



Paris, le 1er juin 2026



DRIEAT Île-de-France
Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement, de l'aménagement et des transports



Mobilité sous pression climatique

Quand le climat perturbe nos déplacements

Alors que le mois de mai qui vient de s'achever est le plus chaud jamais enregistré, que les événements climatiques extrêmes se multiplient, une nouvelle étude conduite par L'Institut Paris Region, en partenariat avec Transilien SNCF Voyageurs, la Mass Transit Academy, la DRIEAT, la CCI Paris Île-de-France et Sustainable Mobilities explore, pour la première fois, comment les Franciliens et les entreprises s'organisent face aux aléas climatiques.

Cette analyse place les voyageurs au cœur du sujet, pour alimenter les plans d'adaptation au changement climatique sur lesquels travaillent les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport, les entreprises franciliennes...

Elle présente les résultats de **deux grandes enquêtes menées en mars 2026**. L'une (Ipsos BVA) pour Transilien SNCF Voyageurs auprès d'un échantillon représentatif de plus de 1 000 Franciliens de 18 ans et plus, et l'autre par la CCI Paris Île-de-France auprès de 500 entreprises, complétées par **une analyse de données « mobilité », entre 2023 et 2026**.

Un territoire sous tension climatique

Ces trois dernières années, l'Île-de-France a connu en moyenne 50 jours de conditions météorologiques exceptionnelles par an. Dans une région où 3,6 millions d'habitants résident dans des îlots de chaleur et où 41 millions de déplacements sont effectués chaque jour, dont 9 millions en transports en commun, les conséquences sur les mobilités deviennent significatives.

Météo sensibilité des transports : le vélo très impacté, le train légèrement, le métro pas du tout

Hors événements climatiques extrêmes, la météo quotidienne impacte déjà la mobilité :

- le vélo est le mode le plus sensible à la météo : sa pratique recule de 24 % les jours de fortes pluies et de 18 % à 0 °C par rapport à la moyenne annuelle (14 °C) ;
- lorsqu'il pleut, la congestion automobile augmente de 31 %, même si le trafic recule de 3 %, mais la voiture est insensible à la température ;
- les bus et les tramways voient leur fréquentation baisser de 4 % en cas de forte pluie, et respectivement de 11 % et 7 % par temps chaud (30 °C). Pour le RER et le train, on observe un léger retrait de 2 % en cas de forte pluie et de 4 % à 30 °C ;
- le métro, majoritairement souterrain, apparaît insensible aux variations quotidiennes de météo.

La neige, l'aléa le plus perturbant : routes paralysées, *mass transit* perturbé, mais résilient

La neige est l'aléa climatique qui perturbe le plus la mobilité, cité par 72 % des Franciliens et 95 % des entreprises, en raison de son effet paralysant immédiat sur le réseau routier. 46 % des Franciliens envisagent alors d'annuler leurs déplacements, contre 30 % en cas de tempête, 24 % lors de pluies intenses et 14 % lors d'un épisode caniculaire.

Sur cinq épisodes hivernaux étudiés (neige, verglas, pluies intenses), on constate qu'en moyenne une baisse de 18 % du trafic routier s'accompagne néanmoins d'une hausse de 54 % en kilomètres de bouchons par rapport à des conditions habituelles, le vélo recule de 44 %, le bus de 33 %. Le *mass transit* demeure le mode le plus fiable et le plus résilient, avec des baisses de fréquentation plus limitées (-1 % pour le métro, -12 % pour le tramway, le RER et le train).

La canicule, principal défi des prochaines décennies

La canicule est désormais perçue par les Franciliens comme l'événement climatique le plus pénible, bien qu'elle soit appelée à devenir de plus en plus fréquente. Les entreprises soulignent le stress engendré et 61 % estiment qu'elle perturbe la venue au travail des salariés. Or le nombre de jours de forte chaleur pourrait tripler en Île-de-France d'ici à 2050.

On note alors un recul global de la mobilité pouvant atteindre 6 %, avec des diminutions allant jusqu'à 9 % pour le tramway, la voiture, le métro et le vélo, jusqu'à 12 % pour le RER et le train, et jusqu'à 20 % pour le bus.

Les impacts de la canicule sur l'exploitation ferroviaire apparaissent moins bien compris par les voyageurs que ceux liés à la neige. Les risques de déformation des rails et d'arrachement des caténaires seront réduits par des travaux de régénération et d'adaptation du réseau, mais des limitations de vitesse ciblées pourraient d'ici là s'avérer nécessaires, or seuls 23 % des Franciliens sont prêts à accepter un allongement de 30 minutes de leur temps de trajet en cas de canicule (vs 49 % en cas de neige).

Le télétravail, un amortisseur puissant

L'étude identifie le télétravail comme le levier majeur d'adaptation pour les Franciliens : 66 % des télétravailleurs préfèrent rester à domicile lors des canicules. Mais 27 % des actifs ne peuvent ni télétravailler ni bénéficier d'horaires flexibles, parmi lesquels deux tiers sont des femmes. Ces populations, dépendantes des transports en commun, apparaissent particulièrement vulnérables aux perturbations climatiques. Le télétravail permet en outre d'alléger la demande de transport, et redonne de la souplesse opérationnelle au système de transport.

Diminuer et décaler les déplacements sont les deux principales stratégies des Franciliens face aux aléas climatiques (35 % et 33%). Seuls 15 % des Franciliens ont recours au changement de mode de transport.

Une majorité d'entreprises font preuve de souplesse pour leurs salariés

Parmi les entreprises privées interrogées par la CCI Paris Île-de-France, 79 % laissent la possibilité d'un départ anticipé en cas d'aléa climatique. 64 % accordent la possibilité de télétravailler, pour les activités compatibles, 44 % permettent de poser des jours de congé ou d'absence, et 38 % maintiennent la rémunération, même si le temps de travail n'est pas effectué dans sa totalité.

Des attentes fortes en matière d'information et de confort

Au-delà de la climatisation, en cours de déploiement dans les transports en commun*, les Franciliens expriment plusieurs attentes prioritaires concernant le *mass transit* : une meilleure information en temps réel sur la circulation des trains ; davantage d'informations sur les solutions de remplacement possibles en cas d'interruption ; des espaces d'attente mieux protégés contre le soleil, la pluie et le vent** ; davantage d'équipements : fontaines à eau, îlots de fraîcheur, distribution d'eau.

Pour limiter les chutes d'arbres de riverains sur les voies, et ainsi réduire les perturbations en cas de tempête, seulement 16 % des Franciliens sont opposés à des mesures contraignant les riverains à couper les arbres dangereux.

Les entreprises interrogées demandent, lors des aléas, une amélioration de la fiabilité de l'information voyageurs ainsi que d'une amélioration de la desserte de banlieue à banlieue par bus.

Vers une gestion adaptée de la demande de transport en cas d'aléa climatique

L'analyse souligne la nécessité d'adapter les infrastructures mais aussi les comportements de mobilité. Elle plaide pour le développement d'une véritable stratégie, inspirée des enseignements tirés de la crise sanitaire et des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, afin de mieux répartir les déplacements lors des épisodes climatiques extrêmes. Cela permettrait de préserver la continuité des mobilités essentielles tout en réduisant les vulnérabilités sociales face au changement climatique.

* 70 % des rames exploitées par Transilien SNCF Voyageurs en sont équipées à ce jour, et 85 % d'ici à fin 2030.

** 76 % des gares franciliennes en disposent aujourd'hui.

Contacts presse :

L'Institut Paris Region : Sandrine Kocki 06 07 05 92 20 sandrine.kocki@institutparisregion.fr

Transilien SNCF Voyageurs : Aymeric Anselin 06 28 91 15 69- aymeric.anselin@sncf.fr

