

ANNEXE 1 – METHODOLOGIE DE DETERMINATION DES TEMPS DE TRAJETS

1.1 Salariés franciliens

En superposant les domiciles des salariés, géolocalisés à l'adresse, avec le modèle du réseau de transport en commun, un logiciel de recherche du plus court chemin calcule les temps de trajet domicile-travail à l'heure de pointe du matin pour chaque salarié. L'ensemble des temps de transport est pris en compte :

- **Temps de rabattement** vers le point de desserte en transport en commun de départ :
 - lorsqu'il existe un ou des points de desserte en transport en commun dans un rayon de 1,2 kilomètre en « cheminé¹», le trajet de rabattement s'effectue à pied et le point de desserte considéré est celui qui permet d'accéder le plus rapidement au lieu de travail (donc pas nécessairement le plus proche du point de départ) ;
 - pour les collaborateurs résidant à plus de 1,2 kilomètre en « cheminé » d'une desserte en transport en commun, une hypothèse de rabattement en véhicule particulier vers la gare la plus proche ou correspondant à l'itinéraire le plus rapide est posée.

- **Temps de correspondance** : ces temps découlent de la description détaillée des caractéristiques du réseau de transport collectif.

- **Temps d'attente** :
 - le temps moyen d'attente est égal à la moitié du ratio suivant : 60 minutes / nombre de passages du métro, train, bus ou RER dans l'heure, ce qui correspond à un demi-intervalle de temps entre deux passages,

 - pour le premier mode de transport utilisé, ce temps d'attente est majoré à 10 minutes, car au-delà, on peut considérer que les individus fonctionnent « à l'horaire ».

- **Temps de trajet.**

- **Temps de rabattement** vers le site de destination (les hypothèses comportementales sont les mêmes que pour le choix du point de desserte de départ).

2.1 Salariés non franciliens

Les salariés non franciliens ne sont pas pris en compte dans l'étude. En outre, les comportements de migrants hors Ile de France suivent des logiques de déplacements différentes des migrants cartes oranges, notamment dans l'utilisation des trains grande ligne, TER, lignes de car en rabattement vers les gares. De fait, l'estimation des temps de parcours ne peut correspondre correctement aux comportements réels. Aussi, nous retenons les temps de parcours entre les principaux pôles de transports franciliens vers les sites testés. Le temps de parcours est donc composé de la première section Province – pôle, à laquelle il convient d'ajouter le temps correspondant dans le tableau qui sera fourni.

¹ Les temps de trajet en « cheminé » ne sont pas calculés à partir d'une modélisation du réseau de voirie mais sur la base d'une évaluation des distances à vol d'oiseau, avec un coefficient de passage de 1,2 permettant prendre en compte les cheminements détournés.