

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de- France – n°16

Mardi 7 juillet 2020



Ordre du jour

- 9h30 Introduction : Les scénarios préparés par Île-de-France Mobilités en avril 2020
- 9h40 Institut Paris Region : Présentation de deux enquêtes sur le déconfinement
- 9h50 SNCF : Le Suivi du trafic Transilien en confinement / déconfinement
- 10h00 RATP : Suivi de la mobilité dans le contexte Covid-19
- 10h10 DRIEA : Suivi régional des trafics routiers et des pistes cyclables temporaires pendant le déconfinement
- 10h20 Région Île-de-France : Congestion sur les voiries concernées par les pistes cyclables temporaires & Baromètre de suivi du déconfinement
- 10h30 Ville de Paris : le vélo post-confinement
- 10h40 Hauts-de-Seine : Bilan provisoire des pistes cyclables de transition
- 10h45 BruitParif : Effet du confinement et du déconfinement sur le bruit en Île-de-France
- 10h55 CCI : Enquête sur les impacts de la Covid-19 sur les entreprises franciliennes
- 11h05 Île-de-France Mobilités : les enseignements à retenir
- 11h15 Île-de-France Mobilités : suivi moyen terme de la mobilité



Les scénarios de déconfinement préparés par Île-de-France Mobilités en avril 2020

Île-de-France Mobilités



- Plusieurs scénarios ont été simulés portant sur :
 - L'interdiction ou réduction de certaines catégories de déplacements
 - Le report d'une partie des déplacements en transports collectifs vers la voiture ou le vélo
 - L'étalement des pointes.
- Les règles ainsi définies ont été appliquées aux observations de l'EGT 2018 pour un jour de semaine moyen afin d'en déduire l'impact sur les déplacements par motifs, par modes et par période horaire pour les transports collectifs et pour la voiture
- Ces simulations ne tenaient pas compte d'autres changements potentiels de comportement des Franciliens, notamment en ce qui concerne la rationalisation des déplacements pour les activités non essentielles.

➤ Hypothèses (suite aux annonces du PM le 28 avril)

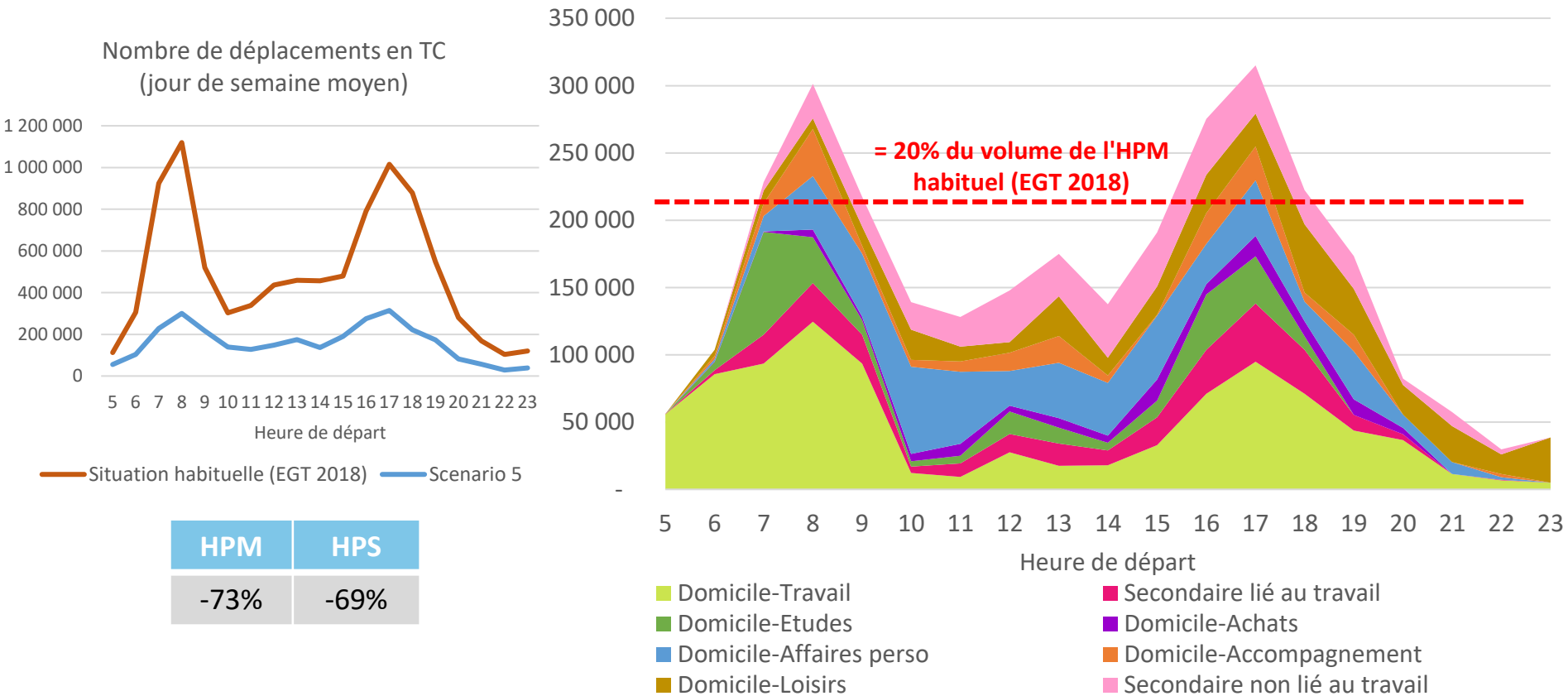
- Suppression des déplacements des personnes de plus de 70 ans (les plus vulnérables)
- Interdiction ou réduction de certaines catégories de déplacements un jour donné :
 - Déplacements domicile-travail : - 51% tous modes confondus (télétravail pour 70% des emplois de bureau et 20% des autres emplois)
 - Réduction de 75% des déplacements scolaires, hors enseignement supérieur supprimé en totalité
 - Réduction de 20% des déplacements pour affaires personnelles
 - Restrictions fortes pour les loisirs et les achats
- Report d'une partie des déplacements en transports collectifs pour le travail vers la voiture (pour 2/3) et le vélo (1/3)
- Etalement des pointes du matin et du soir pour les transports collectifs

➤ Résultats

Réduction du nombre de déplacements quotidiens par rapport à la situation habituelle observée dans l'EGT 2018

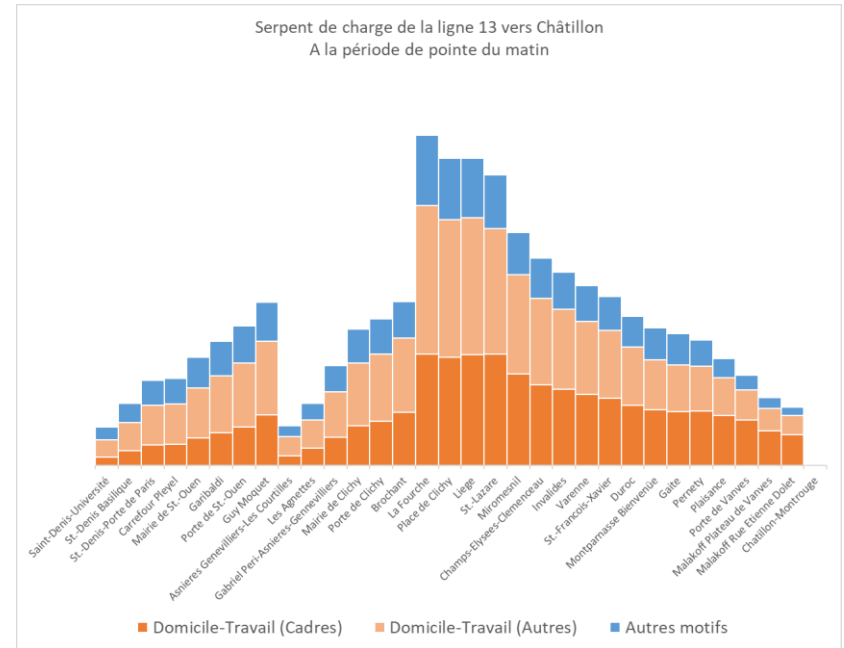
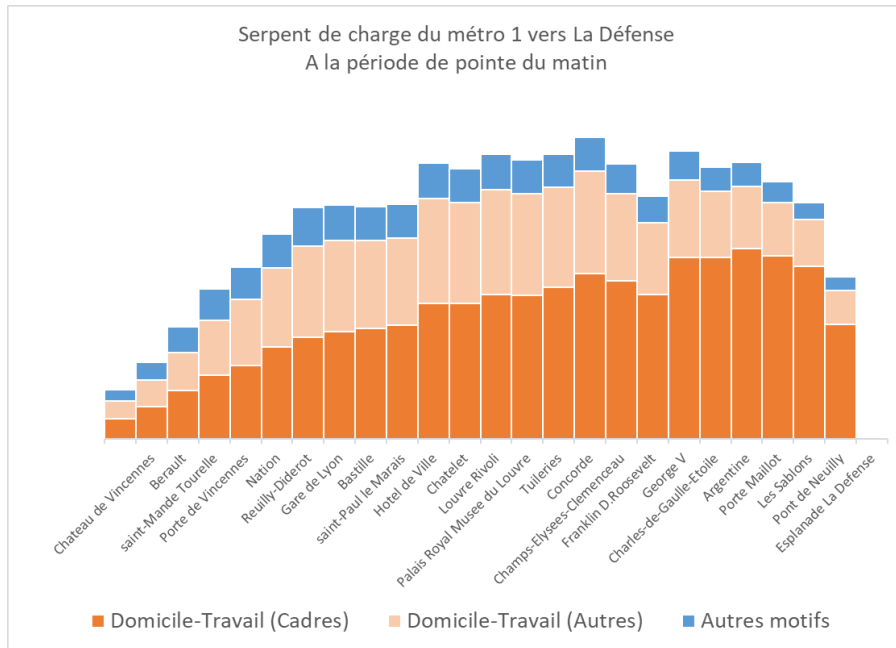
...en TC	...en voiture et à vélo
Travail : - 69%	Voiture : - 46%
Autres : - 65%	Vélo : - 39%
Total : - 67%	

Scénario 5 - Nombre de déplacements en TC (par motif)



→ Cette simulation pointait le risque d'un dépassement de la capacité du réseau avec distanciation sociale malgré les mesures de télétravail et d'étalement des pointes, d'où l'enjeu de limitation des déplacements non liés au travail ou aux études pendant les heures de pointe.

- Par ailleurs, le modèle ANTONIN a été utilisé pour visualiser la charge des lignes (en situation pré-confinement) par motif de déplacement
- Cela a permis d'identifier les lignes sur lesquelles la reprise du trafic serait plus forte au début du déconfinement



Présentation de deux enquêtes sur le déconfinement

Institut Paris Region



COVID-19 ET MOBILITÉ

PRÉSENTATION DE DEUX ENQUÊTES

Comité des partenaires Omnil

Dany Nguyen-Luong , Jérémy Courel / L'Institut Paris Region

7 juillet 2020



© Travis Wain

Enquête Médiamétrie - Méthodologie

- ❑ Enquête Médiamétrie sur un échantillon de 3 028 individus, représentatif de la population de résidents d'Île-de-France âgés de 18 à 75 ans.
- ❑ Enquête en ligne : début le mardi 5 mai (pendant la période de confinement), fin le mardi 19 mai (8 jours après la sortie du confinement).
- ❑ Représentativité assurée par la méthode des quotas (source INSEE)
- ❑ Questionnaire de 60 questions, établi par L'Institut Paris Region, enrichi par Médiamétrie qui a assuré sa programmation.

Enquête Médiamétrie - Télétravail

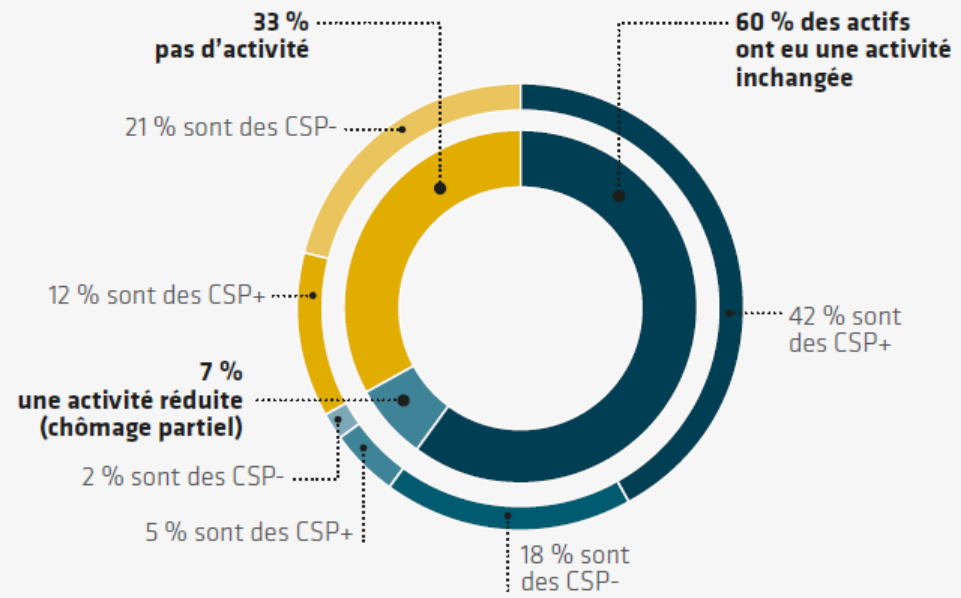
TRAVAIL

Quelles situations professionnelles pendant le confinement?



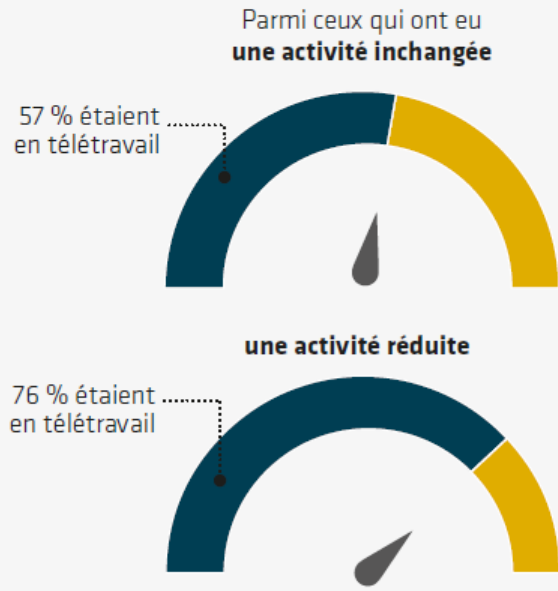
39 % des actifs Franciliens ont eu recours au télétravail pendant le confinement

67 % des actifs ont poursuivi leur activité pendant le confinement



Les CSP+ regroupent les chefs d'entreprises, les artisans, et commerçants les cadres, les professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires.
Les CSP- regroupent les ouvriers et les employés.

L'usage du télétravail pour ceux ayant conservé une activité



Enquête Médiamétrie - Mobilité

DÉPLACEMENT

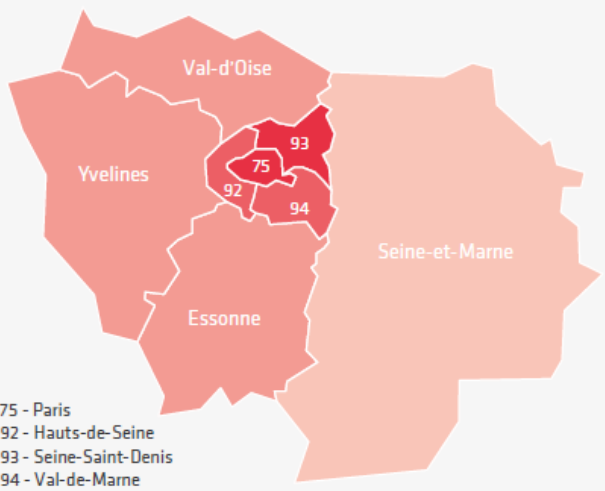
Quels changements dans leurs habitudes de déplacement ?



Un Francilien sur six envisage de changer ses comportements de mobilité une fois l'épidémie passée

Des disparités territoriales

C'est à Paris et en Seine-Saint-Denis que l'on est le plus enclin à changer ses comportements

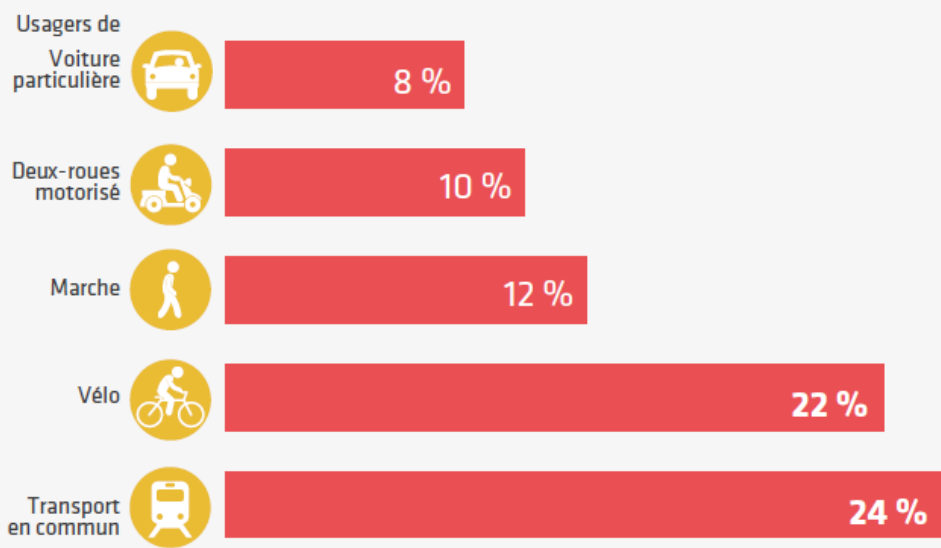


75 - Paris
92 - Hauts-de-Seine
93 - Seine-Saint-Denis
94 - Val-de-Marne

10 15 20 % Part des enquêtés favorables au changement de pratique de déplacement

Vers un renforcement des modes individuels

Plus de désir de changement chez les usagers des TC (pour en limiter l'usage) ou ceux du vélo (pour l'utiliser plus souvent).



8 % des usagers de voiture particulière envisagent de changer leur mode de déplacement contre 24 % des usagers des transports

© L'INSTITUT PARIS REGION 2020 - pictogrammes ©123rf / jeremy
Sources : Médiamétrie mai 2020, L'Institut Paris Région



Enquête Médiamétrie – Publications et suites

- ❑ Plaque de présentation des premiers résultats de l'enquête disponible sur notre site internet
- ❑ Approfondissements envisagés sur différents thèmes avec des approches croisées :
 - Télétravail (en cours, publication à la rentrée)
 - Vécu du confinement
 - Changements de comportements de mobilité envisagés



<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-franciliens-et-le-covid-19.html>

METHODOLOGIE

Approche

Une diffusion initiale massive d'un panel diversifié par les membres du collectif.

Une ré-interrogation d'un panel de volontaire constitué lors de la vague 1.

Calendrier

Cette étude comporte 3 vagues d'enquête entre juin et septembre 2020.



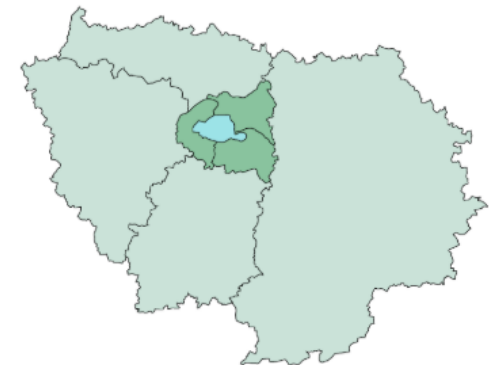
Ciblage

Population :





- 18–65 ans


Zone d'étude :

- Paris
- Petite couronne
- Grande couronne



Thématiques vague 1

-  Pratique du télétravail
-  Modes de déplacements D/T
-  Sentiment de sécurité sanitaire
-  Reprise du travail en présentiel

-  Déplacements vie quotidienne

Enquête Inov360 – Synthèse des premiers résultats

59%

des gens ont repris leurs déplacements pour leur activité professionnelle (91% avant la crise)

41%

des gens n'ont pas encore repris en présentiel 1 mois après le déconfinement

82%

considèrent que la reprise en présentiel est utile voire indispensable

Le maintien du télétravail (partiel ou complet) relève plus de la prudence des employeurs à faire revenir leurs équipes plutôt que d'un véritable changement d'organisation

31%

utilisent moins ou ont arrêté d'utiliser les transports en commun au profit des mobilités douces et de la voiture

20/100

Indice de confiance dans les transports collectifs

46/100

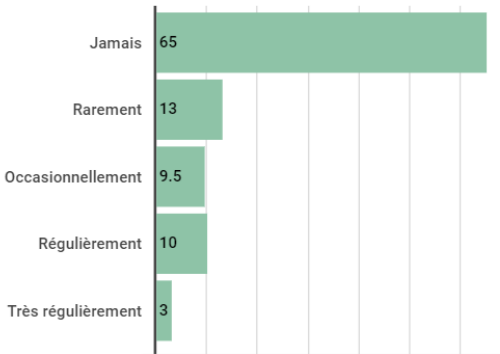
Indice de confiance dans les transports individuels et partagés

Ces indices traduisent une inquiétude résiduelle des usagers à suivre dans les prochaines vagues

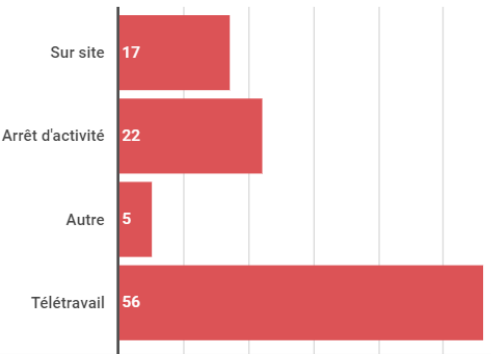
Enquête Inov360 – Télétravail & présentiel



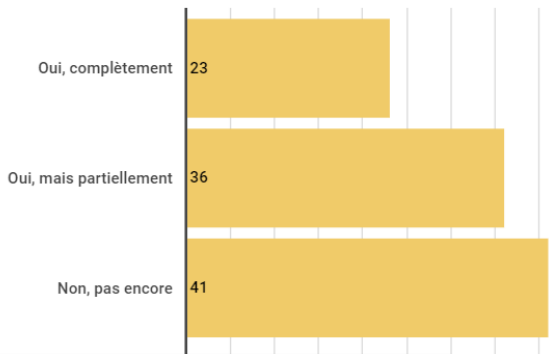
Fréquence du télétravail avant la crise (%)



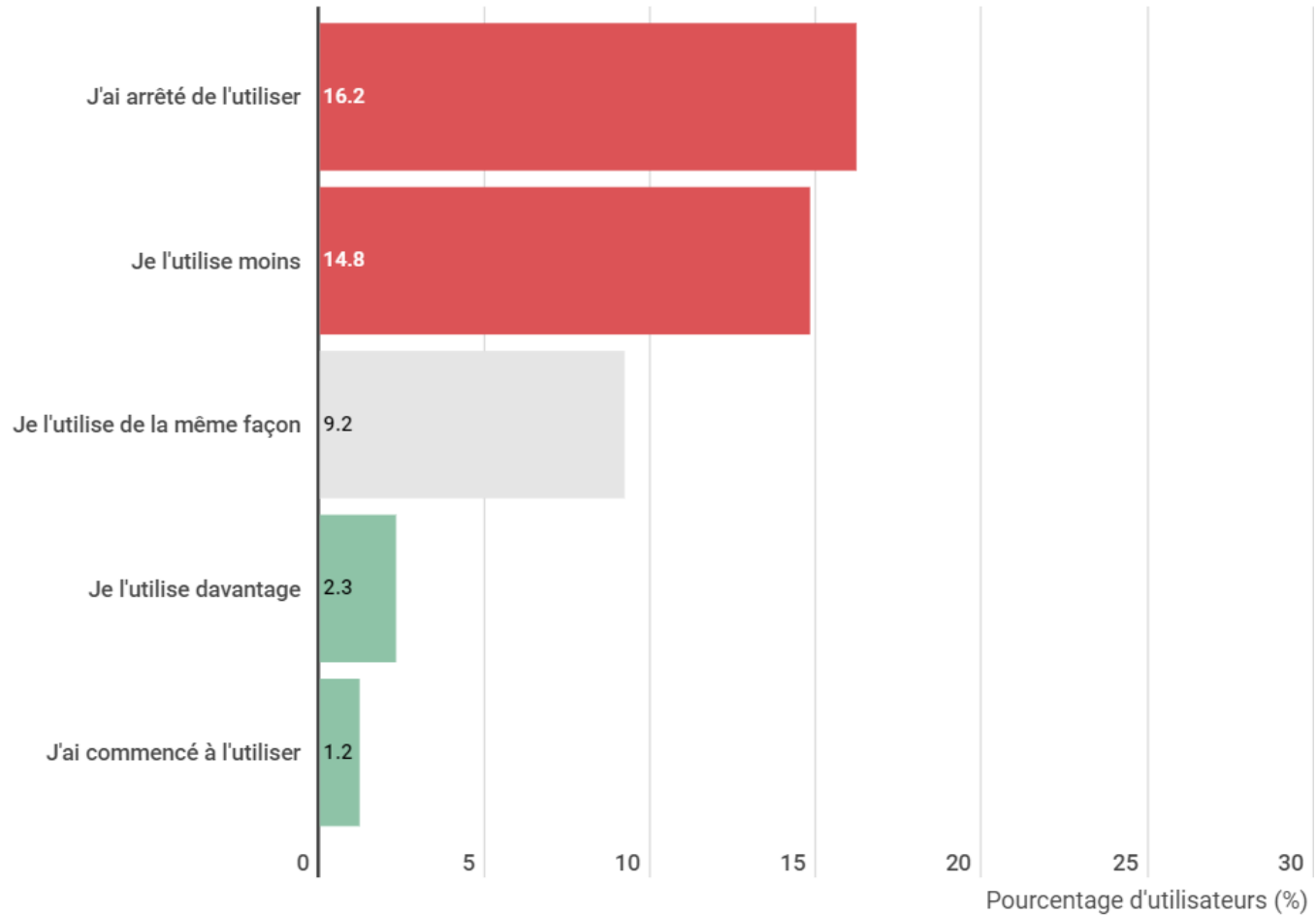
Lieu de travail pendant le confinement (%)



Reprise d'activité en présentiel (%)

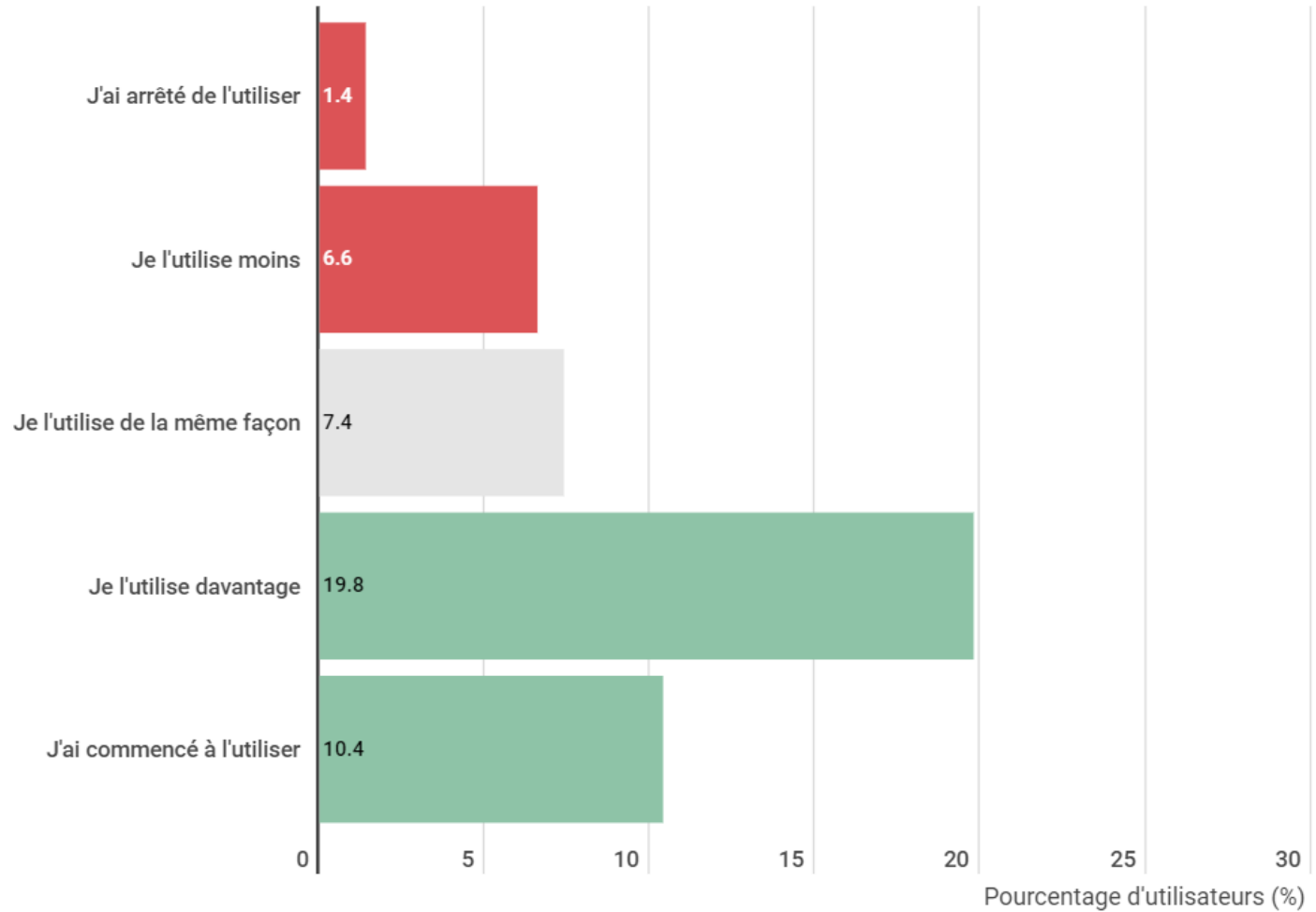


EN TRANSPORTS EN COMMUN



Enquête Inov360 – Evolution mobilité D-T par mode

EN VP



Approfondir les thématiques :

1. **Mobilité « loisirs »** (de proximité, longue distance)
2. **Nouveaux usages** : Nouvelles mobilités / Services de livraison / App sans contact / Drive-in / Télémédecine / Sport à distance. Pérennisation de cet usage

Zooms Mobilités partagées, Livraison à domicile, App sans contact (paiement parking, billettique...)

3. **Organisation du travail et déplacements**

- a. Lieu de travail : Nouvelle organisation, équilibre télétravail/ présentiel, tiers-lieu
- b. Télétravail : Fréquence actuelle et pérennisation. Nouveaux déplacements en télétravail
- c. Evolution des modes de déplacement en fonction de la distance domicile-travail

4. **Indice de confiance et ressenti pour les déplacements**

COVID-19 ET MOBILITÉ

SUIVI DE LA MOBILITE PAR MODE

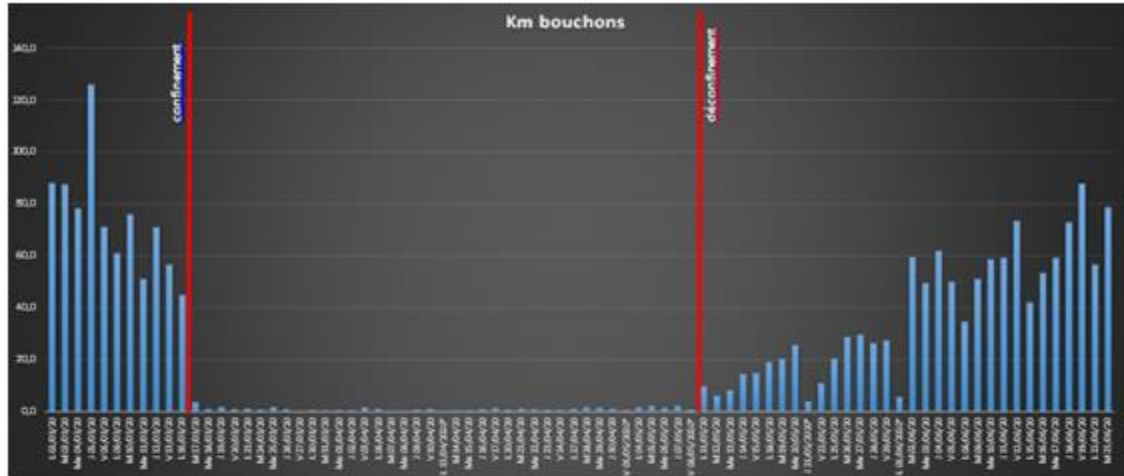
Comité des partenaires Omnil

Dany Nguyen-Luong, Jan Durdevic / L'Institut Paris Region

7 juillet 2020

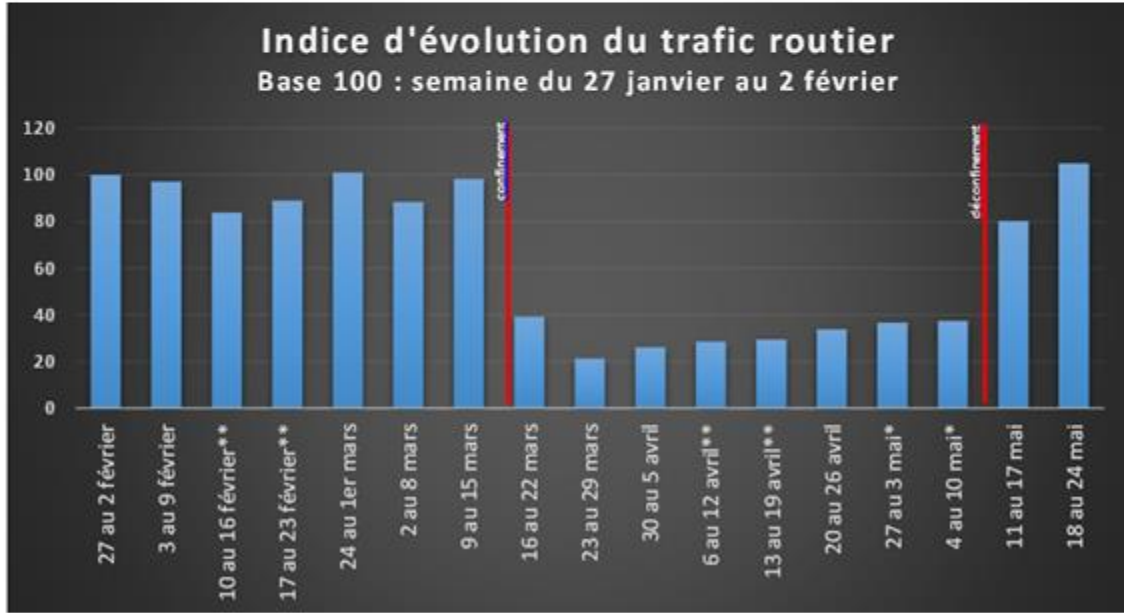


Suivi de la mobilité par mode : trafic routier



Période : dimanche 1er mars au mardi 23 juin

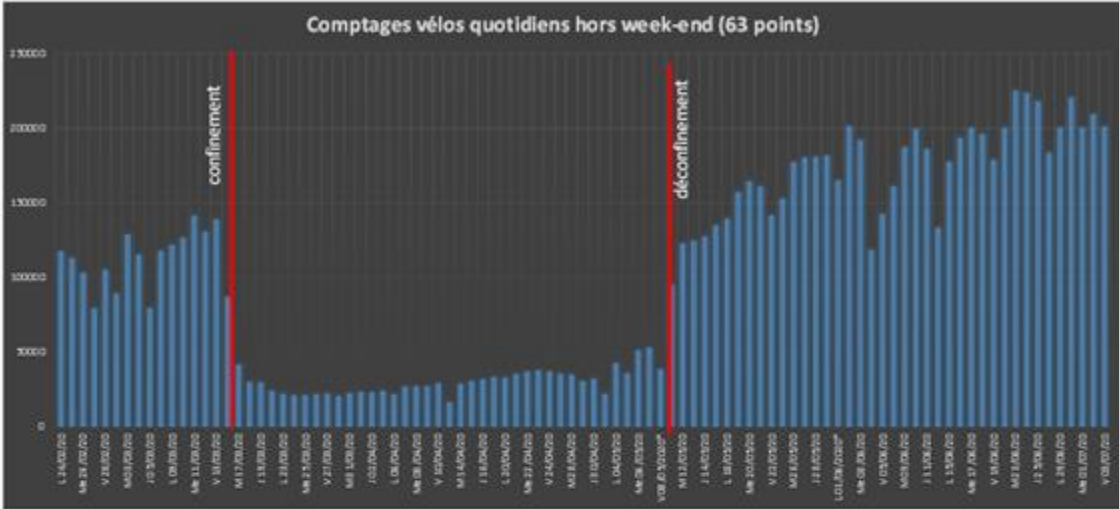
Source DIRIF



Période : lundi 27 janvier au dimanche 24 mai

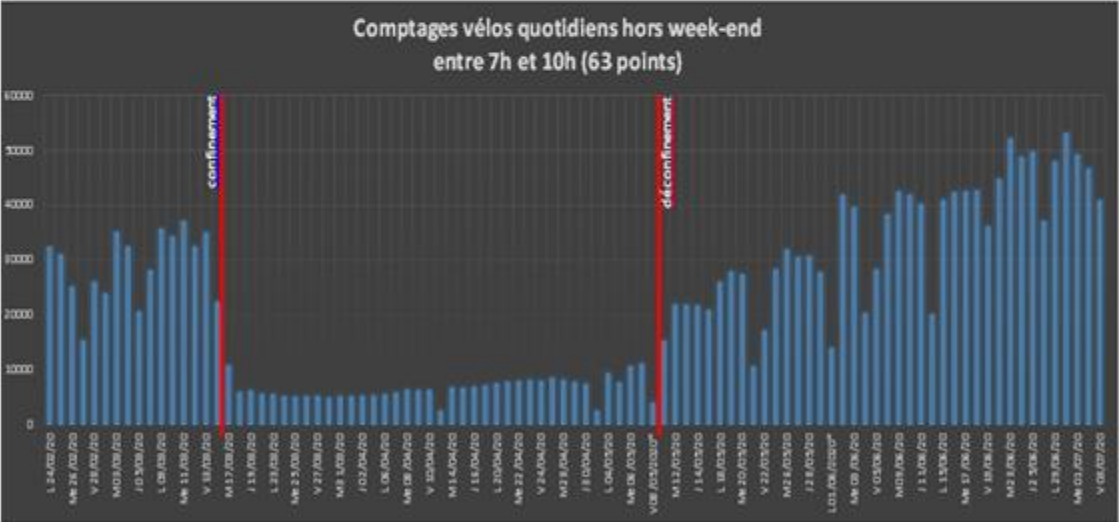
Source CEREMA

Suivi de la mobilité par mode : trafic vélo à Paris



Période : lundi 24 février au vendredi 3 juillet

Source: Ville de Paris



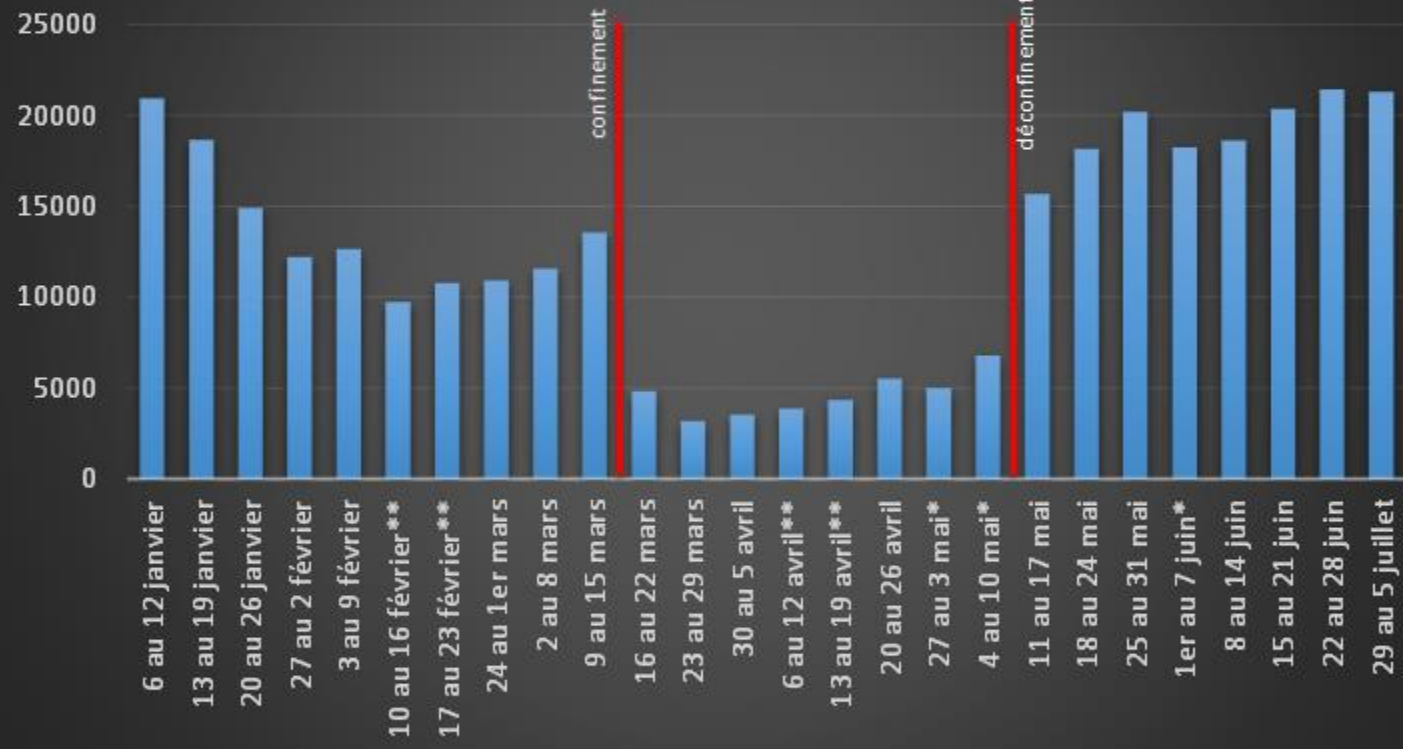
Période : lundi 24 février au vendredi 3 juillet

Source: Ville de Paris

Suivi de la mobilité par mode : trafic vélo dans le 92



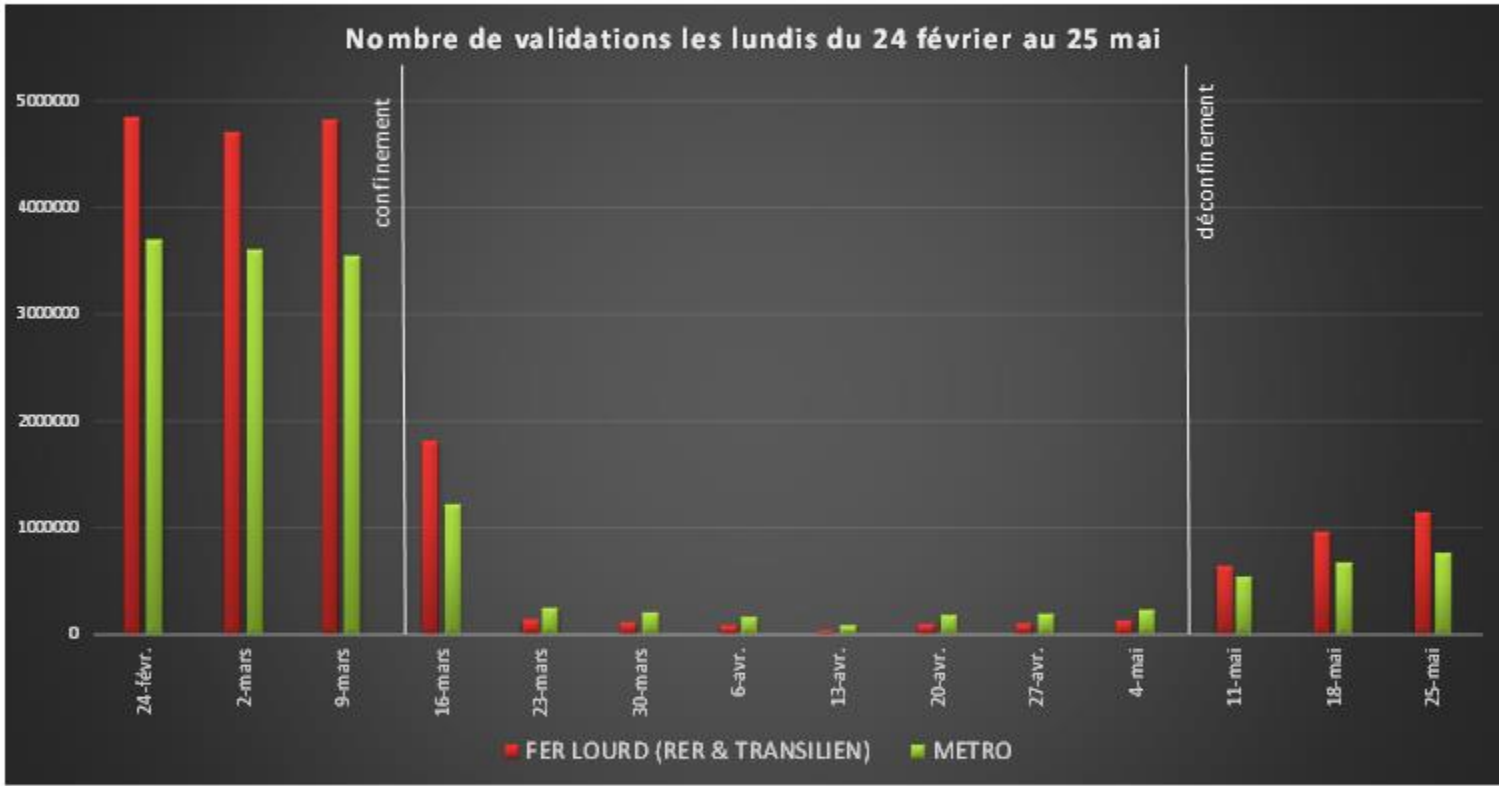
Comptages vélos quotidiens par semaine (moyenne week-end compris) en 5 points



Période : lundi 6 janvier au dimanche 5 juillet

Source: eco-counters CD 92

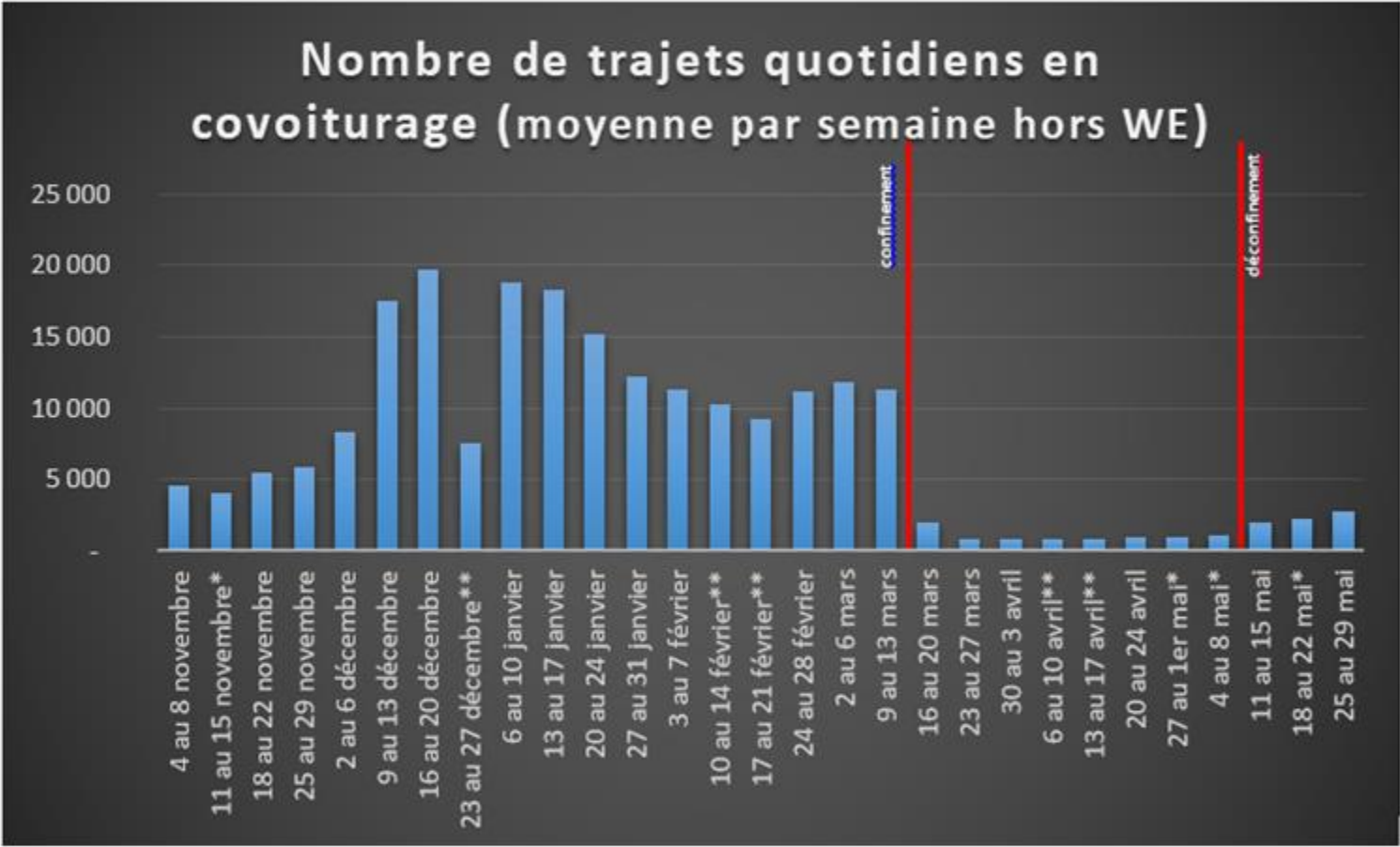
Suivi de la mobilité par mode : TC ferrés lourds



Période : lundi 24 février au lundi 25 mai

Source: SIDV/IDFM

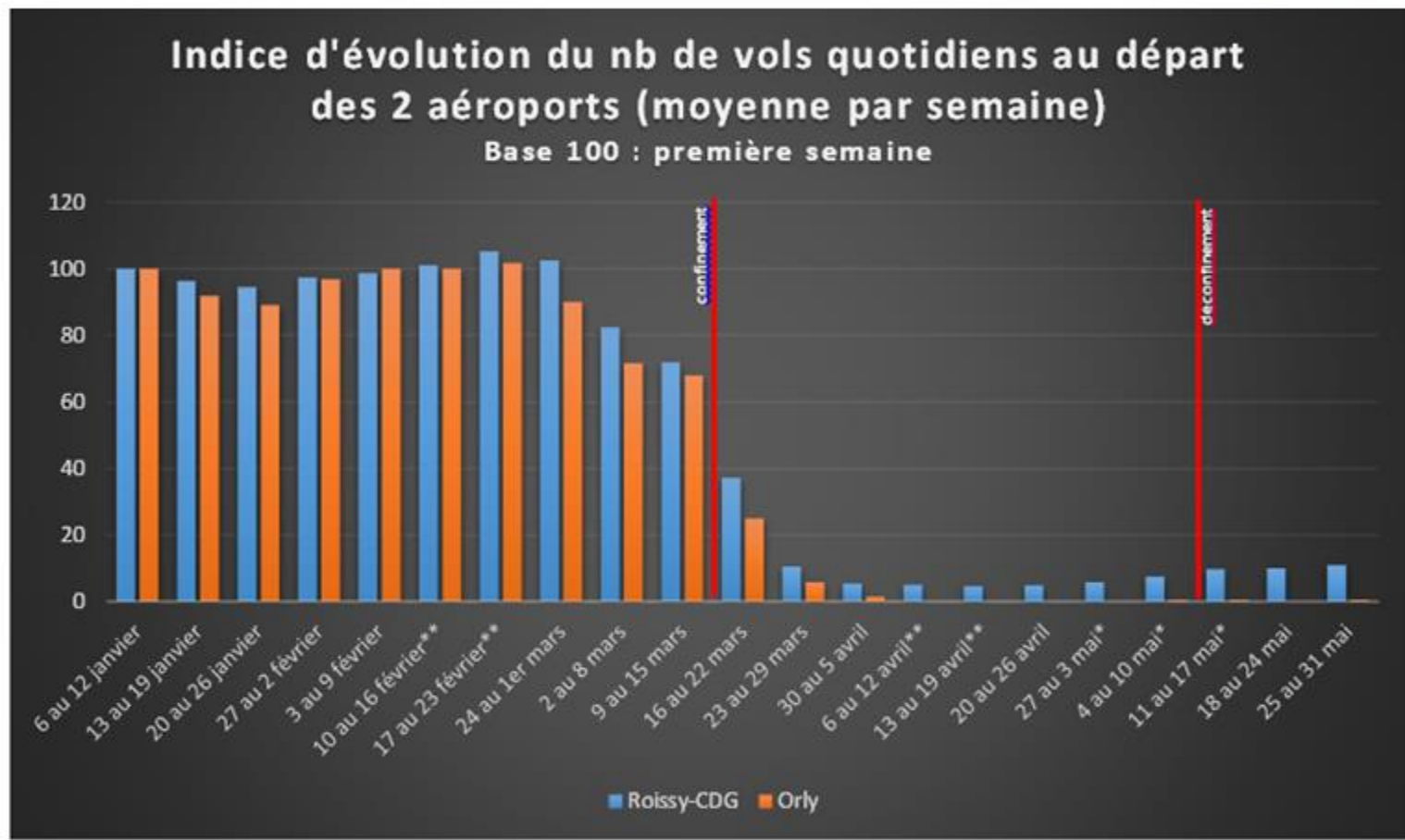
Suivi de la mobilité par mode : covoiturage



Période : lundi 4 novembre au vendredi 29 mai

Source: Registre preuve du covoiturage du MTES

Suivi de la mobilité par mode : trafic aérien



Période : lundi 6 janvier au dimanche 31 mai

Source: OpenSky

Le Suivi du trafic Transilien en confinement / déconfinement

SNCF



LE SUIVI DU TRAFIC TRANSILIEN EN CONFINEMENT / DÉCONFINEMENT

07 JUILLET 2020

PENDANT LE CONFINEMENT

DU 17/03 AU 10/05/20

TRAFIC MOYEN EN PÉRIODE DE CONFINEMENT

Une **offre de transport**
à hauteur de
23% de l'offre en
situation nominale

TRAFIC MOYEN EN PÉRIODE DE CONFINEMENT

Une **offre de transport**
à hauteur de
23% de l'offre en
situation nominale

Un **trafic Transilien**
en moyenne de
5% du trafic en JOB
d'une journée équivalente 2019,

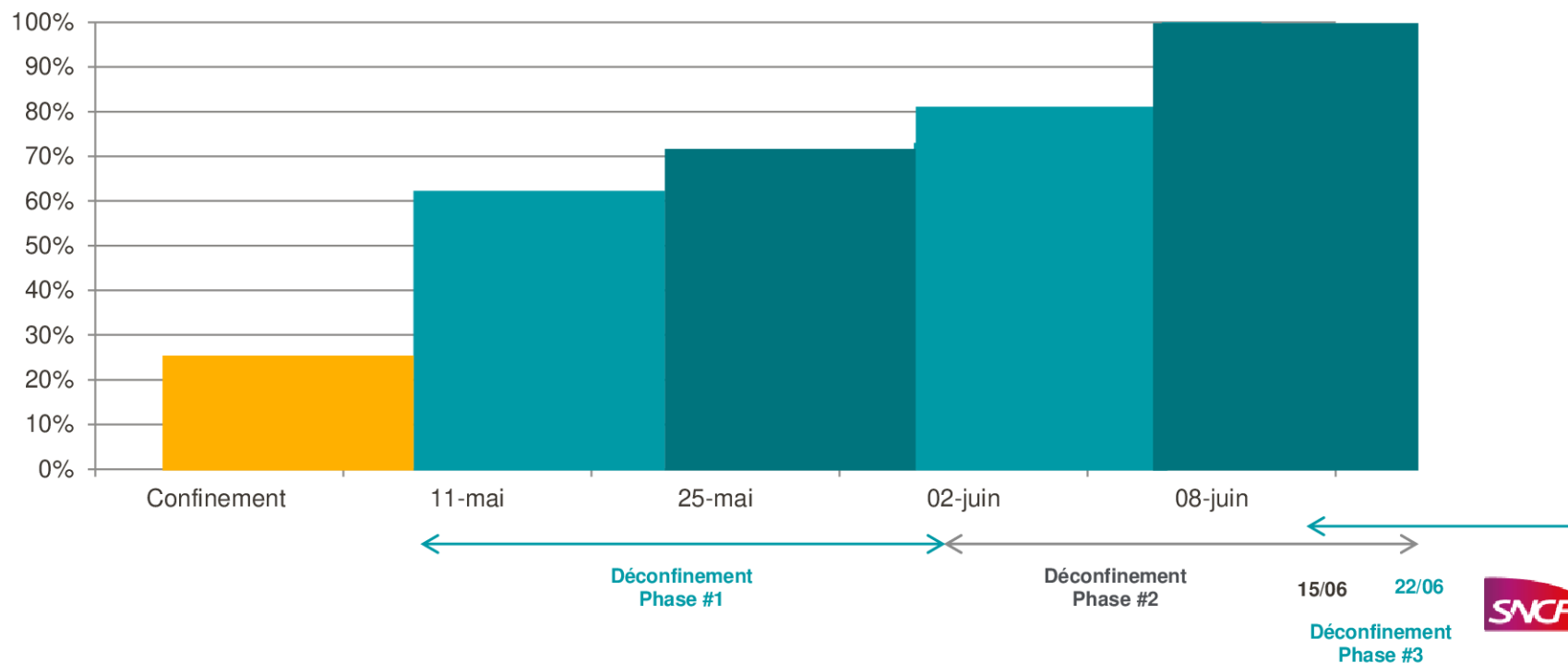
avec une très légère reprise quelques jours avant le
déconfinement officiel du 11/05/2020

Sources : consolidation multi-data

DISPOSITIF DE REPRISE PHASES #1 & 2 DU DÉCONFINEMENT

DU 11/05 AU 15/06/20

UNE OFFRE ÉVOLUANT PROGRESSIVEMENT VERS LA SITUATION NOMINALE



DÉCONFINEMENT : UN DISPOSITIF DE SUIVI DU TRAFIC ...

- **Intermétier**
 - TN Marketing et services,
 - TN Exploitation,
 - Lignes/établissements opérationnels.
- **Rythmé par des points métiers de monitoring** chaque matin,
- **Clôturé** chaque jour par une **téléconférence transverse** permettant de :
 - Croiser les sources et vérifier la cohérence des remontées,
 - Adapter l'offre, les filtrages en gares, les gestes métiers,
 - Partager une vision intermétier de la situation,
 - Alimenter l'information voyageur.

1^{ER} ENJEU : LE « TAUX SANITAIRE » EN QUASI TEMPS RÉEL

Un **dispositif terrain** d'envergure déployé sur une 60^{aine} de gares Transilien en pointe et en JOB pour observer en temps réel l'affluence des trains....



Des équipes d'observateurs à quai



Un **tableau de monitoring**
pour visualiser les niveaux d'affluence
avec une mise à jour 4 fois / jour

1^{ER} ENJEU : LE « TAUX SANITAIRE » EN QUASI TEMPS RÉEL

Un **dispositif terrain** d'envergure déployé sur une 60^{aine} de gares Transilien en pointe et en JOB pour observer en temps réel l'affluence des trains....



Des équipes d'observateurs à quai



Un **tableau de monitoring**
pour visualiser les niveaux d'affluence
avec une mise à jour 4 fois / jour

... complété par les données de la **Voix du client**
(Réseaux sociaux et sondages)

1^{ER} ENJEU : LE « TAUX SANITAIRE » EN QUASI TEMPS RÉEL

Un **dispositif terrain** d'envergure déployé sur une 60^{aine} de gares Transilien en pointe et en JOB pour observer en temps réel l'affluence des trains....



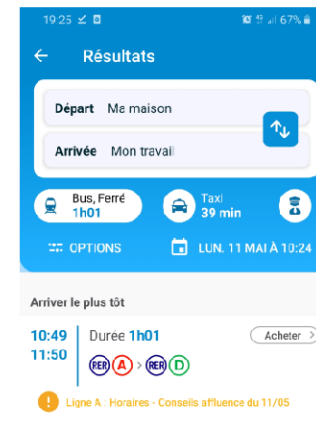
Des équipes d'observateurs à quai



Un **tableau de monitoring** pour visualiser les niveaux d'affluence avec une mise à jour 4 fois / jour



Des conseils d'affluence quotidiens pour les clients

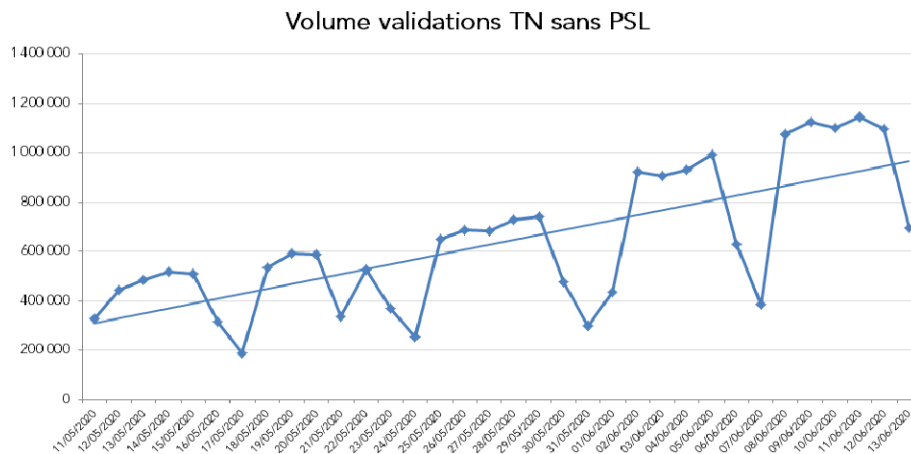


... complété par les données de la **Voix du client** (Réseaux sociaux et sondages)



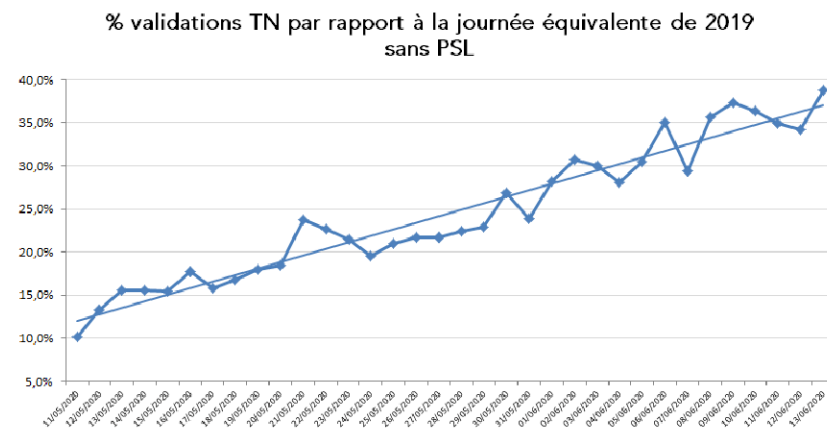
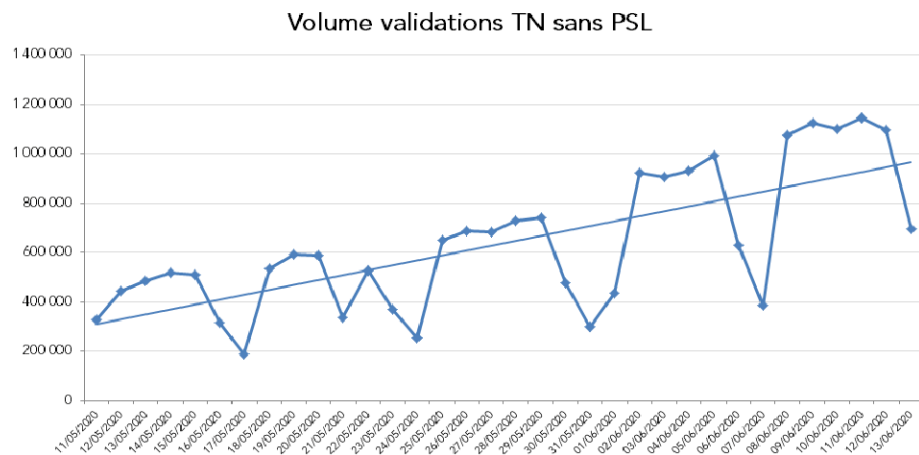
2^{ÈME} ENJEU : LE « TAUX DE REPRISE » DU TRAFIC À J+1/+2

Les **validations quotidiennes** (télébillétiques et magnétiques) ont permis de suivre finement la reprise du trafic à chaque phase du déconfinement...



2^{ÈME} ENJEU : LE « TAUX DE REPRISE » DU TRAFIC À J+1/+2

Les **validations quotidiennes** (télébillétiques et magnétiques) ont permis de suivre finement la reprise du trafic à chaque phase du déconfinement...

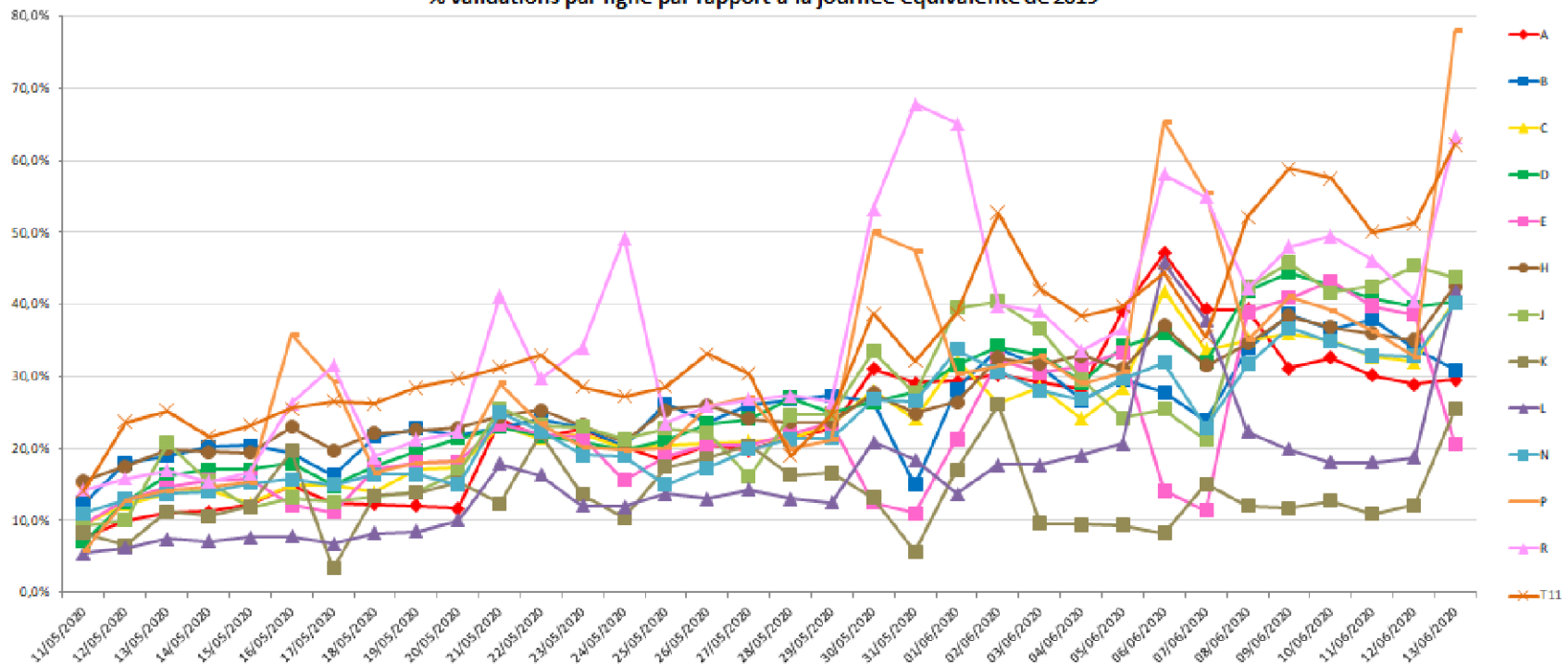


...qui, mi-juin 2020, se rapprochait de **40% du trafic JOB** d'une journée équivalente en 2019.

2^{ÈME} ENJEU : LE « TAUX DE REPRISE » DU TRAFIC À J+1/+2

Les validations par Ligne ont permis d'observer certains comportements de déconfinement

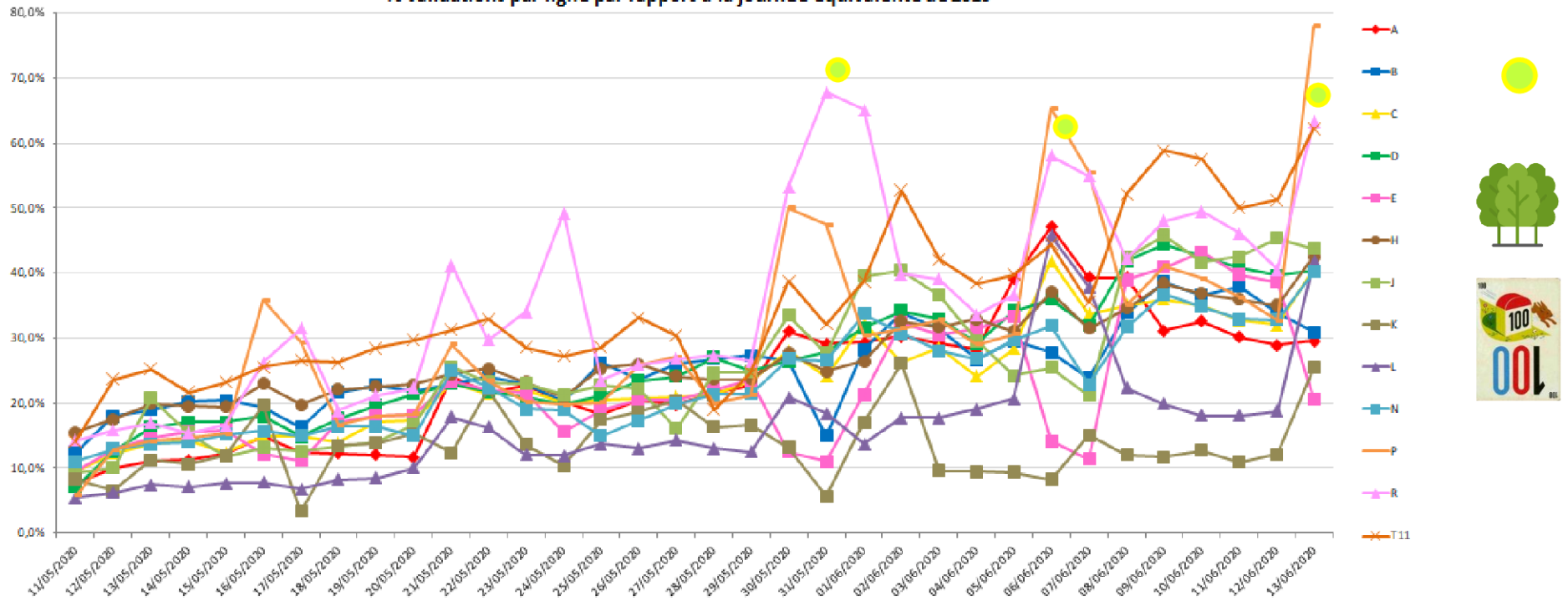
% validations par ligne par rapport à la journée équivalente de 2019



2^{ÈME} ENJEU : LE « TAUX DE REPRISE » DU TRAFIC À J+1/+2

Les validations par Ligne ont permis d'observer certains comportements de déconfinement

% validations par ligne par rapport à la journée équivalente de 2019



Suivi de la mobilité dans le contexte Covid 19

RATP





Suivi de la mobilité dans le contexte Covid-19

Comité des partenaires de l'OMNIL . 07/07/2020



Département CML Pierre Fendorf
Pôle ECMS Stéphanie Leperre

ENJEUX DU DECONFINEMENT POUR LA RATP

Respect des normes sanitaires et des règles barrières pour faire barrage au virus

Fort impact des mesures de distanciation sur la capacité des rames (15% à 20% de la capacité nominale)

Participation active à la relance économique de la région et du pays

Avec un retour à l'offre normale le plus rapide possible compte tenu d'effectifs réduits

Approche coordonnée avec les acteurs au niveau national et régional

Pour maîtriser le niveau de demande en amont

Mise en œuvre de mesures d'accompagnement auprès des équipes et des usagers

Pour rassurer et garantir la sécurité mais également réguler

SOMMAIRE

1. Evolution du trafic sur le réseau ferré pendant la crise sanitaire

Suivi en volume de trafic journalier et en structure par plages horaires

2. Bilan des mesures spécifiques mises en place dans le contexte Covid-19

Principaux enjeux et retours clients

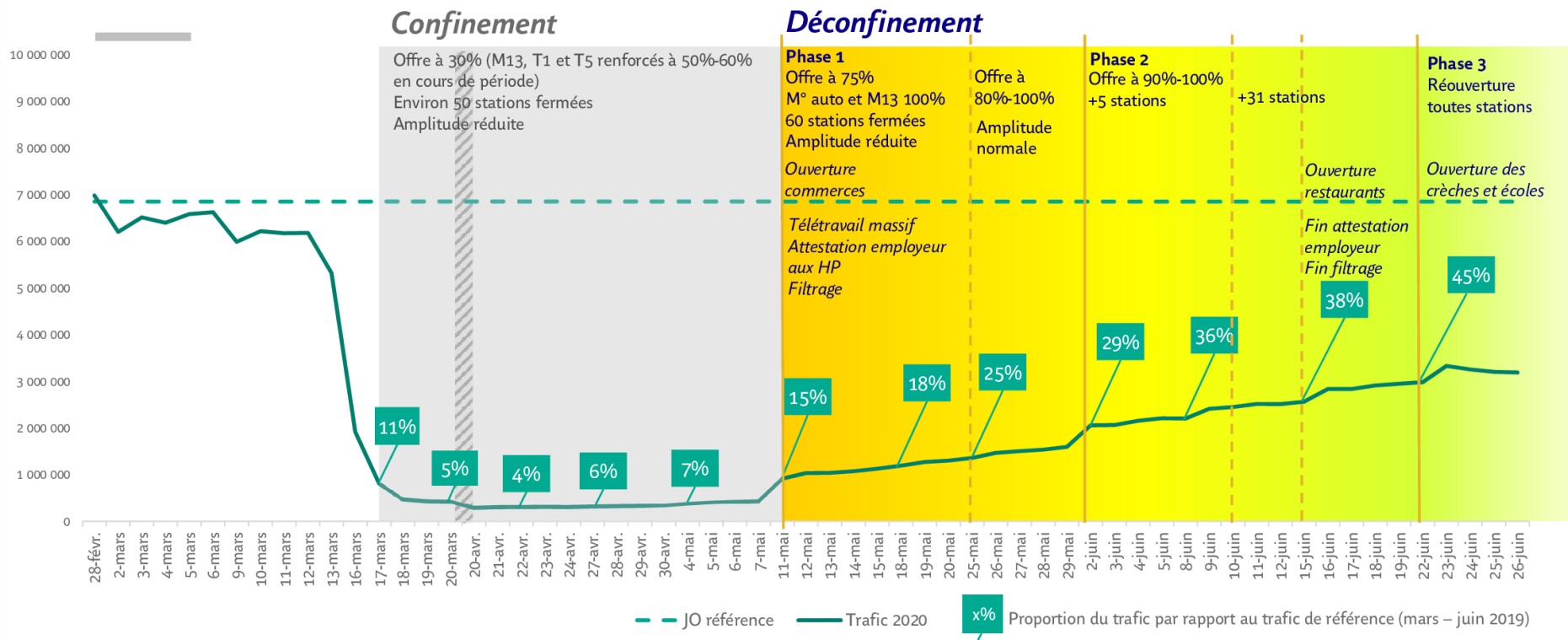




- 1. Evolution du trafic sur le réseau ferré pendant la crise sanitaire**
- 2. Bilan des mesures spécifiques mises en place dans le contexte Covid-19**



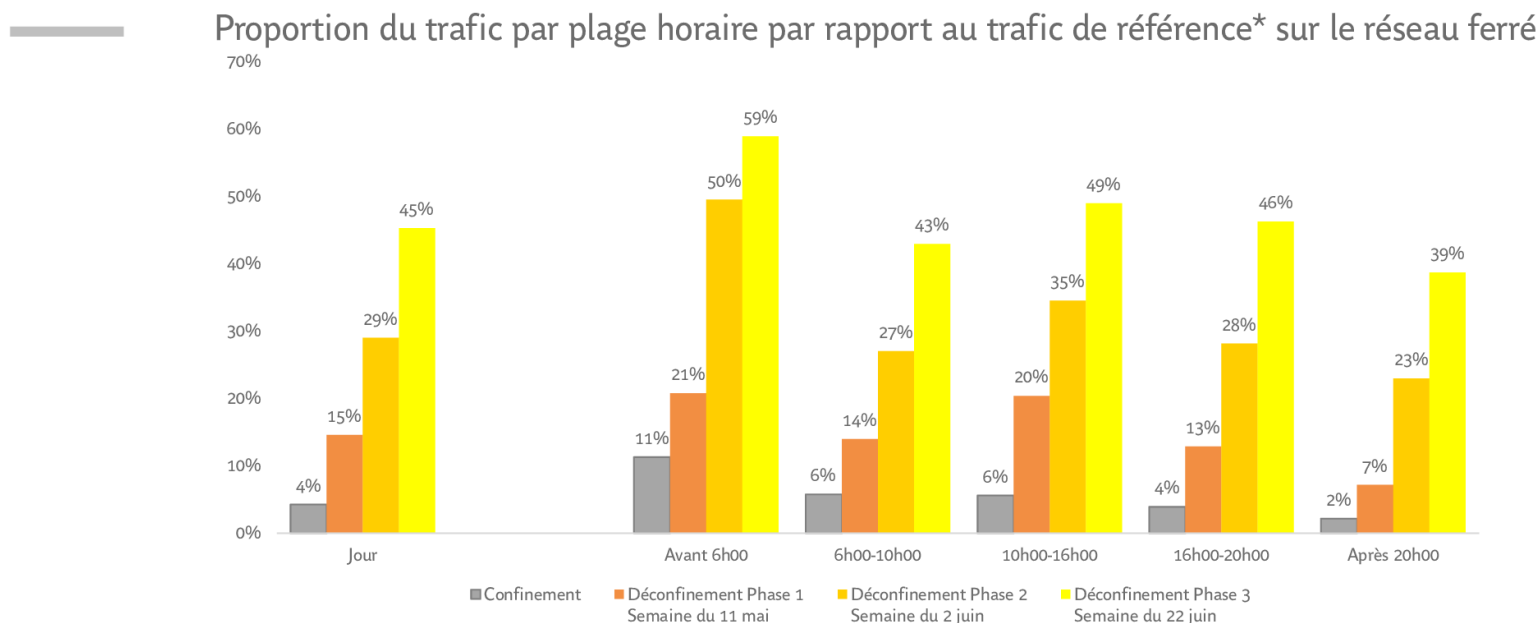
Evolution du trafic voyageurs journalier* pendant la crise sanitaire



4 *jour ouvré, hors jours fériés



Dynamique d'évolution de la demande par plages horaires



Progression linéaire du trafic « Jour » et sur les tranches horaires de journée (+15 pts env toutes les 3 sem)
Forte hausse en phase 2 pour les tranches extrêmes en lien avec le retour à l'amplitude de service normale
Hausse modérée en phase 3 pour la tranche « Avant 6h00 » en lien avec la normalisation du profil de la PPM

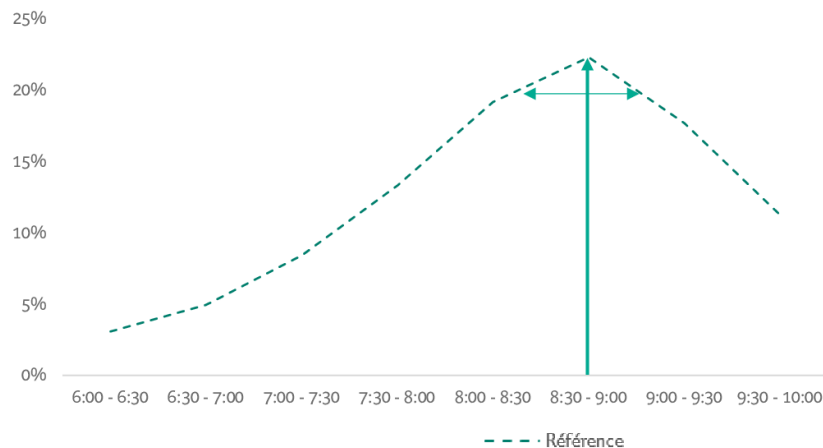
Vision par ligne : tendances similaires, dynamique plus prononcée sur les lignes automatiques 1 et 14



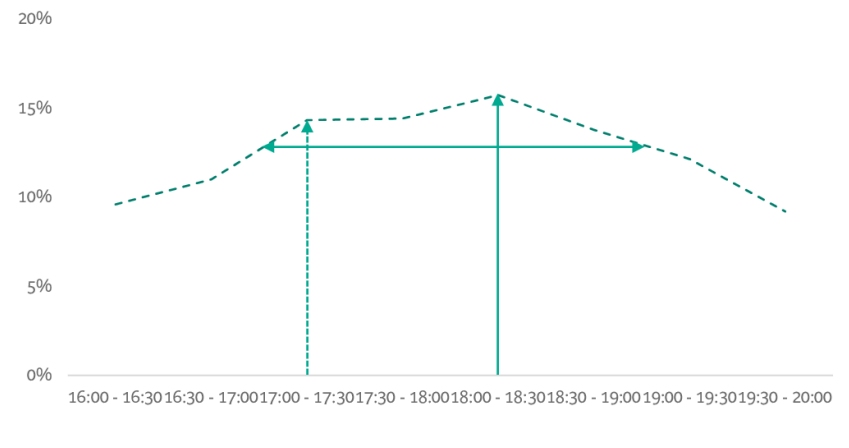
Zoom sur les structures des périodes de pointe

Poids du trafic par demi-heure sur les périodes de pointe en référence* (jour plein trafic)

PPM : 6h – 10h



PPS : 16h – 20h



Ces courbes représentent la pondération de chaque demi-heure sur les périodes de pointe

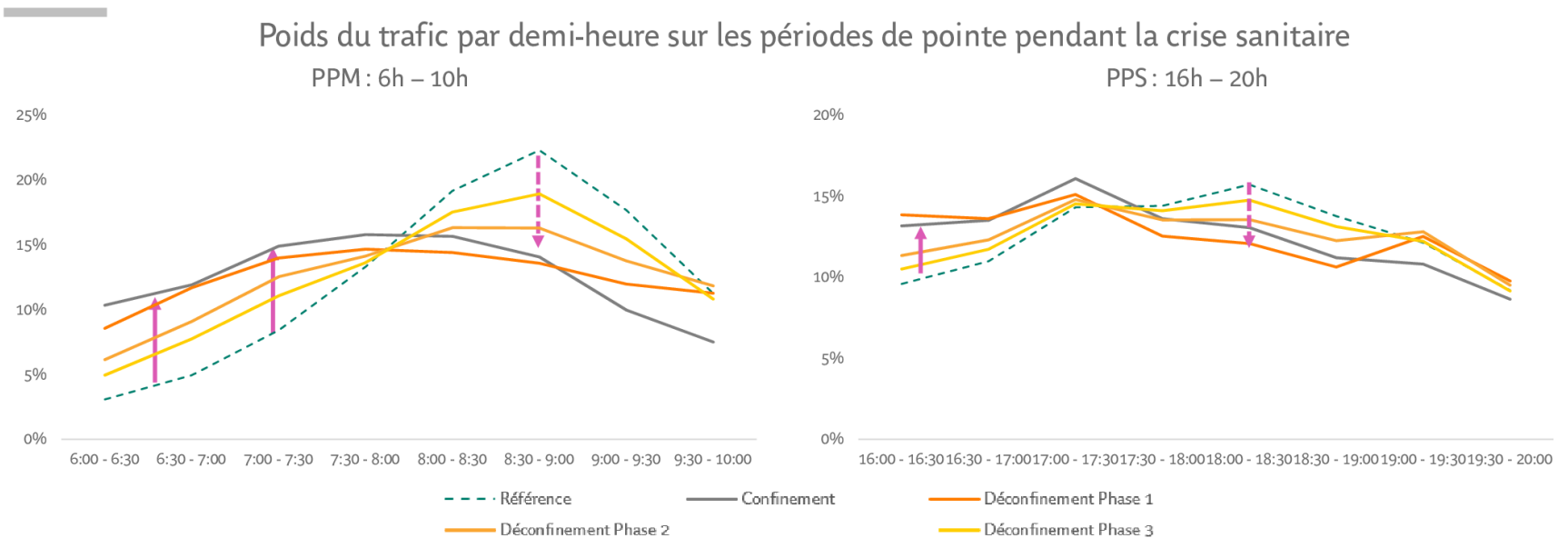
Le matin, **pic de trafic** identifiable entre 8h30 et 9h => dominante forte des déplacements à motifs obligés (DT)

Le soir, pic de trafic moins marqué du fait d'une diversification des motifs

→ **Maîtrise des déplacements DT plus forte le matin**



Structure des périodes de pointe pendant la crise sanitaire



Evolutions marquées de la structure des périodes de pointe

Pendant le confinement et en phase 1 : lissage du pic en début de pointe, plus marqué le matin (+10 pts entre 6h-7h)

Retour à la structure de référence amorcé dès la phase 2 du déconfinement





- 1. Evolution du trafic sur le réseau ferré pendant la crise sanitaire**
- 2. Bilan des mesures spécifiques mises en place dans le contexte Covid-19**



Un enjeu principal : instaurer une nouvelle relation de service dans le contexte du déconfinement pour rassurer nos équipes et nos clients

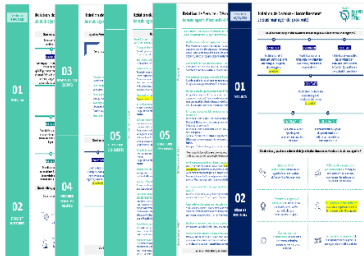
Sécuriser nos équipes en proximité de nos voyageurs

Des équipes équipées et protégées



Une adaptation des procédures

Les fiches de la relation de service fondées sur la symétrie des intentions et des attentions



Agir pour réguler les flux

Des actions de régulation des flux pour limiter les engorgements



Des actions de canalisation aux abords et dans les Gares & Stations, Stop & Go

La digitalisation pour l'achat de titres de transport pour réduire l'affluence



Réaccueillir et rassurer les clients quant aux mesures sanitaires déployées

Des mesures sanitaires effectives sur l'ensemble du réseau dès le 11/05



1 000 distributeurs de gel

Un pacte de co-responsabilité déclinant le savoir-voyager au cœur du réseau



1 millions de stickers dans nos espaces et sur les matériels roulants



Renforcer nettoyage et désinfection pour la sécurité des voyageurs & agents

+30% Une augmentation significative des effectifs de nettoyage sur le réseau RATP (1 300 à 1 700 agents)

x 2 Les nettoyages doublés sur les métros et RER, dans les stations, gares et gares routières

+70% Le budget de nettoyage et désinfection du réseau en 2020 versus 2019

Encadrer les contrôles

Des équipes identifiées pour contrôler les clients voyageurs

Un cadre juridique encadré pour les équipes assermentées

Des retours Clients positifs

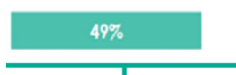
ALIGNEMENT ENTRE LA RATP ET SES CLIENTS SUR LA GESTION DE LA CRISE ET LE RETOUR SUR LE RÉSEAU



93% des Franciliens favorables au **port du masque obligatoire** dans les transports



88% des Franciliens favorables à la **distanciation sociale obligatoire** dans les transports



49% des Franciliens pensent que les **mesures de coercition** sont nécessaires pour assurer la réussite du plan de déconfinement dans les transports

Source : étude CSA menée du 4 au 11 mai 2020 (806 franciliens)

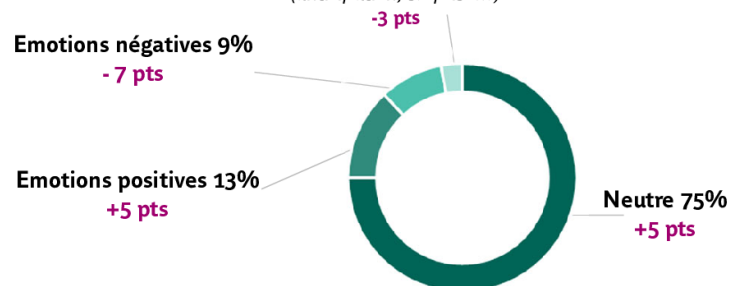
LA RATP UTILEMENT ENGAGÉE AU SERVICE DES CITOYENS PENDANT CETTE CRISE

75% des Franciliens sont d'accord avec cette affirmation

Source : étude CSA menée du 4 au 11 mai 2020 (806 franciliens)

DES EMOTIONS CLIENTS QUI RESTENT GLOBALEMENT POSITIVES DEPUIS LE DECONFINEMENT

+10 points d'émotions positives et neutres sur les réseaux sociaux
Emotions évolutives 3%
(anticipation, surprise...)



Source : écoute clients Bloom sur Communautés Réseaux sociaux



Suivi régional des trafics routiers et des pistes cyclables temporaires pendant le déconfinement

DRIEA



Suivi régional des trafics routiers et des pistes cyclables temporaires pendant le déconfinement

DRIEA

Comité des partenaires de l'OMNIL du 7 juillet 2020



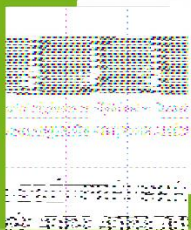
Crédit photo : Jean-Marie Gobry – DRIEA

Plan

I Suivi des trafics routiers le réseau routier national en Île de France depuis le 11 mai 2020 par la DIRIF

II Le suivi des pistes cyclables temporaires par l'État : coordination régionale des réseaux et consolidation des données de fréquentation.

III Indicateurs sur le potentiel de développement du vélo en Île de France.



1. Volume de trafic

Méthodologie

La direction des routes Ile-de-France (DiRIF) de la DRIEA gère le réseau routier national (RRN) non concédé Ile-de-France, composé de 1300 km de routes. Ce réseau est équipé de plus de **6000 capteurs sous les chaussées permettant de recueillir automatiquement plusieurs données sur la circulation** : nombre de véhicules, leur vitesse, leur type (voiture, poids-lourd). Ces capteurs remontent l'information vers un système d'analyse central, appelé Sirius, implanté sur le site de la DiRIF à Créteil-L'Echat. **Les données sont ensuite exploitées et analysées par la DiRIF pour produire les études de trafic.**



Pour le suivi de l'évolution du trafic pendant la crise sanitaire liée au COVID-19, les volumes de trafic sont mesurés sur **9 tronçons "témoins"** du RRN, représentatifs des différentes situations de la région parisienne :

- autoroute radiale à l'approche du boulevard périphérique au nord, au sud, à l'est et à l'ouest (A1, A4, A6a, A13),
- autoroute rocade A86 (en 3 sections),
- route nationale en grande couronne (Francilienne à l'est, N12 à l'ouest).

Les graphiques sur les pages suivantes présentent l'évolution du volume de trafic sur chacun de ces 9 tronçons (2 sens de circulation cumulés) par rapport à une référence mesurée le même mois de l'année 2019 sur les seuls jours ouvrés, ou les seuls samedis, ou les seuls dimanches et jours fériés.

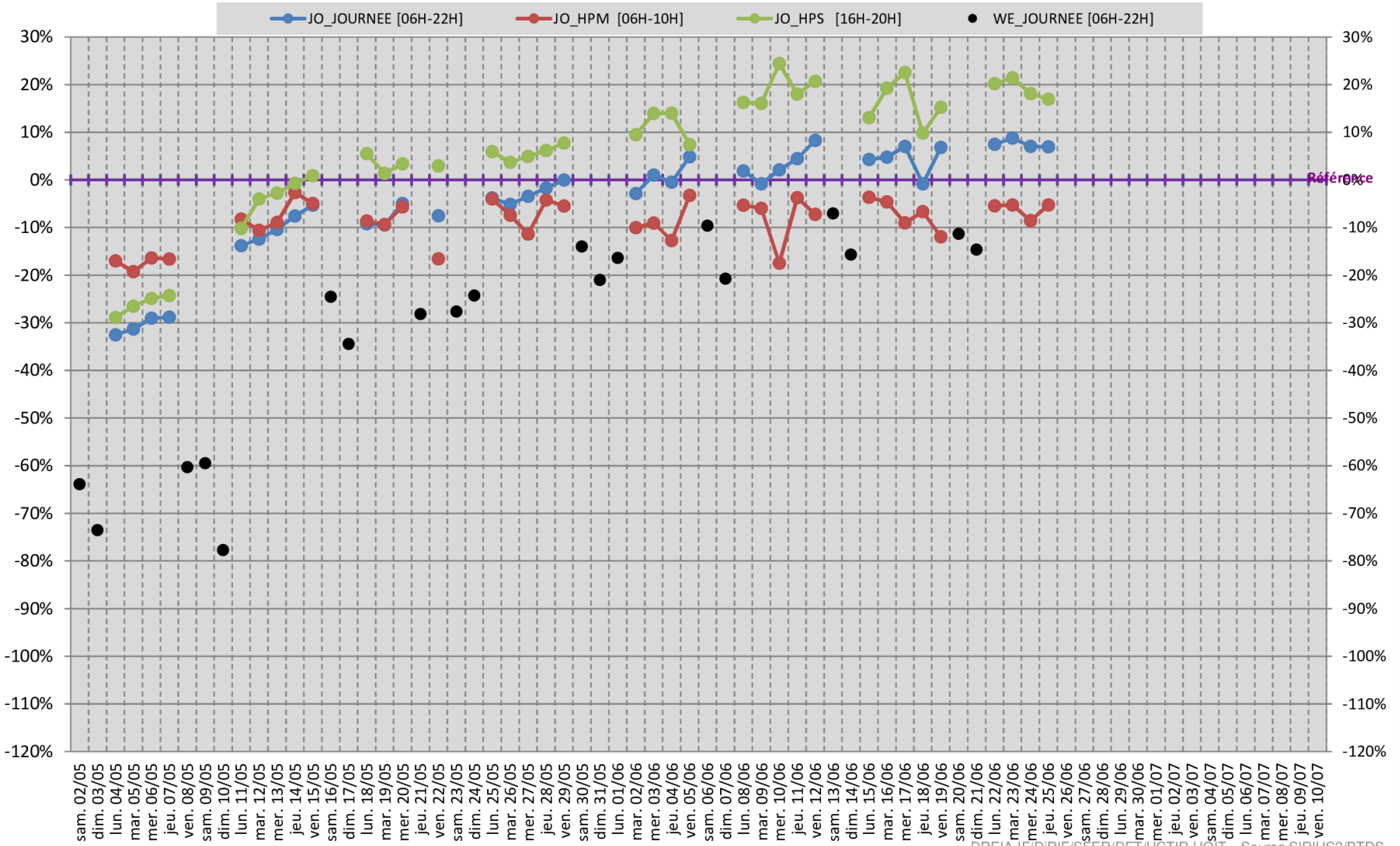
Analyse qualitative

Les données de la présente étude de trafic montrent la remontée progressive des niveaux de trafic sur des points du réseau routier national représentatifs depuis le 2 mai jusqu'au vendredi 10 juillet.

Pour la journée du jeudi 25 juin, le cumul de bouchons maximum a été de 233,7 km à 18h00, contre un cumul moyen de 300 km (à la même heure, moyenne sur une année). En matinée, le cumul de bouchon a atteint 230 km vers 8h00 contre un cumul moyen de 350 km vers 9h. La voie dédiée dynamique de l'A6A a été activée entre 7h00 et 10h00. La voie dédiée dynamique de l'A1 a été activée entre 6h30 et 10h00. La voie auxiliaire sur A4 dans le sens province-Paris est inactive depuis dimanche 24 mai au soir du fait d'une GMA endommagée. La voie du sens Paris-province reste toujours exploitable. La circulation différenciée a été mise en oeuvre de 5h30 à 20h00 à l'intérieur du périmètre de l'A86 (à l'exception de celle-ci), seuls les véhicules munis d'une vignette Crit'Air 0,1 et 2 étaient autorisés à circuler.

EVOLUTION DU TRAFIC SUR A1 (PR 1+800) à Saint-Denis

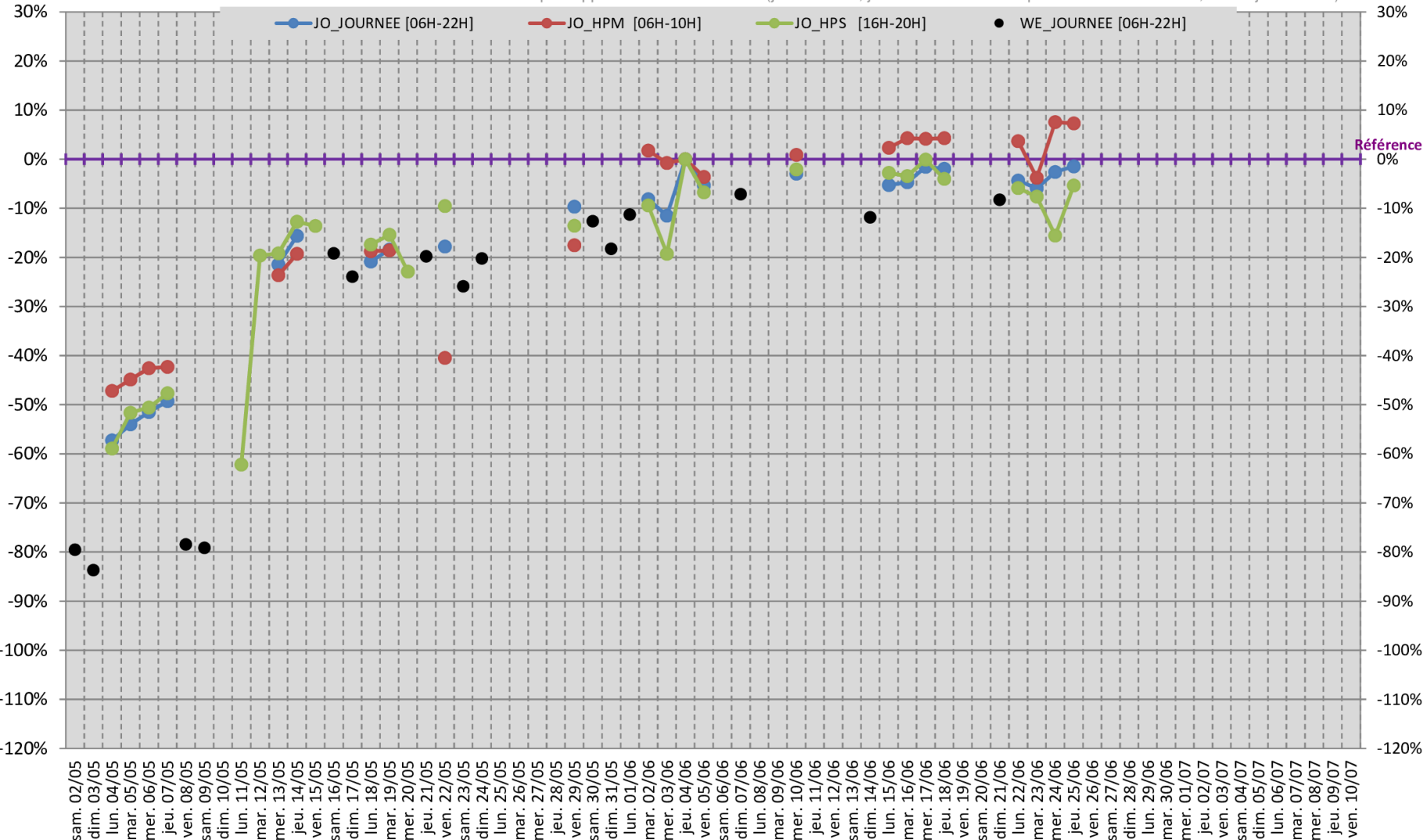
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

EVOLUTION DU TRAFIC SUR A13 (PR 3+500) à Saint-Cloud

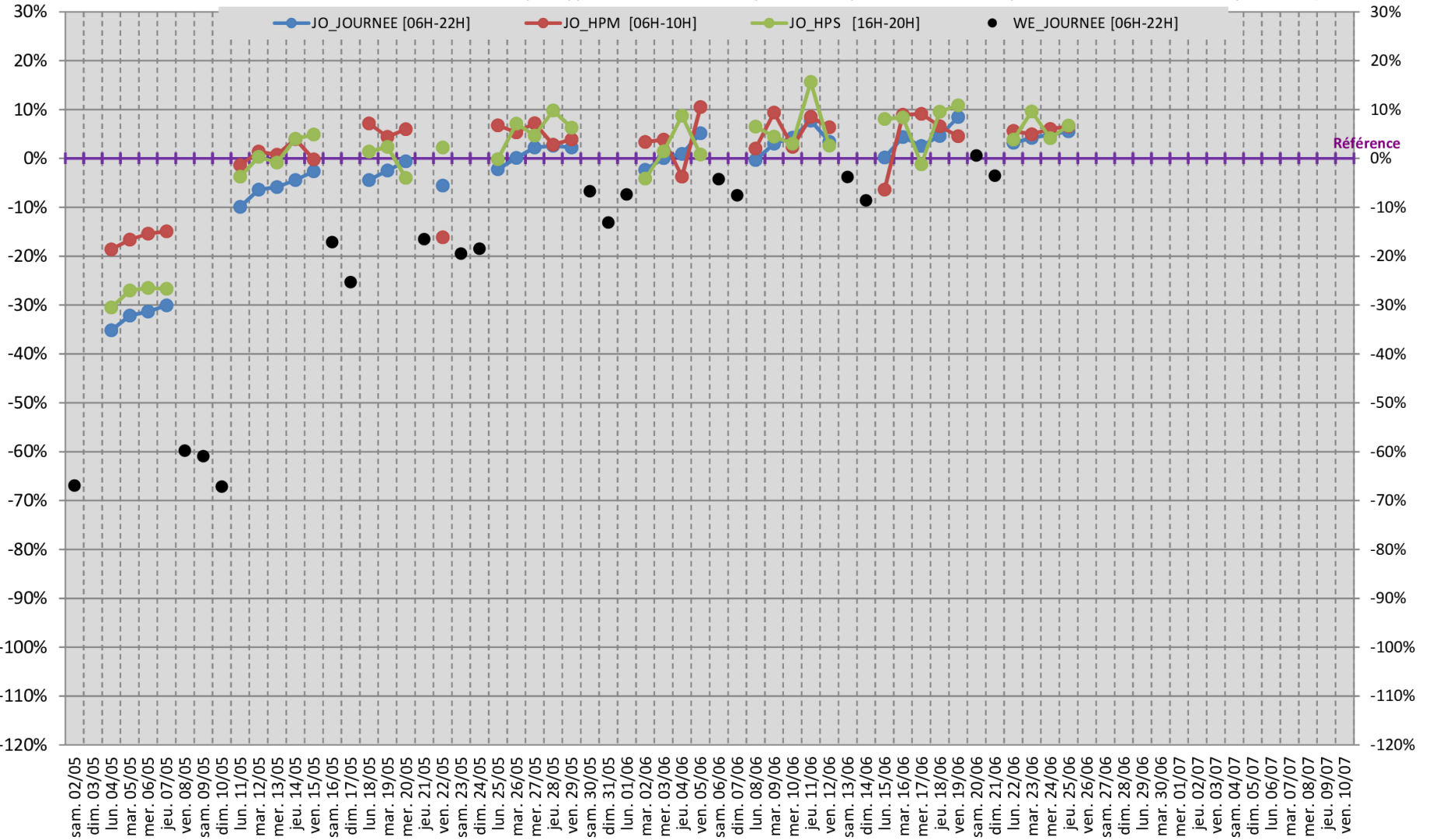
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

EVOLUTION DU TRAFIC SUR A4 (PR 1) à Charenton

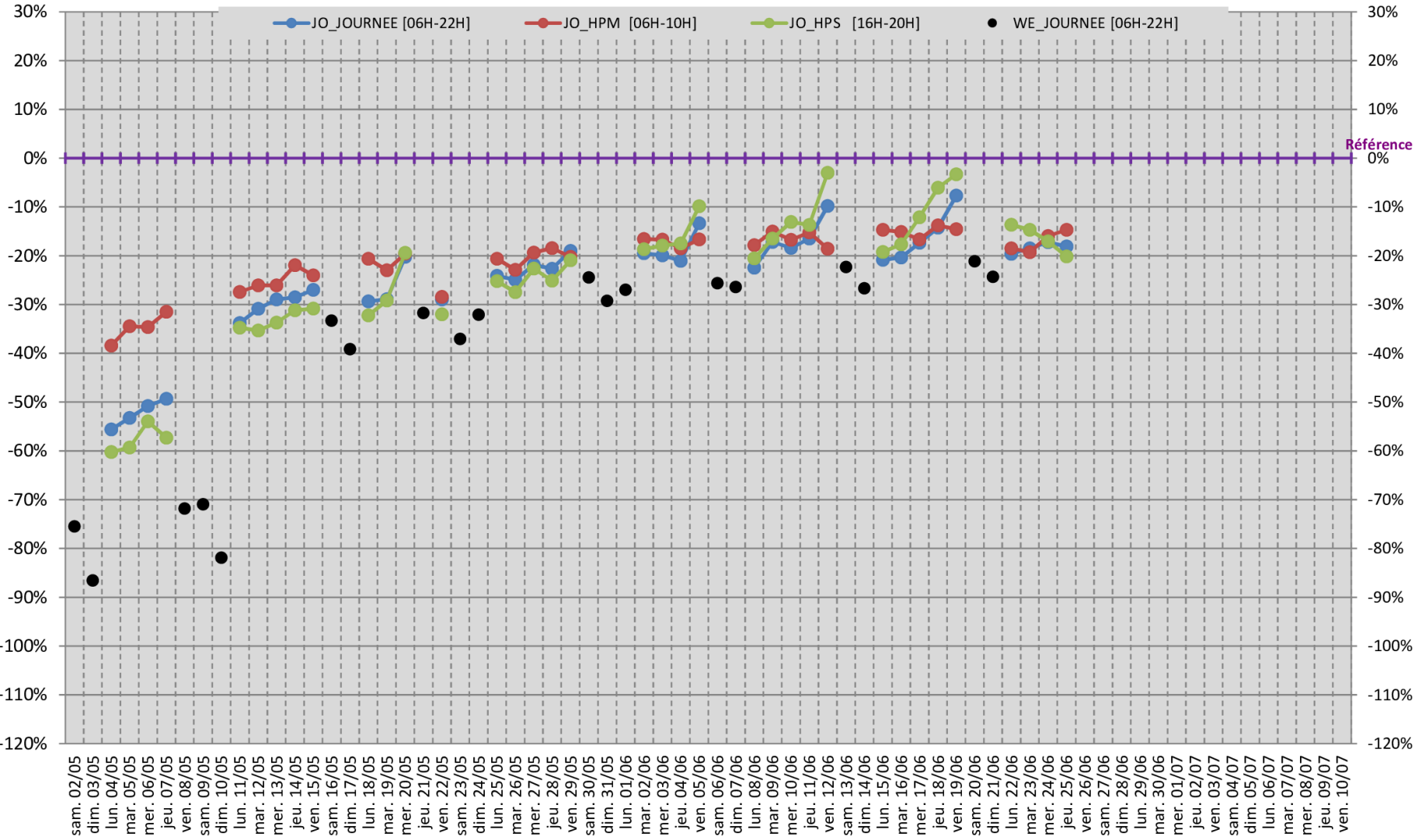
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

EVOLUTION DU TRAFIC SUR A6a (PR 1) à Arcueil

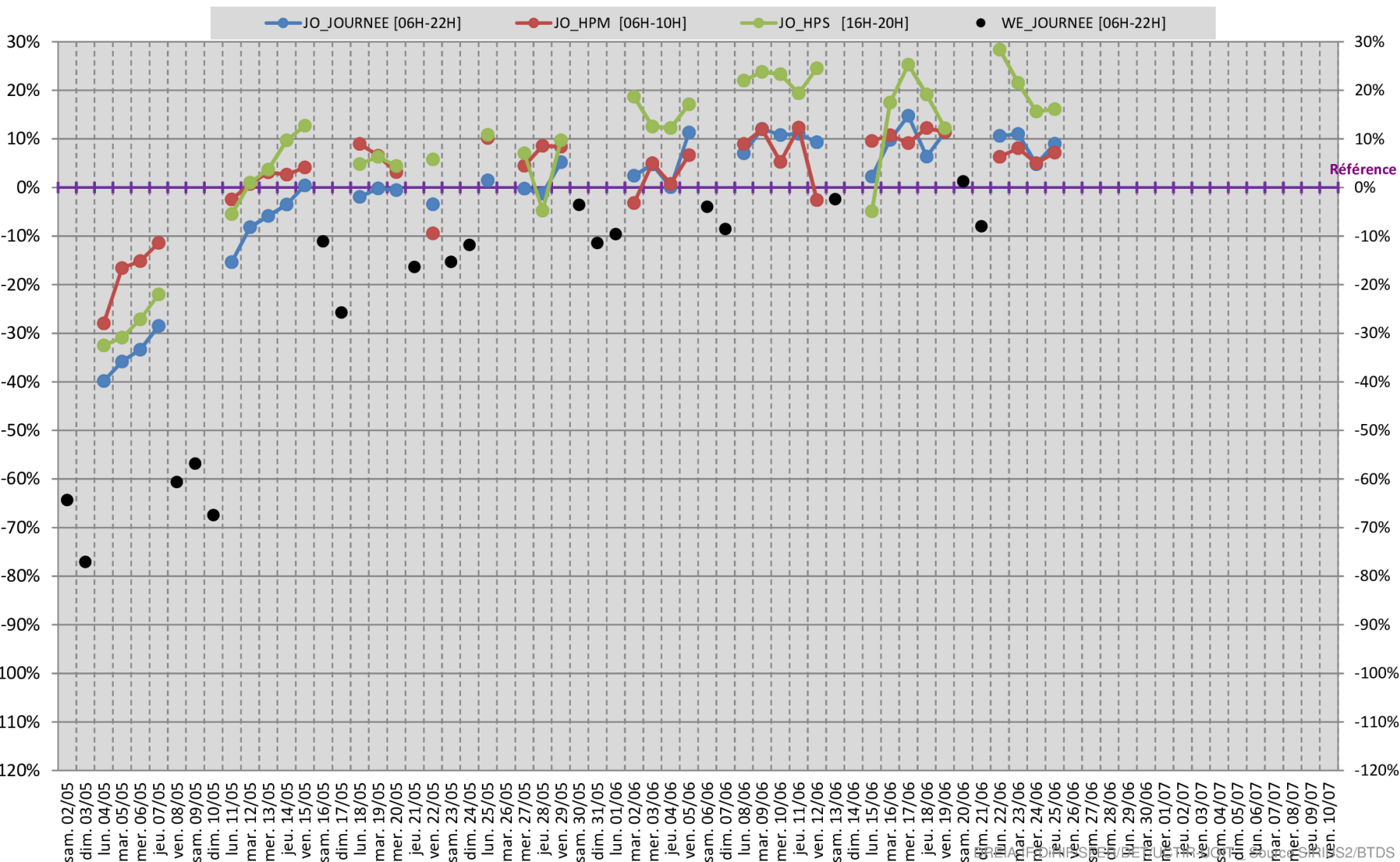
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

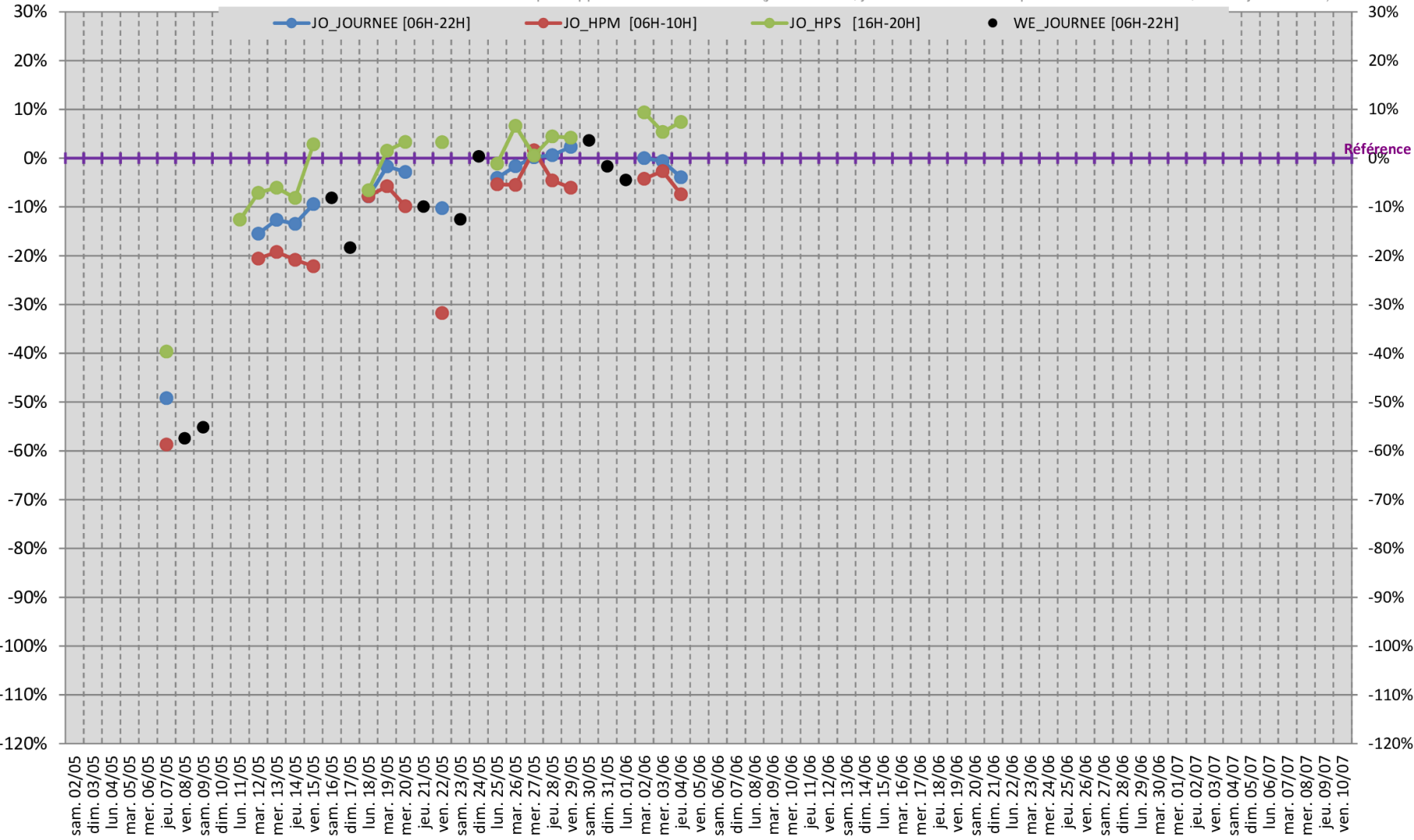
EVOLUTION DU TRAFIC SUR A86 (PR 6) à Colombes

Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



EVOLUTION DU TRAFIC SUR A86 (PR 18) à La Courneuve

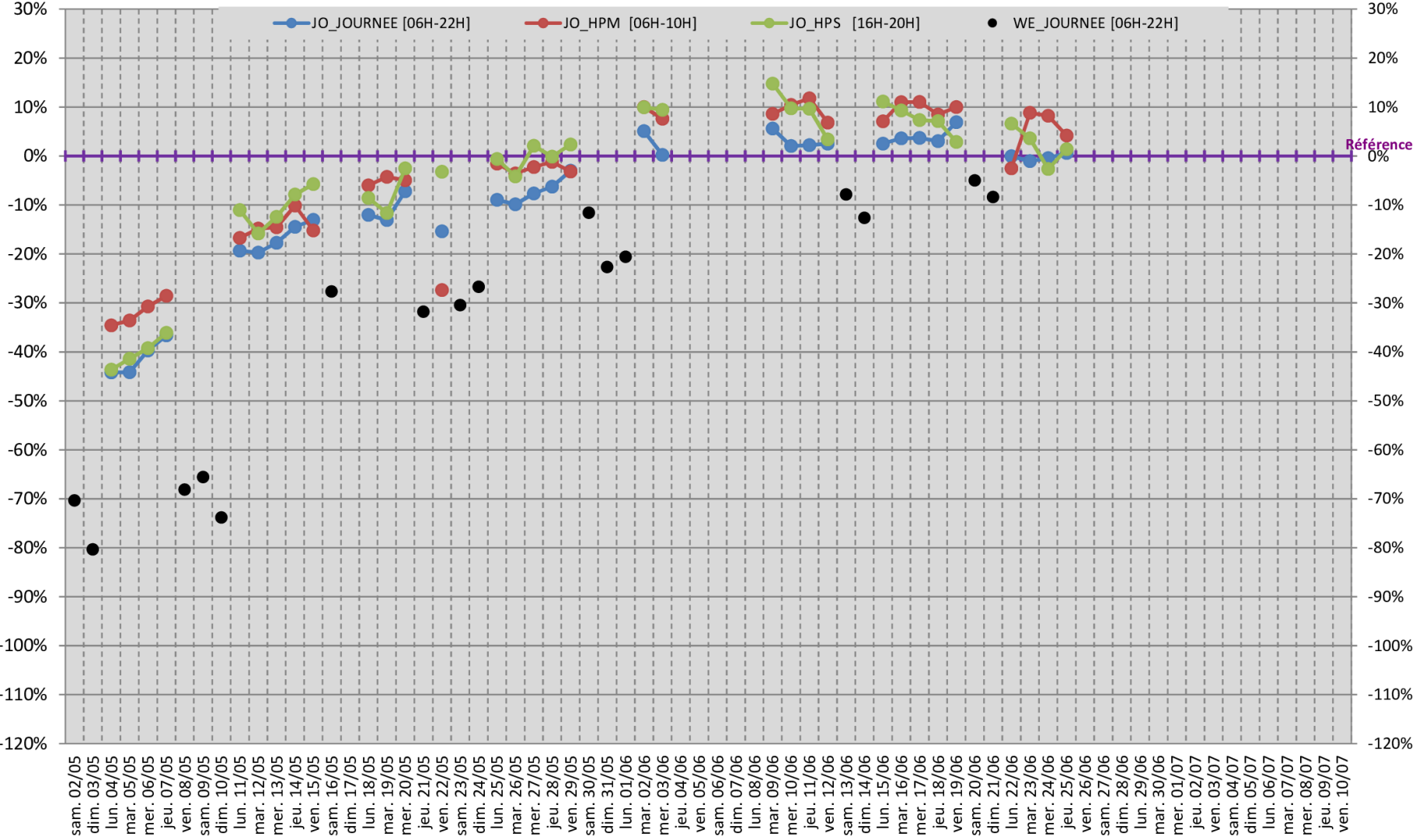
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

EVOLUTION DU TRAFIC SUR A86 (PR 45) à Thiais

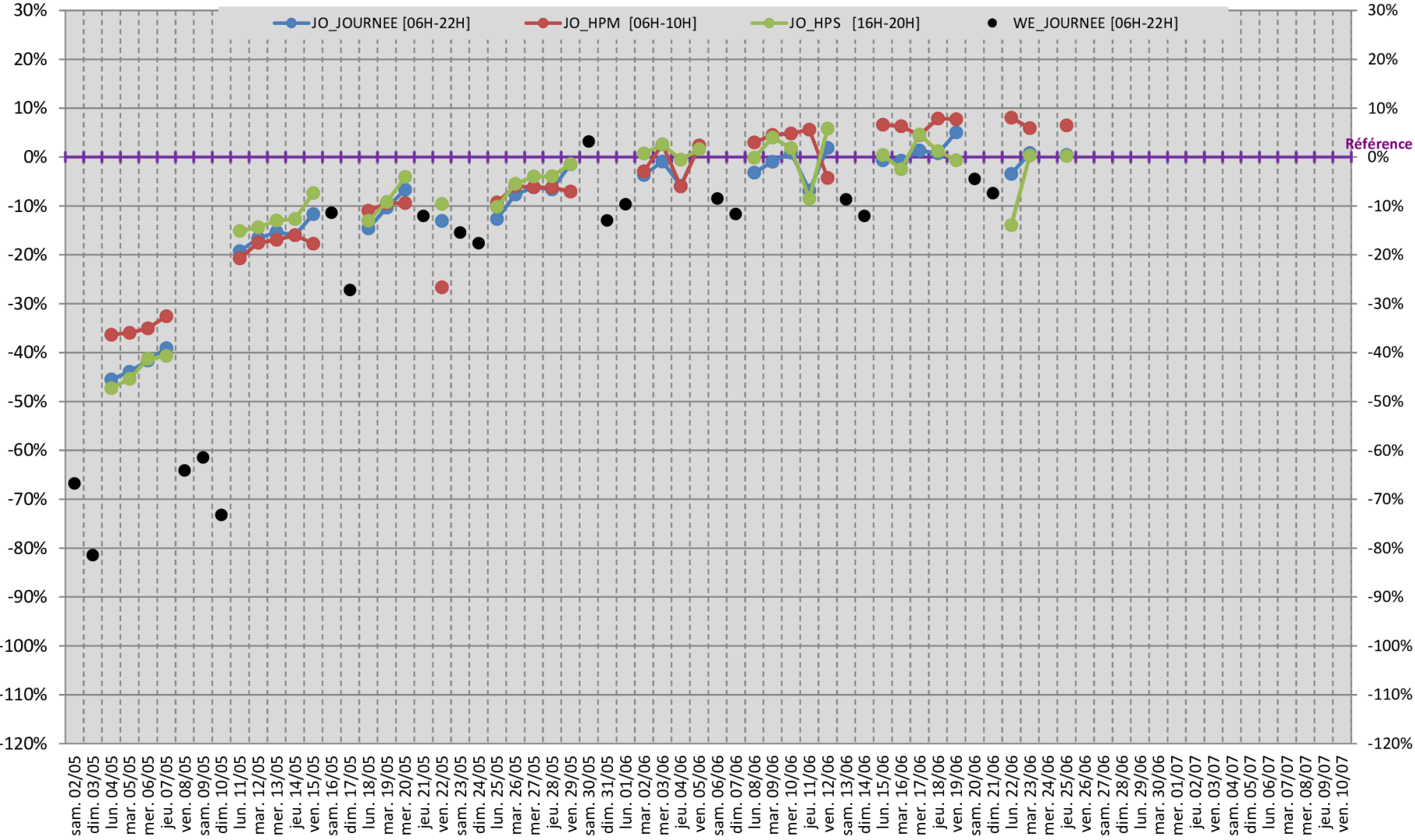
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés; jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

EVOLUTION DU TRAFIC SUR N104 (PR 5) à Pontault-Combault

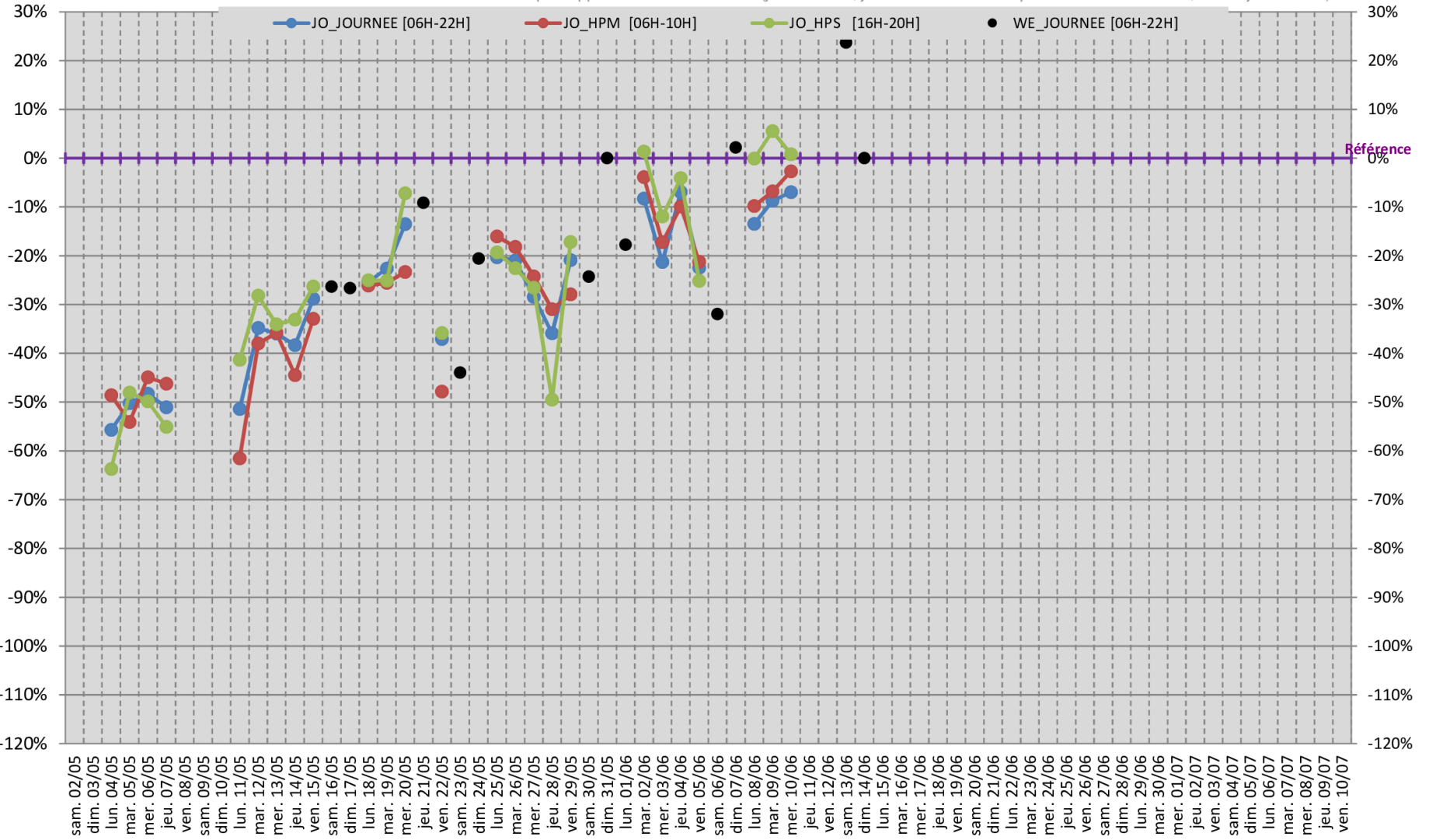
Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

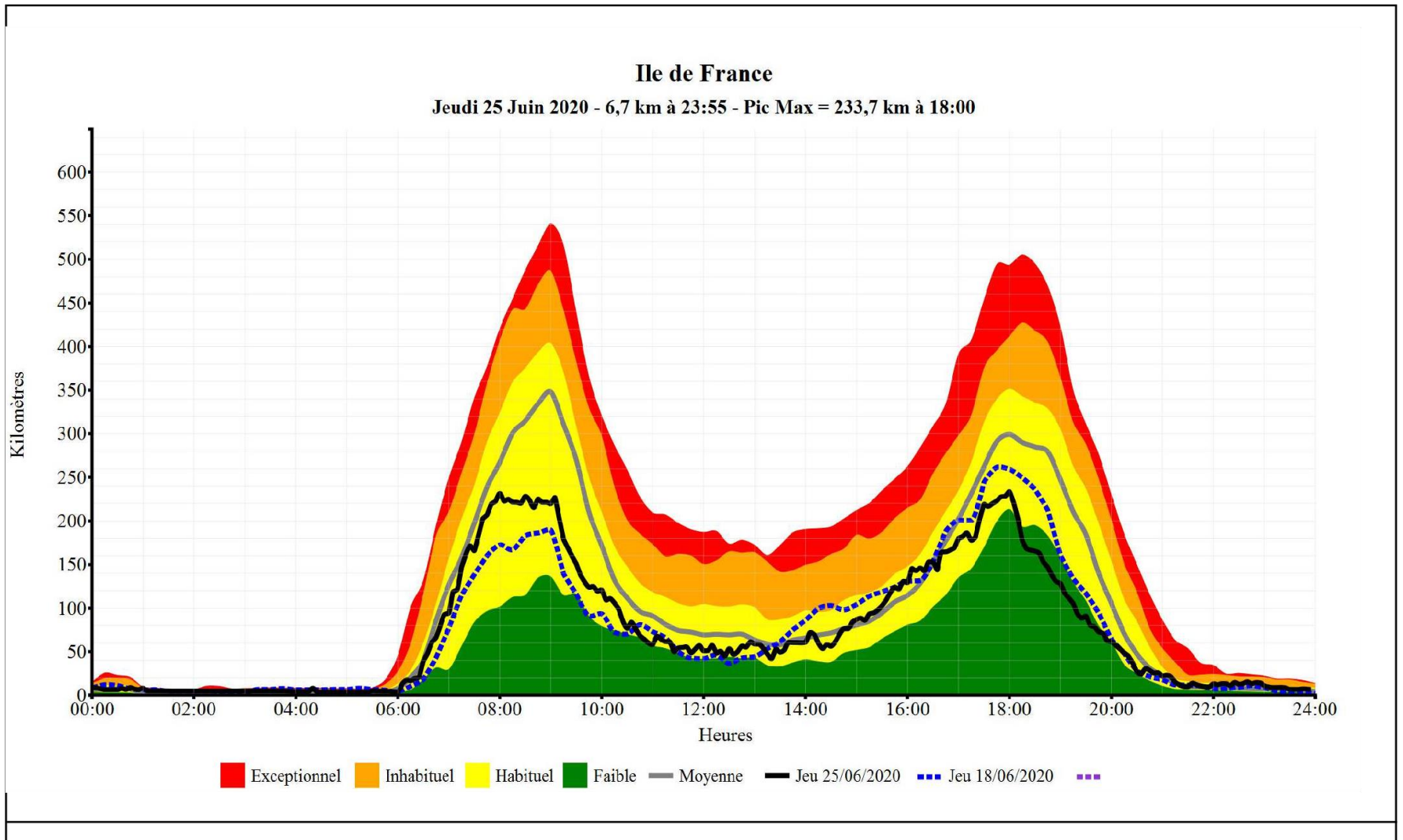
EVOLUTION DU TRAFIC SUR N12 (PR 23) à Versailles

Ecart en % par rapport à la référence 2019 (jours ouvrés, jours ouvrés heure de pointe du matin / du soir, WE et jours fériés)



DREIA-IF/DIRIF/SEER/DET/UCTIR-UOIT _ Source SIRIUS2/BTDS

2. Cumul de bouchons



LONGUEUR DU RÉSEAU

102,3 km



Pistes cyclables temporaires en service

DYNAMIQUE VÉLO À PARIS



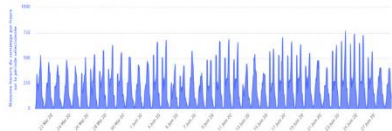
Source : opendata ville de Paris

70 %

de hausse (moyenne des 10 derniers jours / moyenne habituellement constatée à Paris)

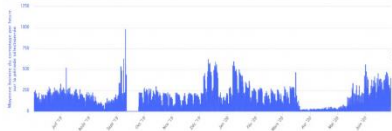
ZOOM SUR CERTAINS TRONÇONS

[75] Fréquentation d'une piste cyclable temporaire (Bd St-Michel – sens S-N) [cyc/h]



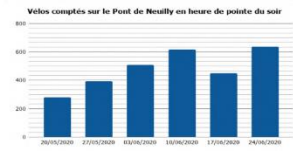
Source : opendata ville de Paris

[75] Entrée dans Paris via le parc de la Villette [cyc/h]



Source : opendata ville de Paris

[92] Pont de Neuilly (RN13) – HPS [cyc/h]

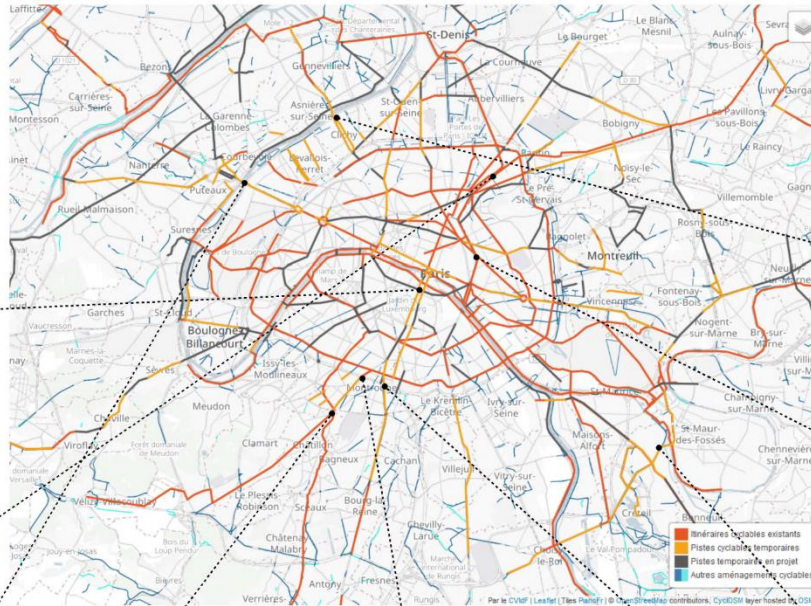


source : comptage bénévole Collectif vélo IDF

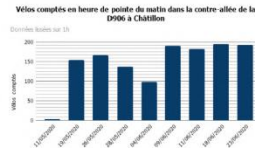
À partir du 11 mai, le réseau cyclable temporaire a crû de manière constante pour atteindre 102 km à ce jour (une vingtaine de kilomètres, de pistes cyclables provisoires communales, peut être ajouté à ce premier chiffre). Un réseau continu commence à se dessiner dans Paris et quelques pénétrantes, mais des tronçons attendent un raccordement au réseau central, afin de pouvoir bénéficier de l'effet réseau. Le réseau cyclable temporaire n'étant réalisé qu'à 50 % de son linéaire à terme, cette situation est compréhensible. Il est important de poursuivre le maillage du réseau cyclable, éventuellement via des axes routiers secondaires. Les hausses de fréquentations sont considérables à Paris (+70 % par rapport au trafic habituel) et dans la proximité immédiate des lieux qu'il y a continuité du réseau. De plus, les dynamiques sont bonnes, quel que soit le territoire considéré, avec des tendances à la hausse. Les épisodes pluvieux du mois de juin (par exemple le 4 juin) ont entraîné des baisses de trafic, sans que celui-ci ne redescende sous les niveaux hors-crise.

Le niveau de trafic sur le réseau routier national (RRN) a atteint le niveau de 2019 à la même période (+ou- 2 % selon les jours), et la congestion reste à un niveau « habituel ». Ce phénomène concorde avec les constats effectués sur certains réseaux départementaux. La nouvelle phase de déconfinement (passage en vert de l'Île-de-France) n'a pas entraîné de hausse du trafic automobile sur le réseau routier nationale.

Ces indicateurs sont à évaluer régulièrement en raison de la situation encore transitoire de la mobilité des Franciliens : fin de l'année scolaire, retour en présentiel sur les lieux de travail, entrée dans la période estivale, etc.



[92] RD 906 – Châtillon – HPM [cyc/h]



source : comptage bénévole Coll. vélo IDF

[92] RD 906 – Malakoff – HPM [cyc/h]



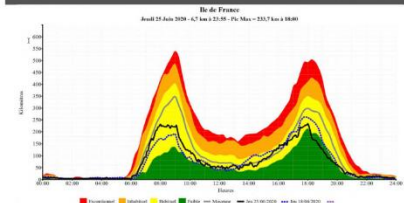
source : comptage bénévole Coll. vélo IDF

[92] RD 920 – Montrouge – HPM [cyc/30min]



source : comptage bénévole Coll. vélo IDF

INDICATEURS GLOBAUX



données DIRIF (journée du 25 juin)

Variation trafic RRN / 2019

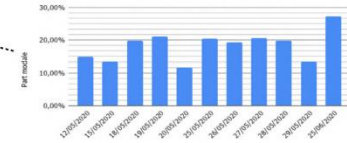
2 %

données DIRIF (jusqu'au 28 juin)

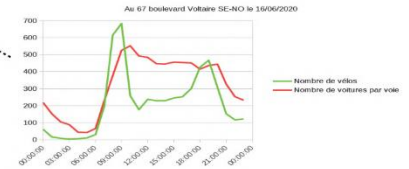
ZOOM SUR CERTAINS TRONÇONS

[92] Pont de Clichy (sens N-S) – [part modale]

Part modale vélo dans le trafic sur la chaussée sur le Pont de Clichy dans le sens Nord > Sud



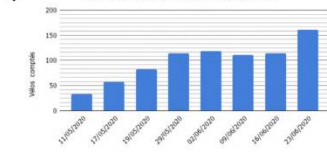
source : comptage bénévole Collectif vélo IDF



Source : opendata ville de Paris

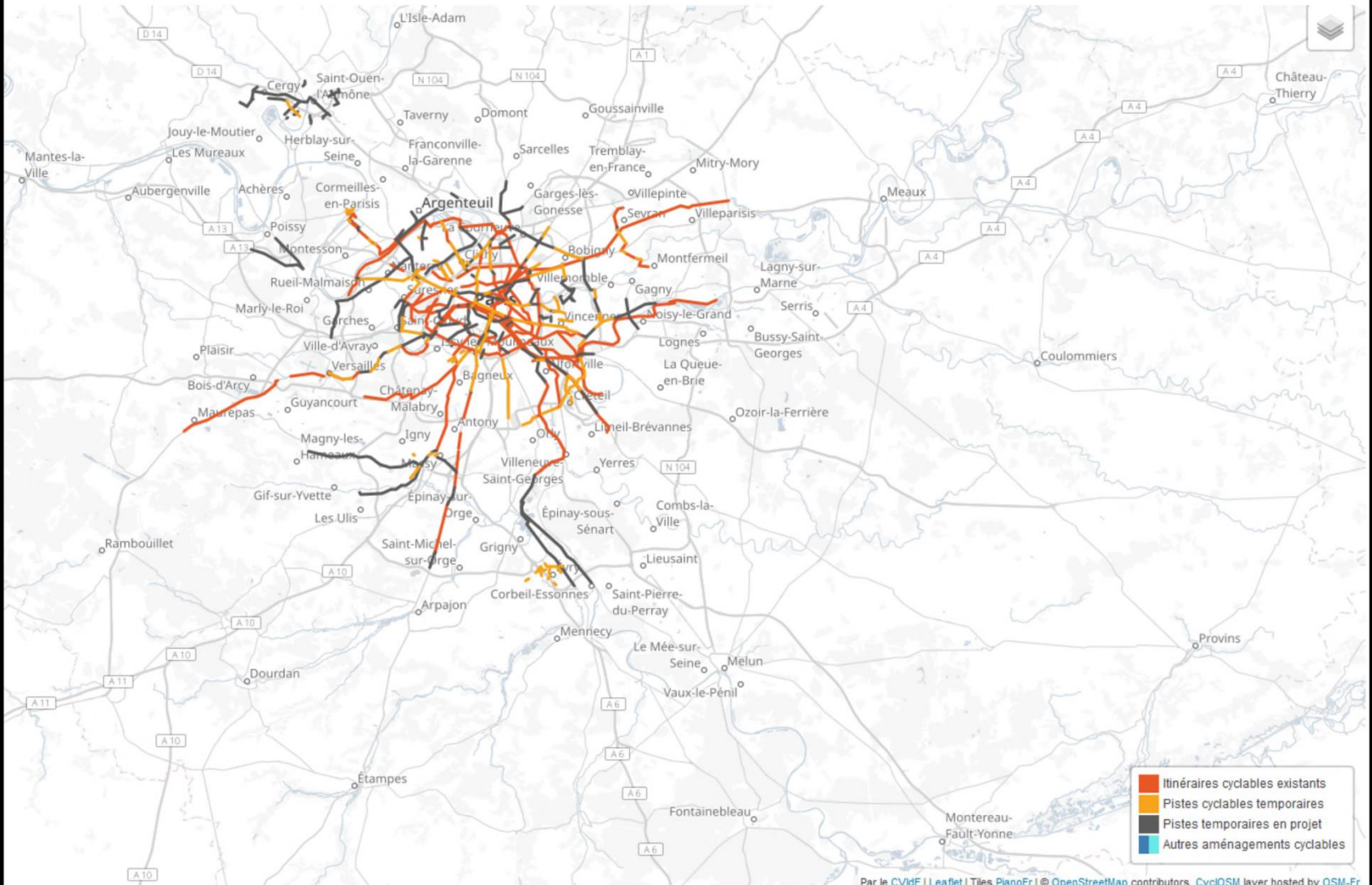
[94] RD 86 – Créteil – HPM [cyc/h]

Vélos comptés en heure de pointe du matin à Créteil, le long de la RD86 (au niveau de l'hôpital intercommunal)



source : comptage bénévole Collectif vélo IDF

Date de mise à jour : 01/07/2020



Étude DRIEA sur le potentiel de report modal vers le vélo

▪ Contexte :

- Plan vélo gouvernemental : objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9%.
- Déconfinement : réalisation d'aménagements cyclables de transition.
- Entrée en vigueur du « forfait mobilités durables » créé par la LOM (décret d'application n° 2020-541 du 9 mai 2020).

▪ Objectif : réalisation d'un **outil d'aide à la décision** permettant une meilleure compréhension du **potentiel de report modal vers le vélo pour les déplacements domicile-travail** de l'ensemble des communes d'Île-de-France.

- Cette étude s'inscrit dans une **démarche d'accompagnement de l'ensemble des acteurs locaux d'Île-de-France** (collectivités, services de l'État, associations, grand public...) pour favoriser la pratique du vélo.

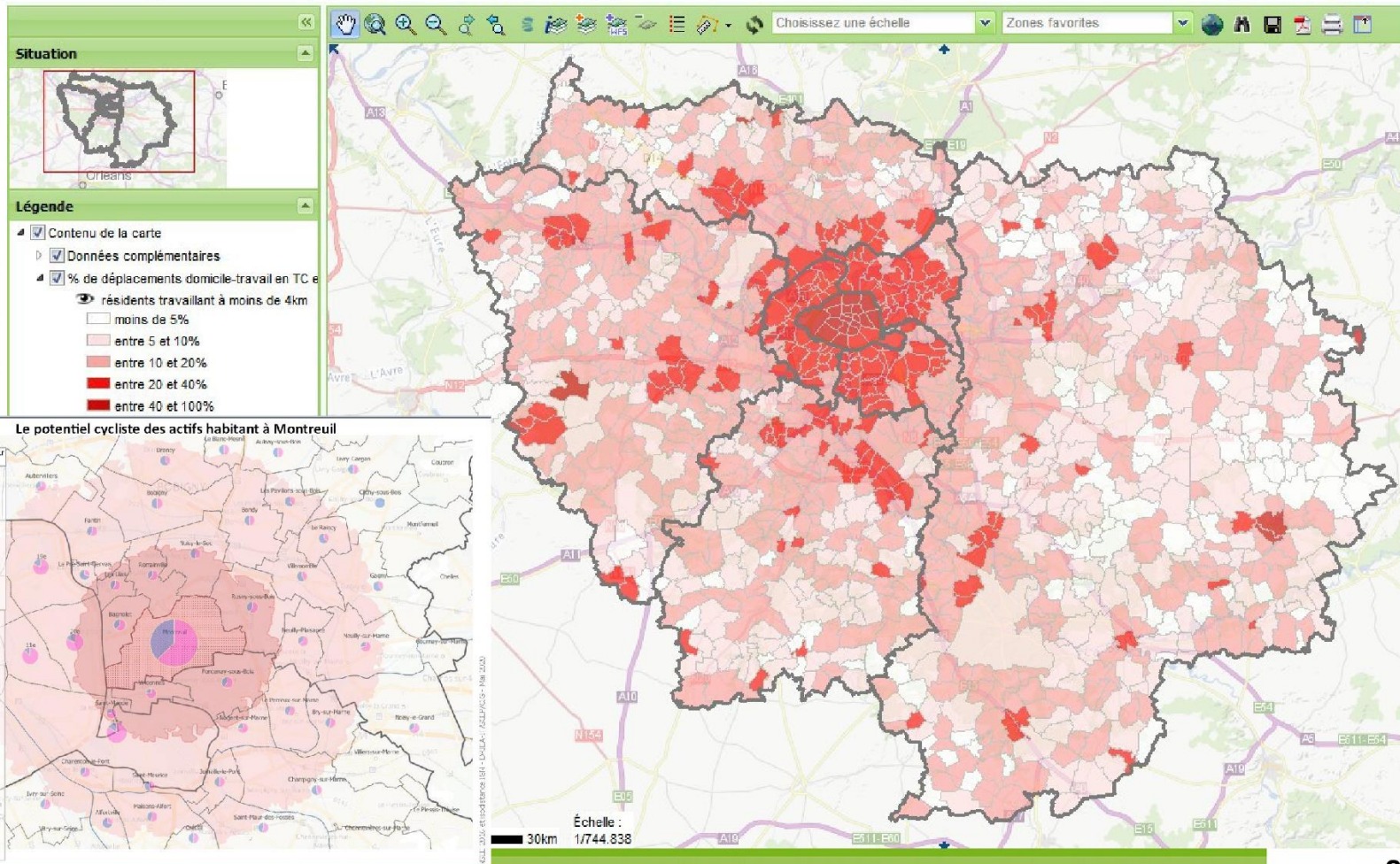
- Lien vers le descriptif de l'étude :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/un-outil-d-aide-a-la-decision-sur-le-potentiel-de-a5845.html>

- **Webinaire de présentation** aux UD/DDT/experts/asso vélo **le 9 juillet.**

Étude DRIEA sur le potentiel de report modal vers le vélo

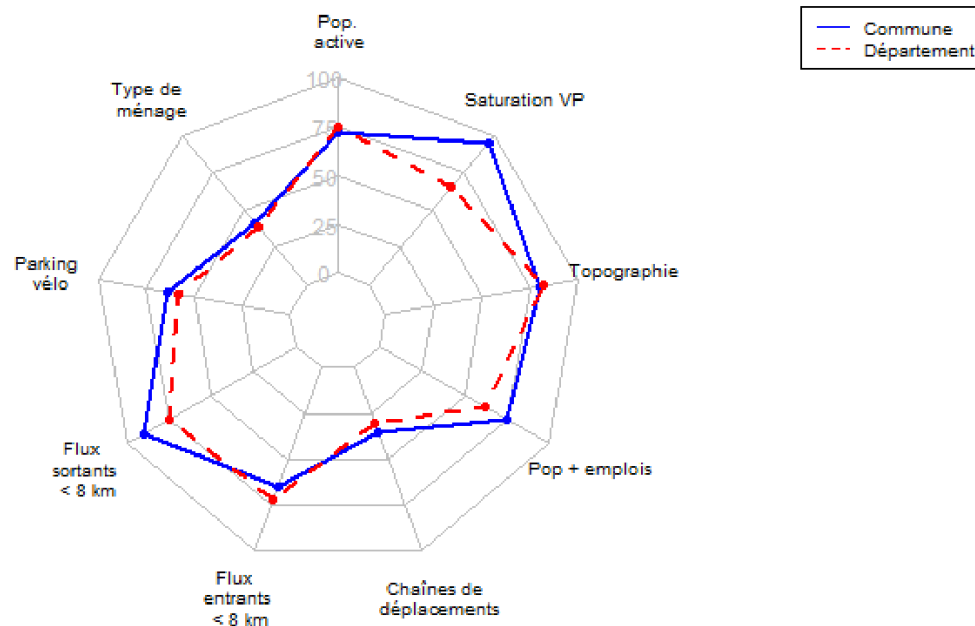
- 1ère étape (réalisée) : cartographie des flux domicile-travail entrants et sortants inférieurs à 4 et 8 km du lieu de résidence réalisés en VP ou en TC, et présentant donc un potentiel de report modal vers le vélo : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/691/velo.map>



Étude DRIEA sur le potentiel de report modal vers le vélo

- 2ème étape (en cours) : définition d'un **ensemble d'indicateurs associés au potentiel de report modal vers le vélo pour les déplacements domicile-travail**, afin d'identifier les éventuels freins et les potentiels leviers d'action à l'échelle communale.

Potentiel de report modal vers le vélo de la commune pour les déplacements domicile-travail



Congestion sur les voiries concernées par les pistes cyclables temporaires & Baromètre de suivi du déconfinement

Région IDF



Congestion sur les voiries concernées par les pistes cyclables temporaires & Baromètre de suivi du déconfinement

Comité des partenaires de l'OMNIL
07/07/2020



 **Région**
île de France

EVALUATION DE LA CONGESTION LE LONG DES PISTES PROVISOIRES AVEC LES DONNÉES WAZE

Congestion routière

Objectif

- **A partir des données Waze : Evolution de la congestion routière sur les axes où des pistes provisoires ont été installées et si certains d'entre eux posent problème**

Méthodologie

- **Des polygones ont été définis le long de certaines pistes provisoires (*RN2, RN3, RD7, RN13, RN20, RD86, RD120, RD906*)**
- **Variables : temps de bouchons cumulés au cours de la journée**
- **Indicateurs : Variation en % des bouchons par rapport à une référence avant confinement. Les changements pour chaque jour sont comparés à la référence pour ce même jour de la semaine (On compare un mardi au mardi de référence)**

Limites

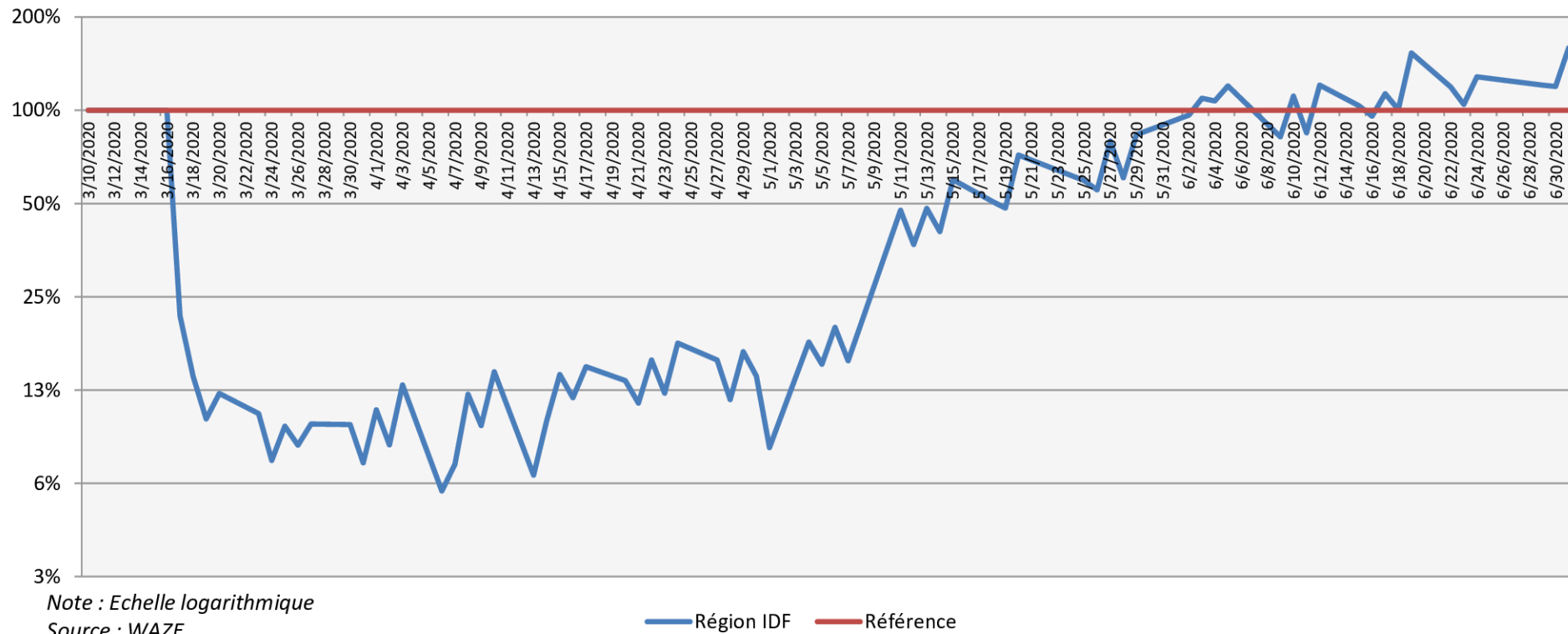
- **Nous n'analysons que les embouteillages voiture, pas les flux**
- **Nous n'avons pas d'informations sur les flux vélo**

Les axes en rouge représentent les voies qui intersectent l'axe défini où il y a une piste provisoire et où il y a eu au moins un bouchon au cours de la période du 9 mars au 1^{er} juillet 2020





Au niveau régional, le niveau de congestion vient de dépasser celui d'avant le confinement

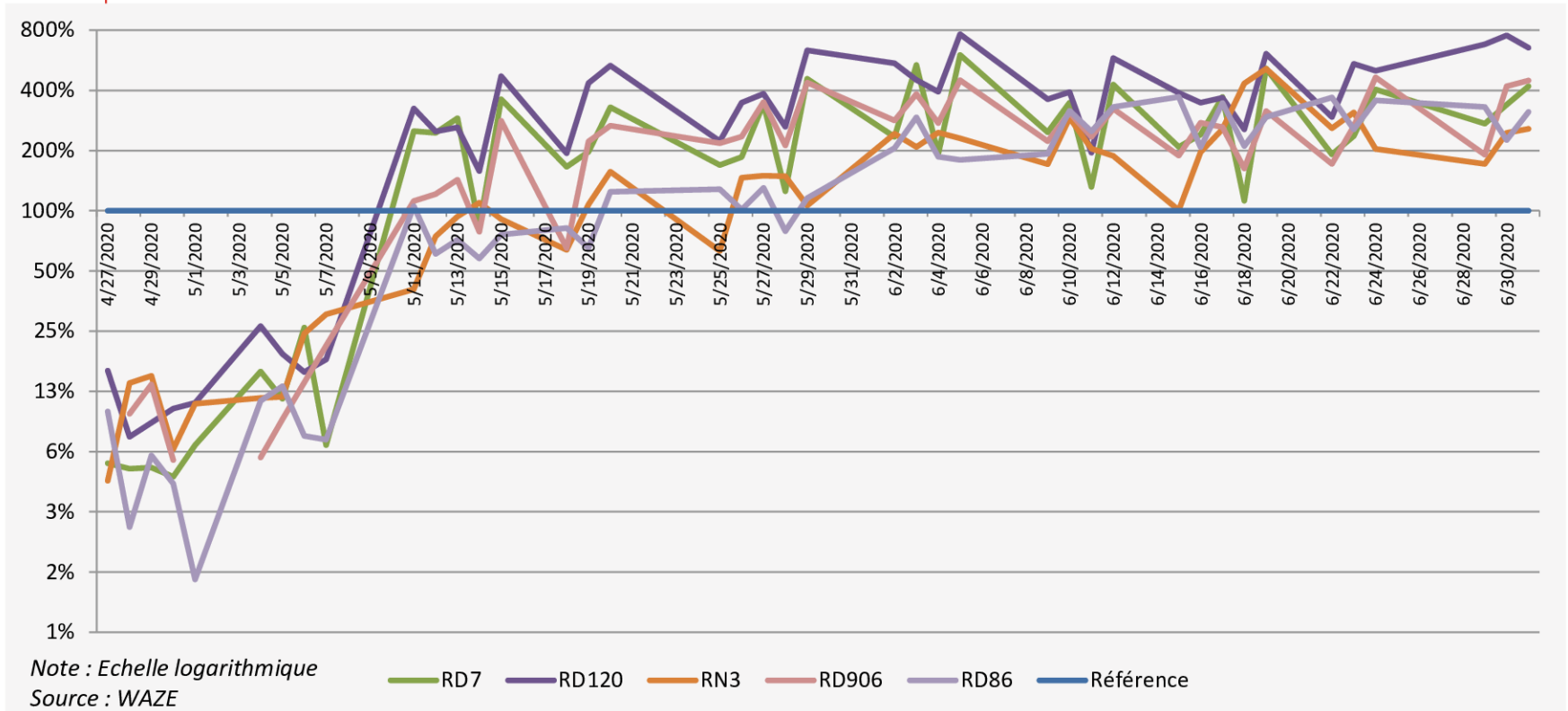


Note : Echelle logarithmique

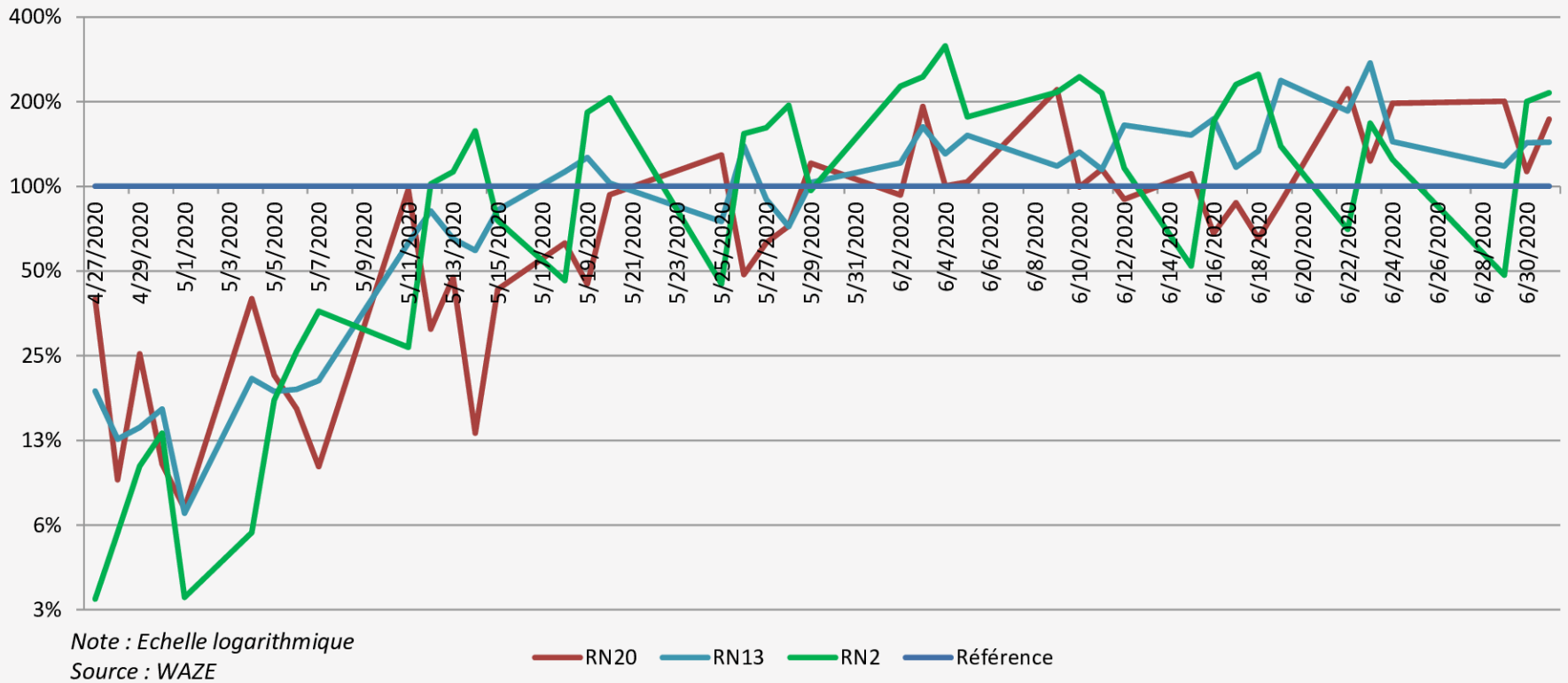
Source : WAZE

— Région IDF — Référence

Voies les plus encombrées



Voies moins congestionnées



BAROMÈTRE DE SUIVI DE LA MOBILITÉ

Baromètre du suivi du déconfinement

Objectif

- **Observer l'évolution des flux de passagers sur le pôle de Paris – La Défense depuis la fin du confinement**
- **Informers les entreprises et les usagers des heures à éviter**

Méthodologie

- **Des capteurs infrarouge ont été installés par la RATP sur l'ensemble des sorties du pôle (14 postes).**
- **Variables : nombre d'entrées et de sorties sur ces points de comptages à la minute.**
- **Indicateurs : Evolution du nombre d'entrées et de sorties par rapport à une référence avant confinement. Les changements pour chaque jour sont comparés à la référence pour ce même jour de la semaine (On compare un mardi au mardi de référence)**

Limites

- **Nous récupérons ces données en J+1**
- **Ce dispositif n'existe que sur Paris la Défense**

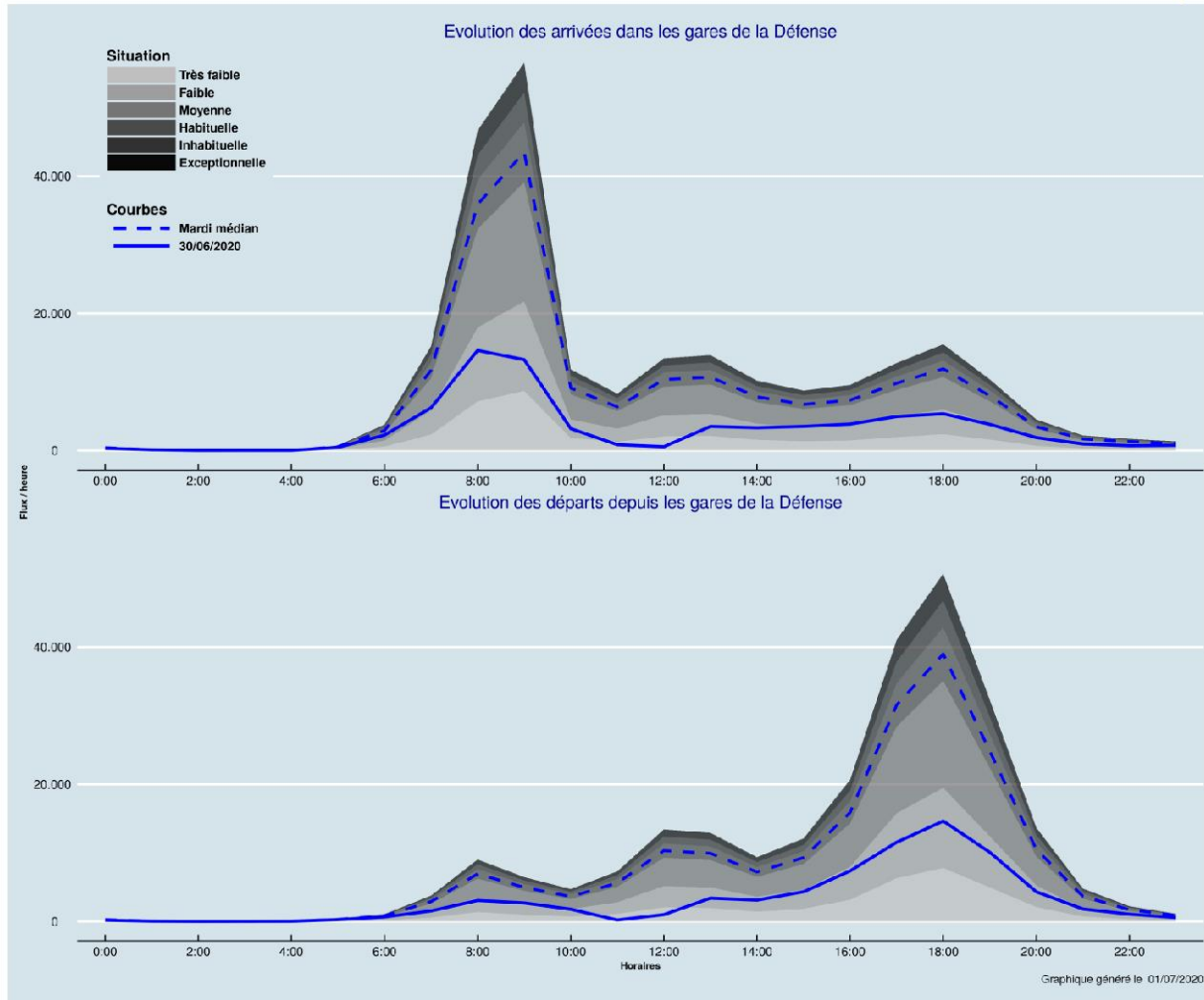
Baromètre du 30 juin 2020 :

Evolution des arrivées/sorties sur le pôle de Paris – La Défense

Ile de France
SMART SERVICES

Lissage des
Heures de pointe
@SmartWork

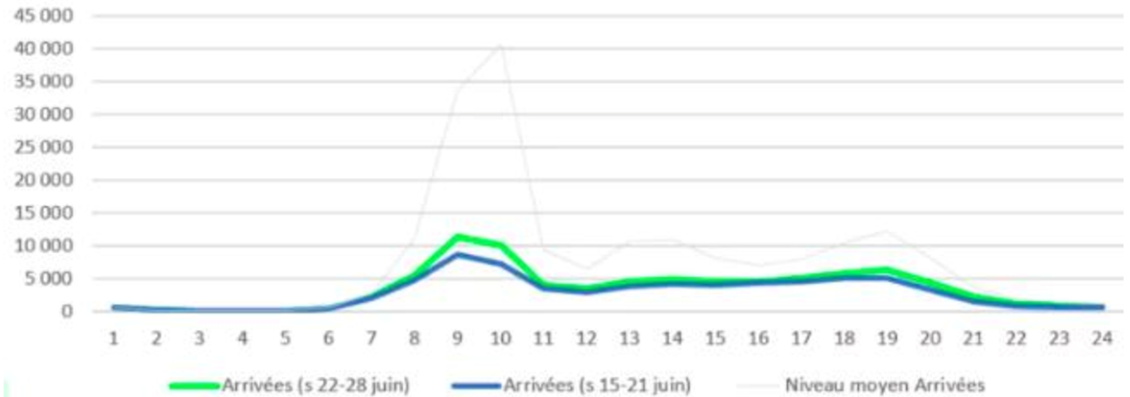
Baromètre RATP de la journée du 30/06/2020



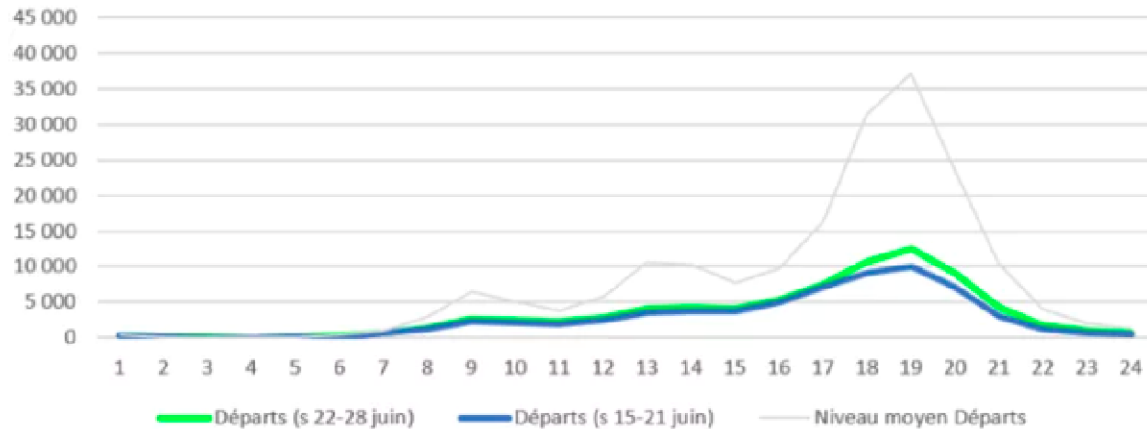
Baromètre hebdomadaire :

Comparaison avec les données
de la semaine précédente

Evolution des arrivées dans les gares de la Défense



Evolution des départs dans les gares de la Défense



Les vélos post-confinement

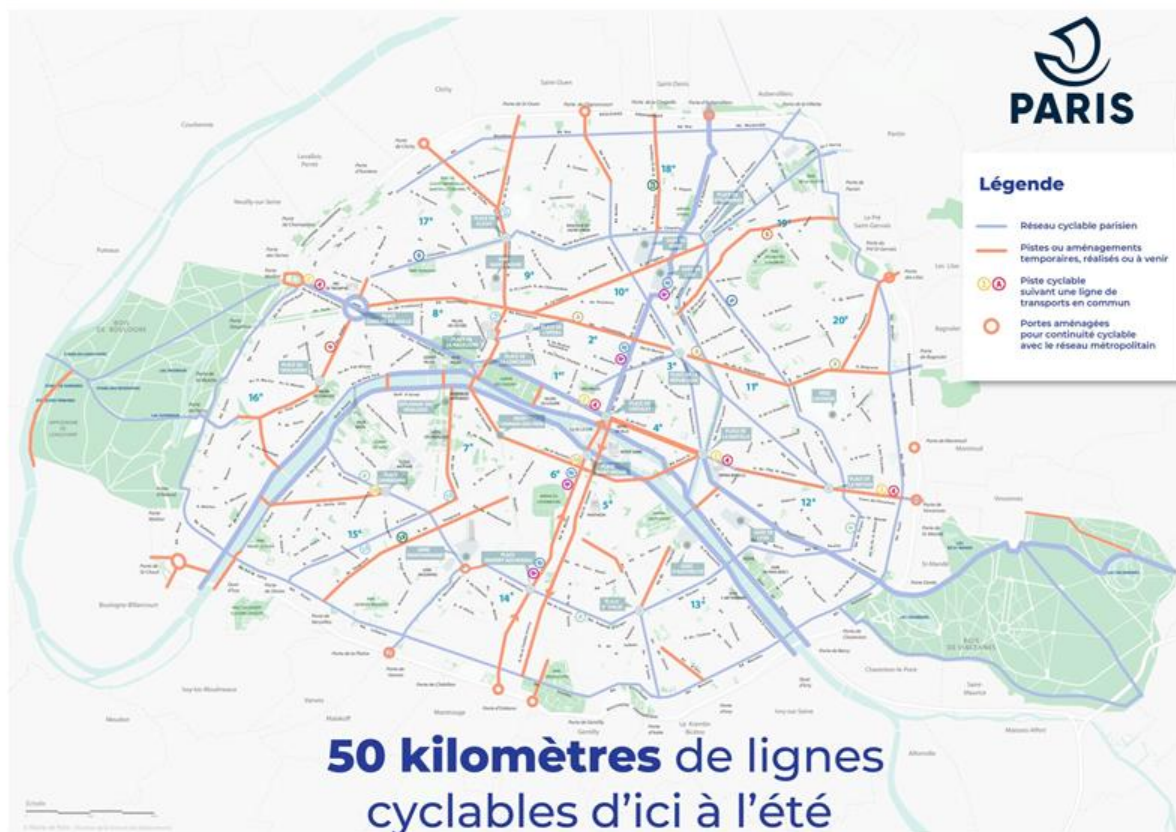
Ville de Paris



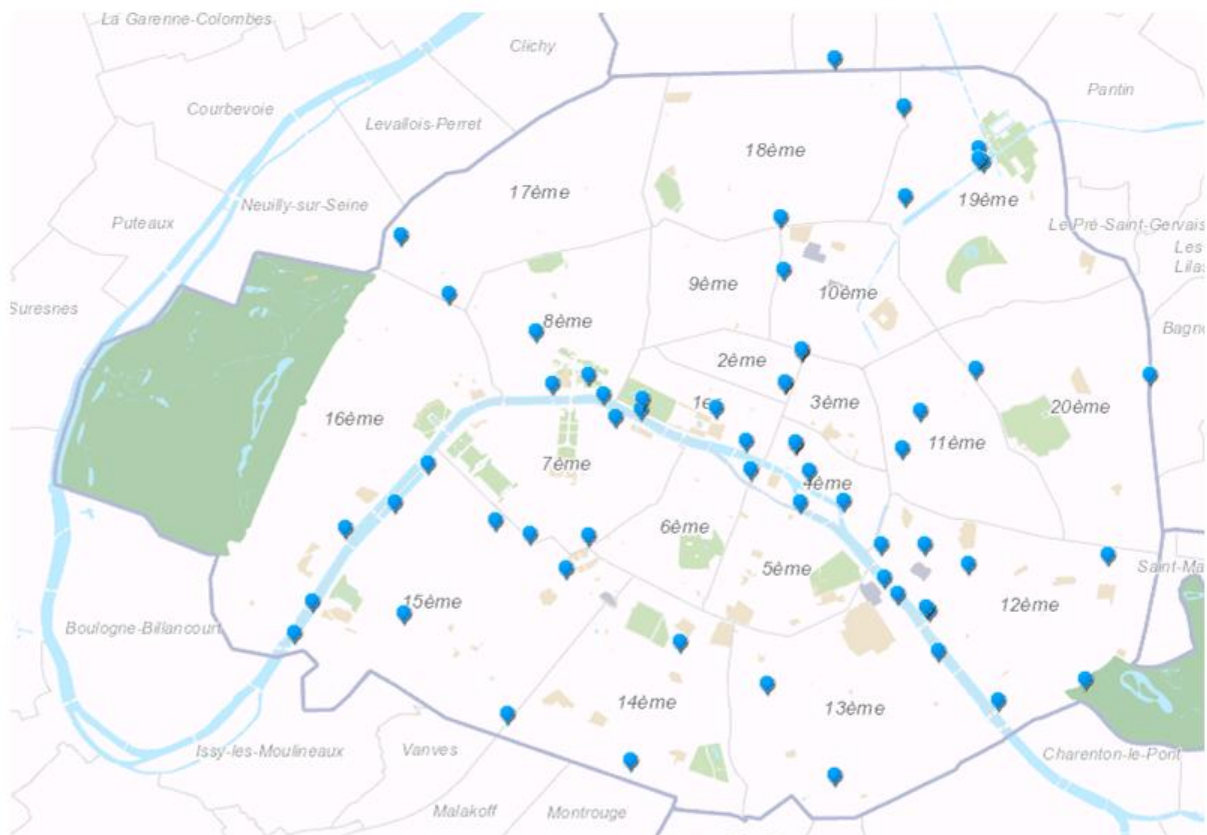


LES VELOS POST CONFINEMENT

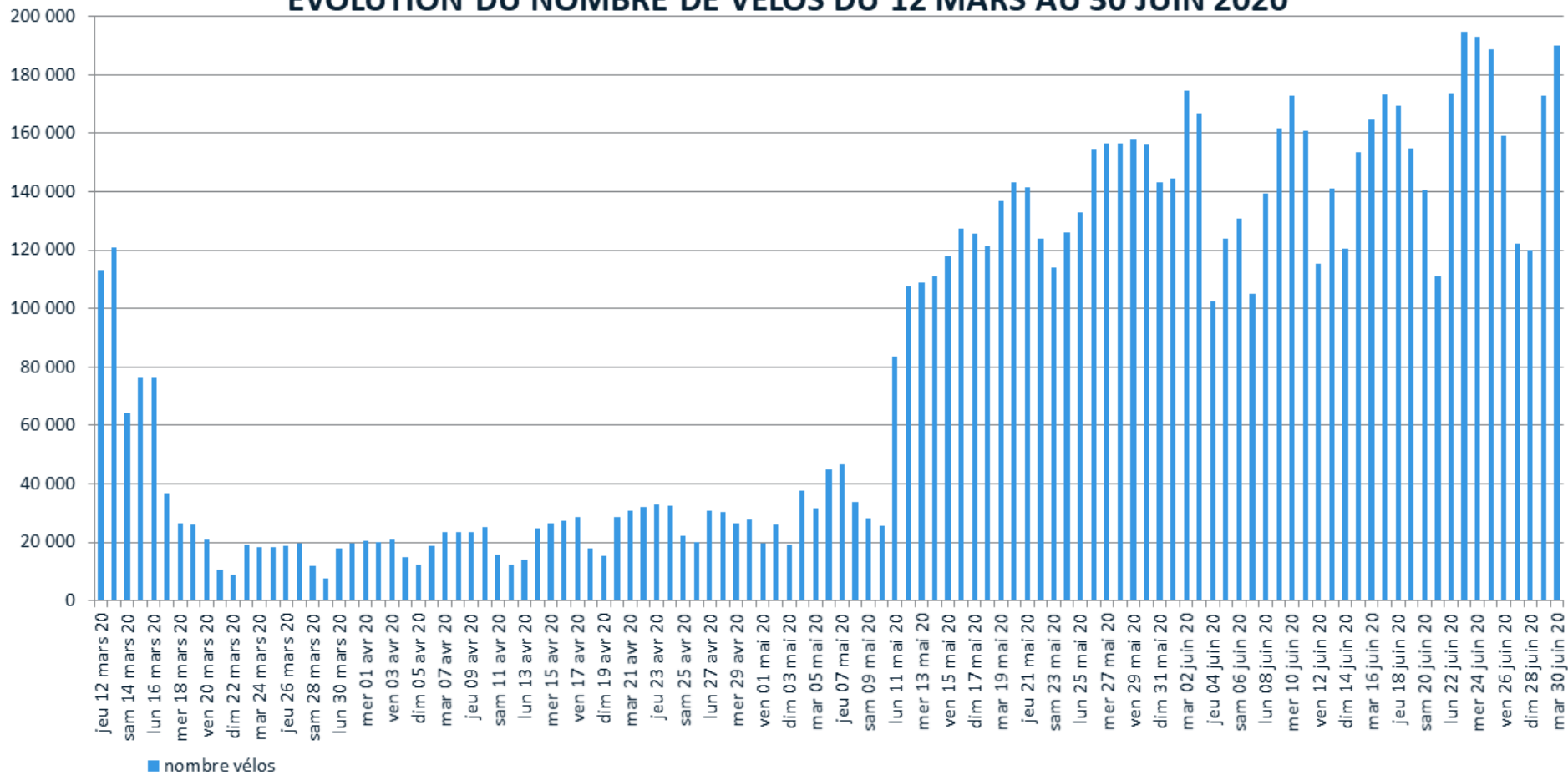
50 KILOMETRES DE PISTES PROVISOIRES



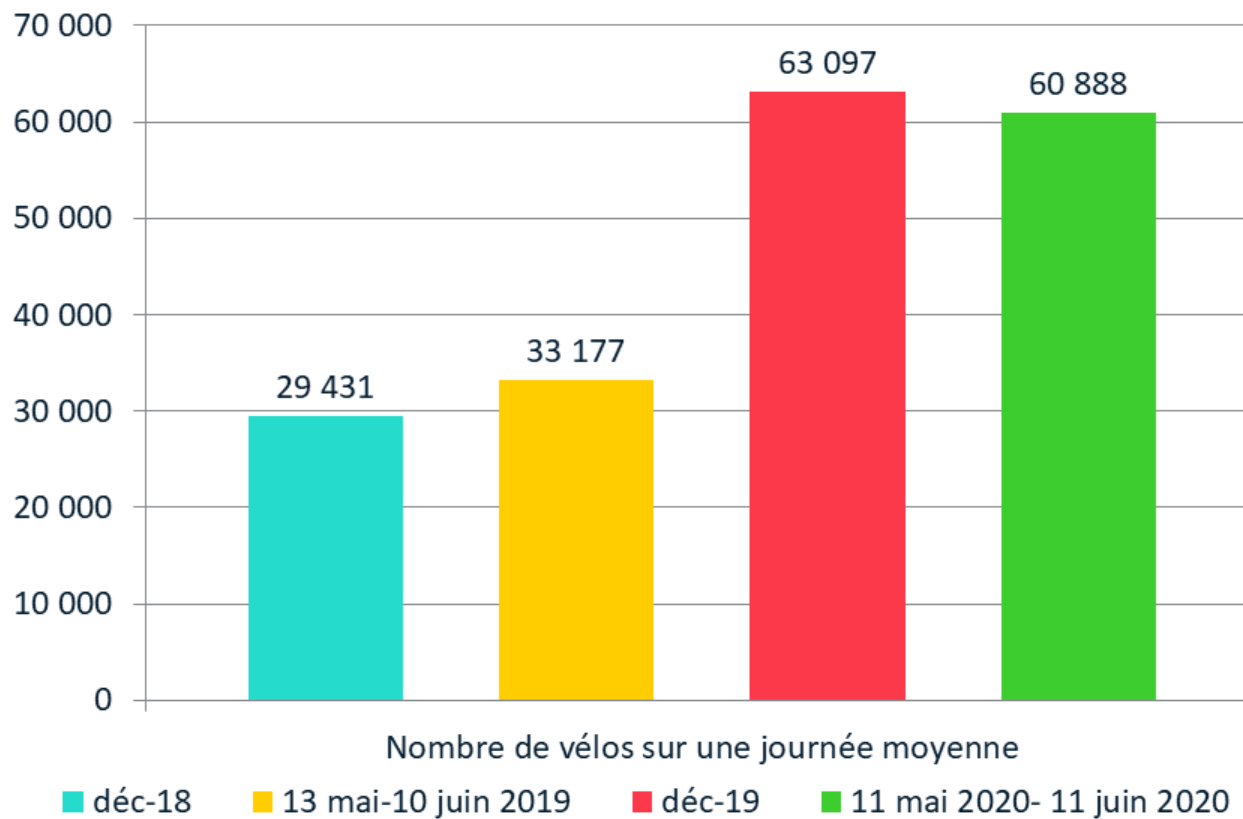
LOCALISATION DES POINTS DE COMPTAGES PERMANENTS



EVOLUTION DU NOMBRE DE VELOS DU 12 MARS AU 30 JUIN 2020

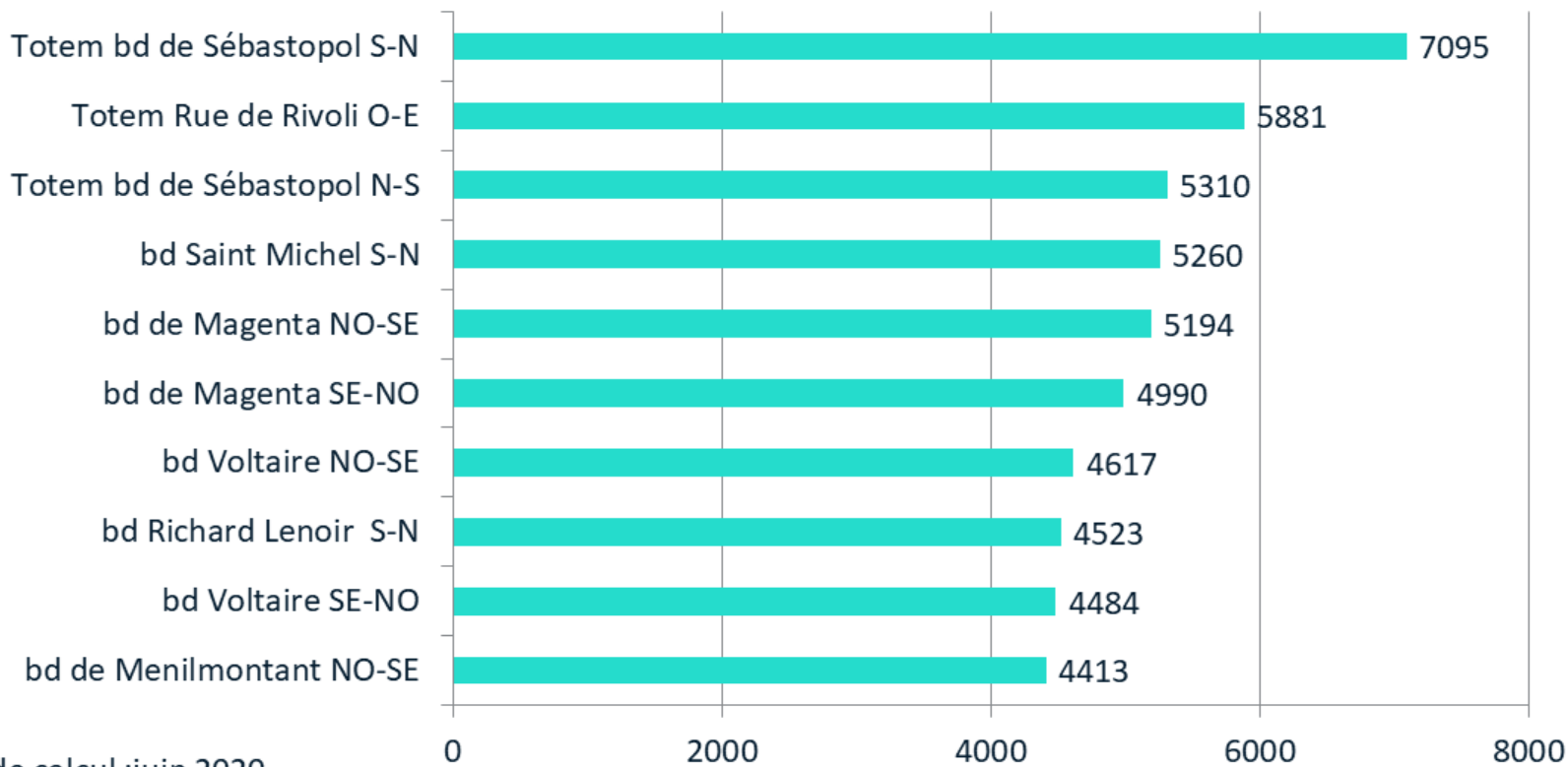


COMPARAISON 2018-2020 SUR LES SITES EQUIPES D'UN COMPTEUR



LES 10 SITES LES PLUS FREQUENTES*

NOMBRE DE VELOS SUR UNE JOURNEE MOYENNE



* Période de calcul : juin 2020

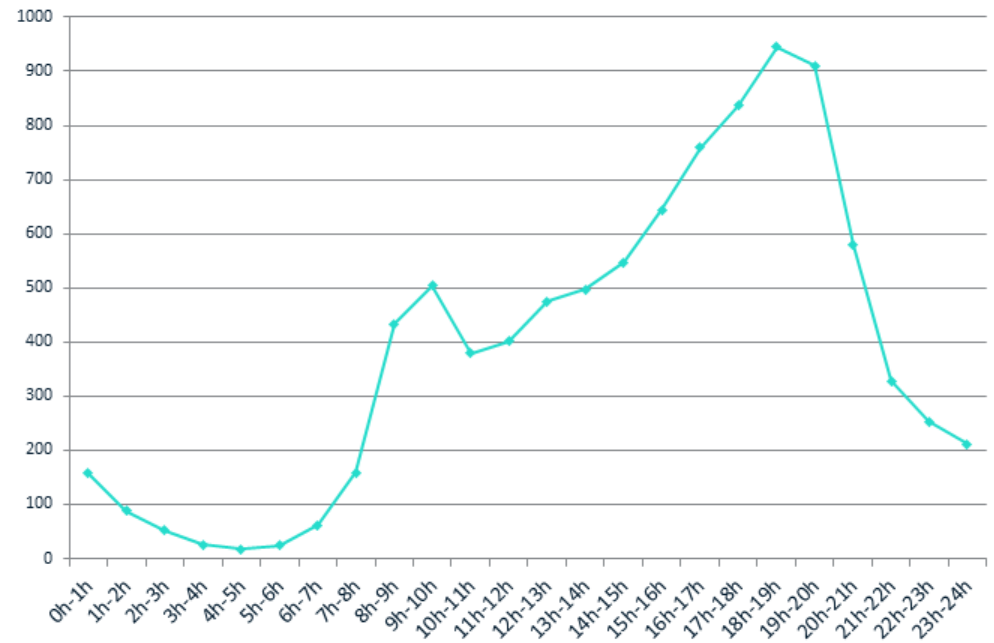
ZOOM SUR LA RUE DE RIVOLI *

+35%**



JOURNEE MOYENNE	
Total	9 292
max heure	945
Max 1/4 heures	246

Nombre de vélos au cours d'une journée

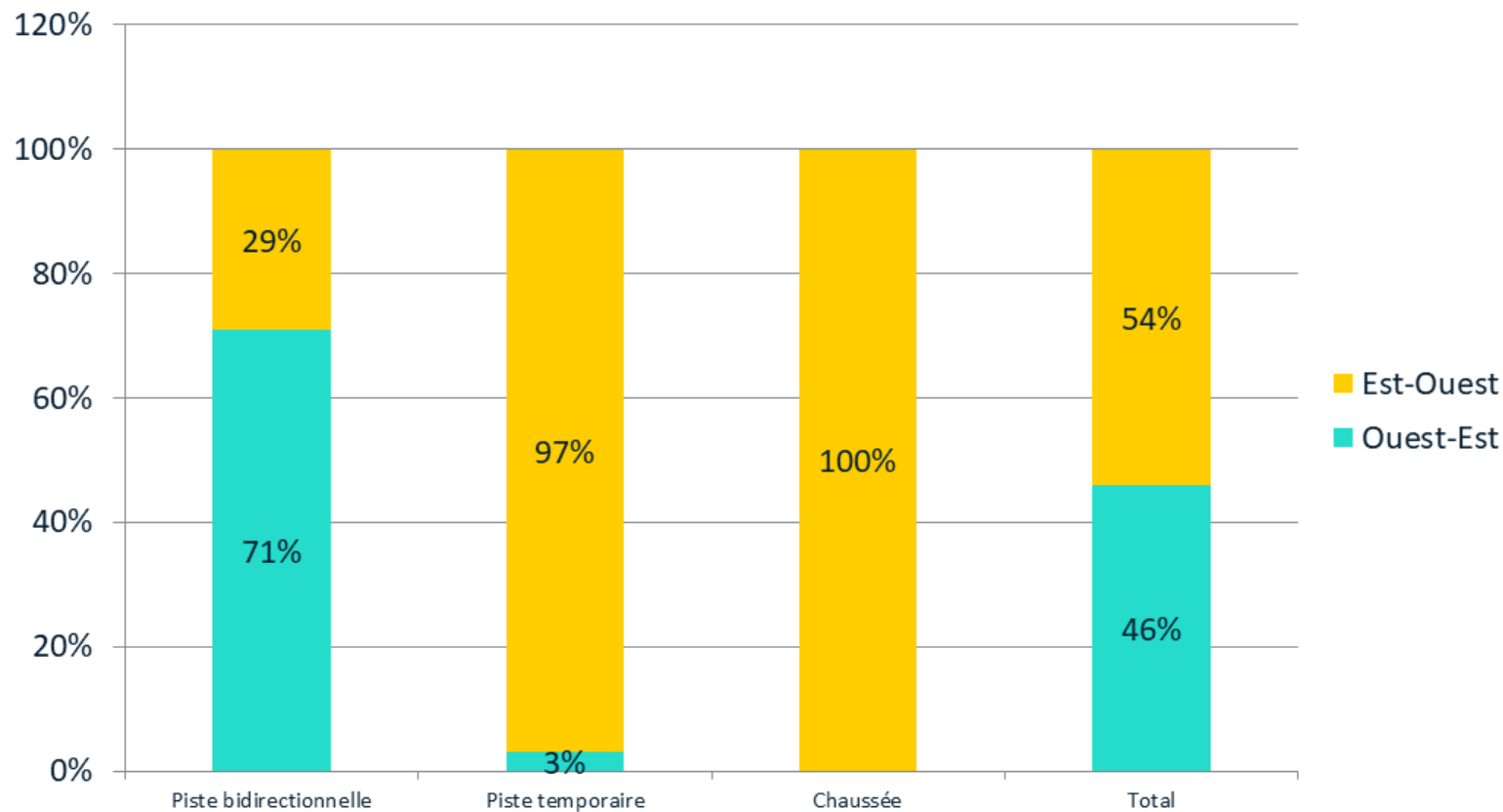


* Journée moyenne du 20 mai au 20 juin 2020

** comparaison par rapport à décembre 2019

RUE DE RIVOLI : UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC PAR LES VELOS ET LES TROTTINETTES

du 23 mai au 20 juin 2020



Bilan provisoire des pistes cyclables de transition

Hauts-de-Seine



Bilan provisoire des pistes cyclables de transition

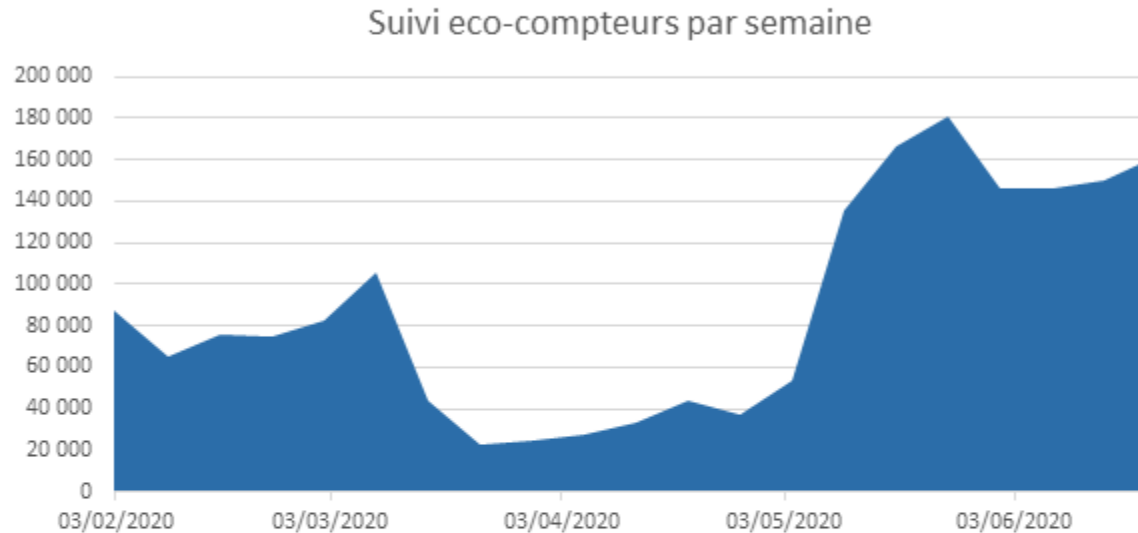
Fréquentation
1^{er} juillet 2020

Fréquentation

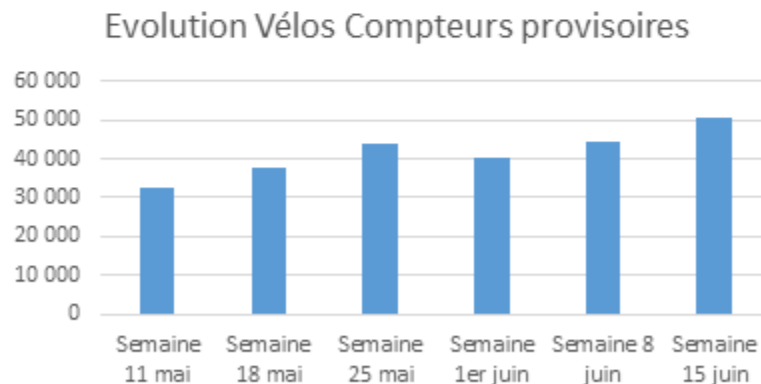


Fréquentation cyclable

- Fréquentation des aménagements pérennes



- Fréquentation sur les compteurs provisoires



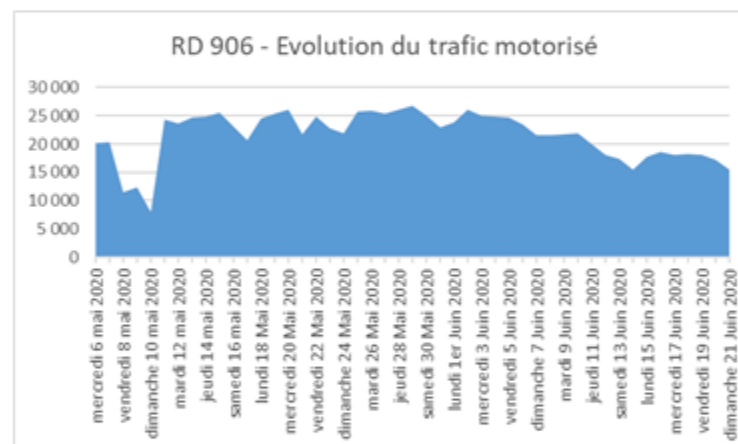
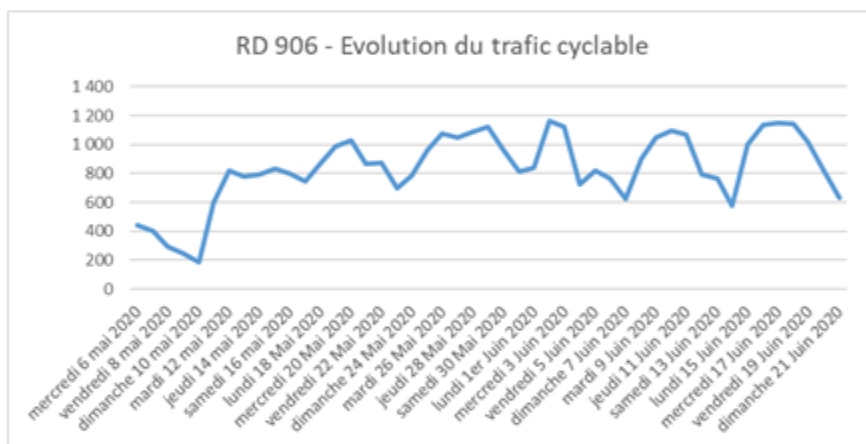
Part modale vélo journalière
moyenne à l'échelle IDF : 2,5%



RD 906



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	5 367	166 896	3,1%		
Semaine 18 mai	6 116	167 213	3,5%	14,0%	0,2%
Semaine 25 mai	7 072	177 859	3,8%	15,6%	6,4%
Semaine 1er juin	6 060	169 399	3,5%	-14,3%	-4,8%
Semaine 8 juin	6 249	136 338	4,4%	3,1%	-19,5%
Semaine 15 juin	6 899	123 462	5,3%	10,4%	-9,4%



Parts modales du jeudi 18 juin 2020 entre 8 et 9h - vers Paris		
	Véhicules motorisés	Vélos
Nombre	759	92
Part modale	89,2%	10,8%

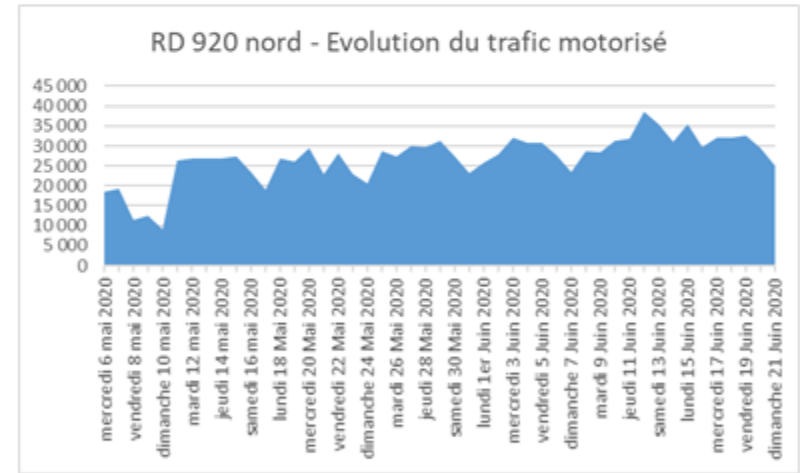
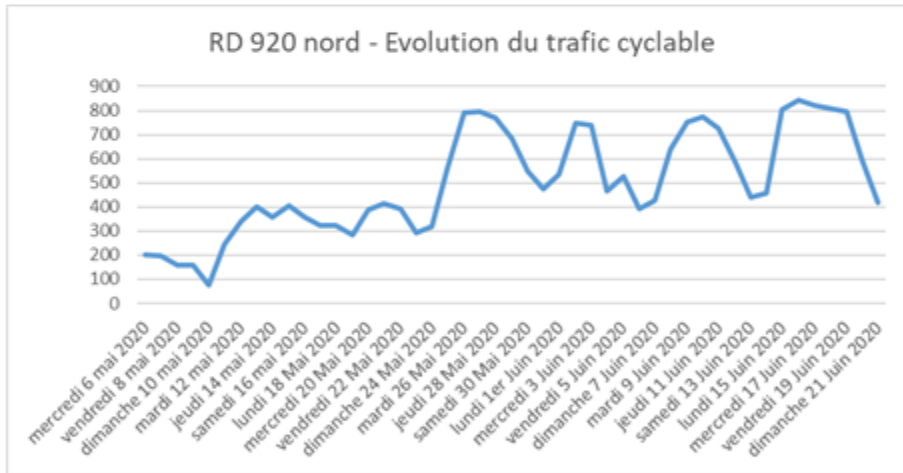
Parts modales du jeudi 18 juin 2020 entre 18 et 19h - vers Châtillon		
	Véhicules motorisés	Vélos
Nombre	283	27
Part modale	91,3%	8,7%



RD 920 nord



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	2 436	176 870	1,4%		
Semaine 18 mai	2 414	176 795	1,3%	-0,9%	0,0%
Semaine 25 mai	4 625	197 791	2,3%	91,6%	11,9%
Semaine 1er juin	3 842	198 179	1,9%	-16,9%	0,2%
Semaine 8 juin	4 378	225 272	1,9%	14,0%	13,7%
Semaine 15 juin	5 085	216 409	2,3%	16,1%	-3,9%

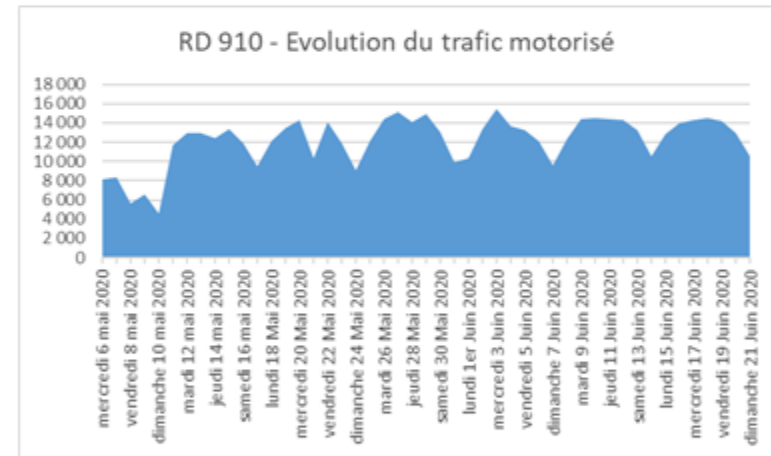
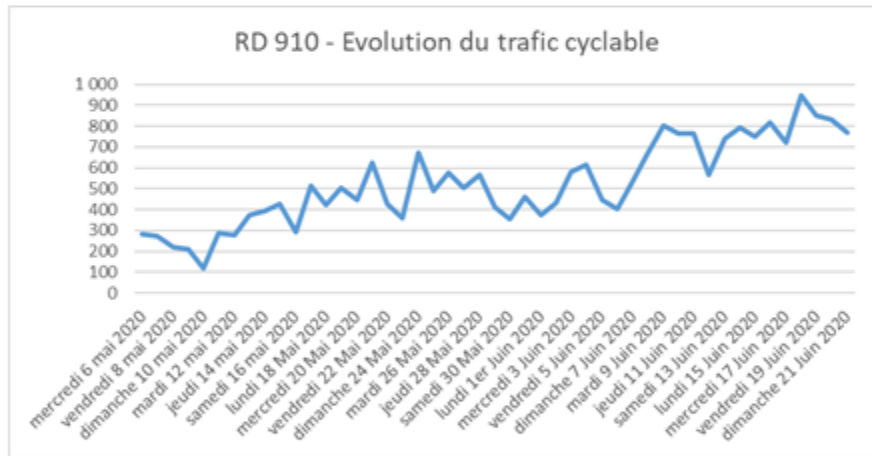


RD 910 Sèvres

entre RD 407 et RD 406



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	2 570	84 956	2,9%		
Semaine 18 mai	3 456	85 316	3,9%	34,5%	0,4%
Semaine 25 mai	3 368	93 713	3,5%	-2,5%	9,8%
Semaine 1er juin	3 387	87 844	3,7%	0,6%	-6,3%
Semaine 8 juin	5 095	93 758	5,2%	50,4%	6,7%
Semaine 15 juin	5 688	93 191	5,8%	11,6%	-0,6%



Parts modales du jeudi 18 juin 2020 entre 8 et 9h - 2 sens		
	Véhicules motorisés	Vélos
Nombre	876	90
Part modale	90,7%	9,3%



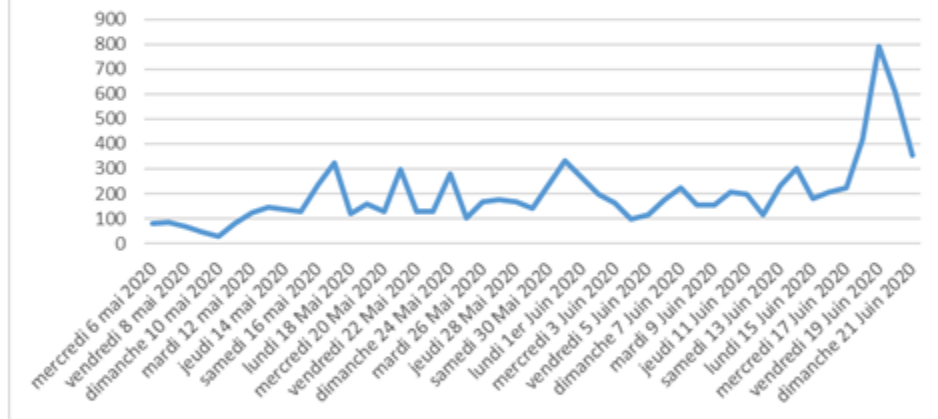
RD 910 Sèvres

entre RD 406 et RD 7

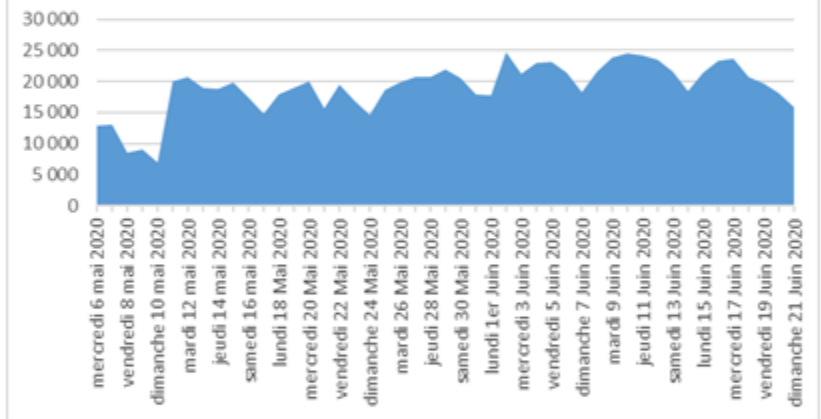


	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	1 172	130 490	0,9%		
Semaine 18 mai	1 242	123 466	1,0%	6,0%	-5,4%
Semaine 25 mai	1 320	140 227	0,9%	6,3%	13,6%
Semaine 1er juin	1 238	149 677	0,8%	-6,2%	6,7%
Semaine 8 juin	1 365	157 680	0,9%	10,3%	5,3%
Semaine 15 juin	2 782	142 695	1,9%	103,8%	-9,5%

RD 910 - Evolution du trafic cyclable



RD 910 - Evolution du trafic motorisé

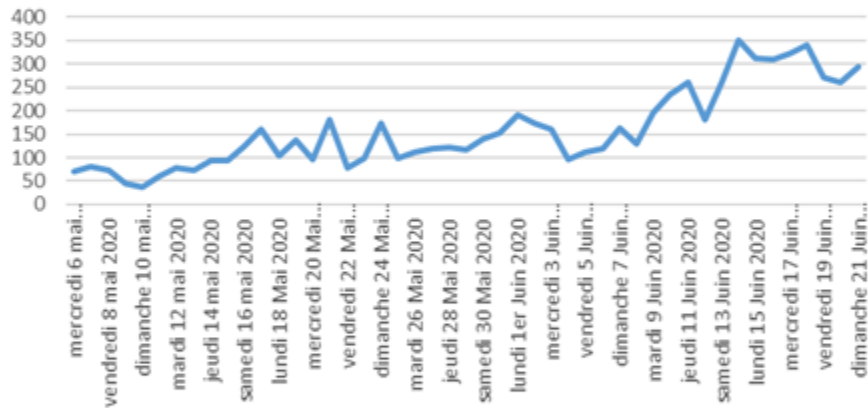


RD 7 Puteaux

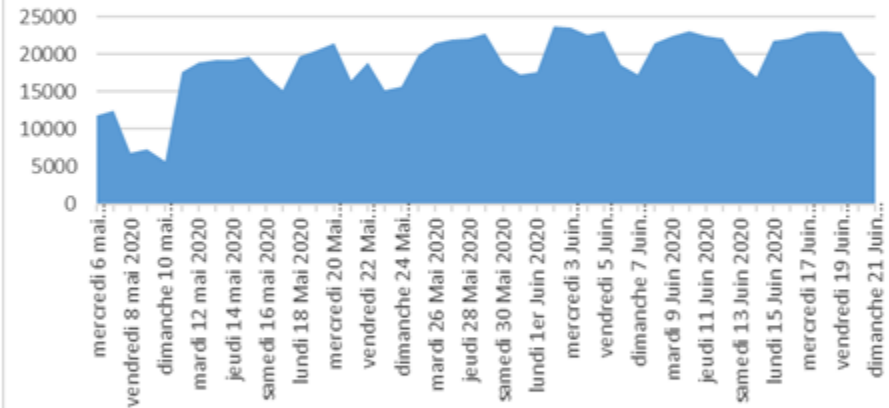


	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 1er	1 010	146 345	0,7%		
Semaine 8	1 614	147 395	1,1%	59,8%	0,7%
Semaine 15	2 107	149 057	1,4%	30,5%	1,1%

RD 7 Puteaux (1 sens) - Evolution du trafic cyclable



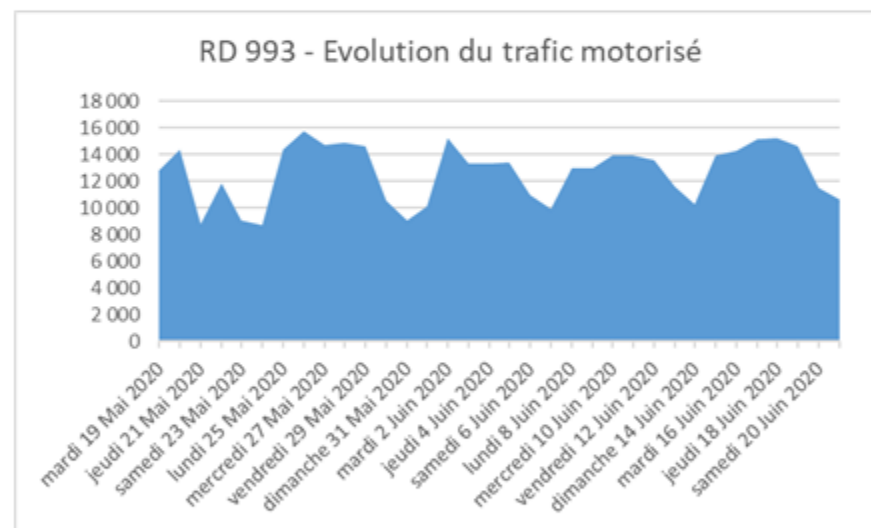
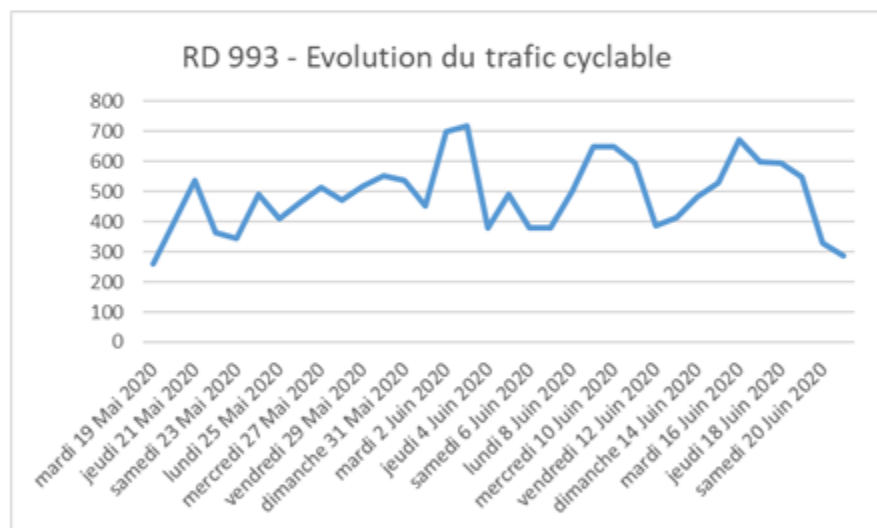
RD 7 Puteaux (1 sens) - Evolution du trafic motorisé



RD 993 nord



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 25 mai	3 466	93 974	3,6%		
Semaine 1er juin	3 498	86 260	3,9%	0,9%	-8,2%
Semaine 8 juin	3 685	89 073	4,0%	5,3%	3,3%
Semaine 15 juin	3 560	95 194	3,6%	-3,4%	6,9%



RN 13

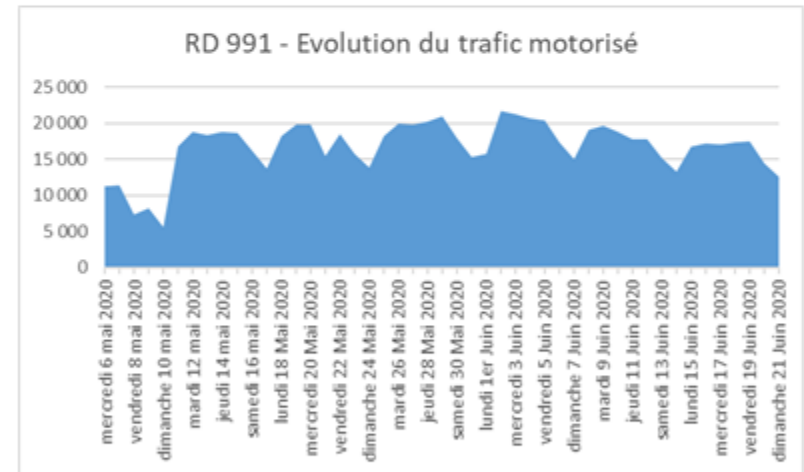
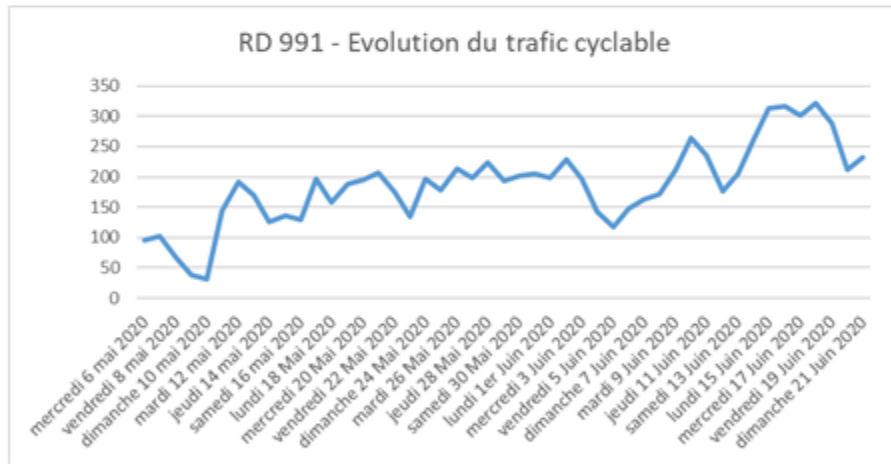
4 207 vélos sur une journée (mardi 23 juin). Environ 80-85% du flux est en relation avec la dalle



RD 991



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11	1 092	121 383	0,9%		
Semaine 18	1 255	121 540	1,0%	14,9%	0,1%
Semaine 25	1 413	132 534	1,1%	12,6%	9,0%
Semaine 1er	1 197	132 200	0,9%	-15,3%	-0,3%
Semaine 8	1 526	121 598	1,2%	27,5%	-8,0%
Semaine 15	1 983	113 008	1,7%	29,9%	-7,1%

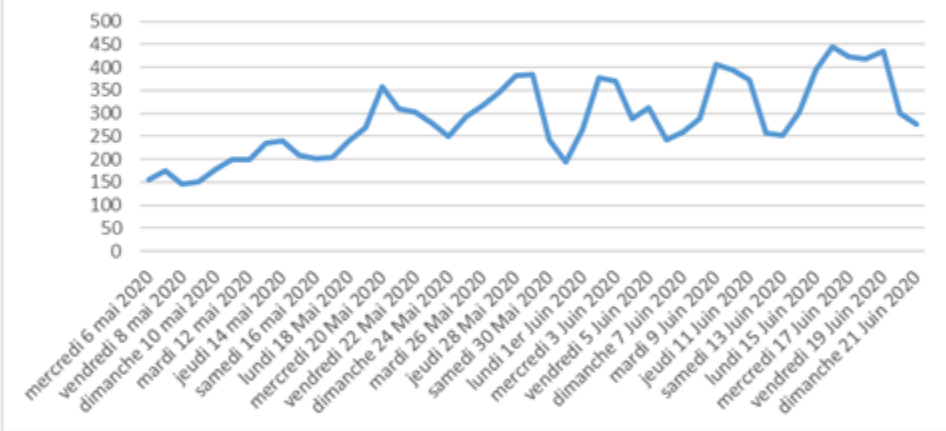


RD 913

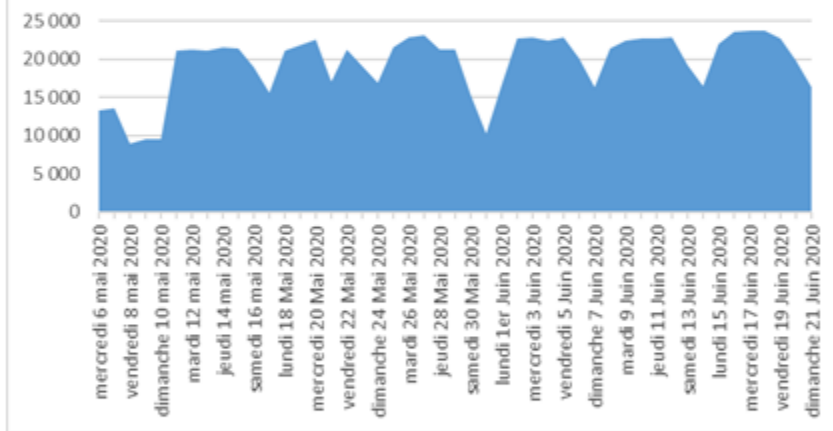


	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	1 487	141 121	1,0%		
Semaine 18 mai	2 010	140 094	1,4%	35,2%	-0,7%
Semaine 25 mai	2 159	135 765	1,6%	7,4%	-3,1%
Semaine 1er juin	2 112	144 110	1,4%	-2,2%	6,1%
Semaine 8 juin	2 275	147 892	1,5%	7,7%	2,6%
Semaine 15 juin	2 689	152 086	1,7%	18,2%	2,8%

RD 913 - Evolution du trafic cyclable



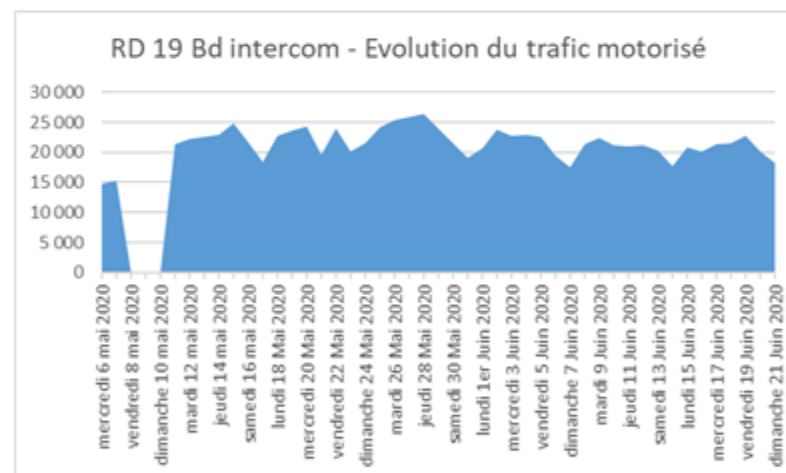
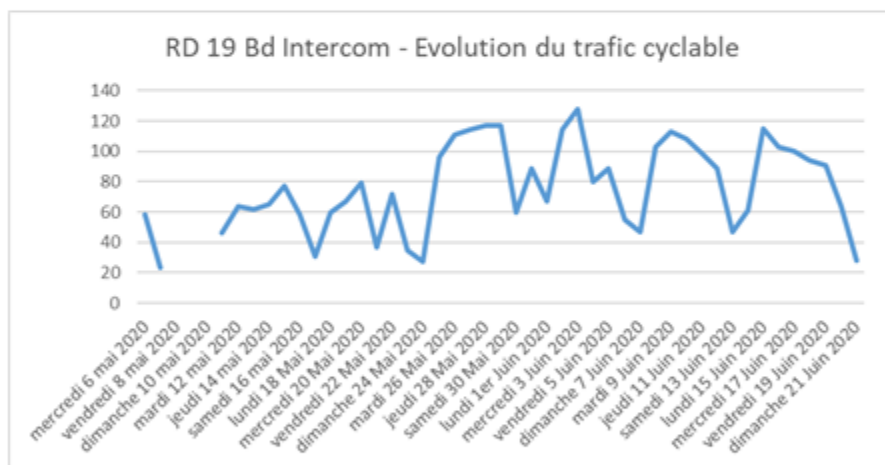
RD 913 - Evolution du trafic motorisé



RD 19 Boulevard Intercommunal



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	403	153 955	0,3%		
Semaine 18 mai	377	155 888	0,2%	-6,5%	1,3%
Semaine 25 mai	704	166 249	0,4%	86,7%	6,6%
Semaine 1er juin	580	149 831	0,4%	-17,6%	-9,9%
Semaine 8 juin	620	144 879	0,4%	6,9%	-3,3%
Semaine 15 juin	595	144 916	0,4%	-4,0%	0,0%

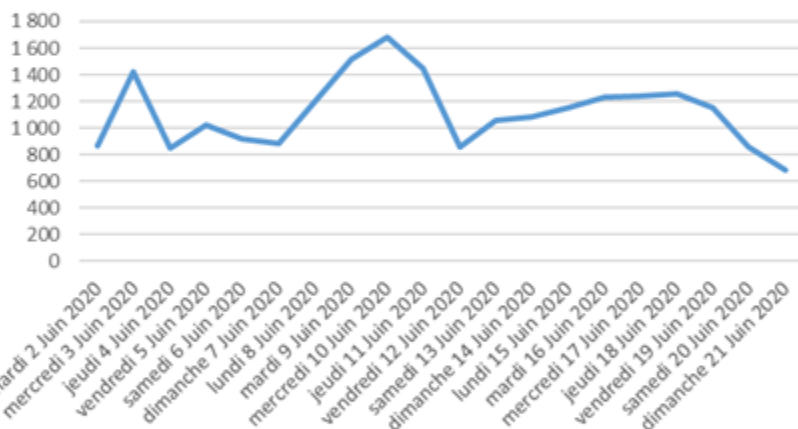


RD 1 entre Pt d'Issy et Paris

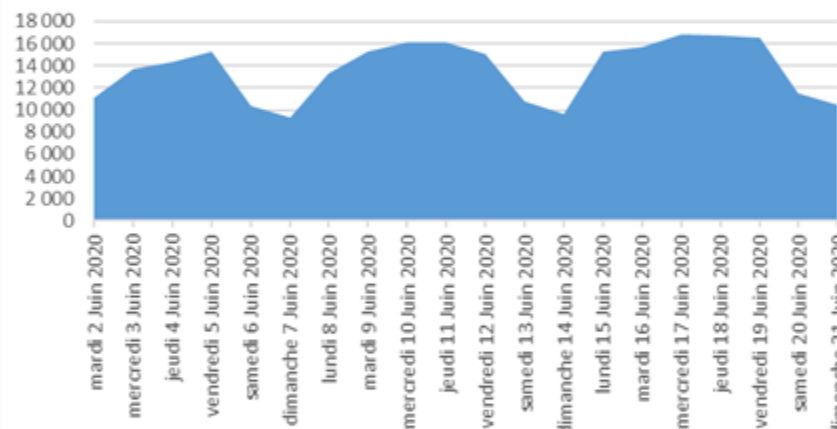


	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 1er juin	6 140	79 798	7,1%		
Semaine 8 juin	8 845	96 336	8,4%	44,1%	20,7%
Semaine 15 juin	7 591	103 027	6,9%	-14,2%	6,9%

RD 1 (2 sens) - Evolution du trafic cyclable



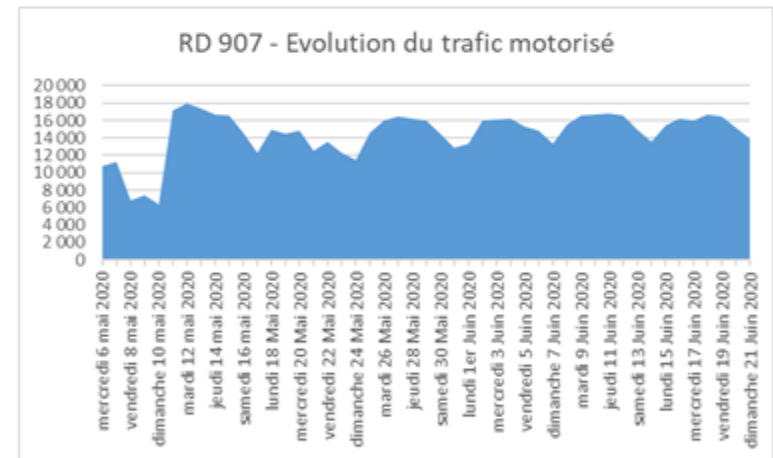
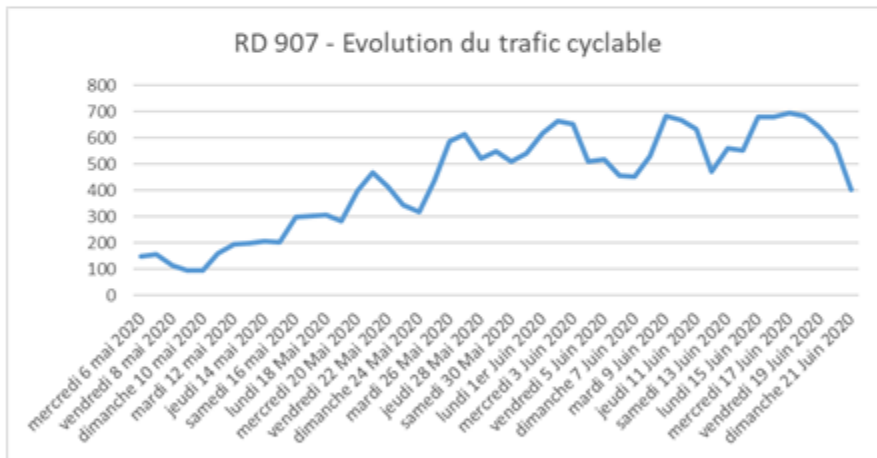
RD 1 (2 sens) - Evolution du trafic motorisé



RD 907 Route de la Reine



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	1 557	112 701	1,4%		
Semaine 18 mai	2 530	94 117	2,6%	62,5%	-16,5%
Semaine 25 mai	3 767	106 653	3,4%	48,9%	13,3%
Semaine 1er juin	3 877	105 226	3,6%	2,9%	-1,3%
Semaine 8 juin	4 101	110 759	3,6%	5,8%	5,3%
Semaine 15 juin	4 359	109 800	3,8%	6,3%	-0,9%

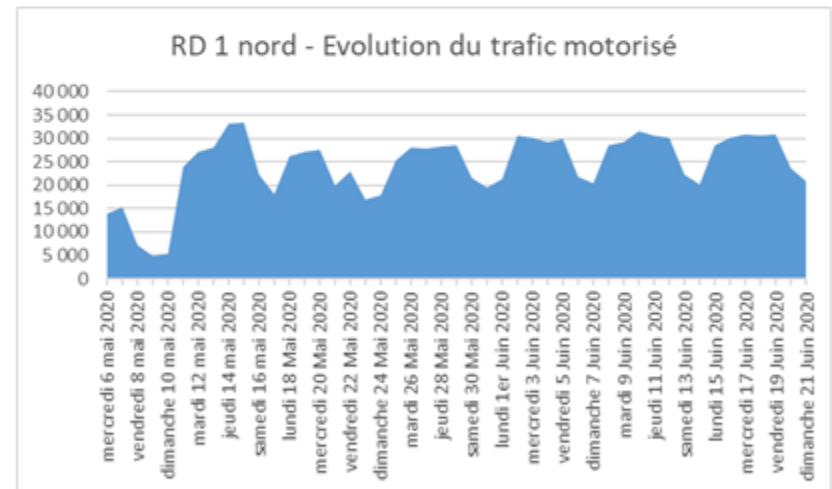
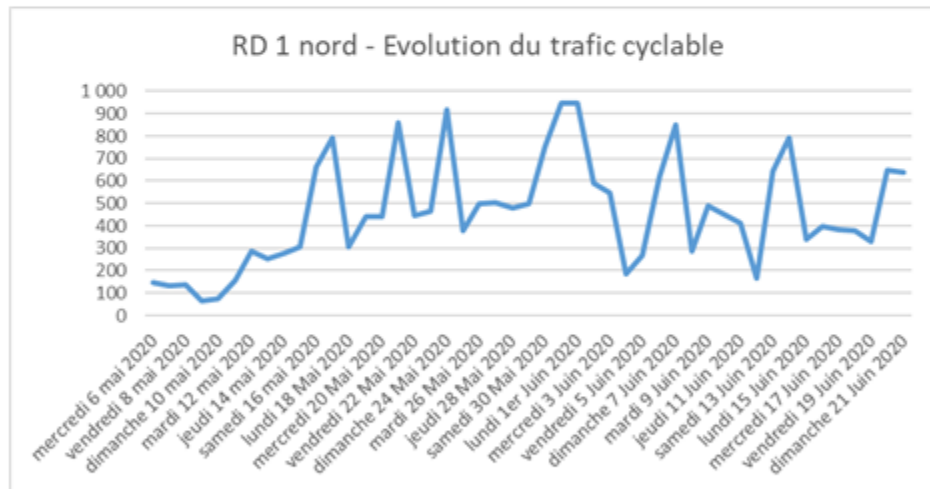


RD 1

Pt de St-Cloud - Bois-de-Boulogne



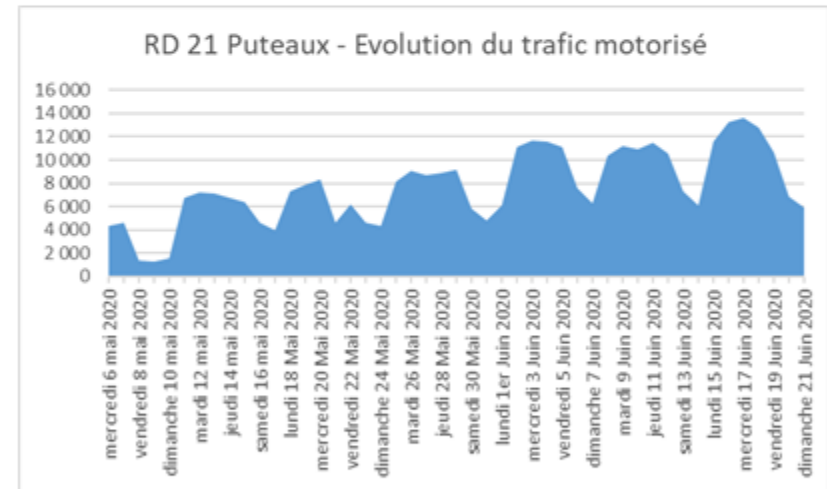
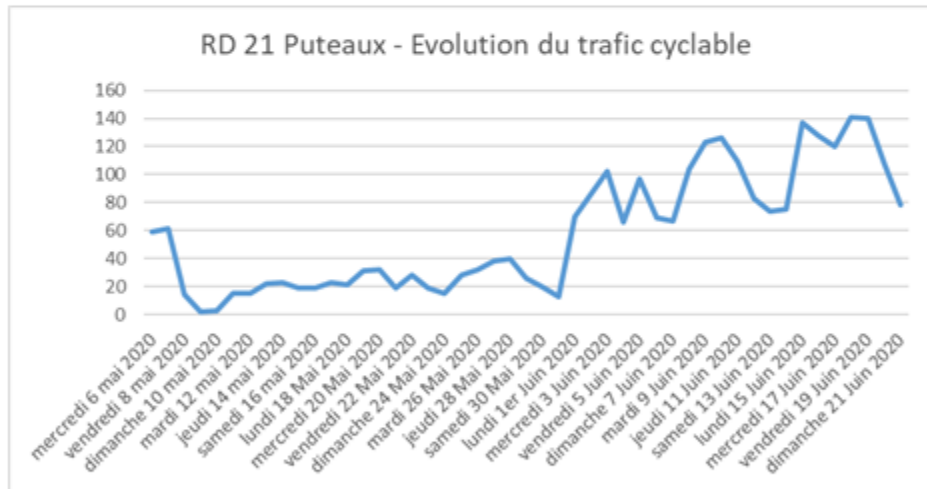
	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11 mai	2 734	185 723	1,5%		
Semaine 18 mai	3 878	158 784	2,4%	41,8%	-14,5%
Semaine 25 mai	4 064	178 865	2,2%	4,8%	12,6%
Semaine 1er juin	4 002	183 458	2,1%	-1,5%	2,6%
Semaine 8 juin	3 239	192 197	1,7%	-19,1%	4,8%
Semaine 15 juin	3 120	195 519	1,6%	-3,7%	1,7%



RD 21



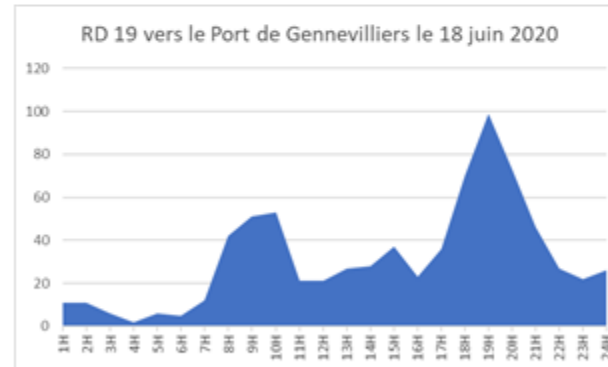
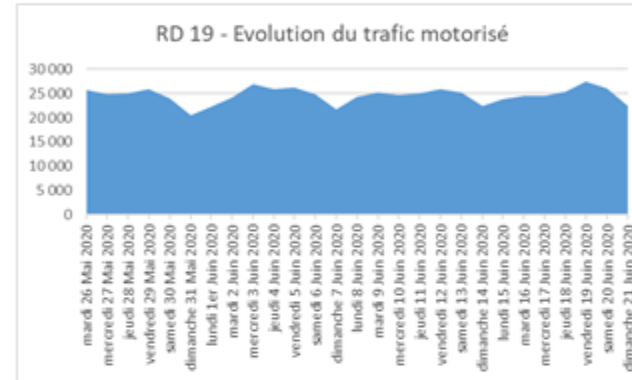
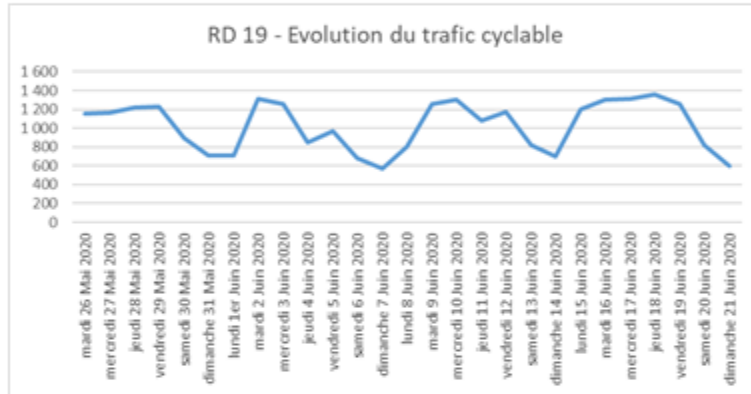
	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 11	136	42 889	0,3%		
Semaine 18	165	43 439	0,4%	21,3%	1,3%
Semaine 25	197	54 683	0,4%	19,4%	25,9%
Semaine 1er	557	65 501	0,8%	182,7%	19,8%
Semaine 8	694	67 956	1,0%	24,6%	3,7%
Semaine 15	852	74 595	1,1%	22,8%	9,8%



RD 19 - Pont de Clichy



	Vélos	Motorisés	Part vélos	Evol vélos	Evol motorisés
Semaine 1er juin	6 343	172 076	3,6%		
Semaine 8 juin	7 136	172 804	4,0%	12,5%	0,4%
Semaine 15 juin	7 849	174 254	4,3%	10,0%	0,8%

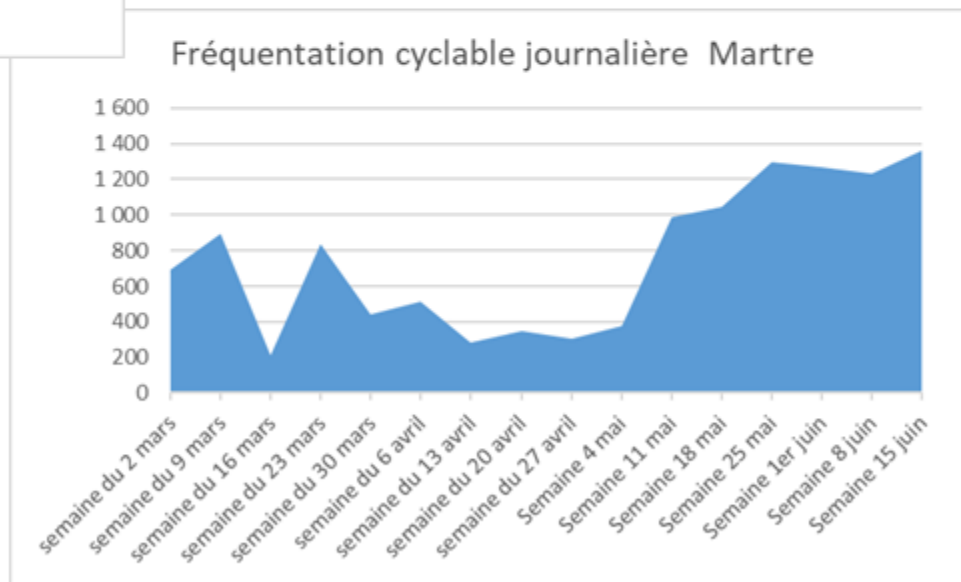
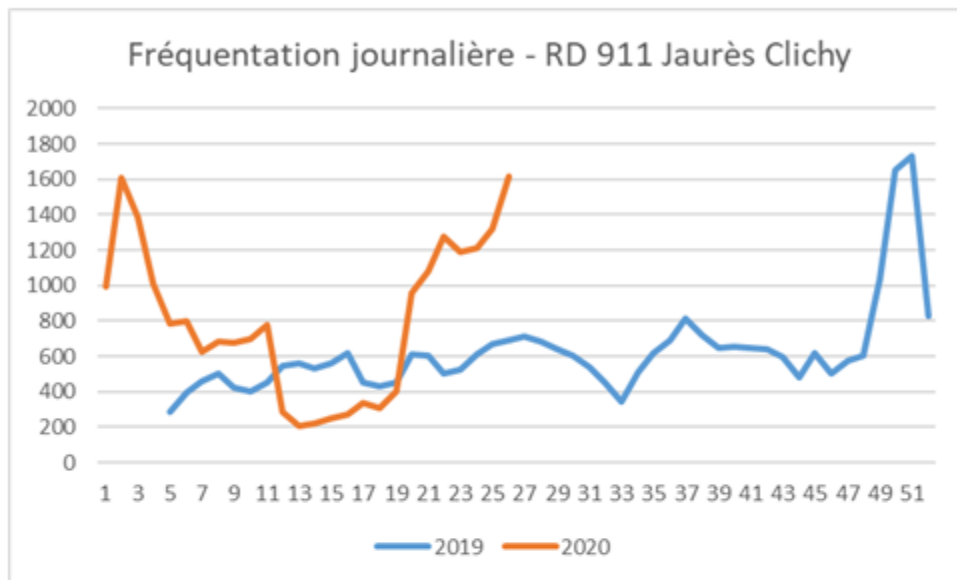


**Parts modales du jeudi 18 juin 2020
entre 8 et 9h - direction Paris**

	Véhicules motorisés	Vélos
Nombre	334	74
Part modale	81,9%	18,1%



Martre/Jaurès



Effet du confinement et du déconfinement sur le bruit en Île- de-France

BruitParif





EFFETS DU CONFINEMENT PUIS DU DÉCONFINEMENT SUR LE BRUIT EN ÎLE-DE- FRANCE

COMITÉ DES PARTENAIRES DE L'OMNIL

Carlos RIBEIRO

7 juillet 2020

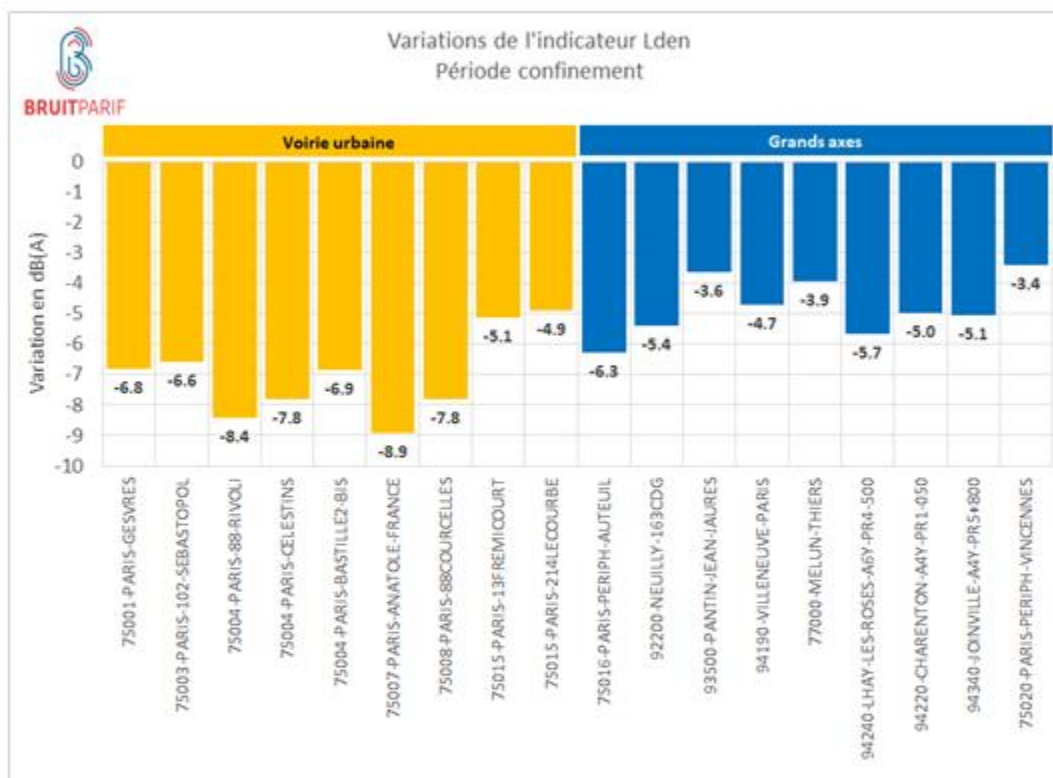
BRUIT GÉNÉRÉ PAR LE TRAFIC ROUTIER



MÉTHODOLOGIE :

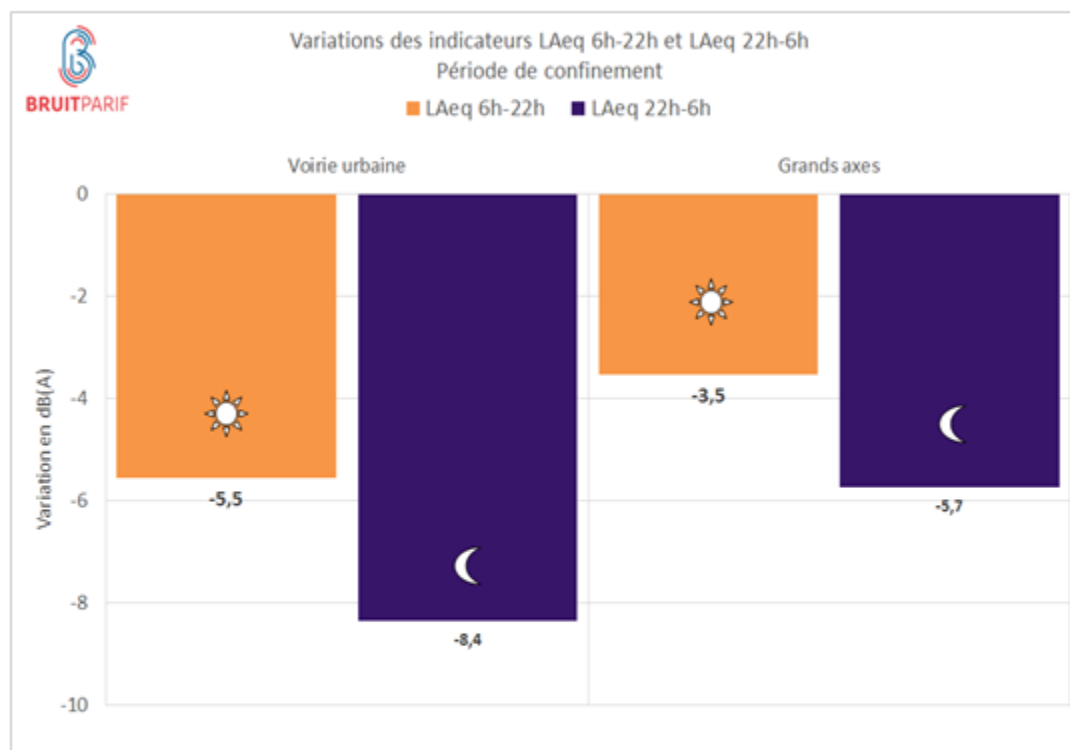
- 2 groupes de stations de mesure bruit routier : 9 stations « voirie urbaine » (Paris intra muros) et 9 stations « grands axes » (voies rapides : BP, autoroutes, nationales, départementales)
- Comparaison des niveaux enregistrés pendant les 8 semaines de confinement (16/03-10/05) avec la situation de référence (journées de référence analogues)
- Résultat des variations de niveaux de bruit par station et par groupe de stations
- Utilisation des diminutions moyennes observées pour produire des cartes du bruit routier pendant le confinement

RÉSULTATS :



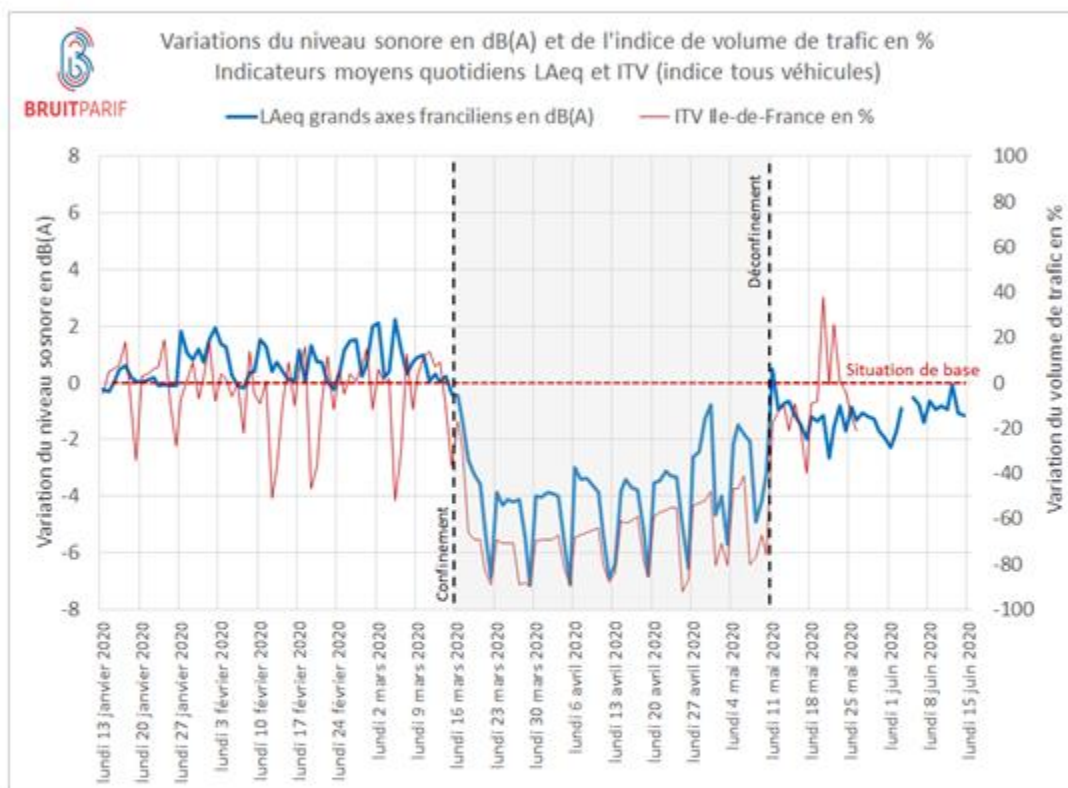
Diminutions moyennes de bruit selon l'indicateur Lden sur la totalité de la période de confinement par rapport à une situation habituelle, pour les différentes stations de référence à dominante routière de Bruitparif, localisées en Île-de-France (en séparant à gauche en jaune les résultats obtenus sur voiries urbaines dans Paris intra-muros et à droite en bleu les résultats sur les grands axes)

RÉSULTATS :



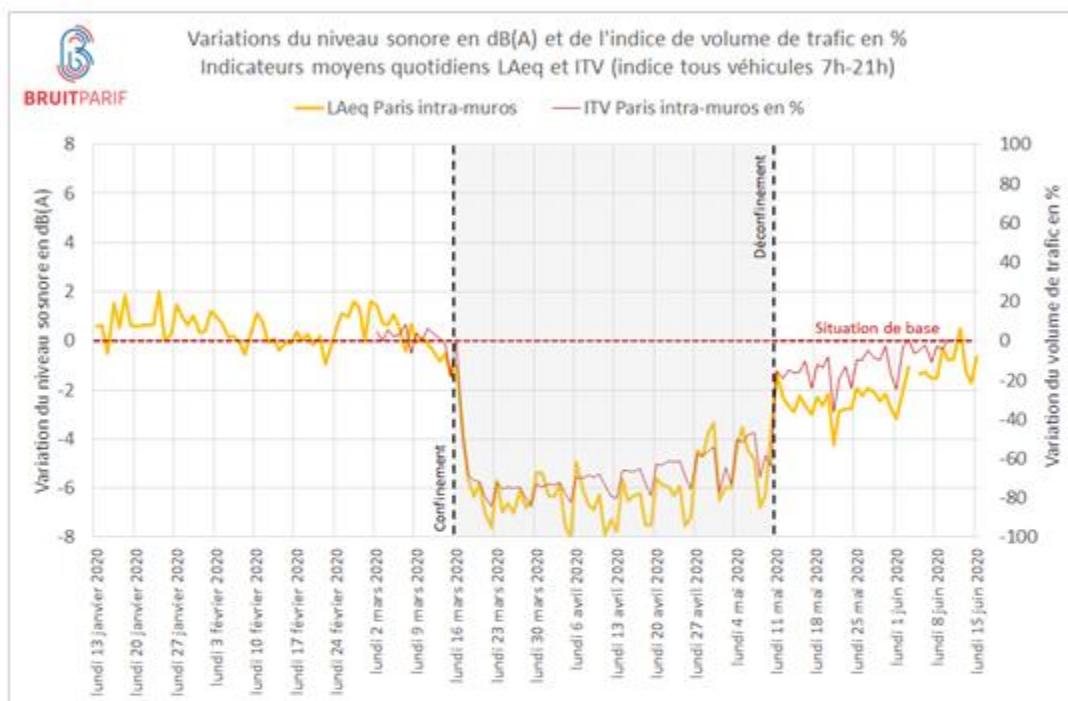
Diminutions moyennes de bruit selon les indicateurs LAeq (6-22h) et LAeq (22-6h) sur la totalité de la période de confinement par rapport à une situation habituelle, à partir des 18 stations de référence à dominante routière de Bruitparif, localisées en Île-de-France (en séparant à gauche les résultats obtenus sur voiries urbaines et à droite les résultats sur les grands axes)

RÉSULTATS :



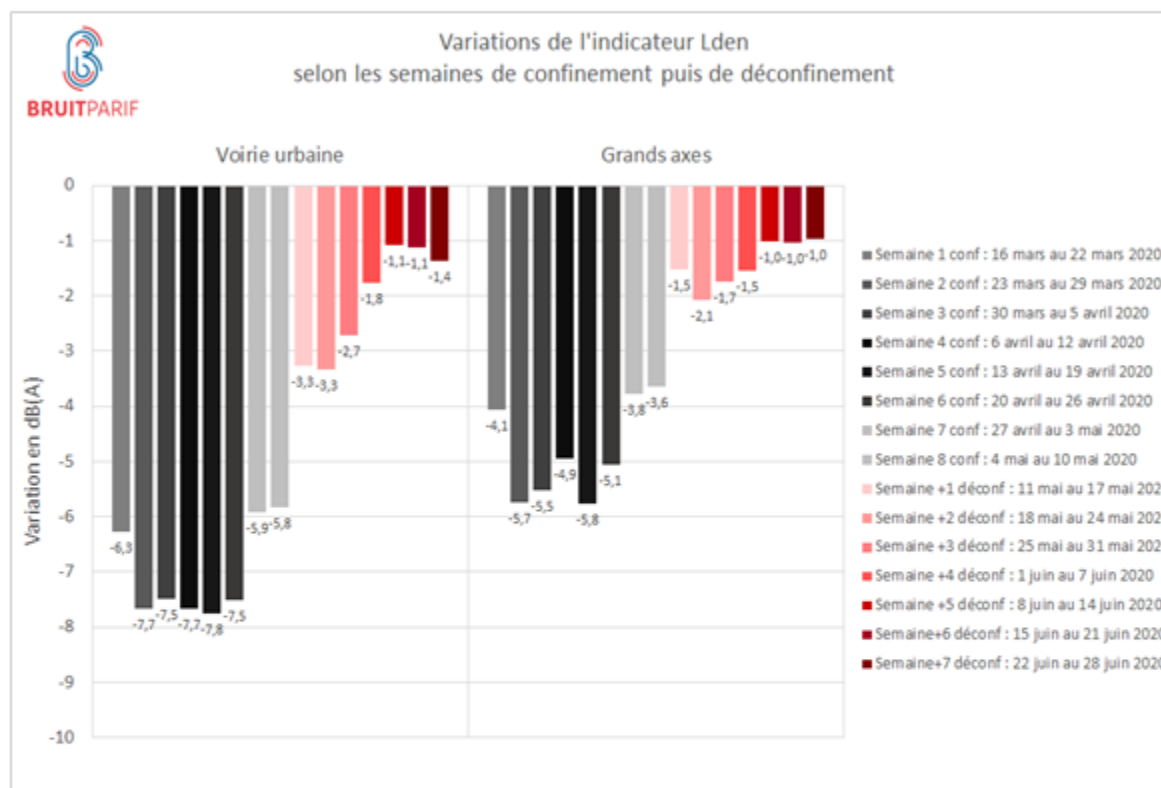
Corrélation entre les variations quotidiennes moyennes du niveau sonore (LAeq,24h) établies à partir des résultats des stations de référence localisées sur les grands axes franciliens et la variation de l'indice de trafic mesuré sur le réseau interurbain francilien (source : <http://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>)

RÉSULTATS :



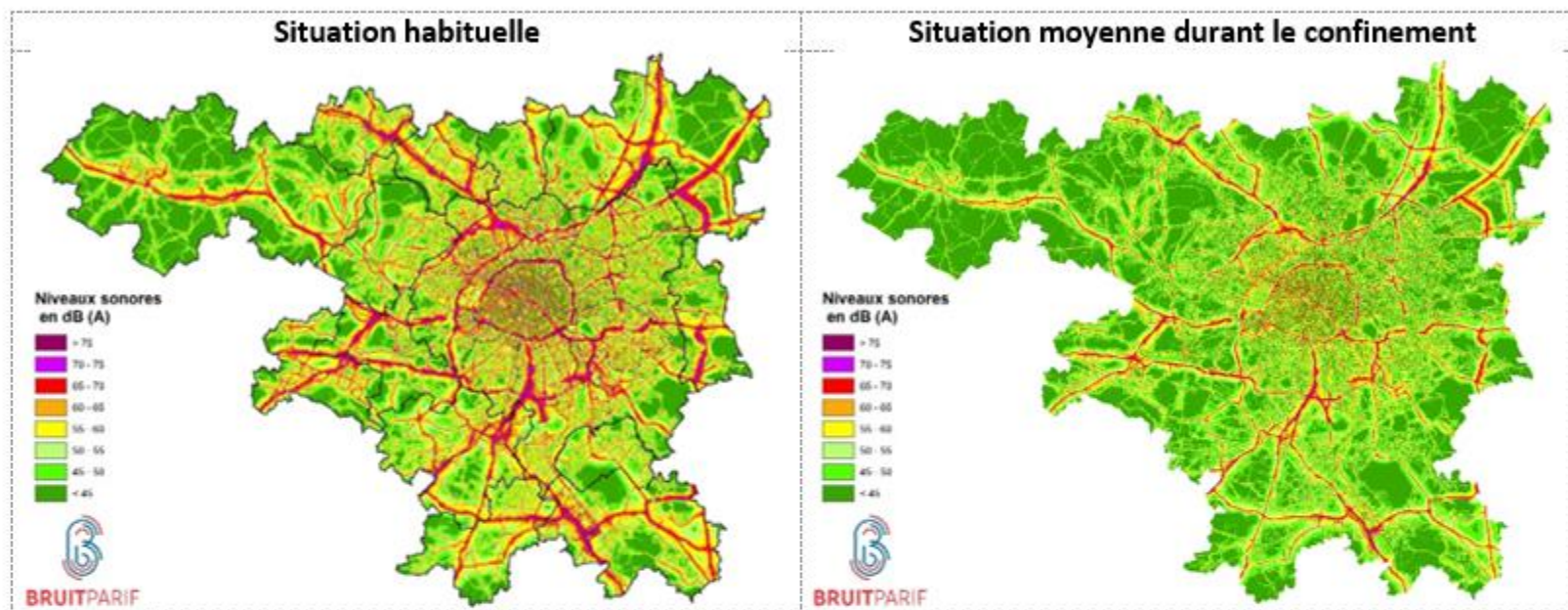
Corrélation entre les variations quotidiennes moyennes du niveau sonore (LAeq,24h) établies à partir des résultats des stations de référence localisées dans Paris intra-muros et la variation de l'indice de trafic mesuré sur le réseau de voirie parisienne (source : Ville de Paris/DVD)

RÉSULTATS :



Diminutions moyennes de bruit selon l'indicateur Lden pour les 8 semaines de confinement et pour les 7 premières semaines de déconfinement, constatées sur les différentes stations de référence à dominante routière de Bruitparif en Île-de-France (à gauche les résultats obtenus sur les voiries urbaines et à droite ceux sur les grands axes)

RÉSULTATS :



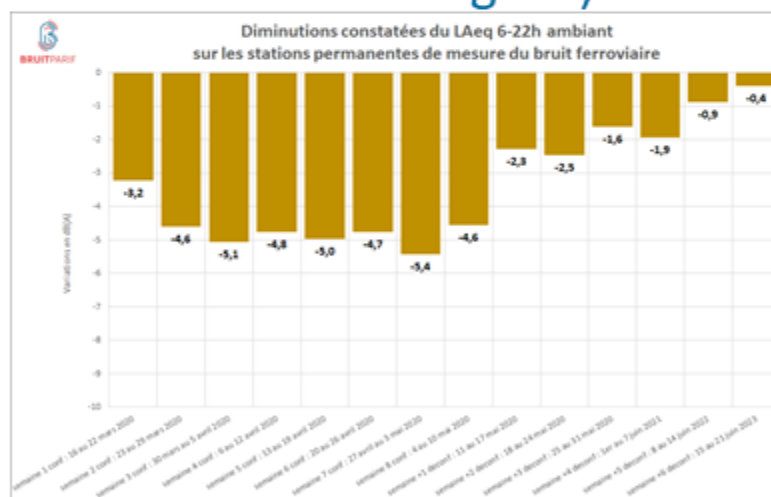
Cartes de bruit routier pour la situation habituelle et pour la situation moyenne observée durant le confinement pour les 14 agglomérations d'Île-de-France constituant la zone dense francilienne selon l'indicateur Lden

AUTRES SOURCES DE BRUIT DES TRANSPORTS

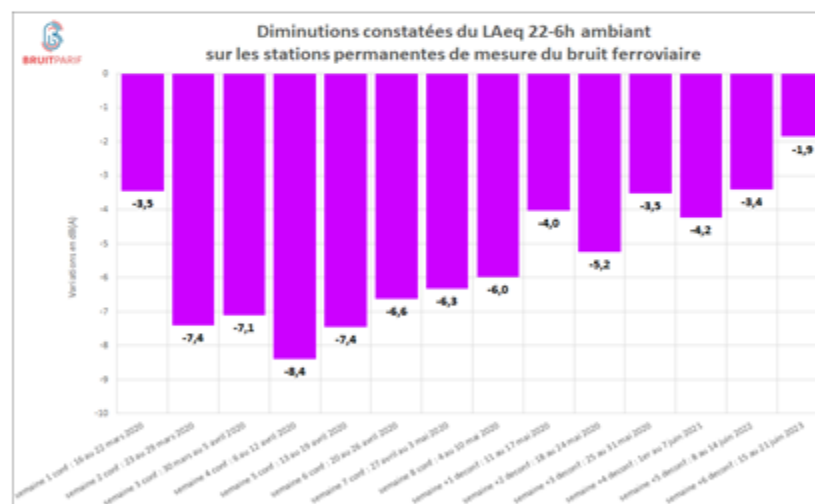


BRUIT FERROVIAIRE :

- 8 stations de mesure à dominante bruit ferroviaire (partenariat Bruitparif-SNCF Réseau)
- Comparaison des niveaux enregistrés pendant les 8 semaines de confinement (16/03-10/05) avec la situation de référence (journées de référence analogues)



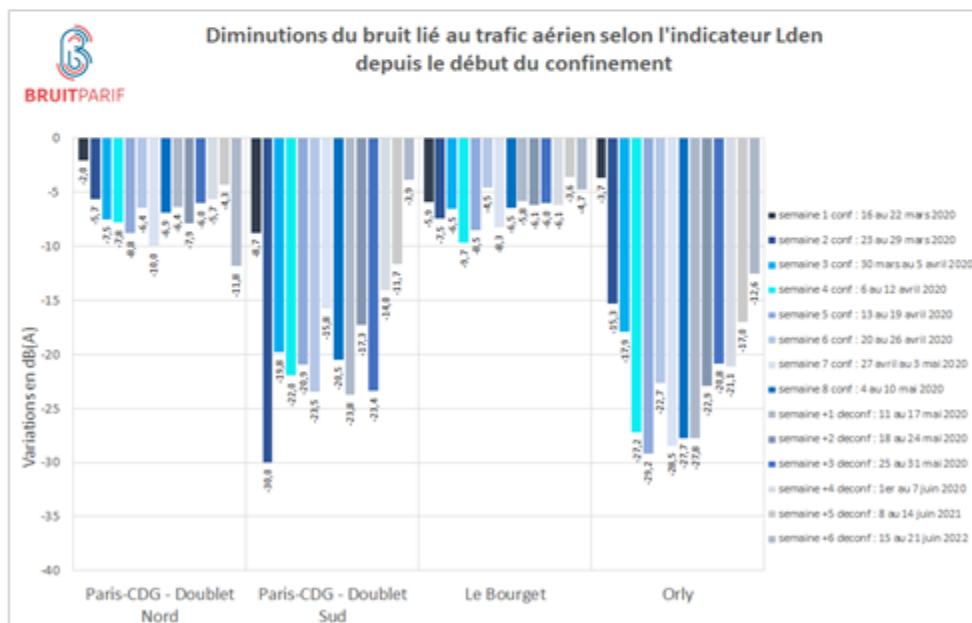
Diminutions moyennes de bruit selon l'indicateur LAeq (6-22h) en situation d'exposition au bruit ferroviaire pour chacune des 8 semaines de confinement et pour les 6 semaines suivantes de déconfinement,



Diminutions moyennes de bruit selon l'indicateur LAeq (22-6h) en situation d'exposition au bruit ferroviaire pour chacune des 8 semaines de confinement et pour les 6 semaines suivantes de déconfinement

BRUIT AÉRIEN :

- 25 stations de mesure à dominante bruit aérien
- Comparaison des niveaux enregistrés pendant les 8 semaines de confinement (16/03-10/05) avec la situation de référence (journées de référence analogues)
- Dissociation selon les configurations (Ouest/Est/Mixte)



Diminutions moyennes de bruit selon l'indicateur Lden lié au trafic aérien pour chacune des 8 semaines de confinement et pour les 6 semaines suivantes de déconfinement autour des grands aéroports en Ile-de-France

Enquête sur les impacts de la Covid-19 sur les entreprises franciliennes

CCI



Enquêtes sur les impacts de la Covid-19 sur les entreprises franciliennes

Comité des partenaires Omnil

Mardi 07 Juillet

CCI Région Paris Île-de-France / Crocis

Guilherme DEMETRI

- 1. Enquête sur l'impact de la Covid-19 sur l'activité des entreprises (réalisée le 30 mars 2020)**
- 2. Enquête sur l'utilisation des transports en commun lors du déconfinement (12-15 mai 2020)**
- 3. Étude sur l'optimisation des déplacements domicile-travail en Île-de-France (en cours)**

1. Enquête sur l'impact de la Covid-19 sur l'activité des entreprises franciliennes



réalisée par mail le 30 mars auprès de 2 000 entreprises du territoire francilien

Principaux résultats :

- **87 % des commerces de proximité** (hors alimentaire) ont été concernés par des mesures de fermeture administrative ;
- **Une entreprise sur deux avait au moins un salarié en télétravail**, et plus de 20 % ont placé l'ensemble de leurs salariés en télétravail.

2. Enquête sur l'utilisation des transports en commun



1 160 entreprises ont répondu à l'enquête menée par mail entre le 12 et le 15 mai

Principaux résultats :

- **39 % des entreprises déclarent que leur activité a pu reprendre totalement**, alors que 43 % partiellement et 18 % ne l'ont pas repris;
- **Taux de recours au télétravail entre le 11 et le 15 mai :**
 - 48 % des entreprises déclarent ne pas avoir eu recours au télétravail ;
 - 6 % déclarent avoir eu 50 % de leurs salariés en télétravail ;
 - 14 % ont eu 100 % de leurs salariés en télétravail.
- La charte d'engagement pour les entreprises pour optimiser l'utilisation des transports en commun en période de déconfinement est connue « totalement » par **31 % des entreprises interrogées**, « partiellement » par 32 % et « pas du tout » par 38 % d'entre elles.

2. Enquête sur l'utilisation des transports en commun

Recours au télétravail :

- 44 % des entreprises interrogées n'avaient pas recours au télétravail avant le confinement. **63 % d'entre elles pensent utiliser le télétravail comme organisation de travail pérenne** après la crise sanitaire.

Lissage des heures de pointe :

- **31 % des entreprises ont pu adapter les horaires d'arrivée de leurs salariés**, principalement en les laissant arriver après 9h30 (74 % d'entre elles) ;
- 48 % des entreprises affirmaient que les restrictions d'accès aux transports en commun aux heures de pointe ne constituent pas un frein à l'activité, tandis que **28 % un frein important ou très important.**

Dialogue social :

- Les adaptations de l'organisation du travail ont fait l'objet d'un échange avec les salariés et/ou les syndicats dans 71 % des entreprises interrogées.

3. Étude CCIR : « *Optimisation des déplacements domicile-travail* : quels impacts pour les entreprises franciliennes ? »

- Cette prise de position est conjointement réalisée par la **Commission du développement économique régional** et par la **Commission Droit du travail et questions sociales** ;
- L'objectif principal de l'étude est **d'analyser les impacts des nouveaux modes d'organisation du travail** (télétravail, étalement/flexibilisation des horaires de travail, etc.) **et des incitations au recours aux solutions de mobilité alternatives** (modes actifs, autopartage, covoiturage, etc.) sur les déplacements domicile-travail.

Contact :

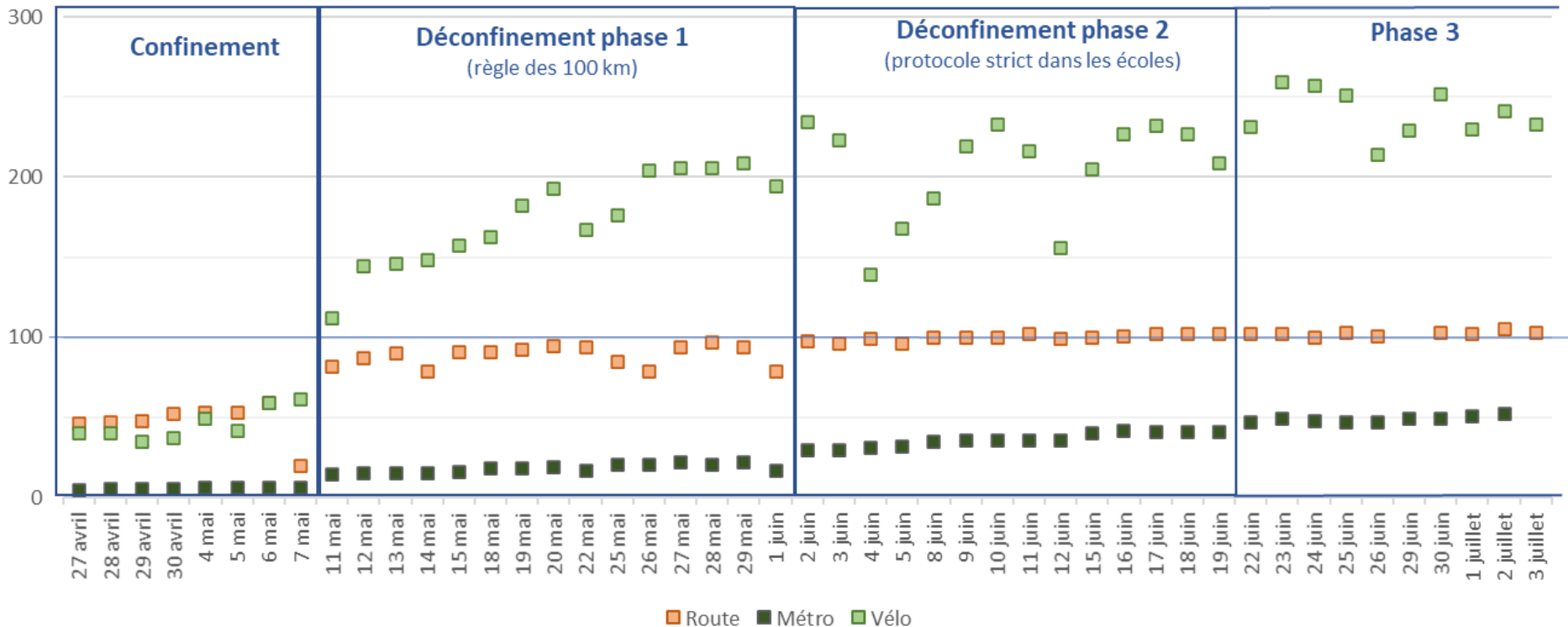
- Guilherme DEMETRI
- Tél: 01.55.65.78.91 || gdemetri@cci-paris-idf.fr

Les enseignements à retenir

Île-de-France Mobilités



Part du trafic habituel par mode (Jours de semaine, hors jours fériés)



- Déplacements liés à l'activité économique
 - La reprise progressive de l'activité économique a conduit à une **reprise des déplacements** non télétravaillables et de l'activité logistique / livraison.
 - Le **télétravail est resté généralisé** notamment chez les utilisateurs des transports collectifs.
- Déplacements liés aux études
 - Les déplacements scolaires n'ont repris que dans une proportion très limitée.
- Les déplacements de loisirs étaient très différents
 - Une partie de la population francilienne a eu plus de temps pour ses loisirs (étudiants, lycéens, actifs en télétravail ou au chômage).
 - Une partie de la population francilienne a dû s'occuper de ses enfants.
 - La plupart des activités de loisirs sont restées fermées jusqu'à fin mai (bar, restaurant, sports, cinémas, parcs et jardins).
 - Les lieux de déplacements étaient différents : plus de déplacements basés au domicile et vers des lieux de proximité
- Les déplacements pour les achats étaient très différents
 - Réouverture progressive des commerces mais pas toujours aux horaires habituels
 - Les achats quotidiens prennent plus de temps qu'en situation habituelle (plus d'achats alimentaires à cause des déjeuners le midi, files d'attente dans les magasins)
- **La mobilité était en proportion plus axée sur les déplacements personnels non obligés qu'en situation habituelle. Elle était limitée à la pointe de matinée, plus étale au long de la journée et importante en fin d'après-midi.**

- Pour les déplacements non-modifiés par rapport à la situation habituelle
 - La très grande majorité des déplacements identiques à la situation habituelle (en motifs, horaires, origines-destinations) étaient réalisés avec le même mode de déplacement.
 - **Fort usage de la route** (notamment sur le RRN) pour les véhicules particuliers mais surtout pour les poids lourds.
 - **Faible usage des transports collectifs** limité principalement à ceux qui ne peuvent pas faire autrement.
 - Une part de ces déplacements a changé de mode de déplacement (bus au sein des transports collectifs, vélo, marche).

- Pour les déplacements nouveaux ou modifiés par rapport à la situation habituelle (loisirs et achats principalement)
 - L'usage des transports collectifs n'était pas possible compte tenu de l'interdiction de les emprunter entre 16h et 19h.
 - Les modes alternatifs (voiture, vélo, et probablement marche) étaient fortement utilisés.

- Des motifs de déplacements à la hausse
 - Diminution du télétravail (réouverture des crèches et écoles)
 - Accroissement des déplacements de loisirs (réouverture des restaurants, salles de sports, cinémas)
- Des motifs de déplacements qui ne sont toujours pas revenus à la normale
 - Une partie des déplacements domicile – travail ou pour affaires professionnelles ne sont toujours pas réalisés
 - Idem pour les déplacements des lycéens et étudiants

En conséquence,

- **les origines – destinations restent fortement impactées (plus de déplacements courts à proximité du domicile)**
- **Les déplacements pendant les heures de pointe augmentent**
- **Le profil horaire des déplacements se normalise notamment à la pointe du matin**

- La fréquentation des transports collectifs continue de croître, et représente un peu plus de la moitié de la demande habituelle
- L'usage du réseau routier national est revenu en moyenne à la situation pré-Covid
 - mais certains axes sont plus chargés que d'autres, les bouchons restent dans la valeur moyenne.
- L'usage du vélo à Paris se rapproche des valeurs observées pendant la grève de décembre-janvier. La croissance a été très forte en mai, s'est stabilisée depuis début juin, mais reste dynamique.
 - Avec une variabilité journalière qui reste importante, liée aux conditions météorologiques

- Certains constats correspondent à ce qui était prévisible
 - Enjeu sur les TC sur la période de pointe du soir et non du matin sur le début du déconfinement (encore valable)
 - Enjeu sur les TC différencié selon les lignes (types de population et emplois desservis)
 - Retour rapide du trafic routier – même à un niveau au-delà de la situation pré-Covid

- Certains points restent à étudier / approfondir
 - Report modal des TC vers les modes individuels : à dire-d'expert = 2/3 vers la voiture, 1/3 vers le vélo. Qu'en est-il ?
 - Pérennité des comportements ? (par exemple sur le vélo : effet de la météo très important – les comportements perdureront-ils à l'automne ?)

- **Il n'est pas possible de tirer des conclusions aujourd'hui sur ce qui va se passer à moyen terme**

Impact à moyen terme de la Covid-19 sur la mobilité : suivi 2020-2021



- Une collecte 2019-2020 perturbée
 - Septembre-octobre : lancement de la collecte avec le nouveau titulaire du marché
 - 5 décembre au 20 janvier : grève dans les TC
 - 16 mars : début du confinement

- **3 319 personnes enquêtées** entre septembre et mars
 - Soit 1933 questionnaires recueillis : 1109 CAPI et 824 CATI
 - 2793 personnes en semaine
 - 526 personnes le week-end

- Environ **11 300 personnes enquêtées** depuis janvier 2018
 - 9 370 personnes en semaine
 - 1 890 personnes le week-end
 - Premiers résultats disponibles sur le site de [l'Omnil](#)

➤ Trois objectifs principaux

- **Comprendre l'impact du confinement / déconfinement sur les comportements de mobilité des franciliens**

Grâce à des données complémentaires aux comptages qui donnent des volumes, mais n'expliquent pas qui sont les personnes qui se déplacent / ne se déplacent pas sur un mode donné.

- **Suivre des évolutions transitoires (liées au circonstances) et pérennes dans ces comportements**
- **Définir la date de reprise pour l'EGT H2020 (enquête en continu) – une fois les comportements stabilisés**

➤ Méthode d'enquête

- Enquête par téléphone
 - achat de numéros de téléphones portables de Franciliens
- Enquête par quotas fins
 - Représentativité de la diversité de la population francilienne (lieu de résidence : QPV, agglomération, type de logement, taille du ménage, motorisation, âge, sexe, catégorie socio-professionnelles des actifs, diplômes)
 - Équirépartie sur les jours de semaine
 - Échantillon suffisant pour obtenir des analyses par couronne (voire par département)
- Calcul des indicateurs par période scolaire
 - Plus de 4000 personnes (3000 ménages) enquêtées sur chaque période scolaire
 - 5 périodes scolaires
- Questionnaire « mini-EGT »

- Pilote prévu fin août 2020

- Première vague : septembre-octobre 2020
 - Fin octobre : apurement, redressement
 - Début novembre : analyse des données
 - Mi-novembre : partage des résultats

- Deuxième vague : novembre-décembre
 - Mi-janvier : partage des résultats

Etc. en fonction de l'opportunité de continuer ce suivi.

Merci à tous !

