

Covid-19

Etat des lieux de la mobilité urbaine post-confinement

15 octobre 2020



@Kisio



@RolandBerger
@BergerParis

Vos interlocuteurs aujourd'hui



Françoise Tournassoud
Responsable
Prospective et Grand
Paris



David O'Neill
Directeur Exécutif
Etudes et Conseil



Didier Bréchemier
Senior Partner – Global
Head of Transportation,
Tourism & Logistic



François Guénard
Partner – Head of Surface
Transportation



Avant de commencer

Quelques règles



Coupez votre micro ainsi que votre caméra
pour faciliter la connexion et la compréhension de tous



Posez vos questions via chat,
nous les notons, elles seront adressées ensuite



Signalez tout problème de compréhension ou de connexion
également via le chat



Le support de présentation vous sera transmis
suite à la conférence

L'étude se fonde sur une base de données de 1 m de personnes, représentative de la population française et en accord avec RGPD

Aperçu du panel de données Kisio

Kisio réutilise les données de différents fournisseurs, collectées par l'intermédiaire d'applications installées sur les téléphones, dont la multiplicité permet de couvrir **toute la diversité de la population** : couverture spatiale et sociodémographique.

3 à 4 Millions d'utilisateurs en France
soit **4 à 6% de la population française**

Panel d'applications



etc

Pour la présente étude pro-bono, nous avons suivi un échantillon de **1 000 000 d'individus** répartis sur **toute la France** entre plusieurs semaines-types de février, mai, juin et septembre

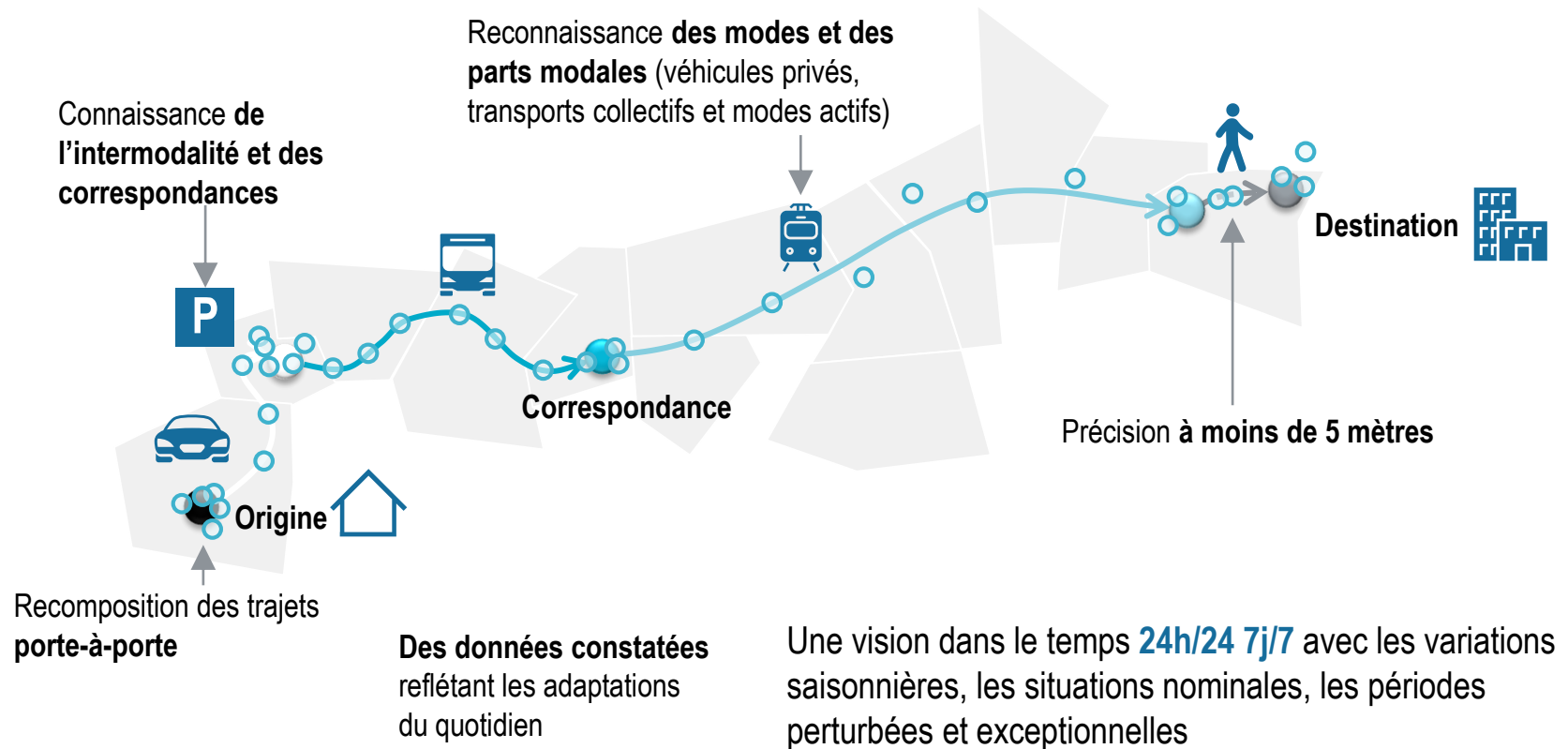
Nos engagements RGPD



1. Des données collectées avec l'**obtention du consentement éclairé et réversible** de l'utilisateur
2. **Pas d'exploitation commerciale** des données hors mobilité
3. Des données "**pseudonymisées**" conservées sur maximum **13 mois glissants**
4. Un travail d'analyse uniquement à partir de **données statistiques** sur des flux de plus de **10 personnes**
5. Un process de bout en bout sur des **serveurs sécurisés**
6. Le DPO de Kisio consulté pour chaque projet (dpo@kisio.com)
7. Une procédure de **vérification et de recensement des sous-traitants**

Nous utilisons les données de localisation de notre échantillon pour mesurer l'impact du confinement sur la mobilité

Des données constatées reflétant les adaptations du quotidien



○ Coordonnées GPS (x, y, z), Horodatage (hh:mm:ss) Identifiant terminal (ID)

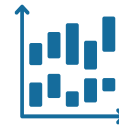
Cette conférence a pour but d'apporter un retour d'expérience et des éléments de réponses aux questions soulevées pendant le confinement



Conférence "Confinement et mobilités" le 10 avril

1

Déplacements quotidiens



Capacité à étaler les pointes ?

Développement des **modes actifs** ?

Intégration de la problématique des déplacements par les entreprises (dans le cadre d'un REX sur le télétravail) ?

2

Report modal vers la voiture



Attractivité des transports collectifs (urbains et longues distances) ?

3

Déplacements non quotidiens



Étalement des flux villes-campagnes hors week-ends ?

Aujourd'hui

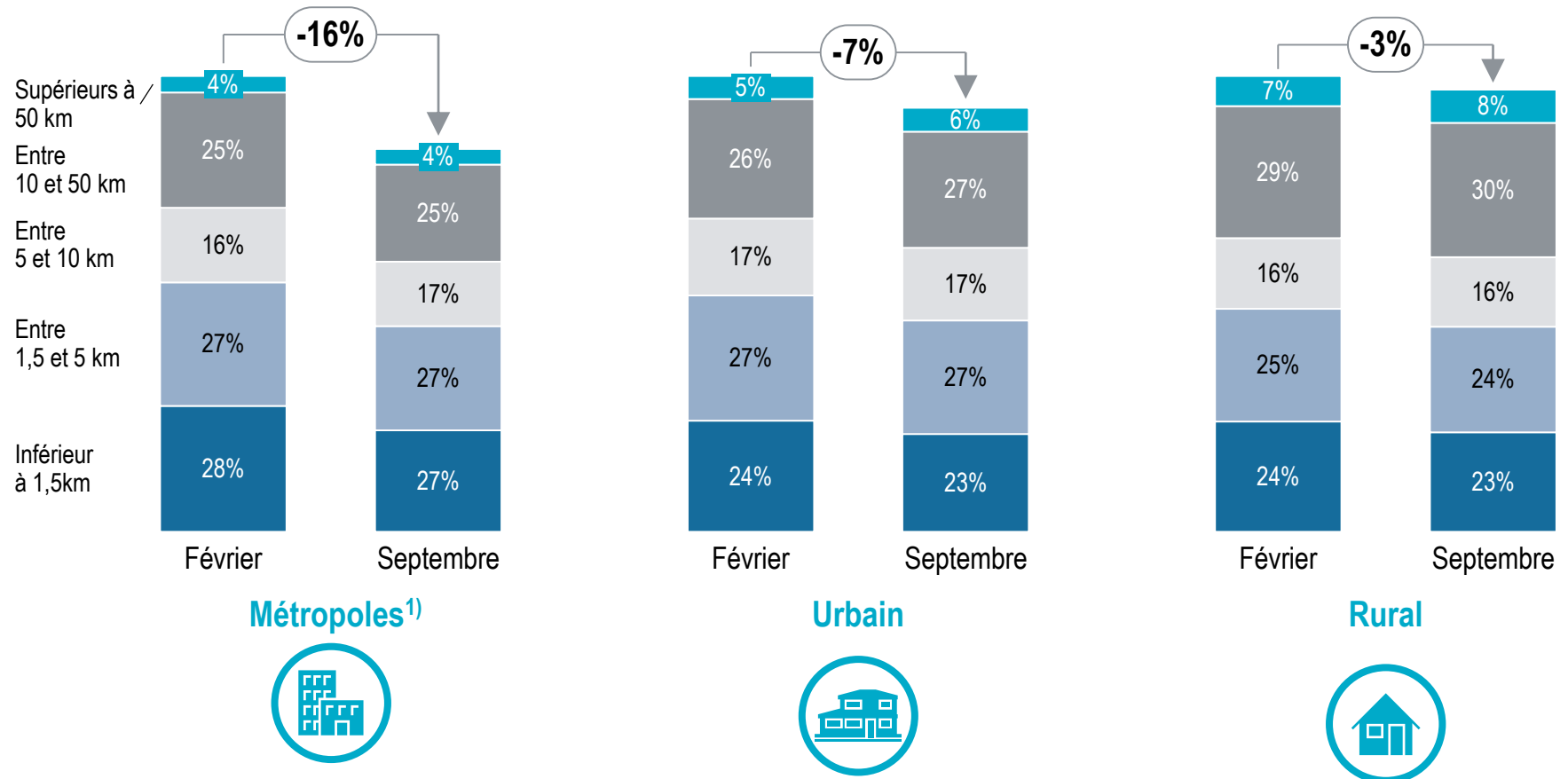


Thématiques du jour:

- > Comment la **mobilité urbaine** a-t-elle évolué depuis la **fin du confinement** ?
- > Quels sont les **enjeux** soulevés par cette situation **à moyen-long terme** ?

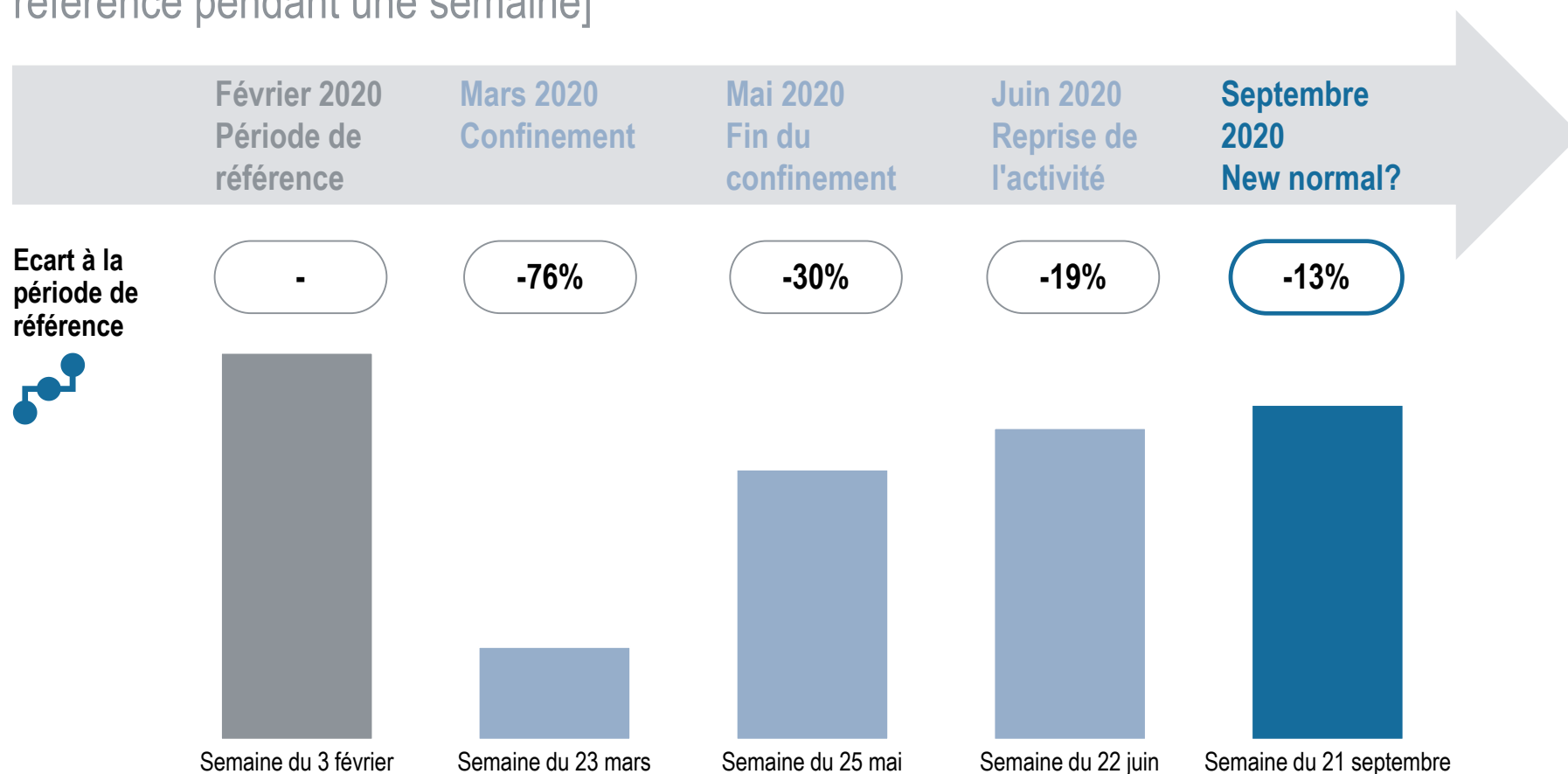
La baisse des déplacements n'est pas uniforme en France, les plus petites agglomérations étant déjà revenues aux niveaux d'avant-Covid

Évolution du nombre de déplacements par type d'agglomération x distance de déplacement [sur un échantillon de référence pendant une semaine]



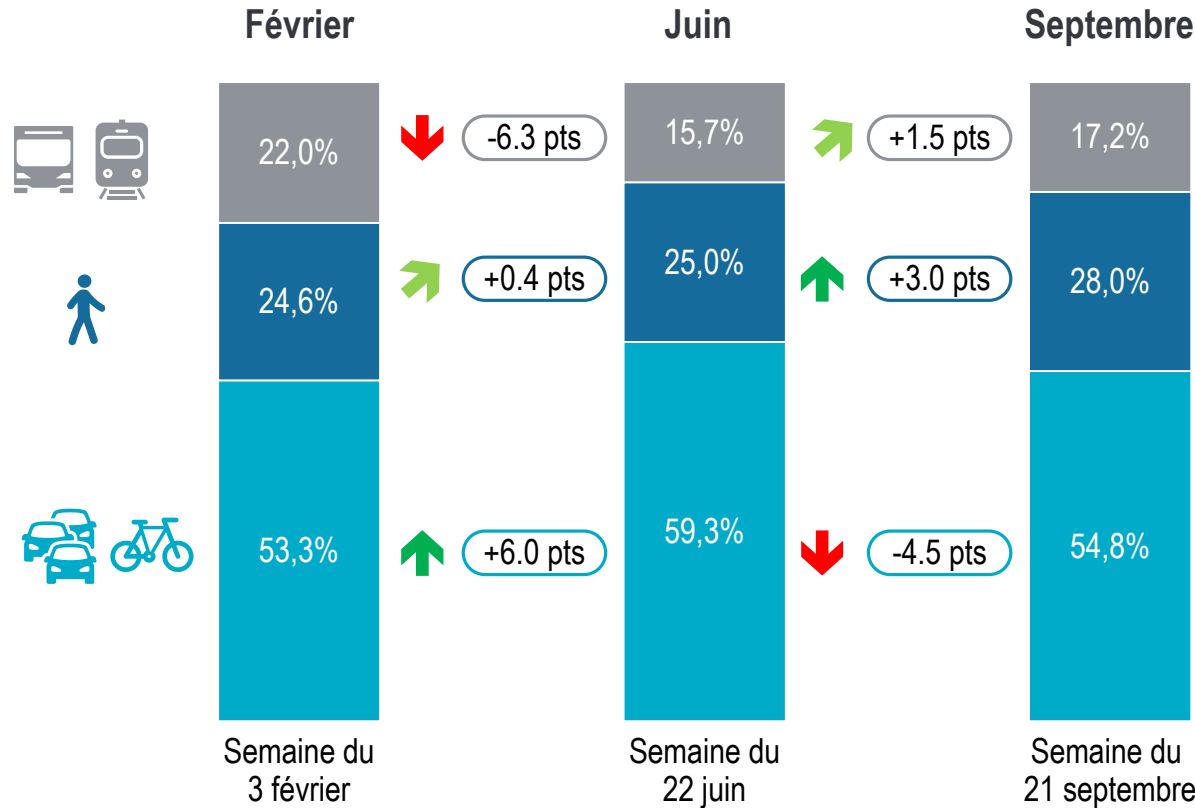
En Ile-de-France, les déplacements sont de 13% inférieur à la situation pré-confinement à fin septembre

Evolution du nombre de déplacements en Ile-de-France [sur un échantillon de référence pendant une semaine]



En hausse de 3,5 pts depuis février, les déplacements piétons sont les grands gagnants de la situation post-confinement

Evolution du nombre de déplacements par mode en IdF [sur un échantillon de référence pendant une semaine]



La marche, grande gagnante de la rentrée



- > Déplacements piétons de plus en plus privilégiés pour les déplacements courants (pas de rupture de charge, fiabilité du temps de parcours)
- > Marche souvent utilisée en complément des TC (e.g. pour éviter un changement)
- > Déplacements piétons de +3 km en hausse de +200% sur la période

L'"autocalypse" ne s'est pas concrétisée



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

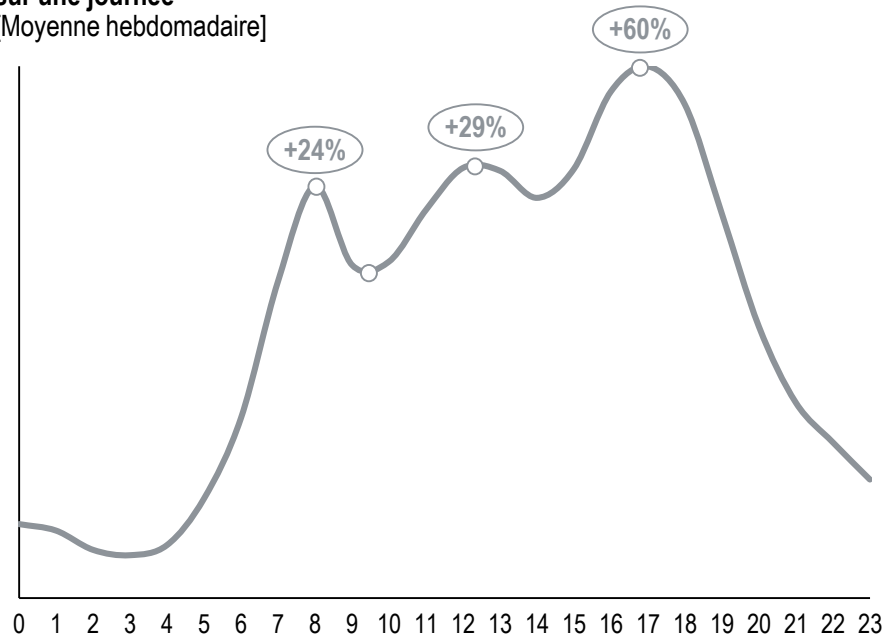
La reprise de l'activité et le développement du télétravail n'ont pas eu d'impact manifeste sur l'étalement des pointes journalières

Répartition de la mobilité sur une journée [sur un échantillon de référence pendant une semaine]

Pré-confinement [Semaine du 3 février]

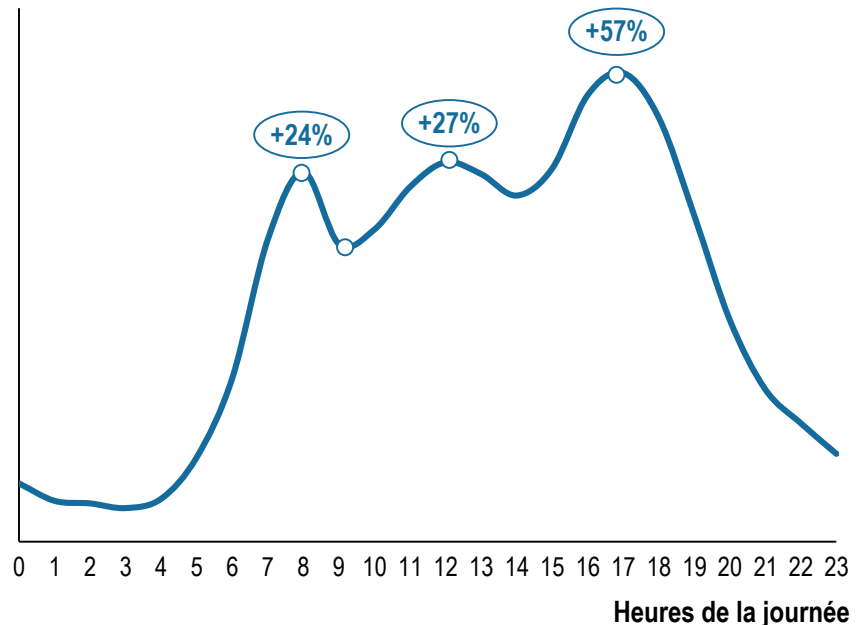
+X% Ecart par rapport à l'heure la plus creuse de la journée

Nombres de déplacements sur une journée
[Moyenne hebdomadaire]



Post-confinement [Semaine du 21 septembre]

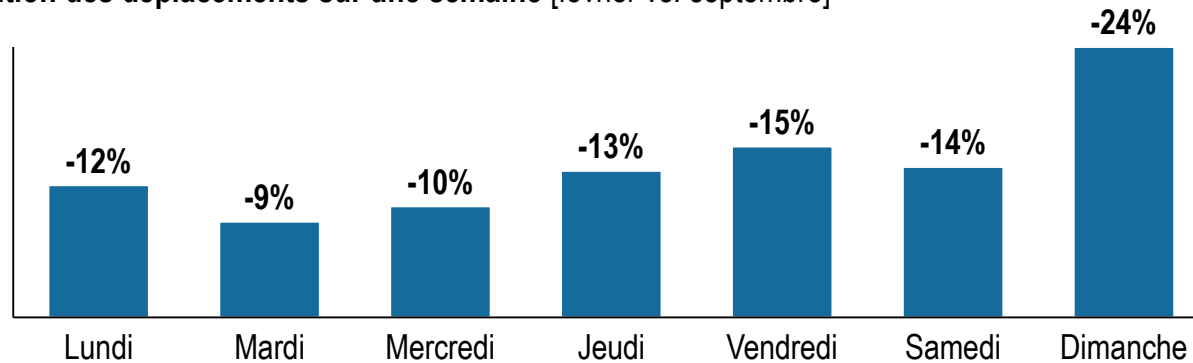
+X% Ecart par rapport à l'heure la plus creuse de la journée



La baisse des déplacements semble davantage marquée le weekend, avec un aplatissement notable de la courbe le vendredi

Répartition de la mobilité sur une semaine en Ile-de-France [sur un échantillon de référence pendant une semaine]

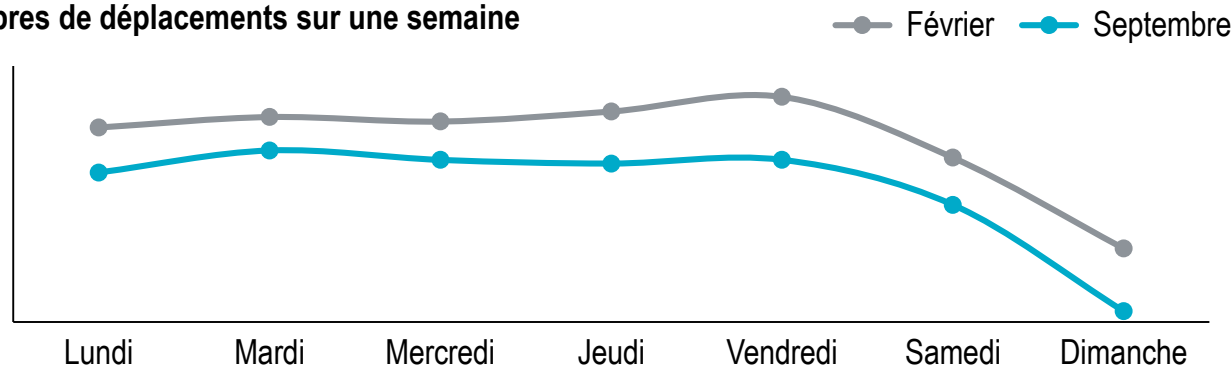
Evolution des déplacements sur une semaine [février vs. septembre]



Baisse des déplacements le weekend et le vendredi liée probablement à :

- > La diminution du **tourisme**
- > La baisse de l'offre **culturelle**
- > Une limitation des **sorties non-essentiels**

Nombres de déplacements sur une semaine



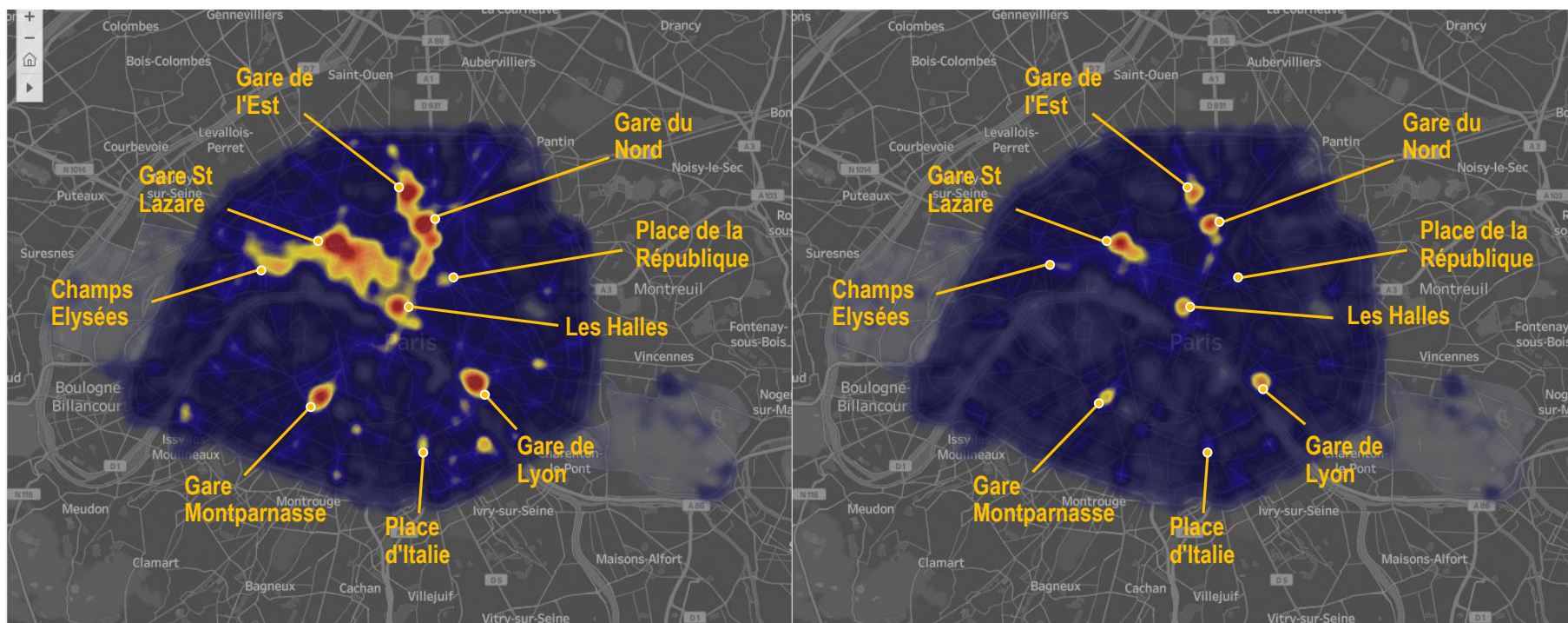
Disparition du **pic hebdomadaire du vendredi soir** lié probablement à la **diminution des départs en weekends**

A Paris, les déplacements apparaissent beaucoup plus diffus – Ils sont désormais uniquement polarisés par les grandes gares

Concentration des déplacements à Paris

Février

Septembre

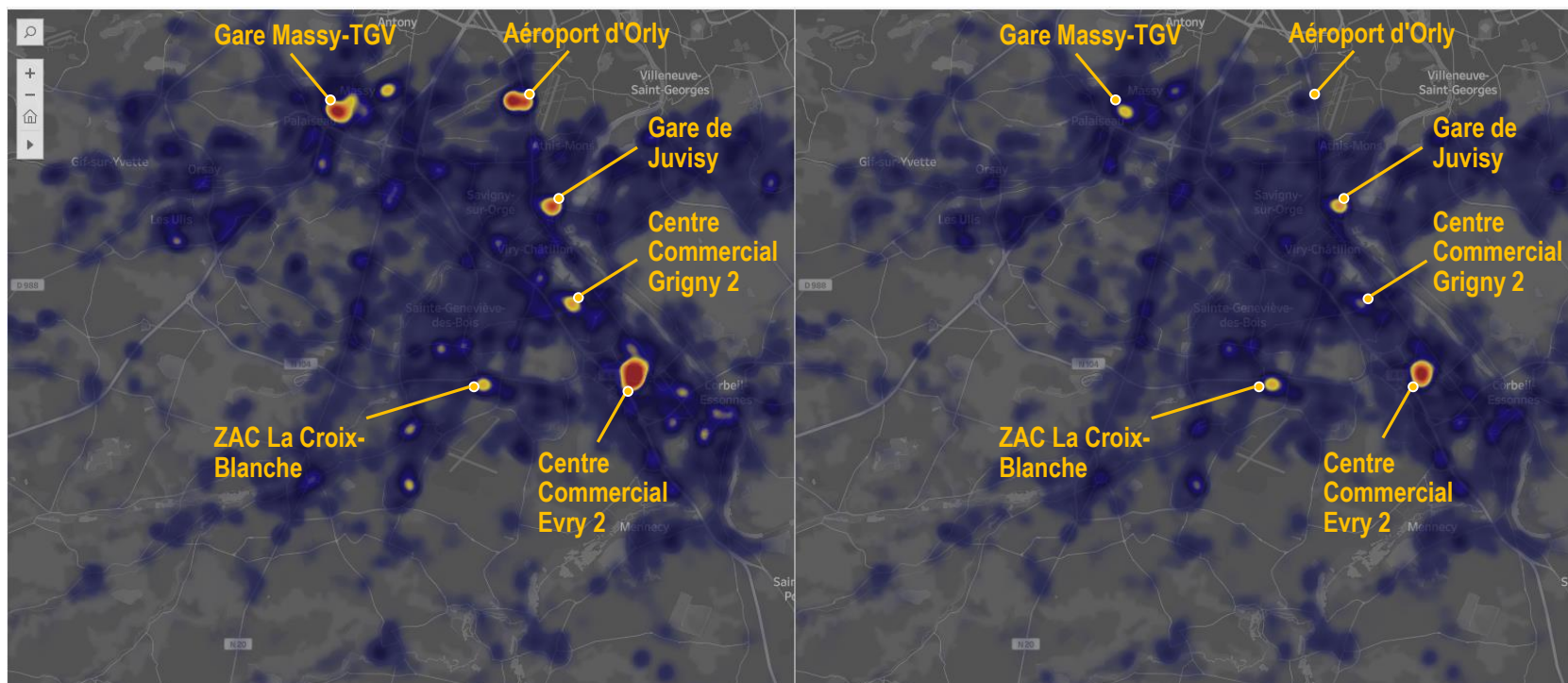


En banlieue, les gares et les centres commerciaux demeurent les principaux pôles de déplacement

Concentration des déplacements en Essonne

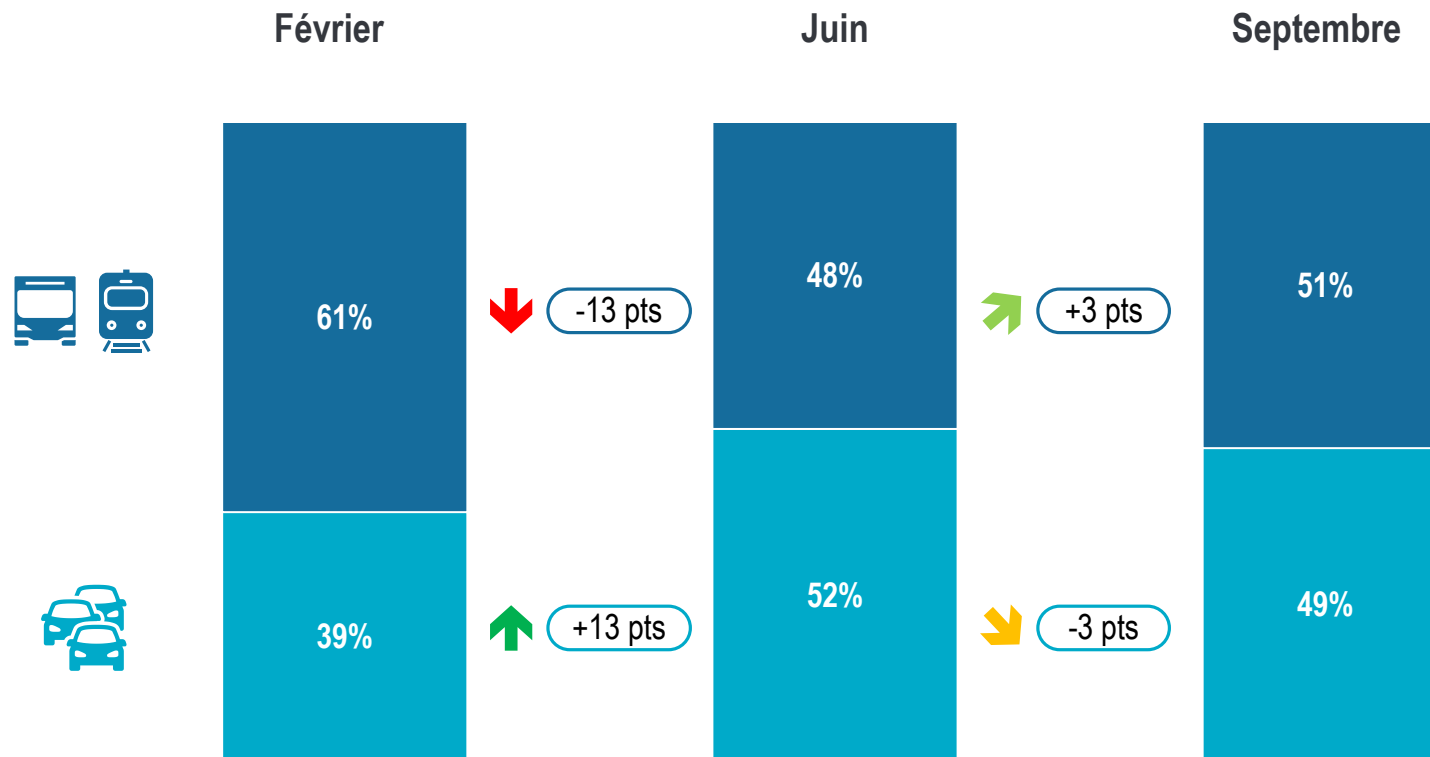
Février

Septembre



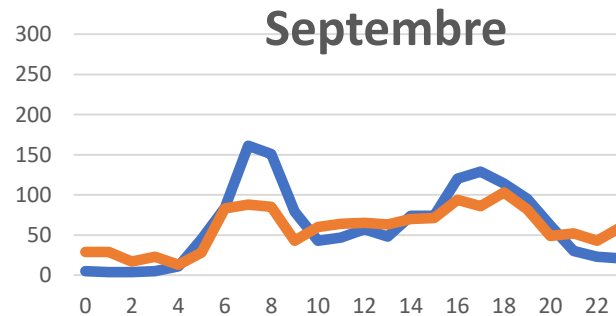
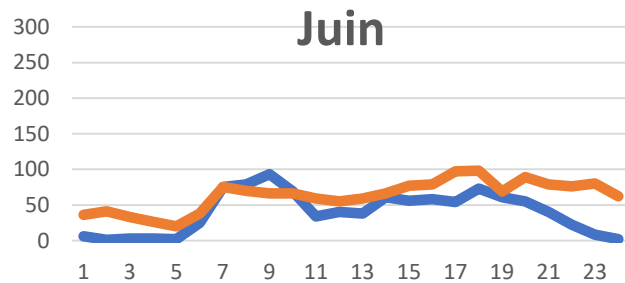
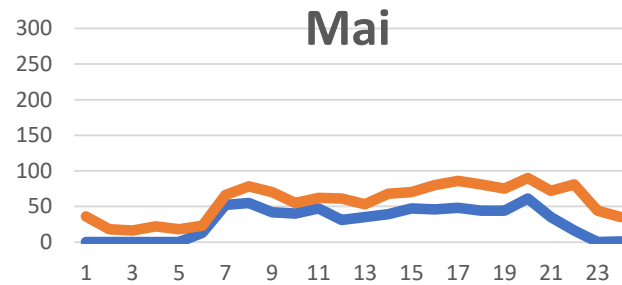
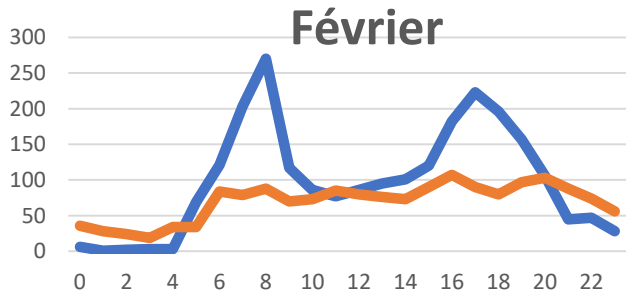
Sur une OD Paris-banlieue, la part modale des TC semble se stabiliser environ 10 points en dessous de la période de référence

Zoom sur les parts modales pour le trajet Paris-Argenteuil (10-20 km)



Enjeu d'arbitrage pour les voyageurs entre un trafic routier de plus en plus congestionné et le risque sanitaire associé aux TC

SEPTEMBRE ENCORE LOIN DE LA NORMALE



— TC — Voiture

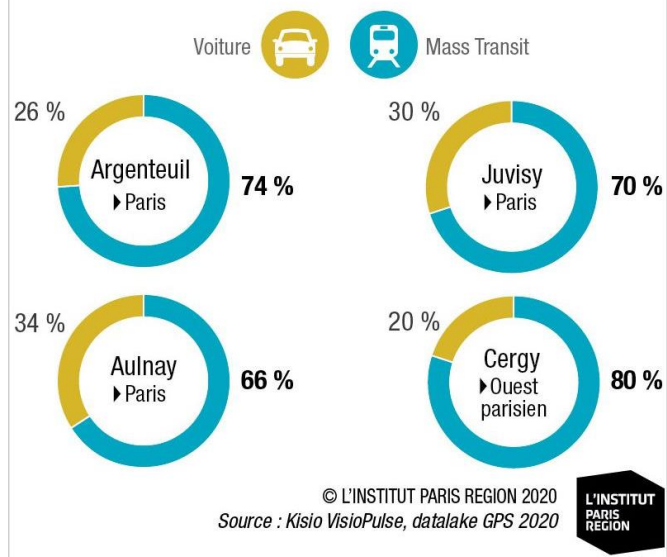
50 / 50

- ... en septembre la part modale du train égale celle de la voiture (contre 61% pour le train en février)
- ... le nombre de voyageurs en train diminue de 40% contre moins de 20% pour la voiture avec un marché en baisse de plus de 25%.

- Au mois de mai et de juin, les pointes s'étaient fortement émoussées, en mai la voiture était dominante avec des volumes TC très faibles, du fait des restrictions d'usage.
- En septembre, la situation est encore loin du retour à la normale, mais le Mass Transit dépasse de nouveau la voiture pendant les heures de pointe.

ET SI DES VOYAGEURS DU MASS TRANSIT SE REPORTENT VERS LA VOITURE... LE RESEAU ROUTIER EST TRÈS VITE SATURÉ

1^{er} moyen de transport entre Paris et sa périphérie
Part modale à l'heure de pointe du matin

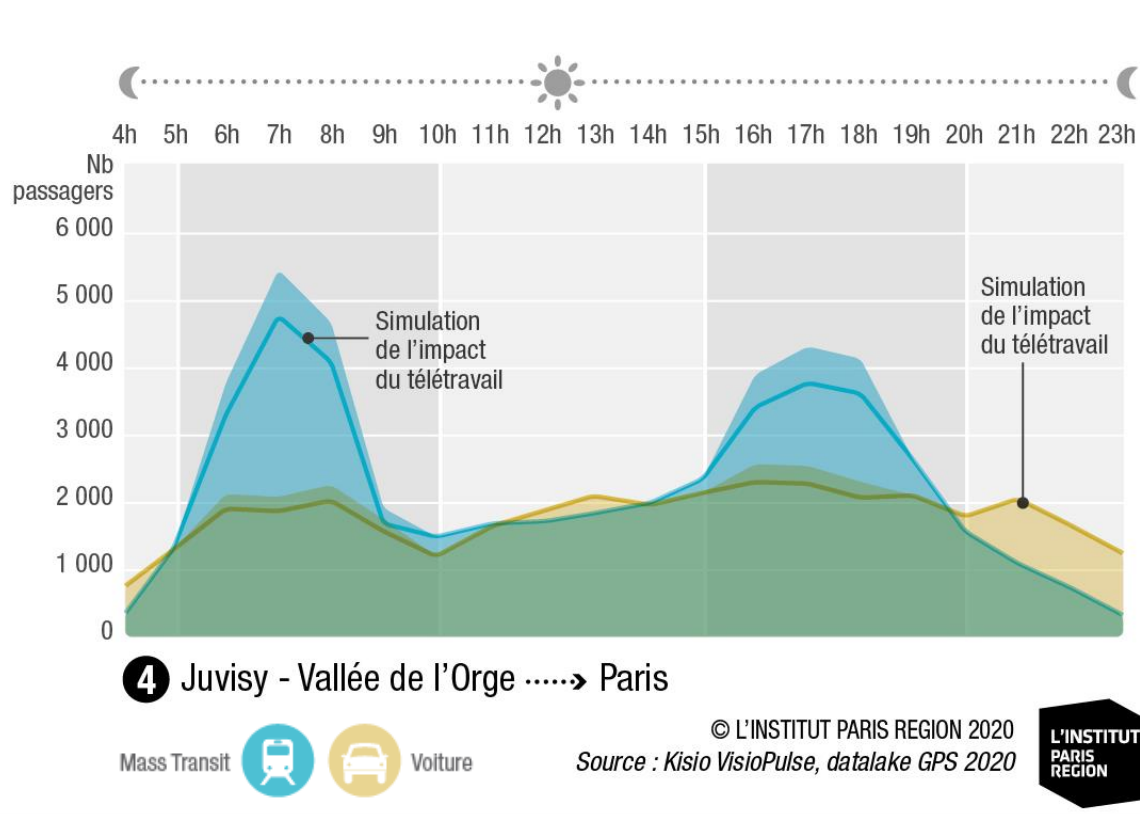


L'effet papillon

- Un faible report modal représente un nombre de voitures supplémentaire très important :
Si **10 %** des usagers des transports en commun se reportent vers la voiture à l'heure de pointe, c'est :
 - **40 % à 80 %** de véhicules supplémentaires en circulation entre Paris et les départements d'Île-de-France (estimation DRIEA¹)
- Et, évalués pour le trajet Argenteuil – Paris :
 - des temps de trajet rallongés de **50 %** (estimation DRIEA¹)
 - **390 millions d'euros** de pertes économiques par an pour les usages professionnels direct (livraison des marchandises, artisanats, taxis/VTC...)

¹ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

ET SI LE TÉLÉTRAVAIL SE PÉRENNISE... LE MASS TRANSIT RESTE CRUCIAL AUX HEURES DE POINTE

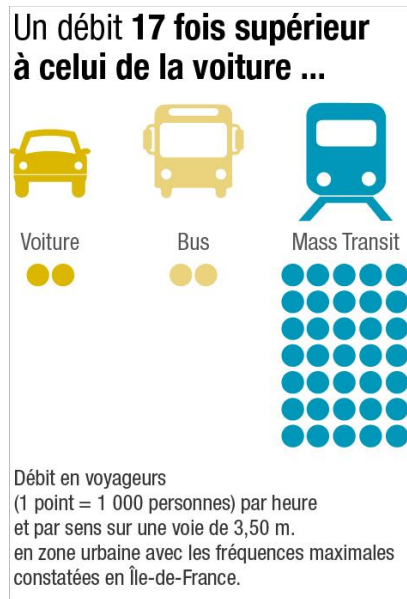


- 10 % de voyageurs

- Simulation réalisée avec l'hypothèse de 2 jours de télétravail par semaine pour tous ceux dont le travail le permet¹
- Résultat : - 6 % à - 13 % de voyageurs aux heures de pointe suivant les corridors
 - Important pour la qualité de service, le confort des passagers, la distanciation physique
 - Ne remet pas en cause la nécessité du Mass Transit pour « absorber » la pointe

¹ Proxi retenu : les diplômés de l'enseignement supérieur

LE MASS TRANSIT, UN MODE CAPACITAIRE, RAPIDE ET ÉCONOME EN FONCIER

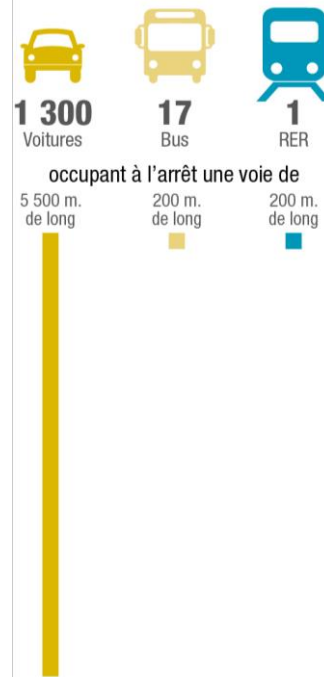


© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Source : L'Institut Paris Region,
Transilien SNCF



et une occupation de l'espace
27 fois moindre

Pour transporter **1 700 personnes**,
il faut :



- Permet de faire transiter un très grand nombre de passagers avec une moindre occupation au sol :

RER A = 1 autoroute de **2 x 14 voies**

- Une faible occupation de la voirie, de faibles besoins de stationnement là où le foncier est rare

Si les personnes qui viennent travailler dans Paris en mass transit utilisaient la voiture, la surface de stationnement nécessaire serait équivalente au **14^{ème} arrondissement ...**

Les observations faites sur les nouveaux comportements de mobilité soulèvent plusieurs enjeux pour les acteurs du secteur

Enjeux pour les acteurs de la mobilité

Constats post-confinement

- > Engouement observé pour les **modes de transport "doux"** (marche, vélo)
 - > Travailler à **l'aménagement de la voirie** en **priorisant les espaces** permettant une substitution de la voiture par les modes doux (e.g. pôles d'activité, banlieues)
 - > Se doter d'une **vraie stratégie tous modes** pour déterminer les **parts modales cibles** et renforcer la **complémentarité des modes doux avec les TC**, avec un **horizon d'actions plus court-termiste**

- > **Etalement des pointes horaires** encore peu marqué
 - > **Travailler avec les grands émetteurs de flux** (e.g. entreprises, universités) pour **optimiser la demande de transport en pointe horaire**, et donc le confort et la fiabilité du service

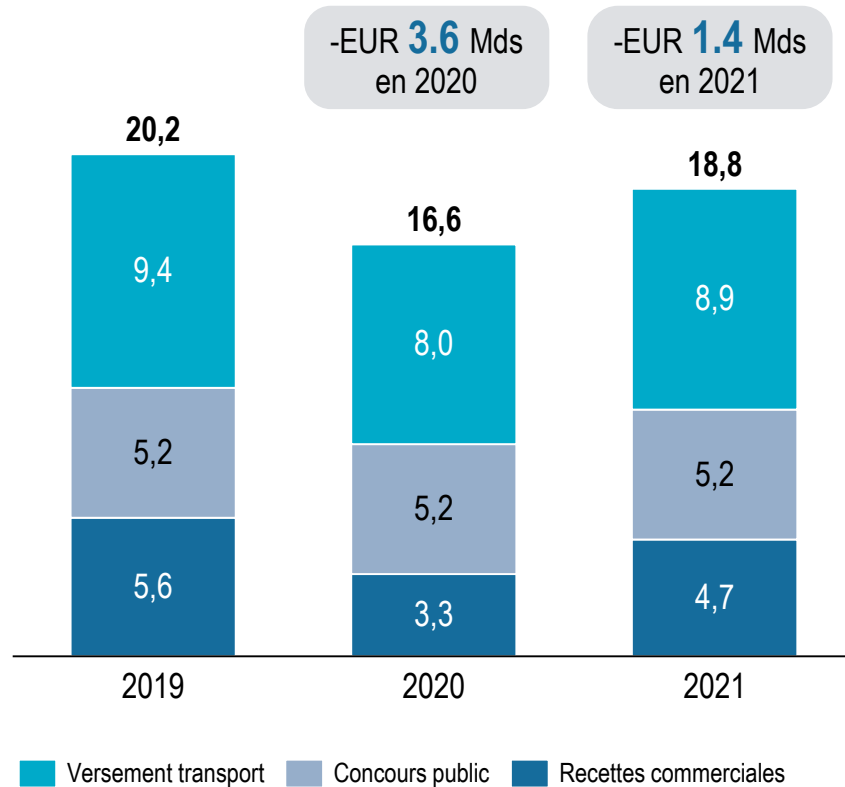
- > Maintien de **la fréquentation des TC** à un niveau inférieur à la période pré-confinement pour encore plusieurs mois
 - > **Stabiliser l'offre de transport** pour optimiser le rapport congestion / occupation et ainsi réinciter à l'emploi des TC
 - > **Adapter l'offre** aux nouvelles typologies de déplacements et à la concentration des pôles de mobilité

→ **Enjeux pour les acteurs de la mobilité** 

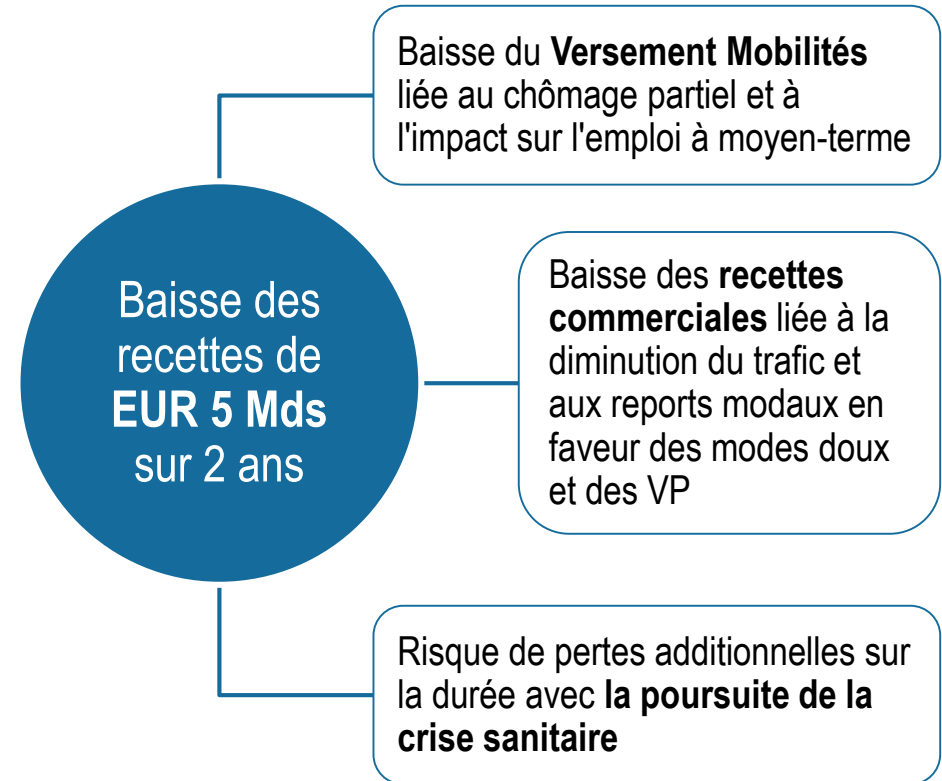
L'impact sur les recettes du transport public devrait se prolonger avec la poursuite de la crise sanitaire – Il est estimé à EUR 5 Mds

Recettes du transport public en France [EUR Md; 2020]¹⁾

Evolution des recettes du transport public



Impact Covid-19 pour les transporteurs



1) Hypothèses de baisse des recettes commerciales et du versement transport en ligne avec les scénarios de reprise d'activité, sans hypothèses de baisse du concours public



Roland
Berger
THINK:ACT

