

## QUEL RÔLE POUR LE MASS TRANSIT EN ÎLE-DE-FRANCE À L'HEURE DE LA CRISE SANITAIRE ?

L'épidémie de Covid-19 a considérablement impacté la vie des Franciliens. De nouvelles habitudes de déplacements et de modes de vie se sont amplifiées telles que le télétravail, les achats à distance, le développement du vélo...

Une étude, à l'initiative de la Mass Transit Academy et de Transilien SNCF, avec L'Institut Paris Region et les bureaux d'études Kisio et Sustainable Mobilities, démontre que malgré ces évolutions, le Mass Transit exerce toujours un rôle indispensable pour le développement de l'Île-de-France, à la fois sur le plan économique, environnemental et social. Elle apporte un éclairage nouveau sur l'équilibre joué par le Mass Transit sur les modes de transports en Île-de-France, en particulier aux heures de pointe.

Et si les comportements observés lors de la crise sanitaire devaient perdurer, quelles conséquences pour le Mass Transit ? Télétravail, report vers la voiture et le vélo : ces solutions peuvent-elles se substituer au Mass Transit ?

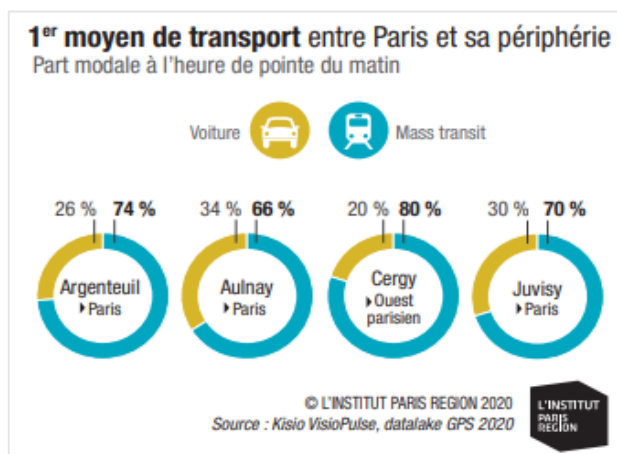
Pour répondre à ces questions, l'étude s'est appuyée sur l'analyse détaillée des traces GPS des smartphones de voyageurs, juste avant le confinement, du 1<sup>er</sup> février au 7 mars 2020, ciblées sur quatre corridors majeurs de déplacements (Argenteuil-Paris, Aulnay-Paris, Juvisy-Paris, Cergy Pontoise-Ouest Parisien), pour pouvoir effectuer des simulations en fonction de différents scénarios.

### LE MASS TRANSIT, UN MODE STRUCTURANT POUR LA MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE

Avec 68 % des emplois concentrés sur 6 % du territoire, les volumes et les flux de déplacements sont intenses.

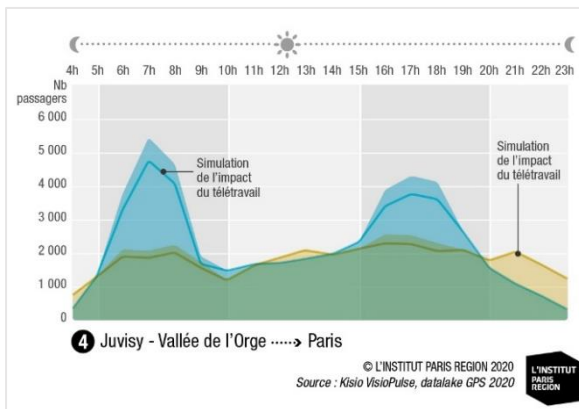
Le réseau Mass Transit d'Île-de-France se situe ainsi au **3<sup>ème</sup> rang mondial**, derrière ceux de Tokyo et Séoul, et occupe donc une place majeure pour la mobilité régionale.

**2 milliards de voyageurs** sont transportés tous les ans. C'est 10 fois le trafic aérien français. Le Mass Transit représente 71 % des déplacements motorisés entre Paris et la grande couronne, et 63 % entre Paris et la petite couronne.



Pendant les heures de pointe, sur les 4 corridors majeurs étudiés, le poids du Mass Transit est prépondérant : entre 66 et 80 % des déplacements observés.

## ET SI ON TÉLÉTRAVAILLAIT PLUS ?



Le télétravail s'est considérablement développé ces derniers mois.

En prenant une hypothèse de 2 jours de télétravail par semaine, pour des personnes dont l'emploi le permet, la **baïsse des flux de mobilité serait de 6 à 13 % aux heures de pointe.**

Cette baisse permettrait ainsi de **diminuer les pics d'affluence** et améliorerait la distanciation physique, en obtenant des taux d'occupation acceptables. Pour autant, **l'augmentation du télétravail n'a que peu d'effet sur le nombre d'usagers transportés lors des heures de pointe.**

Le rôle du Mass Transit est donc **crucial** pour le flux de voyageurs, en particulier **pendant les heures de pointe.**

## ET SI ON PRENAIT PLUS LA VOITURE ?

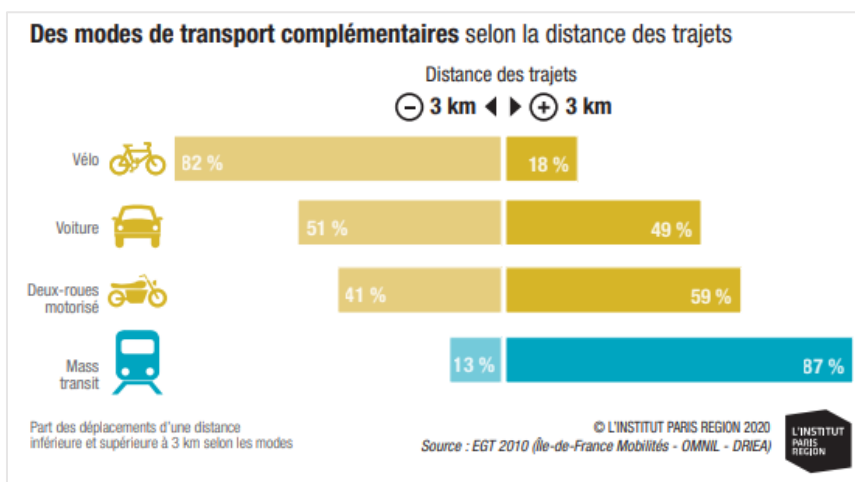


Si seulement 10% des clients des transports en commun se reportaient vers la voiture, le **nombre de véhicules augmenterait de 40 à 80 % entre Paris et les départements d'Île-de-France** (estimation DRIEA), avec un impact considérable sur la congestion routière, l'activité économique, la qualité de l'air (NOx) et le climat (GES).

En plus d'être **plus rapide**, le Mass Transit est **plus prévisible, en heure de pointe, que la voiture.** En effet, si on prend l'exemple d'un trajet Argenteuil – Paris, il faut compter 55 minutes en voiture et 38 minutes en transports. Et pour avoir 9 chances sur 10 d'être à **9h dans Paris**, il faut partir **40 minutes** plus tôt si le voyageur utilise la voiture.

Le Mass Transit est également **plus capacitaire.** Il permet de transporter davantage de voyageurs et de décongestionner le trafic routier. **Il faudrait, par exemple, une autoroute de 2 fois 14 voies pour substituer l'offre du RER A.**

## ET SI DEMAIN L'USAGE DU VÉLO S'INTENSIFIAIT ?



Depuis le début de la crise sanitaire, l'utilisation du vélo s'est amplifiée.

Avec une **distance parcourue moyenne supérieure à 15 km en Mass Transit**, le vélo se concentre lui sur les trajets courts, avec une distance moyenne de 2,5 km. Cependant, avec **90 % des habitations et des emplois qui se situent à moins de 3 km d'une gare**, l'usage du vélo pourrait devenir une **alternative davantage plébiscitée pour une partie du trajet**, notamment les trajets à destination ou au départ d'une gare.

Ces deux modes de transports sont donc **peu substituables** mais **parfaitement complémentaires**.

Par ailleurs, de nombreux déplacements effectués actuellement en voiture pourraient être réalisés à vélo.

## VERS UNE RÉGION ENCORE PLUS ATTRACTIVE ET DURABLE

De nombreux projets d'amélioration du réseau ferroviaire vont voir le jour ces prochaines années en Île-de-France. Ces **grands projets** (tels que Eole, Grand Paris Express, prolongements de métros et du Tramway T11 et les nouveaux tramways T12 et T13) vont contribuer largement à l'attractivité de la région. Ils vont **renforcer, à la fois, son dynamisme économique, sa compétitivité et la qualité de vie des Franciliens**.

Ils permettront concrètement de **mieux répondre aux besoins de mobilité** des Franciliens, de **soulager les lignes existantes**, de **réduire les temps de trajet** et **d'améliorer l'accès aux pôles d'emplois**, tout en **limitant l'étalement urbain** et en **réduisant les émissions de gaz à effet de serre**.

En 2035, 53 % des Franciliens auront ainsi accès à la moitié de l'emploi régional en moins d'une heure en transports en commun, contre 41 % aujourd'hui.

L'étude démontre que les déplacements des Franciliens en Mass Transit permettent d'économiser des émissions de CO<sub>2</sub> équivalentes à une métropole comme Bordeaux (4 millions de tonnes/an) !



Les investissements sur ces nouveaux projets de Mass Transit sont indispensables pour accélérer une **mobilité décarbonée en Île-de-France**.

Le Mass Transit met également en valeur la **dimension économique et sociale**. Avec un abonnement mensuel de 75,20€, le Mass Transit est bien plus attractif financièrement que l'utilisation de la voiture, avec un coût mensuel de 500€. De plus, 59 % des usagers du Mass Transit francilien n'ont pas la possibilité d'utiliser un véhicule motorisé individuel pour réaliser leurs déplacements. Enfin, **56 % des 18-25 ans ne possèdent pas le permis de conduire**.

Bien que les habitudes de déplacements et les modes de vie aient évolué depuis la crise sanitaire, le Mass Transit est toujours **indispensable pour assurer des déplacements rapides, capacitaires, écologiques, sûrs et abordables sur des longues distances, et notamment en heures de pointe**.

**Retrouvez l'étude complète en pièce jointe.**

### CONTACTS PRESSE

Transilien SNCF : Charlotte CAILLAUX, 06 34 07 04 96, [charlotte.caillaux@sncf.fr](mailto:charlotte.caillaux@sncf.fr)

L'Institut Paris Region : Sandrine KOCKI, 06 07 05 92 20, [Sandrine.Kocki@institutparisregion.fr](mailto:Sandrine.Kocki@institutparisregion.fr)

Kisio : Emilie MOLINO, 06 11 18 43 38, [emilie.molino@kisio.com](mailto:emilie.molino@kisio.com)