



Le bilan
déplacements

en **2019**
à Paris





Sommaire

Les faits marquants	4
Les chiffres de l'année	5
Les transports en commun	6
Les déplacements à vélo	12
Les déplacements des piétons	17
Les déplacements des PMR	19
La circulation	20
Les déplacements en deux-roues motorisés	27
Les mobilités partagées	29
Le stationnement	30
Les déplacements en taxis	33
Les déplacements touristiques	34
Le transport de marchandises	37
La sécurité des déplacements	39
La pollution atmosphérique	43
Le bruit routier	48
Le contexte économique	50
L'Observatoire des déplacements à Paris	51

L'Observatoire est animé par la Mairie de Paris avec la collaboration de la Préfecture de Police, de l'INSEE, de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, d'Île-de-France Mobilités, du Conseil Régional d'Île-de-France, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, de la RATP, de la SNCF, d'AIRPARIF, des Ports de Paris et de l'Office de Tourisme et des Congrès de Paris.



Les faits marquants en 2019

Déplacements

- **Circulation** : Restriction de la circulation dans Paris Intra-Muros aux véhicules légers et utilitaires de classe Crit'Air 4 (du lundi au vendredi de 8h à 20h) ; Extension de la zone « Paris Respire » Château Rouge (30 mars) ; Création de l'opération « Paris Respire » rue du Commerce un samedi par mois de 13h à 18h (18 mai) et Porte Saint-Denis de 10h à 18h en hiver, et de 10h à 20h en été (23 juin).
- **Modes de circulation douce** : Création d'une piste cyclable boulevard Voltaire, de la Place Léon Blum à Nation (avril) ; Création d'une piste cyclable avenue de Flandre, de Stalingrad à l'avenue Corentin Cariou (juin) ; Création d'une piste cyclable à double sens (3,5 m de large) rue de Rivoli, de Bastille à Concorde (18 septembre) ; Création d'un aménagement cyclable rue Bobillot entre la Place de Rungis et la rue du Moulin (septembre) ; Création d'une piste cyclable boulevard Vincent Auriol, du Pont de Bercy à la Place d'Italie sur 1,4 km (septembre) ; Création d'une voie verte route de la Pyramide entre le Rond-Point de la Pyramide et Joinville le Pont (septembre) ; Création d'une piste à contre-sens rue Lecourbe entre la rue de Cambronne et le Boulevard Pasteur sur 2,4 km (novembre) ; Création d'une piste cyclable sur les Champs-Élysées, de Concorde à Étoile (décembre) ; Dans le cadre du REVe (Réseau Express Vélo), création d'une piste cyclable boulevards de Strasbourg et de Sébastopol, de Châtelet à rue d'Aubervilliers (septembre) et quais d'Orsay, Anatole France, Malaquais (septembre) et Branly (décembre).
- **Mobilité électrique** : Accompagnement du développement des services d'Autopartage en trace directe et en boucle (service Mobilib') avec notamment la mise à la disposition des usagers de véhicules partagés, dans le cadre du Service Véhicules Partagés (SVP), de plus de 700 places réservées aux véhicules électriques et rechargeables ; Lancement du nouveau service d'Autopartage Mobilib' (autopartage en boucle sur des emplacements de voirie fixes et réservés) (7 mai).
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Restructuration du réseau de bus de Paris : 50 lignes de bus ont été modifiées, 5 lignes créées, 15 kilomètres de nouveaux couloirs de bus, les arrêts modifiés et l'accessibilité améliorée. De nouveaux territoires périphériques sont mieux desservis, les liaisons avec la banlieue et les Bois améliorées (19 avril) ; Ouverture la nuit, un samedi par mois, des lignes 1, 2, 5, 6, 9 et 14 du métro et des lignes 2 et 3 du Tramway (14 septembre) ; Renforcement de l'offre bus de 4 lignes à Paris (lignes 43, 63, 70 et 25) (1^{er} octobre) ; Mise en place du Navigo Sénior par IDFM instaurant le demi-tarif aux Franciliens de plus de 62 ans (1^{er} novembre).
- **Aménagements** : Inauguration de la Place de la Nation réaménagée (le 7 juillet) ; fin des travaux sur la place de la Bastille (hors escalier d'accès au port de l'Arsenal) à l'automne 2019 ; aménagement de la Place Gambetta et de la Place des Fêtes (décembre).
- **Événements** : Cinquième édition de la « journée sans voiture » (22 septembre) ; Nuit Blanche 2019 ; fermeture à la circulation automobile, et ouverture aux piétons et vélos seuls, du Boulevard Périphérique entre Porte de Bagnolet et Porte de la Villette et d'un périmètre couvrant l'axe reliant la Place de la Bastille à la Place de la Concorde, élargi aux quartiers adjacents (5 au 6 octobre).

Stationnement

- Interdiction faite aux Engins de Déplacement Personnel (dont les trottinettes électriques) de stationner sur le domaine public parisien à l'exception des emplacements dédiés (1^{er} juillet).
- Création des premières places de stationnement dédiées aux trottinettes électriques dans le 4^{ème} arrdt (8 juillet), 764 stations déployées à la fin 2019.
- Fermetures définitives des parcs de stationnement concédés Pont de Grenelle (avril), Goutte d'Or (1^{er} octobre), et des 19 parcs de stationnement concédés de surface (8 octobre).

Sécurité

- Organisation de plusieurs animations pour le public parisien sur les dangers des angles morts des véhicules à gros gabarit.
- Poursuite des travaux du groupe de travail « Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP » pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 10 sites étudiés en 2019.

Réglementation

- Entrée en vigueur de la modification du Code de la Route reconnaissant la trottinette et autres EDPM (Engins de Déplacement Personnels Motorisés) comme moyens de transport à part entière et encadrant leur usage (25 novembre).
- Promulgation de la loi d'Orientation sur les Mobilités (loi LOM) publiée au Journal Officiel le 26 décembre.



Les chiffres de l'année

➔ Évolution 2019 / 2018

Déplacements en transports en commun



Méto (RATP) :

1 498 millions de voyages

-4%
↘



RER A et B (RATP) :

497 millions de voyages

stable
→



Réseau de surface à Paris (RATP) :

439 millions de voyages

stable
→



dont
Tramway T3 :

134 millions de voyages

+21,2%
↗



Transilien SNCF :
(RER A, B, C, D, E et train)

919 millions de voyages

-0,7%
↘

Déplacements à vélo

Linéaire des aménagements cyclables :

1 037,5 km

+13%
↗

Nombre de déplacements à Vélib' :

23 660 081

+232%
↗

Circulation automobile

Paris intra-muros (réseau instrumenté) :

680 véhicules*km/h ramenés au km d'axe orienté instrumenté

-8%
↘

Boulevard périphérique :

5 146 véhicules*km/h ramenés au km d'axe

-2%
↘

Jours ouvrables, 7h-21h

Déplacements en deux-roues motorisés

Évolution du nombre de 2 roues motorisés sur les sites enquêtés

-17%
↘

Stationnement

Nombre de places véhicules sur voirie :

134 560 places

stable
→

Nombre de places sur voirie pour les deux-roues :

88 396

+4,5%
↗

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel dans les parcs concédés :

7 449

-2%
↘

Déplacements touristiques

Nombre de forfaits de stationnement utilisés par des autocars de tourisme :

283 088

-5%
↘

Sécurité

Nombre de victimes de la circulation :

6 366

stable
→

Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **17** jours de dépassement du seuil d'information et **1** jour de dépassement du seuil d'alerte.



Les transports en commun

Réseaux Offre

Source : RATP,
Transilien SNCF



Places kilomètres offertes (PKO) :
Produit du nombre de kilomètres de voitures par la capacité du matériel utilisé, celle-ci étant calculée sur la base de 4 personnes debout au mètre carré.

Métro :
Ligne 3bis, 7bis et funiculaire compris.

RER A et B :
Domaine RATP uniquement.

Bus à Paris :
Lignes régulières, y compris Balabus, ligne PC (comptée pour 2 lignes) et services conventionnés (Traverses).

Bus en Banlieue :
Lignes régulières, services conventionnés et lignes affrétées (hors mode T et Noctilien).

Noctilien :
Réseau de bus de nuit RATP et SNCF qui renforce l'offre de bus de 0h30 à 5h30 entre Paris et sa banlieue (y compris lignes Noctilien affrétées RATP).

Transilien SNCF :
Réseau Île-de-France (train + tram-train), RER C, D, E et parties du RER A et B exploitées par la SNCF.

Mode TCSP :
Tramway (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7, T8) + Trans Val de Marne (TVM) + Bus 393

Gare nominale :
Station (gare) ou groupe de station (gares) de même dénomination.

Points d'arrêt :
Pour chaque réseau, on ne compte qu'une seule fois un point d'arrêt dans le cas où plusieurs lignes du même réseau passent par ce point. Il s'agit d'une moyenne des deux sens.

➔ Évolution 2019 / 2018

➔ Évolution 2019 / 2018



Métro (RATP)

16 lignes
206 km de lignes*
303 stations nominales
27 284 millions PKO

-7,2%



RER A et B (+ Orlyval)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 stations nominales
26 895 millions PKO

-3,0%

**Orlyval : 7,3 km de lignes
3 gares nominales**



Bus à Paris (RATP)

66 lignes
626,85 km de lignes
1 373 points d'arrêt
3 194 millions PKO

stable



Bus en banlieue (RATP)

237 lignes
2 468,63 km de lignes
4 757 points d'arrêt
8 442 millions PKO

-2,0%



Noctilien (RATP, SNCF)

48 lignes (32 RATP et 16 SNCF)
714 km de lignes (RATP) et
720** km (SNCF)
1 154 points d'arrêt (RATP) et
435** (SNCF)



Mode TCSP (RATP)

10 lignes dont 2 lignes à Paris
130,97 km de lignes dont 26,45 km dans Paris
227 points d'arrêt dont 51 dans Paris
9 924 millions PKO

+5,6%

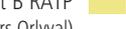
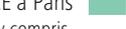
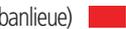
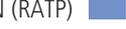


Transilien SNCF (RER A, B, C, D, E + train)**

1 280 km de lignes
391 gares nominales

*Longueur totale de lignes, ne tient pas compte des retournements et des voies de garage.
**données 2018

Fréquentation

-  METRO
(y compris Funiculaire de Montmartre)
-  RESEAU DE SURFACE
en banlieue (ensemble des réseaux RATP y compris le mode T hors T3)
-  Transilien SNCF
(RER A, B, C, D, E + train)
-  RER A et B RATP
(hors Orlyval)
-  RESEAU DE SURFACE à Paris
(Bus à Paris, y compris NOCTILIEN-RATP + T3)
-  MODE TCSP (Paris + banlieue)
(Tramway + TVM + Bus 393)
-  NOCTILIEN (RATP)
-  ORLYVAL
-  NOCTILIEN (SNCF)

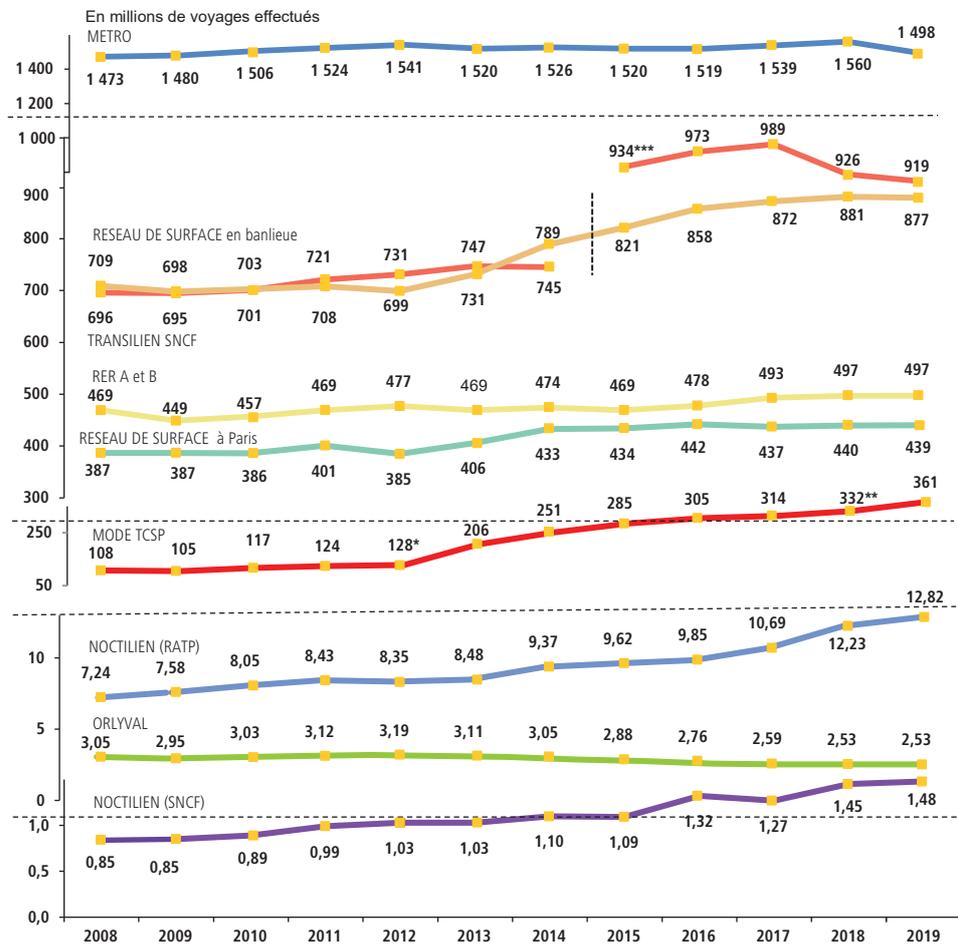


Les pourcentages d'évolution sont calculés à partir des données exactes de fréquentation (chiffres non arrondis).

Nombre de voyages effectués

Évolution annuelle depuis 2008 (données brutes)

Évolution 2019 / 2018



-4,0%

-0,7%

stable

stable

stable

+8,7%

+5%

stable

+2,0%

* Mise en service du prolongement du tramway T3 (décembre 2012)

** Mise en service du prolongement du tramway T3 entre les portes de la Chapelle et d'Asnières (novembre 2018)

*** Modification de la méthode de calcul



Tendance : L'année 2019 affiche une stabilité de la fréquentation par rapport à 2018 sur les réseaux de surface (à Paris et en banlieue), RER A et B et Orlyval ; une hausse sur les modes en site propres TCSP (Paris et Banlieue) et sur les réseaux Noctilien (RATP et SNCF) ; et une baisse sur les réseaux Métro et Transilien.

Qualité de service



Indices de régularité

2018	2019	Évolution 2019/2018
97,4%	99,8%	+2,4
88,4%	89,6%	+1,2
87,9%	89,1%	+1,2
87,5%	87,3%	stable

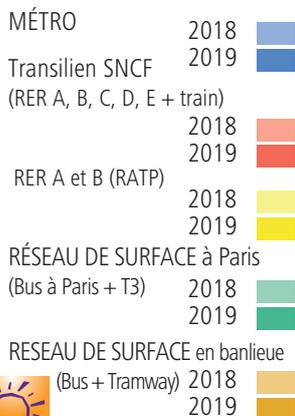
Définitions

% de voyageurs ayant eu un temps d'attente conforme au service de référence en dehors des heures de pointe. Il est calculé par ligne sur les heures creuses. Niveau d'exigence par ligne fixé à 96,5%.

% de voyageurs arrivant à l'heure dans leur gare de destination ou avec un retard inférieur à 5 minutes, tous les jours et heures confondus.

% d'autobus passés aux points d'arrêts avec un intervalle conforme (attente supplémentaire < 2') ou à l'horaire prévu (retard < 5'), en fonction de la plage horaire, pondérés du volume de voyageurs par lignes.

Fréquentation trimestrielle



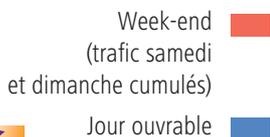
Les mouvements sociaux :

En 2018, sur le réseau SNCF : 22 mars, du 3 avril au 28 juin, (grève 2 jours sur 5), 14 décembre. Sur le réseau RATP : 22 mars, 19 avril et 14 décembre.

En 2019, sur le réseau SNCF : 24 septembre, du 18 au 20 octobre et grève illimitée à partir du 5 décembre. Sur le réseau RATP : 13 et 24 septembre. et grève illimitée à partir du 5 décembre.

Métro

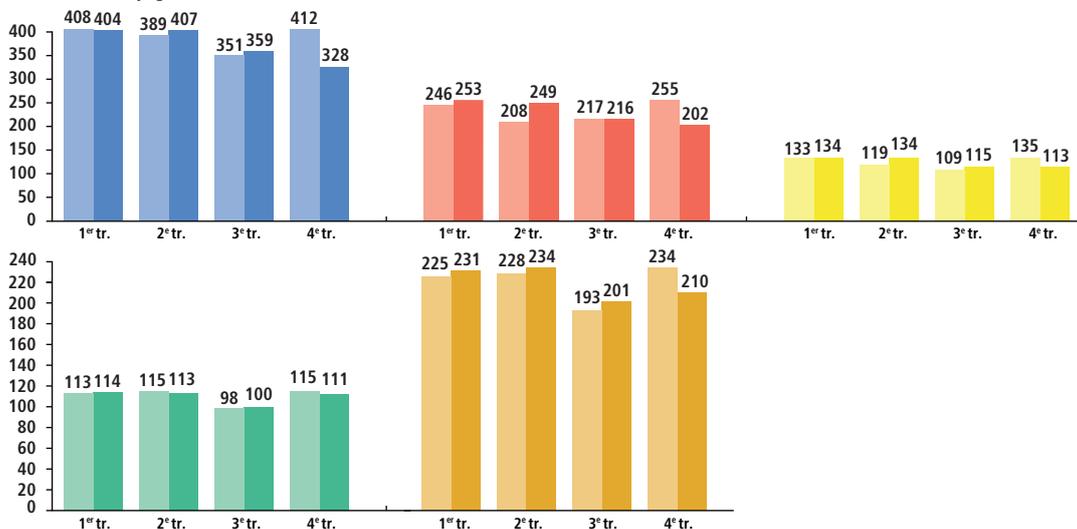
Source : RATP



Il s'agit de courbes permettant de dégager une tendance d'évolution. Les chiffres sont corrigés des variations saisonnières et de l'incidence des grèves et perturbations.

Évolution en 2019 et 2018

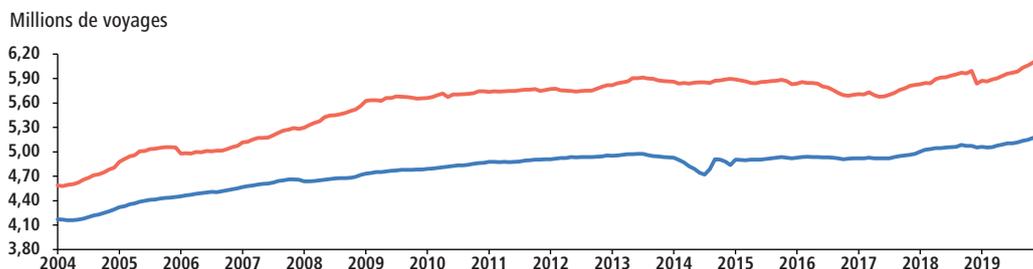
Nombre de voyages effectués en millions



Tendance : L'évolution trimestrielle du nombre de voyages par rapport à l'année 2018 est contrastée. Si la fréquentation baisse sur tous les réseaux au 4^{ème} trimestre (conséquence des grèves de l'hiver), elle affiche sur tous les réseaux : une hausse au 3^{ème} trimestre sauf sur le réseau Transilien ; une hausse au 2nd trimestre sauf sur le réseau de surface à Paris ; et une hausse au 1^{er} trimestre sauf sur le réseau métro.

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : En 2019, la fréquentation du jour ouvrable est en hausse. Celle du week-end suit également la même évolution.

Stations de métro les plus fréquentées

Nombre total de voyages en millions entrant dans la station (non compris les voyageurs en correspondance)

2018	Trafic Annuel	2019	Trafic Annuel
Saint-Lazare	46,7	Gare du Nord	51,1
Gare du Nord	45,8	Saint-Lazare	46,9
Gare de Lyon	36,9	Gare de Lyon	36,5
Montparnasse-Bienvenüe	30,6	Montparnasse-Bienvenüe	29,9
Gare de l'Est	21,4	Gare de l'Est	22,4
Bibliothèque F.Mitterrand	18,8	Bibliothèque F.Mitterrand	19,8
République	18,3	République	16,6
Les Halles	17,5	Les Halles	16,2
La Défense	16,0	La Défense	16,1
Bastille	13,2	Bastille	13,2

Les stations les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2018. Les quatre grandes gares SNCF génèrent le trafic annuel le plus élevé, supérieur à 29 millions de voyages. Hausse de la fréquentation de la station Gare du Nord qui retrouve sa 1^{ère} place au classement. Les autres stations sont d'importants nœuds de correspondance.

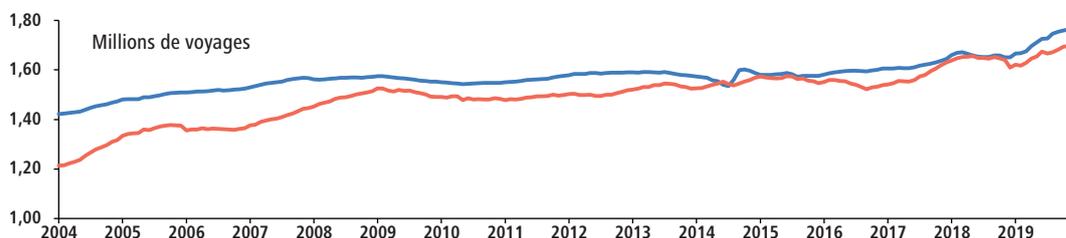
RER (RATP)

Source : RATP

■ Jour ouvrable
■ Week-end
 (trafic samedi
 et dimanche cumulés)

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : Le nombre de voyages effectués les jours ouvrables sur le réseau RER est en hausse (sauf au mois de février). La courbe du week-end suit également les mêmes tendances sauf les 4 premiers mois de l'année 2019 par rapport à ceux de 2018.

Gares du RER les plus fréquentées

Nombre total de voyageurs en millions entrant dans la station (non compris les voyageurs en correspondance)

2018	Trafic Annuel	2019	Trafic Annuel
Gare du Nord	42,5	Gare du Nord	47,4
Gare de Lyon	38,2	Gare de Lyon	37,5
La Défense	33,8	La Défense	34,1
Châtelet – Les Halles	33,4	Châtelet – Les Halles	33,6
Nanterre – Préfecture	25,0	Nanterre – Préfecture	26,2
Val de Fontenay	14,1	Val de Fontenay	14,3
Massy Palaiseau	9,5	Charles de Gaulle – Étoile	9,4
Charles de Gaulle – Étoile	9,2	Massy Palaiseau	9,1
Noisy le Grand – Mont d'Est	8,1	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,6
Cité Universitaire	7,3	Cité Universitaire	7,5

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2018 : deux grandes gares SNCF, des grandes gares de correspondance, des pôles d'activité (études, affaires ou tourisme), générant un fort trafic.

Gares « Transilien »

Source : SNCF

Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2018	Trafic quotidien	2019	Trafic quotidien
Gare du Nord	341 975	Gare du Nord	342 193
Gare Saint-Lazare	172 011	Gare Saint-Lazare	181 666
Gare de Lyon	116 631	Gare de Lyon	129 993
Hausmann Saint-Lazare	82 675	Hausmann Saint-Lazare	82 675
Magenta	76 401	Juvisy	77 029
Juvisy	70 726	Magenta	76 401
Saint-Denis	52 182	La Défense (hors RER A)	56 769
La Défense (hors RER A)	51 458	Châtelet – Les Halles	51 458
Saint-Michel – Notre-Dame	50 874	Saint-Denis	50 879
Châtelet – Les Halles	50 023	Saint-Michel – Notre-Dame	50 874

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2018.



Les données de trafic sont issues des derniers comptages réalisés, l'ensemble des gares « Transilien » n'étant pas enquêté chaque année.

Tramway T3

Source : RATP



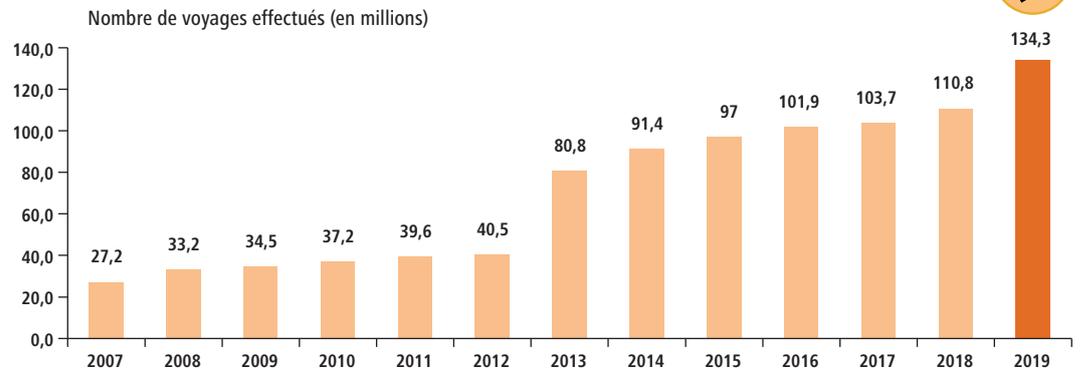
Tramway T3

Mis en service le 16 décembre 2006 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry.

Mise en service le 15 décembre 2012 du prolongement du T3a et l'ouverture du T3b entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle avec 24 nouvelles stations.

Mise en service le 24 novembre 2018 du prolongement du T3b entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières.

➔ Fréquentation annuelle



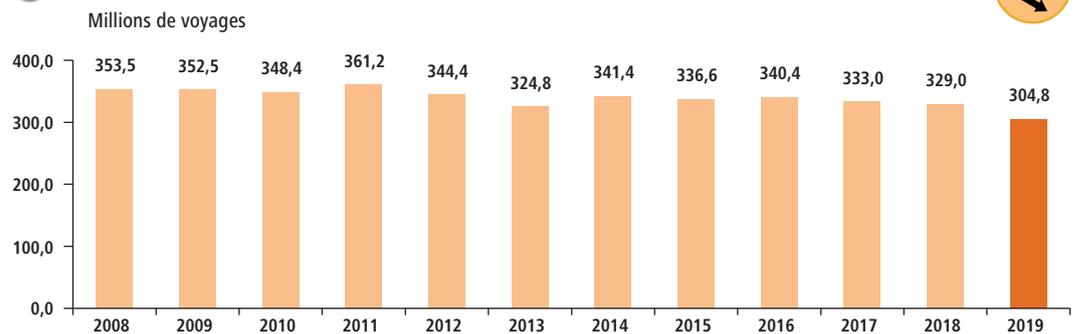
Tendance : Depuis sa création le 16 décembre 2006, **932,8 millions** de voyages ont été effectués sur la ligne T3 du tramway. La fréquentation en 2019 est en hausse par rapport à celle de 2018 (+21,2 %).

Bus à Paris

(y compris Noctilien-RATP)

Source : RATP

➔ Évolution du trafic



Tendance : La fréquentation du réseau de surface à Paris (y compris Noctilien-RATP, et hors T3) affiche une baisse de 7,3 % en 2019 par rapport à 2018.

➔ Lignes de bus les plus fréquentées

Moyenne journalière de mardi à vendredi (sauf juillet, août et vacances scolaires)

2018	Moyenne journalière	2019	Moyenne journalière
62	56 138	62	50 743
26	36 719	60	32 716
60	35 445	31	30 834
31	34 835	91	30 688
91	31 760	26	29 604
96	28 938	95	27 953
95	28 321	38	27 636
27	27 750	92	27 511
54	25 512	21	26 198
38	25 301	96	26 150

Les 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2018, exceptées les lignes 27 et 54 qui disparaissent du classement au profit des lignes 21 et 92. Seule la ligne 38 a connu une hausse de la fréquentation par rapport à 2018 (+9,2 %). La ligne 26 a connu la baisse la plus forte (-19,4%).

Mobilien

Source : RATP



Réseau bus Mobilien (contrat STIF/RATP 2012-2015) :

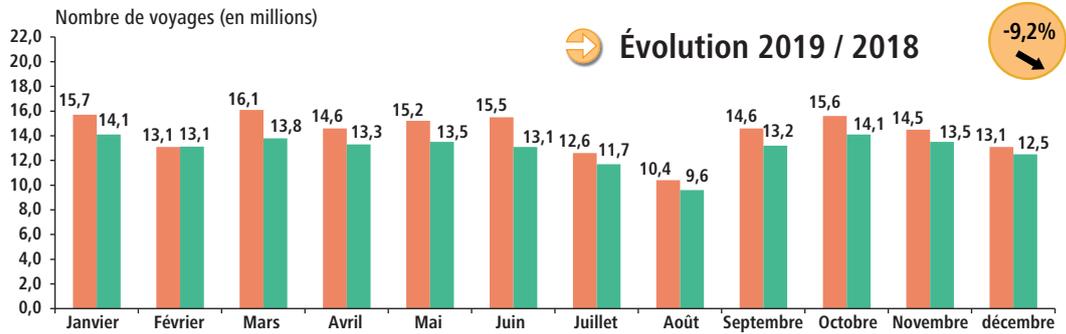
20 lignes Mobilien (21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 68, 74, 76, 80, 86, 91, 92, 95, 96, PC).

Les lignes 65 et 81 ont été supprimées le 20 avril 2019 dans le cadre de la restructuration du réseau Bus.

2018

2019

Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris



Tendance : En 2019, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **155,5 millions** de voyages, en baisse par rapport à l'année 2018 (-9,2%). La fréquentation est en baisse tous les mois de l'année sauf en février où elle demeure stable.

Bus de proximité



Depuis la fin 2013, cinq lignes de bus de proximité, équipées de microbus de 22 places, fonctionnent tous les jours de la semaine.

• « **La Traverse de Charonne** », relie la Place Gambetta et le cours de Vincennes (20^e arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

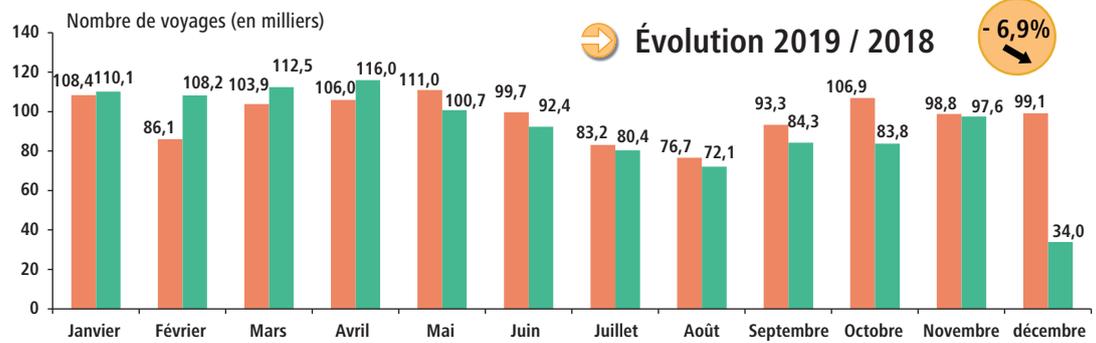
• « **La Traverse Bièvre-Montsouris** », relie la Place de l'Abbé Georges Hénoque (13^e arrdt) et Alésia-Général Leclerc (14^e arrdt) sur 7,3 km d'itinéraire.

• « **La Traverse Ney-Flandre** », inaugurée en février 2007 relie la porte d'Aubervilliers (19^e arrt) et le boulevard de la Chapelle (18^e arrt) sur 8 km d'itinéraire.

• « **La Traverse Batignolles-Bichat** », relie l'Hôpital Bichat (18^e arrt) et le quartier des Batignolles (17^e arrt) sur 8 km d'itinéraire.

• « **La Traverse Brancion-Commerce** », dessert le sud-est du 15^e, la Mairie du 15^e et la Porte de Versailles sur 8 km d'itinéraire.

Fréquentation mensuelle de l'ensemble des lignes de proximité



Tendance : En 2019, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **1 092 016 voyages**, en baisse par rapport à l'année 2018, malgré une hausse les 4 premiers mois de l'année 2019. Le trafic voyageurs est en baisse pour les traverses Charonne (-5,3 %), Brancion-Commerce (-6,3 %) et Ney-Flandre (-14,9 %). Il est stable pour la traverse de Bièvre-Montsouris (+0,5 %) et en hausse pour la traverse de Batignolles-Bichat.

Noctilien

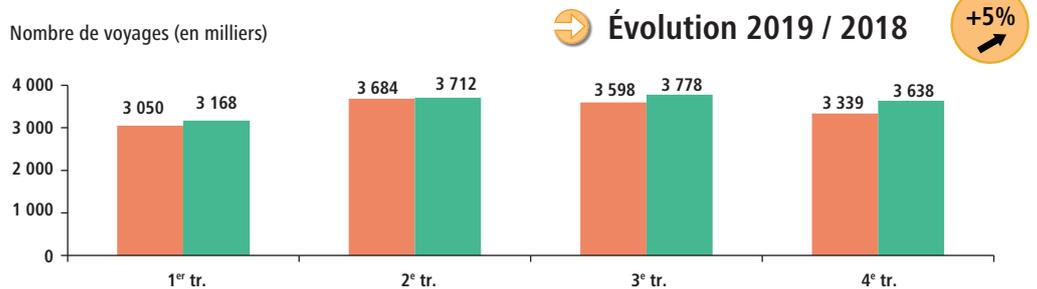
Source : RATP / SNCF



Noctilien

Réseau de bus nocturnes exploité par la RATP et Transilien SNCF, circulant toutes les nuits en Île-de-France de 0h30 à 5h30 du matin. Il est composé de 2 lignes «circulaires» dans Paris, de 32 lignes au départ de Paris appelées «radiales», exploitées par la RATP, et de 8 lignes de banlieue à banlieue appelées «transversantes», exploitées par la SNCF.

Fréquentation trimestrielle du Noctilien



Tendance : En 2019, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **14 296 222 voyages**, en hausse par rapport à 2018 (+4,6 %). Cette hausse, visible à tous les trimestres, est plus marquée au dernier trimestre (+9 %).

Infractions

Source : Préfecture de Police et Mairie de Paris, Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevés dans les couloirs bus

Pour circulation et stationnement

Évolution 2019 / 2018

235 138

+36%



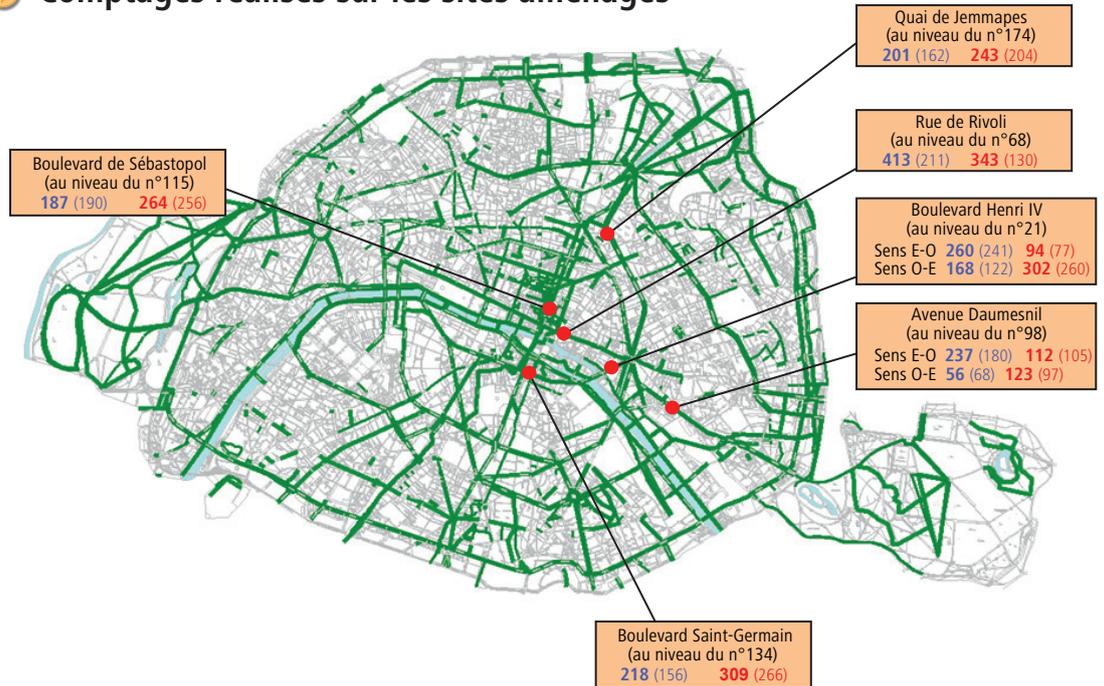
Les déplacements à vélo

Aménagements cyclables et leur fréquentation

Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements

Nombre de cyclistes
entre 8h30 et 9h30
Nombre de cyclistes
entre 17h30 et 18h30
Moyenne horaire
sur l'année 2019
(...) sur l'année 2018

Comptages réalisés sur les sites aménagés



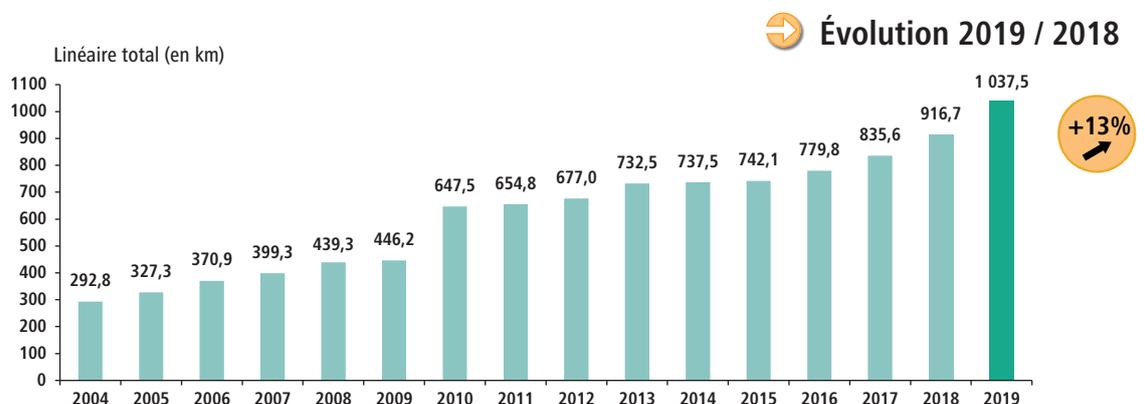
Aménagements cyclables réalisés en 2019

Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	11,9 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	58,2 km
Couloirs de bus	14,3 km
Autres itinéraires cyclables (Aires piétonnes – Contre- sens cyclables)	36,4 km
Total	120,8 km*

* Changement de méthode. Calcul d'itinéraires

Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2004



Aux aménagements existants s'ajoutent :

Anneaux de vitesse	8,2 km	Pistes cyclotouristiques dans les bois	23,2 km
Passerelles et ouvrages d'art	0,8 km	Pistes le long des canaux (hors Paris)	51,6 km



Arrêté préfectoral du 12 janvier 2001 :
(n° 01-15042) portant autorisation aux
cyclistes à deux roues d'utiliser les voies de
circulation réservées à certains véhicules.



**Décret dit « Code de la Rue » du
30 juillet 2008 (n° 2008-754) introduit
dans le Code de la Route la généralisa-
tion des double sens cyclables dans les
zones 30 et zones de rencontre.**

Indice d'évolution du nombre de vélos

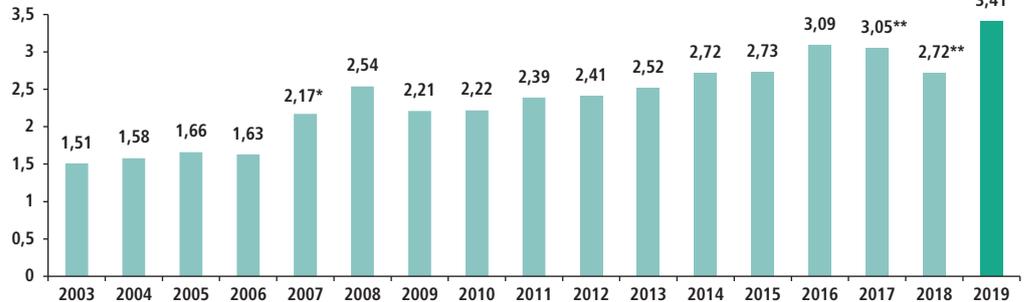


Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2019

Évolution 2019 / 2018

+25%



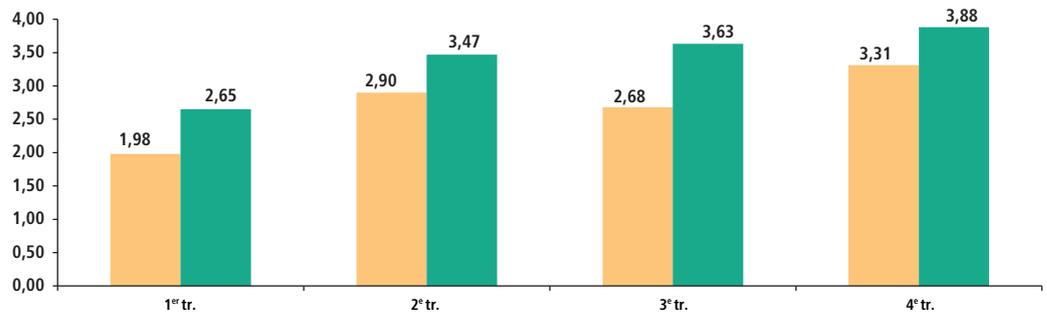
1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

* Lancement du système de vélos en libre service Vélib' le 15 juillet 2007.

** Fin du service Vélib'1 en 2017 et ouverture progressive de Velib'2 en 2018.

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2018 et 2019

2018
2019



Tendance : Par rapport à 2018, hausse du nombre de vélos sur les sites, plus importante aux 1^{er} et 3^{ème} trimestres (respectivement + 34 % et + 35 %)

Températures moyennes : 13,6° en 2019 et 13,9° en 2018

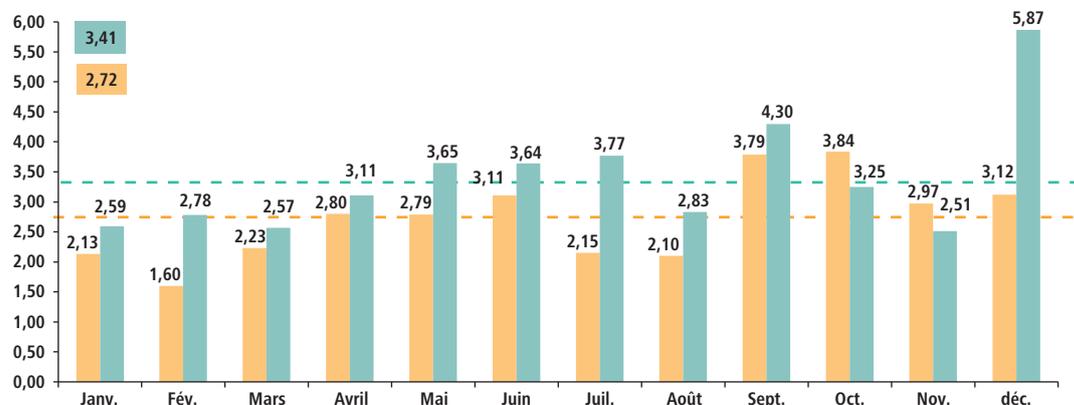
Précipitations mensuelles moyennes : 55,8 mm en 2019 et 55,9 mm en 2018

Source : Météo France

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2018 et 2019

Moyennes annuelles

2018
2019



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2019, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en décembre et minimale en novembre. Par rapport à 2018, la fréquentation mensuelle est en hausse sauf aux mois de d'octobre et novembre (-15 %). Les Vélib' représentent en moyenne 20 % de l'ensemble des vélos comptés (16 % en 2018).

Evolution Vélos-Vélib'

Enquête réalisée le mardi 15 octobre 2019 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)

Vélos personnels ■
Vélib' ■



Ces enquêtes permettent de relever manuellement le nombre de deux-roues (deux-roues motorisés, vélos et Vélib') en circulation sur les différents aménagements de l'espace public (chaussée, trottoir, aménagement cyclable).

Source : Météo France

Répartition vélos – Vélib'

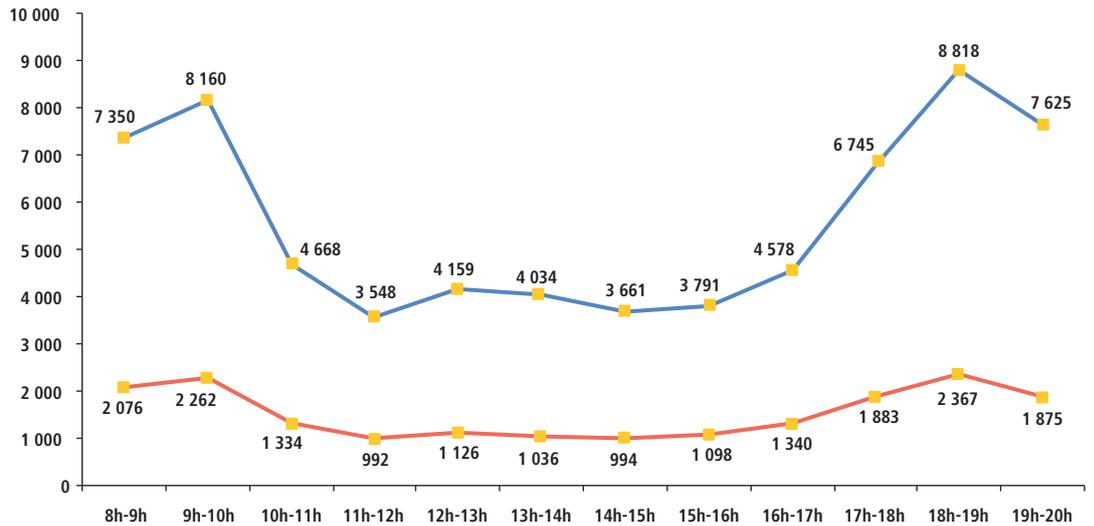
Enquêtes réalisées un mardi d'octobre entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)

Vélos personnels ■
Vélib' ■

Services offerts aux cyclistes

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

Évolution du nombre de vélos au cours d'une journée

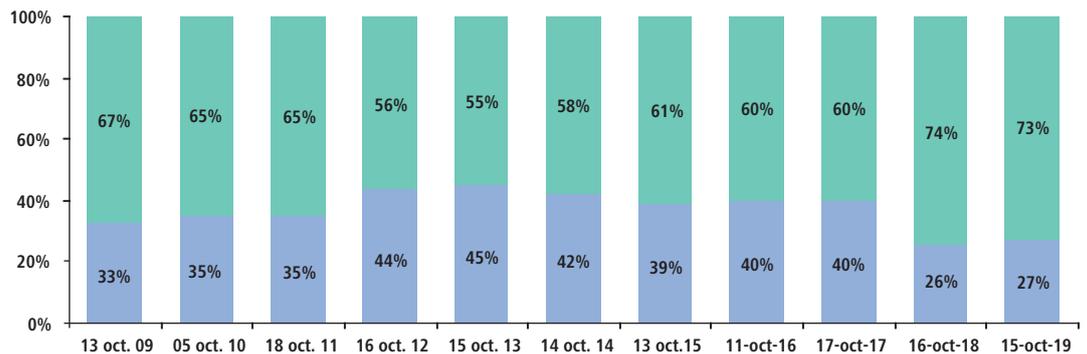


Tendance : Le nombre de vélos au cours d'une journée est maximal le matin entre 9 heures et 10 heures et le soir entre 18 heures et 20 heures. Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **67 137** vélos ont été recensés le 15 octobre 2019 (-4 % par rapport au 16 octobre 2018). Les Vélib' représentent 27 % de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 15 octobre 2019 :

Température moyenne : 14,8°C
Précipitations : 1,2

Évolution de la répartition vélos et Vélib' entre 2009 et 2019



Tendance : Les parts des Vélib' est passée de 26 % à 27 % de l'ensemble des vélos circulant sur les 39 sites.

Places de stationnement vélos (en 2019)

Nombre de places de stationnement vélos dans les parcs concédés répartis dans

871
49 parcs

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie (hors Bois)
- places spécifiques vélos
- places mixtes (vélos/2RM)

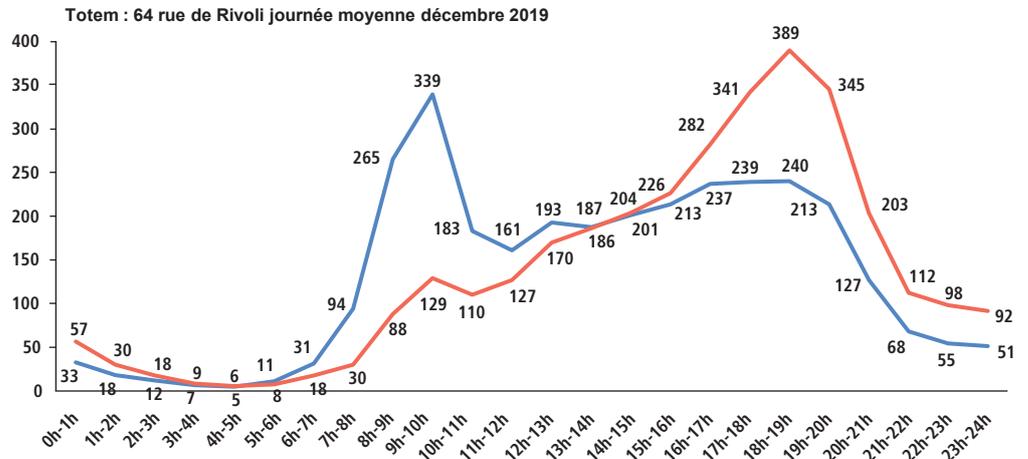
38 791
11 710

Evolution du nombre de vélos

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

E-O —
O-E —

➔ Évolution du nombre de vélos rue de Rivoli



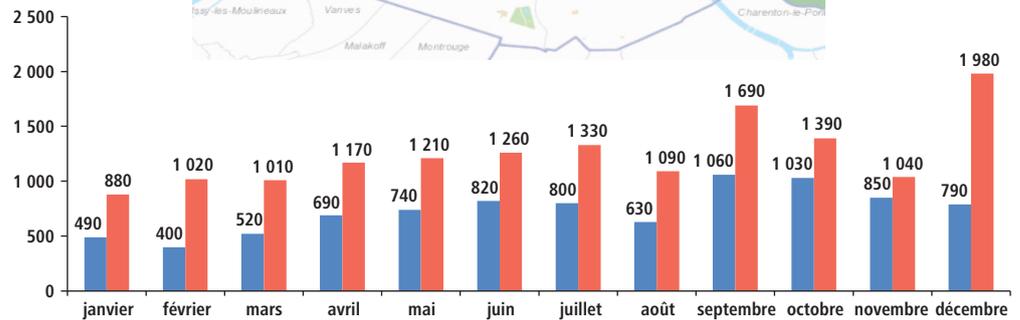
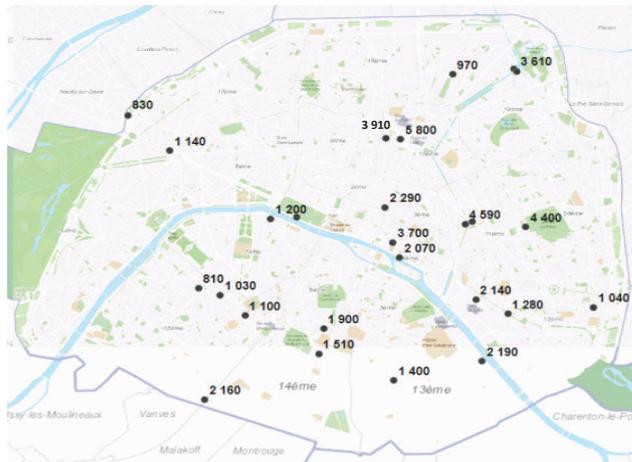
Tendance : Un totem a été installé rue de Rivoli le 4 septembre. Fin 2019 : 599 204 vélos ont été comptabilisés : 309 232 dans le sens est-ouest et 289 972 dans le sens inverse. On observe un mouvement pendulaire avec un flux de vélos plus important le matin vers l'ouest et le soir vers l'est.

Comptages vélos permanents

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

➔ Fréquentation des aménagements cyclables

sur les sites équipés de compteurs permanents, exprimée en moyenne jour ouvrable



La fréquentation des sites est en hausse en 2019 par rapport à 2018, avec une hausse plus marquée en décembre liée au mouvement de grève dans les transports en commun.

➔ Nombres d'infractions (procès verbaux) relevées ➔ Évolution 2019 / 2018

pour circulation et stationnement dans les voies cyclables

53 467

+46%



Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs vélo permanents : 80 compteurs répartis sur 30 sites fin 2019.

2018 —
2019 —

Infractions

Source : Préfecture de Police et Mairie de Paris, Direction de la Prévention de la Sécurité et de la Protection

Vélib'

Source : Vélib' Métropole



Vélib' :

Système de location de vélos en libre service lancé le 15 juillet 2007. Au cours de l'année 2009, le système Vélib' a été mis en place dans 30 communes de la petite couronne. Un nouveau marché, attribué par le Syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole au groupement Smoovengo, est entré en vigueur le 1er janvier 2018.

Le marché prévoit la couverture d'un territoire plus vaste (101 communes de la Métropole), avec une flotte de vélos plus légers, connectés et à assistance électrique dans 30 % des cas.

Abonnements Vélib' :

Trois formules d'abonnement longue durée : V-Libre (pour les utilisateurs occasionnels), V-Plus (utilisateurs réguliers), V-Max (tout inclus : mécanique et électrique).

Offre courte durée : V-Découverte (pass 1 journée), V-Séjour (pass 7 journées).



Déplacement à Vélib' :

Trajet de plus de 3 minutes compris entre la station d'origine où l'utilisateur a pris un Vélib' et la station de destination où le Vélib' a été déposé.

➔ Offre (fin décembre 2019)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations <i>dont stations avec terminal bancaire</i>	971 575	362 179	1 333 754
Nombre total de bornettes	31 679	10 612	42 291

➔ Abonnés (fin décembre 2019)

Nombre d'abonnements

Abonnements longue durée <i>valides en fin de période</i>	305 684
Pass courte durée <i>cumul des ventes sur l'année</i>	269 239

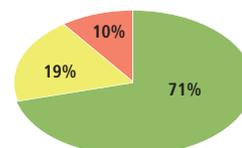
➔ Déplacements des utilisateurs de Vélib'

Nombre de déplacements <i>dont locations en vélo électrique</i>	23 660 081 9 271 784
Distance des locations en km <i>dont :</i> <i>Vélo mécanique</i> <i>vélo électrique</i>	2,93 2,66 3,34

Durée (Abonnement V-Plus)

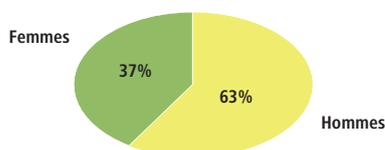


Durée (Abonnement courte durée)

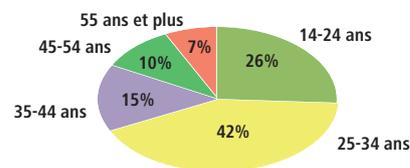


➔ Profil des utilisateurs Vélib' (abonnés longue durée)

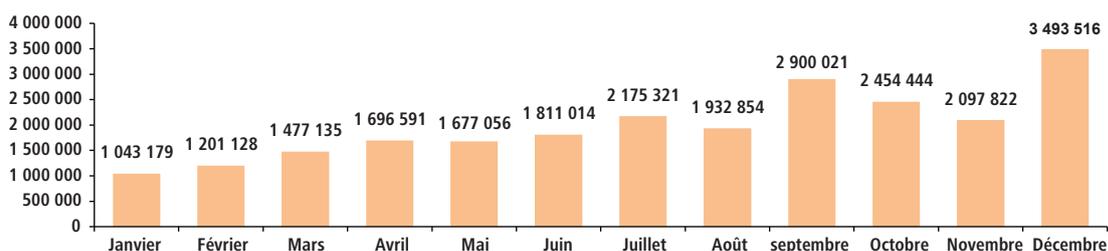
Répartition par sexe



Répartition par tranche d'âge



➔ Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2019)



Tendance : On note une nette augmentation du nombre des déplacements en Vélib' par rapport à l'année 2018 (+ 237 %). Le déploiement des stations avait rencontré d'importantes difficultés au cours de l'année 2018, entraînant une baisse importante du nombre de déplacements en Vélib'.



Les déplacements des piétons

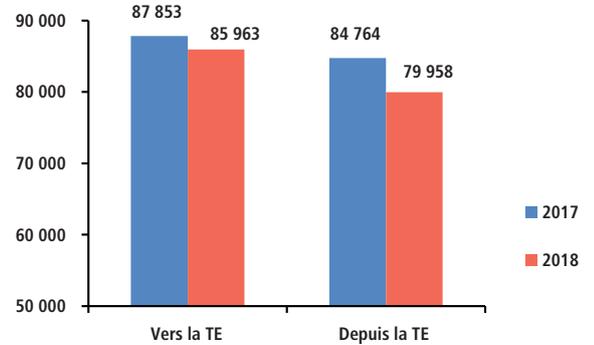
Comptages de piétons

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des déplacements

Comptages réalisés
Le 26 juillet 2018 entre 9h et 21h
et le 23 août 2017 entre 9h et 21h

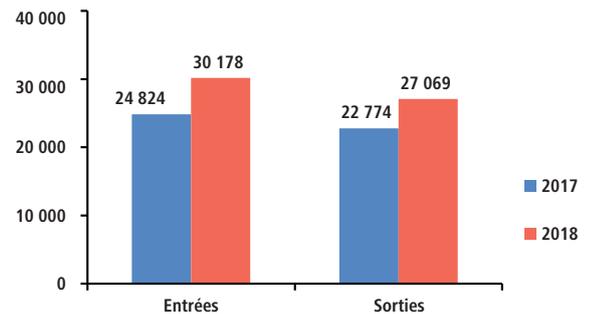
➔ Tour Eiffel : Comptages et évolution de la fréquentation des piétons

Aux alentours de la Tour Eiffel



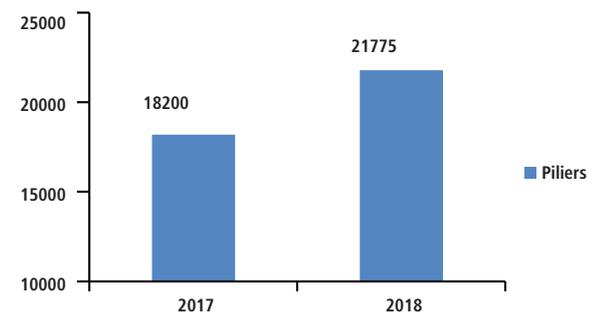
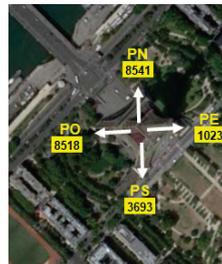
On observe une baisse de 2,2 % du flux piétons vers la Tour Eiffel et une baisse de 5,7 % depuis la Tour Eiffel dans l'enquête menée en juillet 2018 par rapport à celle d'août 2017.

Sur le parvis de la Tour Eiffel



On observe une hausse des entrées (+21,6%) et des sorties (+19,9%) sur le parvis de la Tour Eiffel en juillet 2018 par rapport à août 2017.

Aux piliers de la Tour Eiffel



On observe aux quatre piliers de la Tour Eiffel une augmentation de la fréquentation de 19,6 % en 2018 par rapport à 2017.

Zoom sur le Pont Iéna



L'enquête de 2018 met donc en évidence une baisse globale de la fréquentation piétonne aux alentours de la Tour Eiffel (avec une baisse du flux piétons sur le pont Iéna) mais une hausse aux abords immédiats de la Tour Eiffel.

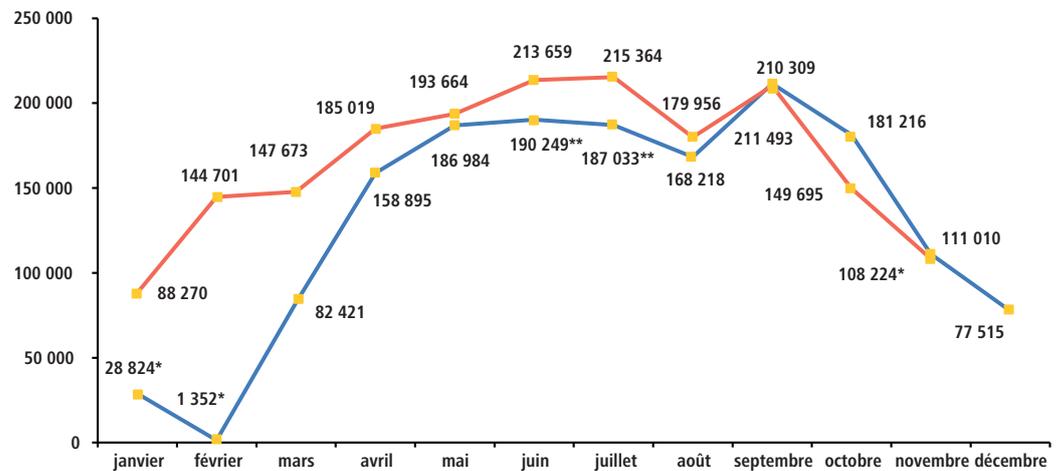
Fréquentation des Berges de Seine rive droite (Parc des rives de Seine)

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
Et des déplacements

Données de comptage vidéo (THERMICAM)

2019 (hors mois de décembre) ■
2018 ■

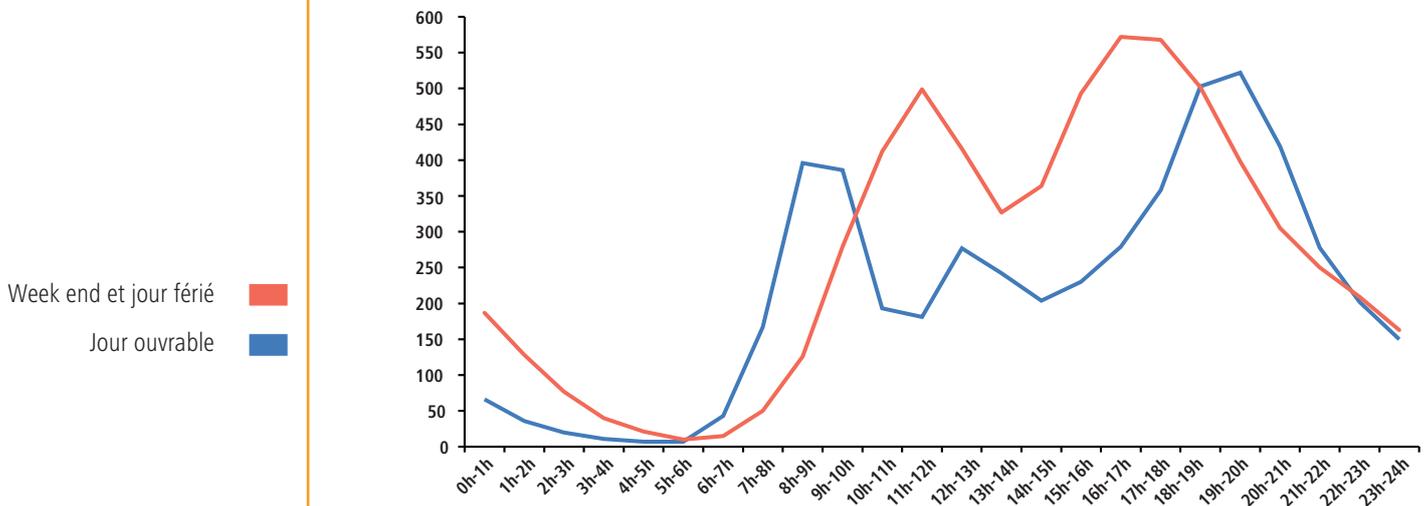
Évolution mensuelle du nombre de piétons et vélos au niveau du pont de Sully



*données incomplètes
**données consolidées

1 728 310 piétons et vélos ont été comptabilisés en 2019 (de janvier à novembre) sur les berges de Seine rive droite au niveau du pont de Sully (+ 17 % par rapport à la même période de l'année 2018).

Évolution du nombre de piétons et vélos au cours d'une journée au niveau du pont de Sully



Les jours ouvrables, les heures de pointe se situent entre 8 heures et 10 heures et 18 heures et 20 heures. Le week-end, la fréquentation est maximale entre 10 heures et 12 heures et entre 16 heures et 18 heures.

Infractions

Source : Préfecture de Police
et Mairie de Paris,
Direction de la Prévention,
de la Sécurité et de la Protection

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Évolution 2019 / 2018

Pour stationnement ou arrêt
sur les trottoirs et les traversées piétonnes

318 201

+190%



Les déplacements des PMR

Mobilité

Source : Mairie de Paris
Centre d'Action Sociale
de la Ville de Paris



Depuis le 1^{er} juin 2018, le Navigo Emeraude Améthyste a changé de nom pour devenir **Pass Paris Seniors / Access'**. Un seul forfait unique dézonné et gratuit est désormais délivré sous conditions de ressources au public qui en fait la demande pour la première fois.

Le **Pass Paris Access'** est délivré par le Centre d'Action Sociale de la Ville de Paris (CASVP) aux parisiens en situation de handicap, sous condition de ressource. Il est délivré pour une période de 12 mois.



PAM :
Transport à la demande destiné aux personnes en situation de handicap résidant à Paris, disponible 7 jours sur 7 toute l'année sauf le 1^{er} mai, de 6 heures à minuit du lundi au jeudi et jusqu'à 2 heures du matin les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

ESCAPAM :
Sorties de loisirs adaptés aux différents handicaps proposées par le service PAM 75 en partenariat avec une association.

CENTRE :
Transports effectués à l'origine ou à destination d'ESMS (établissements et services sociaux et médico-sociaux).

Accessibilité à la voirie parisienne

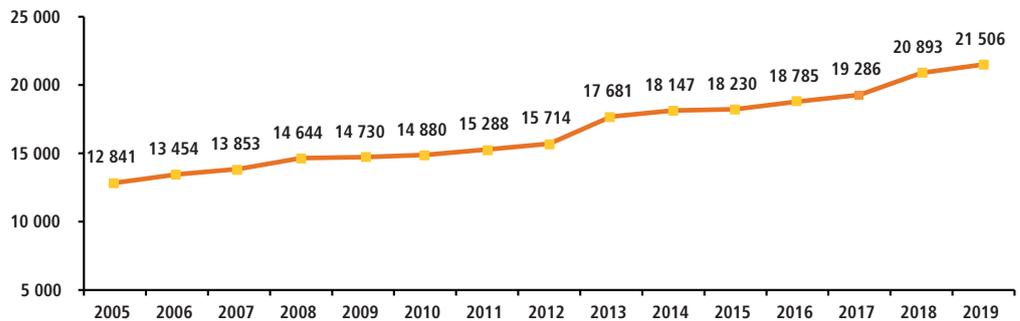
Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des Déplacements

Infractions

Source : Préfecture de Police
et Mairie de Paris,
Direction de la Prévention,
de la Sécurité et de la Protection

(Personnes à mobilité réduite)

Évolution du nombre de bénéficiaires du Pass Paris Access'

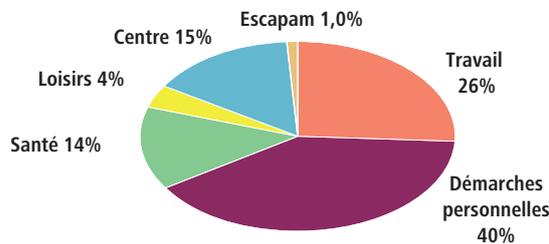


En 2019, 21 506 personnes en situation de handicap sont bénéficiaires du Pass Paris Access' pour l'accès au transport. Le nombre de bénéficiaires est en augmentation constante depuis 2005 (+ 67 %).

Service spécialisé PAM

Pour faciliter les déplacements sur Paris et l'ensemble de l'Île-de-France des personnes handicapées, la Ville de Paris, conjointement avec le Conseil Régional d'Île-de-France et le syndicat des transports d'Île-de-France, a lancé en novembre 2003 un service de transport spécialisé, PAM (Pour l'Aide à la Mobilité).

Répartition des courses par motif



Évolution 2019 / 2018

En 2019 :

246 588 courses réalisées,

4 374 usagers actifs (ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2019)

Depuis le 1^{er} janvier 2017, un nouveau motif de déplacements, le motif « centre », est pris en compte. Auparavant, les transports concernant ce motif étaient répertoriés dans les motifs « santé », « travail » ou « démarches personnelles ».

Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée	10 511 modules (soit 5 256 traversées)	+1%
Abaissements de trottoirs	43 308	+0,7%
Places de stationnement réservées au PMR, dont : places sur voirie	5 339 4 356	stable
places dans les parcs concédés	983 réparties dans 91 parcs	

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées Évolution 2019 / 2018

Pour arrêt ou stationnement Sur les places réservées aux handicapés	9 759	+355%
---	--------------	--------------



La circulation

Circulation automobile dans Paris intra-muros (jours ouvrables)

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie et des Déplacements



Changement de la méthode de calcul du volume de circulation, désormais calculé sur la base de la distance parcourue normée (DPN) pour 1 km de linéaire orienté du réseau instrumenté au lieu de 1 km d'axe du réseau instrumenté. Il n'y a pas d'incidence sur l'évolution.

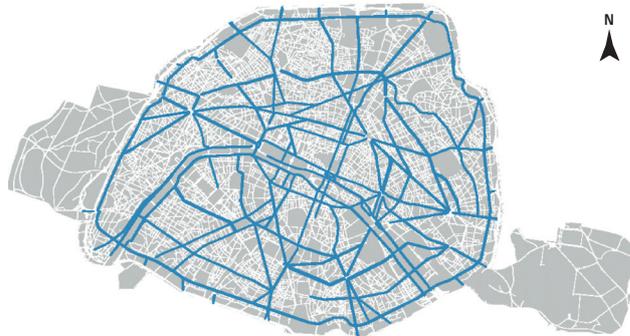
Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

➔ Réseau instrumenté dans Paris intra-muros

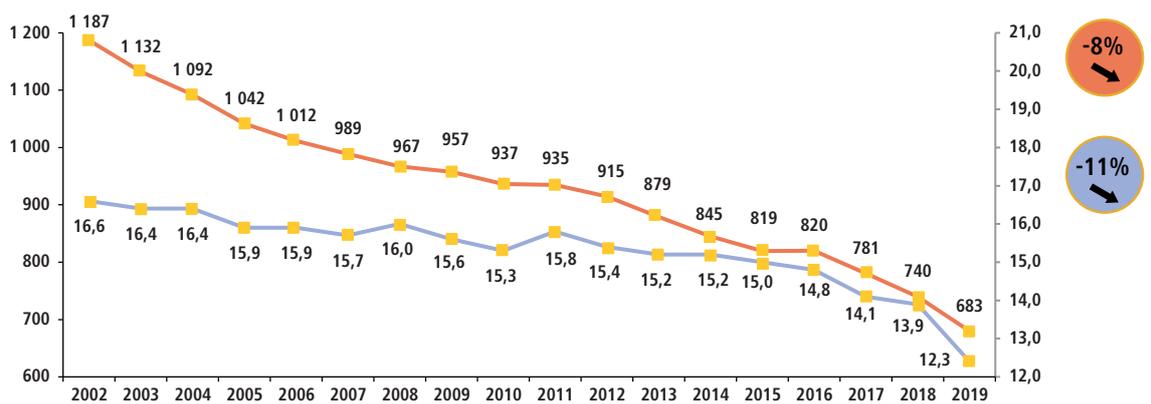
Réseau de 210 km d'axes équipés de capteurs (359 km de linéaire orienté).

— Réseau instrumenté Intra-muros



➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

➔ Évolution 2019 / 2018



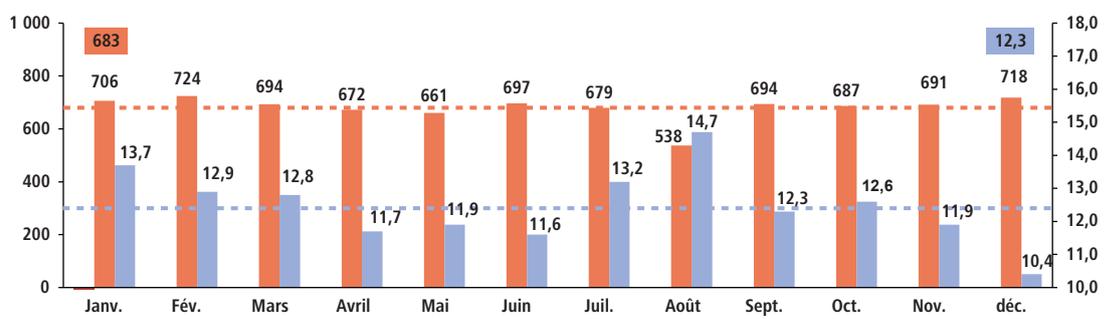
Tendance : Baisse du volume de circulation automobile et de la vitesse moyenne de circulation sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2018. L'année 2019 est marquée par la restriction de circulation des véhicules de classe Crit'Air 4 dans Paris Intra Muros (du lundi au vendredi de 8h à 20h).

➔ Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2019)

Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Tendance : Les mois de février et de décembre enregistrent la circulation automobile la plus forte (+6 % et + 5 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-21 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+20 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en décembre (-16 % par rapport à la moyenne annuelle).

Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2019 : 303

dont

Lundi : 49

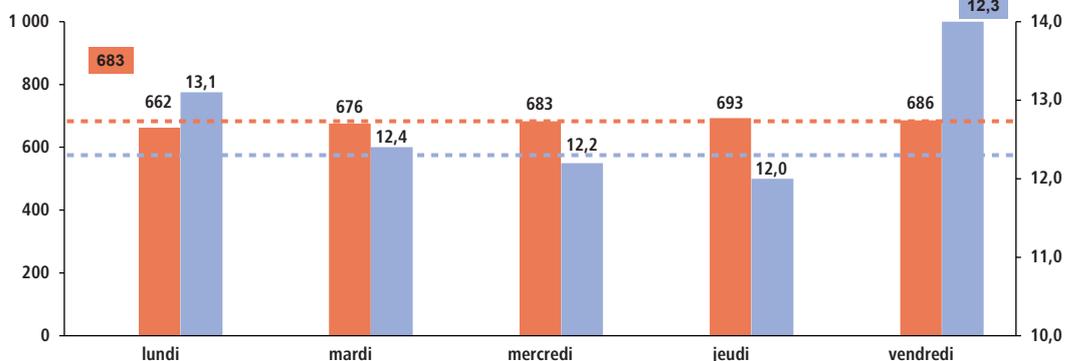
Mardi : 52

Mercredi : 49

Jeudi : 50

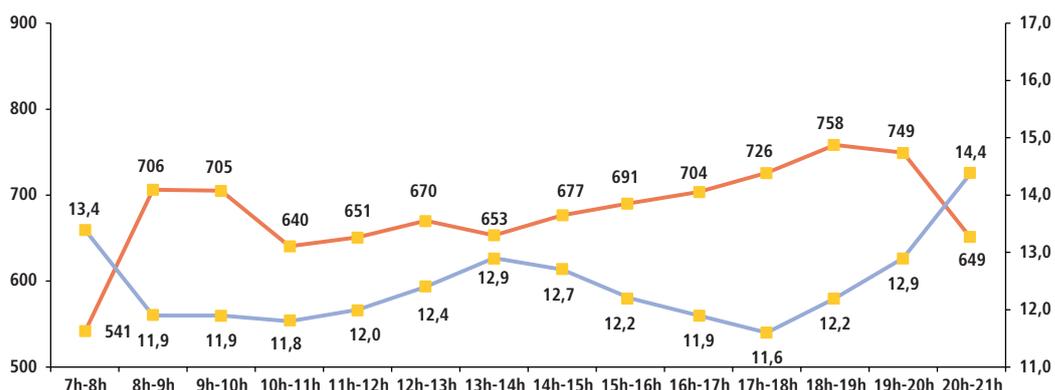
Vendredi : 51

Évolution de la circulation automobile (en 2019) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours



Tendance : Tendances: La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-3 % par rapport à la moyenne annuelle), le jeudi est la journée la plus chargée (+1 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2019)



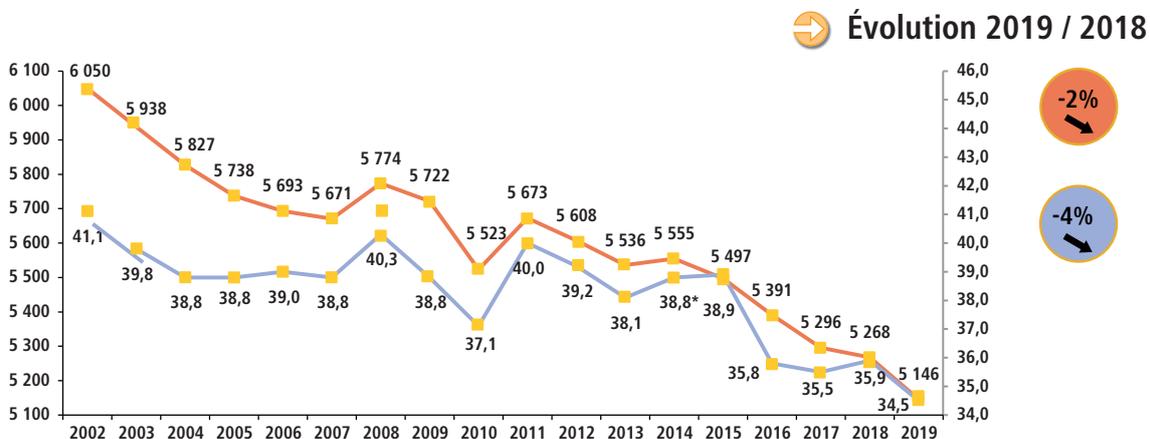
Tendance : Les heures de pointe se situent entre 8 heures et 10 heures le matin et entre 18 heures et 20 heures le soir.

Circulation automobile sur le boulevard périphérique (jours ouvrables)

Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique



* En 2014, limitation de la vitesse à 70 km/h sur le boulevard périphérique.



Tendance : Baisse du volume de circulation automobile et de la vitesse moyenne de circulation sur le boulevard périphérique par rapport à 2018. L'année 2019 est marquée par la restriction de circulation des véhicules de classe Crit'Air 5.

-2%

-4%

Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21 h00 ramenés au km d'axe orienté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

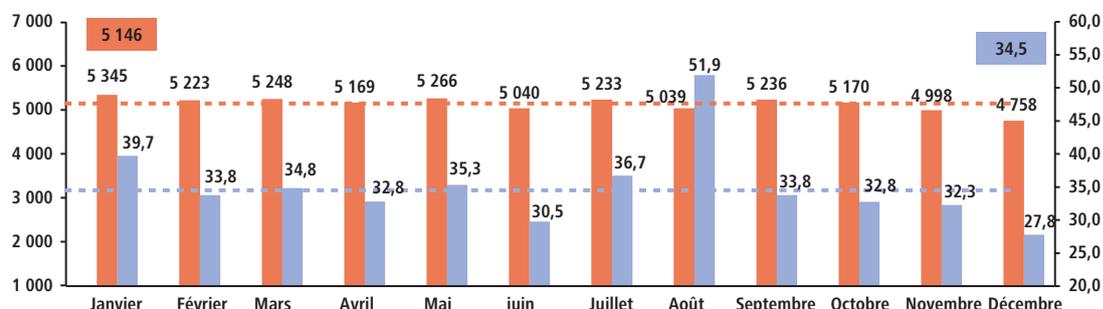
Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2019 : 303

dont
Lundi : 49
Mardi : 52
Mercredi : 49
Jeudi : 50
Vendredi : 51

Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique (au cours de l'année 2019)



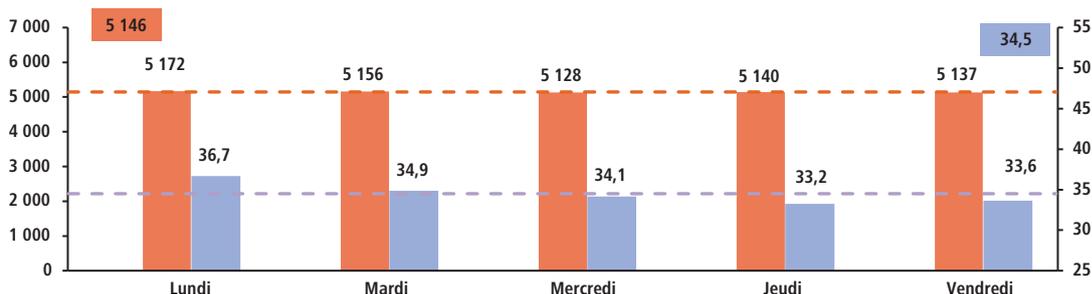
Tendance : Le mois de janvier enregistre la circulation automobile la plus forte (+4 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois de décembre la plus faible (-8 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+51 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de décembre (-20 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2019)

Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21 h00 ramenés au km d'axe orienté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle

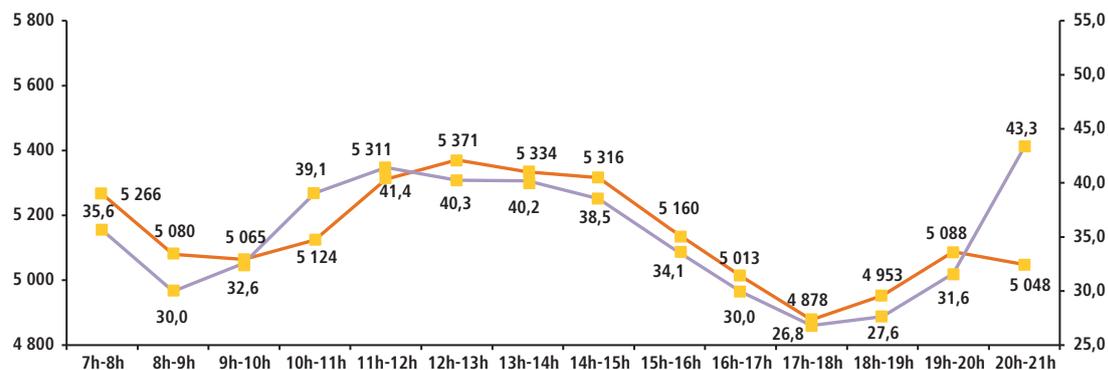


Tendance : La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi et le vendredi étant les jours où elle est la plus faible.

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2019)

Véhicules* kilomètres par heure ramenés au km d'axe orienté

Vitesse en km/h

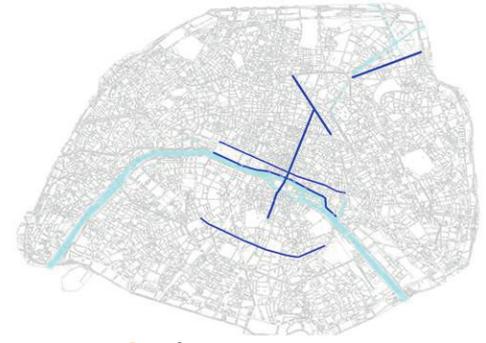


Tendance : La circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 8 heures et 20 heures, avec un infléchissement de la congestion entre 12 heures et 15 heures et une accentuation entre 17 heures et 19 heures.

Suivi d'itinéraires (jours ouvrables)

Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

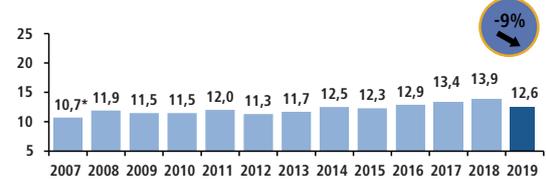
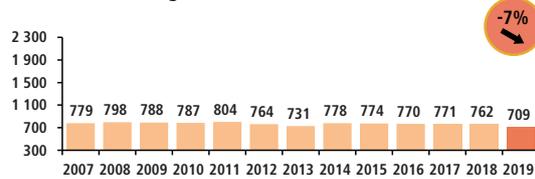
Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



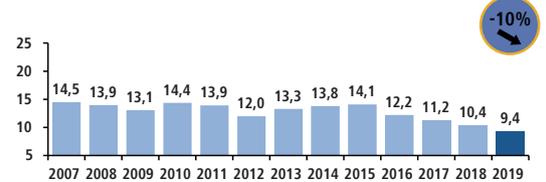
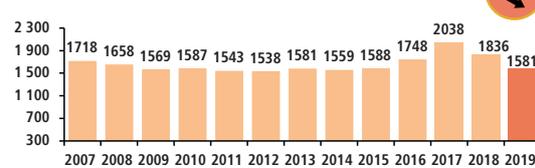
Évolution 2019 / 2018

Évolution 2019 / 2018

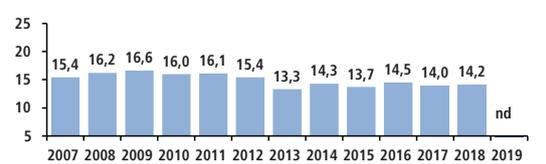
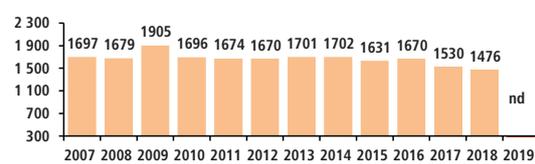
Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)



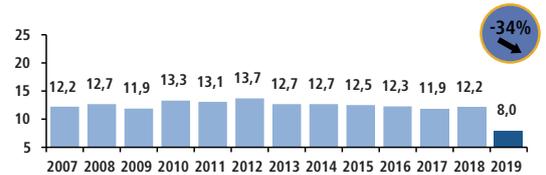
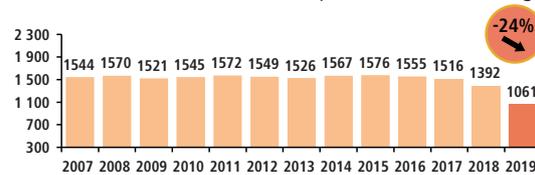
Quai Rive Droite



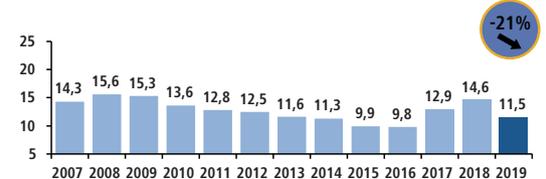
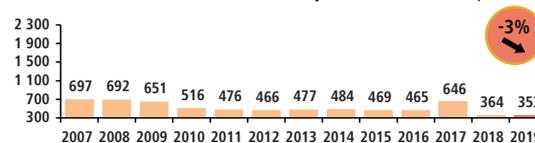
Rue Saint Antoine - Rue de Rivoli



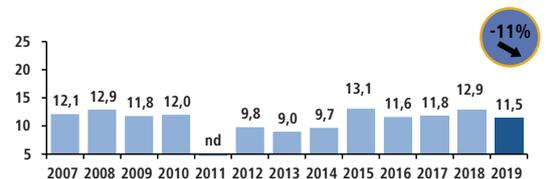
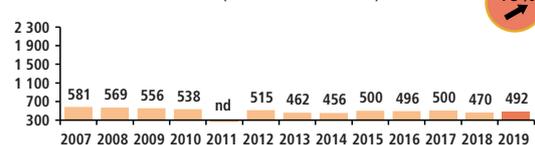
Bd Saint Michel - Bd de Sébastopol - Bd de Strasbourg



Bd Saint Marcel - Bd de Port royal - Bd du Montparnasse



Avenue Jean Jaurès (sens ouest - Est)



Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21 h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Parc parisien

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (MEDAD/SESP)

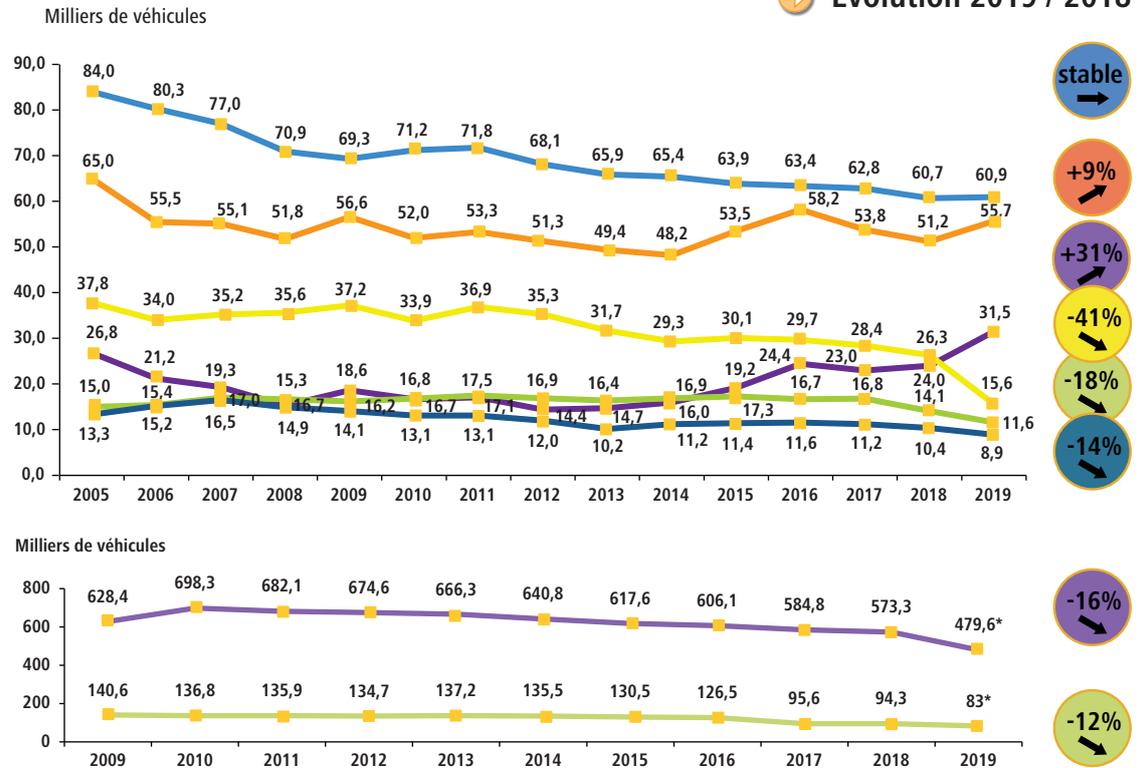
IMMATRICULATIONS

- Voitures particulières (occasions)
- Voitures particulières (neuves : total)
- Voitures particulières (neuves) gazole
- Voitures particulières (neuves) essence
- Motos (occasions)
- Motos (neuves)

PARC ROULANT

- Voitures particulières (moins de 15 ans)
- Camions et camionnettes (moins de 20 ans)

Paris intra-muros



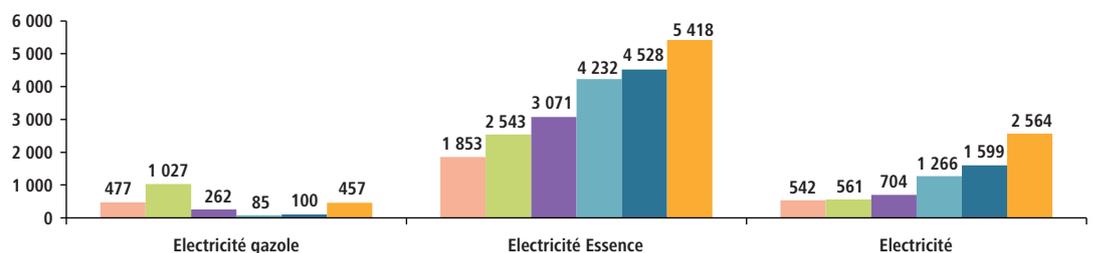
* Changement de méthode de calcul au 1^{er} janvier 2020 : un véhicule est réputé en circulation, s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc.



Tendance : Hausse en 2019 du nombre d'immatriculations de voitures neuves et de voitures neuves à essence ; stabilité du nombre d'immatriculations de voitures d'occasion ; baisse du nombre d'immatriculations de voitures neuves au diesel, de motos neuves et d'occasion.

- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019

Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris



Tendance : Forte augmentation du nombre d'immatriculations de voitures neuves à bicarburation gazole et électricité (+357 %) et électriques (+60 %) et moindre augmentation pour les véhicules neufs à bicarburation essence et électricité (+20 %)

Infractions

Source : Préfecture de Police et Mairie de Paris, Direction de la Prévention, de la Sécurité et de la Protection

Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Évolution 2019 / 2018

Aux règles de la circulation

604 374

+142%

Utilisation des stations Belib'

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie et des Déplacements



Le réseau de bornes Belib' comprend 90 stations et 270 bornes de recharge soit 3 bornes par station. Deux tiers des bornes disposent d'une puissance de 22 kW en courant alternatif et continu (AC-DC) et un tiers d'une puissance de 3 kW AC.

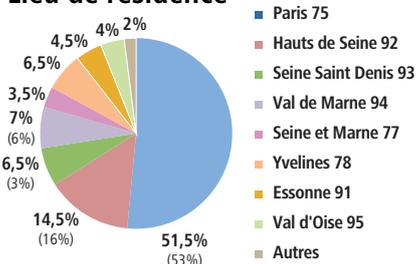
La tarification est conçue pour favoriser le taux de rotation et limiter les voitures ventouses.

Le tarif comprend le coût du stationnement et de la recharge, son coût est calculé en fonction du temps de branchement à la prise, et non de la puissance (kW) délivrée.

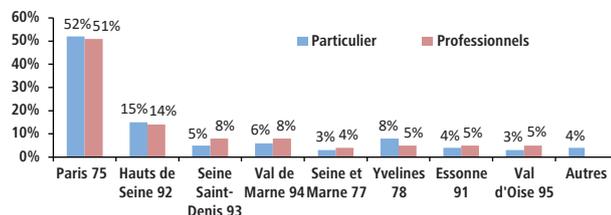
Charge accélérée (Borne 22 kW) ■
Charge normale (borne 3 kW) ■

Profil des abonnés Belib' et usage du véhicule

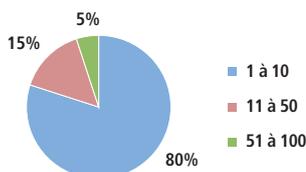
Lieu de résidence



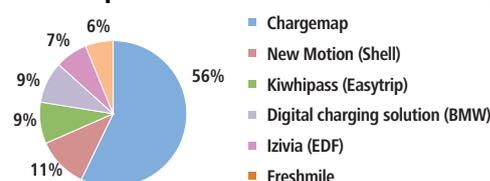
Part de particuliers et de professionnels



Nombre de charges par mois

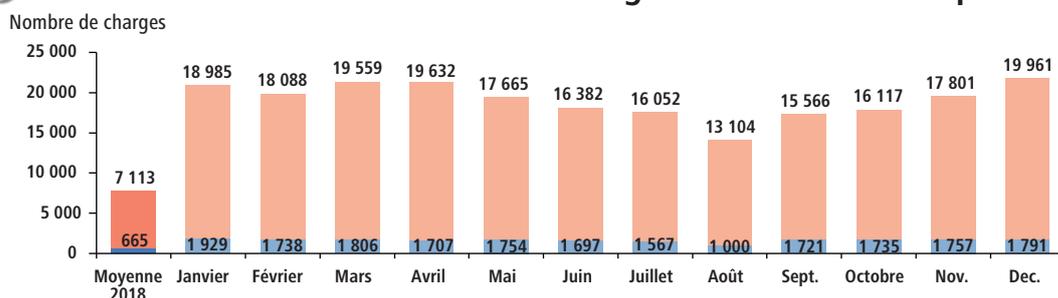


Interopérabilité (charges des opérateurs de mobilité)



Tendance : Belib est un réseau de bornes interopérables et les usagers de tous les opérateurs de mobilité peuvent s'y charger, 10 % des charges sont réalisées par les clients de ces opérateurs. 51,5 % des clients Belib' interrogés habitent à Paris. La baisse enregistrée dans Paris et les Hauts de Seine l'est au profit de la Seine-St-Denis et le Val de Marne. 63 % des clients sont des particuliers et 37 % des professionnels (-3 %). 80 % des utilisateurs réalisent de 1 à 10 charges/mois.

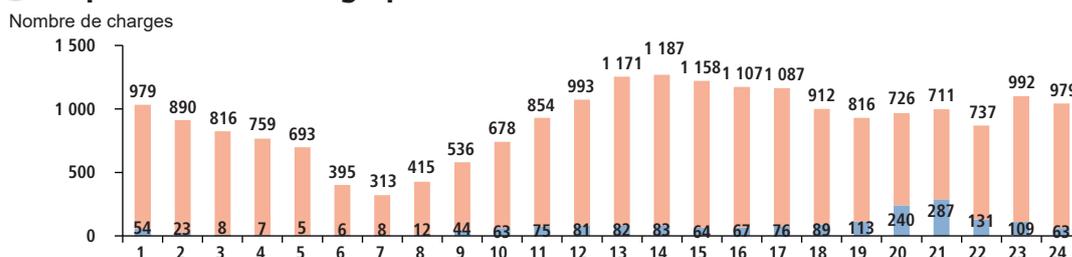
Évolution mensuelle du nombre de charges sur l'ensemble du parc Belib'



Tendance : En 2019, 217 621 recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes publiques de recharge pour véhicules électriques Belib' (+113 % n-1) correspondant à une consommation de 2,18 MWh (1,01 MWh en 2018). Par ailleurs on constate une fréquentation mensuelle stable se situant autour de 19 000 charges, un nombre d'inscrits passant de 4 785 à 7 020 particuliers et professionnels et un nombre d'utilisateurs uniques mensuels passant de 2 030 à 2 566.

En moyenne, chaque mois 2 124 utilisateurs uniques ont réalisé 19 000 charges de 10 kWh, dans 91 % des cas les charges ont été réalisées sur les bornes 22 kW, chaque station a délivrée 24 200 kWh.

Répartition de l'usage par heure au mois de décembre



Tendance : Le nombre de branchements est maximal en début d'après-midi avec plus de 1 200 et +18 % par rapport à 2018. Le temps moyen de session est d'1 heure le jour alors que la nuit (20h-8h) on constate deux types d'usage avec les résidents restants branchés toute la nuit sur les bornes 3 kW et des opérateurs de voitures partagées en free floating réalisant le « plein » de leurs véhicules sur les bornes 22 kW. 45 % des charges sont ainsi réalisées la nuit contre 10% en 2018.

Composition du trafic

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des Déplacements

Enquêtes réalisées entre 7h et 21h,
du mardi 19 au jeudi 21 novembre 2019
dans Paris intra-muros et du mardi
26 au jeudi 28 novembre 2019
pour le corridor périphérique.

(%) : Pourcentage en 2016



Enquête de composition du trafic :
Cette enquête réalisée sur la voie pu-
blique permet de relever manuellement
le nombre de véhicules par catégorie.

Sites enquêtés :

Paris intra-muros

av. De la Grande Armée, av.de Clichy,
av.de la Porte d'Orléans, av. d'Italie,
bd du Montpamasse, cours de Vincennes,
rue Lecourbe, rue de la Chapelle, rue
de Rivoli, rue Beaubourg.

Boulevard des Maréchaux

Bd Lannes, Bd Ney, Bd Davout, Bd
Masséna.

Boulevard périphérique

Pte de Saint-Cloud, pte d'Aubervilliers,
pte de Montreuil, pte de Choisy.

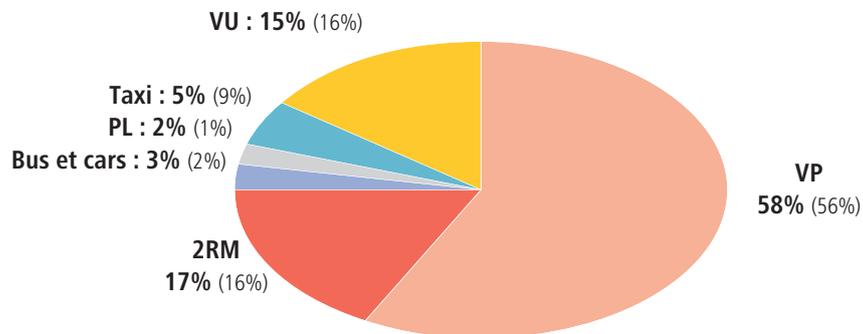
VP : véhicules particuliers

VU : véhicules utilitaires

PL : poids lourd

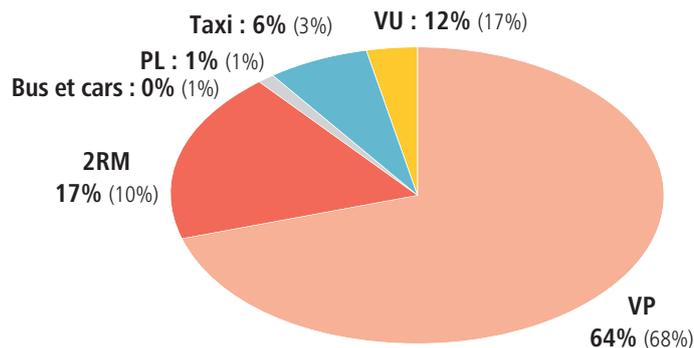
2RM : deux-roues motorisés

Paris intra-muros

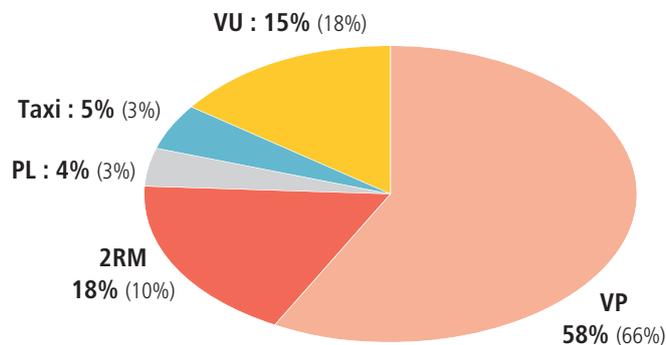


Corridor périphérique

Boulevards des Maréchaux



Boulevard Périphérique



Tendance : En 2019 dans Paris intramuros, baisse de la part des taxis et des véhicules utilitaires au profit des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés par rapport à 2016.

Sur le boulevard des Maréchaux et sur le boulevard Périphérique, baisse de la part des véhicules particuliers et utilitaires au profit des taxis et des deux-roues motorisés.



Les déplacements en deux-roues motorisés

Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

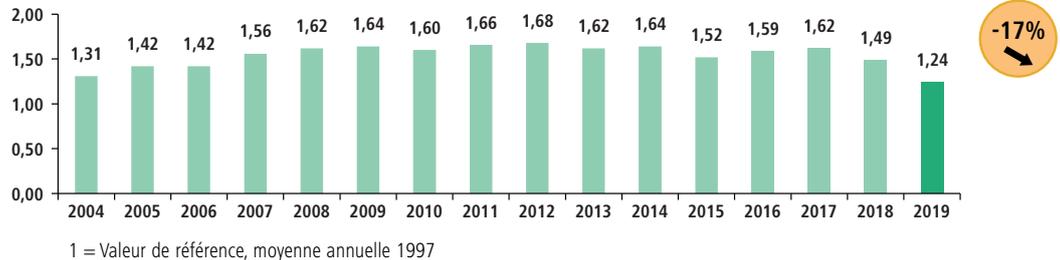


Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

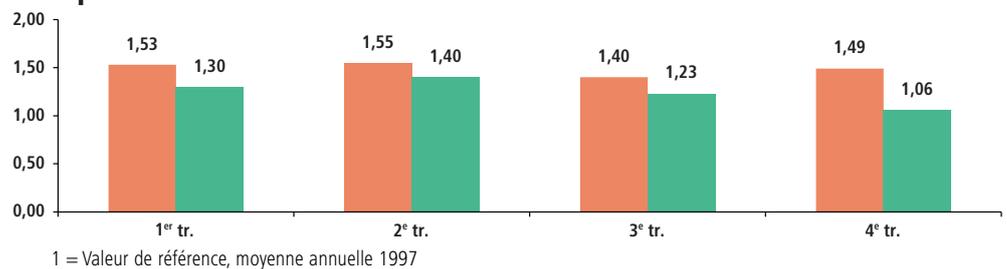
2018
2019

Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2004 et 2019

Évolution 2019 / 2018

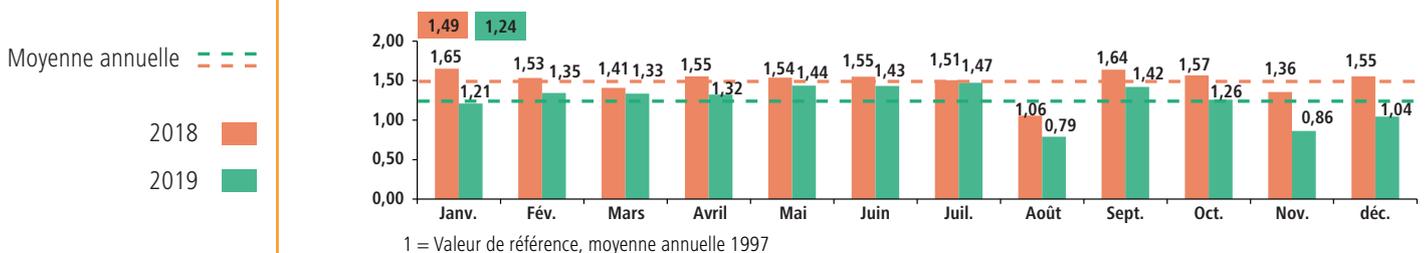


Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2019 et 2018



Tendance : Baisse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2018. La fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est en baisse sur tous les trimestres. L'Enquête Globale Transport en date de 2018 semble confirmer cette diminution à Paris et en Petite Couronne avec 420 000 déplacements/j à deux-roues motorisés pour 570 000 déplacements/j en 2013.

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2018 et 2019



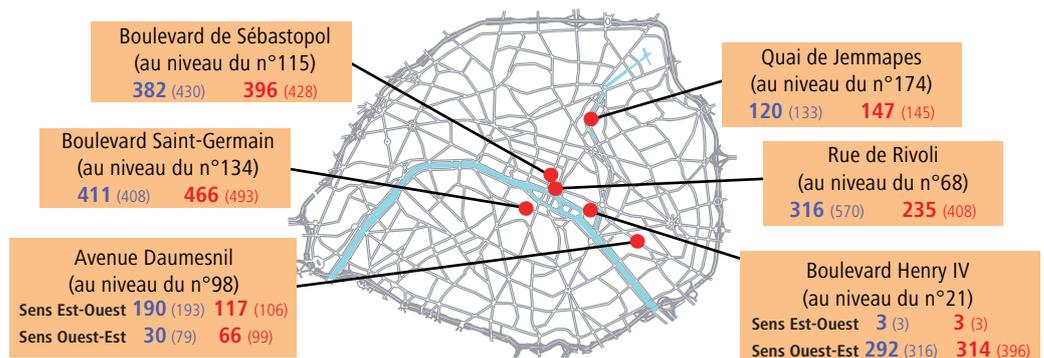
Tendance : En 2019, le nombre de deux-roues motorisés en circulation sur les sites suivis a été maximal en juillet et minimal en août. Par rapport à 2018, c'est le mois de juillet qui connaît la baisse la moins importante (-2.6 %) et le mois de novembre la plus importante (- 37 %).

Fréquentation des sites suivis

Nombre de deux roues motorisés entre 8h30 et 9h30

Nombre de deux roues motorisés entre 17h30 et 18h30

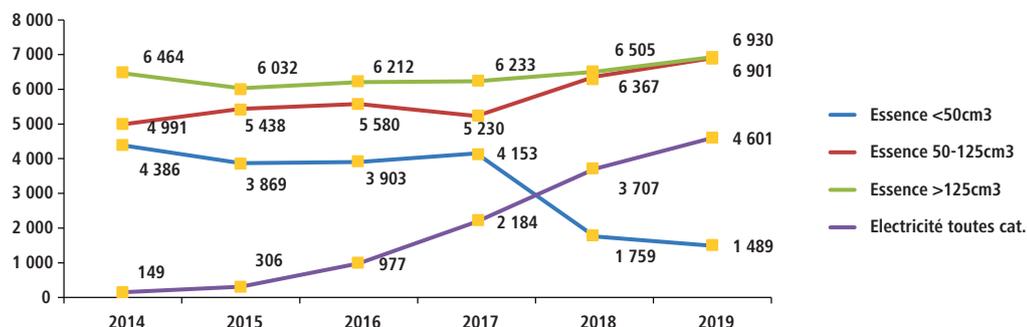
Moyenne horaire sur l'année 2019 et (...) sur l'année 2018



Immatriculations de deux-roues motorisés

Source :
Ministère de la transition
écologique et solidaire
(SDES /BSRV)

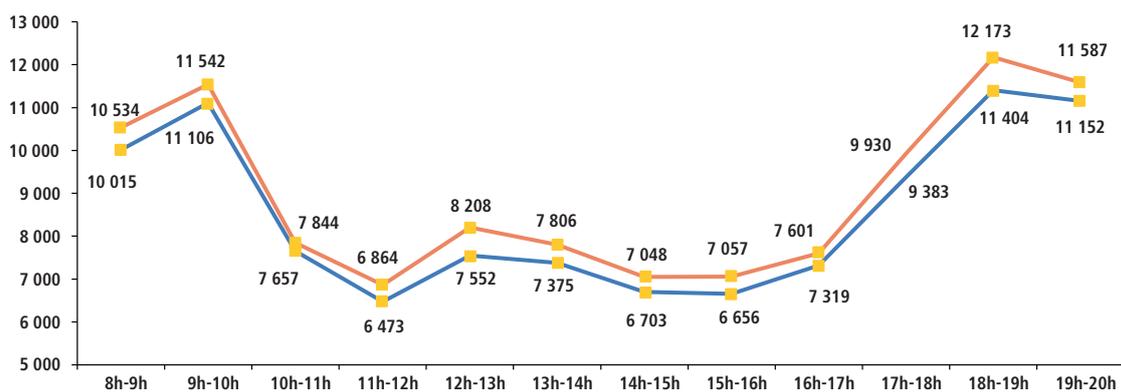
Évolution du nombre d'immatriculations de deux-roues motorisés neufs à Paris



Tendance : Le nombre d'immatriculations des deux-roues motorisés électriques a augmenté entre 2018 et 2019 (+24 %), alors que dans le même temps celui des deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ à essence a baissé (-13 %).

Evolution du nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée

Enquête réalisée les mardis
16 octobre 2018 et 13 octobre 2019
entre 8h et 20h, sur un échantillon
de 39 sites (les 6 points
de l'indice et 33 ponts de Paris).



16 octobre 2018
13 octobre 2019



Tendance : En 2019 comme en 2018, le nombre de deux-roues motorisés sur les sites comptés est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 18 heures et 20 heures.

Infractions

Source : Préfecture de Police
et Mairie de Paris,
Direction de la Prévention
de la Sécurité et de la Protection

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées à l'encontre des deux roues motorisés

Évolution 2019 / 2018

Pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus

29 513

+173%

Pour stationnement sur les trottoirs

191 857

-15%



Procès-verbaux dressés sur la voirie parisienne par la Préfecture de Police et la Mairie de Paris Direction de la Sécurité et de la Protection.



Les mobilités partagées

Autopartage

Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements



L'autopartage en boucle se caractérise par des emplacements réservés pour chaque véhicule. Dans ce système, le véhicule doit être rapporté à son emplacement d'origine. Les trajets sont généralement d'une durée moyenne, de type demi-journée ou journée, et facturés à l'heure.

L'autopartage en trace directe se caractérise par des trajets d'un point A à un point B. Les offres peuvent se déployer avec station (Autolib') ou sans station (offres dites en « free-floating »). Les utilisateurs peuvent louer un véhicule de manière spontanée et terminent la location en le rapportant dans la zone opérationnelle de chaque opérateur. Les trajets sont souvent de courte durée et facturés à la minute.

Île-de-France Mobilités (IDFM) lance en avril 2019 **un label « autopartage »** délivré aux opérateurs respectant des critères environnementaux et garantissant un socle commun de prestations.

Micro-mobilités partagées

Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements



Le décret n°2019-1328 du 9 décembre 2019 introduit une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route : **les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)**.

Un EDPM est défini comme un « véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique, équipé d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h (...) ».

La Loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) permet aux communes de livrer des autorisations d'occupation temporaire du domaine public pour les flottes en libre-service et d'introduire des prescriptions.

Source : Mairie de Paris

➔ Autopartage en boucle (Mobilib')

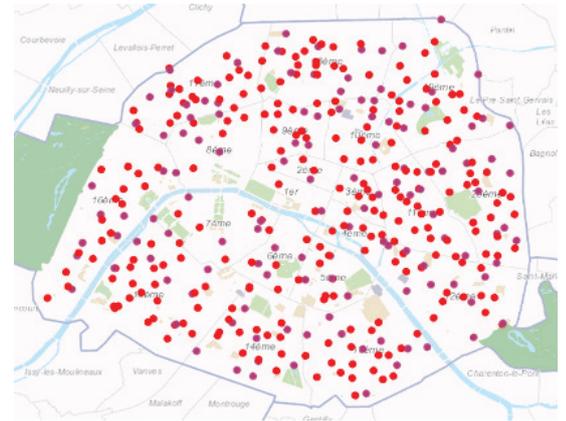
En 2019, le nombre de places dédiées sur la voirie au dispositif « SVP » (Service de Véhicules Partagés) de la Ville de Paris, créé en 2015, a été multiplié par six. SVP a été renommé **Mobilib'** dans le cadre de ce déploiement :

4 opérateurs sélectionnés : Ada, Commu-
nauto, Getaround, Ubeeqo

dont 1 labellisé par Île-de-France-Mobilité
(Commuauto)

382 stations, dont **132** équipées de bornes
de recharge électrique (une partie des an-
ciennes stations Autolib')

1 168 véhicules dont **668** véhicules élec-
triques hybrides ou hybrides rechargeables



➔ Autopartage en trace directe

Une carte de stationnement « autopartage » a été mise en place à l'été 2018 pour accompagner le développement de l'autopartage à Paris après la fin du service Autolib'.

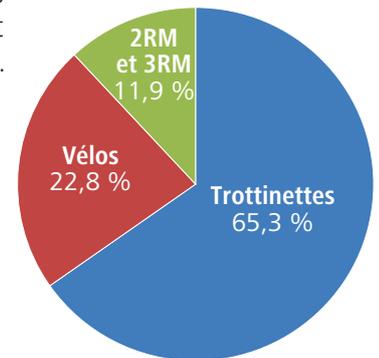
- **3** opérateurs actifs à Paris en 2019 : Free2Move, Sharenow, Moov'in Paris
- **1 895** cartes délivrées en 2019, uniquement pour des véhicules électriques

➔ Flottes d'engins de déplacement personnel en libre-service

Depuis juillet 2019, les opérateurs de trottinettes, scooters et vélos en libre-service doivent déclarer leur flotte à la Ville de Paris. Ils doivent également payer une redevance pour l'occupation du domaine public.

Flottes déclarées en 2019 :

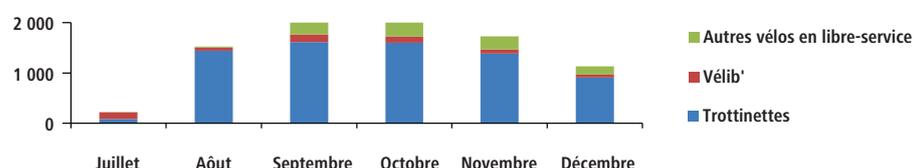
- **25 823** trottinettes électriques (10 opérateurs)
- **9 030** vélos (4 opérateurs)
- **4 719** 2/3RM électriques (3 opérateurs)
- **Total : 39 572** véhicules déclarés



➔ Signalements sur l'application DansMaRue

L'application DansMaRue permet aux Parisiens depuis 2012 de signaler toute anomalie dans l'espace public. Un item « épave de trottinette » a été mis en place à l'été 2019.

Plus de 7 000 signalements d'épaves de trottinettes ont ainsi été envoyés au 2^e semestre 2019, et transmis aux opérateurs pour traitement.





Le stationnement

Stationnement sur voirie

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



100% des places de stationnement à Paris ont vocation à être payantes. Cependant, des places gratuites ou non identifiées subsistent.



Garage commercial :

Parc privé à usage public.

Places rotatives :

Stationnement limité à 2 heures consécutives.

Places mixtes :

Stationnement limité à 2 heures consécutives pour les non-résidents et à 7 jours consécutifs pour les résidents.

Places gratuites :

Places de stationnement délimitées par un marquage sans mention particulière.

Places spécifiques :

Places réservées (taxis, police, poste,...) livraison, deux-roues, GIG-GIC.



Modification des règles du stationnement payant de surface :

Suppression de la gratuité le samedi et au mois d'août, extension des horaires du payant jusqu'à 20h, hausse des tarifs et passage à 2 zones tarifaires au lieu de 3.

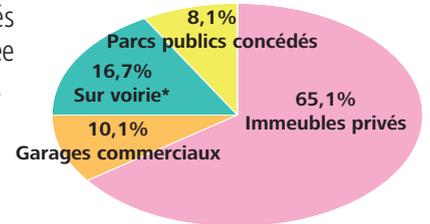
Le tarif horaire des places payantes rotatives est de 4€ dans la zone 1 (arrts 1 à 11) et de 2,40 € dans la zone 2 (arrts 12 à 20). Pour les résidents le tarif est de 1,50€ par jour (au lieu de 0,65€), soit 9€ par semaine.

Cartes de stationnement résidentiel

Depuis le 1^{er} février 2015, passage en payant des cartes de stationnement résidentiel au tarif de 45€ pour un an et 90 € pour 3 ans. Le renouvellement n'est plus automatique. Possibilité d'obtenir ou de renouveler sa carte en ligne.

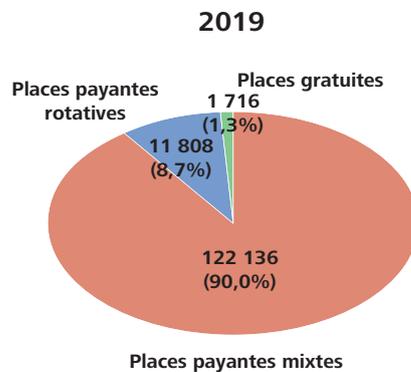
➔ Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 808 000. Les immeubles privés renferment environ 526 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2019).



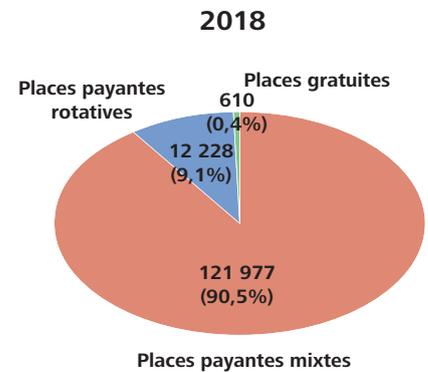
* Hormis places spécifiques (livraisons, deux-roues, GIG-GIC et places réservées taxis, police, poste ...)

➔ Offre de stationnement véhicules sur voirie (hors bois)



Total places sur voirie : 135 660**

** D'après recensement triennuel de 2017
Données consolidées au 28 janvier 2020



Total places sur voirie : 134 815*

* D'après recensement triennuel de 2017
Données consolidées au 31 janvier 2019

➔ Places pour les deux-roues sur voirie (hors bois)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019**	Évolution 2019/2018
Nombre de places deux-roues dont :	55 500	61 000	67 800	71 100	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 396	+4,5%
- places mixtes	20 200	15 700	15 700	14 200(*)	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 710	-2%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	19 100	25 000	28 400	31 100	31 100	32 278	33 690	35 640	36 116	37 895	+5%
vélos	16 200	20 300	23 700	25 800	25 900	25 974	30 047	35 825	36 570	38 791	+6%

* Données consolidées au 31 janvier 2019

** Données consolidées au 28 janvier 2020

➔ Usagers du stationnement résidentiel

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	154 111	140 119	144 111	159 356	138 612	58 692	63 893	61 109	59 423	60 361

Fin 2019, au total 111 618 cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité.



Carte professionnels sédentaires :

Depuis le 1^{er} mai 2015, elle remplace la carte Sésame Artisans Commerçants. Elle est payante au tarif annuel de 45 € et la liste des ayant-droits est plus réduite. Le titulaire de cette carte professionnel peut utiliser un ticket horodateur valable 24h, au tarif résident. Il est autorisé à stationner 24h consécutives sur les emplacements payants des voies mixtes dans les 4 zones de stationnement résidentiel déterminées par l'adresse de son établissement, au tarif journalier de 1,50 € (non fractionnable).

Source : Préfecture de Police et Mairie de Paris,

Direction de la Prévention de la Sécurité et de la Protection

Stationnement dans les parcs concédés

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



Parc concédé :

Parc de la ville de Paris, construit et exploité par une société de droit privé.

Sociétés délégataires :

Indigo, SAEMES, SPIE Autocité, SAGS, Q-Park, Realpark, Interparking, Accor

ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4)

ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11)

ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20 et Marigny-Château à Vincennes)

Carte professionnels sédentaires

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de cartes délivrées dans l'année	4 377	4 401	5 337	6 108	6 791	4 356	3 659	3 611	5 805	5 442

Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevés

Évolution 2019 / 2018

Pour arrêt ou stationnement

1 344 813

+22%

Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2019 (places pour véhicules)

Parcs souterrains

124 parcs totalisent 65 278* places,

dont 67 parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur et 11 des abonnements « parc relais »

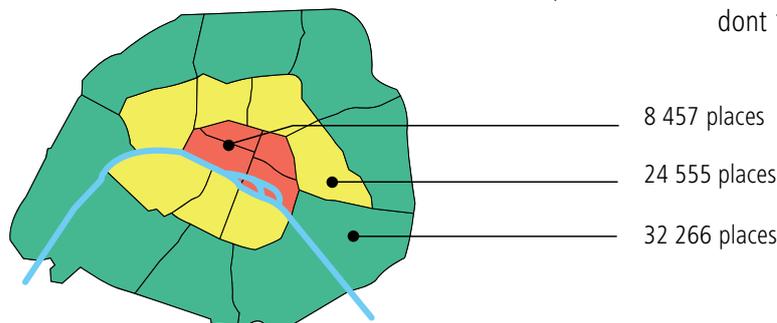
Parcs de surface

Les 19 parcs de surfaces totalisant 1 295 places publiques ont été remis à la DVD au cours du 4^{ème} trimestre 2019. L'ensemble de ces parcs pratiquait un tarif résidentiel (en abonnement)

* au 31/12/2019 dont 124 parcs intra-muros totalisant 64 658 places et un parc de 620 places dans le Val de Marne, le parc Marigny-château

Capacité des parcs par zone

Capacité totale : 65 278 places mixtes et garage dont 11 474 places amodiées



Places pour les deux-roues motorisés dans les parcs concédés

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2018
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	2 060	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	2 830	2 860	2 957	+3%
	102 parcs	105 parcs	97 parcs	105 parcs	105 parcs	105 parcs	104 parcs	105 parcs	105 parcs	107 parcs	

* En 2019, 6 parcs proposent 224 places deux-roues motorisés électriques



Sorties horaires :

Elles comprennent les sorties des clients qui paient au tarif horaire, les «sorties gratuites», c'est-à-dire les sorties, hors sorties abonnés, ne donnant pas lieu à encaissement immédiat et les «forfaits», généralement liés à des usages spécifiques des parcs (notamment touristiques), ou ponctuels (liés à l'organisation d'événements voisins).



Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.

Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2019

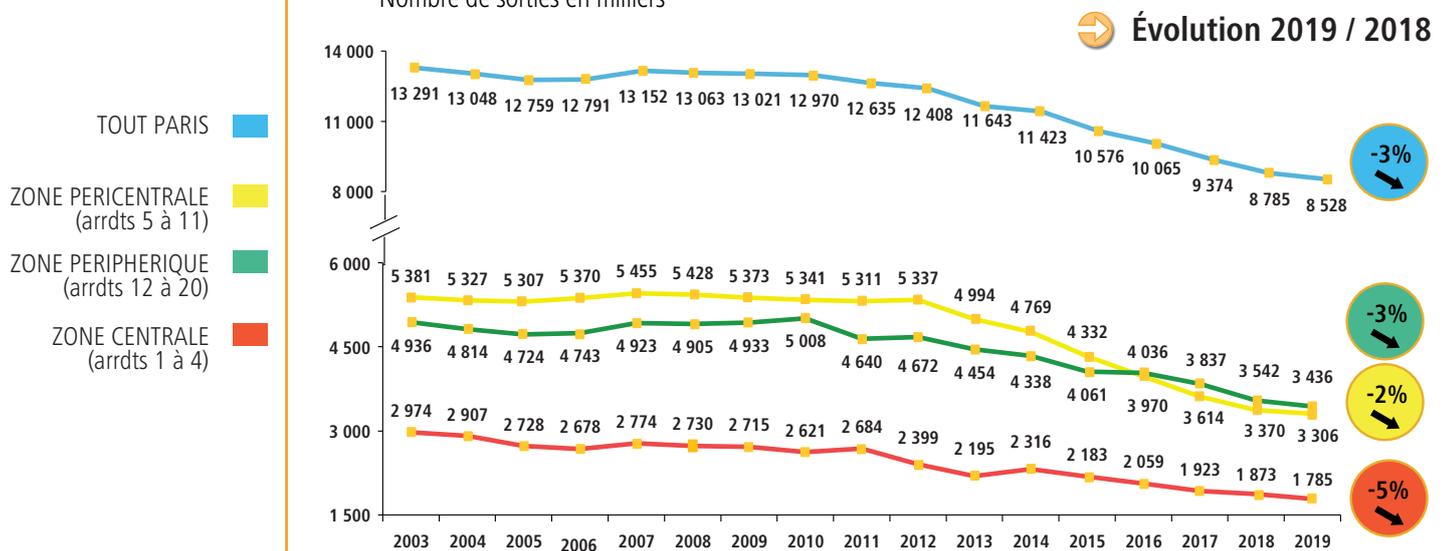
Évolution 2019 / 2018

Nombre total par jour	23 145	-3%
Nombre/place publique/jour*	0,42	stable

* Tient compte des 1 295 places des parcs de surface fermés fin 2019

Évolution des sorties horaires dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers



Abonnés (fin 2019)

Évolution 2019 / 2018

Tous véhicules

Nombre total d'abonnements (uniquement VL)	32 381	+3%
Nombre / place publique*	0,59	+5%
Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans	7 449 84,5 parcs	-5%
<i>dont</i>		
Deux-roues motorisés		
Nombre d'abonnements répartis dans	1 527 105 parcs	+14%

* Tient compte des 1 295 places des parcs de surface fermés fin 2019



Les déplacements en taxis

Offre

Source : Préfecture de Police
Mairie de Paris, Direction de
la Voirie et des Déplacements

Enquête de composition de trafic
du mardi 19 au jeudi
21 novembre 2019

- Grande station ●
- Station de quartier ●
- Station en gare ●



Réseau structurant :

Grande stations + stations de quartier
(117 stations).

Courses en taxis

Source : Syndicat professionnel
des centraux radio de taxis
de Paris et de la région parisienne

(%) : Pourcentage en 2018

Caractéristiques des taxis parisiens

Source : Rapport
de l'Observatoire National
des Transports Publics
Particuliers de Personnes

Données au 31 décembre 2018

Infractions

Source : Préfecture de Police
et Mairie de Paris,
Direction de la Prévention,
de la Sécurité et de la Protection

→ Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du 19 février 2019, le nombre de licences des taxis a été porté à 18 524. La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 5 %.

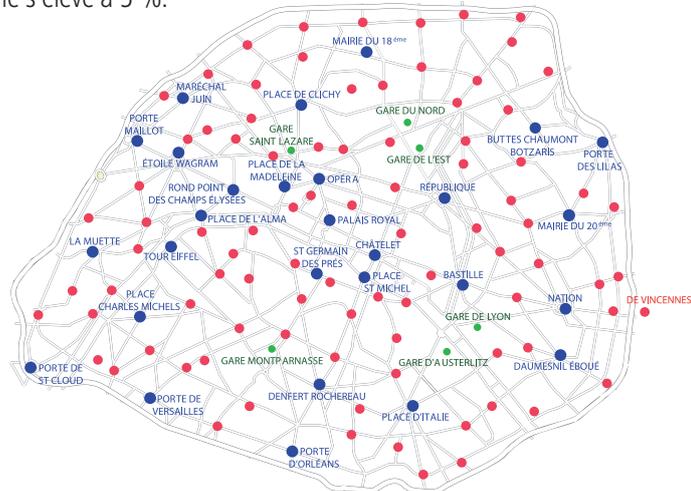
→ Stations à Paris

425 stations de taxis, comptabilisant 3 004 places sont réparties dans la capitale dont :

120 stations principales (grandes stations à proximité des sites touristiques, stations de quartier) ;

294 stations secondaires situées près des hôpitaux, hôtels, théâtres...

11 stations en gare ferroviaire.

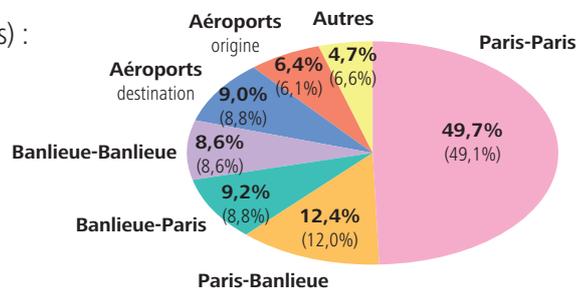


Les 120 stations principales regroupent 80 % de l'activité des taxis en station. Chacune d'elle dispose d'un nom et d'un numéro permettant ainsi de la repérer plus facilement. Ces 120 stations sont équipées de nouveaux mobiliers.

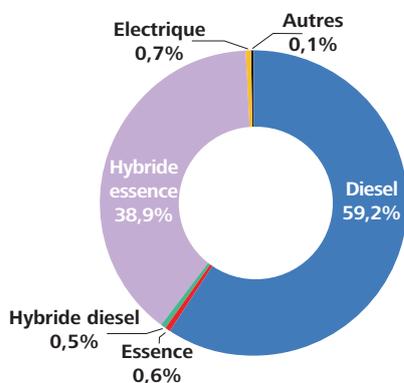
→ Caractéristiques des voyages dans Paris

Établies sur un échantillon de 22 767 960 courses réalisées en Île-de-France.

- Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) : **4,35 km** (4,30 km en 2018).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7h et 21h un jour ouvrable : **24,7 mn** (23 mn en 2018)



→ Motorisation



Les taxis parisiens utilisent moins fréquemment des véhicules diesel, même si ce type de véhicule reste majoritaire (59 %). Ces derniers sont aussi les plus nombreux à être équipés de véhicules hybrides (39 %), en raison notamment de politiques de la ville de Paris et de la région Île-de-France particulièrement incitatives pour l'acquisition de véhicules propres (hybride rechargeable, hydrogène et électrique) à destination des taxis.

L'âge moyen des taxis parisiens est de 2,5 ans.

→ Infractions relevées (procès-verbaux) sur les emplacements réservés aux taxis

→ Évolution 2019 / 2018

Pour arrêt ou stationnement

21 952

+45%



Les déplacements touristiques

Autocars de tourisme

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements et École d'Urbanisme de Paris

Enquête réalisée en décembre 2019 sur la base d'observations et questionnaires dispensés à la clientèle des lignes touristiques afin de réaliser un diagnostic de leur fonctionnement au sein du tissu urbain parisien.



Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

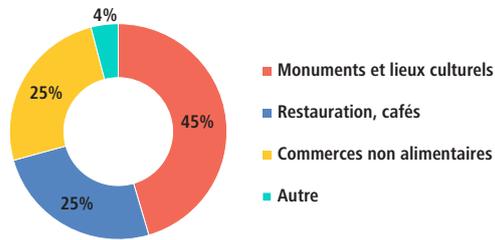


Normes Euro : Règlements de l'Union européenne fixant les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Ces normes sont de plus en plus strictes depuis 1990 et s'appliquent aux véhicules neufs. Leur objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

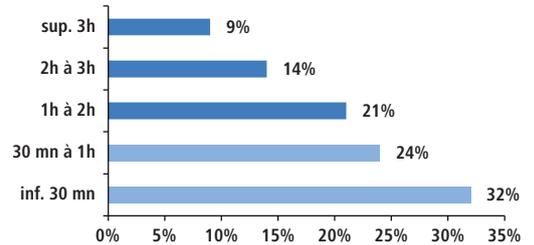
(%) : Pourcentage en 2018

PRATIQUES DE LA CLIENTÈLE DES LIGNES TOURISTIQUES

Première destination des voyageurs depuis l'arrêt



Temps passé sur chacun des pôles touristiques (part des voyageurs)



En moyenne, les usagers des circuits de lignes touristiques effectuent 2 arrêts par jour et visitent donc deux pôles touristiques différents. Moins de la moitié des voyageurs (45 %) se rendent immédiatement au monument associé à un point d'arrêt. Les destinations et durées des arrêts sont variables puisqu'environ la moitié (56 %) des touristes passe moins d'une heure par site touristique. Les durées les plus élevées de fréquentation des pôles sont corrélées avec l'attrait commercial (Opéra) ou l'identité (Montmartre) de ceux-ci.

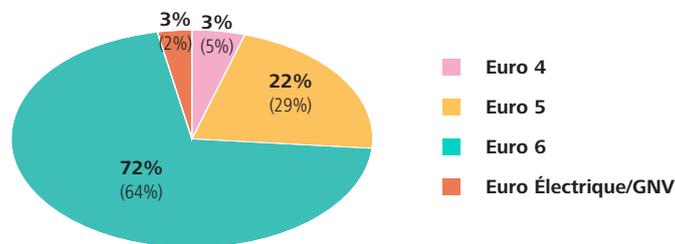
Offre de stationnement réservé aux autocars

523 places réparties en :

467 places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont 218 dans les parcs

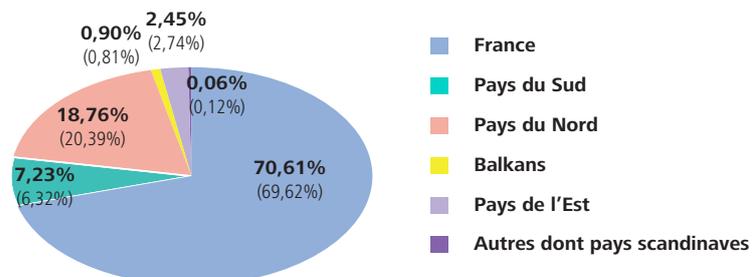
56 places réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs

Répartition par norme Euro des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Le part des autocars Euro 4 et Euro 5 a baissé par rapport à 2018 surtout au profit des autocars Euro 6.

Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Tendance : En 2019, la part de cars immatriculés en France ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar affiche la plus forte hausse bien que légère (+0.99 point), par rapport à 2018. Celle des cars immatriculés dans les pays du nord affiche la plus forte baisse.

Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

Nombre de stationnements ■
 Nombre de forfaits utilisés ■



Nombre de stationnement :

Il est calculé à partir de toutes les entrées dans les parcs faisant partie du forfait et de relevés effectués par des préposés entre 9h et 19h sur les sites sur voirie.



Forfait (PASS autocar) :

Le forfait donne accès à la majorité des parcs et places sur voirie. Il est en place depuis le 16 juin 2003.

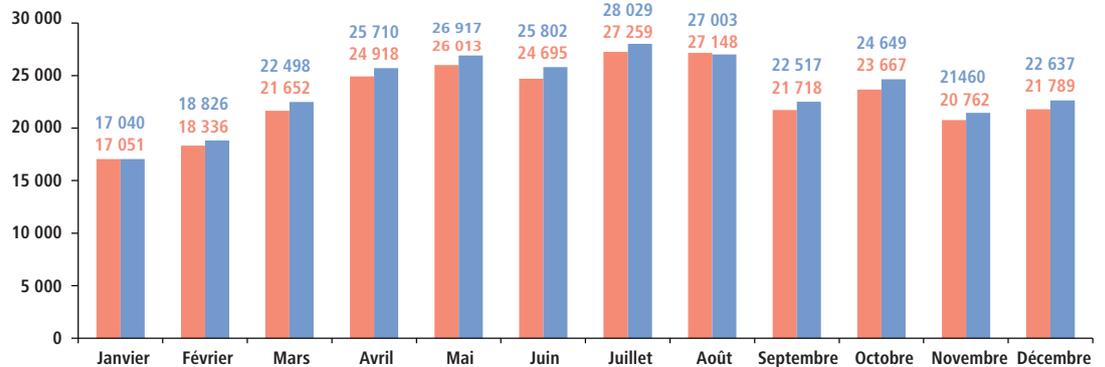
On distingue le PASS abonnés destiné aux sociétés d'autocars venant régulièrement sur Paris (hors ligne régulières) et le PASS occasionnel pour les visites ou voyage occasionnels à Paris. Les dispositions tarifaires pour le PASS abonné et le PASS occasionnels sont différentes.

Une nouvelle tarification est applicable au 1^{er} janvier 2018. Deux zones tarifaires ont été instaurées : une zone 1 centrale au tarif différencié plus élevé et une zone 2 dite périphérique. Le stationnement maximal autorisé est de 6 heures en zone centrale et de 24 heures dans la zone périphérique

Forfaits dans les transports en commun

Source : IDFM

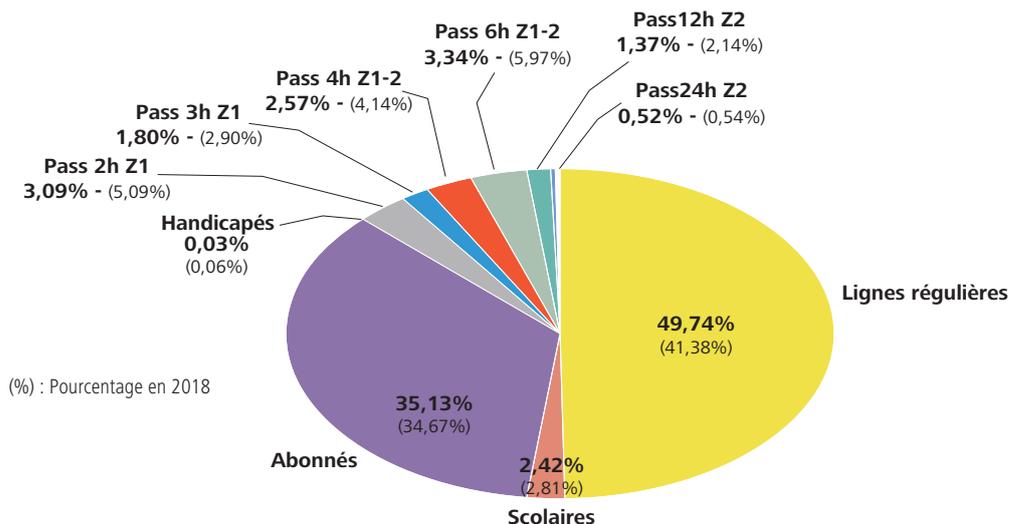
Évolution mensuelle du nombre de stationnements et du nombre de forfaits utilisés



283 088 forfaits vendus, soit +35,7 % par rapport à 2018.

275 008 stationnements, soit +58,05 % par rapport à 2018.

Type de forfaits utilisés



Tendance : Les parts de forfaits lignes régulières et abonnés sont en hausse par rapport à 2018. Tous les autres forfaits sont à la baisse.

Nombre de forfaits utilisés en 2019

Évolution 2019 / 2018

Forfaits « Mobilis » (y compris tickets jeunes week-end)	5 381 000	-10%
Forfaits « Paris Visite »	2 007 00	-10%

Mobilis : forfait valable une journée permettant d'effectuer un nombre de voyages illimité à l'intérieur des zones choisies du réseau de transport d'Ile de France, sur tous les modes de transport (sauf Orlyval).

Paris Visite : forfait valable pendant 1, 2, 3 ou 5 jours consécutifs permettant d'effectuer un nombre illimité de voyages sur tous les modes de transports, sauf Filéo, sur l'ensemble du réseau d'Ile de France et de bénéficier d'avantages culturels ou commerciaux.

Transports de voyageurs par voie fluviale

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, Compagnie des Batobus

➔ Nombre de passagers transportés en 2019

➔ Évolution 2019 / 2018

Sur la **Seine** durant la période de janvier jusqu'à fin décembre (sauf durant les crues)
- par Batobus

764 122

+13%

Sur les **canaux**
- par bateaux de tourisme
Sur les canaux à grand gabarit : Saint-Martin et Saint-Denis

65 876

-6%

Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme et des Congrès de Paris

➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Évolution 2019 / 2018

	2018	2019	
Nombre total d'arrivées	16,8*	17	+1,1%
dont Étrangers	10,1	9,9	
Français	6,8*	7,1	
Nombre total de nuitées	37,8	38	+0,7%
Nombre de nuitées d'affaires	25,9*	25,4	-1,7%
Part de la clientèle d'affaires	49,6%*	48,5%	-1,1
Durée moyenne de séjour	2,24* nuitées	2,23 nuitées	-0,4%
Taux d'occupation moyen	81,2%*	80,6%	-0,6

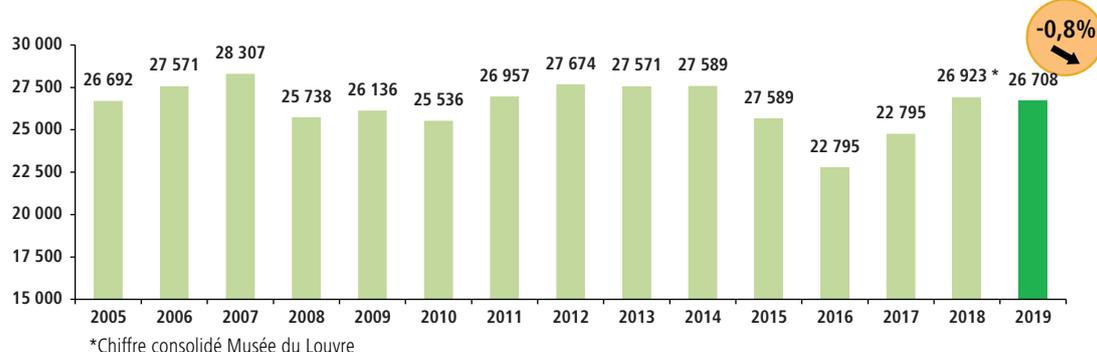
* Chiffres consolidés : L'INSEE a revu sa méthodologie en 2019 et donc revu les chiffres de 2018 afin de pouvoir comparer les deux années.

Tendance : La fréquentation hôtelière est en légère hausse par rapport à 2018.

➔ Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

Nombre d'entrées en milliers.

➔ Évolution 2019 / 2018



Tendance : La fréquentation des grands sites culturels parisiens est en légère baisse par rapport à l'année 2018. Cette baisse s'observe notamment sur la fréquentation du Centre Pompidou (-8 %) et celle du Musée du Louvre (-5 %).



Taux d'occupation des chambres dans l'hôtellerie homologuée :
Nombre de chambres occupées divisé par le nombre de chambres disponibles et multiplié par 100.



Les pourcentages d'évolution sont calculés sur les données exactes (non arrondies).



Principaux sites culturels :
Tour Eiffel, Musée du Louvre, Centre Pompidou, Cité des Sciences, Musée d'Orsay, Arc de Triomphe.



Le transport de marchandises

Voie routière

Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des déplacements

Enquêtes de composition
du trafic réalisées entre 7h et 21h

Enquêtes de composition
du trafic réalisées entre 7h et 21h

Dans Paris intra-muros du :

23 au 25 octobre 2001

4 au 6 nov. 2003 - 16 au 18 nov. 2004

14 au 16 nov. 2006 - 17 au 19 nov. 2009

15 au 17 nov. 2011 - 18 au 20 nov. 2014

15 au 17 nov. 2016 - 19 et 20 nov. 2019

Sur le Corridor périphérique du :

18 au 20 nov. 1999 - 19 au 21 nov. 2002

18 au 20 nov. 2008 - 25 au 27 nov. 2014

22 au 24 nov. 2016 - 26 et 28 nov. 2019

Véhicules utilitaires
Poids lourds



Zones dites «sanctuarisées» ou «permanentes» :

Elles sont réservées exclusivement à la livraison afin de répondre aux besoins des établissements approvisionnés la nuit ou tôt le matin ;

Zones dites «partagées» ou «périodiques» :

Elles sont utilisées pour le stationnement de tous les véhicules de 20h à 7h ainsi que les dimanches et jours fériés.

Infractions

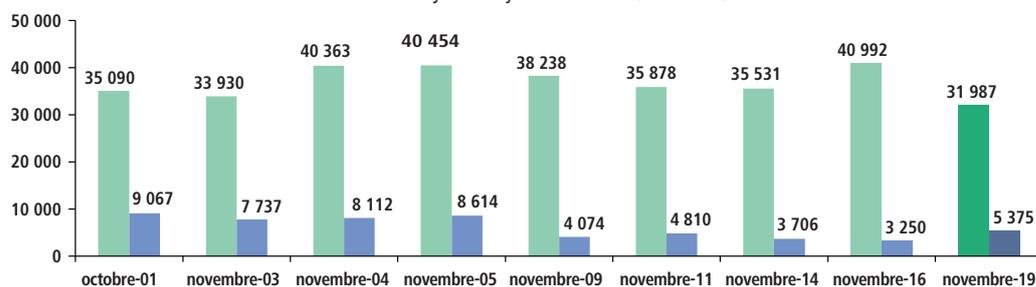
Source : Préfecture de Police
et Mairie de Paris,
Direction de la Prévention
du trafic et de la protection

Voie ferrée

Source : SNCF

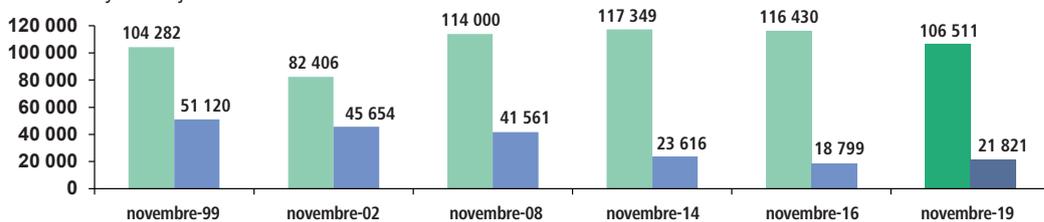
Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires dans Paris intra-muros

Moyenne journalière (7h-21h) sur un échantillon de 10 sites



Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires sur le corridor périphérique

(boulevard périphérique et boulevards des Maréchaux)
Moyenne journalière (7h-21h) sur un échantillon de 8 sites



Le trafic des poids lourds a augmenté de 65 % dans Paris intra-muros par rapport à 2016 et de 16 % sur le corridor périphérique. Celui des véhicules utilitaires a baissé de 22 % dans Paris intra-muros par rapport à 2016 et de 9 % sur le corridor périphérique.

Nombre de zones de livraison (fin 2019)

Nombre de zones de livraison	9 678
dont :	
- zones de livraison partagées	7 255
- zones de livraison sanctuarisées	2 423

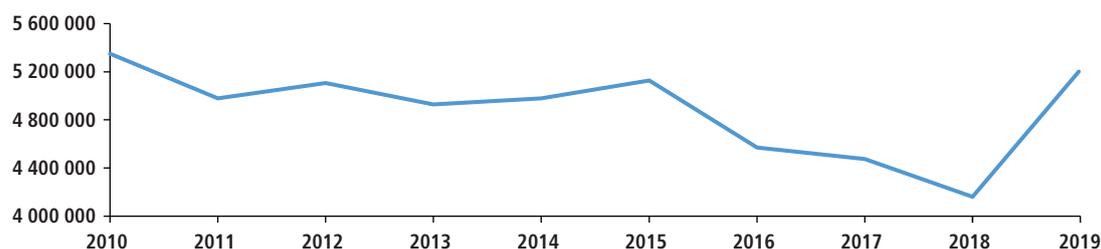
Infractions relevées (procès-verbaux) relevées sur les zones de livraison

Évolution 2019 / 2018

Pour arrêt ou stationnement	288 839	+ 1 234%
-----------------------------	----------------	-----------------

Flux de trafic fret en Île-de-France

Trafic global en train.km



Le trafic 2019 est estimé à 5,19 millions de train-km pour l'Île-de-France, soit une hausse de 25 %.

Voie d'eau

Source : Ports de Paris

Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	2 169 629 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	92 700 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	2 262 329 tonnes



Ports parisiens inscrits au PLU :
6 ports industriels : Pont National, (13^e), pont de Tolbiac (13^e), pont de Bercy amont (12^e), port Victor (15^e), port du Point du Jour (16^e), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19^e).

2 ports mixtes : Port de la Bourdonnais (7^e), port de Javel Bas (15^e).

15 plates-formes de transit à temps partagé : port d'Austerlitz (13^e), port de la Rapée (12^e), port de Bercy aval (12^e), port Saint Bernard (5^e), port Henri IV (5^e), port du Pont Neuf (5^e), port de la Tournelle (5^e), port des Célestins (4^e), port des Grands Augustins (1^e), port du Louvre (1^e), port des Saints Pères (6^e), port des Champs Elysées (8^e), port du Gros Caillou (7^e), port de Grenelle (15^e), port de Javel haut (15^e).



Plate-forme de transit à temps partagé : Port dans lequel le transit de marchandises a lieu dans la journée ; l'espace est ensuite rendu au loisir le reste du temps.

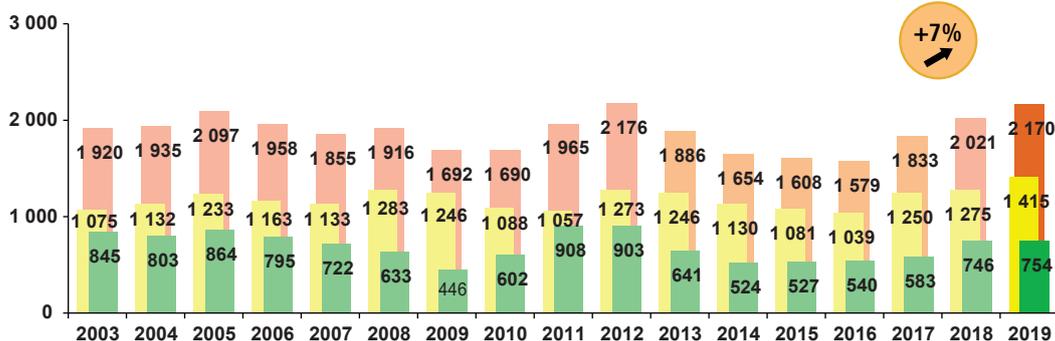
(%) : Pourcentage en 2018



Trafic fluvial total en Île-de-France :
 Total des marchandises chargées et déchargées dans les ports des huit départements franciliens (y compris Paris).

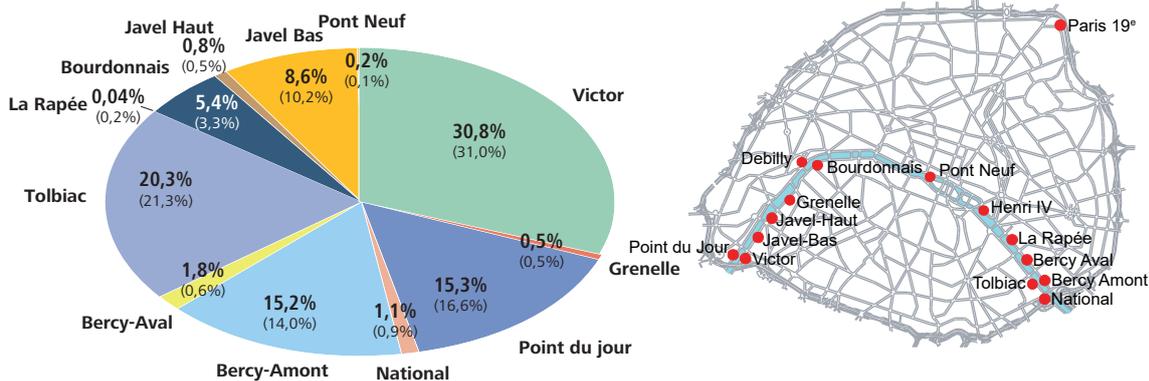
Ports sur la Seine Trafic en milliers de tonnes

Évolution 2019 / 2018



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 77,5 % de matériaux de construction, connaît à nouveau une hausse en 2019, avec des chargements et des déchargements en hausse (respectivement +1 % et +11 %).

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Évolution 2019 / 2018

Trafic fluvial total en Île-de-France
 dont
 trafic total sur les canaux de la Ville de Paris

25 338 005 tonnes



719 983 tonnes





La sécurité des déplacements

Nombre d'accidents corporels et de victimes

Source : logiciel Concerto (à partir de 2007), logiciel Traxy (à partir de 2019)



Un accident corporel provoque une ou plusieurs victimes et implique au moins un véhicule. Parmi les victimes, on distingue les tués, les blessés graves, (hospitalisés) et les blessés légers.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'État a changé la définition de la gravité des victimes d'accidents corporels, afin de s'aligner sur la directive européenne :

Tués : Victime décédant dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours antérieurement) ;

Blessé grave appelé B.H., (blessé hospitalisé) :

Victime nécessitant plus de 24h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours minimum antérieurement) ;

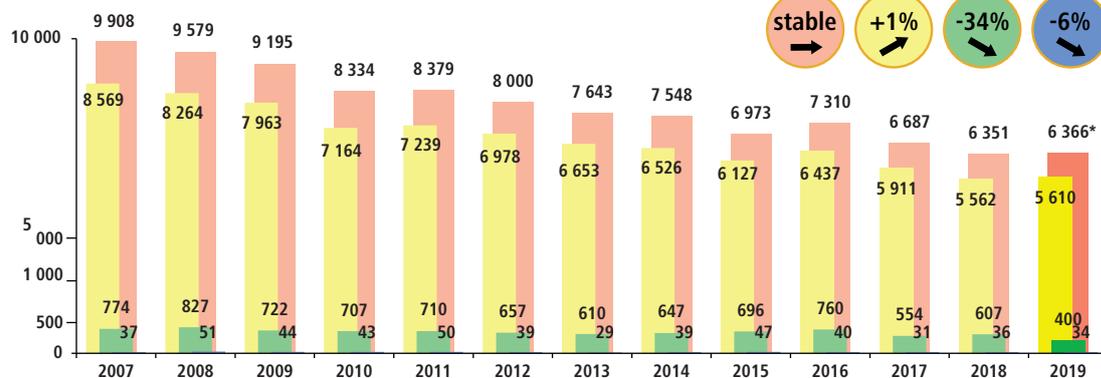
Blessé léger appelé B.N.H., (blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures).

Évolution de la gravité des accidents



Gravité des accidents : Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.

➔ À Paris



➔ Évolution 2019 / 2018



* Les données propres au Boulevard périphérique sont indisponibles sous logiciel TRaxy.

➔ Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

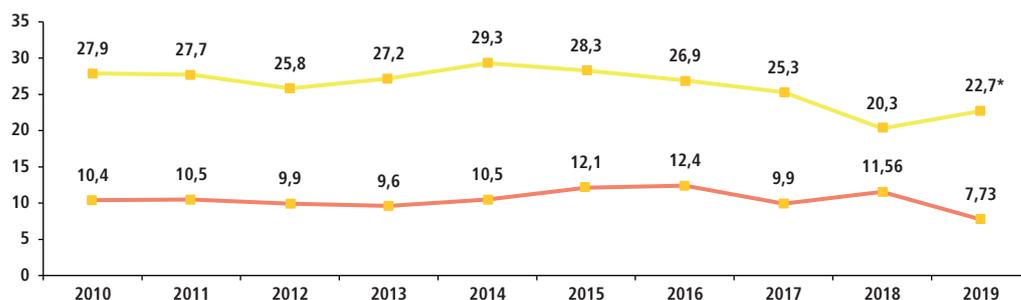
	Nombre d'accidents	Évolution 2019 / 2018	Nombre de victimes	Évolution 2019 / 2018
Paris	5 610	+1%	6 366	stable
Île-de-France	17 948	+3%	21 427	+1%
Milieu urbain*	36 123	+1%	44 016	+1%
France**	56 016	stable	73 135	stable

*Agglomération hors autoroutes (la référence a changé) **France métropolitaine



Tendance : On constate une légère augmentation du nombre total des accidents corporels (+ 1 %, soit 48 de plus) et une stabilité du nombre total des victimes (+ 0,2 %, soit 15 de plus) à Paris par rapport à 2018. Cette augmentation repose sur celle des blessés légers (+ 4 % soit 224 de plus) car le nombre des blessés graves diminue (- 34 %, soit 207 de moins) ainsi que le nombre des tués (2 tués de moins). Les indicateurs concernant l'Île-de-France, le milieu urbain et la France métropolitaine montrent également une légère augmentation du nombre des accidents corporels et des victimes.

➔ Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents



*Données provisoires

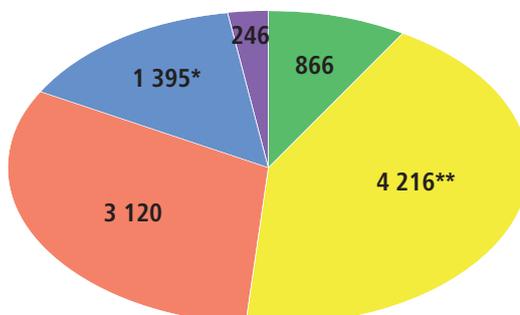


Tendance : La gravité des accidents à Paris demeure bien inférieure à celle de l'Île-de-France dans son ensemble.

Répartition des accidents en 2018



➔ Répartition des accidents par catégorie d'usagers impliqués



* dont 34 EDP sans moteur.

** dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues :

VL : 3 408 ;

VU : 784 ;

PL : 154 (dont 17 semi-remorques et 2 tracteurs routiers) ;

TC (bus et autocars) : 126 ;

tramway : 8 ;

voiturettes et quad à moteur carrossé : 5 ;

Engin spécial : 2.

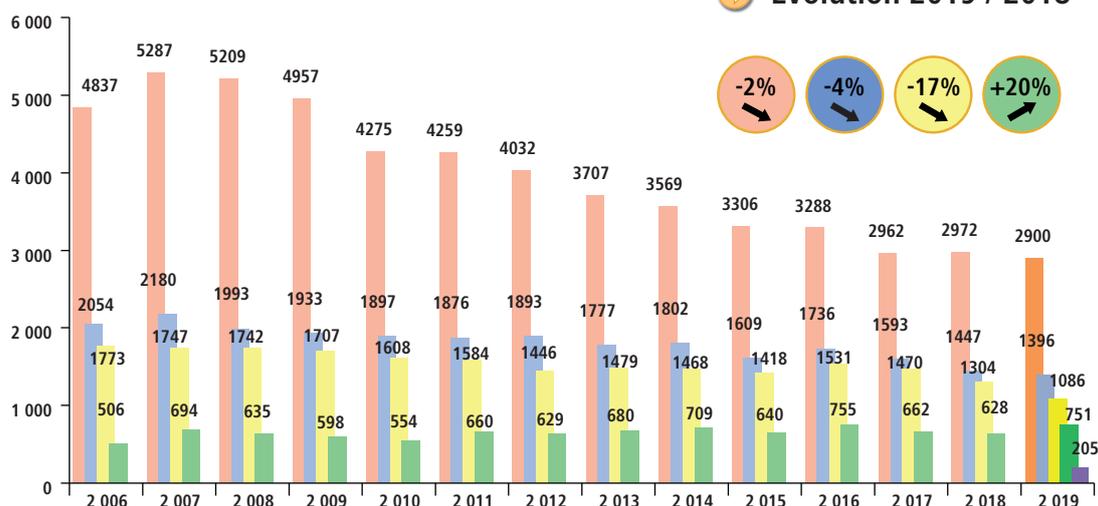


Le nombre d'accidents réparti par catégorie d'usagers est supérieur au total des accidents, un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories d'usagers.

Sécurité des usagers



➔ Évolution du nombre total de victimes (blessés légers, blessés graves, tués)



Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent près de la moitié des victimes (46 % en 2019) alors qu'ils ne constituent que 17 % du trafic dans Paris intra-muros et 18 % sur le boulevard périphérique et les échangeurs*.

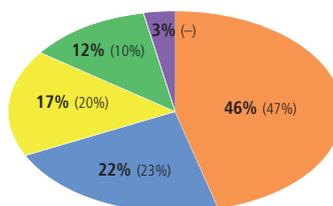
Nota : Pour 2019, le logiciel d'accidentologie TRaxy indique 6 366 victimes au total. La répartition des victimes par catégorie dans le graphique ci-dessus indique 6 338 victimes au total (28 blessés légers sont manquants).

* Enquêtes de composition de trafic réalisées en 2019 sur le boulevard périphérique et dans Paris intra-muros

- 2 ROUES-MOTORISÉS ■
- PIÉTONS ■
- 4 ROUES ■
- VÉLOS ■
- EDP moteur ■

(%) : Pourcentage en 2018.

➔ Répartition des victimes par catégorie en 2019



Nombre de victimes tout Paris		dont tués	dont blessés graves (B.H)	dont blessés légers (B.N.H)
Deux-roues motorisés	2 900	11	216	2 673
<i>dont</i> - cyclomoteurs (49,9 cm ³)	828	0	42	786
- motocyclettes ou scooters	2 072	11	174	1 887
<i>dont</i> > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	917	2	66	849
> 125 cm ³	1 155	9	108	1 038
Piétons	1 396	16	113	1 267
<i>dont</i> - enfants (≤ 15 ans)	176	1	14	161
- adultes (entre 16 et 59 ans)	813	5	60	748
- personnes âgées (60 ans et +)	407	10	39	358
4 roues	1 086	1	29	1 056
<i>dont</i> - VL	908	1	25	883
- VU	106	0	2	104
- PL	9	0	1	8
- TC	50	0	0	50
- voiturette, quad et autres	13	0	1	11
Vélos	751	4	29	718
<i>dont</i> - Vélib	43	1	1	41
Engins de déplacement personnels (EDP) avec moteur	205	2	13	190



Tendance : Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 55,6 % des accidents corporels de la circulation en 2019. Le nombre de victimes deux-roues motorisés diminue légèrement par rapport à 2019 (-2 %), celui des tués et des blessés grave également. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés (7,27 %) est proche de celui de l'ensemble des accidents à Paris (7,73 %).



Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels. En 2019 à Paris, le taux de gravité est de 7,73 pour l'ensemble des accidents corporels (11,6 % en 2018).



Les accidents impliquant un piéton représentent 24,8 % des accidents corporels de la circulation en 2019. Le nombre des victimes piétons diminue par rapport à 2018 (-35%) ainsi que le nombre de tués et de blessés graves. En 2019, les piétons représentent 22 % du total des victimes, réparties comme suit : 13 % d'enfants, 58% d'adultes et 29 % de personnes âgées. Les personnes âgées constituent 62,5% des piétons tués. Le taux de gravité des accidents de piétons en 2019 (9,2%) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (7,73 %).



Les accidents impliquant des 4 roues représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2019 (75 %). Les victimes en 4 roues en diminution par rapport à 2018 (-17 %) représentent 17 % du total des victimes en 2019. Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues (0,7 %) est très en deçà de celui de l'ensemble des accidents parisiens (7,73 %).



Les cyclistes sont impliqués dans 15,4 % des accidents corporels de la circulation et représentent 11,7 % des victimes en 2019. Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 19,5 % par rapport à 2018. Cette augmentation repose sur celle des tués (1 de plus) blessés légers (142 de plus). En revanche, le nombre des blessés graves diminue (20 de moins). A titre d'indication, le nombre de cyclistes* a augmenté de 25% par rapport à 2018.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2019 (3,81 %) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (7,73 %), c'est-à-dire deux fois moindre.

*comptages de l'Observatoire

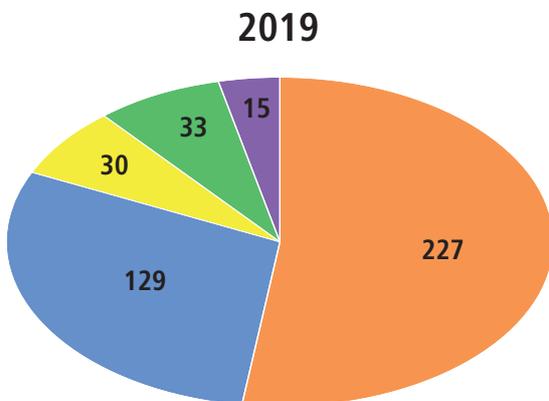
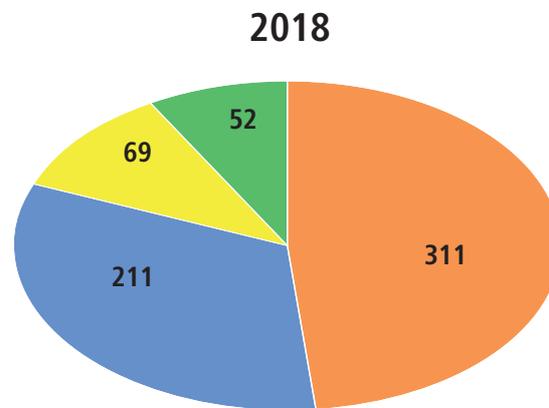
➔ Évolution du nombre de tués et blessés graves

- 2 ROUES-MOTORISÉS ■
- PIÉTONS ■
- 4 ROUES ■
- VÉLOS ■
- EDP moteur ■



Site étudiées en 2019 :

carrefour rue Saint Jacques / rue des Écoles (5^{ème}), carrefour rue Monge / rue des Écoles (5^{ème}), carrefour avenue des Gobelins / rue du Fer à Moulin (5^{ème}), carrefour rue de Tourmon / rue Saint Sulpice (6^{ème}), carrefour avenue de la Motte Picquet / boulevard de la Tour Maubourg (7^{ème}), section courante avenue de la Motte Picquet, de rue Cler à place de l'École Militaire (7^{ème}), carrefour rue Miromesnil / rue La Boétie (8^{ème}), carrefour avenue Friedland / rue Chateaubriand (8^{ème}), carrefour boulevard Saint Jacques / rue de la Tombe Issoire (14^{ème}), carrefour rue d'Alésia / rue Raymond Losserand (14^{ème}).



Tendance : Les usagers les plus vulnérables sont en majorité les deux-roues motorisés et les piétons.

Actions en faveur de la sécurité routière

➔ Actions partenariales

- Poursuite de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, afin de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels. 135 télégrammes ont été diffusés en 2019.
- Poursuite des études engagées en 2007 sur les sites les plus accidentogènes à Paris par le groupe de travail réunissant la Ville de Paris, la Préfecture de Police et la RATP. Les propositions peuvent concerner des modifications de l'infrastructure, des contrôles, des actions de sensibilisation. Les actions proposées font l'objet de projets. En 2019, 10 sites accidentogènes ont été étudiés.



La pollution atmosphérique

Surveillance de la qualité de l'air

Source : AIRPARIF-
Mairie de Paris



Stations de fond :

Elles sont éloignées des voies de circulation et sont représentatives de la pollution à laquelle la population francilienne est soumise en permanence. On distingue les stations urbaines (dans des zones de forte densité de population), les stations périurbaines (en périphérie de l'agglomération), les stations rurales régionales (à une cinquantaine de kilomètres du centre de l'agglomération).

Stations trafic :

Elles sont placées sous l'influence directe des voies de circulation, elles permettent de suivre le niveau maximum d'exposition du public. Les stations trafic sont représentatives de ce que respirent les piétons sur le trottoir.

Stations d'observation :

Exploitées pour l'étude des phénomènes atmosphériques sans rapport avec l'exposition au public à la pollution (2 stations aux 1^{er} et 3^e étages de la Tour Eiffel).



Les **valeurs limites**, définies par les directives européennes, correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir, ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint. Ce sont des **valeurs réglementaires contraignantes**. En cas de dépassement de la valeur limite, des plans d'actions efficaces doivent être mis en œuvre afin de conduire à une diminution des teneurs en dessous du seuil de la valeur limite. La persistance d'un dépassement peut conduire à un contentieux avec l'Union Européenne.

Les **valeurs cibles**, définies par les directives européennes, correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée. Elles se rapprochent dans l'esprit des **objectifs de qualité** français puisqu'il n'y a pas de contraintes contentieuses associées à ces valeurs, mais des enjeux sanitaires avérés. En cas de dépassement de valeur cible, des plans d'actions efficaces doivent être mis en œuvre afin de conduire à une diminution rapide des teneurs en dessous du seuil de la valeur cible.

Les **objectifs à long terme** concernent spécifiquement l'ozone. Ils sont définis par la réglementation européenne. Ils correspondent à un niveau à atteindre à long terme (> 10 ans), sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble. Comme pour les valeurs cibles, ces valeurs sont assimilables aux objectifs de qualité français.

➔ Impact météorologique

En termes de météorologie, 2019 est une année particulièrement ensoleillée. Hormis en février, où les conditions ont été froides et peu dispersives, les conditions hivernales ont été douces. Les mois de juin et juillet ont été chauds avec des températures caniculaires et un fort ensoleillement.

Cette météorologie a impacté la qualité de l'air francilienne sur l'année avec 10 dépassements du seuil d'information et de recommandation en particules PM₁₀ et 8 dépassements du seuil d'information et de recommandation en ozone.

➔ Réseau de mesure d'Airparif

À l'aide des mesures et d'outils de modélisation, des cartes des niveaux moyens annuels sont réalisées chaque année pour les principaux polluants réglementés. Ces cartes, disponibles à l'échelle communale (arrondissement pour Paris), permettent d'estimer les niveaux de pollution en tout point de la région, à la fois en situation d'exposition générale de la population vis-à-vis de la pollution (fond urbain) et de proximité au trafic routier (trafic). Les résultats de ce dispositif sont affinés par des campagnes de mesure ponctuelles en différents points de la région.

Le réseau de mesure régional est dimensionné pour répondre aux exigences réglementaires mais aussi aux problématiques de qualité de l'air liées au contexte local, comme par exemple la présence d'un réseau routier dense dans une zone fortement peuplée.

Typologie des stations à Paris :

- 7 stations de fond ;
 - dont 6 permanentes et 1 temporaire ;
- 14 stations de proximité au trafic,
 - dont 9 temporaires et 5 permanentes ;
- 2 stations d'observation

Typologie des stations en Petite Couronne :

- 13 stations de fond,
 - dont 2 semi-permanentes ;
- 9 stations de proximité au trafic,
 - dont 7 temporaires et 2 permanentes

Implantation des stations de mesure à Paris et en Petite Couronne



Typologie des stations de mesure

- Station de fond
- Station de fond semi-permanente
- ▼ Station trafic permanente
- ▲ Station trafic semi-permanente
- ▲ Station d'observation

➔ Normes de qualité de l'air

Pour juger de la qualité de l'air d'une année, la réglementation s'appuie sur plusieurs notions : les valeurs limites, les valeurs cibles, les objectifs de qualité et les objectifs à long terme qui concernent spécifiquement l'ozone.

Malgré une tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique, les concentrations de particules (PM₁₀) et de dioxyde d'azote (NO₂) restent problématiques à Paris, avec des dépassements récurrents des valeurs limites. Il est à noter cependant que les niveaux de certains routiers majeurs sont passés sous ce seuil. Pour les particules (PM_{2,5}), les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours les objectifs de qualité. Les niveaux d'ozone (O₃), en moyenne plus faibles à Paris que ceux des autres départements franciliens, respectent la valeur cible mais dépassent les objectifs de qualité. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région.

Dioxyde d'azote NO₂



Effets sur la santé :

Le dioxyde d'azote, qui est un gaz toxique à fortes concentrations, provoque des inflammations des voies respiratoires et une diminution de la fonction pulmonaire (OMS, 2011).

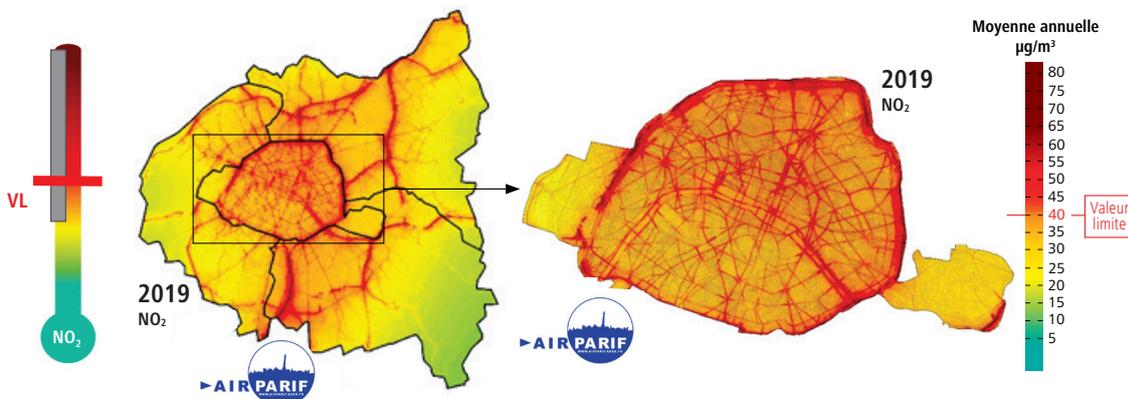
La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour le NO₂, sont fixés à 40 µg/m³ en moyenne annuelle.



La diminution des niveaux de NO₂ à proximité du trafic est liée à l'introduction de la norme Euro 5, en particulier pour les véhicules lourds. Outre la baisse des émissions de NO_x, une des raisons majeures des évolutions des niveaux de dioxyde d'azote, tant en situation de fond qu'en proximité au trafic routier, est liée au renouvellement du parc routier et à l'évolution des émissions primaires de NO₂ des véhicules diesel.

Particules PM₁₀

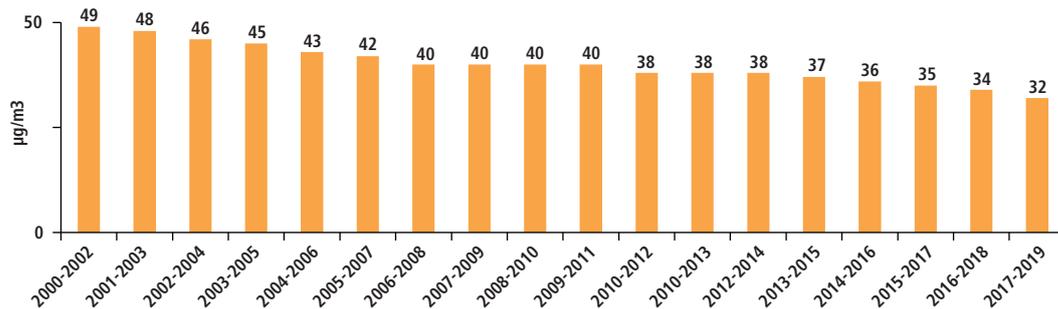
➔ Concentration moyenne annuelle de NO₂ sur Paris et la petite couronne



En 2019, le dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂ (40 µg/m³) concerne près de 250 000 habitants, soit plus d'un parisien sur dix. Ce nombre est cette année en nette diminution avec une baisse de 60% par rapport à 2018. Pour la première fois, des axes parisiens majeurs comme le Boulevard Sout ou les Champs-Élysées respectent la valeur limite réglementaire.

➔ Évolution des niveaux de NO₂

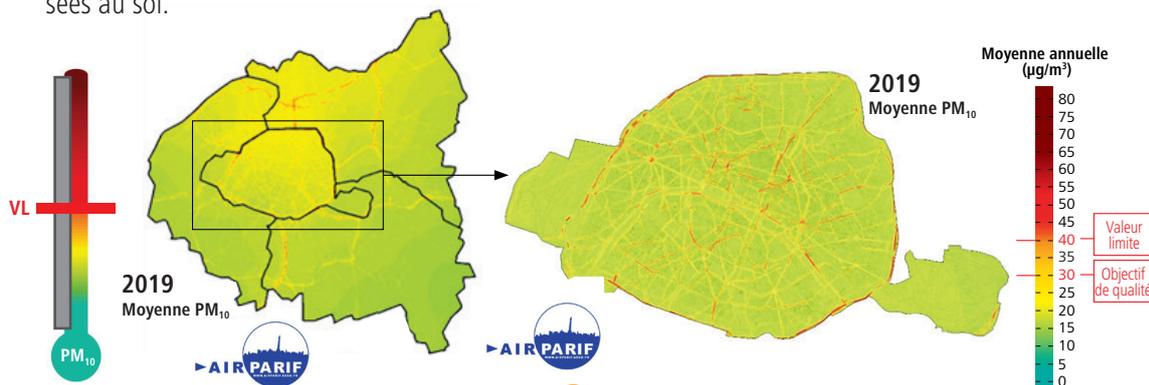
Concentration moyenne sur 3 ans en dioxyde d'azote à Paris (5 stations de fond)



Sur le moyen terme, les concentrations en dioxyde d'azote montrent une tendance à la baisse. Entre 2009 et 2019, les niveaux de NO₂ à proximité du trafic routier ont baissé de 35%.

➔ Concentration moyenne annuelle de PM₁₀ sur Paris et la petite couronne

Les sources de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) sont multiples. Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire, le trafic routier, les chantiers et l'agriculture. Les sources de particules sont d'autre part indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transport à travers l'Europe, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol.



Particules PM₁₀



Particules PM₁₀ et PM_{2.5} : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM₁₀ de diamètre inférieur à 10 µm et les PM_{2.5} de diamètre inférieur à 2,5 µm. Les particules PM₁₀ sont majoritairement formées de particules PM_{2.5} : en moyenne annuelle, les PM_{2.5} représentent environ 60 à 70 % des PM₁₀.

Effets sur la santé :

Aux concentrations auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales des pays développés et en développement, les particules ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires.

La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour les PM₁₀, visent la protection de la santé et sont fixés respectivement à 40 µg/m³ et à 30 µg/m³ en moyenne annuelle. La **valeur limite journalière** est fixée à 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an.

Particules PM_{2.5}

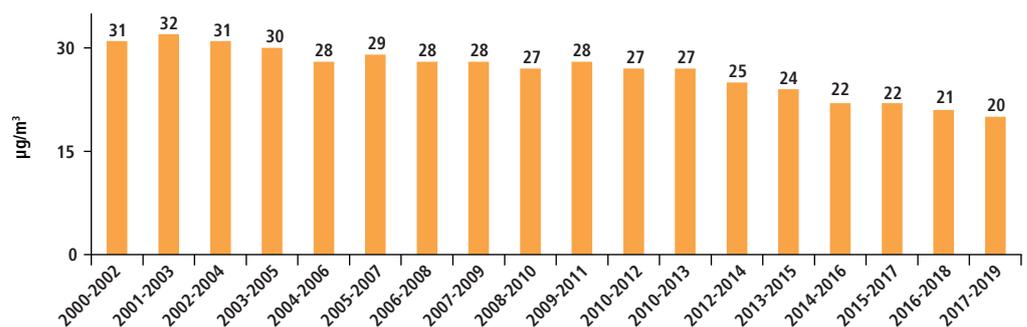


La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les PM_{2.5}, visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 25 µg/m³, à 20 µg/m³ et à 10 µg/m³, en moyenne annuelle.

Les niveaux sont globalement homogènes en Île-de-France. Ils sont cependant légèrement plus élevés dans le cœur dense de l'agglomération et au nord de Paris, notamment aux abords des principaux axes de circulation, où les concentrations sont proches voire très ponctuellement supérieures à la valeur limite annuelle. Le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle en PM₁₀ est très faible.

Évolution des niveaux des PM₁₀

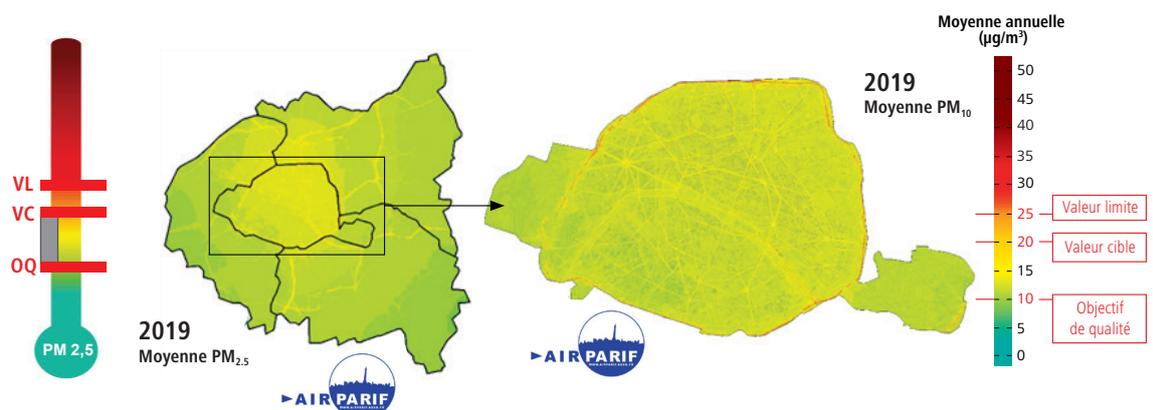
Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM₁₀ dans Paris (5 stations de fond)



En s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs moyennes en PM₁₀ dans Paris montrent une tendance régulière à la baisse au cours des 20 dernières années. Entre 1999 et 2018, ces niveaux ont ainsi baissé de 35 % sur les sites de fond parisiens, cette baisse étant plus marquée depuis une dizaine d'années.

Concentration moyenne annuelle de PM_{2.5} sur Paris et la petite couronne

Les sources des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2.5}) sont multiples. Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire (notamment le chauffage au bois), le trafic routier et l'agriculture. Les sources des PM_{2.5} sont d'autre part indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, pouvant être transportées à travers l'Europe.



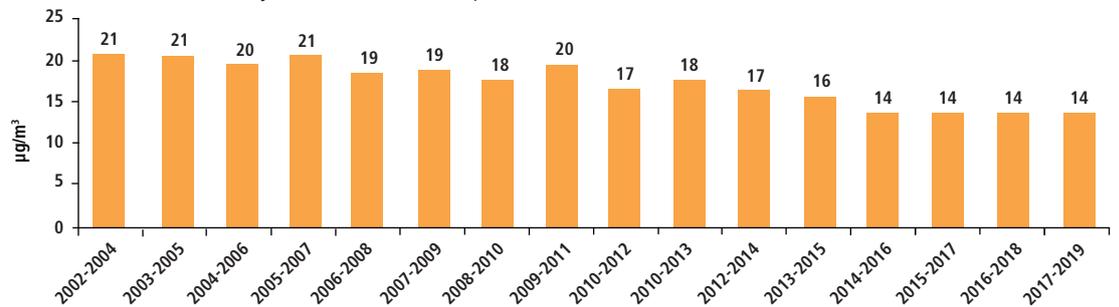
Les concentrations les plus élevées sont relevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne, au voisinage des grands axes routiers. La **valeur limite annuelle** (25 µg/m³) est respectée sur la totalité du département parisien en 2019 ainsi que la **valeur cible** (20 µg/m³).

La totalité du territoire parisien et des habitants est concernée par un dépassement de l'**objectif de qualité** (10 µg/m³). Le dépassement de l'objectif de qualité concerne environ 6,5 millions de Français (soit plus d'1 habitant sur 2).

Particules PM_{2.5}

Évolution des niveaux des PM_{2.5}

Concentration moyenne annuelle en particules PM_{2.5} dans Paris (stations de fond)

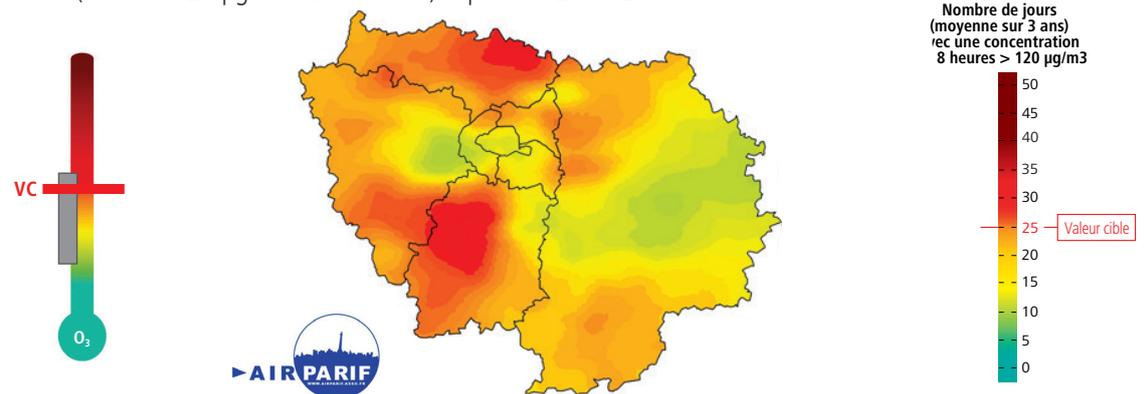


En s'affranchissant des variations météorologiques, les niveaux moyens annuels de PM_{2.5} ont baissé de plus 35 % entre 2002 et 2019 sur les sites de fond parisien. Cette baisse s'explique par la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel (environ -70 % entre 2005 et 2017).

Ozone O₃

Mesure de l'ozone

La carte représente la situation de l'Ile-de-France au regard de la valeur cible en ozone (O₃) pour la santé (seuil de 120 µg/m³ sur 8 heures) – période 2017-2019.

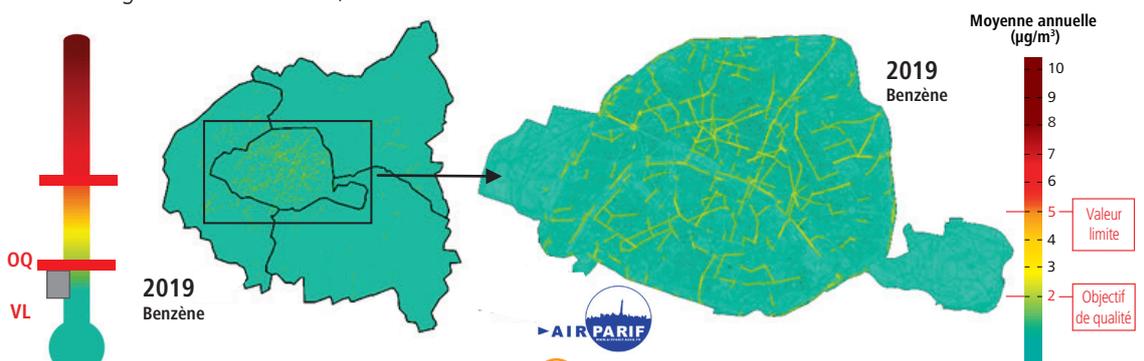


La valeur cible pour la protection de la santé, établie en moyenne sur 3 ans, est dépassée en Ile-de-France. Cela n'était pas arrivé depuis la période 2006-2008.

L'objectif de qualité relatif à la protection de la santé (120 µg/m³ sur une période de 8 heures) est dépassé chaque année en tout point de la région. A Paris en 2019, il a été dépassé au cours de 15 à 16 journées selon les stations. C'est plus qu'en 2018, où les conditions météorologiques estivales étaient encore plus intenses.

Concentration moyenne annuelle de benzène sur Paris et la petite couronne

Le benzène est un polluant émis majoritairement par le trafic routier, plus particulièrement les véhicules à motorisation essence dont les deux-roues motorisés. Il est également présent à proximité des zones de stockage et de distribution, comme les stations-service.



L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz « précurseurs » le dioxyde d'azote (NO₂), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire.

Effets sur la santé :

Les concentrations élevées de l'ozone ont des effets marqués sur la santé de l'homme : problèmes respiratoires, déclenchement de crises d'asthme, diminution de la fonction pulmonaire et apparition de maladies respiratoires.

Benzène C₆H₆

Benzène C₆H₆



Effets sur la santé :

Le benzène est cancérigène pour l'homme. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés qui ont également des effets toxiques et/ou cancérigènes.

Il a un effet indirect sur l'environnement, puisque c'est un précurseur d'ozone qui perturbe la photosynthèse et a un impact négatif sur la végétation.

La valeur limite annuelle, et l'objectif de qualité, sont fixés respectivement à 5 µg/m³ et à 2 µg/m³ en moyenne annuelle.

Station à proximité du trafic (place Victor Basch) ■
Stations de fond ■

Bilan de l'indice de qualité de l'air



L'indice citeair (Common Information to European Air) permet de comparer la qualité de l'air dans près d'une centaine de villes européennes selon la même méthode et le même outil.

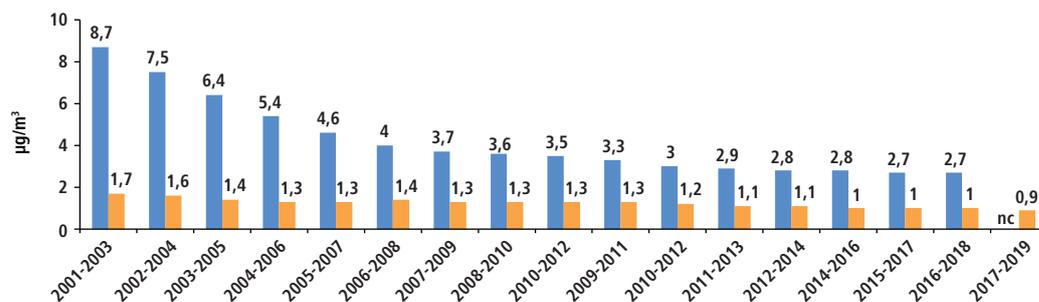
À travers une échelle de 5 classes de couleurs et 5 qualificatifs, ils informent sur les polluants les plus problématiques en Europe :

Pour l'indice général, les polluants obligatoires sont le NO₂, les PM₁₀ et l'ozone.

Pour l'indice trafic, les polluants obligatoires sont le NO₂ et les PM₁₀.

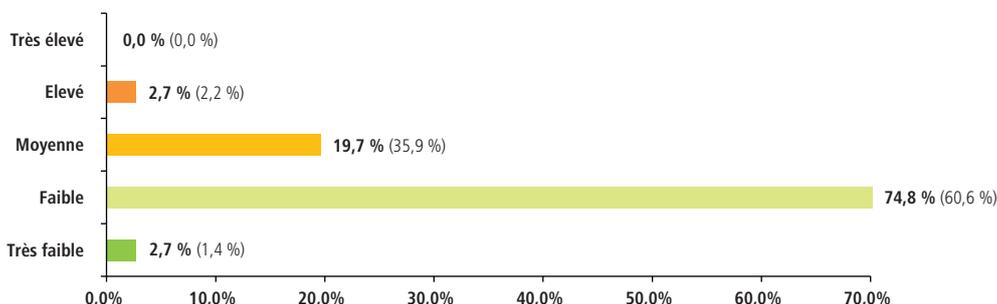
Les concentrations de fond en benzène sont globalement homogènes en Île-de-France. Les concentrations les plus élevées sont relevées à proximité des axes de circulation.

La valeur limite européenne relative au benzène (5 µg/m³) est largement respectée à Paris, comme sur l'ensemble de l'Île-de-France. L'objectif de qualité français (2 µg/m³) peut être très ponctuellement dépassé au droit des axes de circulation en 2019 et concerne environ moins de 1 % de la population parisienne.



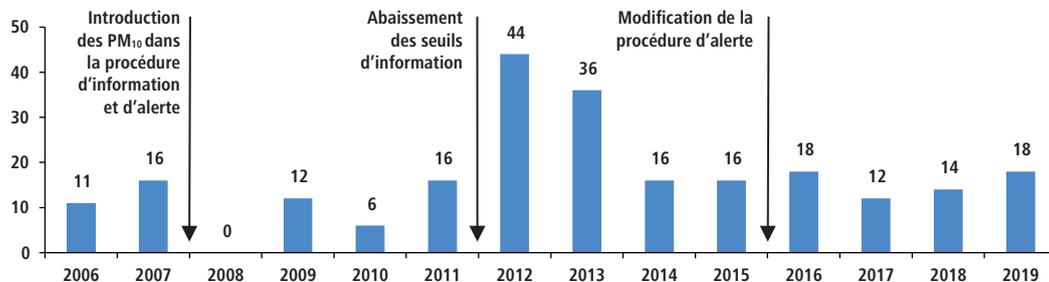
Sur la période 2000-2007, les teneurs en benzène ont connu une forte baisse, en raison de la réglementation européenne ayant limité le taux de benzène dans les carburants. Depuis 2012, la baisse observée est plus lente. Les stations de fond de Paris intra-muros et les stations trafic enregistrent une baisse respective de 31 % et 56 % entre 2009 et 2019.

➔ Indice général CITEAIR (pour le département de Paris)



L'indice de qualité de l'air a été « faible à très faible » près de 75 % du temps.

➔ Évolution des déclenchements de la procédure d'information et d'alerte en Île-de-France tous polluants confondus



L'année 2019 a comptabilisé un nombre de jours de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte supérieur à l'année 2018.

Ces déclenchements ont concerné les particules PM₁₀ (10 jours de dépassement du seuil d'information dont consécutivement les 15 et 16 février, du 20 au 22 février et les 30 et 31 décembre) et l'ozone (7 jours de dépassement du seuil d'information dont 2 jours consécutifs les 28 et 29 juin, 4 jours consécutifs du 22 au 25 juillet et 1 journée au seuil d'alerte le 24 juillet).



Le bruit routier

Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF-
Mairie de Paris



Directive européenne 2002/49/CE :

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 définit les bases communautaires de la lutte contre le bruit dans l'environnement. Elle impose la réalisation de cartes stratégiques du bruit et des plans d'actions, destinés à lutter contre les nuisances sonores, en particulier en provenance des infrastructures de transport, et à protéger les zones calmes.

Le champ d'application de cette directive concerne le bruit dans l'environnement. Celui-ci est défini comme « le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines ». Routes, voies ferrées, aéroports, industries sont les grandes sources de bruit ciblées en priorité par cette directive.



L'indice Ln :

L'indicateur L_{night} représente le niveau sonore moyen durant la période de nuit (de 22h à 6h). Il est exprimé en décibels pondérés A ou dB(A).

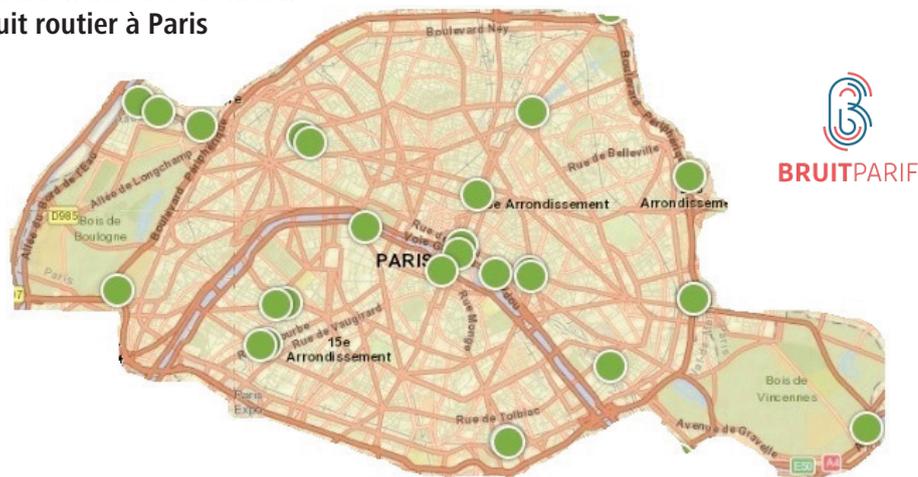
Le bruit routier

Sur la base des cartes de bruit de 2015, établies en application de la directive 2002/49/CE, 11 % des Parisiens, soit 231 000 personnes, seraient exposées au-dessus du seuil réglementaire de 68 dB(A) en Lden et 5,2 %, soit 109 150 personnes, seraient au-dessus du seuil de 62 dB(A) la nuit.

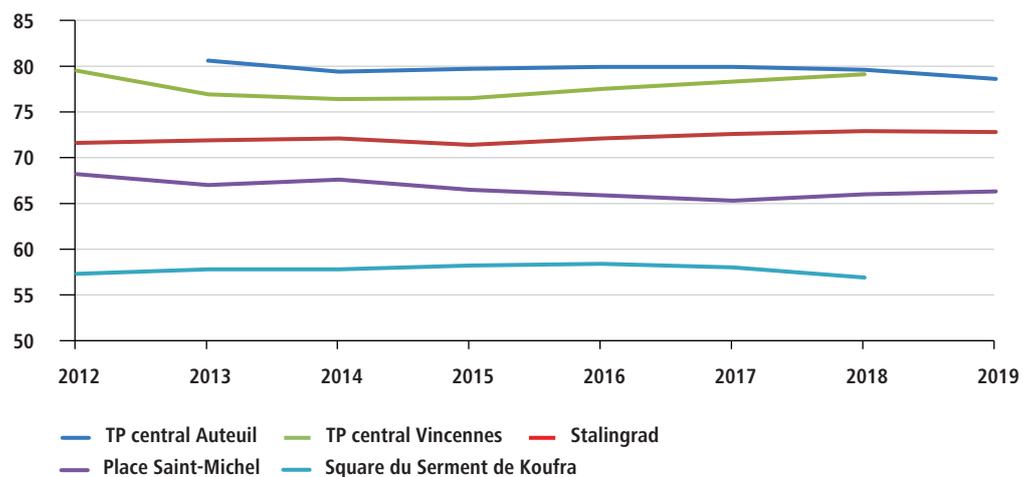
Réseau de mesure de Bruitparif

Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France, est une association qui remplit trois missions sur le territoire francilien : l'observation et l'évaluation du bruit, l'accompagnement des acteurs publics et l'information des citoyens. Depuis 2016, l'association développe un capteur directionnel « méduse » qui permet de déterminer l'origine du bruit. Ce capteur est notamment déployé dans les quartiers animés parisiens et sur les chantiers de construction du Grand Paris Express. Fin 2018, l'association dispose d'un réseau d'une centaine de stations automatiques permanentes en Île-de-France, dont 40 à Paris.

Implantation des sites de mesure du bruit routier à Paris



Évolution de l'indice L_n sur plusieurs sites de mesure



Tendance : L'indice L_n place Saint-Michel a légèrement baissé par rapport aux relevés initiaux sur la période 2012 - 2014. Il augmente légèrement sur la place Stalingrad. La station du terre-plein central du boulevard périphérique porte de Vincennes montre une remontée de l'indice depuis 2016, sans doute due à l'usure prématurée de l'enrobé phonique expérimental posé en juin 2012. La pose d'un enrobé phonique à l'été 2018 sur le boulevard périphérique au droit du square Serment de Koufra explique la baisse observée.

La Ville innove pour les Parisiens

Source : Mairie de Paris et BRUITPARIF

➔ Expérimentation de revêtements de chaussée phoniques et thermiques en milieu urbain

Le projet Cool & Low Noise Asphalt est soutenu par l'Union européenne dans le cadre européen LIFE. Il vise à concevoir, évaluer et développer de nouveaux revêtements phoniques, utilisables en sites urbains, efficaces pour des vitesses inférieures à 50 km/h et ayant des propriétés thermiques améliorées. Le projet répond aux objectifs du Plan Prévention du Bruit dans L'Environnement et à la stratégie d'adaptation du Plan Climat Air Energie Territorial. Les entreprises Colas et Eurovia, et l'association Bruitparif sont partenaires du projet piloté par la Ville de Paris. Le laboratoire LIED (Laboratoire Interdisciplinaire des Énergies de Demain) de l'Université de Paris est également associé au projet qui inclut des tests d'asper-sion des chaussées en période de canicule.



Trois revêtements expérimentaux (deux enrobées, un asphalte) sont testés respectivement dans trois rues parisiennes (rue de Frémicourt dans le 15^{ème}, rue de Courcelles dans le 8^{ème}, et rue Lecourbe dans le 15^{ème}) qui sont équipées chacune d'une portion de revêtement expérimental et d'une portion de revêtement témoin, dont les performances seront comparées. Installées en septembre-octobre 2018, les revêtements feront l'objet d'un suivi régulier jusqu'en 2022.

Un questionnaire de ressenti sur le bruit routier a permis de recueillir la perception des riverains sur l'efficacité de ces revêtements expérimentaux. Pour la rue Frémicourt, 63 % des personnes interrogées ont ressenti une diminution du bruit routier.

Parmi elles, 32,4 % jugent cette réduction faible, 44,1% moyenne et 23,5 % importante. Les personnes n'ayant pas noté de diminution du bruit routier mettent en cause une augmentation du trafic, des sirènes, des avertisseurs sonores (30 % des réponses) ou des travaux (10 % des réponses).



Tendance : Les premiers résultats des mesures de bruit montrent que l'ensemble des objectifs de réduction du bruit provenant du contact pneumatique / chaussée (bruit de roulement) est atteint sur deux sites. Les baisses respectives de 2,8 et 2,3 décibels du bruit de façade correspondent à une réduction de près de 50 % du bruit de roulement. Ces réductions ont un impact clairement identifiable sur les mesures d'ambiance sonore en façade d'habitation lorsque les vitesses de circulation routières sont plus élevées et les autres sources de bruit réduites (travaux, activités etc.). Le troisième site doit faire l'objet de travaux correctifs sur le revêtement standard.



Le contexte économique

Établissements

Source :

Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Paris Ile de France

Exploitation TERRItem du comptage des établissements de SIRENE (répertoire exhaustif de l'INSEE)

Paris ■

Île de France ■

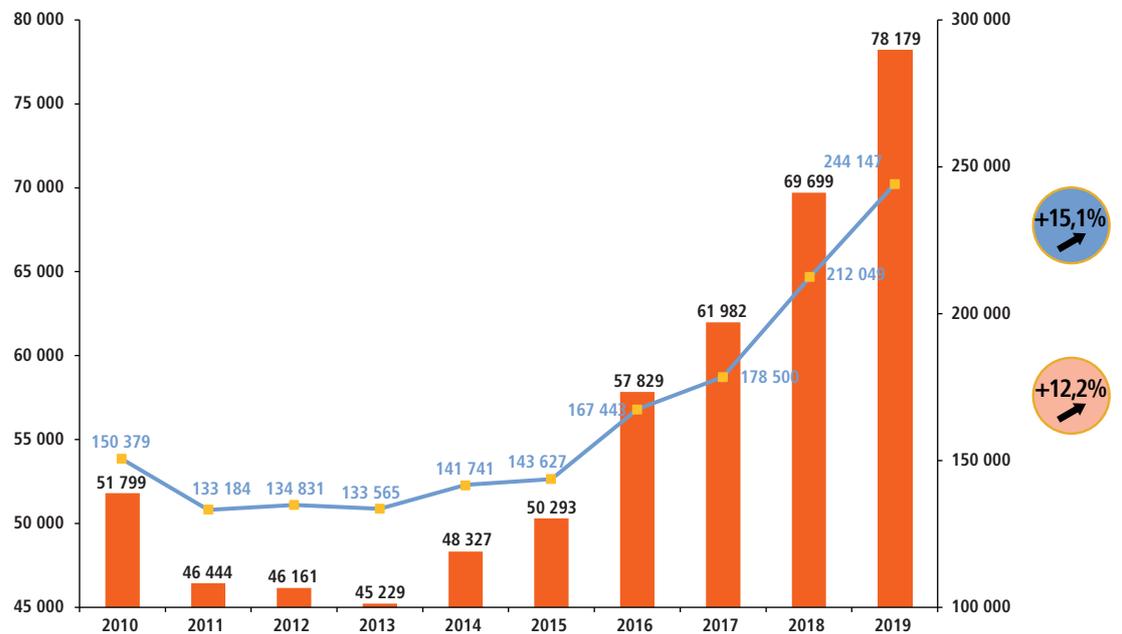


Type d'établissements recensés :
 Entreprises industrielles et commerciales, commerçants, artisans, professions libérales, artistiques, associations, administrations.

➔ Nombre d'établissements implantés à Paris et en Île-de-France

Au 31 décembre de chaque année

➔ Évolution 2019 / 2018



+15,1%

+12,2%



Tendance : Le nombre total de créations d'entreprises dans la capitale en 2019 augmente de 12,2 % par rapport à 2018. Cette croissance annuelle à deux chiffres a été stimulée à la fois par les micro-entrepreneurs (+13,8 % par rapport à l'année précédente) et par les créations d'entreprises « classiques » (+10,5 %).

Chiffre d'affaires des entreprises

Source :

Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Paris Île de France

Enquête d'opinion de conjoncture

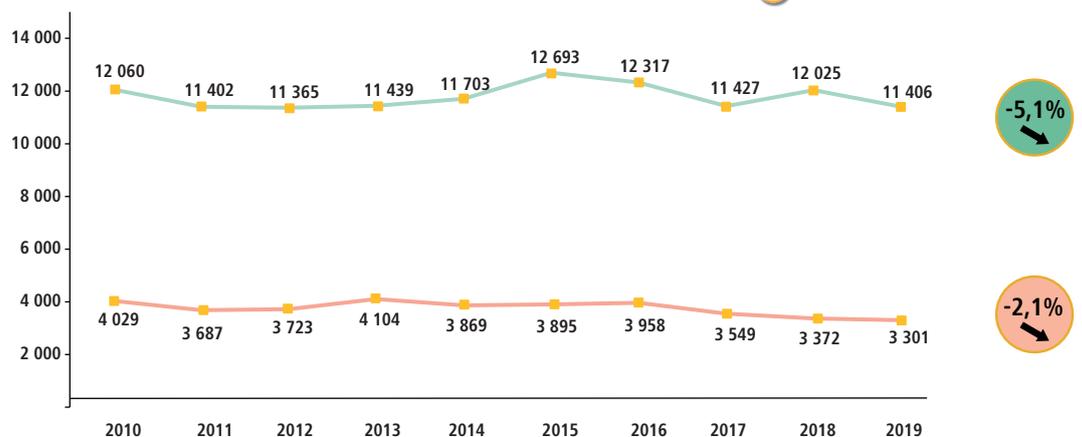
Paris ■

France milieu urbain ■

➔ Défaillances d'entreprises à Paris et en Île-de-France

Au 31 décembre de chaque année

➔ Évolution 2019 / 2018



-5,1%

-2,1%



Tendance : En 2019 à Paris, après avoir suivi une tendance haussière pendant quatre trimestres, le nombre de défaillances d'entreprises s'est infléchi au 4^{ème} trimestre 2019 ; ainsi, sur l'ensemble de l'année 2019, il s'est réduit de 2,1% par rapport à 2018 et il s'est trouvé au plus bas depuis le début des années 2000. L'Île-de-France suit la même tendance.



L'Observatoire des déplacements à Paris

Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des Déplacements
Agence de la Mobilité
121, avenue de France
CS 51388 75639 Paris cedex 13

Secrétariat
Tél. : 01 40 28 74 50

Préfecture de Police
7, boulevard du Palais
75004 Paris

Direction Régionale de l'INSEE
1, rue Stéphenson
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

Conseil Régional
d'Île-de-France
35, boulevard des Invalides
75007 Paris

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
21/23, rue Miollis
75732 Paris cedex 15

Île-de-France Mobilité
(IDFM)
41, rue de Châteaudun
75009 Paris

Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
Délégation de Paris
2, place de la Bourse
75002 Paris

RATP
54, quai de la Rapée
75599 Paris cedex 12

Ports de Paris
1, quai de Grenelle
75732 Paris cedex 15

SNCF
Tour Paris Lyon
209/211, rue de Bercy
75585 Paris cedex 12

Office du Tourisme
et des Congrès de Paris
25, rue des Pyramides
75001 Paris

AIRPARIF
7, rue Crillon
75004 Paris



Le bilan déplacements

en **2019**
à Paris



MAIRIE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DE DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896

