

Simulations réalisées par Île-de-France Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire

Juin 2021

Contexte de l'étude

- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité des Franciliens. Depuis septembre 2020, Île-de-France Mobilités pilote une enquête permettant de connaître les caractéristiques de cette mobilité les jours ouvrables de semaine. Cette enquête réalisée par téléphone auprès de plusieurs milliers de Franciliens entre chaque période de vacances scolaires fournit des résultats comparables à l'Enquête globale transport en termes de caractéristiques des déplacements (motifs, origines-destinations, modes de transport) qui peuvent être reliées aux caractéristiques des personnes qui les réalisent.
- Cette enquête permet ainsi d'appréhender les causes des évolutions de la mobilité pendant cette période caractérisée par des restrictions plus ou moins fortes des activités des Franciliens. Elle laisse entrevoir que certaines évolutions pourraient être pérennes alors que d'autres ne sont très certainement que transitoires.
- La présente étude réalisée par Île-de-France Mobilités vise ainsi à simuler ce que pourrait être l'usage des transports collectifs une fois la crise sanitaire terminée. Elle porte sur :
 - › les déplacements des Franciliens en jour ouvrable
 - › mais pas sur ceux des touristes (qui représentaient globalement une part limitée de la fréquentation du réseau en jour ouvrable).

Sommaire

- La mobilité des Franciliens pendant la crise sanitaire
- Objectifs et méthode des simulations de scénarios pour la situation post-crise
- Résultats des simulations
- Limites de la scénarisation, travaux à venir

La mobilité des Franciliens pendant la crise sanitaire

Principaux résultats permettant d'éclairer les simulations réalisées

L'enquête mobilité – COVID pilotée par Île-de-France Mobilités

▪ Objectifs de l'enquête Mobilité COVID

- › Observer de manière détaillée la mobilité des Franciliens pendant la crise sanitaire
 - Pour comprendre l'impact des restrictions sanitaires (confinements, couvre-feux, règles de distanciation sociale ...) sur les comportements de mobilité
 - Grâce à des informations complémentaires aux comptages de trafic qui n'expliquent pas qui se déplace, ni pour quelles raisons
- › Identifier les évolutions transitoires et celles qui pourraient devenir pérennes

▪ Méthode d'enquête

- › Par périodes scolaires hors vacances → mobilité moyenne par vague
 - Vague 1 : 1er septembre – 16 octobre 2020 / 5 300 Franciliens (≥ 5 ans)
 - Vague 2 : 3 novembre – 18 décembre 2020 / 3 800 Franciliens (≥ 5 ans)
 - Vague 3 : 4 janvier – 13 février 2021 / 3 900 Franciliens (≥ 5 ans)
 - Vague 4 : 2 mars – 17 avril 2021 / 3 900 Franciliens (≥ 5 ans)
 - Vague 5 : 31 mai – 27 juin / 1 500 Franciliens (≥ 5 ans)
- › Par téléphone (100 % des appels réalisés sur des numéros de téléphones portables)
- › Déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, lundi à vendredi, dont l'origine et/ou la destination sont en Île-de-France

▪ Des résultats comparés à la situation avant crise sanitaire observée par l'Enquête globale transport → EGT 2018 (janvier 2018 – juin 2019)

- Nota : pour plus de détails sur les résultats de l'enquête et les restrictions en vigueur, se reporter aux résultats présentés sur le site www.omnil.fr

Les Franciliens se déplacent moins et moins longtemps qu'avant la crise sanitaire



Ne se sont **pas déplacés**
un jour de semaine :



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

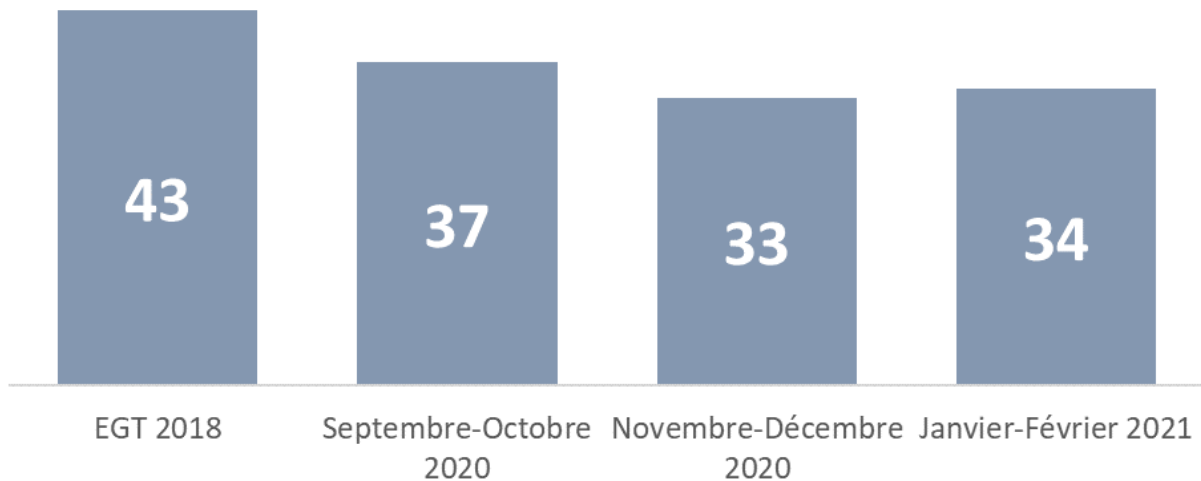


Et consacrent **moins de temps**
à se déplacer :

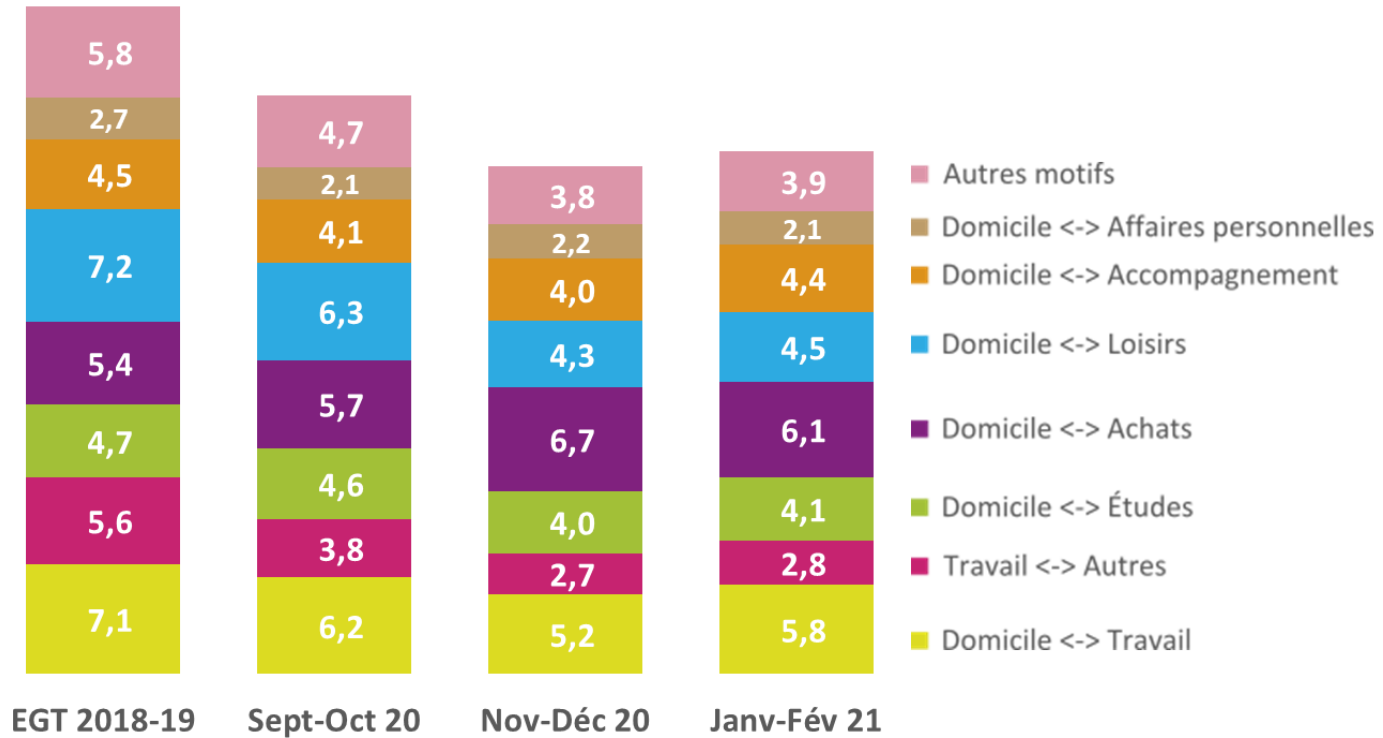
	Rappel EGT 2018	Septembre - octobre 2020	Novembre - décembre 2020	Janvier- février 2021
Ne se sont pas déplacés un jour de semaine :	7 % <i>des Franciliens</i>	11 % des Franciliens	18 % des Franciliens	16 % des Franciliens
Ceux qui se déplacent réalisent moins de déplacements :	4,1 déplacements <i>par jour</i>	3,8 déplacements par jour	3,5 déplacements par jour	3,6 déplacements par jour
Et consacrent moins de temps à se déplacer :	94 <i>minutes</i>	79 min par jour	64 min par jour	69 min par jour

Jusqu'à 25 % de déplacements quotidiens en moins

Millions de déplacements par jour (jour de semaine)

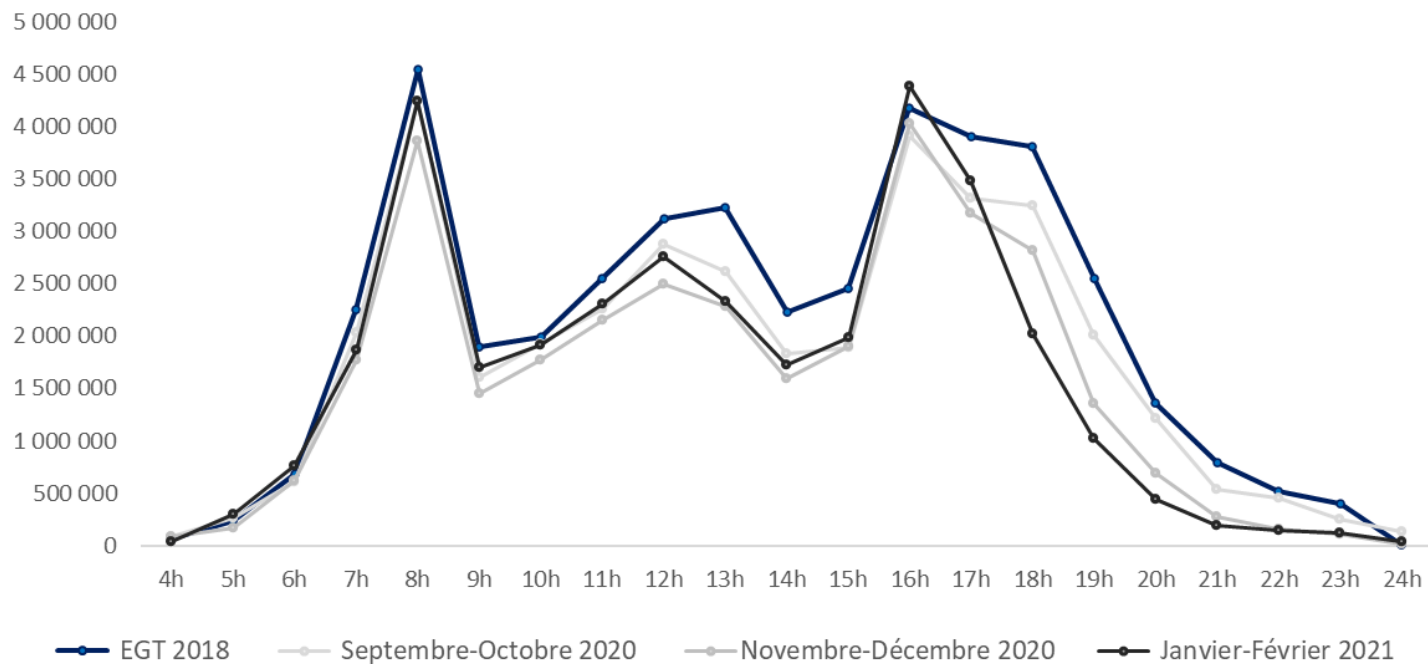


Les déplacements pour le travail et pour les loisirs sont les plus touchés



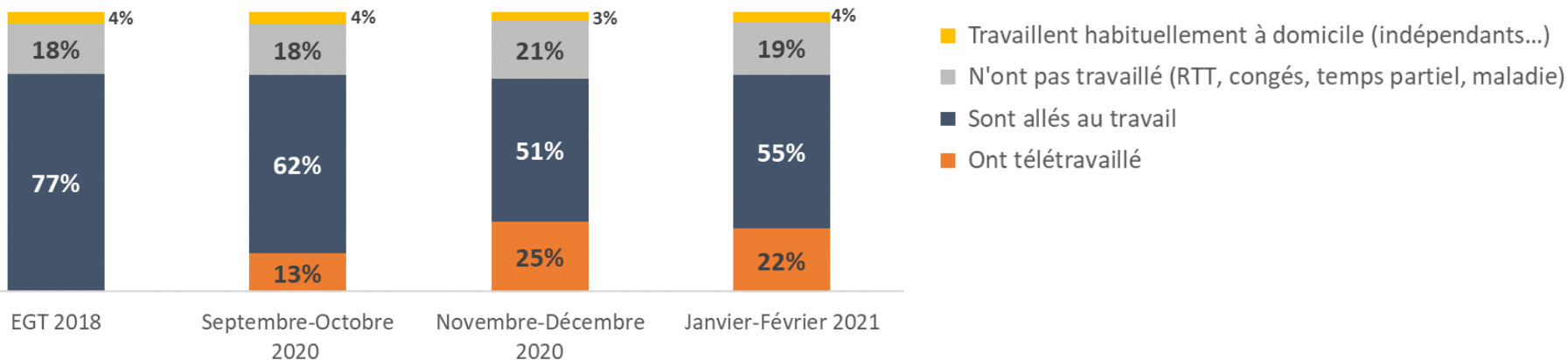
Des déplacements moins nombreux surtout le midi et le soir

Déplacements selon l'heure de départ

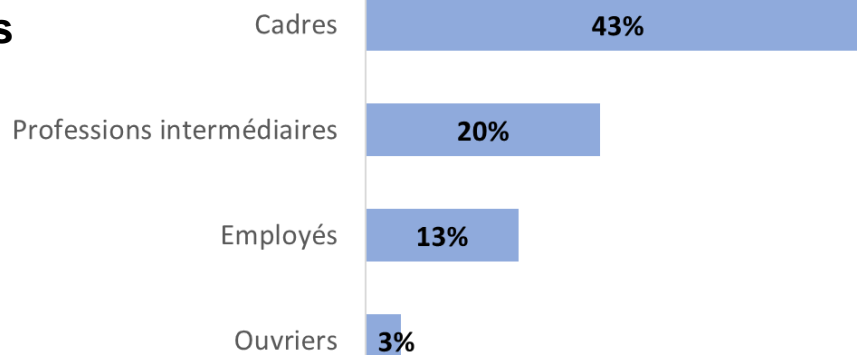




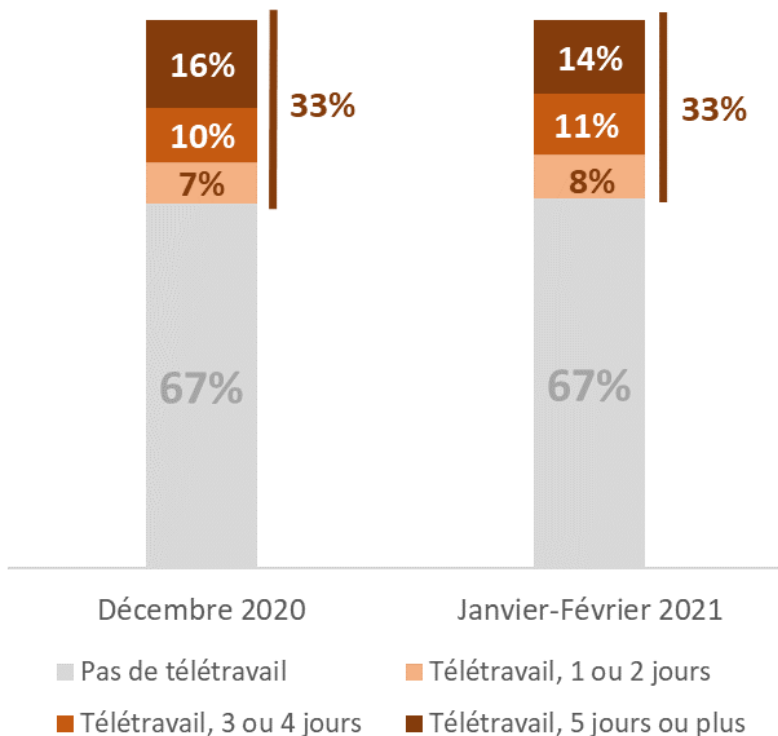
Evolution du taux de télétravail



Part des actifs en télétravail selon les catégories socio-professionnelles (Janvier – février 2021)

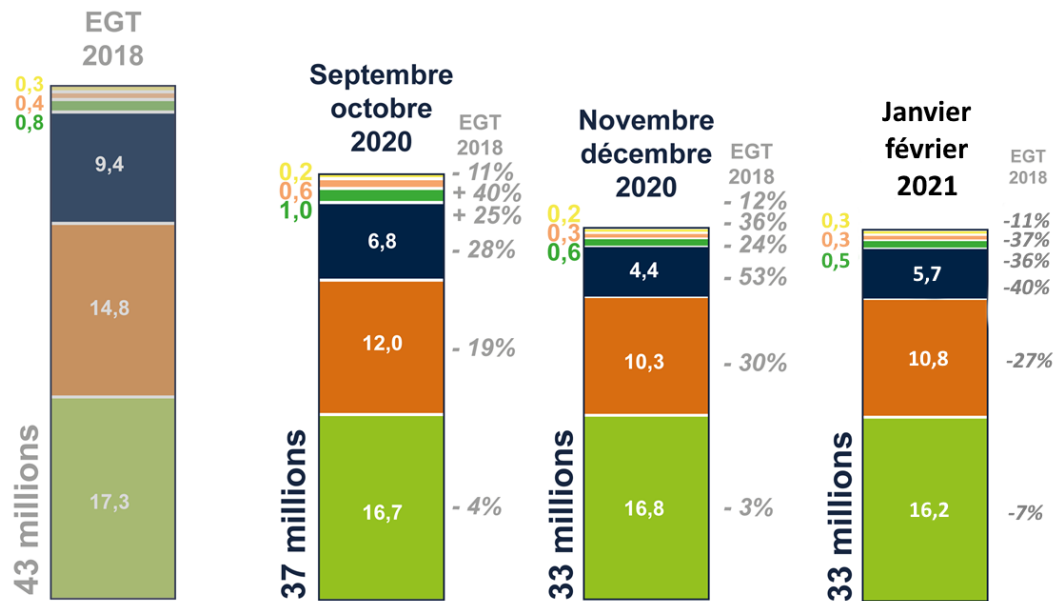


Nombre de jours télétravaillés dans la semaine



- 33% d'actifs franciliens télétravaillent pendant la crise sanitaire
- En moyenne, pour les actifs Franciliens qui télétravaillaient :
 - 3,9 jours télétravaillé par semaine en décembre 2020
 - 3,7 jours en janvier – février 2021
- A titre de comparaison, étude DARES 2017
 - 5,5 % des actifs franciliens télétravaillait au moins un jour par semaine
 - en moyenne 2 jours par semaine de télétravail

La crise sanitaire a fortement impacté l'usage des modes de transport

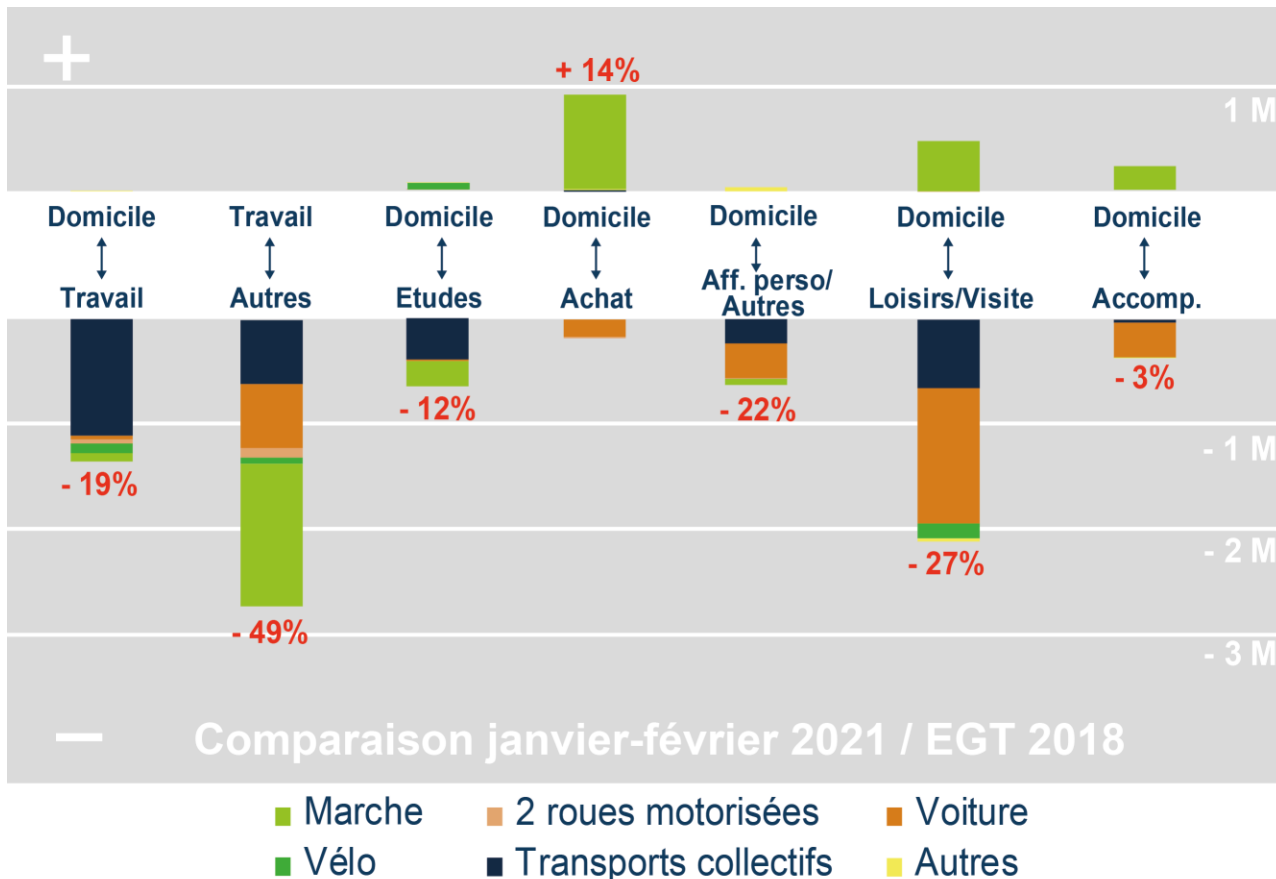


Nombre de déplacements par mode



- La marche reste le premier mode de déplacement des Franciliens avec un nombre de déplacements relativement stable.
- La voiture reste le deuxième mode de déplacements mais avec un nombre de déplacements bien plus limités.
- Les transports collectifs sont le mode qui a le plus été impacté par la crise (à la baisse).
- Le vélo a connu une croissance importante mais sa part modale reste modeste à l'échelle de l'Île-de-France. Son usage reste ciblé (cadres/étudiants, hommes, cœur de l'Île-de-France).

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



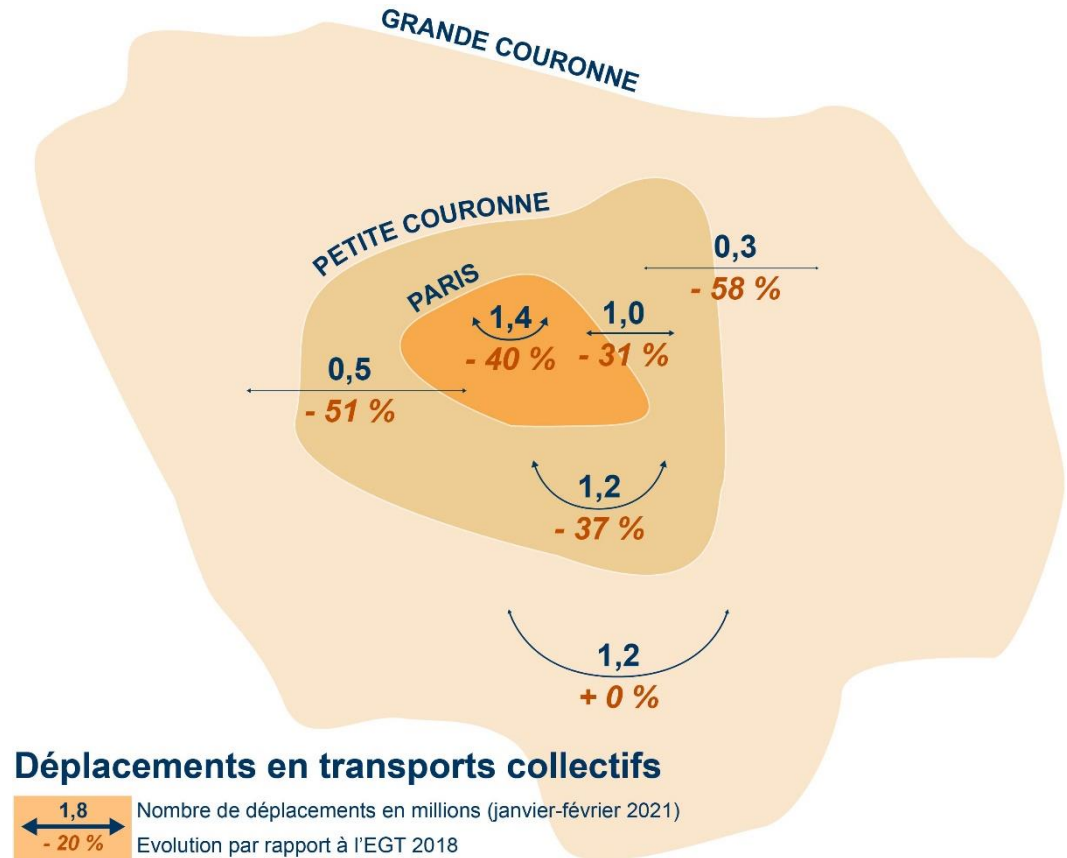
Note de lecture

Les déplacements entre le domicile et le travail ont diminué de 19% entre l'EGT 2018 et janvier-février 2021. Cette baisse s'est traduite par une diminution de ces déplacements pour tous les modes de déplacements et principalement dans les transports collectifs.

Dans le même temps, les déplacements domicile-achats ont augmenté de 14%. Ils sont réalisés un peu moins en voiture mais beaucoup plus à pied.

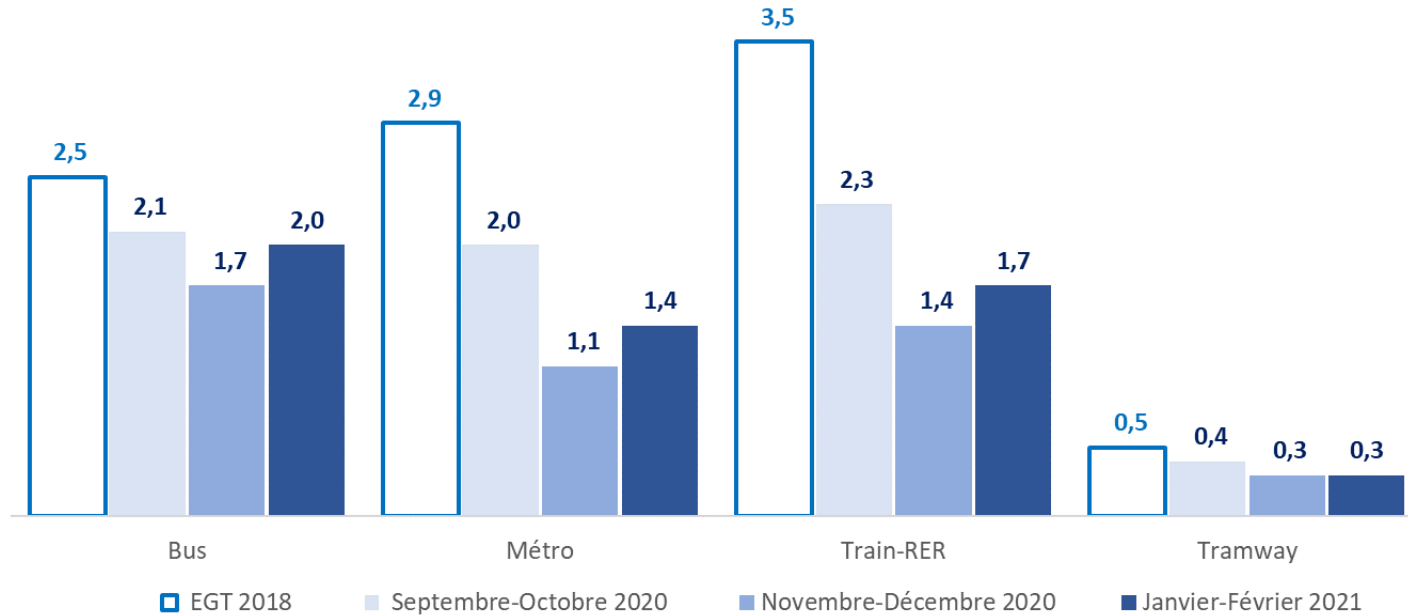
Une baisse de l'usage des transports collectifs différenciée selon les territoires

- La baisse concerne surtout :
 - les déplacements radiaux pour lesquels les transports collectifs sont d'habitude utilisés pour les déplacements domicile-travail pour des emplois télétravaillables
 - les secteurs les plus denses où les transports collectifs sont utilisés également pour les loisirs, les achats
- Pas de diminution en grande couronne où les transports collectifs sont utilisés pour se rendre à l'école/collège/lycée



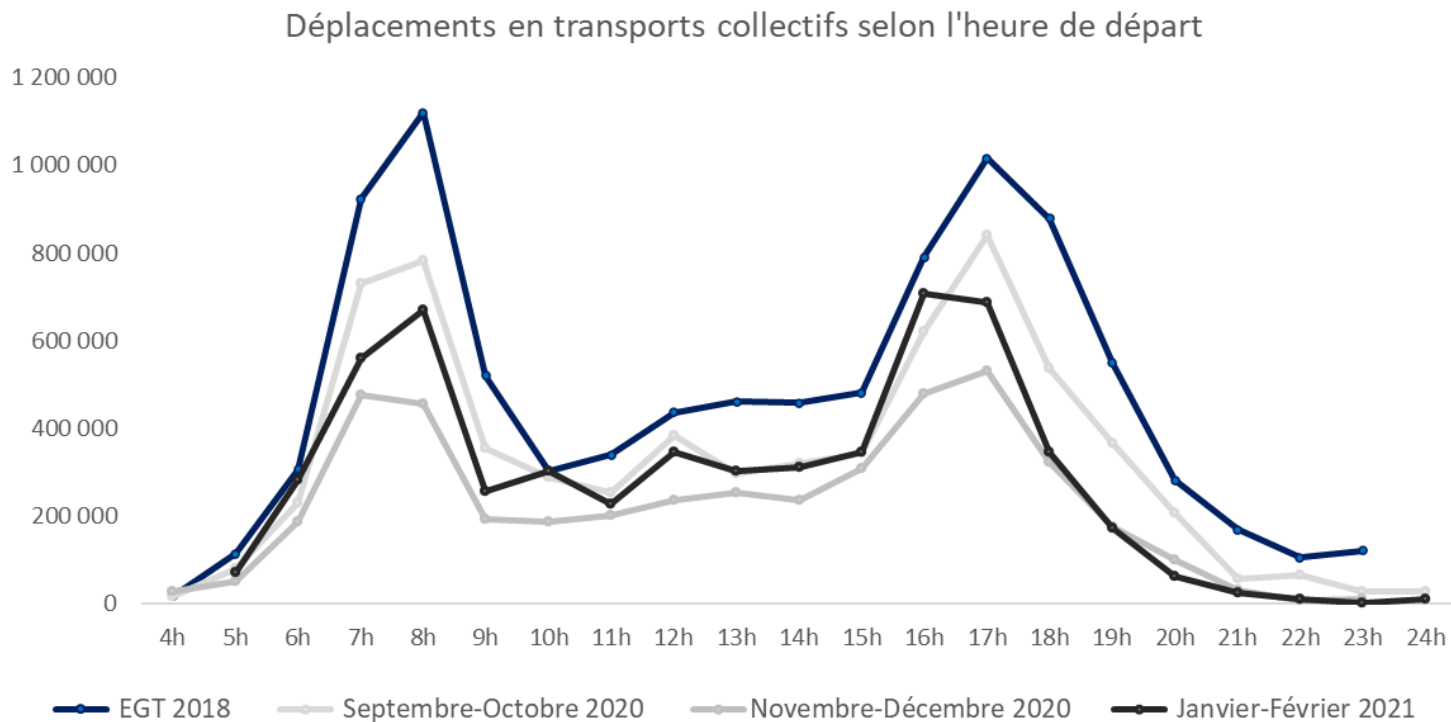
Le mass transit est plus affecté par la crise que les modes de surface

Nombre de déplacements par jour utilisant les différents modes de transports collectifs (en millions)



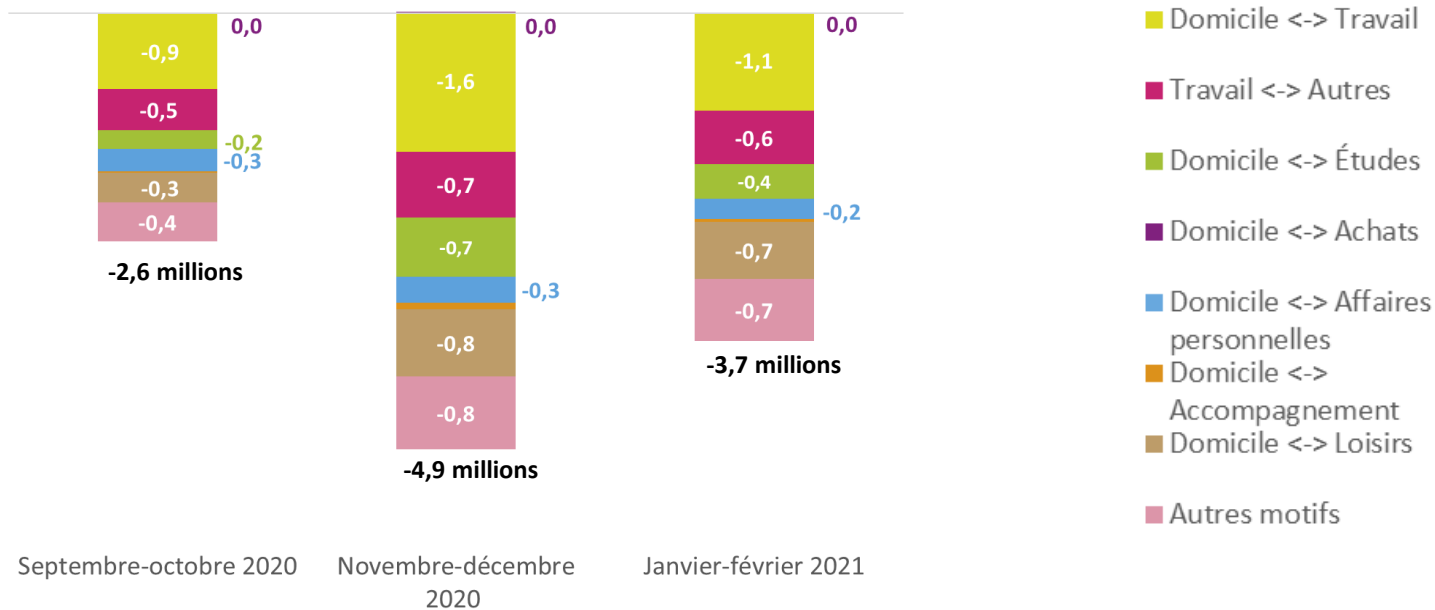
- Le mass transit regroupe le train, le RER et le métro.

Un rebond des transports collectifs aux heures de pointe début 2021



Des motifs de déplacements qui évoluent au gré des restrictions sanitaires

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



Objectifs et méthode des simulations de la mobilité des Franciliens post crise sanitaire

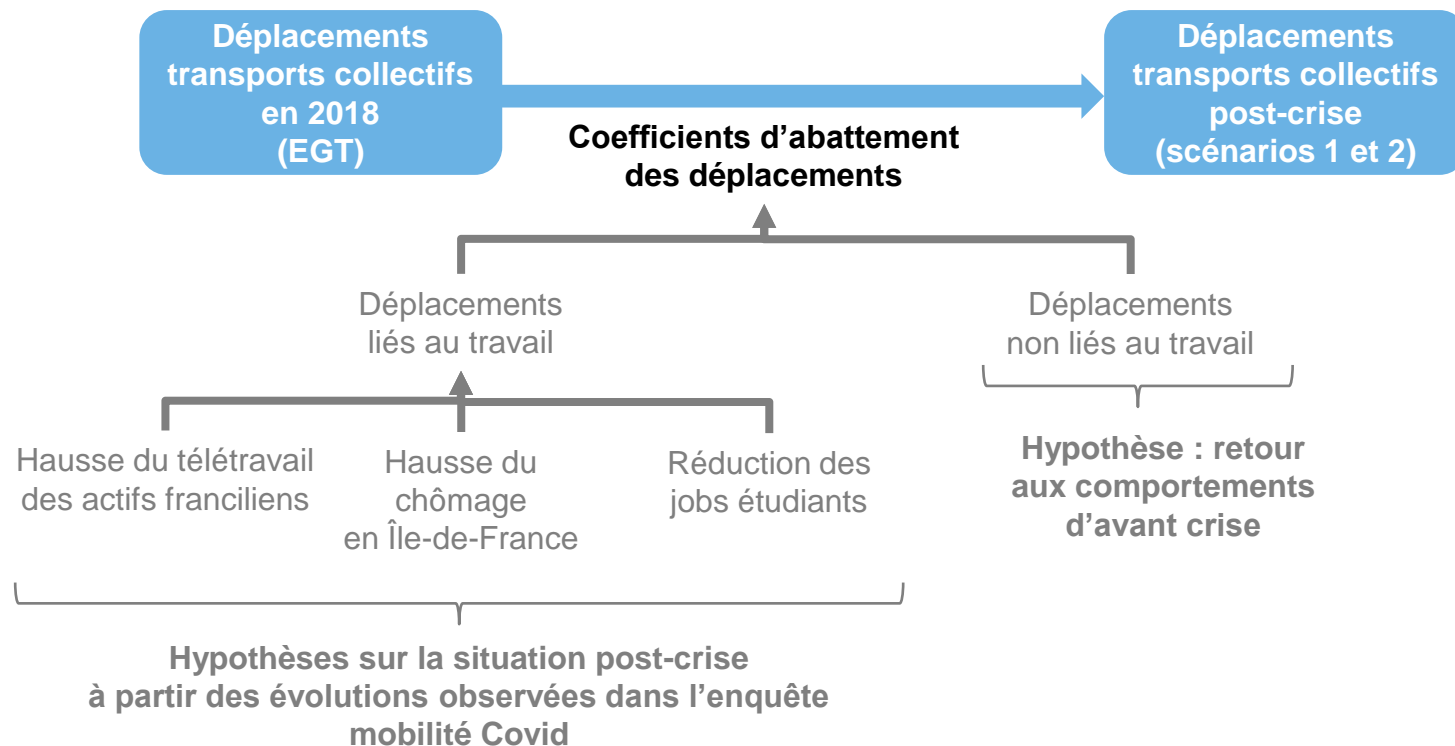
| Objectifs des simulations

- Construire des scénarios d'évolution de la mobilité à court / moyen terme après la crise sanitaire
 - une fois l'ensemble des restrictions levées
 - après le retour en situation nominale des comportements de mobilité, donc plutôt en 2023 / 2024
- Quantifier la baisse de l'usage des transports collectifs
- Identifier les modes de transports collectifs et les secteurs les plus exposés à cette baisse
- Identifier les périodes horaires en jour ouvrable les plus touchées par cette baisse
- Eclairer les réflexions sur les évolutions d'offre à mettre en place à la sortie de la crise

Scénarios étudiés

- Deux scénarios contrastés sur l'ampleur de la démobilité après la crise (donc une fois terminées les restrictions sur les activités et les déplacements) et sur son impact sur l'usage des transports collectifs
- **Scénario 1 : « démobilité forte »**
 - › Pratique maximale plausible du télétravail
 - › Hausse du chômage forte et durable, à un niveau historiquement haut
- **Scénario 2 : « démobilité limitée »**
 - › Hausse modérée du télétravail par rapport à la situation d'avant crise
 - › Hausse limitée et temporaire du chômage

Principales étapes de la méthode de simulation



Une hypothèse forte sur les déplacements non liés au travail

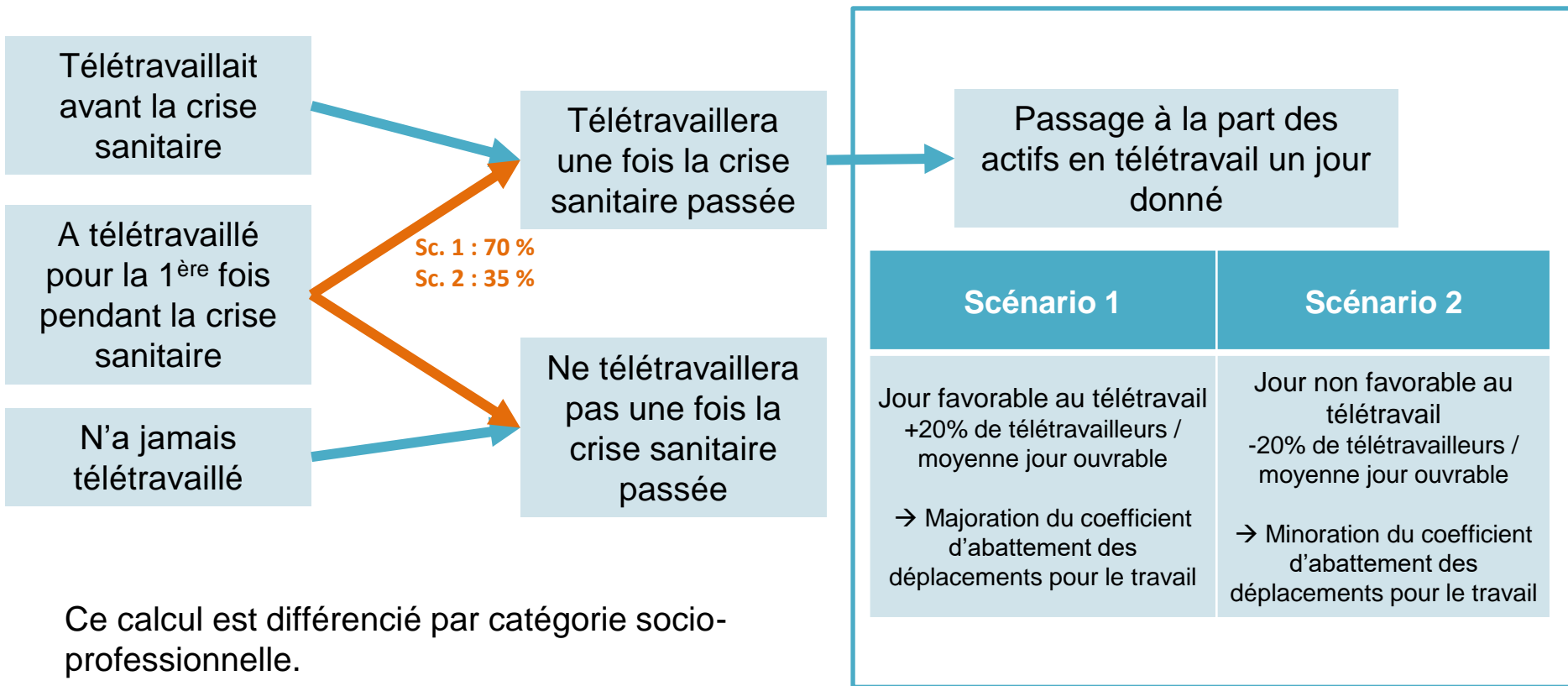
- **Fin des restrictions de déplacement pour toutes les activités non professionnelles**
 - Fin des cours en distanciel pour les élèves et étudiants (hypothèse réaliste)
 - Retour dans les transports collectifs de 100% des déplacements non liés au travail qui les utilisaient avant la crise sanitaire (études, achats, loisirs, etc.) car **difficulté à émettre des jeux d'hypothèses par motif (hypothèse potentiellement forte)**
- Avant la crise, ces déplacements représentaient 55% des déplacements en transports collectifs un jour de semaine (EGT).

Hypothèses sur le télétravail

- Les actifs qui télétravaillaient avant la crise sanitaire continuent de le faire.
- Pour les actifs qui ont commencé à télétravailler pendant la crise sanitaire (primo-télétravailleurs)
 - › d'après un sondage réalisé par le bureau d'études 6-T pour l'ADEME en décembre 2020, environ 70% de ces actifs souhaitent continuer à télétravailler après la crise

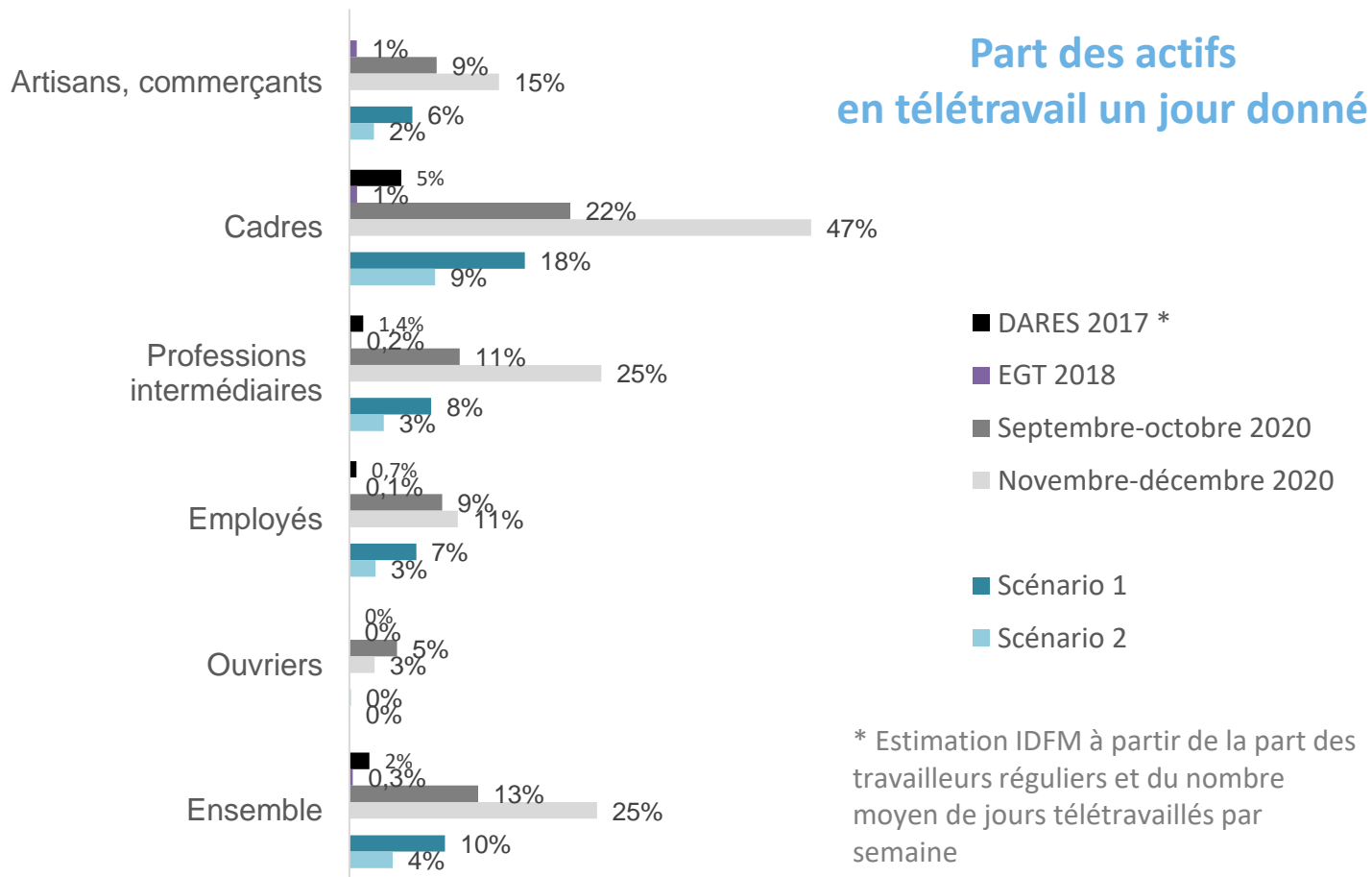
Hypothèse	Scénario 1	Scénario 2
Parmi les « primo-télétravailleurs », part de ceux qui continueront à télétravailler régulièrement après la crise	70% (= parmi ceux qui déclarent vouloir continuer à télétravailler après la crise, tous le feront en pratique)	35% (= parmi ceux qui déclarent vouloir continuer à télétravailler après la crise, seule la moitié le feront en pratique)

Hypothèses sur le télétravail



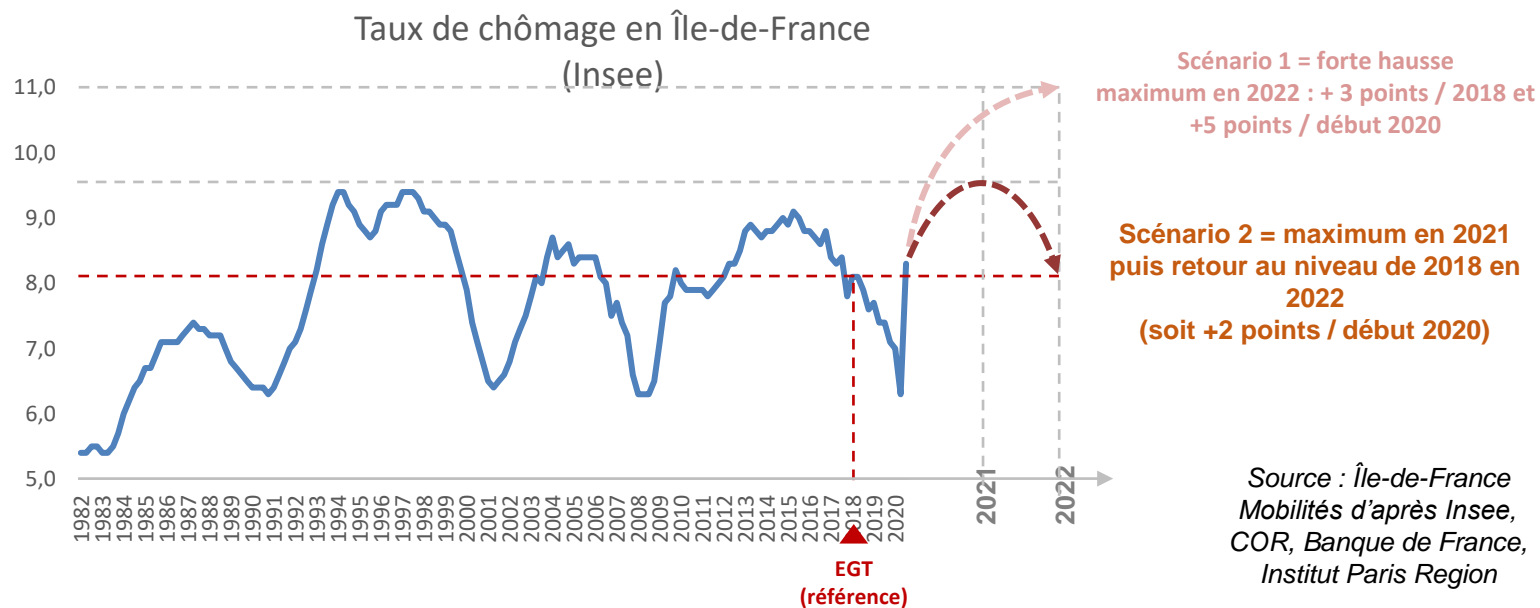
Ce calcul est différencié par catégorie socio-professionnelle.

Ces scénarios conduisent à une hausse forte du télétravail par rapport à la situation pré-crise sanitaire



Hypothèses sur le taux de chômage

- Au regard des prévisions du Conseil d'orientation des retraites et de la Banque de France, les hypothèses de chômage prises pour les simulations sont les suivantes (horizon 2022) :



Résultats : coefficients d'abattement appliqués aux déplacements de l'EGT 2018

Avant la crise (EGT 2018)

Déplacements en TC
liés au travail

Déplacements en TC
non liés au travail

Post-crise (horizon 2023 / 2024)

Télétravail

Scénario 1
- 10%

Scénario 2
- 4%

Décliné selon les CSP

Chômage

Scénario 1
- 3%

Scénario 2
Pas d'abattement

Total

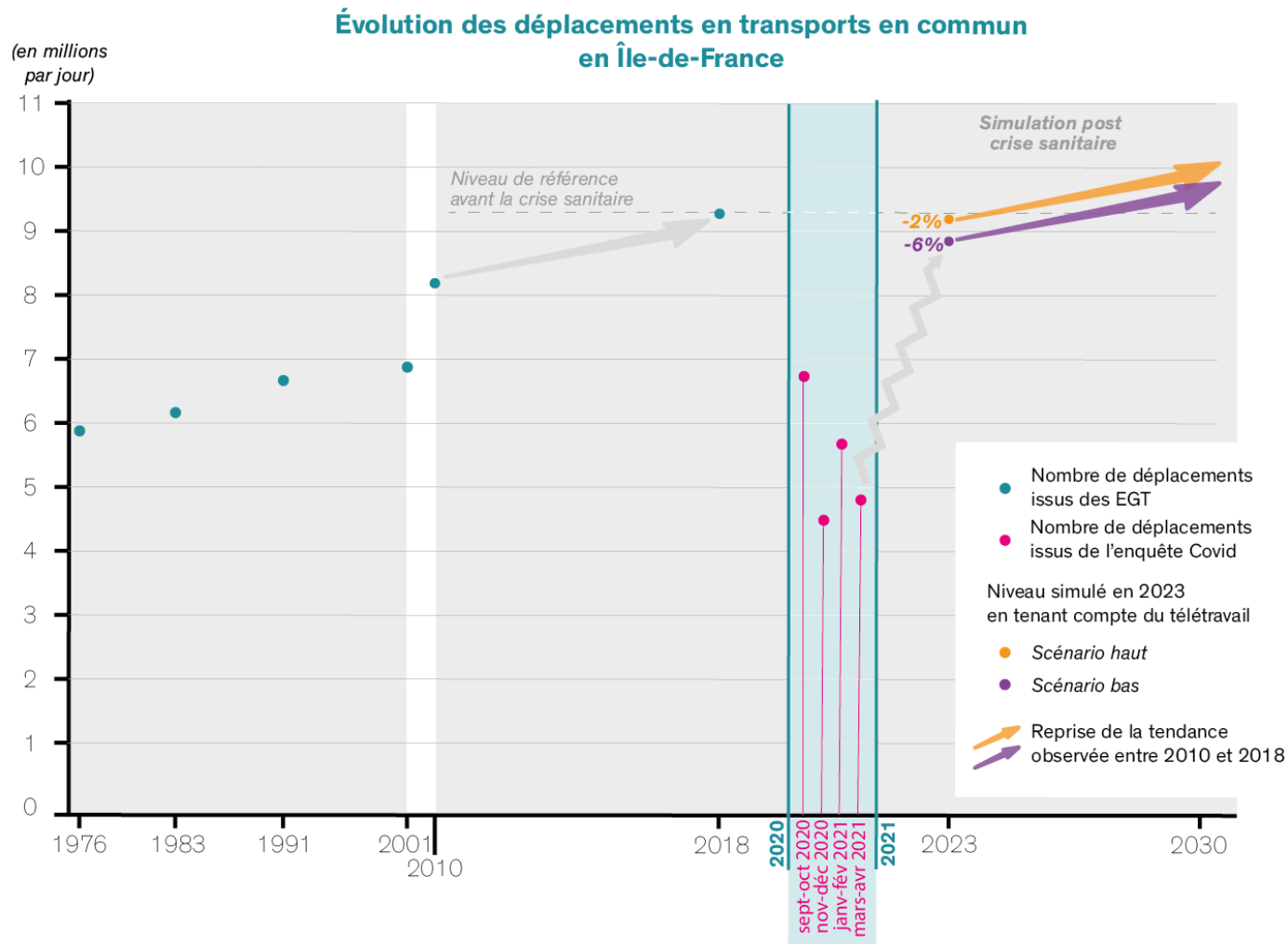
Scénario 1
- 13%

Scénario 2
- 4%

Scénarios 1 et 2
Pas d'abattement

Résultats des simulations pour la situation post-crise

Une baisse globale des déplacements en transports collectifs de 2 à 6%



Un impact contrasté à l'échelle des modes, des lignes et des périodes horaires

- La baisse de trafic induite par le télétravail et le chômage sur chaque ligne va dépendre
 - › de la part du trafic pour les déplacements liés au travail (maximale à l'heure de pointe du matin)

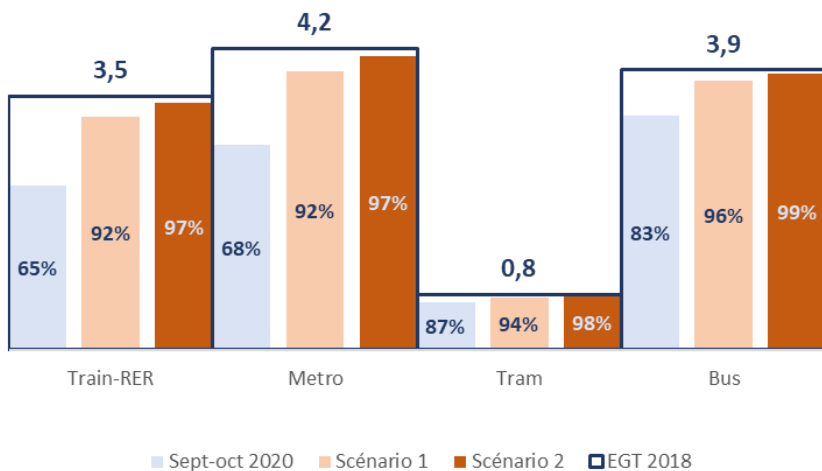
Part des déplacements pour motif domicile – travail

EGT 2018	Jour ouvrable	Heure de pointe du matin
Train – RER	61%	76%
Métro	54%	80%
Tram	44%	62%
Bus	33%	49%

- › de la part de chaque catégorie socio-professionnelle dans ces déplacements/

Un impact du télétravail contrasté selon les modes de transports collectifs

Millions de déplacements utilisant chaque mode

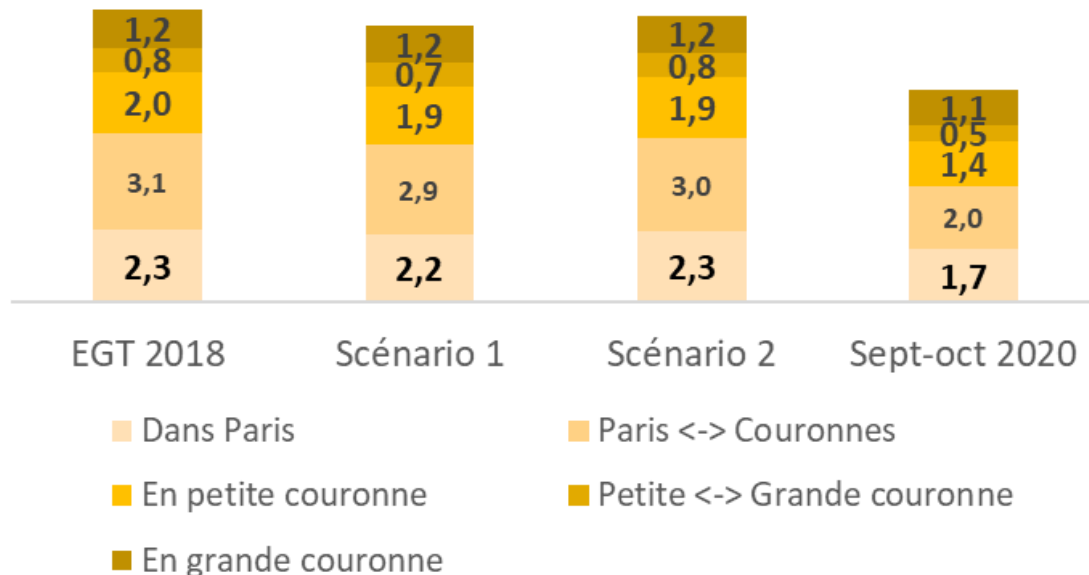


- Le bus est moins affecté que le mass transit du fait d'usages et de profils d'utilisateurs plus diversifiés → baisse de 1 à 3% des déplacements

Une baisse des déplacements en transports collectifs différenciée selon les liaisons

- Baisse plus forte **sur les radiales** où les transports collectifs sont utilisés pour une large part pour les déplacements domicile-travail, notamment pour l'accès aux emplois de bureau du centre de l'agglomération :
 - -3% à -7% par rapport à 2018, soit plus de 40% de la baisse totale en Île-de-France en volume.
- Baisse importante en volume également à **Paris**
 - un quart de la baisse totale en Île-de-France

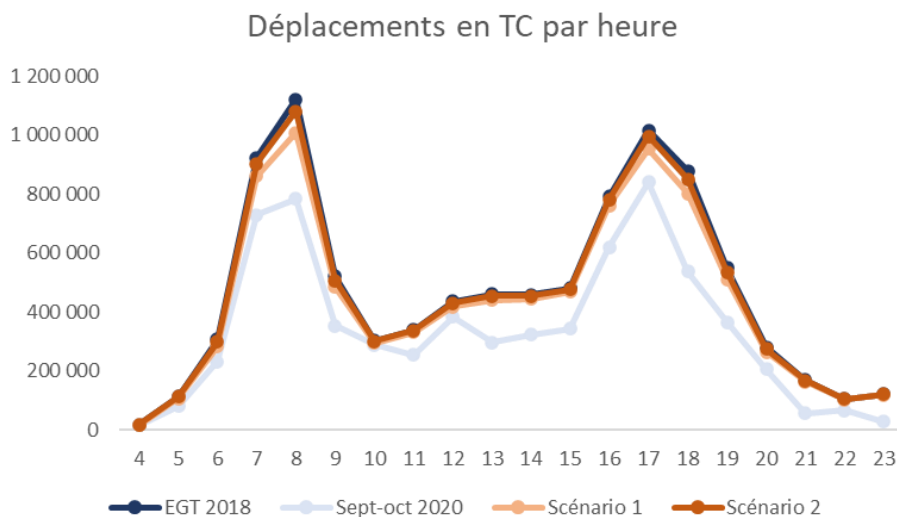
Millions de déplacements TC par liaison



Une baisse plus marquée pendant les périodes de pointe

- En lien avec l'impact du développement du télétravail
- Légère diminution des déplacements en lien avec le travail à la pause déjeuner, relocalisés autour du domicile (et donc souvent à pied) pour les télétravailleurs.

	Heures de pointe	Heures creuses
Scénario 1	-9%	-3%
Scénario 2	-3%	-1%



Limites de la scénarisation, principaux enseignements

Principales conclusions des simulations

- Les évolutions de mobilité pérennes une fois la crise sanitaire terminée auront un impact sur la fréquentation des transports collectifs franciliens.
- En moyenne sur l'ensemble du réseau, on anticipe une baisse de la fréquentation des Franciliens en jour ouvrable de -2 à -6 % par rapport à la situation avant la crise sanitaire.
- Cet impact lié principalement au développement du télétravail ne sera pas égal sur l'ensemble du réseau :
 - Les heures de pointe seront plus concernées que les heures creuses.
 - Le mass transit (RER, train, métro) sera plus touché que le bus et le tramway.
 - Les lignes desservant les secteurs d'emploi tertiaires seront plus concernés que celles desservant des secteurs aux activités plus diversifiées.

La trajectoire possible de la fréquentation des transports collectifs

- Toutefois, avant la crise sanitaire, les transports collectifs franciliens connaissaient une croissance continue de leur fréquentation depuis la fin des années 90 sous l'effet de :
 - La croissance de la population et des emplois, en particulier tertiaires
 - Le développement de l'offre de transports collectifs
 - Les politiques de mobilité incitant au report de la voiture vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement.
- Ces différents effets vont perdurer dans le temps et entraîner une nouvelle croissance de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire. On estime ainsi que le trafic observé sur l'ensemble de l'Île-de-France avant la crise sanitaire pourrait être de nouveau atteint autour de 2025/2027 (modulé toutefois selon les lignes/périodes comme précisé ci-avant).

Limites de l'étude

- L'évolution des déplacements pour les achats et les loisirs reste incertain :
 - › Quelle inertie des habitudes prises pendant la crise ?
 - Achats en ligne
 - Réduction des loisirs et des visites aux proches
- La progression du distanciel pour les déplacements professionnels (réunions, séminaire ...) réduira sans doute ces déplacements.
- **Les résultats des enquêtes prévues une fois les restrictions levées permettront de mieux appréhender les comportements futurs.**
- Quels autres effets durables à la généralisation du télétravail ? Outre la baisse des déplacements liés au travail prise en compte dans les simulations, le télétravail pourrait avoir d'autres effets à plus ou moins long terme :
 - › Relocalisation / induction de déplacements autour du domicile pour les réunions mais aussi en dehors du cadre professionnel (loisirs, achats, etc.)
 - › Restructuration de l'immobilier d'entreprise et nouvelles pratiques (tiers lieux, flex office, etc.)
 - › Relocalisation du domicile pour les télétravailleurs dans des secteurs moins denses et plus éloignés du lieu de travail habituel, voire en dehors de l'Île-de-France
 - › Baisse de la part des abonnés transports collectifs
 - › **Ces travaux seront menés notamment en partenariat avec l'Institut Paris Region.**
- Enfin l'évolution de l'activité touristique devra être prise en compte.