

La mobilité au temps de la Covid-19

Enquête Mobilité Covid

Vague 1 : Septembre-Octobre 2020



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

EGT 2018

- **Janvier 2018- juin 2019** hors vacances scolaires et mouvements sociaux → mobilité moyenne annuelle
- En **face-à-face** au domicile
- **7 000 Franciliens** (≥ 5 ans)
- **Tirage aléatoire** (fichier Insee Fideli)
- **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**

Enquête mobilité COVID

- **Enquête par vagues** (par périodes scolaires hors vacances) → **mobilité moyenne par vague**
Vague 1 : **1er septembre – 16 octobre 2020**
- Par **téléphone** (100 % des appels réalisés sur des numéros de téléphones portables)
- Vague 1 : **5 300 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**

Contexte de la période septembre-octobre 2020

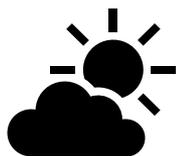


Rentrée scolaire le 1^{er} septembre 2020

Rentrée universitaire le 21 septembre 2020

Pas de restriction des déplacements en septembre, mais basculement de Paris et de la petite couronne en « zone d'alerte maximale » début octobre

- 6 octobre : fermeture des bars et des salles de sport
- 17 octobre : extension des restrictions à la grande couronne
- Le couvre-feu a été mis en place pendant les vacances scolaires, donc hors période d'enquête



Conditions météorologiques (exemple de la station d'Orly)

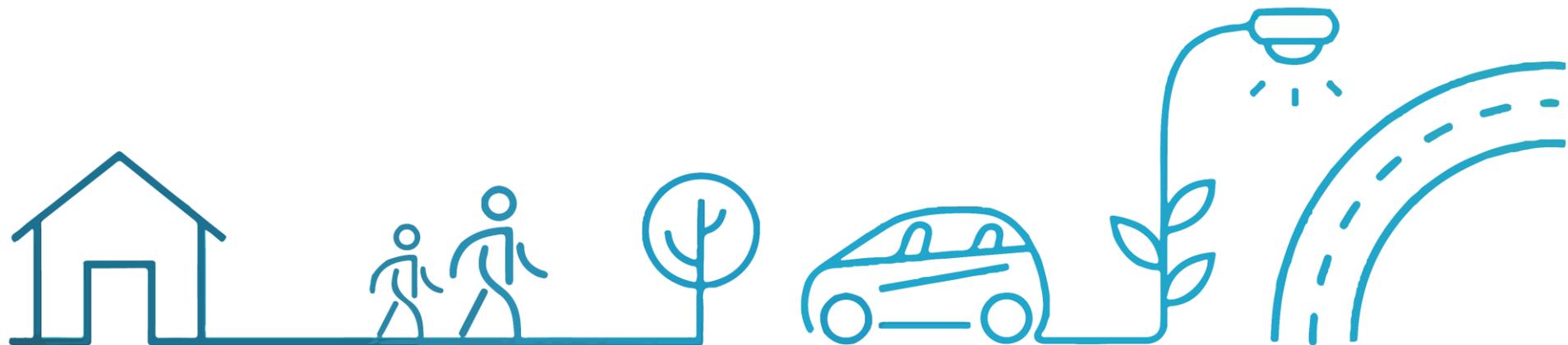
- Un mois de septembre très chaud et très sec
 - La température maximale observée a été supérieure à 25°C pendant 17 jours
 - De la pluie la dernière semaine de septembre (5 cm cumulés sur 7 jours)
- Une première quinzaine d'octobre avec un climat de saison
 - Des températures moyennes comprises entre 10° et 15°
 - De la pluie presque tous les jours



Principaux enseignements

Enquête mobilité COVID vague 1

Septembre-octobre 2020



En septembre/octobre 2020, par rapport à la situation avant la crise sanitaire, les Franciliens ont modifié leurs activités quotidiennes

Ils sont plus nombreux à rester chez eux (11 % au lieu 7 %). Ceux qui sortent font moins de déplacements et y consacrent 15 minutes de moins par jour.

Les déplacements liés au travail ont été les plus modifiés par les règles sanitaires et l'impact économique de la crise :

- développement du télétravail, réunions en distanciel, réduction des déplacements professionnels, hausse du chômage partiel ou total
- 1 heure de moins passée à se déplacer par jour pour les actifs qui télétravaillent, qui réalisent les deux-tiers de leurs déplacements quotidiens dans leur commune de résidence
- mais ces évolutions concernent surtout les cadres et moins les ouvriers, les employés, les habitants des quartiers prioritaires.

Pas de changement dans les activités et la mobilité quotidienne des écoliers, collégiens et lycéens

Les étudiants sont fortement affectés par la crise :

- moins de temps en cours, moins de jobs étudiants, moins de loisirs hors du domicile
- ils sont deux fois plus nombreux à ne pas sortir de la journée (presque autant en proportion que les retraités en temps normal)

La réduction des loisirs et des démarches concerne tous les Franciliens adultes

Les achats réalisés en partant du domicile remplacent ceux effectués depuis le lieu de travail

- C'est un motif de sortie à part entière pour les actifs en télétravail.

En septembre/octobre 2020, par rapport à la situation avant la crise sanitaire, les déplacements ont diminué partout en Île-de-France

37 millions de déplacements quotidiens, soit une baisse de 13 %

- En proportion, baisse importante pour les déplacements radiaux entre Paris, la petite et la grande couronne (– 20 %) liée à la baisse des déplacements pour le travail
- En valeur absolue, baisse majeure en grande couronne (-2,1 millions)

En septembre/octobre 2020, l'évolution de l'usage des différents modes est due principalement à l'évolution des activités des Franciliens et dans une faible mesure à des reports entre modes

La marche reste le premier mode de déplacement des Franciliens (- 4 %)

- Elle se maintient pour les déplacements des jeunes et des retraités.
- Elle croît pour les actifs en télétravail, en particulier en grande couronne (recentrage des activités autour du domicile).

Les déplacements en voiture connaissent globalement une baisse importante (- 19 %)

- Une baisse qui concerne tous les motifs de déplacements sauf les déplacements domicile-travail d'où le maintien d'une pointe marquée le matin
- 90 % de cette diminution est liée à la baisse des déplacements en voiture en grande couronne
- Une légère augmentation entre Paris et la grande couronne et dans Paris où la voiture gagne un peu en part modale

Diminution importante de l'usage des transports collectifs (- 28 %)

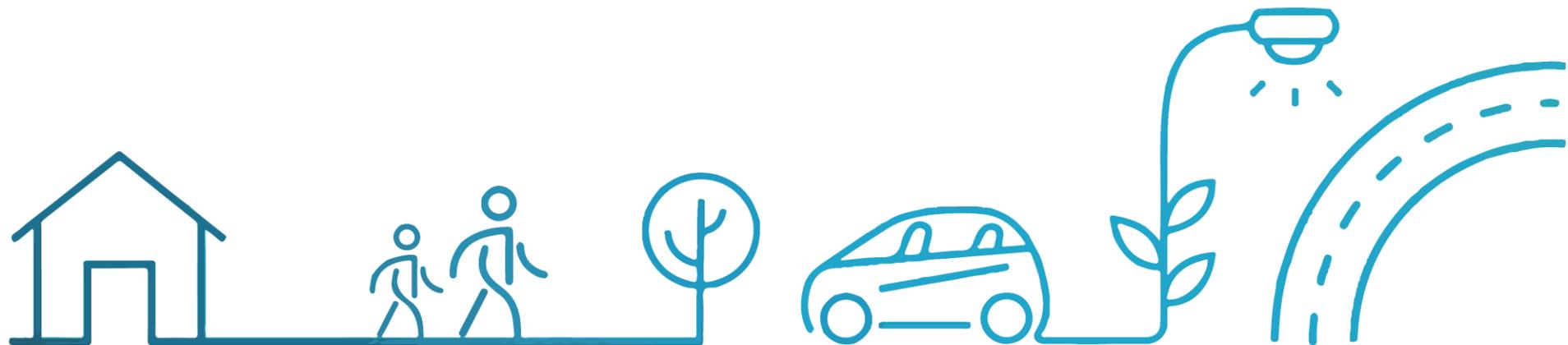
- Forte baisse des déplacements radiaux entre la grande couronne et Paris (- 39 %) et la petite couronne et Paris (- 32 %) principalement réalisés pour le travail
- Baisse plus forte pour les modes ferrés - train, RER et métro - et moins pour les modes de surface – tramway et bus – qui sont également utilisés pour les déplacements scolaires ou les achats.

L'usage du vélo a fortement progressé

- Une part modale qui reste modeste à l'échelle de l'Île-de-France
- Autant de déplacements à vélo qu'en voiture à Paris
- L'usage du vélo a surtout progressé pour les déplacements liés au travail des cadres et chez les étudiants par effet report depuis les transports collectifs.

Se déplacer ou pas ?

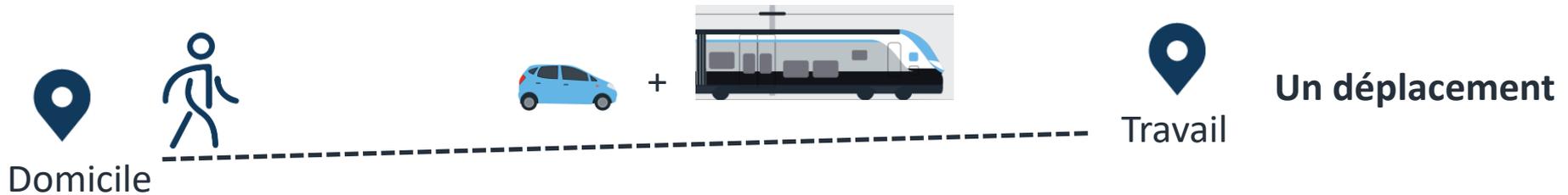
*Enquête mobilité COVID vague 1
Septembre-octobre 2020*



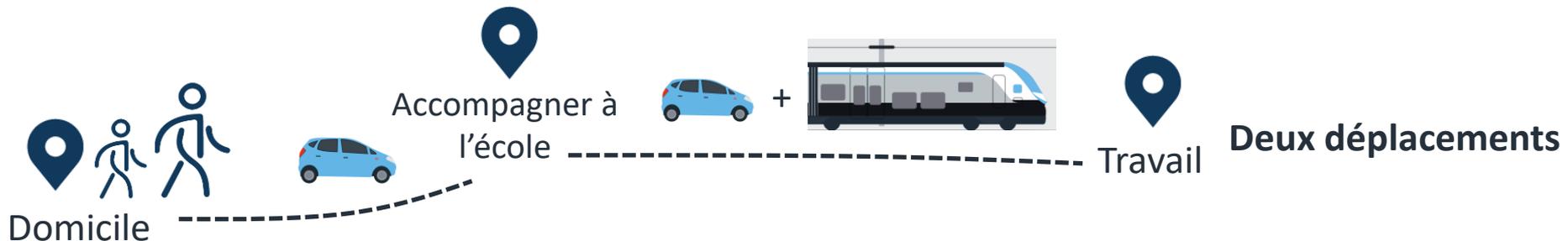
Définition d'un déplacement

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 !

Les Franciliens se déplacent moins



Rappel
EGT 2018

7 %

Septembre - octobre 2020

11 % des Franciliens
ne se sont **pas déplacés** un jour de semaine



4,1

Ceux qui se déplacent réalisent moins de déplacements
3,8 déplacements par jour



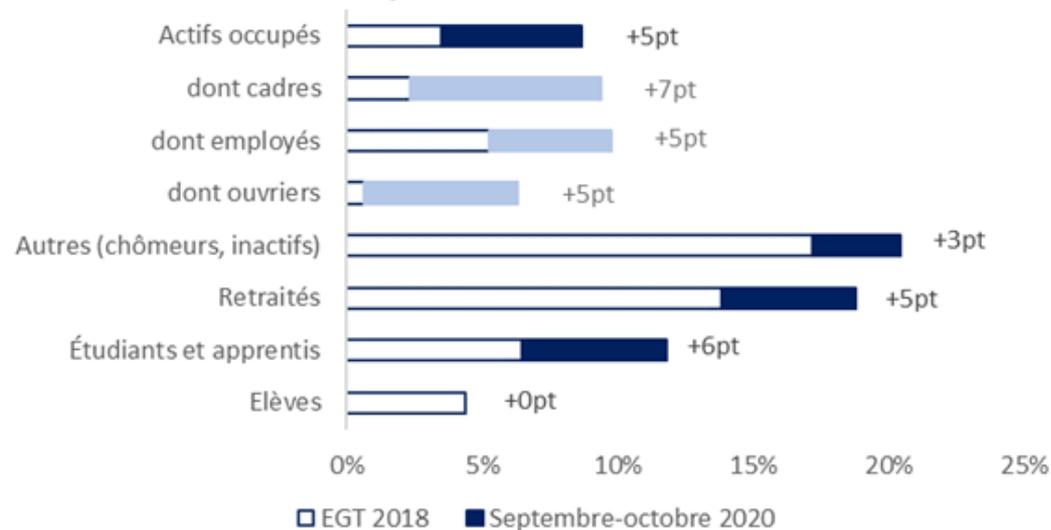
94 min

Et consacrent moins de temps à se déplacer
79 min par jour

Plus de Franciliens ne se déplacent pas un jour donné, notamment les cadres



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



C'est parmi les retraités, les personnes sans activité professionnelle et les chômeurs qu'on trouve le plus de personnes qui ne sortent pas de chez elles. En septembre-octobre, cette part a encore augmenté pour atteindre près d'une personne sur cinq.

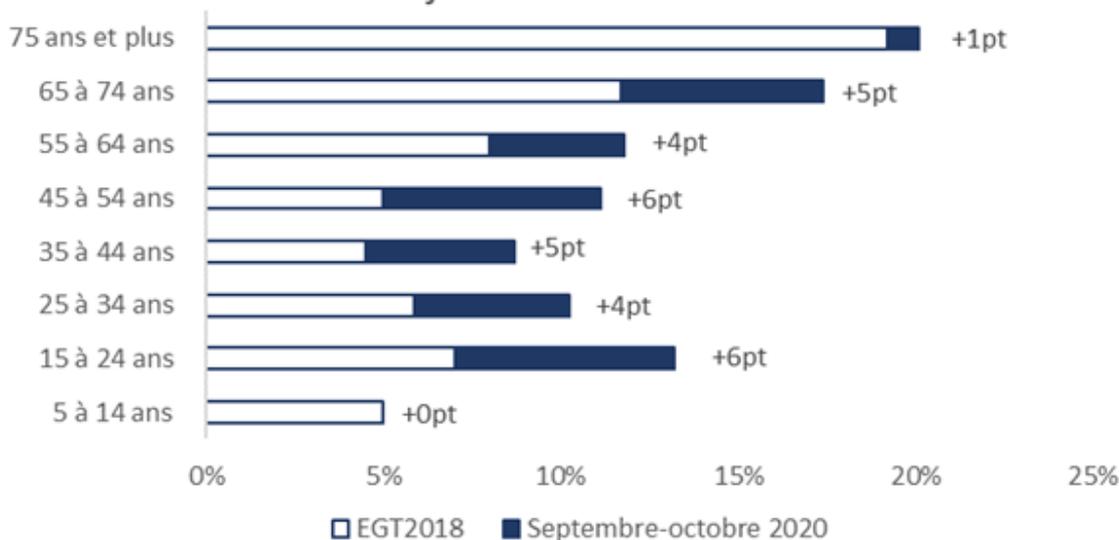
Toutefois, la hausse des personnes ne sortant pas de chez elles a été plus marquée chez les actifs ayant un emploi et tout particulièrement chez les cadres (+ 7 points par rapport à l'EGT 2018) et les ouvriers (+ 6 points).

Chez les enfants d'âge scolaire, la part ne se déplaçant par un jour donné est restée limitée et stable compte tenu de la réouverture des écoles, collèges et lycées à la rentrée de septembre. Enfin, la mobilité des étudiants est fortement impactée, leur rentrée fin septembre pouvant également en être un facteur « habituel » explicatif.

Plus de Franciliens ne se déplacent pas un jour donné, notamment les jeunes



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



Par classes d'âge, ce sont les enfants et les plus de 75 ans qui ont le moins changé de comportement. A l'inverse, 13 % des jeunes de 15-24 ans ne se sont pas déplacés un jour de semaine en septembre-octobre 2020, leur comportement se retrouve ainsi identique à celui des plus de 65 ans en période « normale ».

C'est à Paris que la part des personnes qui ne se déplacent pas un jour de semaine a le plus augmenté, de 4 % à 10 %. L'évolution est plus disparate en petite et en grande couronne du fait notamment de contextes sociologiques différents selon les départements. Globalement, la part des personnes qui ne se déplacent pas un jour de semaine a davantage augmenté dans les territoires les plus favorisés.

Le nombre de déplacements a baissé de 13 % en septembre-octobre 2020

EGT 2018
43 millions



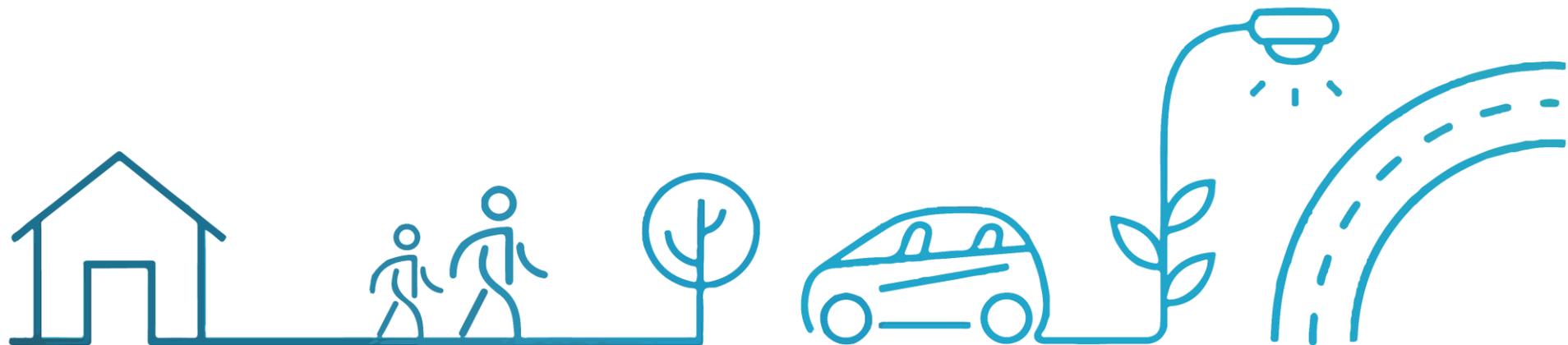
37 millions de déplacements par jour
au lieu de 43 millions

Une baisse qui s'explique par :

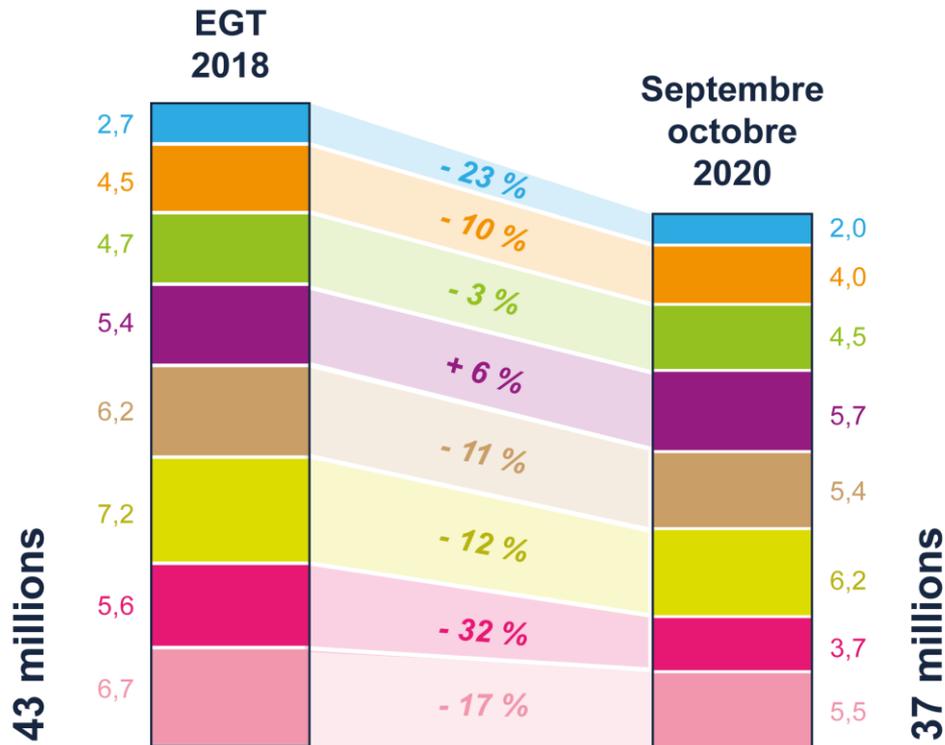
- Plus de Franciliens qui ne se déplacent pas
→ - 1,5 million de déplacements
- Un programme d'activité simplifié pour ceux qui se sont déplacés
→ - 4,2 millions de déplacements

Se déplacer pour quelles activités ?

*Enquête mobilité COVID vague 1
Septembre-octobre 2020*



Une forte baisse des déplacements pour le travail



Nombre de déplacements par motif



Les déplacements liés au travail sont ceux qui ont le plus diminué avec la crise sanitaire :

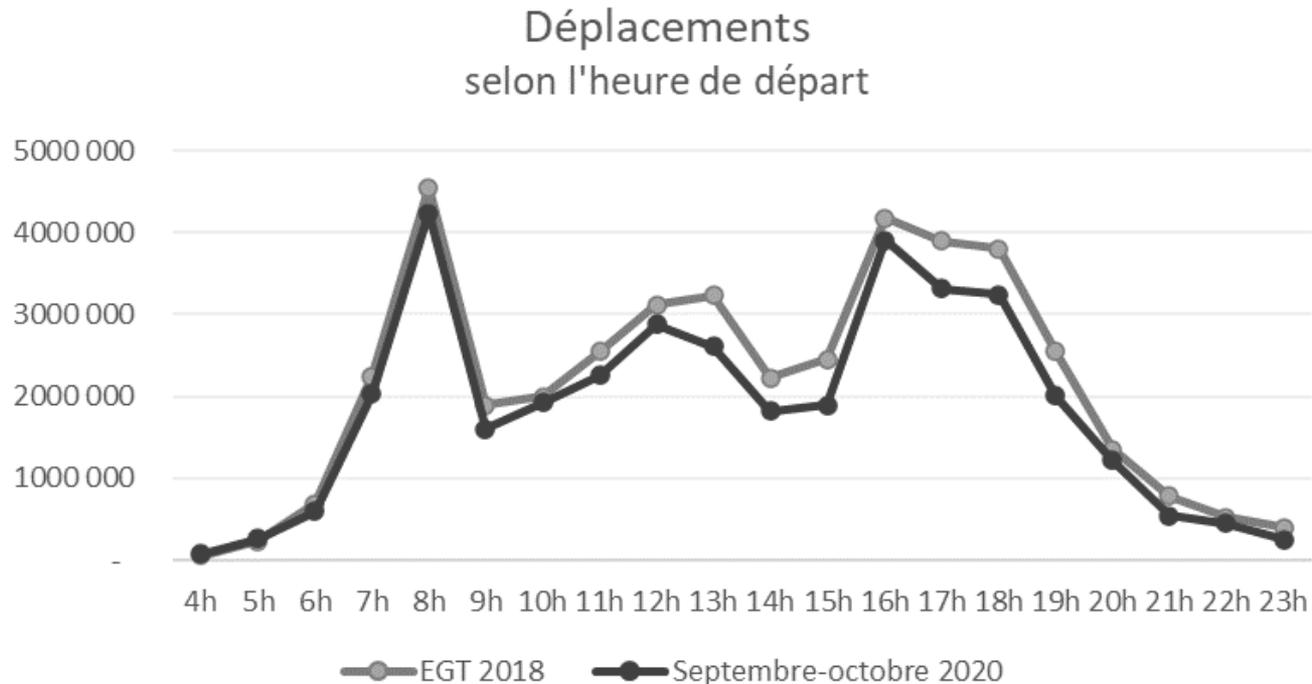
- baisse de 12 % des déplacements domicile – travail s’expliquant par le développement du télétravail mais aussi la hausse du chômage partiel ou non
- baisse de 32 % des déplacements secondaires liés au travail en lien avec la forte réduction des réunions professionnelles et des pauses-déjeuners. Par ailleurs, des déplacements pour loisirs ou achats ont été réalisés en partant du domicile par des actifs en télétravail plutôt que sur le retour du travail.

Après le travail, **ce sont les affaires personnelles (démarches administratives mais également rendez-vous médicaux) qui ont diminué le plus (- 22 %).**

La diminution des déplacements pour les loisirs est significative (- 11 %).

Concernant les achats, l’évolution est contrastée. Ceux réalisés depuis le domicile ont augmenté (+6 %) mais cette augmentation est en réalité plus que compensée par la diminution des achats depuis le travail.

Des déplacements moins nombreux sauf à la pointe du matin



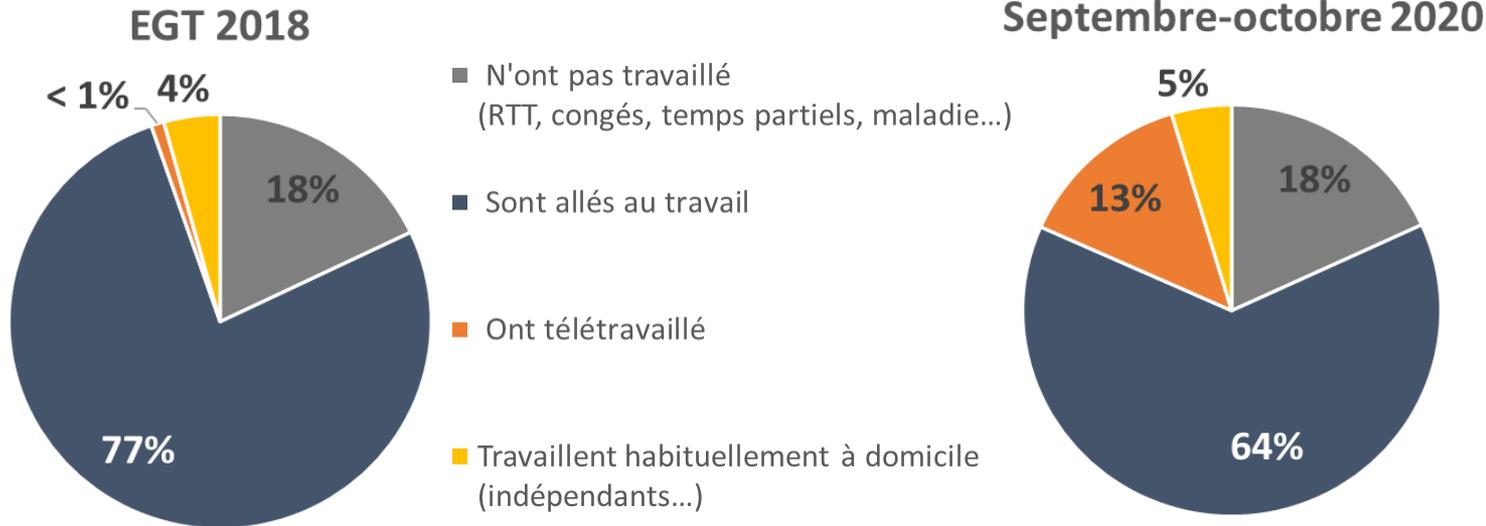
Le profil horaire des déplacements reste marqué par les périodes de pointes du matin et du soir et le rebond au moment du déjeuner.

Toutefois, si la pointe du matin est inchangée, la diminution des déplacements est marquée en heures creuses et à l'heure de pointe du soir. Cette évolution est à relier aux activités les plus impactées par la situation sanitaire : réunions et déplacements professionnels, activités de loisirs.

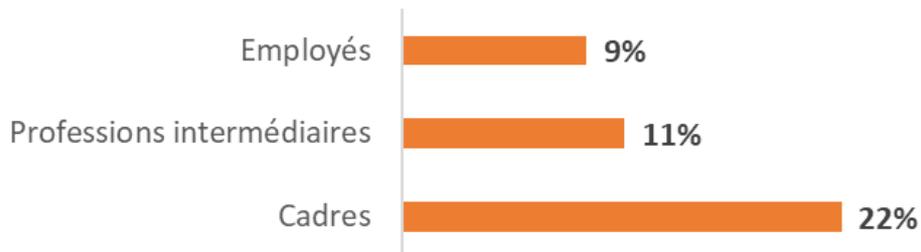
Une progression notable du télétravail



Un jour donné, en septembre-octobre 2020, 13 % des actifs occupés ont télétravaillé. Cette part s'ajoute aux actifs qui travaillent habituellement à domicile (5%).



Part des actifs en télétravail (septembre-octobre 2020)



Ce sont les cadres qui ont le plus télétravaillé (plus d'un sur cinq).

Le développement du télétravail a ainsi été important en septembre-octobre 2020.

- Un jour donné, il ne concerne certes qu'une minorité des actifs compte-tenu de la proportion importante d'emplois non-télétravaillables même au sein des cadres (enseignants, professions libérales, soignants...).
- Toutefois, la part des actifs qui ont télétravaillé au moins un jour dans la semaine est évidemment plus importante.

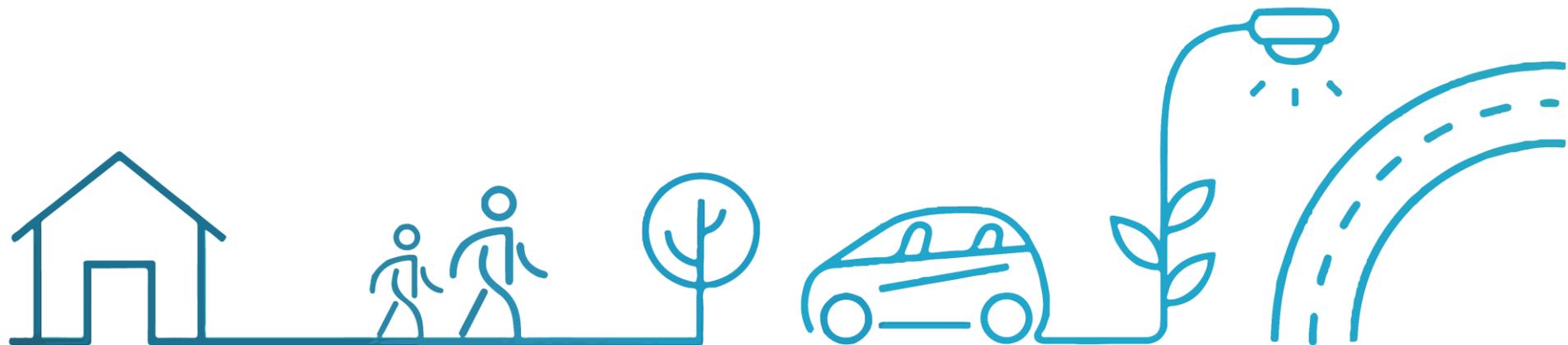
Télétravail : des déplacements recentrés autour du domicile

En septembre - octobre 2020

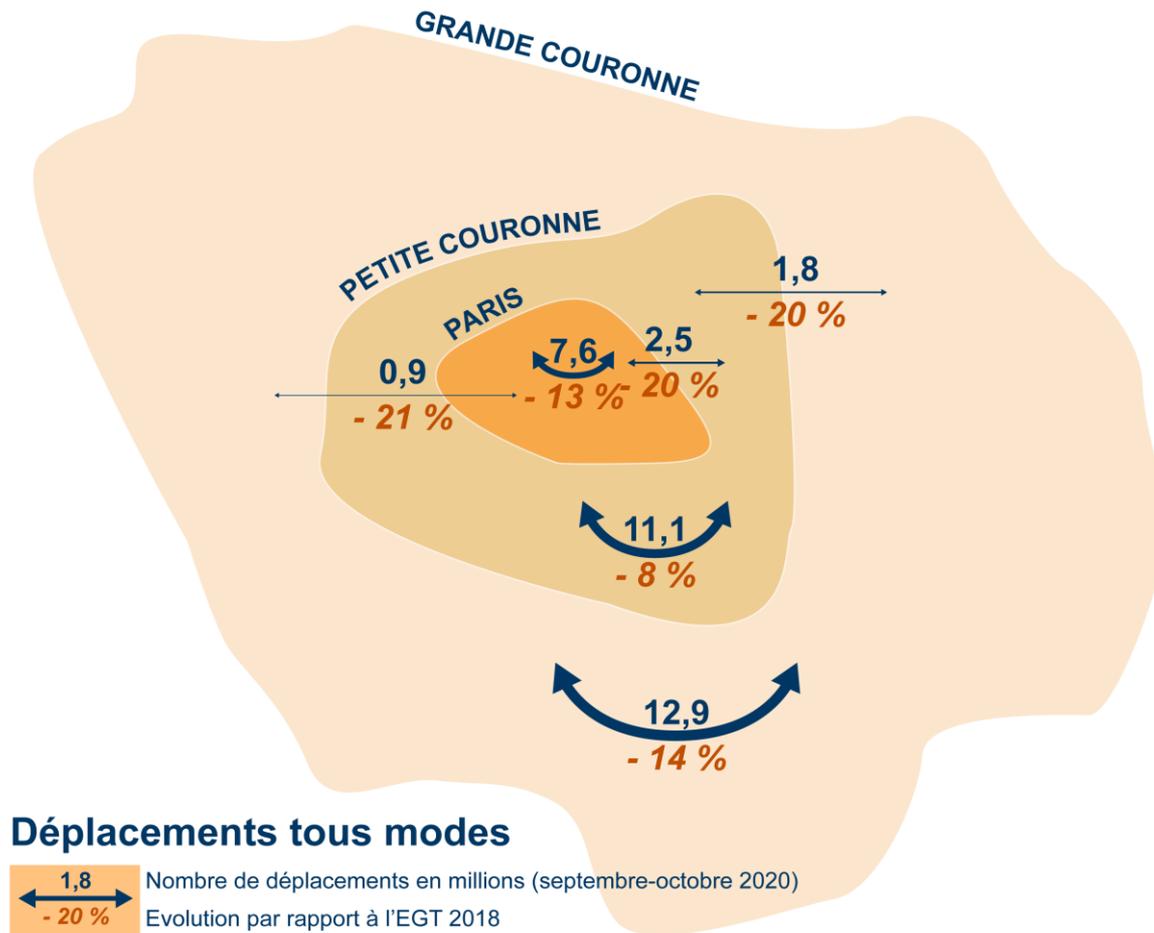
	Actifs qui se sont déplacés pour le travail le jour de l'enquête	Actifs qui ont télétravaillé le jour de l'enquête
	-	28 % ne se sont pas déplacés dans la journée
	4,0	Ceux qui se déplacent ont fait 3,4 déplacements par jour
	1h47 <i>dont 1h04 pour les déplacements domicile-travail</i>	Et consacrent moins de temps à se déplacer 49 min par jour
	30 % 35 %	58 % des déplacements sont faits exclusivement à pied 65 % à l'intérieur de la commune de résidence principalement pour accompagner ou rendre visite à d'autres personnes, pour les loisirs, les achats et des démarches personnelles

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

*Enquête mobilité COVID vague 1
Septembre-octobre 2020*



Les déplacements radiaux sont ceux qui diminuent le plus

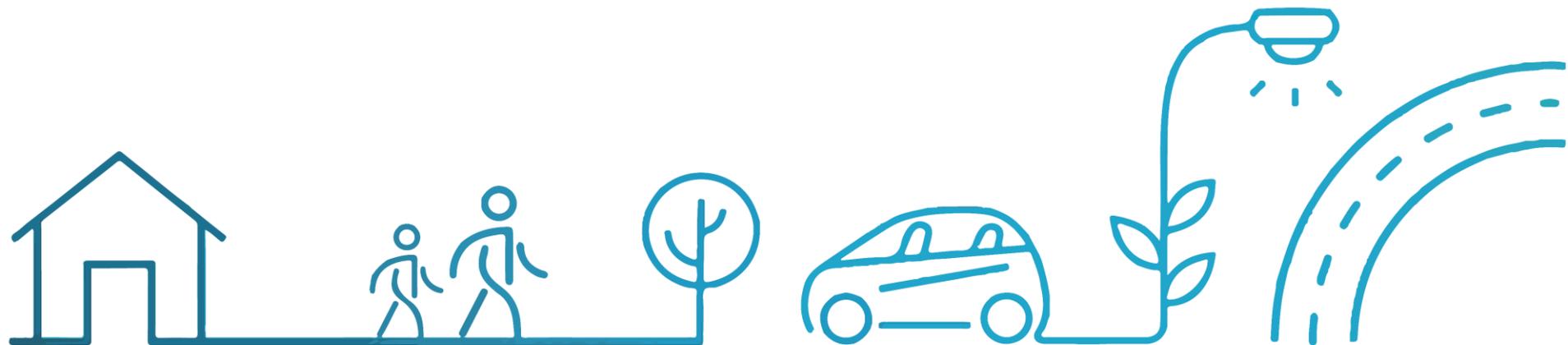


La diminution des déplacements n'est pas uniforme sur l'ensemble de l'Île-de-France. **Les déplacements radiaux qui sont principalement liés au travail sont les plus affectés par la crise sanitaire en proportion (- 20 %).**

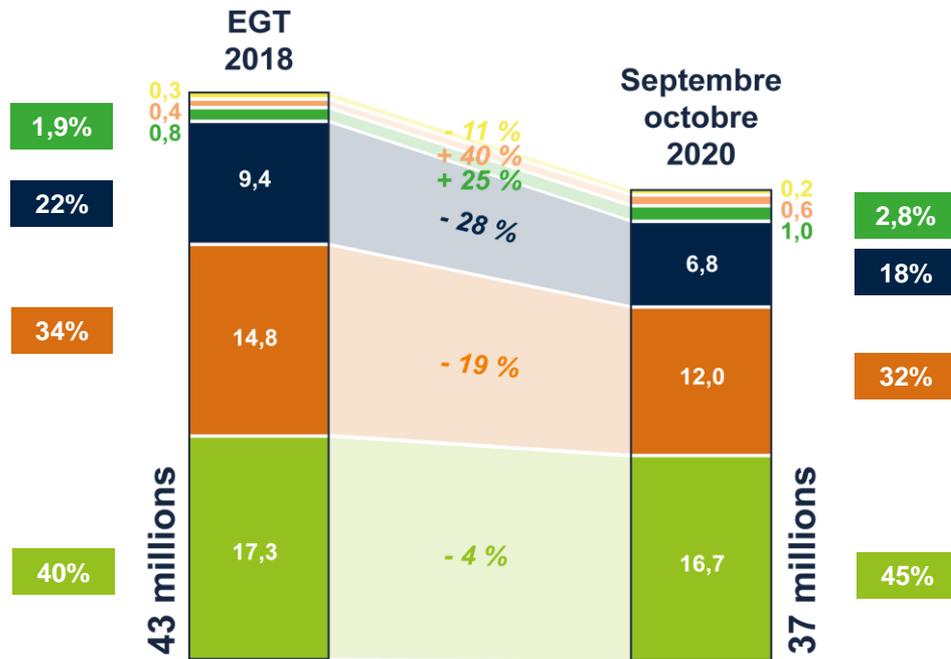
En valeur absolue, ce sont les déplacements à l'intérieur de la grande couronne qui ont le plus baissé (2,1 millions de déplacements en moins).

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

*Enquête mobilité COVID vague 1
Septembre-octobre 2020*



L'usage de la voiture et des transports collectifs en baisse, le vélo progresse



Nombre de déplacements par mode



[% : Parts modales]

- La marche reste le premier mode de déplacements des Franciliens : son usage n'a que légèrement baissé (- 4 %), sa part modale est confortée.
- La voiture reste le deuxième mode de déplacements. Toutefois, son usage a fortement diminué (- 19 %). En valeur absolue, c'est la plus forte diminution observée, ce qui conduit à une diminution de sa part modale.
- L'usage des transports collectifs a très fortement diminué (- 28 %), sa part modale également (-4 points). Certes importante, cette baisse est toutefois largement plus limitée que celles observées dans les autres métropoles majeures en Europe ou aux Etats-Unis (selon les comparaisons de l'Union internationale des transports publics).
- Seuls deux modes de déplacements voient leur usage croître, le vélo et les deux-roues motorisés.
- Si la croissance des déplacements à vélo n'est que de + 25 % à l'échelle de l'Île-de-France, elle est manifeste chez les Parisiens (pratique du vélo quasi doublée).

La marche toujours plébiscitée : 16,7 millions de déplacements à pied (- 4 %)

La marche reste le premier mode de déplacement des Franciliens et résiste bien au contexte de pandémie

- La baisse du nombre de déplacements à pied (- 4 %) est inférieure à la baisse globale des déplacements (- 13 %).

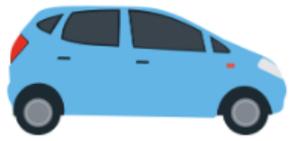
Le contexte sanitaire actuel lui est favorable

- Moindre impact de la crise sur ses adeptes habituels (enfants et scolaires)
- Plus de télétravail qui recentre les activités autour du domicile
- Un mode de plein air

En conséquence, elle gagne des parts de marché y compris sur des territoires qui ne lui étaient pas favorables

- 8 % de déplacements en plus en grande couronne





Diminution marquée de l'usage de la voiture 11,8 millions de déplacements en voiture (- 19 %)

2,7 millions de déplacements en moins

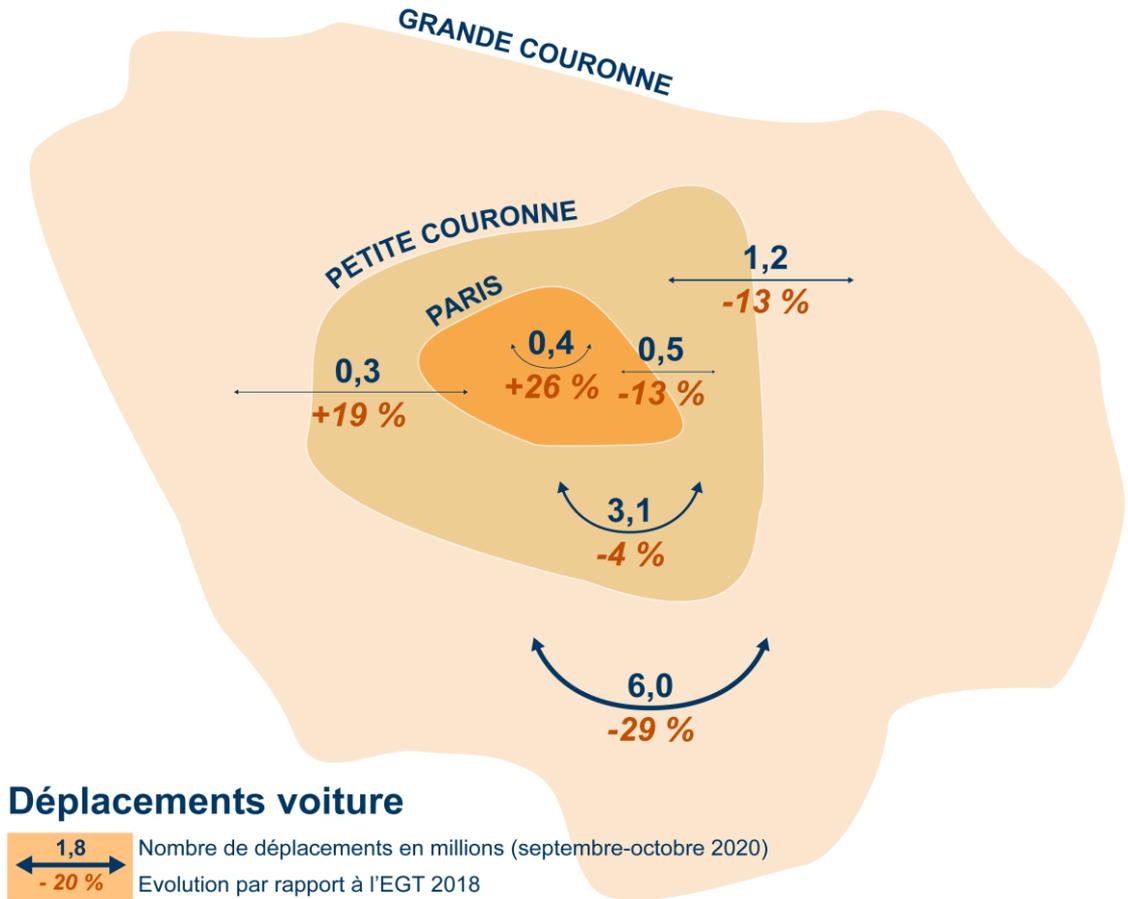
- une baisse plus forte que pour l'ensemble des déplacements

Une diminution principalement en grande couronne...

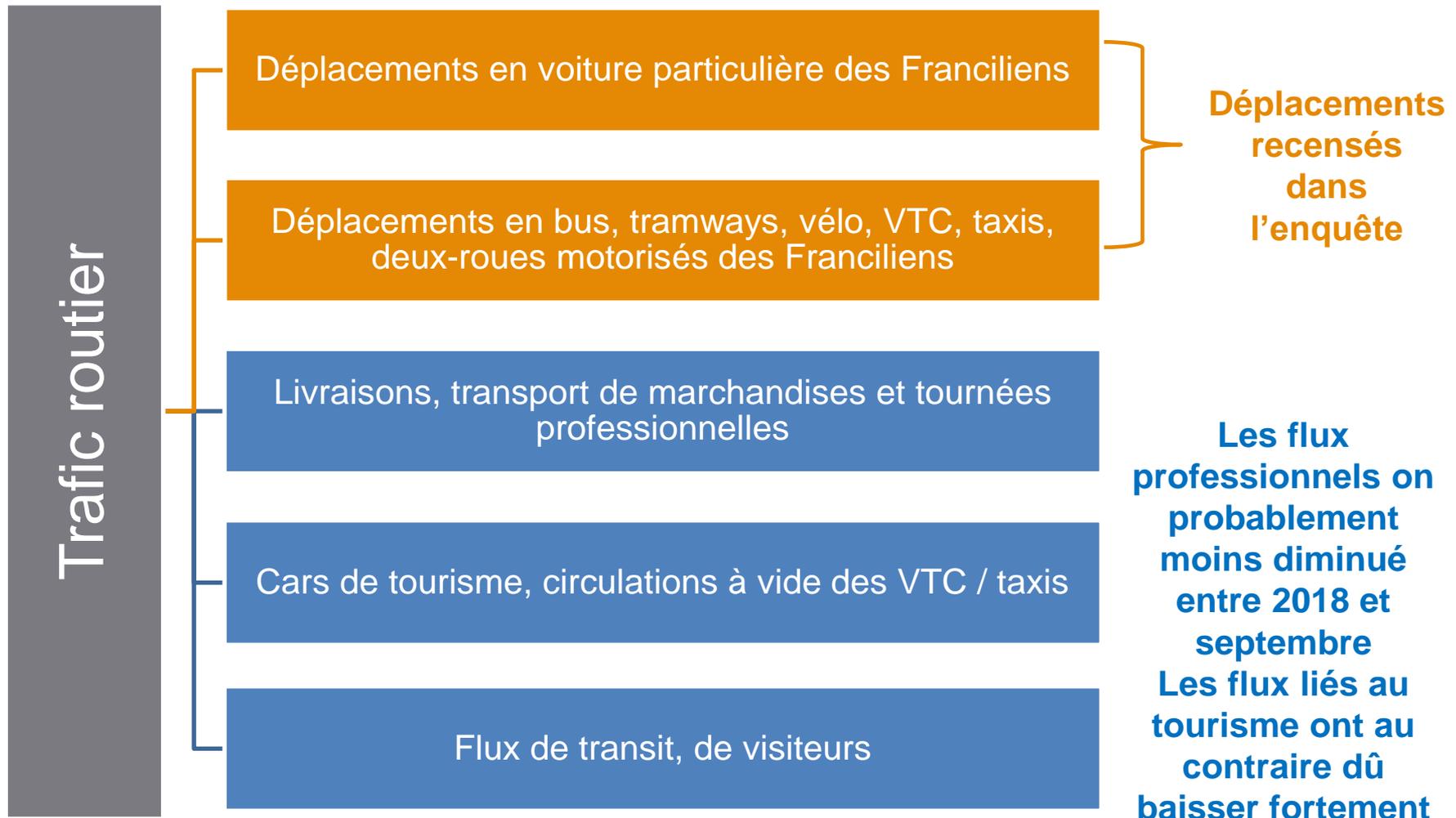
- 90 % de la baisse des déplacements en voiture est imputable à la forte réduction des déplacements internes à la grande couronne (- 29 % de déplacements)

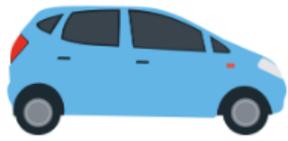
... une croissance pour des volumes plus faibles

- à Paris (+ 26 %)
- entre Paris et la grande couronne (+ 19 %) qui a contribué au niveau de trafic relativement élevé constaté sur le réseau francilien d'autoroutes et voies rapides en septembre-octobre.



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





Evolution de l'usage de la voiture analysée à partir de traces GPS

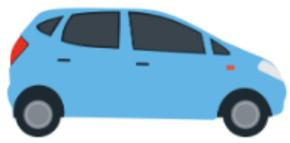
L'analyse des déplacements d'un échantillon d'individus à partir des traces GPS de leur smartphone réalisée par Kisio et Roland Berger avant et pendant la crise sanitaire conforte le constat d'une diminution des déplacements en voiture en septembre :

<https://kisio.com/rentree-2020-comment-la-mobilite-a-t-elle-repris/>

L'"autocalypse" ne s'est pas concrétisée

> Diminution des déplacements en voiture limitant la congestion du trafic redoutée pour la rentrée





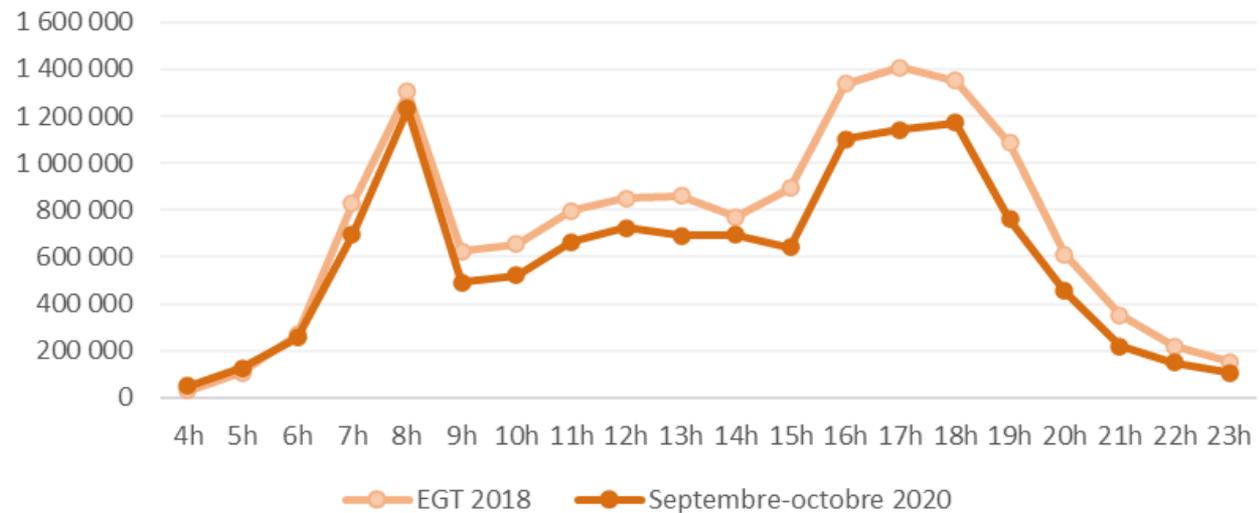
Diminution marquée de l'usage de la voiture 11,8 millions de déplacements en voiture (- 19 %)

Persistance d'une pointe marquée le matin, diminution sur le reste de la journée et en particulier à la pointe du soir

...

... car la baisse des déplacements en voiture concerne tous les motifs de déplacements à l'exception du domicile-travail.

Déplacements en voiture selon l'heure de départ





6,7 millions de déplacements en transports collectifs : en forte baisse (- 28 %)

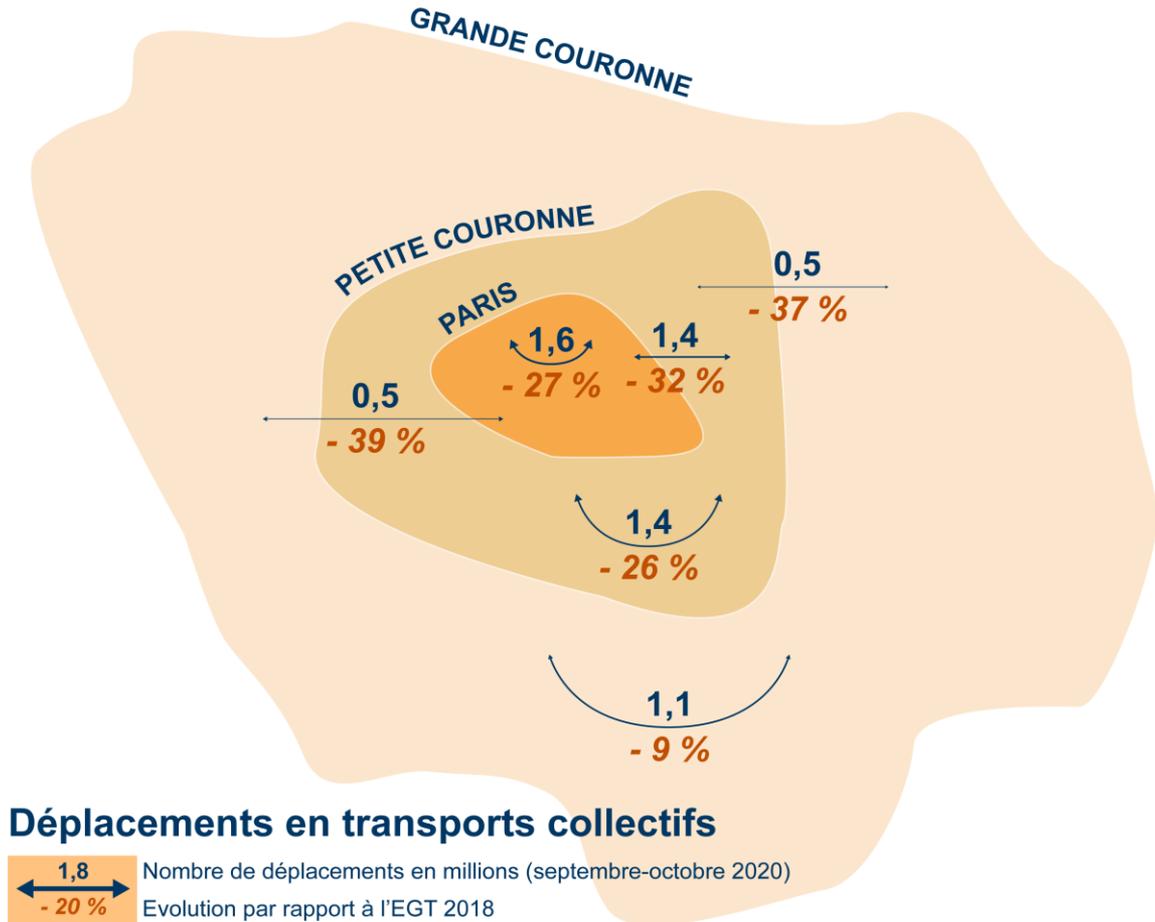
2,6 millions de déplacements en moins

- une baisse plus forte que pour l'ensemble des déplacements, cohérente avec la diminution des validations billettiques

Une diminution qui touche surtout

- 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

mais qui épargne les déplacements en grande couronne (- 9 %) où les transports collectifs sont fortement utilisés pour le transport scolaire.





6,7 millions de déplacements en transport en commun : en forte baisse (- 28 %)

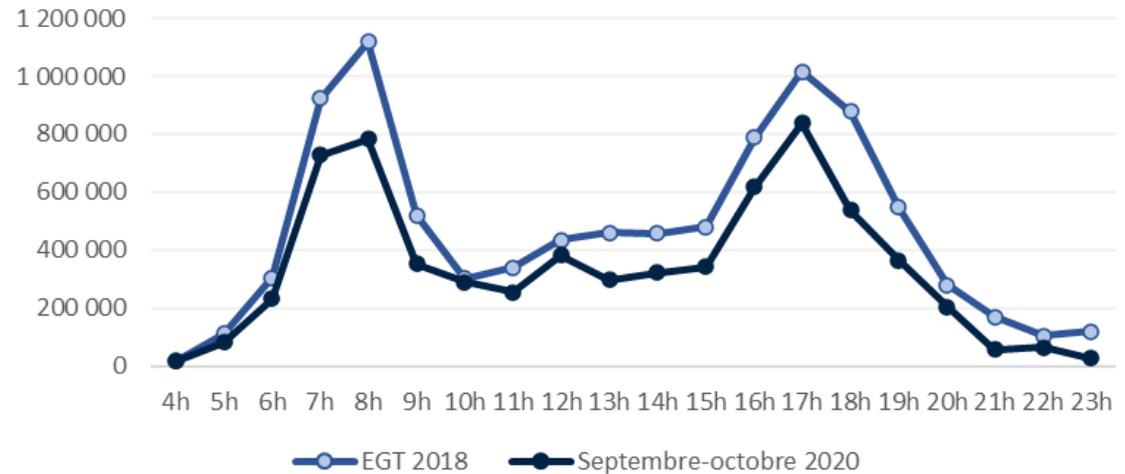
Les deux-tiers de la baisse des déplacements en transport collectifs sont liés aux motifs de travail (57 %) et d'étude (9 %).

Très forte diminution de la pointe du matin en lien avec la diminution des déplacements domicile-travail

Effet moins marqué à la pointe du soir qui rassemble des motifs plus diversifiés.

Forte baisse le soir compte tenu de la diminution des déplacements de loisirs / visites.

Déplacements en transports collectifs selon l'heure de départ



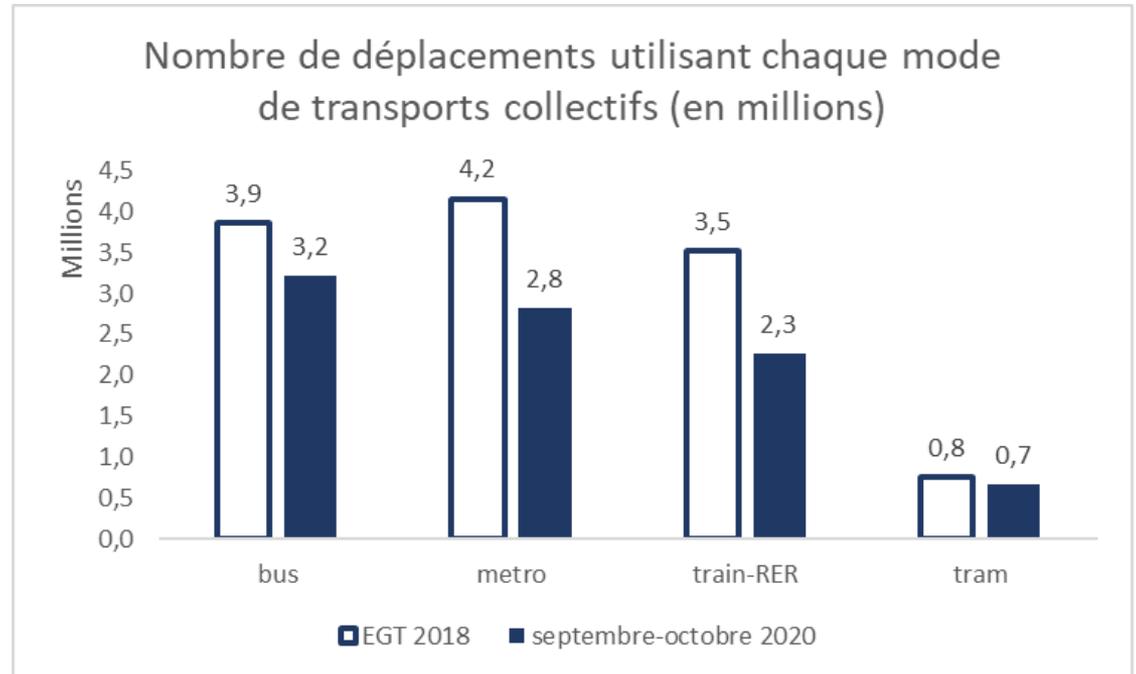


6,7 millions de déplacements en transport en commun : en forte baisse (- 28 %)

Tous motifs de déplacements

Les modes de surface résistent mieux (~ - 15 %) que le mass transit métro / train / RER (~ baisse d'1/3).

En septembre-octobre 2020, la moitié des déplacements en transports collectifs utilisent le bus.





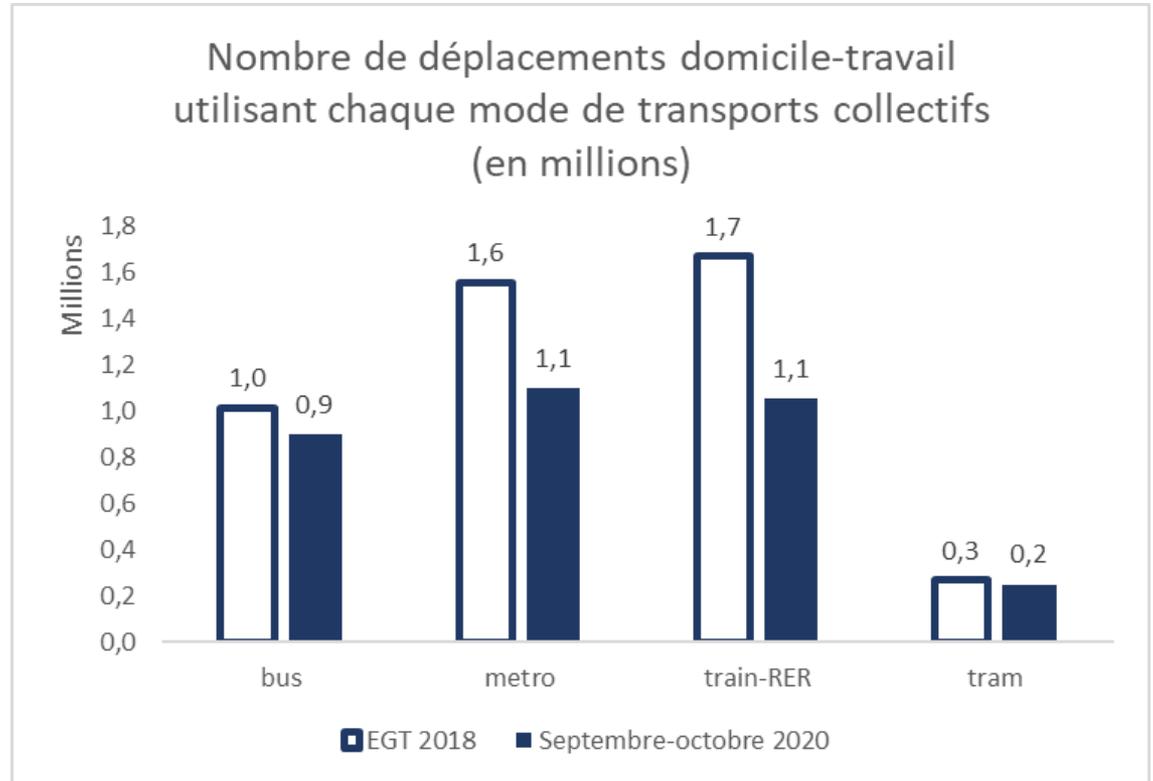
6,7 millions de déplacements en transport en commun : en forte baisse (- 28 %)

Pour les déplacements domicile-travail

- La diminution de l'usage du métro/train/RER est plus marquée que pour les modes de surface.

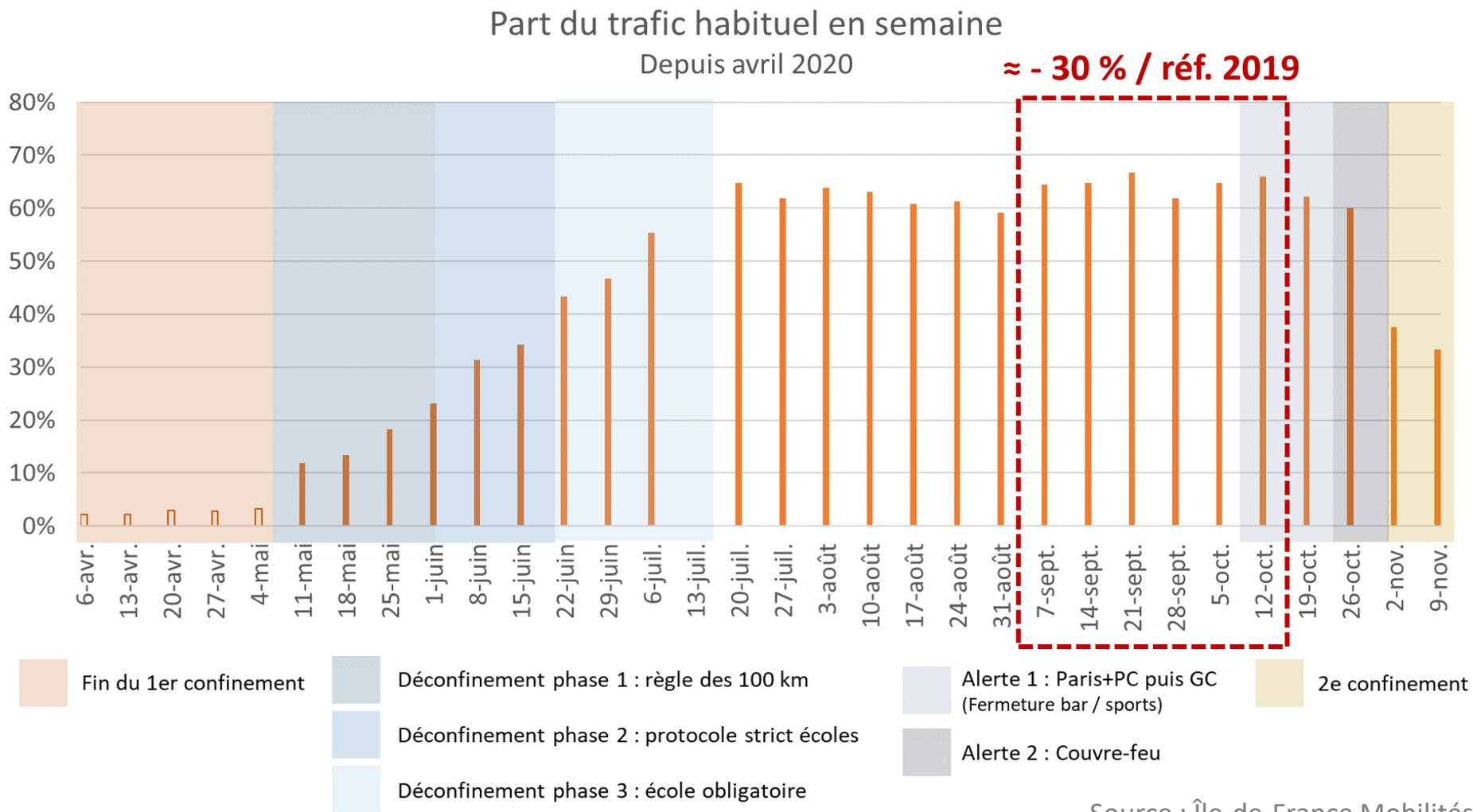
Un constat qui peut s'expliquer par :

- des catégories d'actifs différentes selon les modes de transports collectifs : ceux qui utilisent le bus et le tram ont des emplois moins télétravaillables
- un report des modes ferrés vers les modes de surface, possible surtout dans Paris





Evolution des validations billettiques dans les transports collectifs



Source : Île-de-France Mobilités

Rappel : entre avril et le début du mois de mai, la validation n'était pas systématique (notamment sur les bus, tramway et trains de banlieue).



1 million de déplacements à vélo (+ 25 %) une hausse ciblée pour un mode qui demeure très urbain

200 000 déplacements à vélo en plus

Un contexte favorable à son développement

- Déploiement des coronapistes, météo favorable, crainte des transports collectifs

Une utilisation majoritairement pour le travail et les études

- + 27 % pour se rendre au travail
- Doublement pour les études

Des déplacements de plus en plus longs

- En moyenne, 22 minutes au lieu de 18 minutes
- Près d'1/3 font plus de 30 minutes (contre 1/4 dans l'EGT 2018)

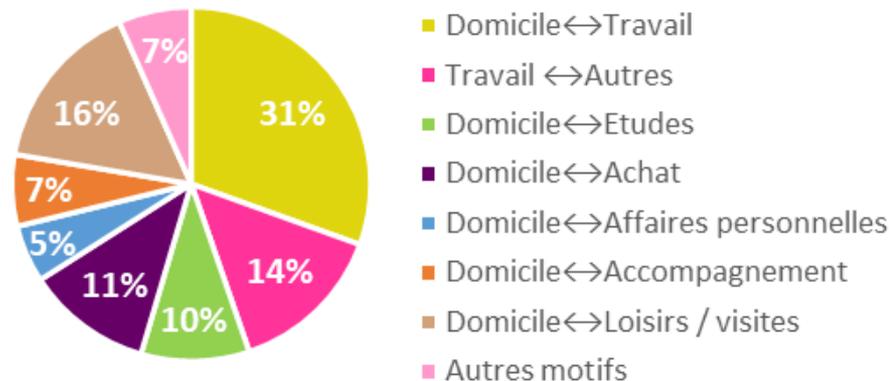
Une hausse très localisée géographiquement

- Doublement dans Paris : 440 000 déplacements, soit autant qu'en voiture (hors livraison, tournées)
- + 18 % entre la petite couronne et Paris, soit +20 000 déplacements
- Pas de croissance du vélo en grande couronne alors que la marche y a connu un rebond

Des cyclistes au profil ciblé

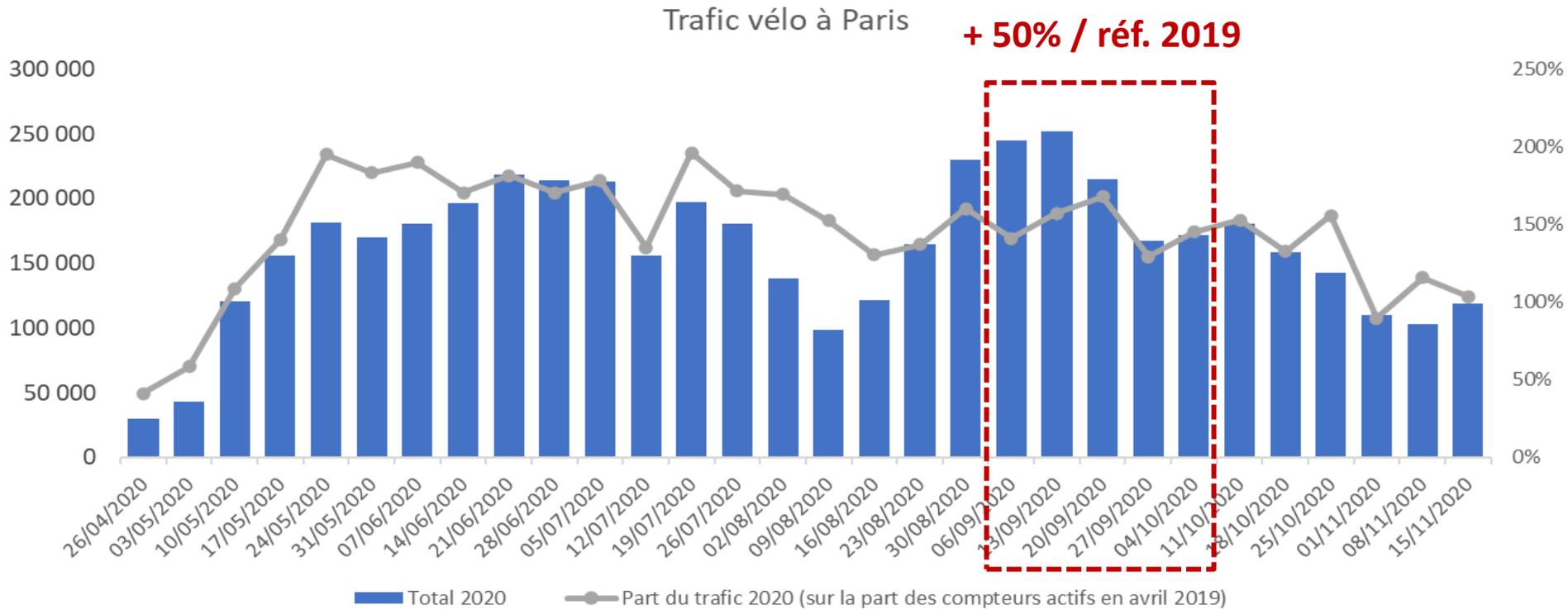
- 29 % de cadres et 15 % d'étudiants
- 64 % d'hommes

Motifs des déplacements à vélo en septembre-octobre 2020



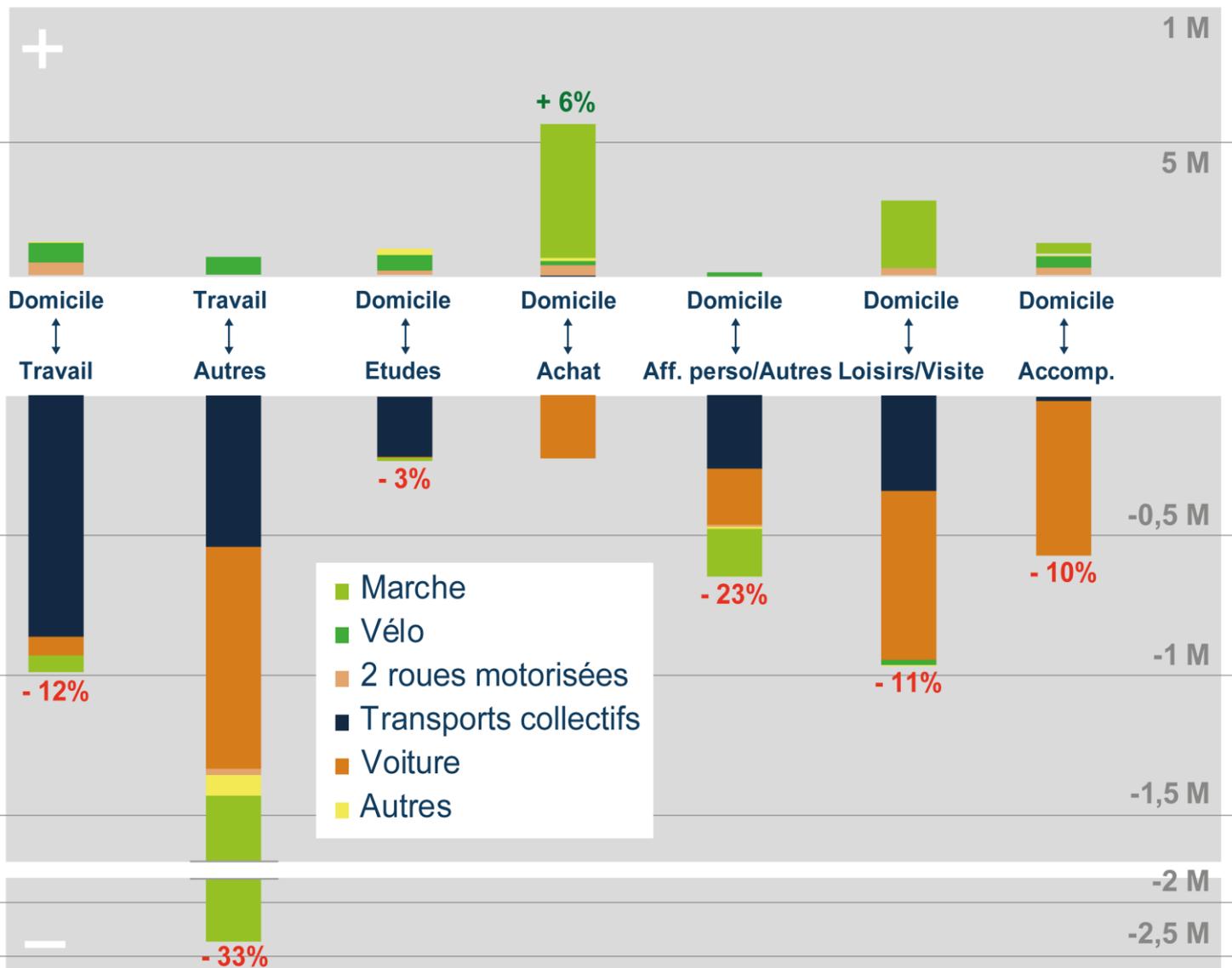


Evolution du trafic vélo observée avec les comptages à Paris



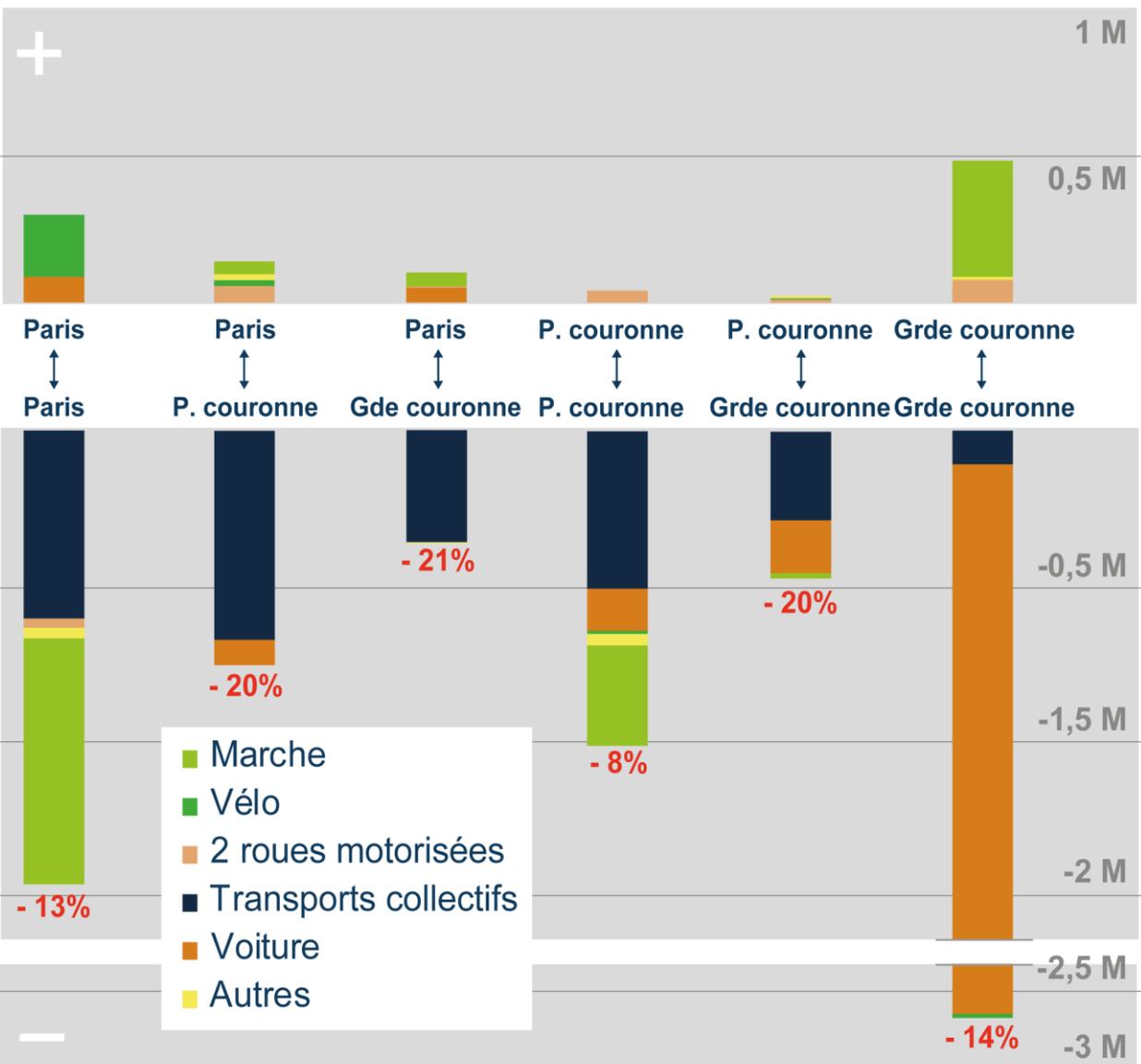
Source : Ville de Paris

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



- Les déplacements à pied réalisés habituellement à proximité du lieu de travail, se reconcentrent à proximité du domicile pour les achats et les loisirs.
- Pour les déplacements domicile-travail, leur diminution affecte essentiellement les transports collectifs : les cadres dont les emplois sont télétravaillables sont fortement utilisateurs des transports collectifs habituellement. Le vélo capte une petite part de ces déplacements.
- Le constat est identique pour les déplacements des étudiants vers les lieux de cours.

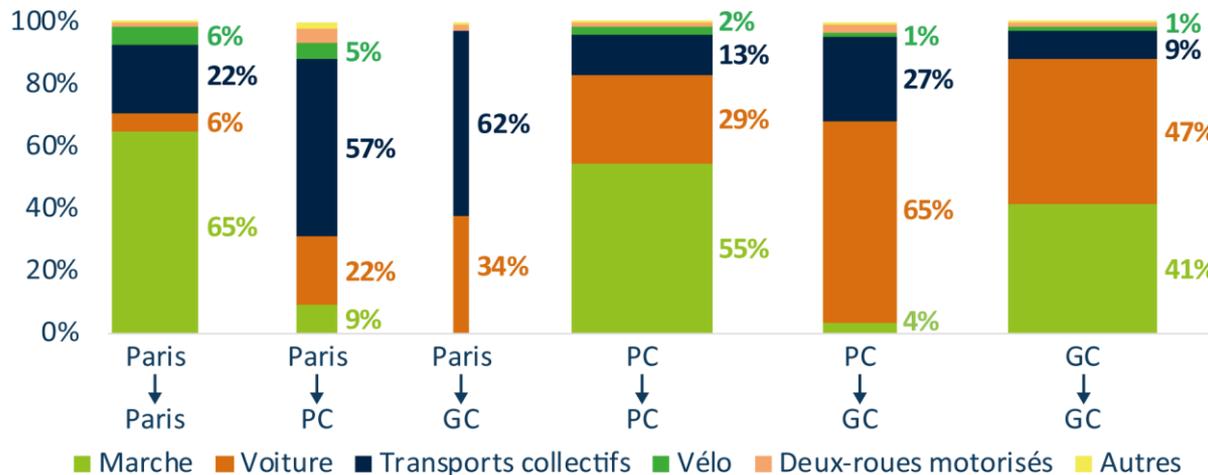
Moins de déplacements en transports collectifs sur les radiales et en voiture en grande couronne, plus de marche en grande couronne et de vélo à Paris



- Dans Paris, la diminution des déplacements pour le travail induit une baisse des déplacements en transports collectifs dont une partie est captée par le vélo et la voiture. 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 diminution des déplacements en transports collectifs accentuée par un report vers la voiture depuis la grande couronne.
- En dehors de Paris, pas d'évolution significative du vélo.
- En grande couronne, forte baisse de la voiture, en part modale et en volume, et forte hausse de la marche qui concerne surtout les déplacements pour les accompagnements et les achats depuis le domicile.

Un engouement des Franciliens pour les modes actifs : marche partout en Île-de-France et vélo à Paris

Part modale par liaison
Enquête mobilité Covid - Septembre-octobre 2020



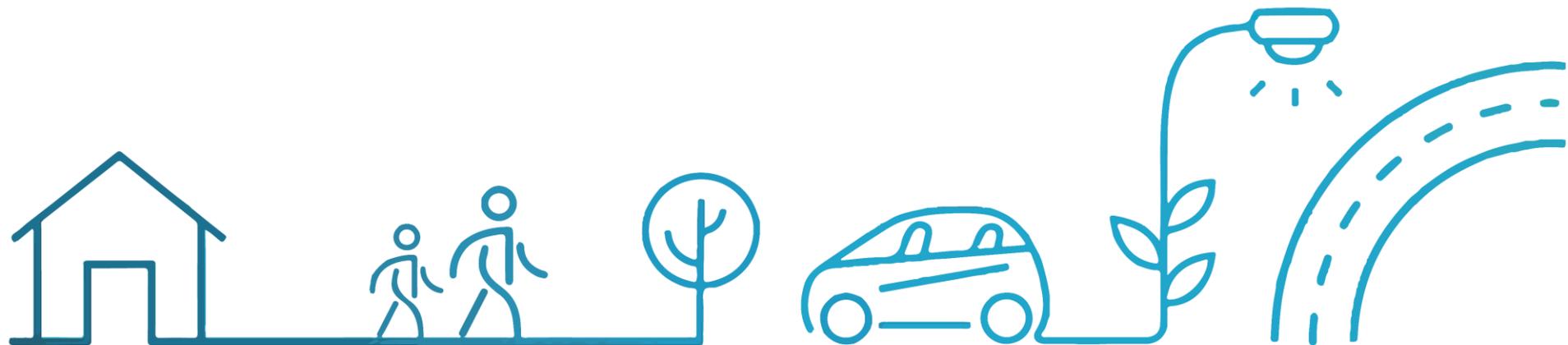
- La marche a été largement plébiscitée par les Franciliens en septembre-octobre pour les déplacements internes à Paris (65 %), en Petite Couronne (55 %) et même en Grande Couronne (41 % des déplacements).

La voiture est le premier mode de déplacement en Grande Couronne et pour les déplacements entre petite et grande couronnes. Pour les autres types de liaisons, sa part est restée modeste.

Fait nouveau, dans Paris, le nombre de déplacements à vélo égale ceux réalisés en voiture. Le vélo est également utilisé pour les déplacements entre la petite couronne et Paris, ailleurs son usage est resté très limité.

- Les transports collectifs sont restés majoritairement utilisés pour les déplacements longs.

La mobilité par profil



La mobilité des élèves, collégiens et lycéens

Les élèves, collégiens et lycéens sont ceux qui voient leur mobilité la moins impactée par la crise.

Le seul changement concerne les loisirs hors du domicile auxquels ils consacrent moins de temps en moyenne ce qui peut s'expliquer même hors crise sanitaire par le contexte de rentrée scolaire, période à laquelle les activités n'ont pas encore repris. Seuls leurs déplacements en voiture ont significativement diminué.



Part des élèves, collégiens et lycéens ne s'étant pas déplacés

EGT 2018

Septembre-octobre 2020

4%

5%



Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés

3,4

3,0

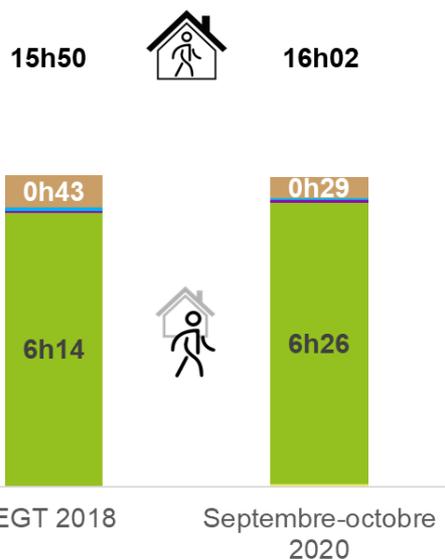


Temps passé à se déplacer

59 minutes

49 minutes

Temps passé, sur 24 heures



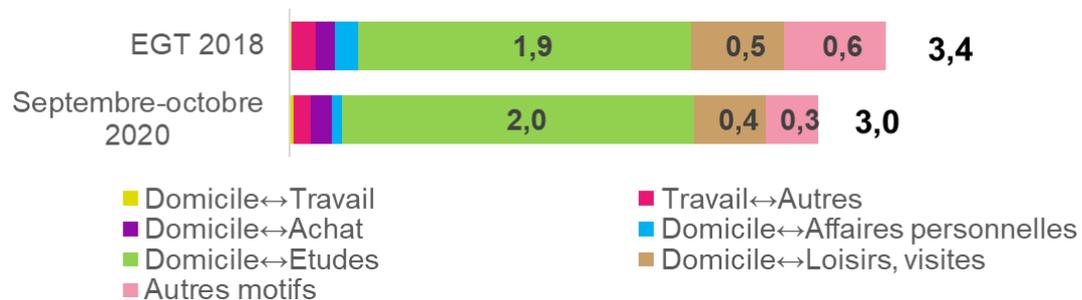
- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



La mobilité des étudiants

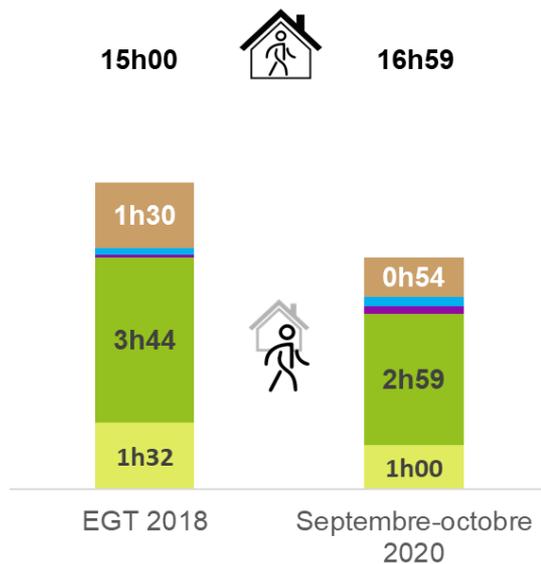
La crise sanitaire a un fort impact sur les étudiants. Ils sont 2 fois plus nombreux à ne pas sortir et passent en moyenne 2 heures de plus par jour chez eux. Leur temps passé en cours ou à réaliser des activités de loisir a fortement diminué. La diminution des déplacements pour le travail est à mettre en regard de la disparition de certains jobs étudiants.

Ils utilisent moins les transports collectifs qu'ils empruntaient pour aller sur leur lieu d'étude et plus des modes de proximité (voiture et marche).



	EGT 2018	Septembre-octobre 2020
Part des étudiants ne s'étant pas déplacés	6%	12%
Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	3,5	3,4
Temps passé à se déplacer	2h03	1h40

Temps passé, sur 24 heures



- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



La mobilité des cadres

Le développement du télétravail a eu un impact majeur. 9 % des cadres ne sont pas sortis de chez eux. Leur temps passé à domicile a augmenté de près de 3 heures correspondant au temps passé en moins au travail ou à se déplacer pour y aller.

Toutefois, pour ceux qui se déplacent, c'est la diminution des déplacements travail-autres qui est la plus marquante : pauses-déjeuner différentes, diminution des réunions professionnelles.

Les cadres ont délaissé les transports collectifs, qu'ils utilisaient majoritairement pour se rendre au travail, mais continuent d'utiliser la voiture. Leurs déplacements à vélo ont un peu augmenté.

EGT 2018

Septembre-octobre 2020

Part des cadres ne s'étant pas déplacés

2%

9%

Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés

4,5

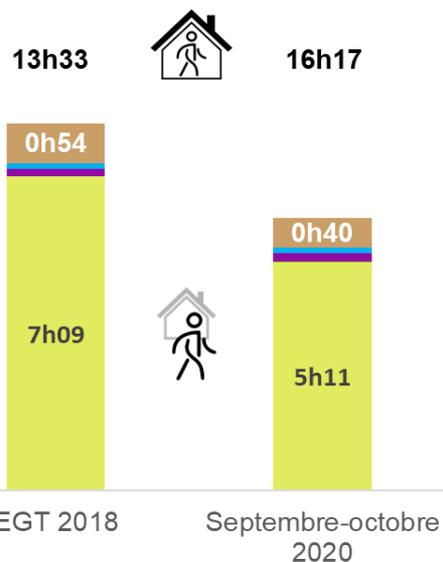
3,9

Temps passé à se déplacer

111mn

89mn

Temps passé, sur 24 heures



- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode



- Transports collectifs
- Voiture
- Deux-roues motorisés
- Vélo
- Marche
- Autres



Mobilité des mobiles, par motif



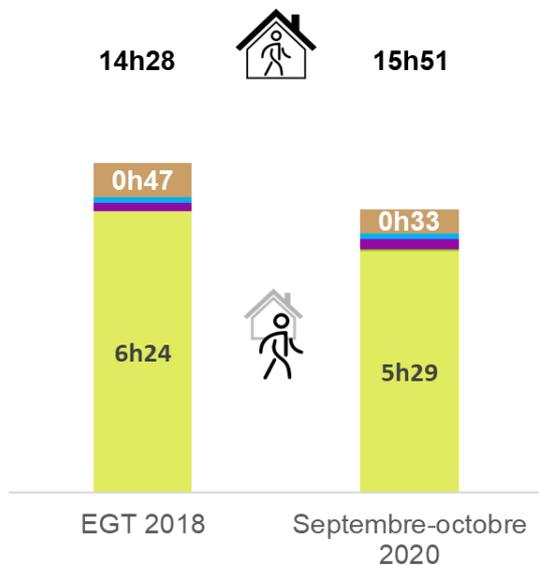
- Domicile↔Travail
- Domicile↔Achat
- Domicile↔Etudes
- Autres motifs
- Travail↔Autres
- Domicile↔Affaires personnelles
- Domicile↔Loisirs, visites

La mobilité des professions intermédiaires

Par rapport aux cadres, les professions intermédiaires sont un peu moins concernées par le développement du télétravail. La part de ceux qui ne se sont pas déplacés est importante mais l'impact sur le temps passé au travail est moindre. Une plus forte proportion de chômage partiel ou total ainsi qu'une moindre grande souplesse dans les horaires de travail peuvent expliquer ces comportements différents.

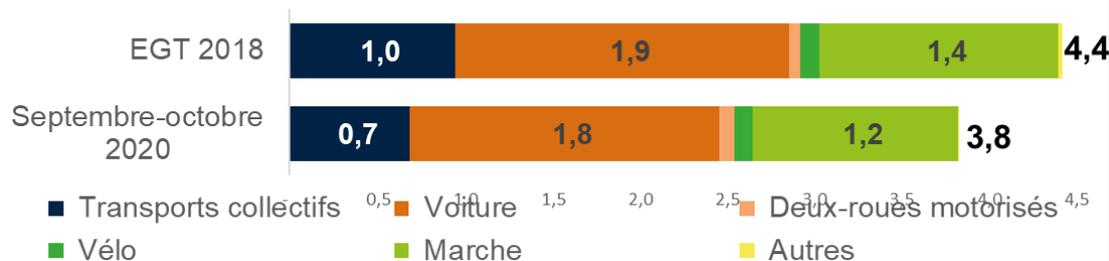
	EGT 2018	Septembre-octobre 2020
 Part des professions intermédiaires ne s'étant pas déplacés	2%	8%
 Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés	4,4	3,8
 Temps passé à se déplacer	1h50	1h34

Temps passé, sur 24 heures

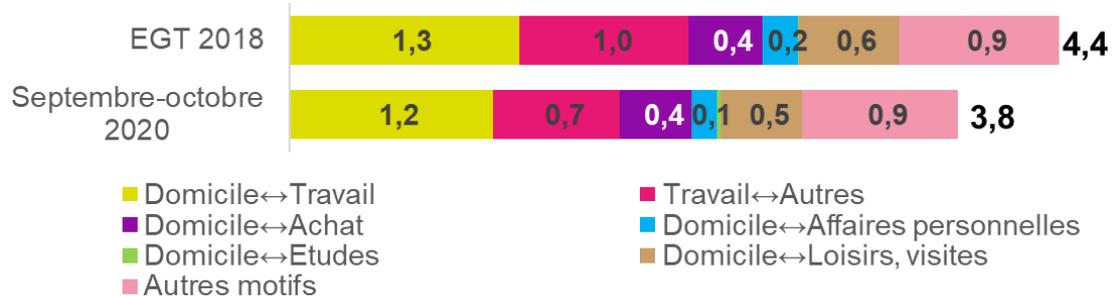


-  pour les loisirs
-  pour les affaires personnelles
-  sur un lieu d'achats
-  sur le lieu d'études
-  au travail

Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



La mobilité des employés

Le développement du télétravail concerne un peu moins les employés. La part de ceux qui ne se sont pas déplacés est importante mais l'impact sur le temps passé au travail est moindre que pour les cadres. Une plus forte proportion de chômage partiel ou total ainsi qu'une moindre grande souplesse dans les horaires de travail peuvent expliquer ces comportements différents.

Leurs déplacements en voiture ont diminué, remplacés pour partie par la marche.



Part des employés ne s'étant pas déplacés

EGT 2018

Septembre-octobre 2020

5%

10%



Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés

4,4

3,9

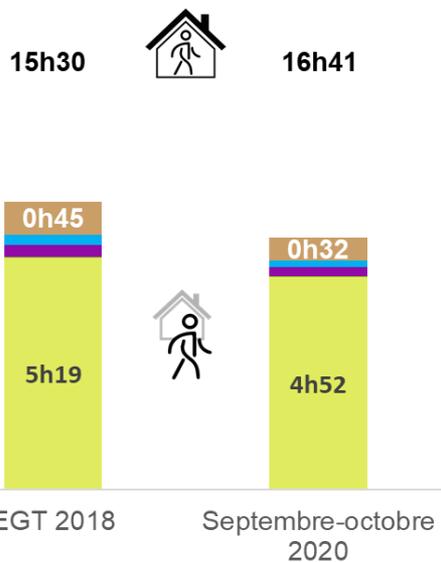


Temps passé à se déplacer

1h48

1h26

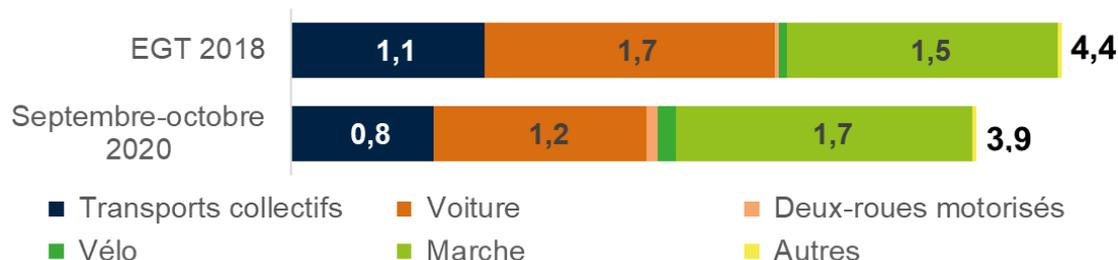
Temps passé, sur 24 heures



- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



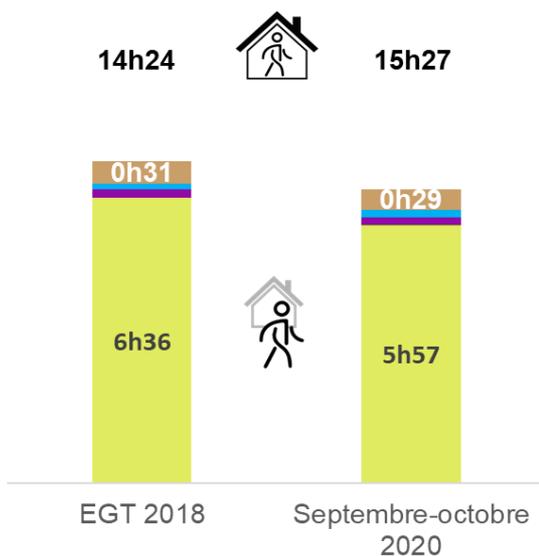
La mobilité des ouvriers

Les ouvriers sont plus nombreux qu'en 2018 à ne pas sortir de chez eux. Leur temps passé à travailler a un peu diminué mais proportionnellement moins que celui des cadres. Une plus forte proportion de chômage partiel ou total ainsi qu'une moins grande souplesse dans les horaires de travail peuvent expliquer ces comportements différents.

En revanche, pour ceux qui se déplacent, il n'y a pas de changement notable dans leur mobilité tant en motifs qu'en modes de déplacements.

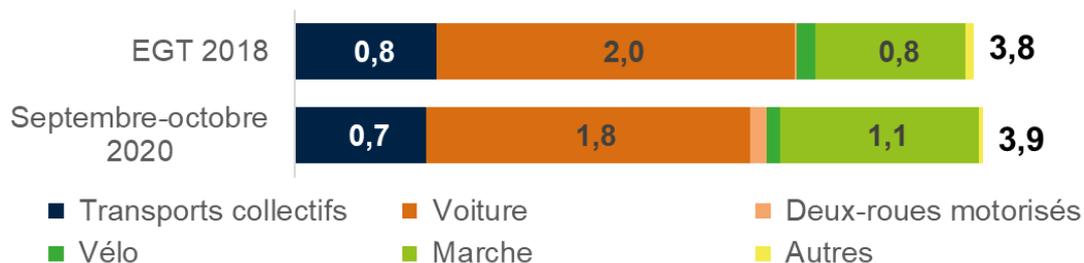
	EGT 2018	Septembre-octobre 2020
 Part des ouvriers ne s'étant pas déplacés :	1%	6%
 Nombre moyen de déplacements des franciliens s'étant déplacés :	3,8	3,9
 Temps passé à se déplacer	107mn	100mn

Temps passé, sur 24 heures



-  pour les loisirs
-  pour les affaires personnelles
-  sur un lieu d'achats
-  sur le lieu d'études
-  au travail

Mobilité des mobiles, par mode



Mobilité des mobiles, par motif



La mobilité des actifs résidant dans les quartiers prioritaires de la ville

Les actifs résidant dans des QPV ont une mobilité très peu différente de celle avant la crise sanitaire.

Ils ne sont pas plus nombreux à ne pas sortir de chez eux qu'ils ne l'étaient en situation normale, il faut toutefois noter que le taux de 6% était relativement élevé en 2018 par rapport à l'ensemble des actifs. Pour ceux qui se déplacent, ils font un peu moins de déplacements pour le travail et utilisent de ce fait un peu moins les transports collectifs. Il est ainsi probable que ces actifs soient touchés par l'accroissement du chômage partiel ou total.



Part des actifs résidants en QPV ne s'étant pas déplacés

EGT 2018

6%

Sep-Oct 2020

6%



Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés

4

3,8



Temps passé à se déplacer

1h50

1h31

Temps passé, sur 24 heures

15h08



16h18

0h34

5h56

0h30

4h59

EGT 2018

Septembre-octobre
2020

- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode

EGT 2018

1,2

1,3

1,4

4,0

Septembre-octobre
2020

1,0

1,3

1,4

3,8

- Transports collectifs
- Voiture
- Deux-roues motorisés
- Vélo
- Marche
- Autres



Mobilité des mobiles, par motif

EGT 2018

1,4

0,8

0,4

0,2

0,3

0,9

4,0

Septembre-octobre
2020

1,1

0,6

0,5

0,2

0,3

1,0

3,8

- Domicile↔Travail
- Domicile↔Achat
- Domicile↔Etudes
- Autres motifs
- Travail↔Autres
- Domicile↔Affaires personnelles
- Domicile↔Loisirs, visites

La mobilité des retraités

La part des retraités qui ne sont pas sortis de chez eux est très importante.

Ceux qui se déplacent ont limité leurs activités de loisir et de visites à des proches. Leurs interactions sociales ont été impactées alors que les autres motifs (achats et affaires personnelles, etc.) se maintiennent.

Les déplacements en voiture sont ceux qui ont le plus diminué, les retraités semblent moins s'éloigner de leur domicile.



Part des retraités ne s'étant pas déplacés

EGT 2018

14%

Sep-Oct 2020

19%



Nombre moyen de déplacements de ceux qui se sont déplacés

4,1

3,6



Temps passé à se déplacer

1h21

1h07

Temps passé, sur 24 heures

20h22



20h41



EGT 2018



1h13

Septembre-octobre 2020

- pour les loisirs
- pour les affaires personnelles
- sur un lieu d'achats
- sur le lieu d'études
- au travail



Mobilité des mobiles, par mode

EGT 2018

Septembre-octobre 2020



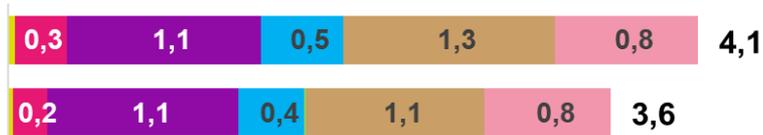
- Transports collectifs
- Voiture
- Deux-roues motorisés
- Vélo
- Marche
- Autres



Mobilité des mobiles, par motif

EGT 2018

Septembre-octobre 2020



- Domicile↔Travail
- Domicile↔Achat
- Domicile↔Etudes
- Domicile↔Loisirs, visites
- Travail↔Autres
- Domicile↔Affaires personnelles
- Autres motifs