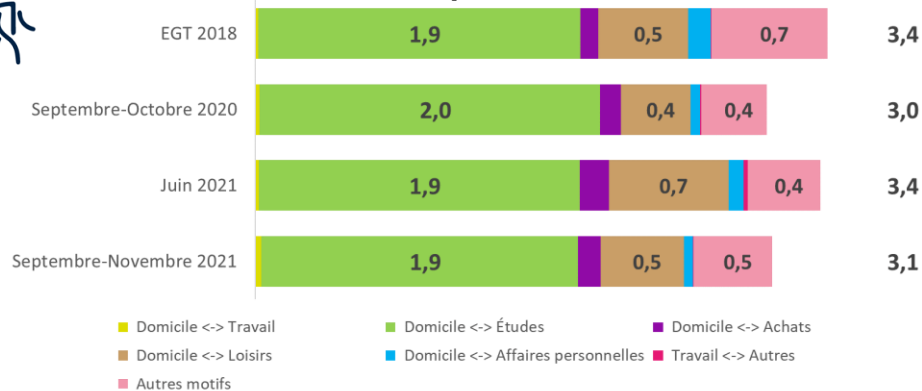
Temps passé, sur 24 heures



Mobilité des mobiles, par mode






Mobilité des mobiles, par motif

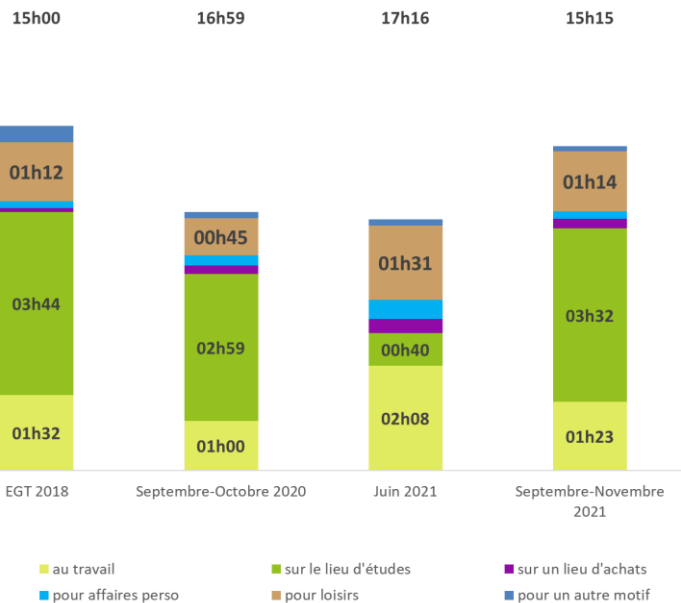


La mobilité des étudiants

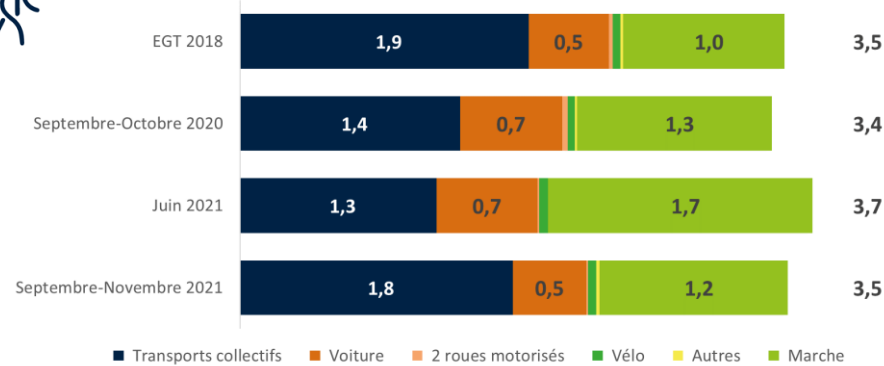
Les étudiants restent beaucoup plus susceptibles de ne pas se déplacer, mais la mobilité de ceux qui sortent est comparable à ce qu'elle était avant la crise sanitaire. La répartition par modes/motifs est elle aussi revenue à une situation similaire à celle de 2018.

	EGT 2018	Sep-Oct. 2020	Mar-Avr. 2021	Juin 2021	Sep-Nov. 2021
 Part des étudiants ne s'étant pas déplacés	6%	12%	28%	13%	13%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	3,5	3,4	3,1	3,7	3,5
 Temps passé à se déplacer	2h03	1h40	1h22	1h40	1h54

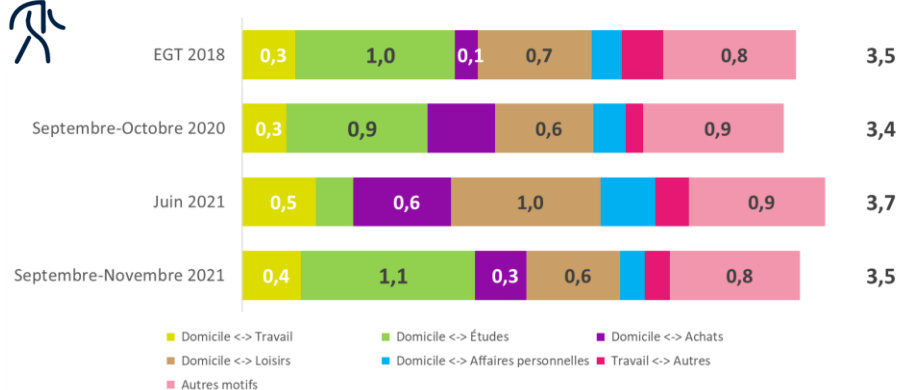
Temps passé, sur 24 heures



Mobilité des mobiles, par mode






Mobilité des mobiles, par motif



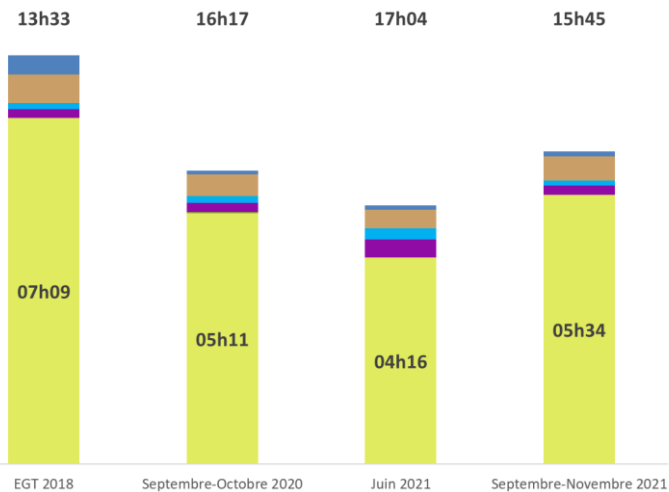
La mobilité des cadres

Les cadres restent nettement plus nombreux qu'en 2018 à ne pas se déplacer. C'est notamment lié à la montée du télétravail, qui reste à un niveau élevé malgré une forte baisse par rapport au premier semestre 2021.

La mobilité individuelle reste en retrait, y compris pour les cadres qui se sont déplacés.

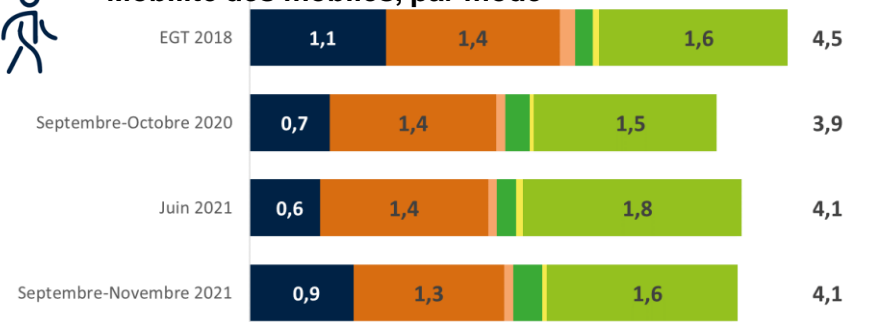
	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des cadres ne s'étant pas déplacés	2%	9%	20%	11%	8%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	4,5	3,9	3,4	4,1	4,1
 Temps passé à se déplacer	1h50	1h30	1h08	1h31	1h38
Part des cadres en télétravail un jour donné	1%	22%	46%	37%	22%

Temps passé, sur 24 heures



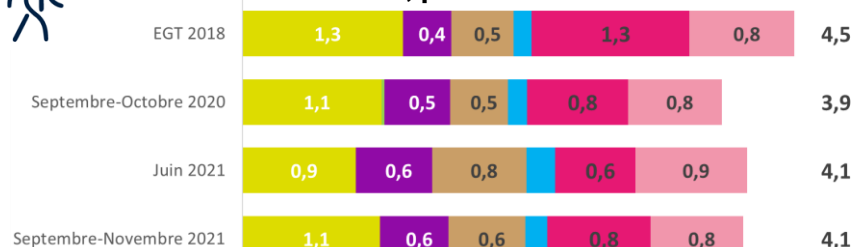
■ au travail
■ sur le lieu d'études
■ sur un lieu d'achats
■ pour affaires perso
■ pour loisirs
■ pour un autre motif

Mobilité des mobiles, par mode



■ Transports collectifs
■ Voiture
■ 2 roues motorisés
■ Vélo
■ Autres
■ Marche




Mobilité des mobiles, par motif



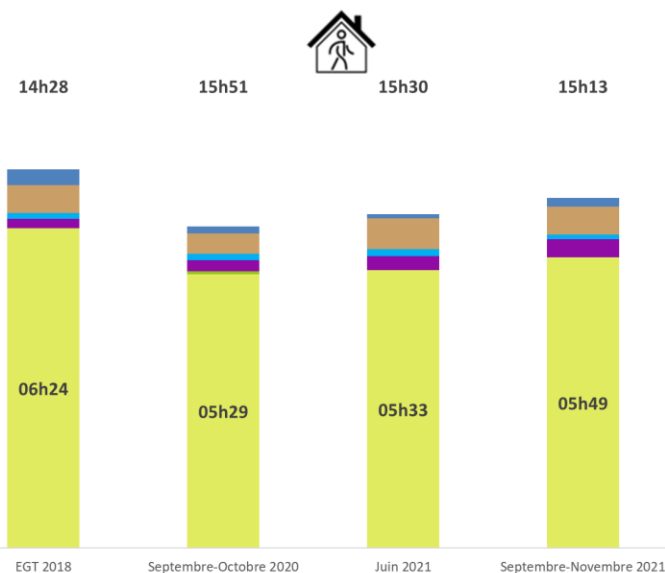
■ Domicile <-> Travail
■ Domicile <-> Études
■ Domicile <-> Achats
■ Domicile <-> Loisirs
■ Domicile <-> Affaires personnelles
■ Travail <-> Autres
■ Autres motifs

La mobilité des professions intermédiaires

Les actifs des professions intermédiaires connaissent une situation similaire à celle des cadres, dans des proportions moindres : le télétravail explique ici aussi la baisse de la mobilité, qui est toutefois presque revenue au niveau pré-Covid pour les personnes qui se sont déplacées.

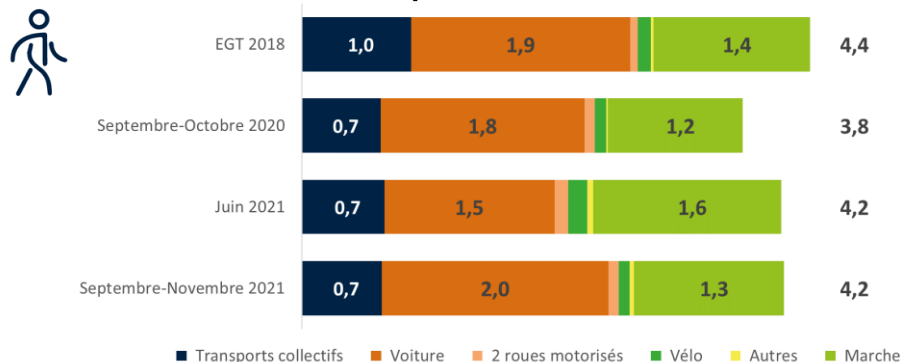
	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des PI ne s'étant pas déplacés	2%	8%	16%	4%	5%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	4,4	3,8	3,9	4,2	4,2
 Temps passé à se déplacer	1h50	1h34	1h17	1h34	1h36
Part des PI en télétravail un jour donné	0%	11%	26%	18%	13%

Temps passé, sur 24 heures

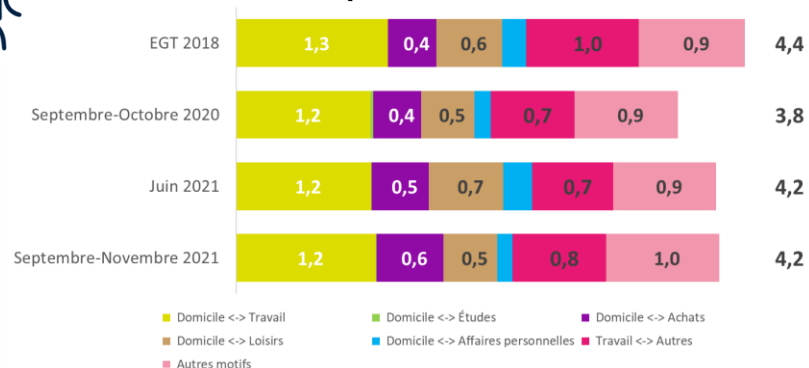


■ au travail
■ sur le lieu d'études
■ sur un lieu d'achats
■ pour affaires perso
■ pour loisirs
■ pour un autre motif

Mobilité des mobiles, par mode






Mobilité des mobiles, par motif

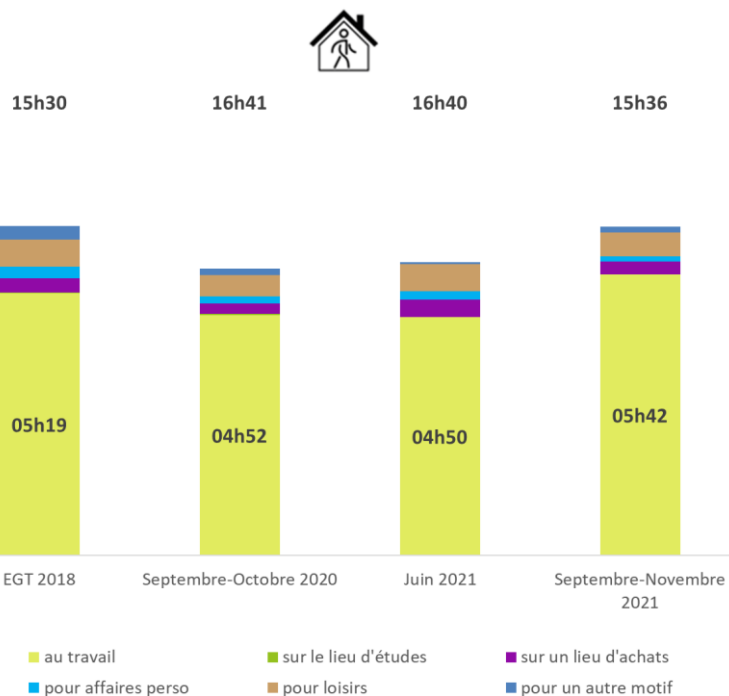


La mobilité des employés

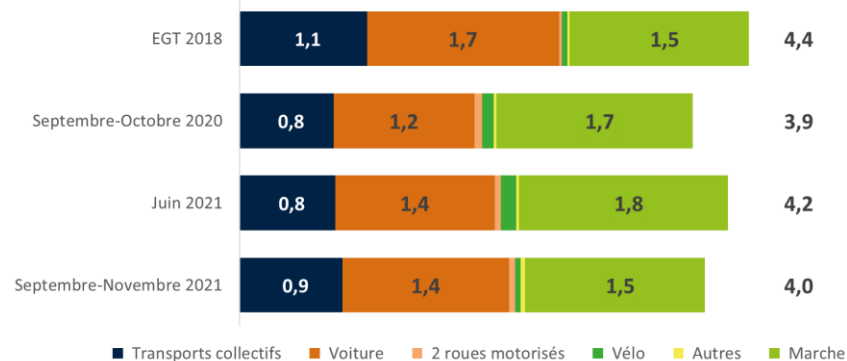
Les employés bénéficient moins du télétravail que les cadres et les professions intermédiaires. En conséquence, la part d'employés ne s'étant pas déplacée est relativement basse, et quasi identique à ce que l'on observait en 2018. La mobilité individuelle reste néanmoins en retrait.

	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des employés ne s'étant pas déplacés	5%	10%	17%	10%	6%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	4,4	3,9	3,9	4,2	4,0
 Temps passé à se déplacer	1h48	1h26	1h21	1h30	1h38
Part des employés en télétravail un jour donné	0%	9%	13%	15%	8%

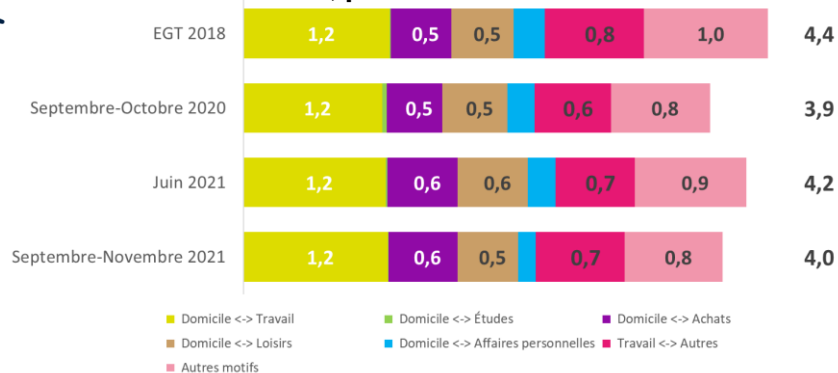
Temps passé, sur 24 heures



Mobilité des mobiles, par mode






Mobilité des mobiles, par motif

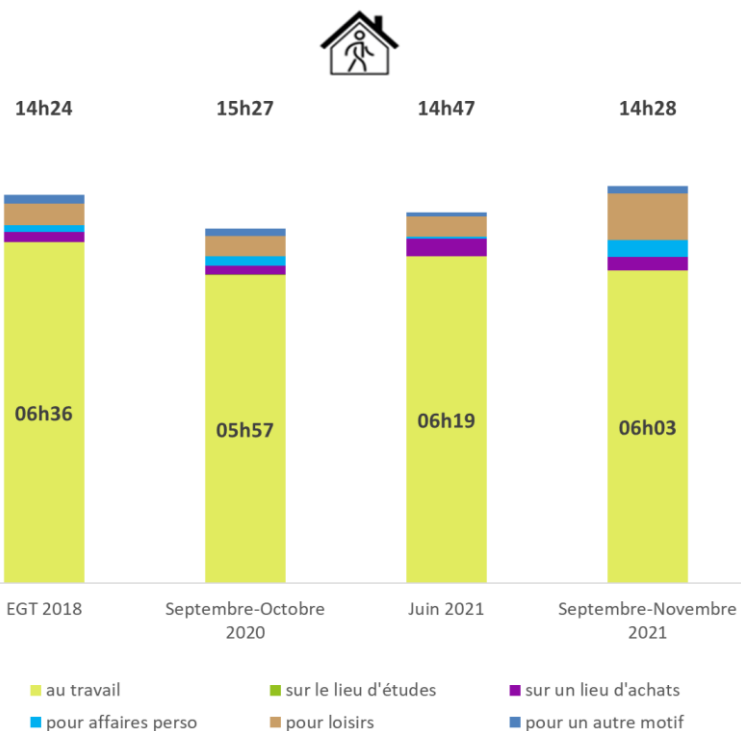


La mobilité des ouvriers

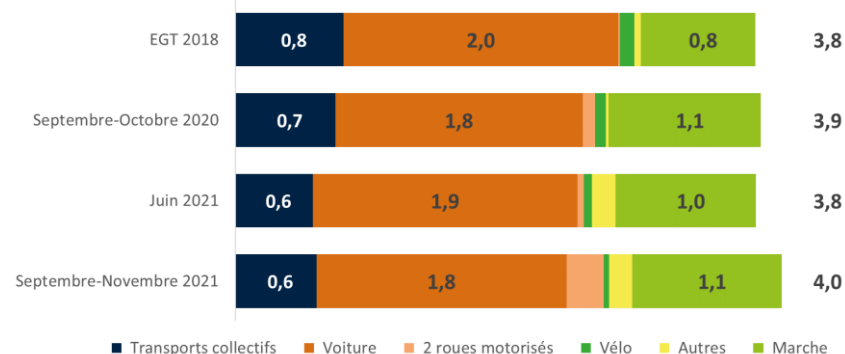
Les ouvriers télétravaillent très peu, mais restent pourtant caractérisés par un taux élevé de personnes ne s'étant pas du tout déplacées, possiblement du fait d'une baisse d'activité. Celles qui le font sont en revanche aussi mobiles qu'en 2018, voire un peu plus.

	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des ouvriers ne s'étant pas déplacés	1%	6%	13%	5%	7%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	3,8	3,9	3,5	3,8	4,0
 Temps passé à se déplacer	1h47	1h40	1h33	1h45	1h49
Part des ouvriers en télétravail un jour donné	0%	5%	3%	5%	3%

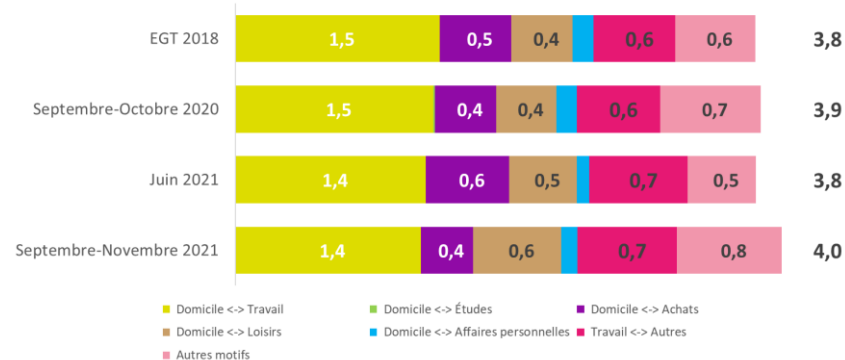
Temps passé, sur 24 heures



Mobilité des mobiles, par mode






Mobilité des mobiles, par motif

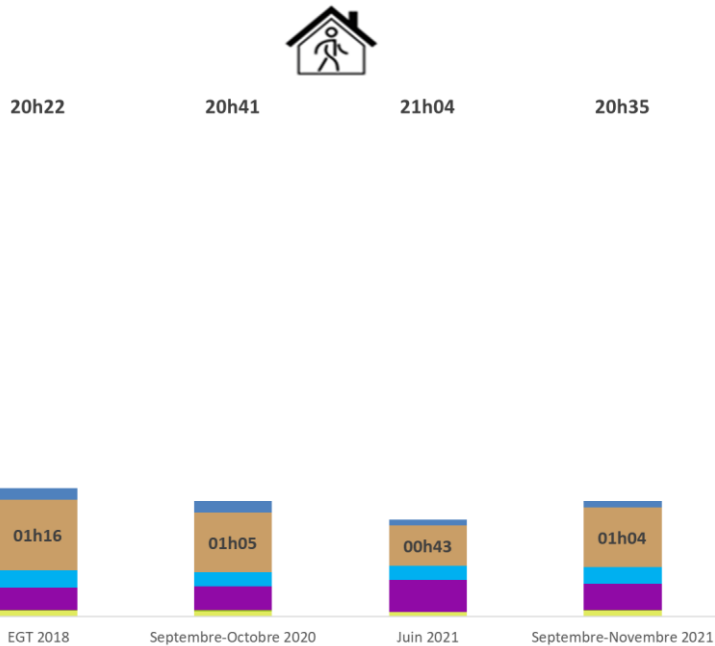


La mobilité des retraités

Les retraités sont la seule catégorie pour laquelle le taux d'immobiles a baissé par rapport à 2018. Leur mobilité individuelle est néanmoins plus faible, notamment à cause d'une diminution des déplacements pour achats et affaires personnelles.

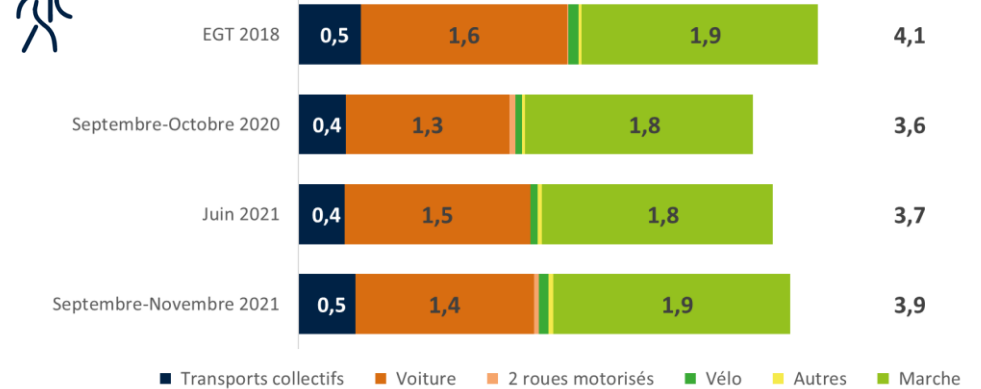
	EGT 2018	Sep-Oct 2020	Mar-Avr 2021	Juin 2021	Sep-Nov 2021
 Part des retraités ne s'étant pas déplacés	14%	19%	25%	15%	10%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	4,1	3,6	3,8	3,7	3,9
 Temps passé à se déplacer	1h21	1h07	1h07	1h10	1h14

Temps passé, sur 24 heures

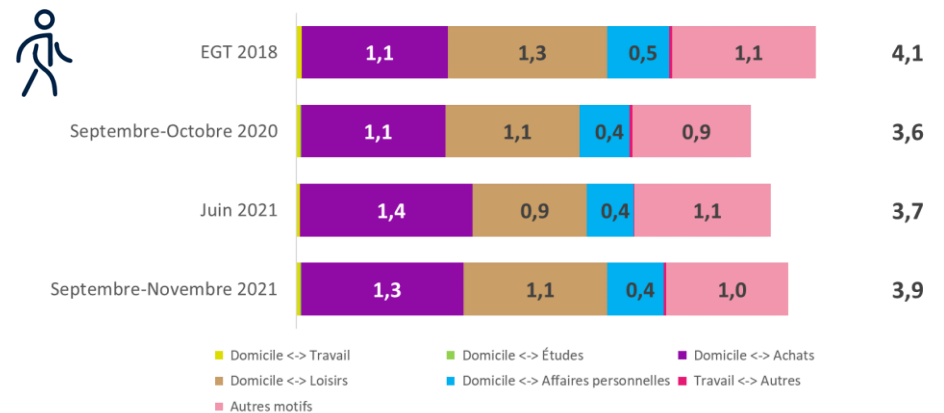


■ au travail
■ sur le lieu d'études
■ sur un lieu d'achats
■ pour affaires perso
■ pour loisirs
■ pour un autre motif

Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



■ Domicile <-> Travail
■ Domicile <-> Études
■ Domicile <-> Achats
■ Domicile <-> Loisirs
■ Domicile <-> Affaires personnelles
■ Travail <-> Autres
■ Autres motifs