

Improve your mobility services  
thanks to data and digital technologies



# Navitia

Gérer, enrichir et diffuser de l'information aux voyageurs

- **DataHub**  
Agréger, éditer, enrichir, injecter ou exporter des données de mobilité
- **Traffic report**  
Créer, planifier, contourner, notifier, diffuser des perturbations
- **Navitia**  
Calculer des itinéraires multimodaux et intermodaux temps réel, afficher les horaires et prochains passages en temps réel
- **SDK et Navitia Mobile Solution**  
Rechercher les meilleurs itinéraires, des horaires, cartographier des points d'intérêt
- **Navitia Web Solution**  
Application web modulaire et personnalisable en marque blanche

# Patterns

Comprendre la mobilité sur un territoire, évaluer les parts modales et suivre la fréquentation

- **Patterns Mobility Insights**  
Visualiser et interagir avec les données de mobilité sur un territoire à partir d'une plateforme SaaS : flux origines-destination, infrastructure routière, ligne de transport, POI, modes de transport...
- **VisioPulse**  
Etudier finement la problématique d'un territoire ou d'un réseau à partir de données GPS
- **DotPulse**  
Mesurer la fréquentation d'un pôle ou de véhicules en temps réel à partir de notre capteur de traces wifi
- **Smart Data**  
Valoriser les données les données métiers de nos clients : RH, exploitation, billettique...

Navitia



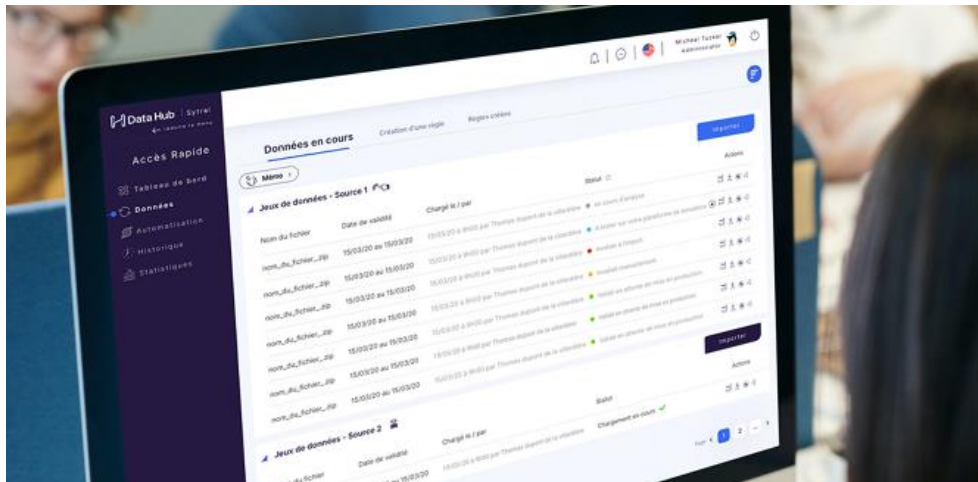
# DataHub



**DataHub** vous permet de gérer **la qualité et l'enrichissement** de vos données opérationnelles vers une **source unique** d'information voyageurs **théorique et ou temps réel**

Vous pouvez **analyser, éditer, visualiser, valider et normaliser** vos jeux de données

**DataHub** propose également un module **prédictif** pour exploiter vos données historiques et accéder à une **gestion dynamique** des données et de la mobilité



- **Injectez vos données**  
et gérez vos imports de données de tout type de format (GTFS, NeTex, Neptune...) depuis une ou plusieurs sources, via un processus manuel ou automatisé grâce à une interface simple et intuitive
- **Agrégez et fusionnez vos données**  
afin de créer un jeu de données unique cohérent et exploitable pour optimiser les déplacements des voyageurs mais aussi leur expérience sur vos médias
- **Editez et enrichissez vos données**  
importées en créant des règles de mise en qualité et en ajoutant des informations complémentaires pour proposer des itinéraires adaptés aux besoins des voyageurs
- **Exportez vos données**  
automatiquement et selon votre fréquence, format souhaité (GTFS, NeTex...) grâce à des règles d'export personnalisées sur la cible de votre choix. Profitez de l'intégration native avec Navitia (NTFS)

# Traffic Report



**Traffic Report** vous permet de **communiquer** rapidement et de façon homogène (**app, web, SMS, Twitter**) sur les perturbations temps réel ou planifiées susceptibles d'affecter vos voyageurs

**Traffic Report** offre la possibilité de s'abonner aux alertes **Info Traffic** et s'intègre nativement dans la plateforme Navitia



- **Créez des perturbations** en temps réel à l'aide de formulaires simplifiés, dynamiques et personnalisables
- **Planifiez vos perturbations** prévues en sélectionnant les dates de diffusion et le temps d'affichage
- **Contournez les perturbations** proposez des itinéraires de contournement aux voyageurs
- **Notifiez et alertez** choisissez les canaux de diffusion : sites web, applications mobiles, SMS, emails, Twitter
- **Diffusez automatiquement** sur tous vos médias les informations de perturbation issues d'un S.A.E.
- **Diffusez vers Navitia** diffusez l'information de perturbation dans les recherches contextuelles itinéraires et horaires Navitia

# Navitia



Navitia vous permet **d'améliorer l'expérience client**, et d'inciter les voyageurs **à se tourner durablement vers les transports en commun** :

- **Itinéraires multimodaux et intermodaux** pour **limiter au maximum l'usage de la voiture individuelle**
- Information en **temps réel** sur les perturbations, proposition des meilleurs scénarios alternatifs
- Evaluation de **l'impact environnemental** des trajets
- Parcours adaptés pour garantir **l'accessibilité des transports** à tous les usagers de manière inclusive et équitable

- **Intermodalité et Multimodalité**  
obtenez les meilleurs itinéraires et facilitez la mobilité sur votre territoire en combinant les modes de transports publics et privés à l'aide de données statiques, de données temps réel, et de données de perturbations
- **Autocomplétion**  
améliorez l'expérience voyageurs grâce à un service d'autocomplétion précis
- **Exploration – Autour de moi**  
offrez aux voyageurs l'opportunité d'explorer votre territoire et de localiser les POI et ou services de mobilité autour de leur position
- **Isochrones**  
calculez l'accessibilité de votre territoire ou d'une zone sélectionnée en TC pour un budget temps donné
- **Simulation et Paramétrage – Insights**  
pilotez, simulez et paramétrez l'IV Navitia à l'aide d'une console de gestion complète adaptée aux équipes opérationnelles et aux responsables de l'offre

# Navitia

Préférences multicritère

Accessibilité

Catégorisation des itinéraires

Horaires

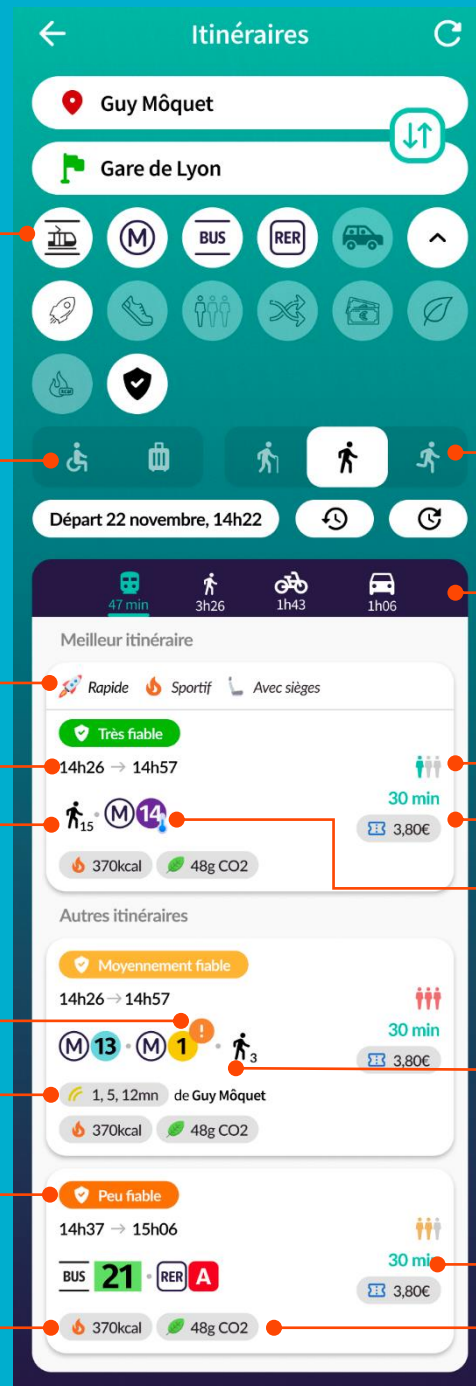
Temps de marche au départ

Info trafic

Prochains départs (temps réel)

Fiabilité

Calories



Vitesse de marche

Modes

Affluence

Tarif

Climatisation

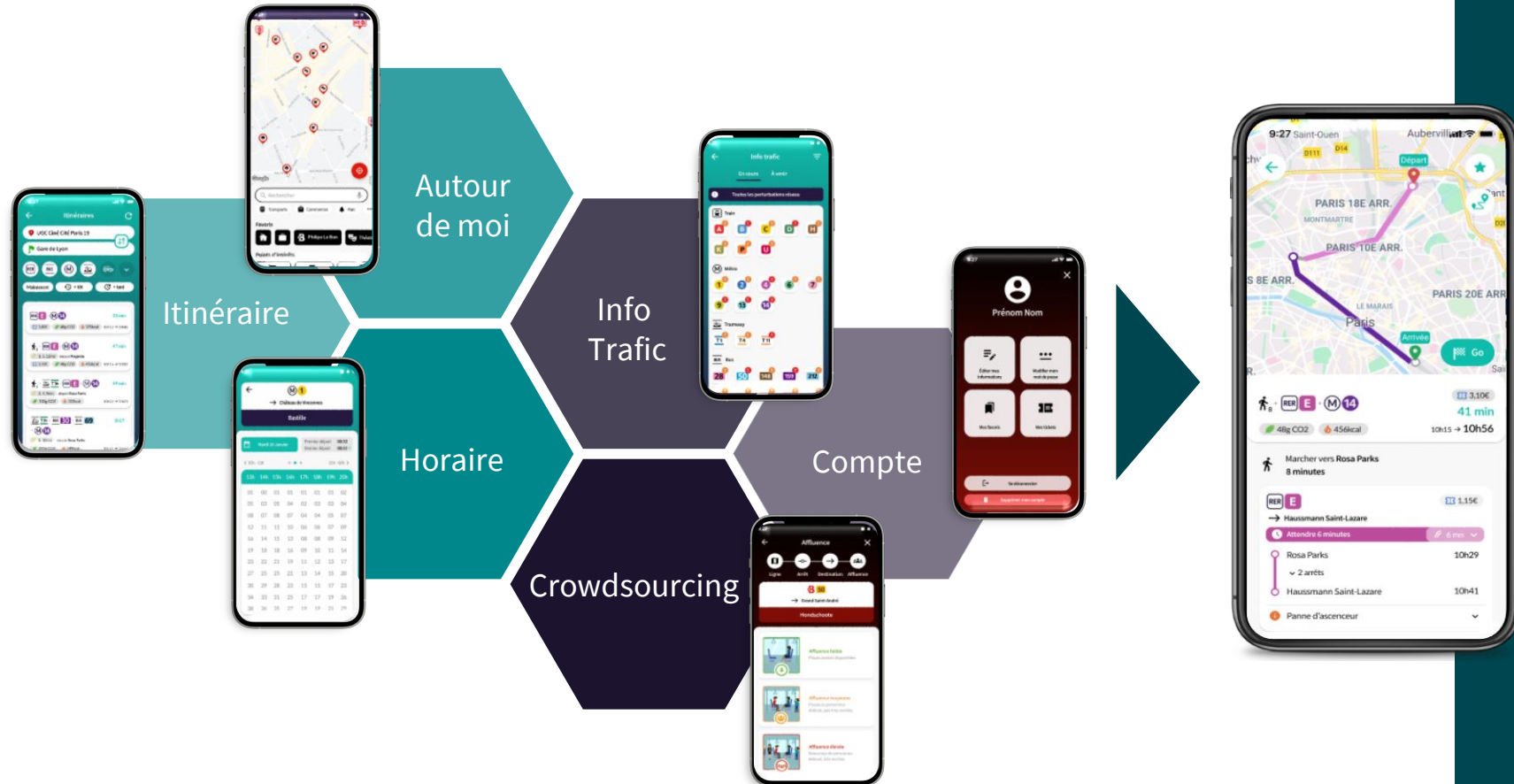
Temps de marche à l'arrivée

Temps de parcours

Empreinte carbone

# SDK et Navitia Mobile Solution

Une librairie complète de SDK modulaires et personnalisables pour simplifier vos travaux d'intégration et faciliter la fabrication de vos applications MaaS



- **Itinéraire**  
recherchez les meilleurs itinéraires en utilisant l'API Navitia IV - Itinéraire et Autocomplétion
- **Autour de moi**  
cartographiez des POI et arrêts autour de votre position en utilisant l'API Navitia Recherche
- **Horaires**  
recherchez des horaires en utilisant l'API Navitia IV Horaire de ligne pour la fréquence des prochains passages
- **Info Trafic**  
diffusez des infos de perturbation via l'API Navitia IV Info Trafic
- **Crowdsourcing**  
connectez vos voyageurs pour collecter de l'information
- **Compte**  
gérez un compte voyageur pour enregistrer ses préférences



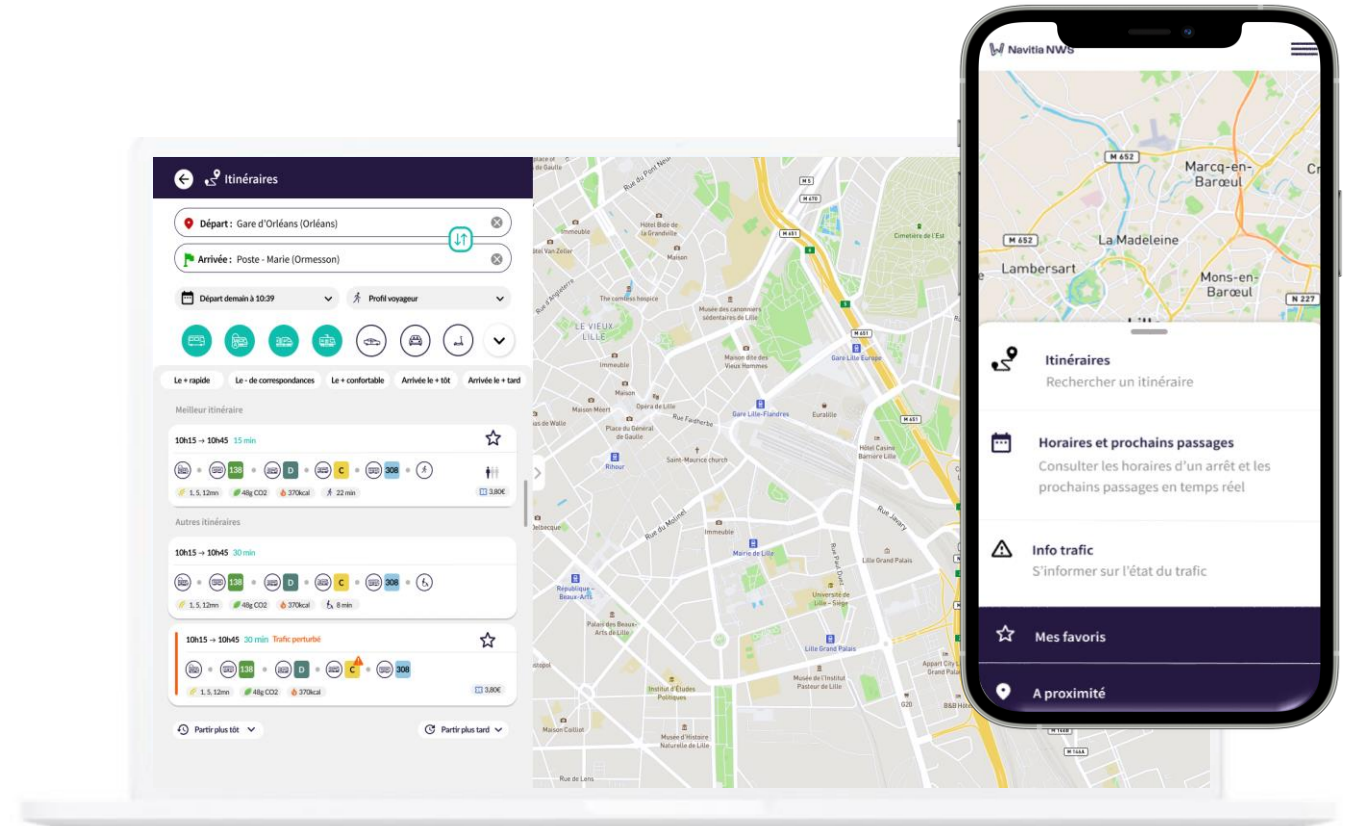
# Navitia Web Solution



**Navitia Web Solution** est une application web modulaire et personnalisable en marque blanche qui offre une solution alternative ou complémentaire à une application mobile

**Navitia Web Solution** propose une expérience utilisateur cohérente et harmonisée avec celle de **Navitia Mobile Solution**

**Navitia Web Solution** est responsive et utilisable depuis tous types de terminaux : mobile, tablette, PC, Mac



Patterns



## **Le transport est un secteur essentiel pour**

- notre société
- notre économie
- notre qualité de vie

## **Il est aussi source de pression sur l'environnement**

- changement climatique
- pollution atmosphérique
- pollution sonore

# Depuis 1998, le secteur des transports reste celui qui émet le plus de Gaz à Effet de Serre (GES)

**31%**

**En 2019, le transport était responsable de 31% des émissions de GES**

Ce qui est une contribution relative plus forte qu'en 1994 où il en représentait 25%

**+2,7%**

**Entre 1994 et 2019, les GES dus aux transports ont progressé de 2,7 %**

(soit + 0,1 % en moyenne annuelle)

**alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions**

# Accroissement du trafic vs amélioration de la performance énergétique et diminution du contenu en CO<sub>2</sub> des carburants

**97%**

des émissions de GES induites par les transports sont constituées de CO<sub>2</sub> provenant de la combustion de carburants

**94%**

Les transports routiers sont responsables de 94 % des émissions du secteur des transports

**54%**

Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 54 % aux véhicules particuliers

# Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)

Feuille de route de la France pour réduire ses émissions de GES, elle fixe pour le transport les objectifs suivants :

**2030 : -28%**

Réduction de -28% des émissions de GES entre 2015 et 2030

**2050 : décarbonation complète**

(à l'exception du transport aérien domestique)



# Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)

---

Pour les transports le PCAET se décline sous forme de Plan de Déplacements Urbains, Plan De Mobilité, Plan Global de Déplacement...

**-40%**

Objectif du PDU de Rennes Ville et Métropole :  
réduire de -40% les émissions de GES des mobilités sur la période 2018-2030



**48,5% ➡ 40%**



**13,7% ➡ 16%**



**34,1% ➡ 35%**



**3,7% ➡ 9%**

# Plan Métropolitain des Mobilités (P2M) du Grand Nancy

## -52%

Objectif du P2M de la Métropole du Grand Nancy :  
réduire de -52% les émissions de GES des mobilités en 2030 vs 2019



50% ➡ 30 à 35%



11% ➡ 15 à 16%



36% ➡ 38 à 40%



3% ➡ 12 à 14%

## 300M€

sur 5 ans

- 5 lignes structurantes (Bus à Haut Niveau de Service)
- Flotte 100% décarbonée
- 37 km de voies dédiées à terme (contre 17 aujourd'hui)
- 65 km d'aménagements cyclables sécurisés supplémentaires
- Création de 3 parkings relais...

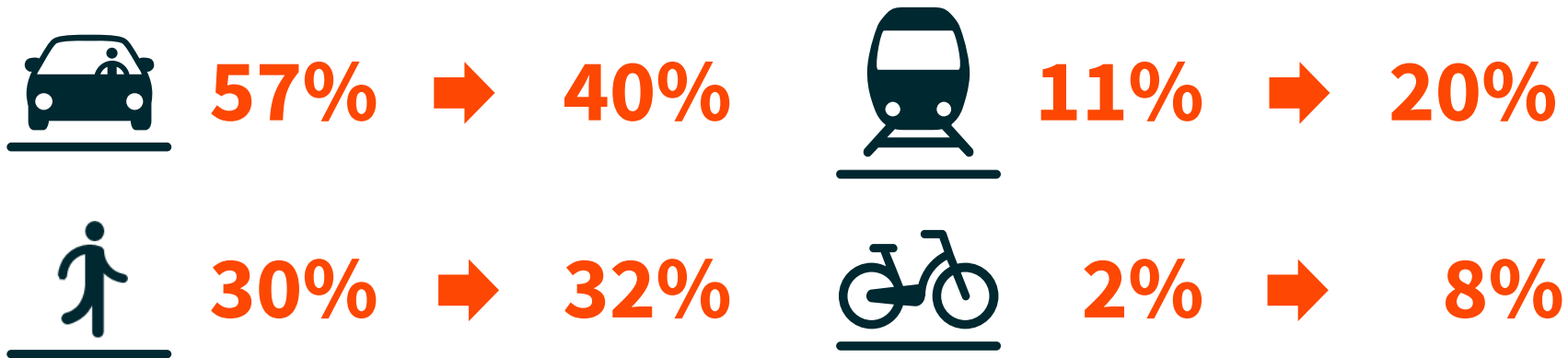


# Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

---

**-37%**

Objectif du PDM de la Métropole de Lille :  
réduire de -37% les émissions de GES sur la période 2016-2035



# 5 leviers d'action dans la SNBC

---

**1** Maîtriser la croissance de la demande de transport

➔ Favoriser le télétravail, les circuits courts



# 5 leviers d'action dans la SNBC

---

- 2 Favoriser le **report modal** vers les modes de transport de personnes et de marchandises les moins émetteurs (**transports en commun, train**) et soutenir les modes actifs (**vélo...**)



# 5 leviers d'action dans la SNBC

---

- 3 Optimiser le taux de remplissage et l'utilisation des véhicules pour le transport des voyageurs et de marchandises



# 5 leviers d'action dans la SNBC

---

4 Améliorer la performance énergétique de nos véhicules légers et lourds

➔ Objectif : 4l/100 km réels en 2030 pour les véhicules thermiques particuliers



# 5 leviers d'action dans la SNBC

---

**5** Décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter les infrastructures

➔ **Objectif 2030 : 35% de ventes de véhicules particuliers neufs électriques ou à hydrogène**

**2040 : 100%**



# Exemples concrets d'action

## 38 villes – 1,5M passagers

**En France 38 villes ont passé leur réseau de transports en commun à la gratuité**

A ces villes s'ajoutent celles qui ont mis en place des dispositifs partiels, c'est-à-dire gratuité pour les plus jeunes, ou les plus âgés, gratuité le samedi ou le week-end, ou en cas de pics de pollution

## +15% de fréquentation

**A Montpellier la gratuité en fin de semaine a boosté de 15% la fréquentation du centre-ville**

## +25% de trafic

**En Allemagne, d'après des chiffres confirmés par l'Office Fédéral des Statistiques (Destatis), le passe à 9€ mensuels – qui permettait de voyager sur tous les réseaux de transport en commun urbains et interurbains qu'ils soient publics ou privés – aurait entraîné une hausse du trafic de 25%**

# La seule fréquentation des transports en commun ne suffit pas à évaluer la réduction effective des émissions de GES

---



- **D'où viennent les passagers ?**
- **Font-ils les mêmes trajets qu'avant ? En font-ils de nouveaux ?**
- **La gratuité a-t-elle attiré les marcheurs et les cyclistes plus que les automobilistes ?**
- **S'agit-il d'un report modal structurel ou d'un effet d'aubaine ?**



# Piétonisation et Zone à Faible émission

---



- **Quid des stratégies de contournement ?**
- **Les automobilistes font-ils un détour ?**
- **Mettent-ils plus de temps ?**
- **Font-ils plus de km ?**
- **Emettent-ils plus de GES ?**

# Comment dès lors

- Mesurer l'impact réel des PDU, des PDM, des PGD, etc. ?
- Disposer d'une vision sur la trajectoire globale d'émission et non d'une vision morcelée par mode ?
- S'assurer par ex. que lorsque nous aurons plus de cyclistes, plus de piétons, et plus de moteurs électriques ou à hydrogène nous aurons bien réduit de X% nos émissions de GES ?

# Quels outils utiliser pour suivre les émissions de GES ?

## Enquêtes ménage – déplacement ?

Mesurent ce qu'il se passe sur 1 journée uniquement avec moins de 1% des individus  
Très coûteuses

## Traces mobiles ?

Pertinentes sur les moyennes et longues distances  
Ne permettent pas de déduire le mode

## Données d'exploitation ?

Sources variées : billettique, cellules compteuses, caméras  
Souvent incomplètes et centrées sur un mode et une fréquentation à un endroit donné

# Patterns CO<sub>2</sub>

Une solution éprouvée qui utilise les données GPS quotidiennes pour :

- suivre tous les déplacements d'un territoire
- identifier tous les modes de transport utilisés
- cartographier en continu l'évolution des mobilités
- assurer le suivi dynamique de l'empreinte carbone

# Comment fonctionne Patterns CO<sub>2</sub> ?

○ Coordonnées GPS : x, y, z, Horodatage: hh:mm:ss, Identifiant Terminal

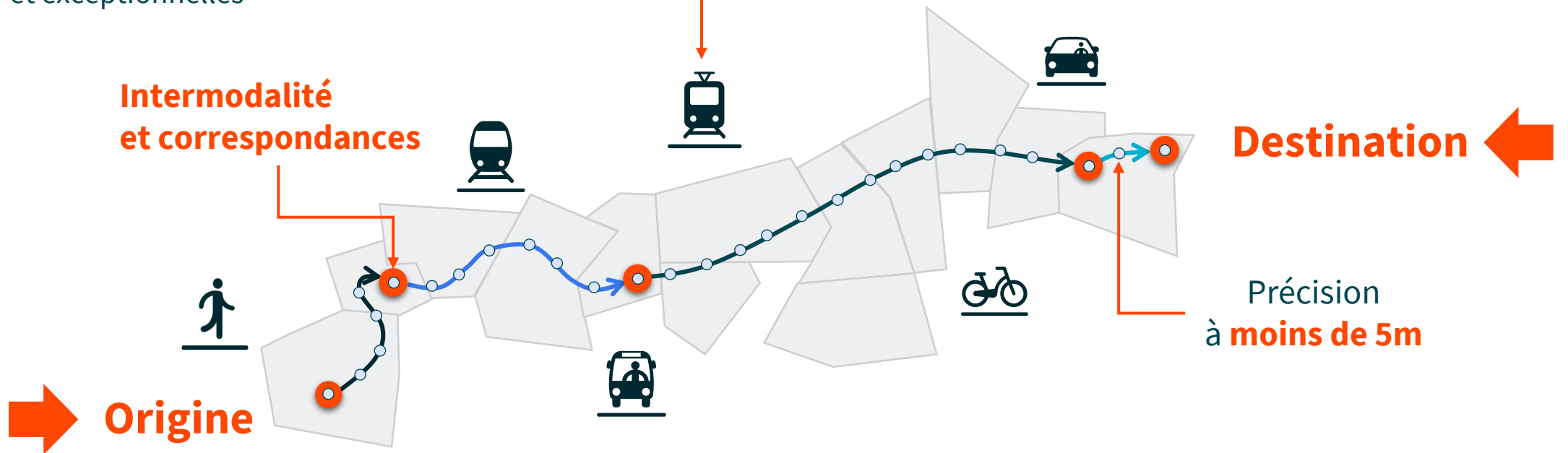
## Des données constatées, anonymes, actualisables et massives

Une vision 24/7 avec les variations saisonnières, les situations nominales, les périodes perturbées et exceptionnelles

### Modes et parts modales

(véhicules privés, transport en commun et modes actifs)

### Intermodalité et correspondances

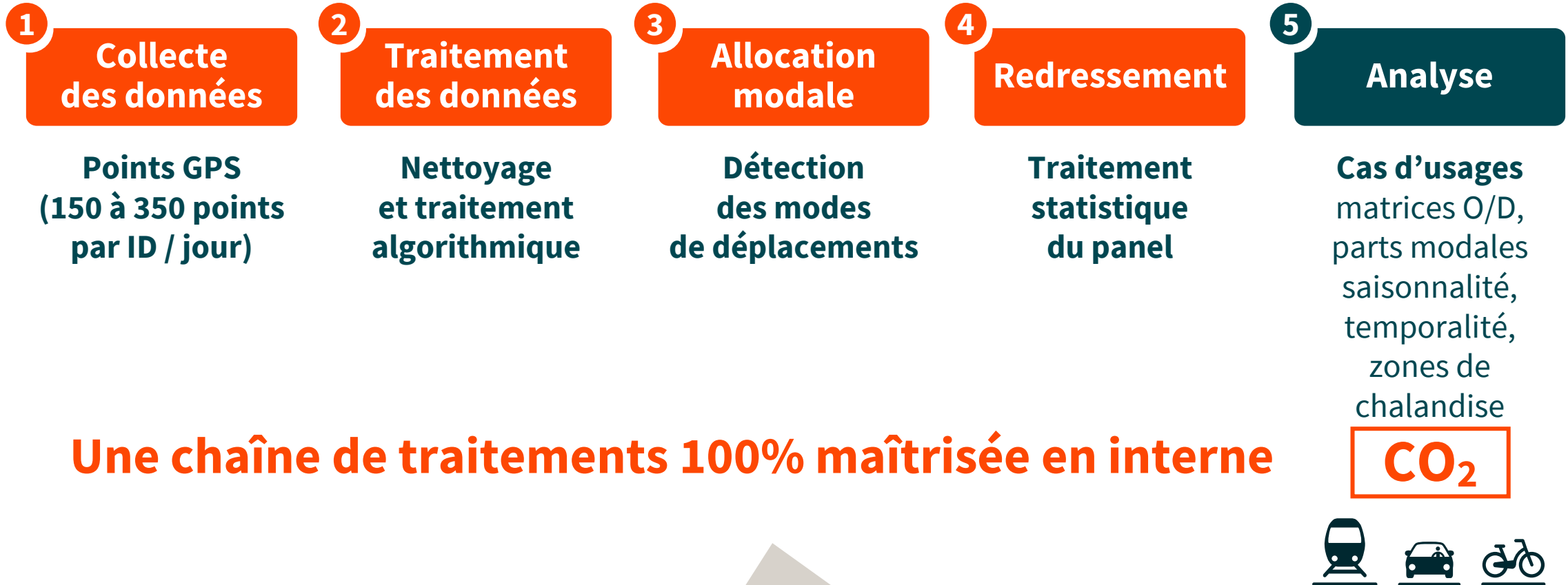


Destination

Précision à moins de 5m

## Recomposition des trajets porte-à-porte

# 5 étapes clés pour reconstituer les déplacements



**Une chaîne de traitements 100% maîtrisée en interne**

# Redressement des données : calibration avec 2 facteurs

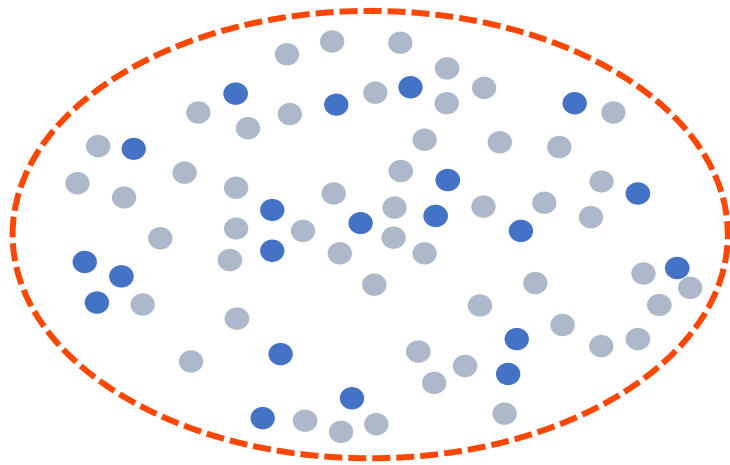
## 1. Dispersion géospatiale

Nous utilisons le lieu de résidence des individus en comparaison avec la population sur une aire géographique donnée

## 2. Dispersion temporelle

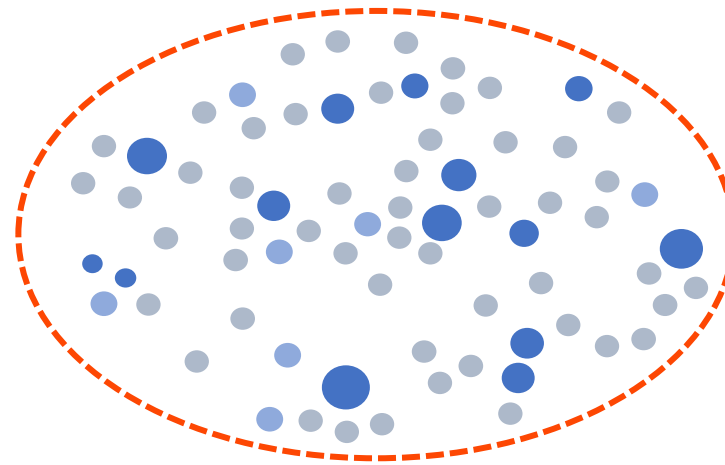
Ne pouvant pas capter 100% des déplacements de notre panel, nous étudions les déplacements à l'aide de sous-ensembles de très haute qualité

Tous les individus au sein du territoire étudié



- Individus ne faisant pas partie de l'échantillon
- Individus inclus dans l'échantillon de données GPS

Panel calibré dans le périmètre étudié



- Individus ne faisant pas partie de l'échantillon
- Individus X poids de la population du territoire (basé sur le lieu de résidence)
- Individus X le poids moyen de la population (si le lieu de résidence n'est pas identifié)

# En synthèse, avec Patterns vous disposez

## D'une base de déplacements porte-à-porte dont vous pouvez extraire

- L'origine du déplacement
- La destination du déplacement
- La distance précise parcourue
- Le mode : marche, vélo, véhicule particulier, transports en commun

## D'un échantillon représentatif de la population

- Et d'algorithmes pour corriger les dispersions géospatiales et temporelles





# Cas d'usage de Patterns

- Mesurer vos flux de mobilité et les modes de transport empruntés
  - Suivre l'évolution des parts de marché
  - Appréhender les évolutions de la demande
  - Améliorer l'intermodalité
  - Ajuster les relations entre vos offres modales
  - Mieux comprendre vos zones de chalandise
  - Mesurer les effets de vos changements d'offre
  - **Mesurer l'impact et les effets de vos politiques de mobilité**
  - **Assurer le suivi dynamique de l'empreinte carbone des mobilités**
- CO<sub>2</sub>**



# Facteurs d'émissions de GES – Observatoire Grand Nancy

## Sources externes :

- **ADEME & HBFEA : émissions des GES des véhicules particuliers « du puits à la roue »** incluant donc les phases de fabrication et d'utilisation
- **SDES : « Données sur le parc automobile français au 1<sup>er</sup> janvier 2021 »** pour le parc automobile actuel

## Éléments fournis ou précisés par la métropole :

- **SDES - ENTD « Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008 »** pour le taux de remplissage moyen des véhicules particuliers
- **Part de haut-le-pied dans la circulation des véhicules du réseau**

# Facteurs d'émissions de GES – Observatoire Grand Nancy

## Autres données utilisées :

- **Conso / émission au km des véhicules du réseau STAN par type de véhicule ou ligne**  
Alternative : valeurs moyennes dans la littérature en fonction du parc
- **Part de haut-le-pied dans la circulation des véhicules par type de véhicule ou ligne**  
Alternative : valeur moyenne en France soit 10 à 15%
- **Emissions CO<sub>2</sub> des phases de fabrication et de maintenance des bus du réseau STAN**
- **Taux de remplissage moyen des véhicules motorisés (hors TC) dans l'aire d'attraction**  
Alternative : valeur moyenne ENTAD de 2008 soit 1,4 passager / véhicule
- **Répartition des véhicules particuliers circulant dans le Grand Nancy (comptages)**  
Alternative : répartition du parc automobile

# Déplacements véhicules personnels

## Emissions CO<sub>2</sub> par jour, par heure, par origine et destination

- Calcul de la distance précise parcourue par les automobilistes à partir de l'échantillon GPS
- Utilisation de la conso et des émissions moyennes des véhicules du Grand Nancy
- Utilisation du taux de remplissage moyen des véhicules circulant dans le Grand Nancy
- Agrégation des déplacements à l'aide de clés de redressement permettant de calculer les déplacements réalisés par la population totale

# Déplacements transports en commun

## Emissions CO<sub>2</sub> par jour, par heure, par origine et destination

- Calcul de la distance voyageur parcourue par ligne à partir de l'échantillon GPS
- Calcul en parallèle de la distance totale parcourue par les véhicules du réseau (bus et Transport sur Voie Réservée) incluant une part de haut-le-pied
- Utilisation de la conso / émission moyenne au km des bus et TVR des lignes
- Agrégation des déplacements à l'aide de clés de redressement permettant de calculer les déplacements réalisés par la population totale

# Déplacements modes actifs

## Emissions CO<sub>2</sub> par jour, par heure, par origine et destination

- Calcul de la distance précise parcourue par l'échantillon à pied, en vélo et en trottinette
- Estimation de l'émission moyenne de CO<sub>2</sub> par km incluant la phase de production (environ 6gCO<sub>2</sub>/km pour les vélos mécaniques)

**60  
à 100M**

**de déplacements collectés  
chaque mois depuis fév. 2020**

**4M**

**D'individus sur le territoire**

# Un panel représentatif de toutes les mobilités, une couverture de tous les territoires

- **Représentativité spatiale**  
métropoles, interurbains, périurbains, ruralités
- **Représentativité de toutes les mobilités**  
route, transports en commun, marche, vélo
- **Représentativité sociodémographique**  
alignée avec la pyramide des âges de la population française (hormis < 11 ans et > 75 ans)

# Nos 7 engagements RGPD

- 1. Notre Délégué à la Protection des données consulté pour chaque projet**
- 2. Une procédure de vérification systématique de nos sous-traitants**
- 3. Des données collectées avec l'obtention d'un consentement éclairé et réversible**
- 4. Des données pseudonymisées conservées sur 13 mois glissants max**
- 5. Aucune exploitation commerciale des données hors mobilité**
- 6. Un travail d'analyse uniquement à partir de données statistiques sur des flux de plus de 10 personnes**
- 7. Un processus de bout en bout sur nos serveurs sécurisés**



Références  
Patterns

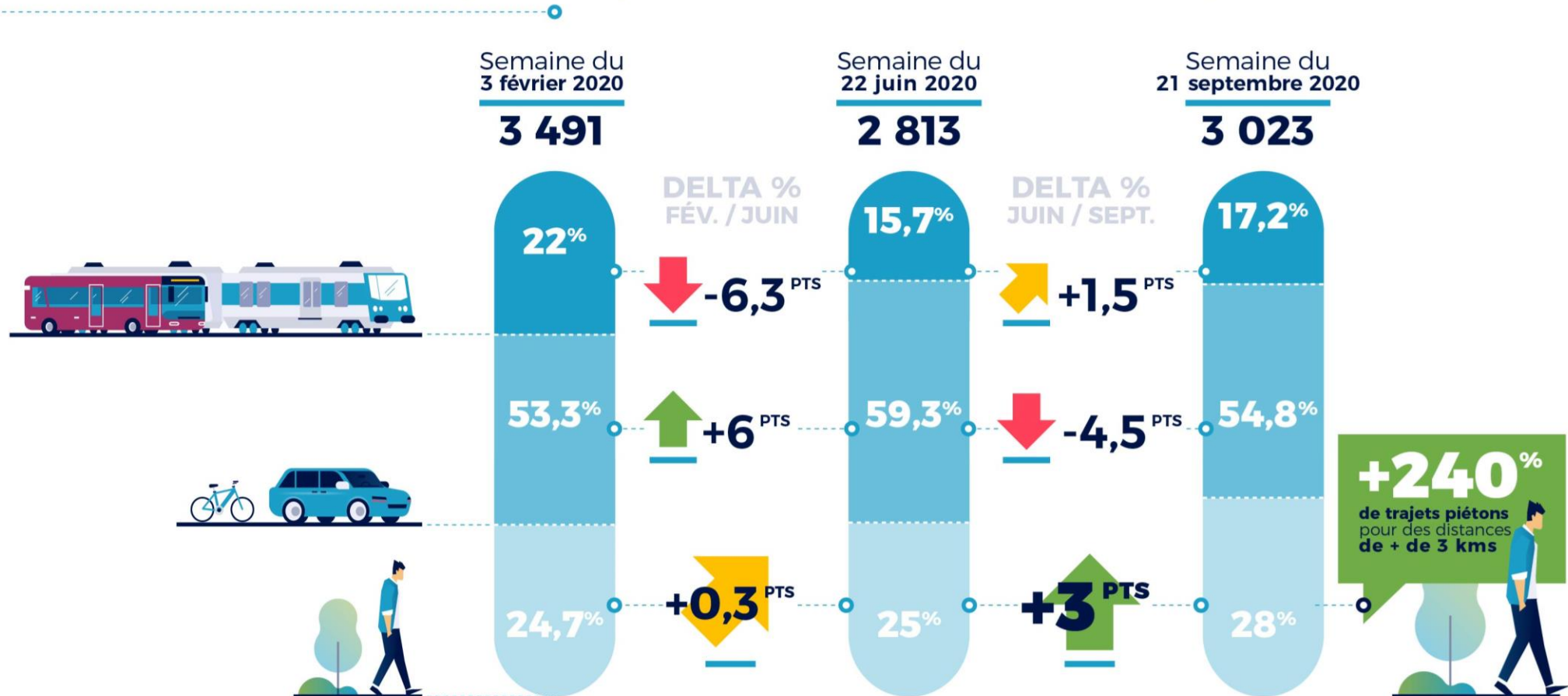




# Keolis

Problématique : identifier les tendances générales de mobilité pendant la Covid. Nombre de trajets, profil des voyageurs, impact du télétravail, évolution des déplacements liés aux loisirs, aux livraisons, à la logistique...

Évolution du nombre de déplacements par mode en IdF (milliers sur un échantillon de référence pendant une semaine).



# Keolis Rennes – SNCF Gares & Co

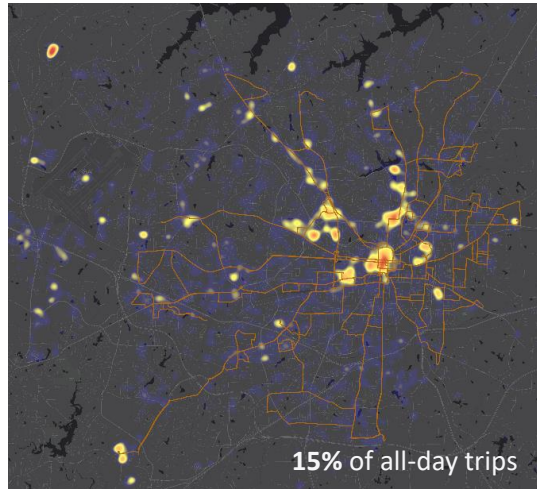
Problématique : analyser les aires de chalandises des gares et stations. D'où viennent les voyageurs ? Où vont-ils ? A quelle heure arrivent-ils ? Quels modes utilisent-ils pour arriver en gare ? Combien de voyageurs uniques ?



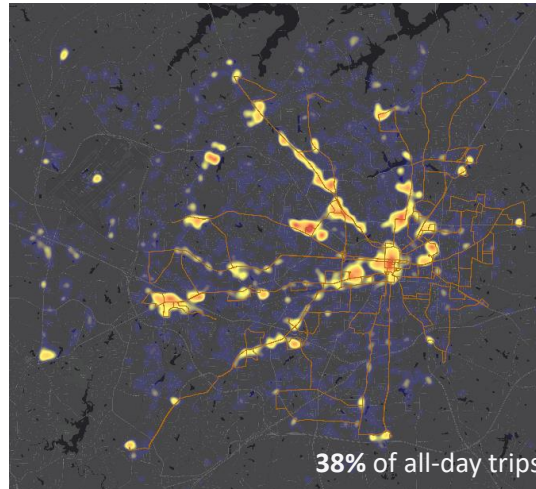
# Keolis NA – AO de Greensboro (Caroline du Nord)

Problématique : identifier les principaux points chauds de la mobilité sur le territoire pour permettre de mieux comprendre les déplacements réels et améliorer la pertinence de l'offre de transports

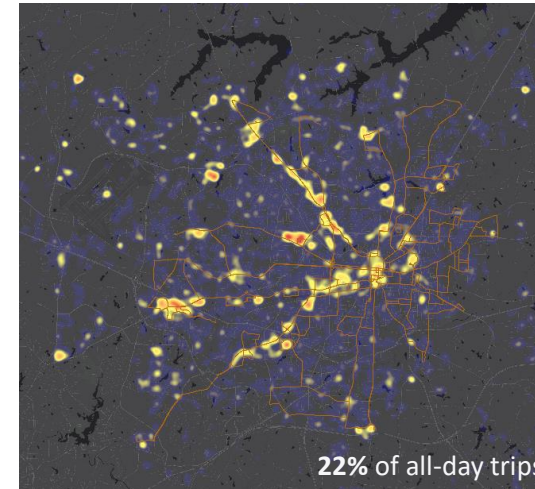
Weekday: The morning peak (6-9am)



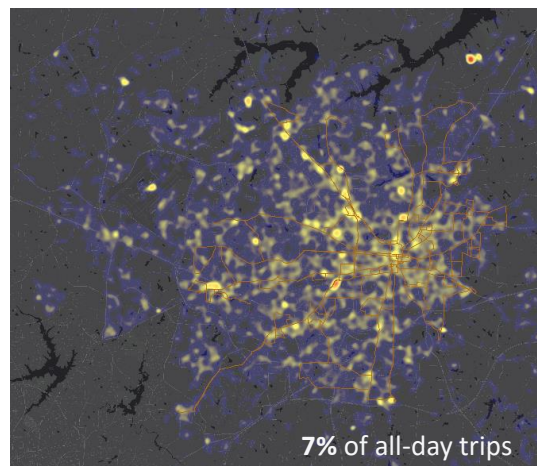
Weekday: off peak (9am-3pm)



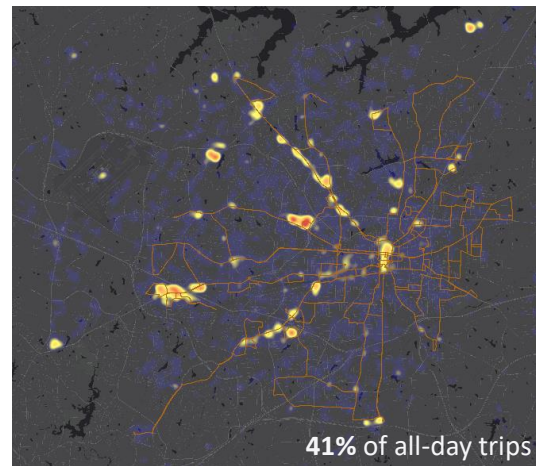
Weekday: The afternoon peak (3-6pm)



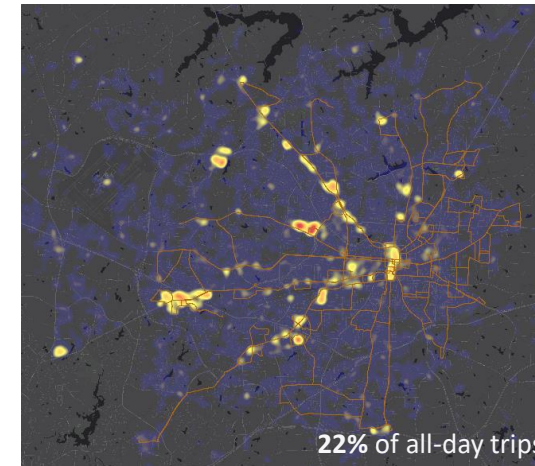
Weekend: The morning peak (6-9am)



Weekend: off peak (9am-3pm)

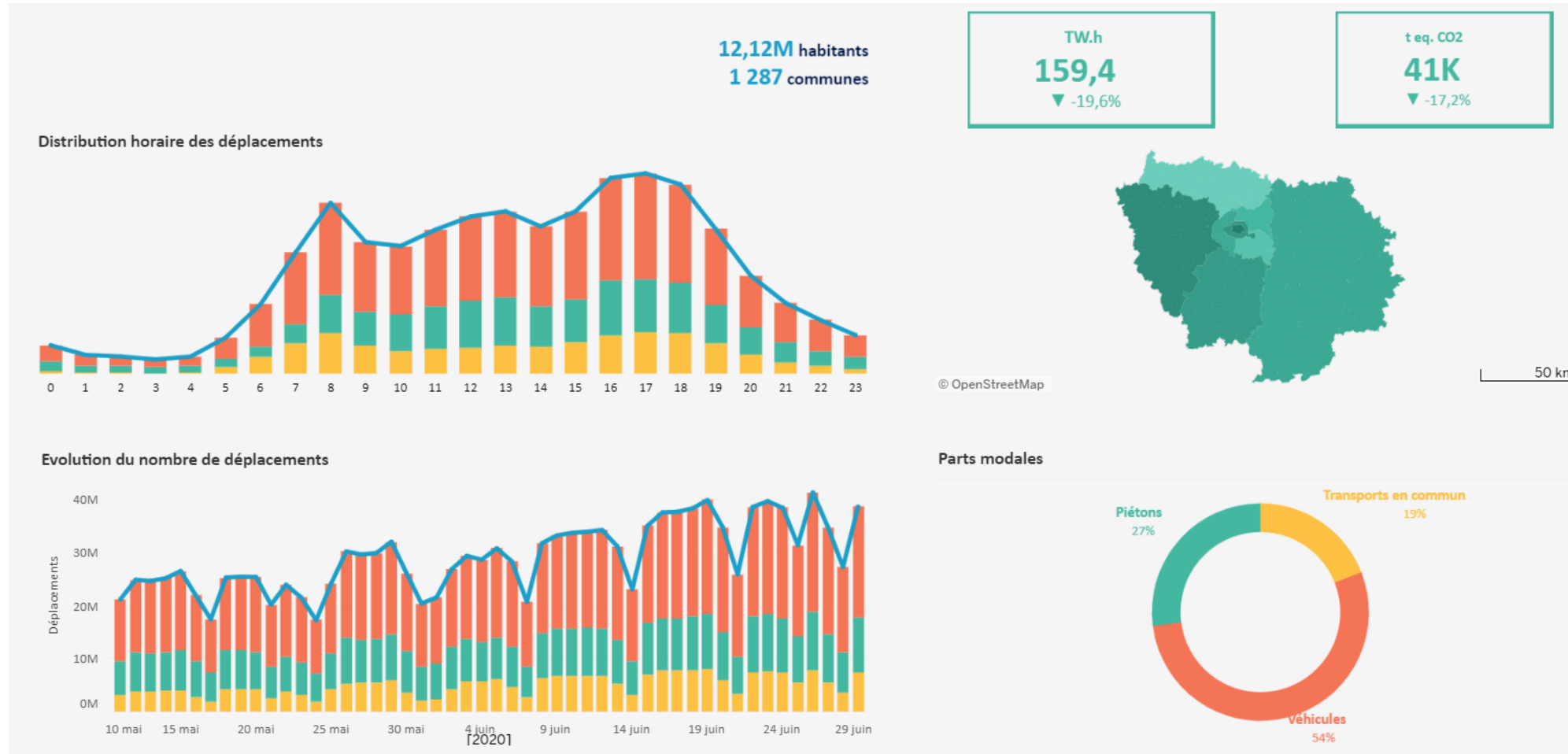


Weekend: The afternoon peak (3-6pm)



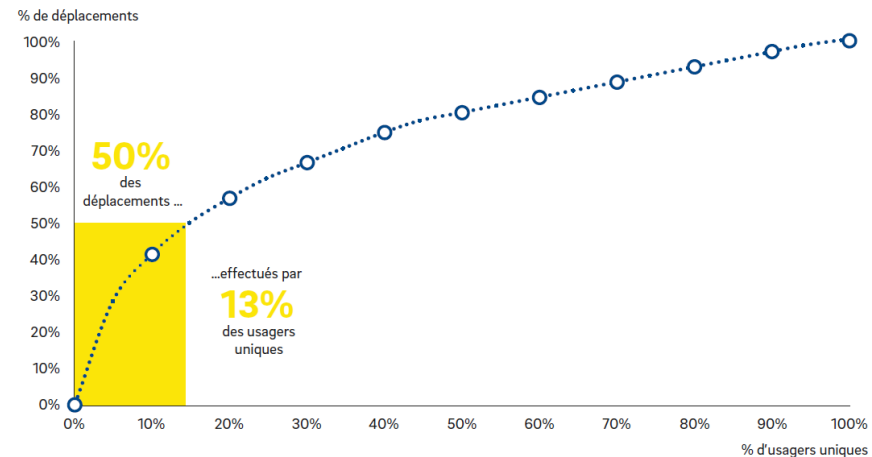
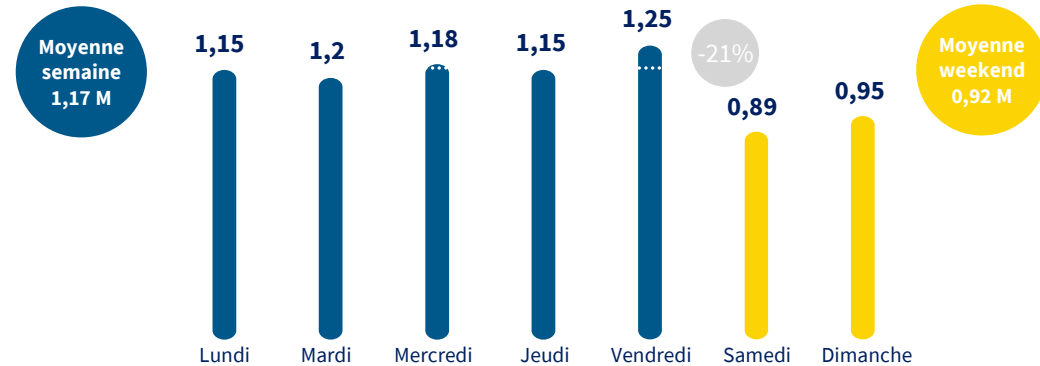
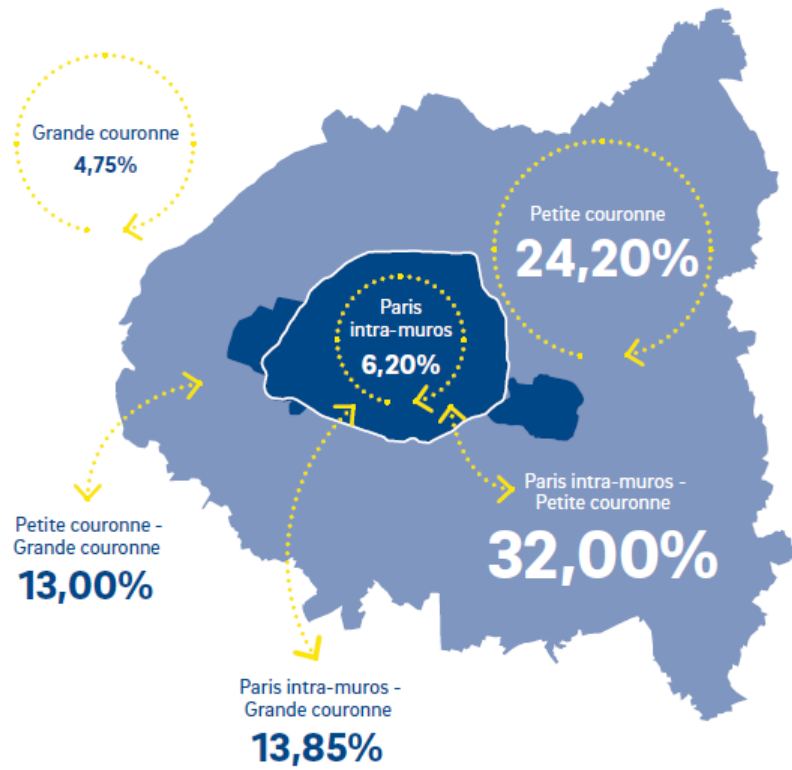
# Ministère des Transports et DGITM

Problématique : analyser j / j à J+2 sur une 10' de grandes aires urbaines le nombre de voyages, et la déformation des parts modales (TC, véhicules individuels, modes actifs) par régions et par grandes origines destinations



# Ile-de-France Mobilités

Problématique : déterminer le potentiel de transport en commun d'un important axe routier de la région.  
D'où viennent les automobilistes ? Où vont-ils ? À quelle heure ? Combien d'automobilistes différents ?  
Quelles parts de marché entre TC, modes actifs et véhicules individuels ? Quelle part pour les flux logistiques ?



# Mairie de Paris

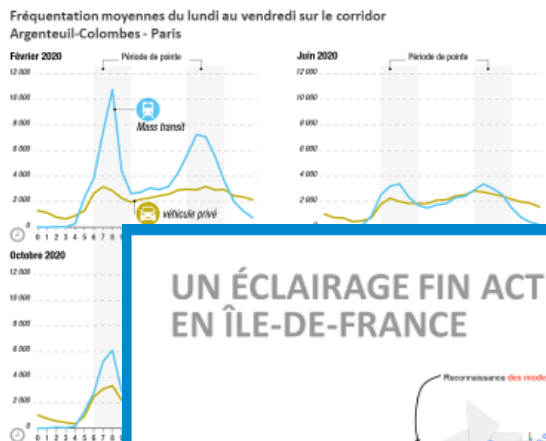
Problématique : mieux comprendre les principaux points de fréquentation piétonne de la capitale.  
Croisées avec les données de largeur de trottoirs ces données ont permis d'identifier les rues les plus denses et les principaux POI



### L'AFFLUENCE AUX HEURES DE POINTE : RETOUR PROCHE DE L'AVANT-COVID

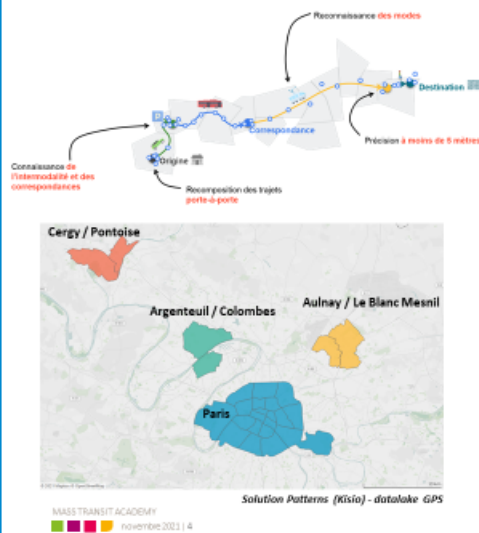
#### Le lissage de la pointe reste nécessaire

- Mass Transit :
  - Pendant la crise : Une chute de la fréquentation, plus marquée aux heures de pointe
  - Rentrée 2021 : Un retour des pointes proches du pré-COVID.
- Route :
  - Pendant la crise : Un trafic moins perturbé
  - Rentrée 2021 : L'apparition de pointes plus marquées qu'avant-Covid



MASS TRANSIT ACADEMY  
 novembre 2021 | 5

### UN ÉCLAIRAGE FIN ACTUALISÉ SUR LE MASS TRANSIT EN ÎLE-DE-FRANCE



### L'analyse des traces GPS des smartphones

Des données très récentes qui éclairent les comportements individuels :

- A partir d'un panel de 700 000 voyageurs tous modes en Île-de-France avec une vision 24h/24 et 7j/7
- Permettant d'identifier finement les parcours de déplacement, les modes et correspondances empruntés, les temps de déplacement
- En zoomant sur 3 corridors majeurs : Argenteuil / Colombes <-> Paris, Aulnay-sous-Bois / Le Blanc-Mesnil <-> Paris, Cergy / Pontoise <-> Ouest parisien / La Défense
- Pour mesurer les évolutions entre périodes : février 2020, juin 2020, octobre 2020, octobre 2021



MOBILITÉ

Novembre 2021 • www.institutparisregion.fr

## DES HEURES DE POINTE AUX JOURS DE POINTE, EFFETS DE LA PANDÉMIE SUR LE MASS TRANSIT EN ÎLE-DE-FRANCE

APRÈS DES MOIS DE CRISE SANITAIRE LIÉE À L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19, LA REPRISE ÉCONOMIQUE S'ACCOMPAGNE D'UN RETOUR DES VOYAGEURS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN FRANCILIENS, ET EN PARTICULIER SUR LE RÉSEAU FERRÉ DIT « MASS TRANSIT ». MAIS LA CRISE A AUSSI JOUÉ UN RÔLE D'ACCÉLÉRATEUR POUR CERTAINES ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES AVEC LE DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL, DES ACHATS À DISTANCE ET DE LA PRATIQUE DU VÉLO. DE NOUVEAUX USAGES ET DE NOUVEAUX BESOINS ONT ÉMÉRGÉ. QUELS POURRAIENT ÊTRE LEURS IMPACTS SUR LES TRANSPORTS ? COMMENT LE MASS TRANSIT PEUT-IL CONTINUER À ÊTRE UN LEVIER MAJEUR DE LA DÉCARBONATION DE LA MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE ?

24 %

L'ÉCART DE VOYAGEURS ENTRE LE MARDI ET LE VENDREDI EN SEPTEMBRE 2021, À L'HEURE DE POINTE DU MATIN, SUR TROIS CORRIDORS ÉTUDIÉS

En septembre 2020, l'Institut Paris Région, la Mass Transit Academy, Transilien SNCF et les bureaux d'études Kisio et Sustainable Mobilities ont publié une étude partenariale visant à éclairer le rôle joué par le mass transit dans le système global de mobilité francilien. Avec la participation du courtier en ligne Pretto et la consultation de la Drieat (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) pour son expertise des déplacements en Île-de-France, cette étude est aujourd'hui actualisée, afin de comprendre finement comment a évolué la mobilité francilienne au cours de la crise sanitaire, quelles ont été les dynamiques à l'œuvre et quelles évolutions vont s'inscrire durablement en termes de mobilité. Le télétravail va-t-il réduire significativement les besoins de transport à l'heure de pointe ? Un mardi sera-t-il comparable à un vendredi ? Les changements de choix résidentiels et de localisation des entreprises vont-ils générer de nouveaux besoins de transport ? Quel lien pourrait s'établir entre le mass transit et le vélo, qui s'est fait une nouvelle place dans le paysage des mobilités franciliennes ? L'étude apporte des éléments de réponse à ces questionnements, en s'appuyant sur les récentes données de trafics en Île-de-France, ainsi que sur l'analyse détaillée des traces GPS des smartphones de voyageurs ciblés sur trois corridors majeurs de déplacements (Argenteuil/Colombes - Paris, Aulnay-sous-Bois/Blanc-Mesnil - Paris, Cergy-Pontoise - Ouest parisien/La Défense).





### Observatoire national France

25 personnes accèdent en central et dans les régions aux données de mobilité sur S2 2021 par départements, segments de marché, périodes et sur 500 OD spécifiques et 100 lieux d'intérêts



### Etudes en amont de RAO pour les régions Hauts-de-France, Grand Est et Pays de la Loire



### Suivi des parts modales fer, route, avion chaque mois pendant 1 an sur 10 OD clés pour Voyages





