



Le bilan
des déplacements
en **2020**
à Paris



L'OBSERVATOIRE
PARISIEN DES
MOBILITÉS





Sommaire

Les faits marquants	4
Les chiffres de l'année	6
Les transports en commun	7
Les déplacements à vélo	14
Les déplacements des piétons	21
Les déplacements des PMR	23
La circulation	24
Les déplacements en deux-roues motorisés	30
Les mobilités partagées	32
Le stationnement	33
Les déplacements en taxis	36
Les déplacements touristiques	37
Le transport de marchandises	40
La sécurité des déplacements	42
La pollution atmosphérique	46
Le bruit routier	51
Le contexte économique	53
L'Observatoire des déplacements à Paris	54

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 2020

Déplacements

- **Circulation** : Mise à sens unique expérimentale, en vue d'améliorer la circulation des bus, de la rue d'Alésia (14^{ème}) de la rue Vercingétorix vers et jusqu'à la place Coluche ; mise à sens unique provisoire de l'axe formé de la rue Marx Dormoy et la rue de la Chapelle (18^{ème}) de la place de la Chapelle vers et jusqu'au Rond-Point de la Chapelle ; mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le quartier de la Goutte d'Or ; Interdiction faite à titre provisoire à la circulation automobile de transit de l'axe composé de la rue St-Antoine et la rue de Rivoli entre la place de la Bastille et la place de la Concorde (depuis le 11 mai).
- **Zones apaisées** : Création de la zone de rencontre rue Auger (20^{ème}) entre la rue d'Avron et le boulevard de Charonne ; création d'une zone 30 rue de Tocqueville (17^{ème}) ; création de 6 km linéaires d'aire piétonne dont, dans le 12^{ème} : la rue Saint-Nicolas et des sections de voie des rues Baudelaire, Cotte et Traversière ; dans le 18^{ème} : des sections de voie des rues Audran, Marcadet (entre les rues Ernestine et Émile Duployé), Ferdinand Flocon, Guadeloupe, Philippe de Girard, Hermel et Vauvenargues ; dans le 17^{ème} : les rues Dautancourt et Gustave Doré et des sections de voie des rues Roger Bacon, Saussure, Capitaine Lagache, et un barreau de la place de la porte de Champerret ; lancement du programme « La rue aux Écoles » (piétonnisation totale ou partielle aux abords des écoles maternelles et élémentaires).
- **Vélo** : Création de 56 km d'itinéraires cyclables supplémentaires et mise en place de 54 km de pistes cyclables provisoires liée à la crise sanitaire, dont celles de la rue de Rivoli (4^{ème}), rue La Fayette (9^{ème}), rue de Vaugirard (6^{ème}/15^{ème}), rue de Bercy (12^{ème}), rue Saint-Jacques (5^{ème}), avenue d'Ivry (13^{ème})... ; installation de 3 nouveaux totems vélo effectuant et affichant les comptages en continu : bd de Sébastopol (4^{ème}), Cours la Reine (8^{ème}) et Quai d'Austerlitz (13^{ème}) (1^{er} trimestre).
- **Mobilité partagée** : sélection de 3 opérateurs de trottinettes en libre-service limités à 5 000 véhicules chacun (septembre) ; extension du dispositif Mobilib' (autopartage en boucle) aux véhicules utilitaires (avec 54 stations créées).
- **Amélioration de l'offre de transports en commun** : Prolongement de la ligne 14 du Métro en direction de la Mairie de Saint-Ouen (ouverture des stations Pont Cardinet, Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen le 14 décembre 2020, station Porte de Clichy, le 28 janvier 2021).
- **Ponts et passerelles** : Restauration complète de la passerelle des Douanes franchissant le Canal Saint-Martin (10^{ème}, achevée début 2021) ; travaux de restauration des murs de soutènement et des garde-corps du Pont-Neuf (place du Pont-Neuf, juillet) ; reconstruction de la passerelle enjambant la petite Ceinture (rue de la Mare, 20^{ème}, octobre).
- **Aménagements** : Fin du réaménagement du boulevard de Belleville (11^{ème} /20^{ème}, février) ; inauguration de l'escalier reliant la place de la Bastille réaménagée aux quais du Port de l'Arsenal (12^{ème}, le 12 décembre) ; élargissement des trottoirs de la rue Saint-Honoré (1^{er}) entre la rue des Prouvaires et la rue de l'Arbres sec ; création d'un plateau surélevé planté place de Budapest (9^{ème}, mai).
- **Événements** : Sixième édition de la « Journée sans voiture » (27 septembre) ; Paris Plage du 18 juillet au 31 août sur les bords de Seine et le long du bassin de la Villette ; maintien jusqu'à 2h du matin de la dix-neuvième édition de Nuit Blanche, sous protocole sanitaire strict (3 octobre) ; à compter du 1^{er} mars, piétonnisation hebdomadaire des 4 arrondissements centraux.

Stationnement

- Ouverture de la Vélostation Van Gogh (rue Van Gogh, à proximité de la gare de Lyon) composée de 198 emplacements (le 24 février) et de la Vélostation Montparnasse (gare Montparnasse) composée de 385 emplacements (le 9 novembre).
- Mise en place de 15 000 places de stationnement réservées aux trottinettes en libre-service.

Végétalisation

- 1^{ère} phase de végétalisation de l'avenue Daumesnil (12^{ème}) le long du Viaduc des Arts, entre la rue de Rambouillet et la rue de Lyon (achevée en janvier 2021) ; création d'un jardin linéaire (avec installation d'espace de détente) sur les terre-pleins centraux des boulevards Pasteur et Vaugirard (achevée au 1^{er} semestre 2021) ; plantations Villa Ségur (7^{ème}) ; végétalisation Place Charles Fillon (17^{ème}) ; ouverture du tronçon de la Petite ceinture située entre la rue de Thionville et la rue de l'Ourcq (19^{ème}).

Réglementation

- Prolongation de l'expérimentation autorisant les 2-Roues motorisés à se déplacer entre deux files de circulation (jusqu'au 1^{er} février 2021).

Calendrier de la crise sanitaire

👉 Calendrier de la crise sanitaire de la Covid-19

- **Du 17 mars au 15 juin 2020 : 1^{er} cycle de confinement / déconfinement**

17 mars	Instauration du dispositif sanitaire de confinement Arrêt du contrôle du stationnement payant Autorisation de l'usage des transports en commun sous conditions
11 mai	Phase 1 du déconfinement : Paris en zone rouge Reprise du contrôle du stationnement payant
28 mai	Phase 2 du déconfinement : Paris en zone orange
30 mai	Réouverture des Parcs et Jardins
2 juin	Réouverture progressive des écoles et des équipements municipaux
10 juin	Réouverture progressive des réseaux de transports en commun
15 juin	Phase 3 du déconfinement : Paris en zone verte
10 juillet	Fin de l'état d'urgence sanitaire

- **Du 16 octobre au 15 décembre 2020 :
Couvre-feu et 2^{ème} cycle de confinement / déconfinement**

16 octobre	Mise en place d'un couvre-feu de 21h à 6h
17 octobre	Instauration du 2 ^{ème} état d'urgence
29 octobre	Mise en place du 2 ^{ème} confinement « allégé » et territorialisé dans 19 départements dont Paris
28 novembre	Allègement des mesures comprenant : la réouverture des commerces (hors bars et restaurants) et déplacements dans un rayon de 20 km
15 décembre	Fin du 2 ^{ème} confinement avec maintien d'un couvre-feu à 20h



Les chiffres de l'année

➔ Évolution 2020 / 2019

Déplacements en transports en commun



Méto (RATP) : **753 millions** de voyages

-49,7%



RER A et B (RATP) : **264 millions** de voyages

-46,9%



Réseau de surface à Paris (RATP) : **291 millions** de voyages

-33,6%



dont Tramway T3 : **84 millions** de voyages

-37,5%



Transilien SNCF : (RER A, B, C, D, E et train) **503 millions** de voyages

-45%

Déplacements à vélo

Linéaire des aménagements cyclables : **1 093,7 km**
Pistes cyclables provisoires créées dans le cadre de la crise sanitaire : 52 km

+5%

Nombre de déplacements à Vélib' : **36 913 868**

+54%

Circulation automobile

Paris intra-muros (réseau instrumenté) : **571** véhicules*km/h ramenés au km d'axe orienté instrumenté

-16%

Boulevard périphérique : **4 828** véhicules*km/h ramenés au km d'axe

-6%

Jours ouvrés, 7h-21h

Déplacements en deux-roues motorisés

Deux-roues motorisés sur les sites enquêtés

-22%

Stationnement

Nombre de places véhicules sur voirie : **125 757**

-7%

Nombre de places de stationnement sur voirie pour les deux-roues : **109 494**

+23,7%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel dans les parcs concédés : **5 737**

-23%

Déplacements touristiques

Nombre de forfaits de stationnement utilisés par des autocars de tourisme : **89 778**

-68%

Sécurité

Nombre de victimes de la circulation : **5 350**

-16%

Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **14** jours de dépassement du seuil d'information.



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.

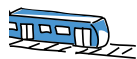
Mode TCSP :
Tramway (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7, T8) + Trans Val de Marne (TVM) + Bus 393

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 2020 / 2019

➔ Évolution 2020 / 2019



Métro (RATP)

16 lignes
212 km de lignes*
307 stations nominales
24 514 millions PKO

-10,1%



RER A et B (+ Orlyval)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 stations nominales
24 462 millions PKO
Orlyval : 7,3 km de lignes
3 gares nominales

-9,0%



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
627,45 km de lignes
1 391 points d'arrêt
3 175 millions PKO

stable



Bus en banlieue (RATP)

234 lignes
2 425,18 km de lignes
4 778 points d'arrêt
7 747 millions PKO

-8,2%



Noctilien (RATP, SNCF)

48 lignes (32 RATP et 16 SNCF)
713,69 km de lignes (RATP) et
729,4 km (SNCF)
1 159 points d'arrêt (RATP) et
509 (SNCF)

à cela s'ajoutent :

5 lignes SNCF **d'Extrême-Soirée**
109,2 Km de lignes
74 points d'arrêt



Mode TCSP (RATP)

10 lignes dont 2 lignes à Paris
130,98 km de lignes dont 26,45 km dans Paris
227 points d'arrêt dont 51 dans Paris
9 294 millions PKO

-6,3%



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

1 280 km de lignes
392 gares nominales

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

Fréquentation

Nombre de voyages effectués

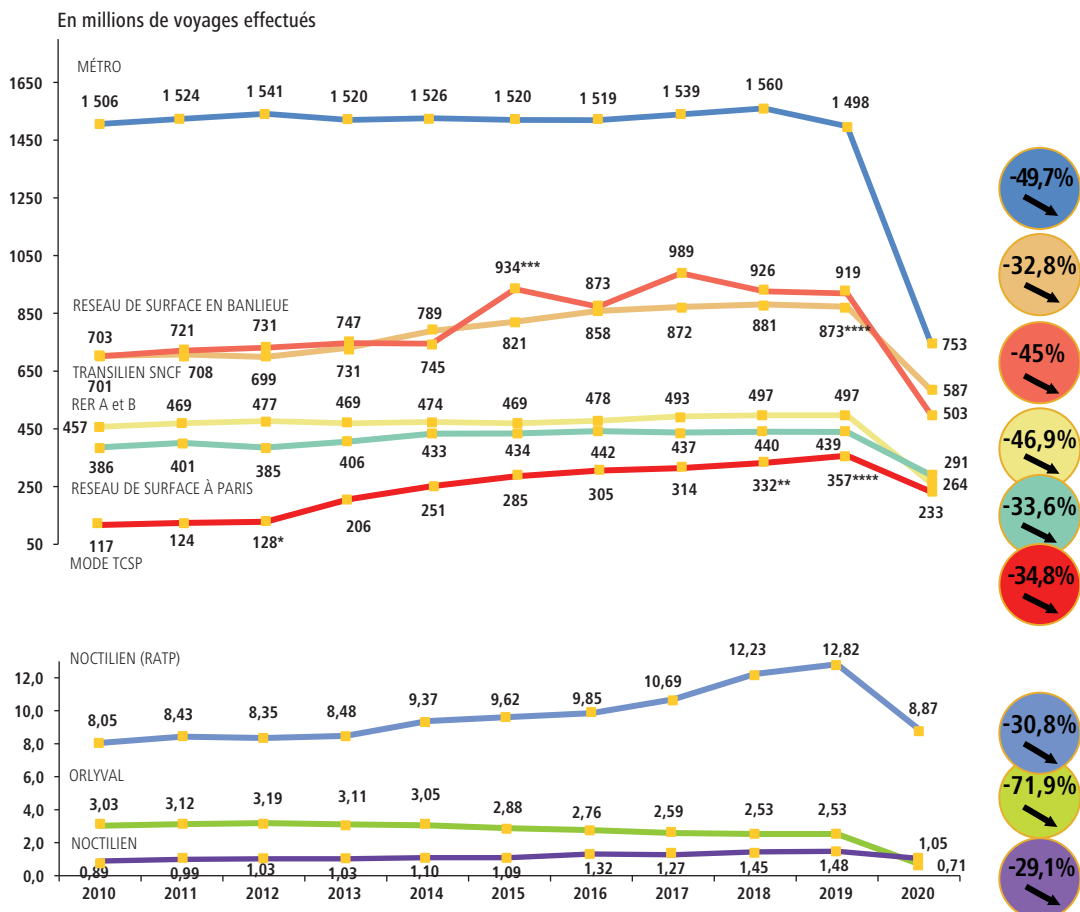
Évolution 2020 / 2019

Évolution annuelle depuis 2010 (données brutes)

- 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).



* 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

**** Données consolidées



Tendance : L'année 2020 affiche une chute de la fréquentation sur l'ensemble des réseaux de transports en commun en raison de crise sanitaire liée à la Covid-19 et des mesures mises en œuvre pour y faire face, notamment en termes de restrictions de circulation.

Qualité de service

Indices de régularité

Définitions

- METRO
- RER A, B, C, D, E (RATP et SNCF)
- Transilien SNCF
- Bus à Paris

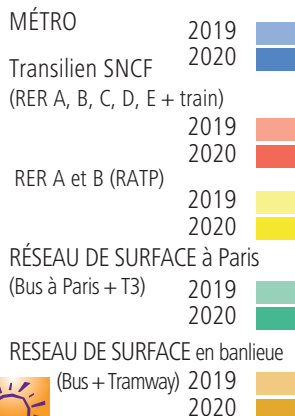
2019	2020	Évolution 2020/2019
99,8%	96,9%	-2,9
89,6%	90,1%	+0,5
89,1%	90,2%	+1,1
87,3%	89,7%	+2,6

% 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



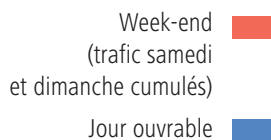
Les mouvements sociaux :

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

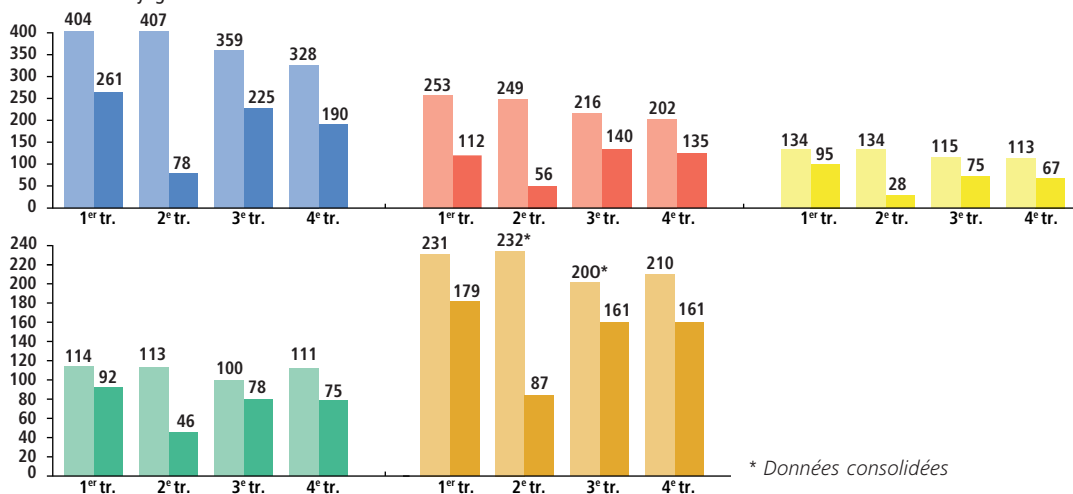
Source : RATP



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 2020 et 2019

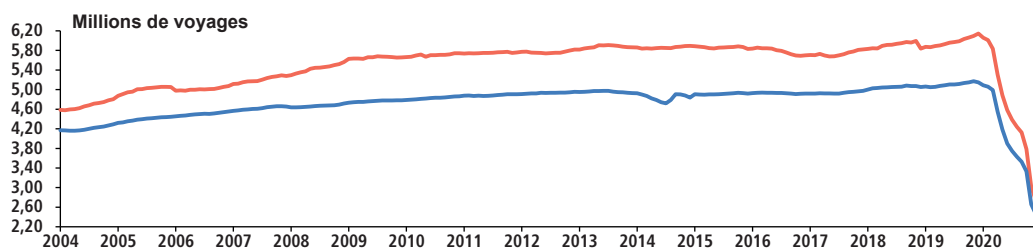
Nombre de voyages effectués en millions



Tendance : L'évolution trimestrielle du nombre de voyages par rapport à l'année 2019 affiche une baisse dont les valeurs suivent les différentes phases de la crise sanitaire de 2020. La fréquentation diminue au 1^{er} trimestre avec l'instauration du confinement strict le 17 mars, chute au 2nd trimestre au plus fort de la crise du printemps, remonte au 3^{ème} trimestre pendant le déconfinement sans retrouver les valeurs de 2019 et affiche de nouveau une baisse au 4^{ème} trimestre lors de l'instauration du 2^{ème} confinement (allégé au regard du 1^{er}). Les réseaux de surface à Paris et en banlieue enregistrent une baisse de moindre ampleur que les autres réseaux.

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : En 2020, la fréquentation du jour comme celle du week-end connaissent une forte baisse en raison de la crise sanitaire.

Stations de métro les plus fréquentées

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

2019	Trafic Annuel	2020	Trafic Annuel
Gare du Nord	51,1	Saint-Lazare	26,9
Saint-Lazare	46,9	Gare du Nord	25,4
Gare de Lyon	36,5	Gare de Lyon	22,2
Montparnasse-Bienvenüe	29,9	Montparnasse-Bienvenüe	13,8
Gare de l'Est	22,4	Gare de l'Est	11,7
Bibliothèque F.Mitterrand	19,8	Bibliothèque F.Mitterrand	10
République	16,6	La Défense	8,6
Les Halles	16,2	Les Halles	8,0
La Défense	16,1	République	7,0
Bastille	13,2	Bastille	6,1

Les stations les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2019. Toutes les stations enregistrent une baisse importante de la fréquentation, comprise entre -39 % (Gare de Lyon) et -58 % (République).

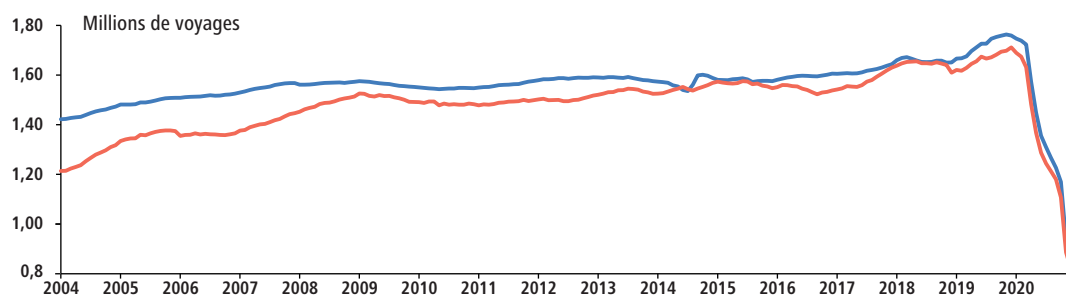
RER (RATP)

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, comme celui du week-end sur le réseau RER, connaissent une chute en 2020.

Gares du RER les plus fréquentées

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

2019	Trafic Annuel	2020	Trafic Annuel
Gare du Nord	47,4	Gare du Nord	25,1
Gare de Lyon	37,5	Gare de Lyon	21,7
La Défense	34,1	La Défense	16,3
Châtelet – Les Halles	33,6	Châtelet – Les Halles	18,3
Nanterre – Préfecture	26,2	Nanterre – Préfecture	13,4
Val de Fontenay	14,3	Val de Fontenay	8,0
Charles de Gaulle – Étoile	9,4	Massy Palaiseau	5,2
Massy Palaiseau	9,1	Noisy le Grand – Mont d'Est	4,5
Noisy le Grand – Mont d'Est	7,6	Vincennes	4,5
Cité Universitaire	7,5	Charles de Gaulle – Étoile	4,1

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2019, à l'exception de Vincennes au détriment de Cité Universitaire qui disparaît du classement. Parmi celles qui se trouvent encore dans le classement en 2020, toutes enregistrent une forte baisse de la fréquentation comprise entre -41 % (Noisy-Le-Grand) et -56 % (Charles de Gaulle-Etoile).

Gares « Transilien »

Source : SNCF

Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2019	Trafic quotidien	2020	Trafic quotidien
Gare du Nord	342 193	Gare du Nord	NC
Gare Saint-Lazare	181 666	Gare Saint-Lazare	NC
Gare de Lyon	129 993	Gare de Lyon	NC
Hausmann Saint-Lazare	82 675	Hausmann Saint-Lazare	NC
Juvisy	77 029	Juvisy	NC
Magenta	76 401	Magenta	NC
La Défense (hors RER A)	56 769	La Défense (hors RER A)	NC
Châtelet – Les Halles	51 458	Châtelet – Les Halles	NC
Saint-Denis	50 879	Saint-Denis	NC
Saint-Michel – Notre-Dame	50 874	Saint-Michel – Notre-Dame	NC

En raison de la crise sanitaire, la SNCF n'a pu réaliser de campagnes de comptages.



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



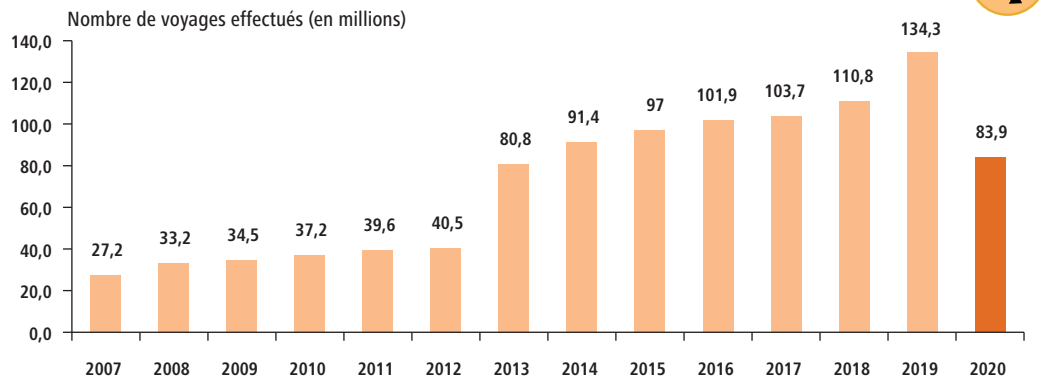
Tramway T3

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, **1, 016 700 milliard** de voyages ont été effectués sur la ligne T3 du tramway, passant ainsi la barre symbolique du milliard de voyages cumulés en 14 ans d'exploitation. L'année 2020 affiche une baisse de -37,5 % par rapport à 2019.

Bus à Paris

(y compris Noctilien-RATP)

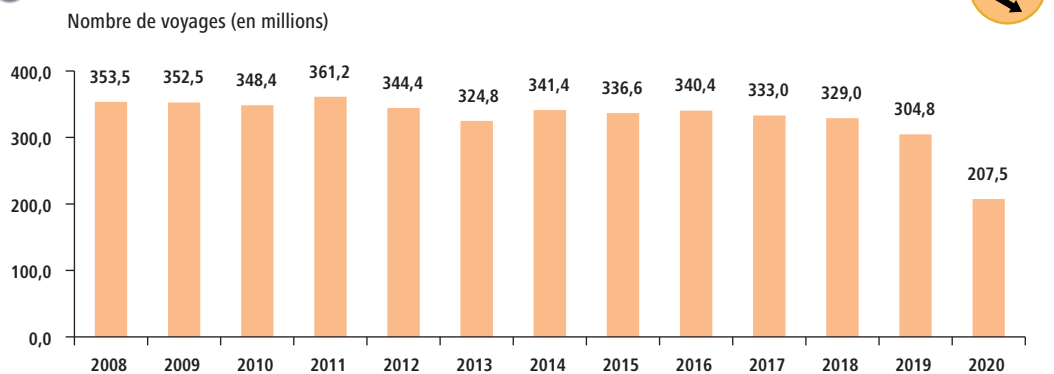
Source : RATP



Lignes de bus en service le week-end fin 2019 (y compris balabus) :

65 lignes le samedi (66 lignes en 2019)
65 lignes le dimanche (64 lignes en 2019).

➔ Évolution du trafic



Tendance : La fréquentation du réseau de surface à Paris (y compris Noctilien-RATP, et hors T3) affiche une baisse de -31,9 % en 2020 par rapport à 2019.

➔ Lignes de bus les plus fréquentées

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

2019	Moyenne journalière	2020	Moyenne journalière
62	50 743	62	33 397
60	32 716	38	24 560
31	30 834	60	23 443
91	30 688	91	21 329
26	29 604	31	21 051
95	27 953	26	20 348
38	27 636	54	20 024
92	27 511	92	19 974
21	26 198	95	17 343
96	26 150	64	16 432

Les 10 lignes de bus les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2019, exceptées les lignes 21 et 96 qui disparaissent du classement au profit des lignes 54 et 64. Toutes les lignes enregistrent une forte baisse de la fréquentation comprise entre -11 % (ligne 38) et -38 % (ligne 95).

Mobilien

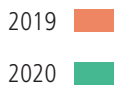
Source : RATP



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

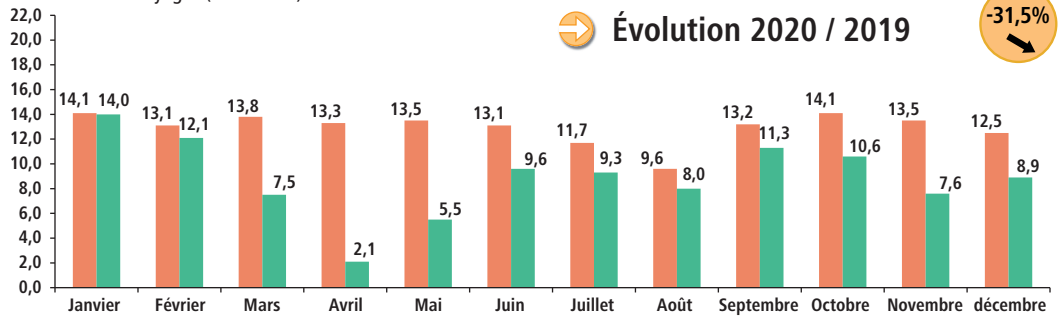
20 lignes Mobilien (21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 68, 74, 76, 80, 86, 91, 92, 95, 96, PC).

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



Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris

Nombre de voyages (en millions)



Évolution 2020 / 2019

-31,5%

Tendance : En 2020, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **106,5 millions de voyages**, en baisse par rapport à l'année 2019 (-31,5 %). Cette baisse, visible tous les mois, dès janvier et février avant le début de la crise sanitaire, est la plus forte en avril (-84%) et la plus faible en septembre (-14 %).

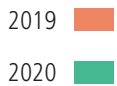


Bus de proximité



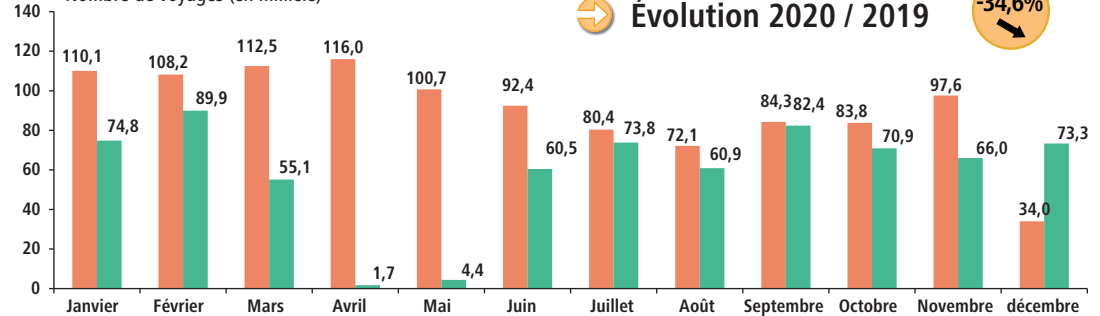
Depuis la fin 2013, cinq lignes de bus de proximité, équipées de microbus de 22 places, fonctionnent tous les jours de la semaine.

- « **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

Nombre de voyages (en milliers)



Évolution 2020 / 2019

-34,6%

Tendance : En 2020, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **713 021 voyages**, en baisse (-34,6 %) par rapport à l'année 2019. La fréquentation diminue tous les mois, à l'exception du mois de décembre 2020 en hausse (liée à la grande grève des transports en commun de décembre 2019). À l'exception de la Traverse Charonne en hausse (+8,4 %), la fréquentation diminue. Elle est comprise entre -33,8 % (Traverse Bièvre-Montsouris) et -62,8 % (Traverse Ney-Flandres).



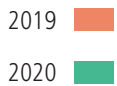
Noctilien

Source : RATP / SNCF



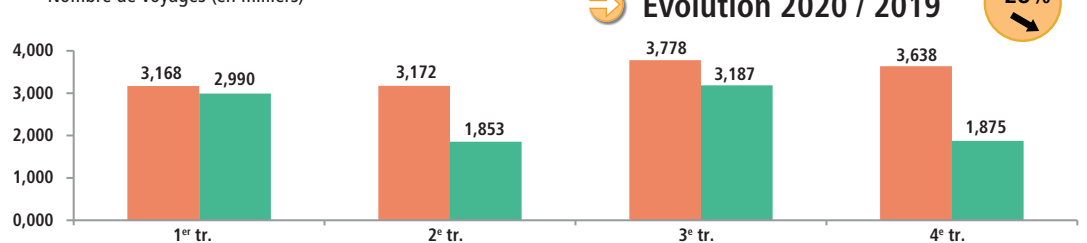
Noctilien

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

Nombre de voyages (en milliers)



Évolution 2020 / 2019

-28%

Tendance : En 2020, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **9,9 millions de voyages**, en baisse par rapport à 2019 (-28 %). Cette baisse, visible tous les trimestres, est comprise entre -6 % au 1^{er} trimestre et -48 % au 4^{ème} trimestre.



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

Évolution 2020 / 2019

Pour circulation et stationnement

268 230

+14%

Infractions

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

Aménagements Bus

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

- Intersection —
- Marqué —
- Protégé —
- Régulation —

Voies réservées

Carte
des aménagements
(mise à jour en 2020)



Linéaire des couloirs bus à Paris (fin 2020)

Type d'aménagement	Longueur	% du réseau*	Précisions
Total des aménagements bus (hors couloirs provisoires, en tenant compte des intersections)	175,7 km	11,7 %	Total hors zones de régulation
dont			
Couloirs marqués (hors intersections)	114,5 km	9,5 %	Délimités par une signalisation « peinture »
Couloirs protégés (hors intersections)	32,5 km	2,7 %	Chaussée indépendante
Incluant couloirs ouverts aux vélos	151,4 km		
Couloirs de bus provisoires			
Rue d'Alésia	1,6 km		Aménagements créés pendant la crise sanitaire
Axe Chapelle/Marx Dormoy	2,4 km		

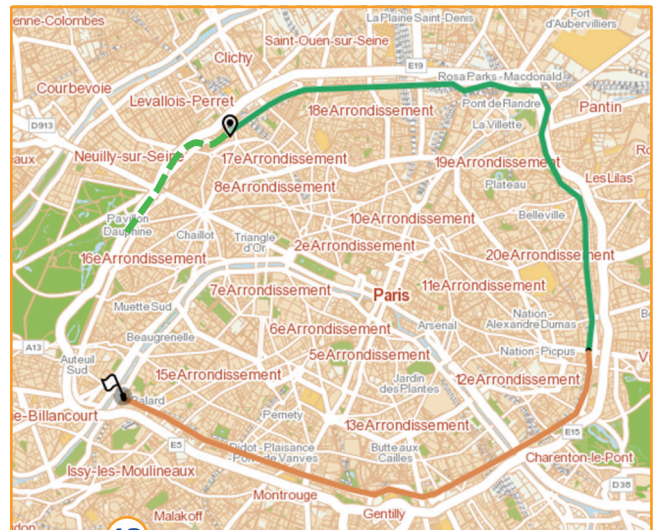
*le réseau compte 1 210 km d'itinéraires (allers et retours)

Plateforme du Tramway T3a et T3 b (fin 2020)

Linéaire du tramway T3 : 26,5 km

T3a
(Pont Garigliano-
Porte de Vincennes)
12,49 km

T3b
(Porte de Vincennes-
Porte d'Asnières)
13,96 km



Aménagement Tramway

Source : RATP

- T3a —
- T3b —

Prolongation du T3b
entre Porte d'Asnières
et porte Dauphine
en cours (3,2km).



Les déplacements à vélo

Aménagements cyclables et leur fréquentation

Source : Ville 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 2020
(...) sur l'année 2019

Comptages réalisés sur les sites aménagés



Linéaire cyclable réalisé en 2020

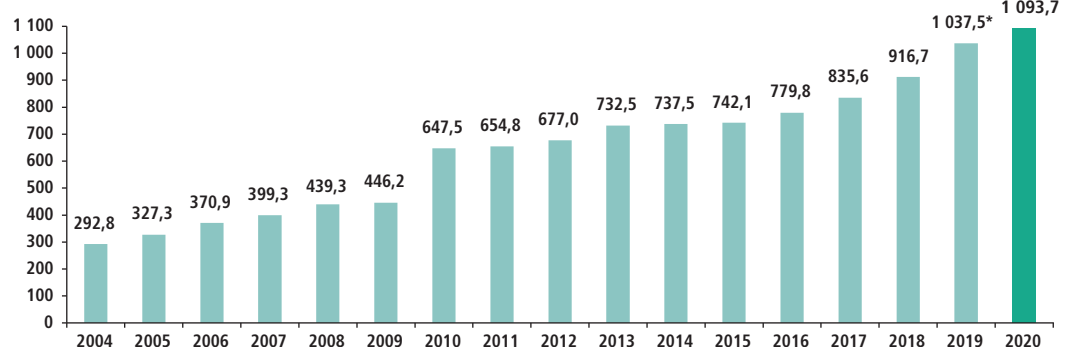
Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	7,6 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	9,1 km
Contre sens cyclables	38,4 km
Autres itinéraires cyclables (Aires piétonnes-Zones de rencontre)	1,1 km
Total	56,2 km

Pistes cyclables provisoires créées dans le cadre de la crise sanitaire: 52 km.

Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2004

Évolution 2020 / 2019



* Changement de méthode. Calcul d'itinéraires



Arrêté préfectoral du 12 janvier 2001 :
(n° 01-15042) portant autorisation aux
cycles 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.

Les données sont consultables en
open data sur le site Paris Data.

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.

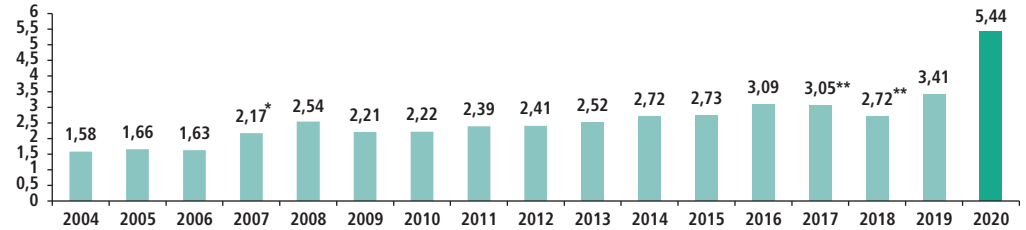
2019 ■
2020 ■

Source : Météo France

Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2020

Évolution 2020 / 2019

+60%

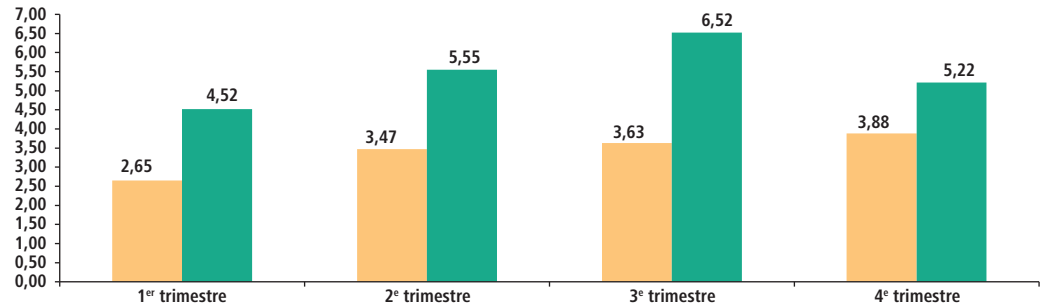


1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

* lancement du système de vélos en libre service Velib' le 15 juillet 2007.

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

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2019 et 2020

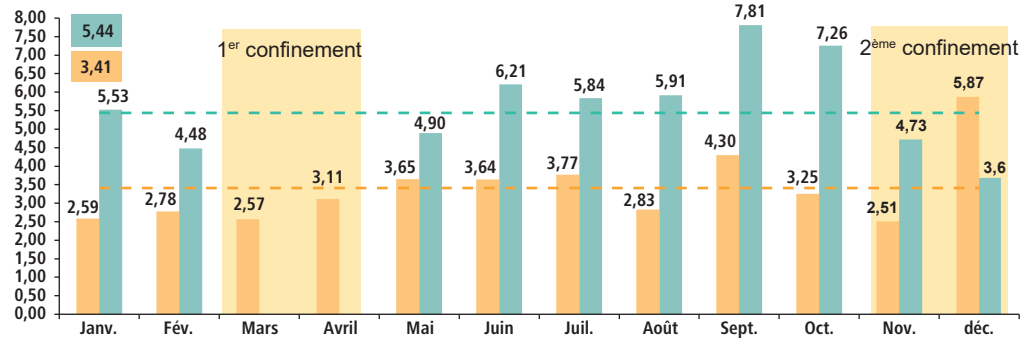


Tendance : EN 2020, l'indice d'évolution annuel du nombre de vélos augmente de 60 % par rapport à 2019. Cette hausse, visible tous les trimestres, est moins marquée au 2nd trimestre (+60 % par rapport à 2019, lors du 1^{er} confinement) et enregistre un maximum au 3^{ème} trimestre (+80 %, par rapport à 2019, entre le confinement du printemps et celui de l'automne).

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2019 et 2020

Moyennes annuelles - - -

2019 ■
2020 ■



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

	Janv.	Fev.	Mar.	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
T° moyenne (°c)	2020 7,1	9,4	9,3	15,7	16,8	19,2	21,1	22,9	19,3	12,9	10,2	7,1
	2019 4,9	8,4	10,5	12,6	14,3	20,5	22,9	21,7	17,9	13,8	8,6	7,4
Cumul précipitations (mm)	2020 28,4	89,7	56,2	29,5	57,2	47	8,5	43	52,8	94,6	13,8	118,8
	2019 49,8	36	44,7	19,6	106,8	50,8	19,7	73,2	25,6	69,5	84,3	89,3

Source : Météo France

Au mois de décembre 2019, une hausse de la fréquentation du vélo est observée en raison de la grande grève des transports en commun de l'hiver 2019-2020. Cette hausse se poursuit tout au long de l'année 2020 par rapport à l'année 2019 (sauf aux mois de mars et d'avril, faute de comptages), la crise sanitaire ayant eu pour effet d'entraîner le report de certains usagers vers les modes actifs de déplacement.

En 2020, la fréquentation des aménagements cyclables est maximale aux mois de septembre et d'octobre dans la période de reprise de l'activité située à la rentrée, entre la fin des dispositifs sanitaires du Printemps et les nouvelles mesures de l'automne. Elle est minimale en décembre, si l'on exclut les mois de mars et d'avril lors du premier confinement.

Evolution Vélos-Velib'

Enquête réalisée le mardi 13 octobre 2020 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)



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

Vélos personnels ■
Velib' ■

Source : Météo France

Répartition vélos – Velib'

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 ■
Velib' ■

Services offerts aux cyclistes

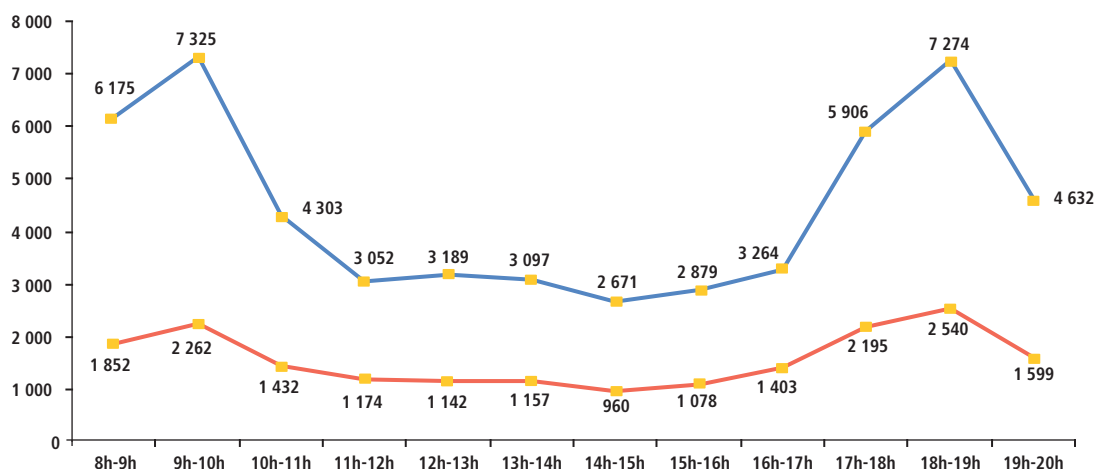
Source : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



Une vélostation est un parc de stationnement pour les vélos surveillé et sécurisé, ouvert 7 jours sur 7 et 24h sur 24h.

L'accès se fait après souscription à un abonnement qui offre également à leurs bénéficiaires de nombreux services (casiers, bornes de recharges, postes d'ouillage et de gonflage.)

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.

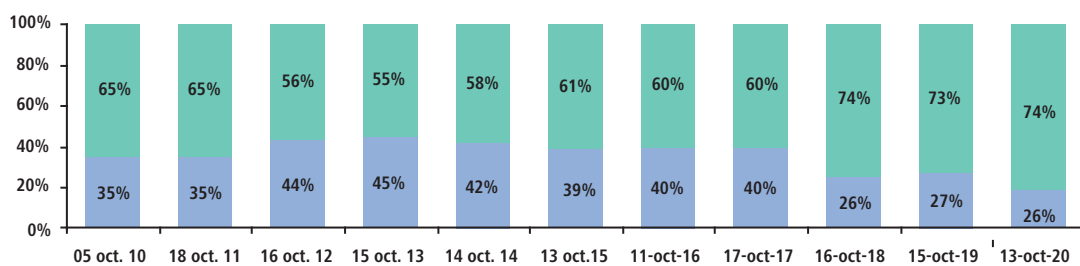
Sur l'ensemble des sites, **72 554** vélos ont été recensés le 13 octobre 2020 entre 8h00 et 20h00 (+8 % par rapport au 16 octobre 2019). Les Velib' représentent 26 % de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête. À noter que l'enquête a été réalisée le 13 octobre 2020 peu de temps avant les premières mesures gouvernementales visant à limiter les déplacements précédant la mise en place du second confinement « allégé » de l'automne 2020.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 13 octobre 2020 (16 octobre 2019).

Température moyenne : 11,5°C (14,8°C)

Précipitations : 1,4mm (1,2mm)

Évolution de la répartition vélos et Velib' entre 2009 et 2020



Tendance : Sur l'ensemble des vélos comptabilisés dans les 39 sites enquêtés, la part des Velib' s'élève à 26 % et demeure stable depuis 2018.

Places de stationnement vélos (en 2020)

Nombre de places de stationnement dans les Vélostations

- Maine-Montparnasse*
- Van Gogh **

385 (dont 56 V.A.E)
198 (dont 30 V.A.E)

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie (hors Bois)

- places spécifiques vélos
- places mixtes (vélos/2RM)

57 318
11 144

* Ouverte le 9 novembre 2020 - ** Ouverte le 24 février 2020

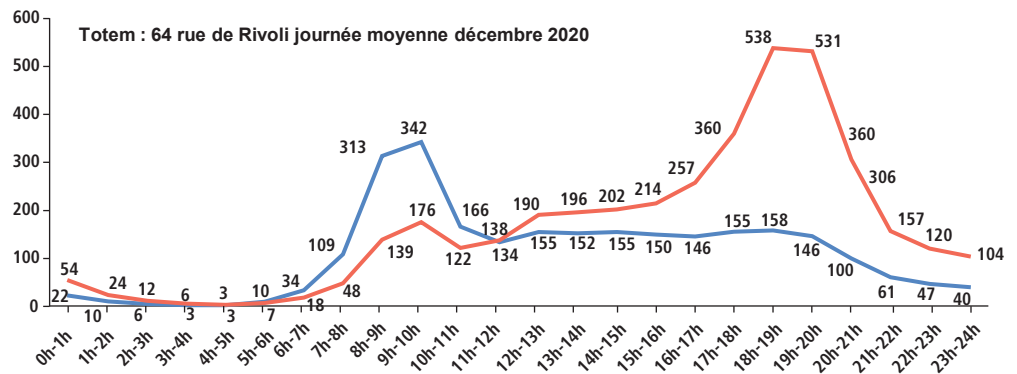


Evolution du nombre de vélos

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

E-O
O-E

➔ Évolution du nombre de vélos rue de Rivoli



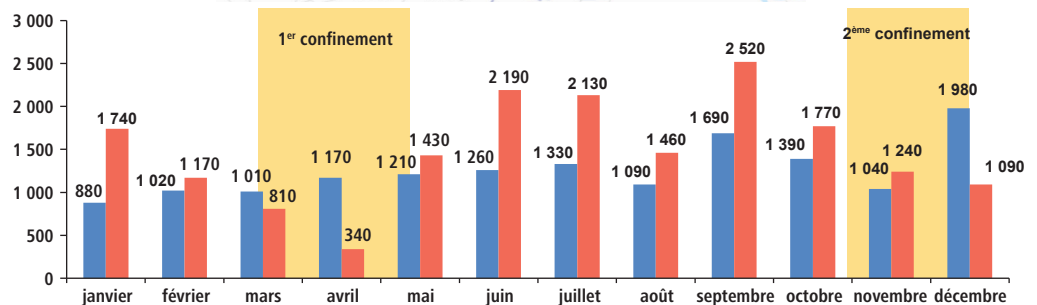
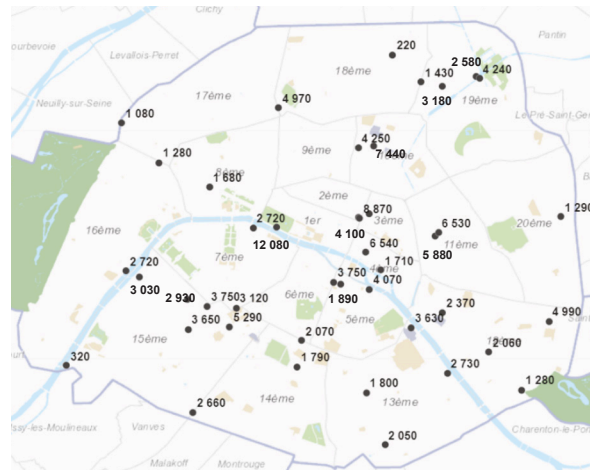
Tendance : Un totem (comptabilisant le nombre de passages à vélo) installé le 4 septembre 2019 au n° 64, rue de Rivoli enregistrait le passage de **2 261 048** vélos à la fin de l'année 2020 avec 1 367 144 dans le sens ouest-est et 893 904 dans le sens est-ouest. On observe un mouvement pendulaire avec 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 2020 par rapport à 2019. Elle est maximale en septembre et minimale en décembre (si l'on exclut les mois de mars et d'avril en raison du confinement du Printemps). La fréquentation maximale des sites équipés est atteinte la journée du 22 septembre avec 414 107 vélos recensés.

➔ Nombres d'infractions (procès verbaux) relevées ➔ Évolution 2020 / 2019

pour circulation et stationnement dans les voies cyclables

62 889

+18%



Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs vélo permanents : 105 compteurs répartis sur 43 sites fin 2020.

2019
2020

Infractions

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

Velib'

Source : Syndicat mixte
Autolib' Velib' Métropole

➔ Offre (fin décembre 2020)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations	1 002	389	1 391
Nombre de bornettes	32 919	11 380	44 299

➔ Abonnés (Nombre d'abonnements fin décembre 2020)

Nombre d'abonnements

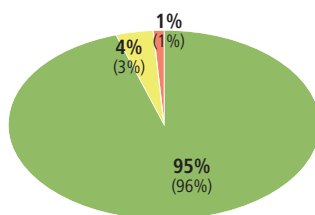
Abonnements longue durée <i>valides en fin de période</i>	366 503
Pass courte durée <i>cumul des ventes sur l'année</i>	264 041

➔ Déplacements des utilisateurs de Velib' en 2020 (donnée en 2019)

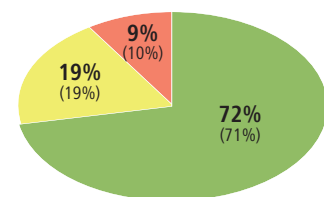
Nombre de déplacements <i>dont locations en vélo électrique</i>	36 913 868 (23 660 081) 20 277 294 (9 271 784)
Distance moyenne des locations en km <i>dont :</i> <i>Vélo mécanique</i> <i>Vélo électrique</i>	3,20 (2,93) 2,90 (2,66) 3,44 (3,34)

➔ Durée des locations (% en 2019)

Abonnement V-Plus



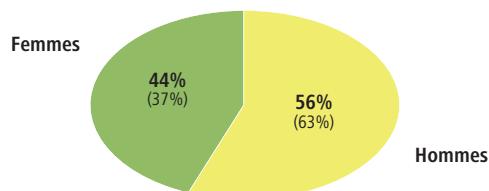
Abonnement courte durée



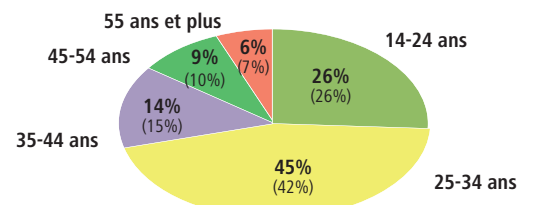
■ Moins de 30 mn
■ de 30 à 60 mn
■ Plus de 60 mn

➔ Profil des utilisateurs Vélib' (abonnés longue durée)

Répartition par sexe
(% en 2019)



Répartition par tranche d'âge
(% en 2019)



Velib' :

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

Le marché prévoit la couverture d'un territoire plus vaste (on compte en 2020 55 communes de la Métropole ayant adhéré au S.M.A.V.M.), avec une flotte de vélos plus légers, connectés et à assistance électrique dans 30 % des cas.

Déplacement à Velib' :

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).

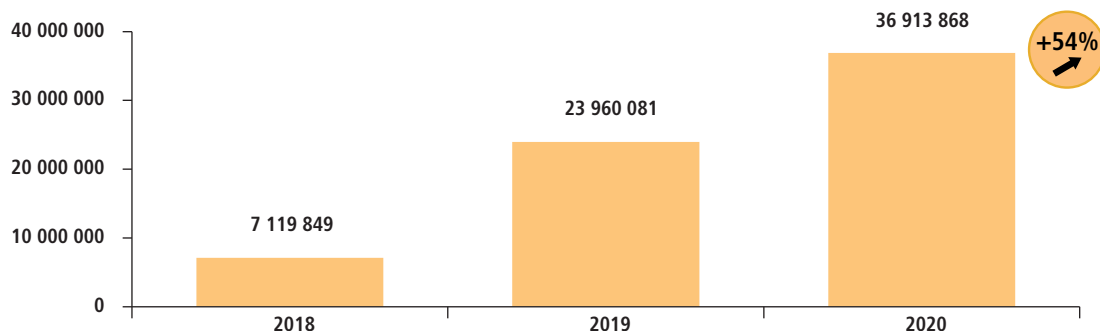


Abonnements Velib' :

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

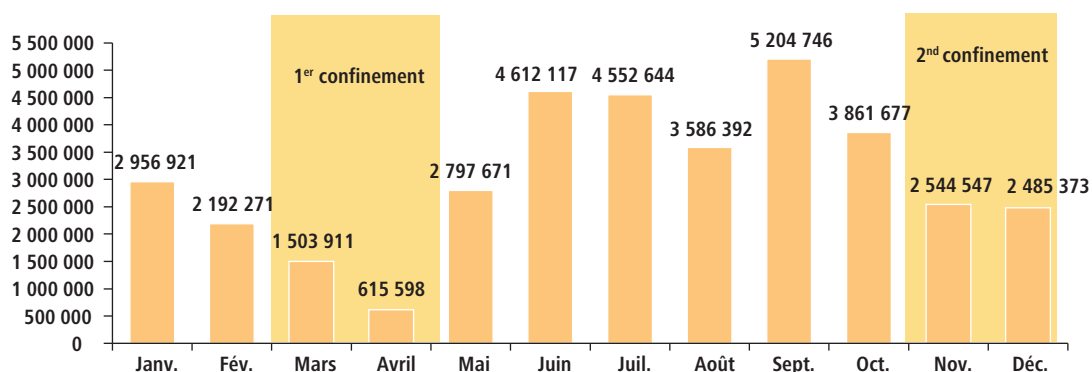
➔ Évolution annuelle du nombre de déplacements

➔ Évolution 2020 / 2019



Les données publiées correspondent uniquement aux courses de plus de 3 minutes facturables aux usagers. Les années 2018 et 2019 ont été perturbées en raison du redéploiement de l'offre Velib' entraîné par le changement d'opérateur intervenu à la fin de l'année 2017. De même, l'année 2020 a connu un déséquilibre lié aux restrictions de circulation pendant la crise sanitaire.

➔ Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2020)

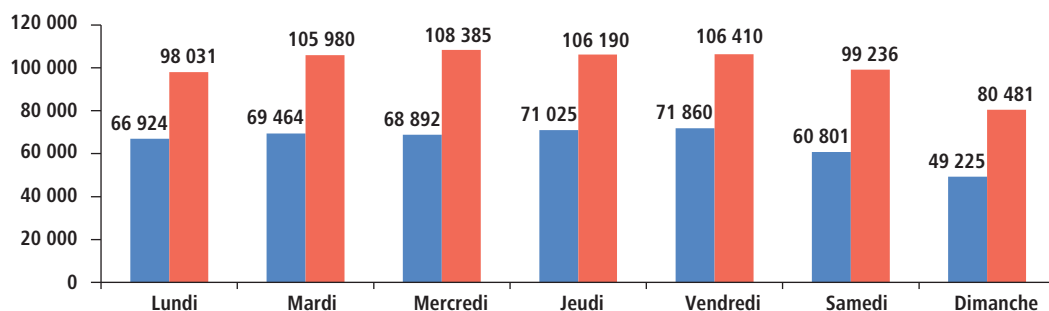


Tendance : Avec un peu plus de **36,9 millions** de locations de plus de 3 minutes, la fréquentation du nombre de déplacements à Velib' augmente de 54 % par rapport à 2019 et se rapproche du pic des années 2014-2015 qui affichait 39,4 millions de déplacements.

La fréquentation mensuelle est maximale en septembre (entre les deux confinements du printemps et de l'automne) et minimale en avril au plus fort de la crise sanitaire et des restrictions en matière de déplacements.

➔ Répartition des déplacements selon les jours de semaine

2019 ■
2020 ■



La hausse du nombre de déplacements à Velib' par rapport à 2019 est visible tous les jours de la semaine. Les journées du samedi et du dimanche, ainsi que le mercredi parmi les jours ouvrés, enregistrent la plus forte hausse en 2020.



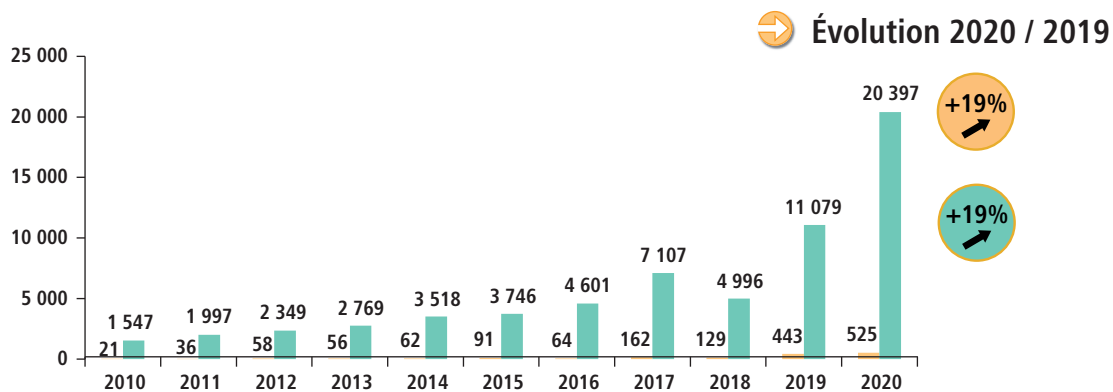
Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année.

Subventions accordées pour l'achat de vélos électriques

Ville de Paris
Direction de la voirie et des déplacements

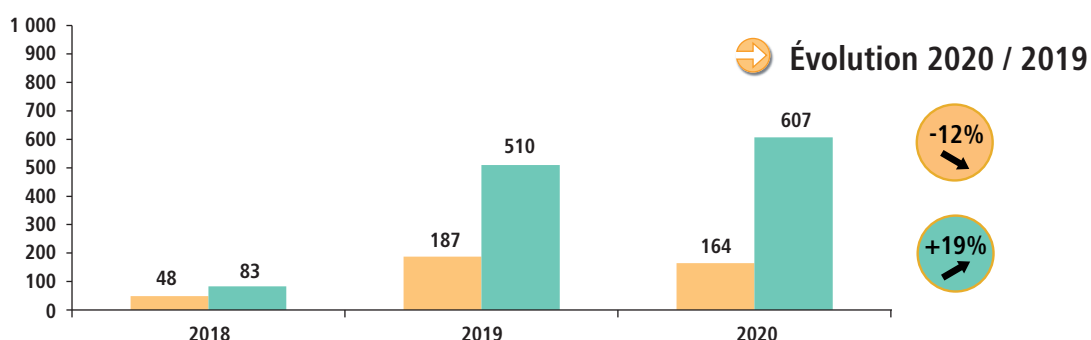
Professionnels 
Particuliers 

Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique entre 2010 et 2020 (professionnels et particuliers)



Tendance : Avec 20 922 subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique aux résidents parisiens et aux professionnels exerçant une activité à Paris, l'année 2020 enregistre une hausse de 82 % par rapport à 2019. Les subventions accordées aux particuliers augmentent de 84 % quand celles octroyées aux professionnels augmentent de 19 %.

Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo cargo ou Triporteur (électrique ou non) entre 2018 et 2020 (professionnels et particuliers)



Tendance : L'année 2020 connaît une hausse de 11 % par rapport à 2019 avec 771 demandes de subventions accordées (aux résidents parisiens et professionnels exerçant une activité à Paris) pour l'achat d'un vélo cargo ou d'un triporteur (avec ou sans assistance électrique). Les subventions accordées aux particuliers augmentent de 19 %, celles à l'attention des professionnels diminuent de 12 %.

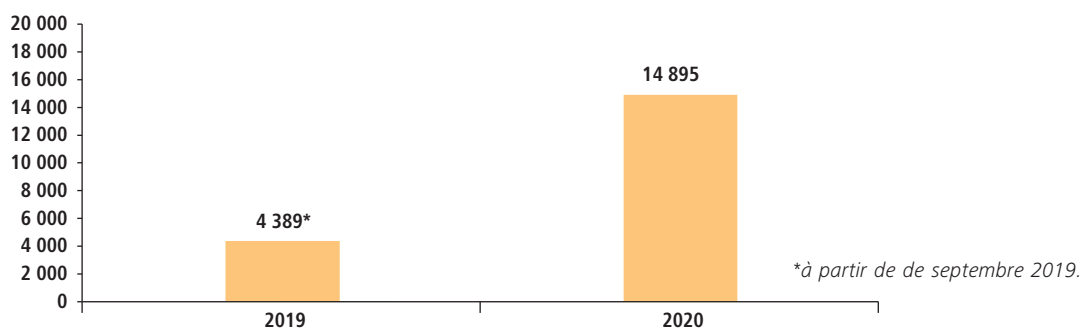
Service VELIGO

Île-de-France Mobilité



VELIGO mis en place par IDFM à partir de septembre 2019 propose aux Franciliens un service de locations de vélo à assistance électrique et en 2021 de vélos-cargos. L'abonnement V.A.E, valable une fois seulement par usager, dure 6 mois, renouvelable une fois pour 3 mois.

Nombre de locations d'un V.A.E. en Île-de-France



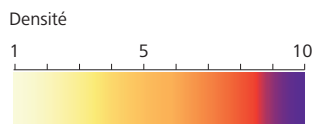
Tendance : Le nombre de souscriptions au service Véligo s'élève à 19 284 depuis la mise en place du service à l'attention des Franciliens en septembre 2019. La répartition géographique des abonnés est de l'ordre de 45 % à Paris, de 40 % en petite couronne et de 15 % en grande couronne.



Les déplacements des piétons

Indice de densité piétonne

Source : Ville de Paris
Direction de la Voirie
et des déplacements
KISIO



Calendrier de la crise sanitaire à Paris en 2020

Le 17 mars

Instauration du dispositif sanitaire de confinement strict

Le 24 mars

Premier état d'urgence sanitaire

Du 11 mai au 15 juin

Déconfinement progressif en 3 phases à Paris

Le 10 juillet

Fin de l'état d'urgence sanitaire

Le 16 octobre

Mise en place du couvre-feu de 21h à 6h

Le 17 octobre

Second état d'urgence sanitaire

Le 29 octobre

Instauration du deuxième confinement « allégé »

Le 28 novembre

Allègement des mesures en matière de déplacements

Le 15 décembre

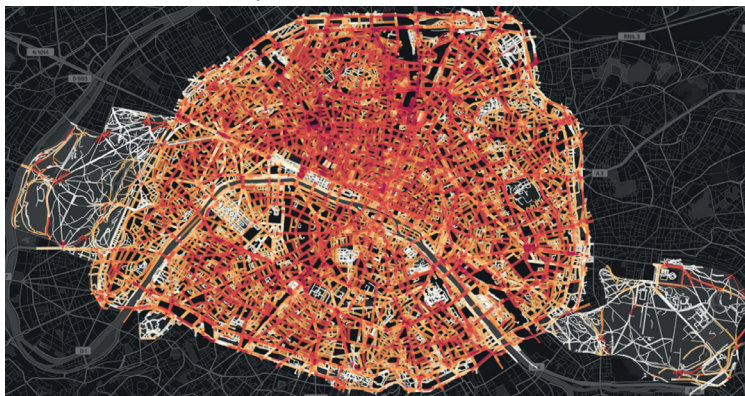
Fin du second confinement avec maintien du couvre-feu à 20h.

➔ Indice de densité piétonne à Paris avant et après l'état d'urgence sanitaire du printemps 2020

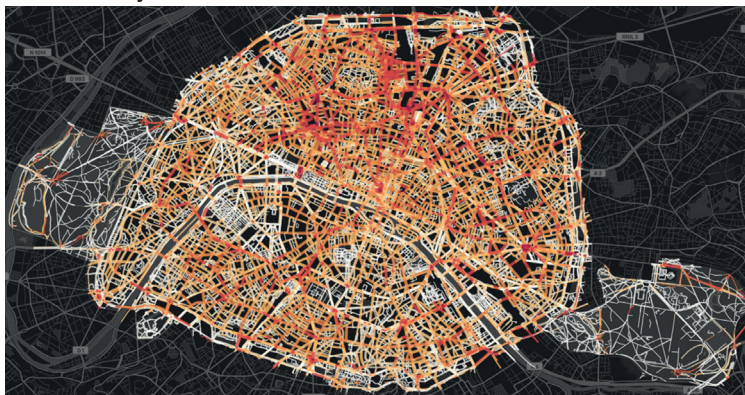
La Ville de Paris a sollicité la société Kisio pour produire un indicateur de densité piétonne, en vue d'accompagner la mise en place d'aménagements piétons post-confinement.

Cet indicateur repose sur l'analyse de données géolocalisées collectées par des applications sur smartphone, après recueil du consentement des utilisateurs. Il correspond à la fréquentation piétonne estimée, rapportée à la largeur du trottoir. Il s'échelonne de 1 (couleurs claires) à 10 (teintes foncées), de manière à faire ressortir les tronçons de voie où la pression piétonne est la plus forte.

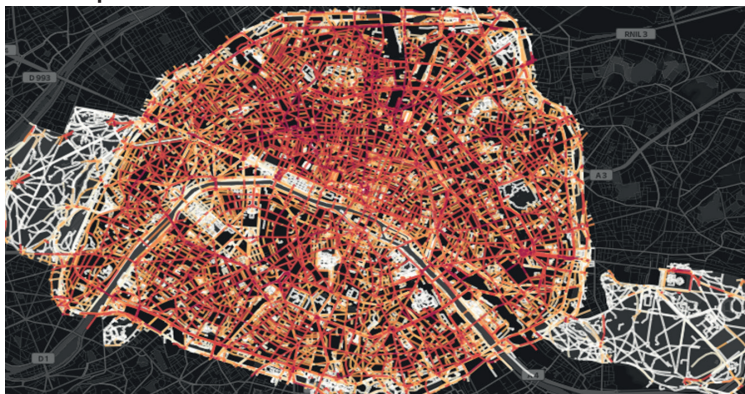
Du 1^{er} février au 7 mars, hors vacances scolaires



Du 1^{er} au 30 juin 2020



Du 21 septembre au 20 octobre 2020



L'impact de la crise sanitaire apparaît clairement sur la carte du mois de juin 2020, traduisant une forte baisse des déplacements piétons par rapport à la situation pré-confinement, malgré le printemps, en particulier dans les pôles touristiques et les secteurs universitaires comme le Quartier latin. Les analyses de la période fin septembre-fin octobre montrent une reprise nette des flux piétons, certains secteurs revenant à la situation antérieure à la crise sanitaire, voire la dépassant largement.

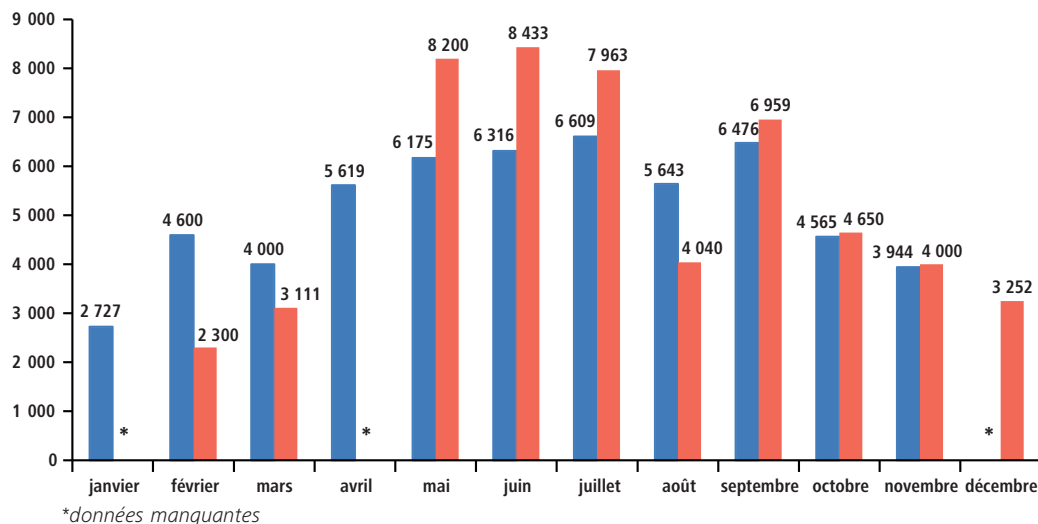
Fréquentation des Berges de Seine rive droite (Parc des rives de Seine)

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

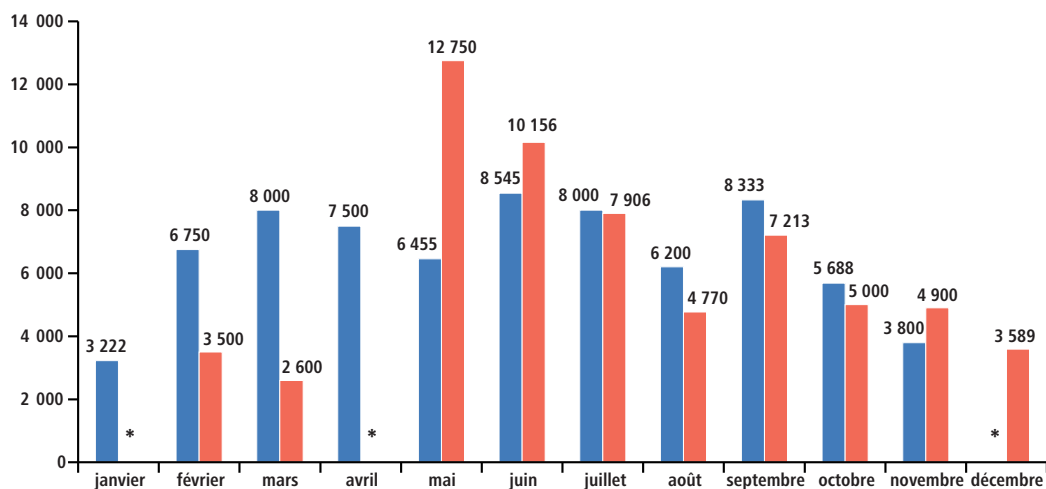
Données de comptage vidéo (THERMICAM)

Moyenne journalière 2020 Jours ouvrés ■
Moyenne journalière 2019 Jours Ouvrés ■

Évolution mensuelle de l'indice de fréquentation des usagers jours ouvrés (moyenne journalière) au niveau du pont de Sully



Évolution mensuelle de l'indice de fréquentation des usagers jours fériés et week-ends (moyenne journalière) au niveau du pont de Sully



L'évolution mensuelle de l'indice de fréquentation du Parc des Rives de Seine en 2020 est contrastée par rapport à celle de 2019. Si la fréquentation baisse en début d'année, les pics observés aux mois de mai, juin et juillet coïncident avec la période du premier déconfinement de l'année 2020. En fin d'année, par rapport à 2019, la fréquentation augmente les jours ouvrés à partir du mois de septembre tandis que la fréquentation les week-ends et jours fériés diminue à partir du mois d'août (sauf novembre).

Aire piétonne

Linéaire d'aires piétonnes

Évolution 2020 / 2019

Linéaire de voies ayant fait l'objet d'un arrêté permanent

72,4 km

+9%

Infractions

Source : Préfecture de Police
Ville de Paris-DPSP

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Évolution 2020 / 2019

Pour stationnement ou arrêt sur les trottoirs et les traversées piétonnes

176 719

-44%



Les déplacements des PMR

(Personnes à mobilité réduite)

Mobilité

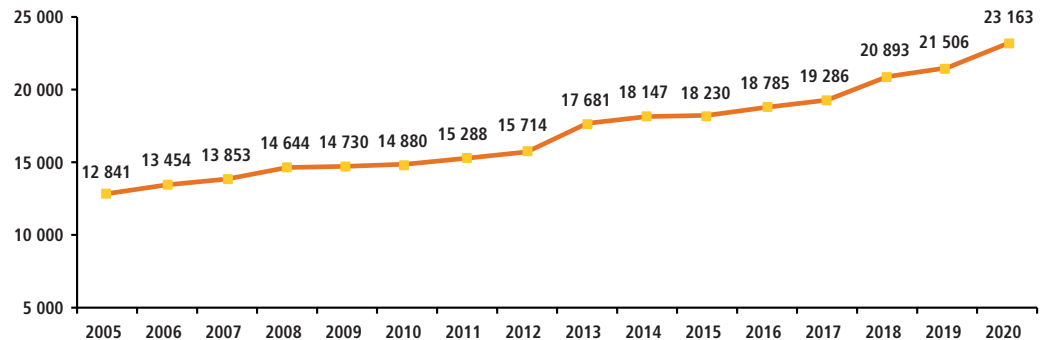
Source : Ville de Paris
Centre d'Action Sociale
de la Ville de Paris



Depuis le 1^{er} juin 2018, le Navigo Eme-raude 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 res-sources. Il est délivré pour une période de 12 mois.

Évolution du nombre de bénéficiaires du Pass Paris Access'



En 2020, 23 163 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 (+ 80 %).

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).

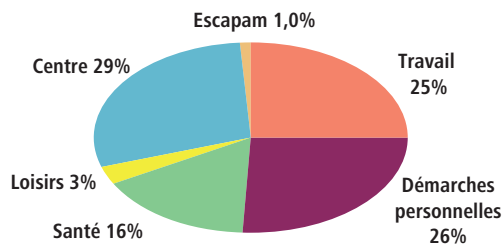


PAM :
Transport à la demande destiné aux per-sonnes en situation de handicap résidant à Paris, disponible 7 jours sur 7 toute l'année sauf le 1^{er} mai, de 6 heures à minuit du lundi au jeudi et jusqu'à 2 heures du matin les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

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).

Répartition des courses par motif



Évolution 2020 / 2019

En 2020 :

156 675 courses réalisées,

-36%

3 834 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 ».

Accessibilité à la voirie parisienne

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

Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée	10 381 modules (soit 5 190 traversées)	-1%
Abaissements de trottoirs	43 073	stable
Places de stationnement réservées au PMR, dont : places sur voirie	5 359 (soit 4,3 % des places véhicules sur voirie) 4 396	stable
places dans les parcs concédés	963 réparties dans 87,5 parcs	

Infractions

Source : Préfecture de Police

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées	Évolution 2020 / 2019
Pour arrêt ou stationnement Sur les places réservées aux handicapés	8 564 -12%



La circulation

Circulation automobile dans Paris intra-muros (jours ouvrés)

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

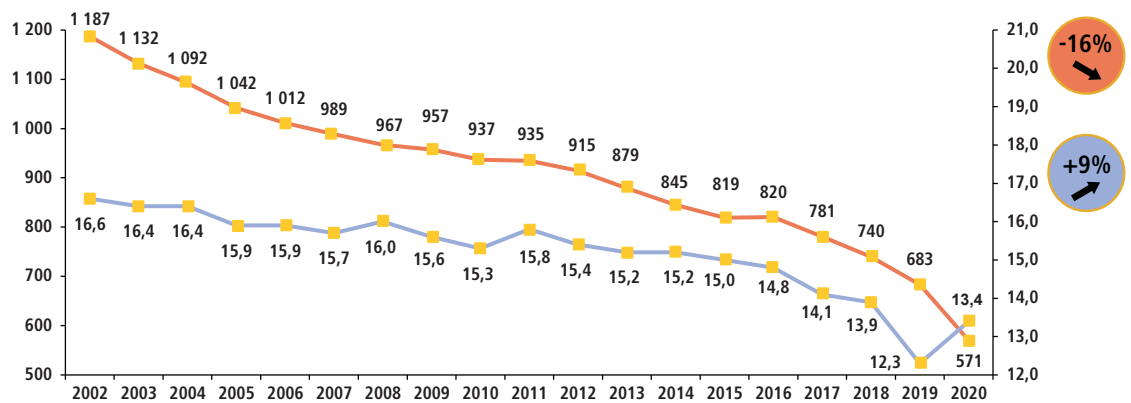
➔ Réseau instrumenté dans Paris intra-muros

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



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

➔ Évolution 2020 / 2019



Changement depuis 2017 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.

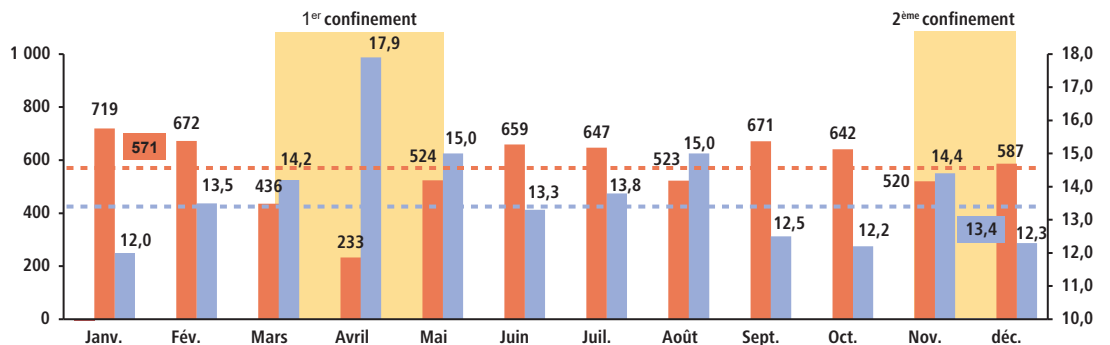
Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00



Tendance : La baisse du volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros observée depuis 2002 se poursuit en 2020, renforcée par les restrictions de circulation imposées par la crise sanitaire, et s'accompagne d'une hausse de la vitesse moyenne de circulation par rapport à 2019.

➔ Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2020)



Tendance : Le mois de janvier enregistre la circulation automobile la plus forte (+26 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'avril le plus faible (-59 % par rapport à la moyenne annuelle), au plus fort de la crise sanitaire. La vitesse est maximale en avril (+34 % par rapport à la moyenne annuelle), et minimale en janvier (-10 % 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 ouvrés 2020 : 252

dont

Lundi : 50

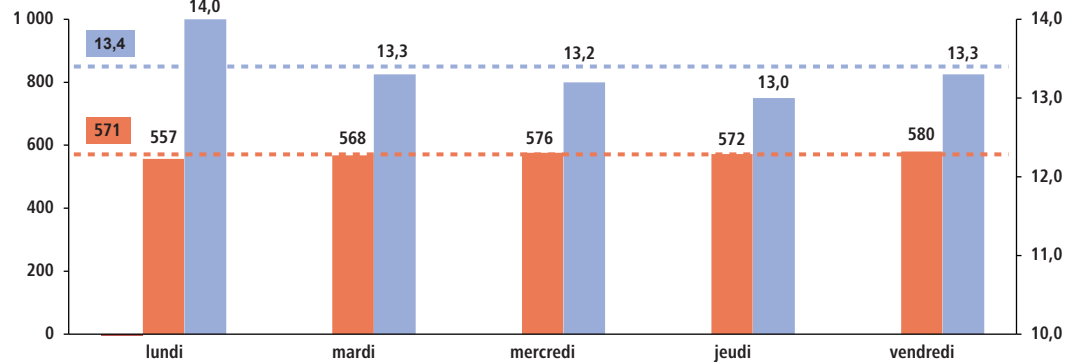
Mardi : 51

Mercredi : 51

Jeudi : 51

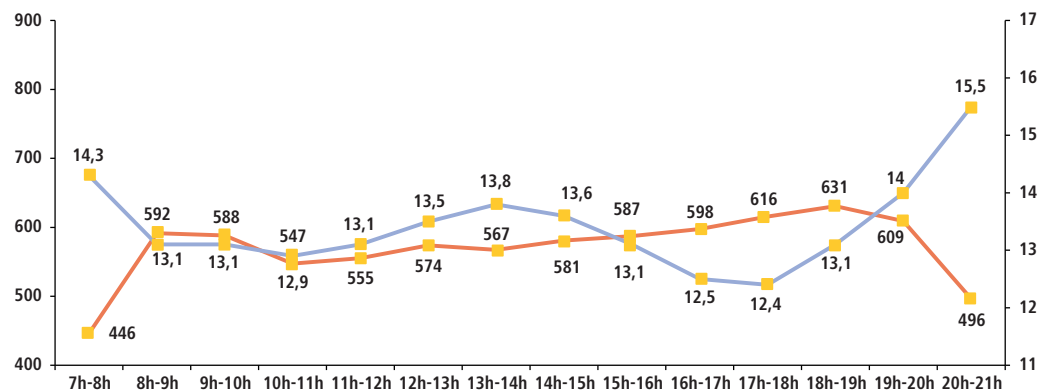
Vendredi : 49

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours (en 2020)



Tendance : La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-2 % par rapport à la moyenne annuelle), le vendredi est la journée la plus chargée (+2 % 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 2020)



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

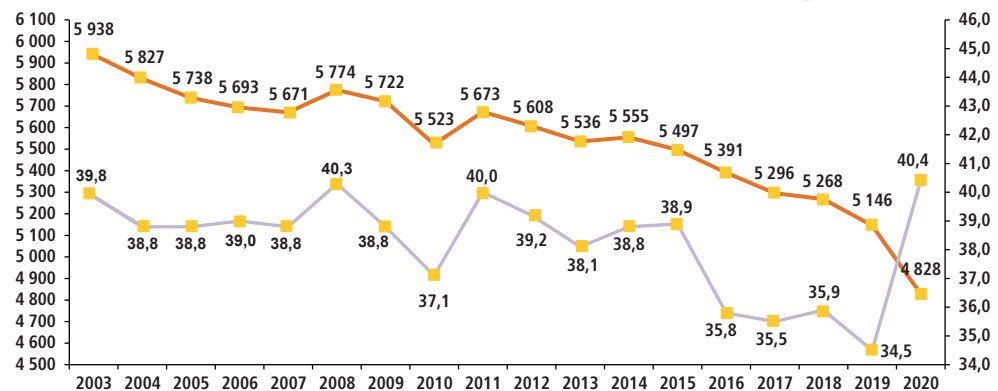
Circulation automobile sur le Boulevard périphérique (jours ouvrés)

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

Évolution 2020 / 2019



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

-6%

+17%



Tendance : La tendance de fond à la baisse du volume de circulation automobile sur le Boulevard périphérique se poursuit, renforcée par les mesures liées à la crise sanitaire, et s'accompagne d'une hausse de la vitesse moyenne de circulation par rapport à 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



Jours ouvrés 2020 : 252

dont

Lundi : 50

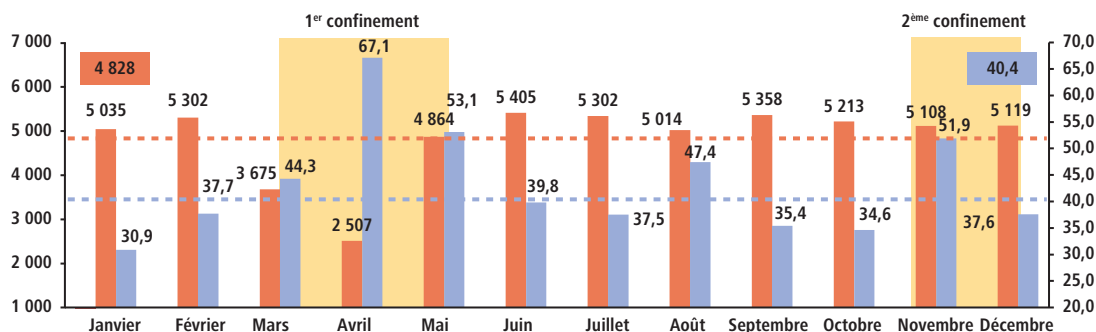
Mardi : 51

Mercredi : 51

Jeudi : 51

Vendredi : 49

Évolution mensuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique (au cours de l'année 2020)



Tendance : Le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+12 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'avril la plus faible (-48 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'avril (+66 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de janvier (-24 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le Boulevard périphérique (en 2020)

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

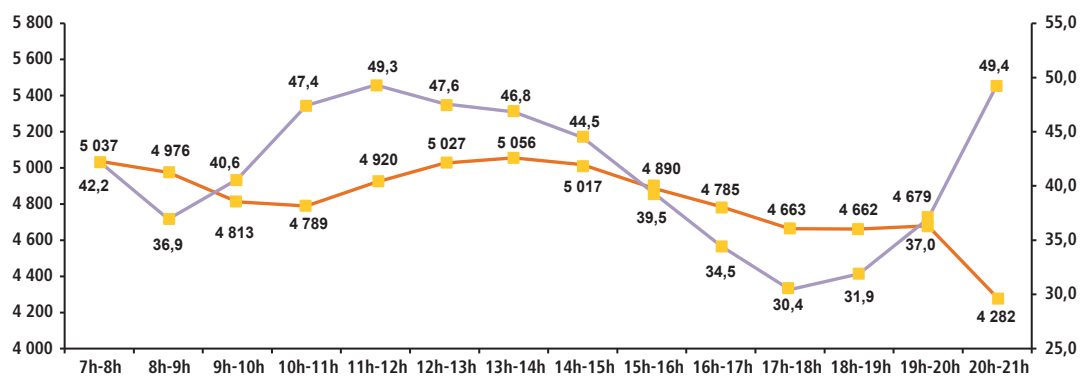


Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi et le vendredi sont les jours où elle est la plus faible.

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le Boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2020)

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

Vitesse en km/h

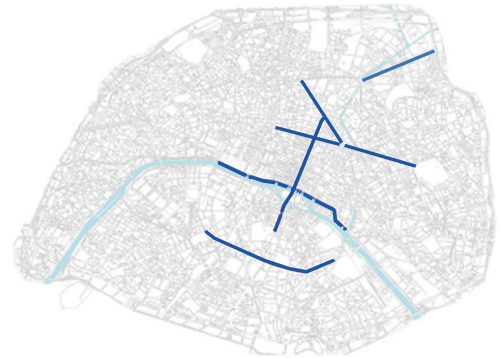


Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique est chargée entre 8 heures et 20 heures, croît entre 11 heures et 14 heures, enregistre un fléchissement à partir de 16 heures avant de connaître une chute à 20 heures. La circulation, répartie de manière plus homogène au cours de la journée en 2020, traduit les restrictions en matière de circulation (couvre feu, ...). Volume et vitesse de circulation sont corrélés négativement.

Suivi d'itinéraires (jours ouvrés)

Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

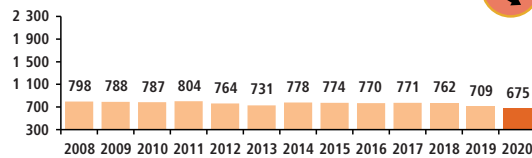
Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



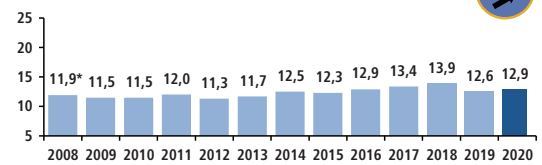
Évolution 2020 / 2019

Évolution 2020 / 2019

Boulevard de Magenta (sens Nord-Sud)

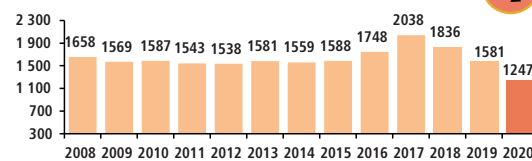


-5%

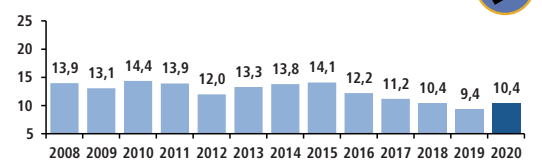


+2%

Quai Rive Droite

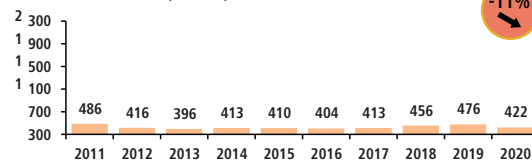


-21%

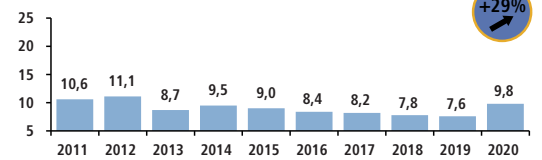


+11%

Avenue de la République (sens est-ouest)

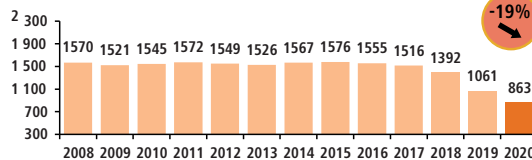


-11%

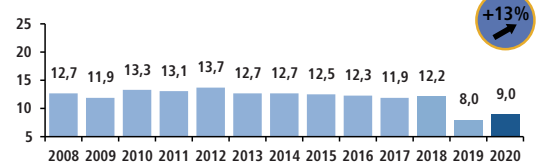


+29%

Bd Saint Michel - Bd de Sébastopol - Bd de Strasbourg

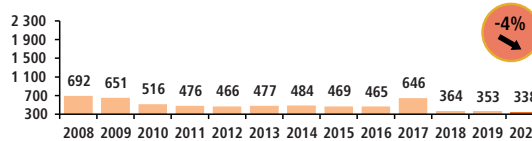


-19%

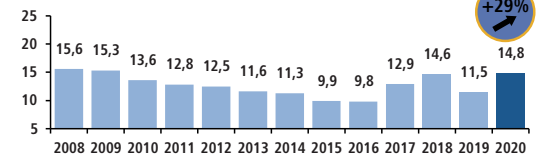


+13%

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

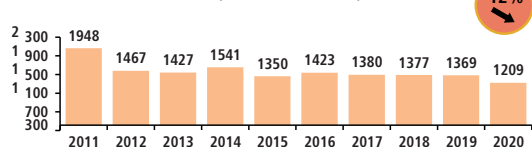


-4%

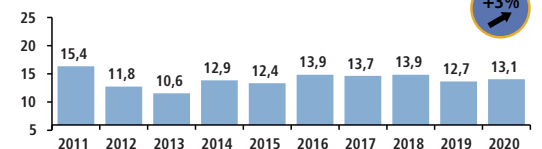


+29%

Grands Boulevards (sens est-ouest)



-12%



+3%

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 la Transition Écologique

IMMATRICULATIONS

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

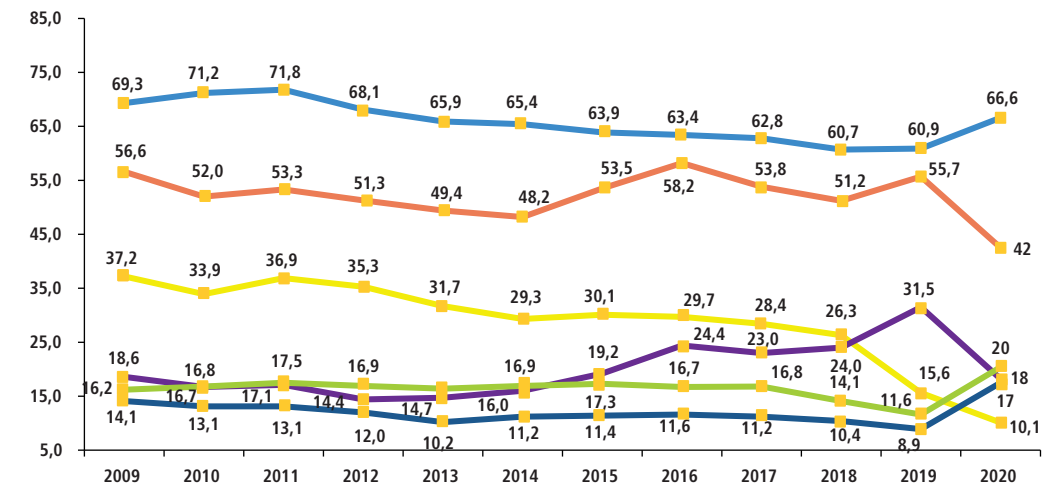
PARC ROULANT

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

Paris intra-muros

Évolution 2020 / 2019

Milliers de véhicules



+9%

-24%

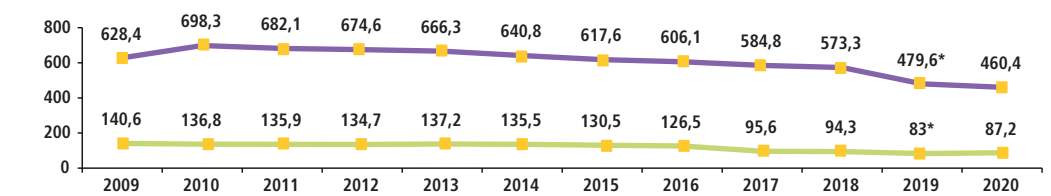
-35%

-42%

+76%

+97%

Milliers de véhicules



-4%

+5%

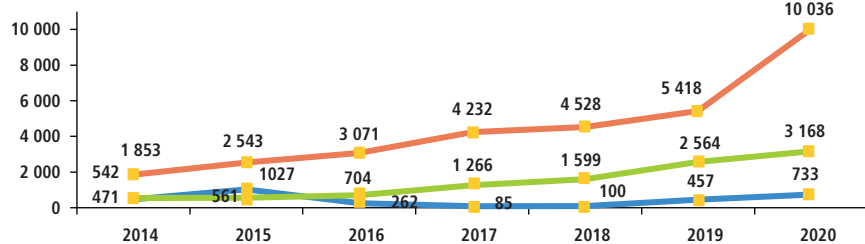
* Changement de méthode de calcul au 1^{er} janvier 2020 : un véhicule est réputé en circulation, s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc.



Tendance : En 2020, le nombre d'immatriculations de voitures particulières d'occasion et de motos (neuves et d'occasion) augmente ; le nombre d'immatriculations de véhicules neufs à essence baisse, celui des véhicules au diesel chute.

Véhicules neufs à carburant alternatif immatriculés à Paris

- Véhicules Électricité/Essence* ■
- Véhicules électriques ■
- Véhicules Électricité/Gazole* ■



+85%

+24%

+60%

* véhicules hybrides rechargeables et hybrides non rechargeables*



Tendance : Forte augmentation du nombre d'immatriculations de voitures neuves à bicarburant Électricité-Essence (+ 85 %) et à bicarburant Électricité-Gazole (+60 %) et de véhicules électriques (+24 %).

Infractions

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

Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Évolution 2020 / 2019

Aux règles de la circulation	446 485	-26%
------------------------------	---------	------

Utilisation des stations Belib'

Source : Ville 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.

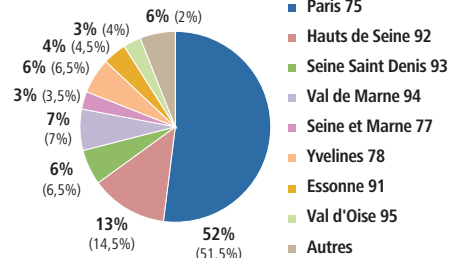
La tarification est conçue pour favoriser le taux de rotation et limiter les voitures ventouses.

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.

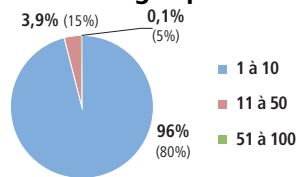
Charge accélérée (Borne 22 kW) ■
Charge normale (borne 3 kW) ■

Profil des abonnés Belib' et usage du véhicule

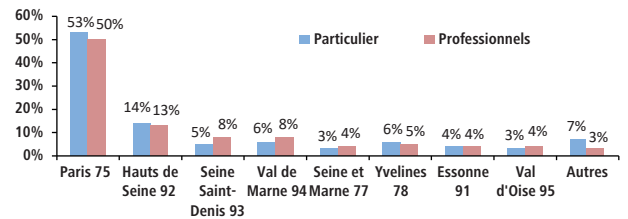
Lieu de résidence



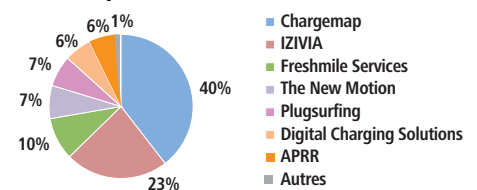
Nombre de charges par mois



Part de particuliers et de professionnels



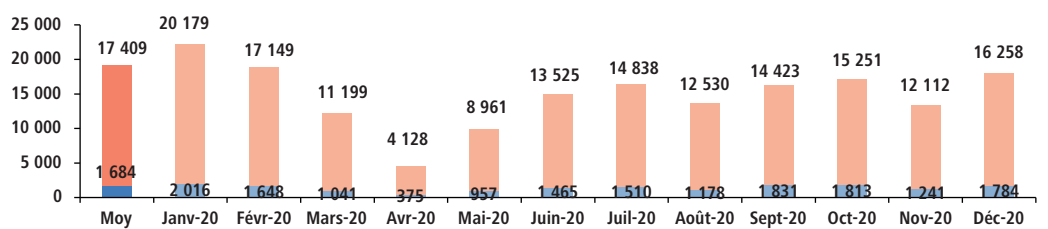
Interopérabilité (charges des opérateurs de mobilité)



Tendance : Belib' est un réseau de bornes interopérables auquel les usagers de tous les opérateurs de mobilité électrique ont accès : 28 % du total des charges sont réalisées par les clients de ces opérateurs (voir interopérabilité). En 2020, 52 % des clients Belib' habitent Paris. À l'exception de Paris, tous les départements d'Île-de-France enregistrent une très légère baisse au profit de départements d'autres régions. 66 % des clients sont des particuliers (contre 63 % en 2019) et 34 % des professionnels (contre 37 %). 96 % des utilisateurs réalisent entre 1 à 10 charges/mois (contre 80 % en 2019).

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

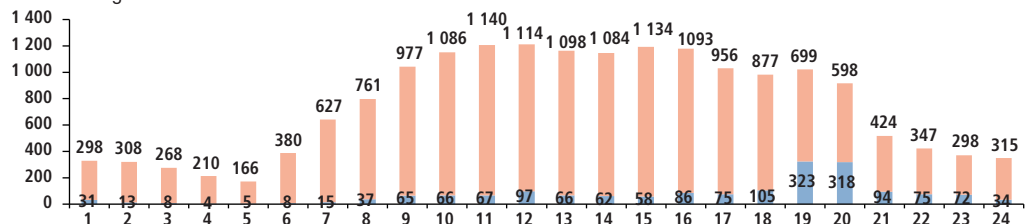
Nombre de charges



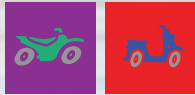
Tendance : En 2020, 177 412 recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes publiques pour véhicules électriques Belib' (-20 % par rapport à 2019) correspondant à une consommation annuelle de 1,67 MWh (contre 2,18 MWh en 2019). Le premier confinement du printemps 2020 a entraîné une baisse de la fréquentation (avec un minimum atteint en avril de 4 128 branchements) ; la fréquentation s'est ensuite stabilisée autour de 15 000 charges mensuelles (contre 19 000 en 2019). Parallèlement, le nombre d'inscrits a continué de progresser régulièrement, passant de 7 020 à 9 631 particuliers et professionnels alors que le nombre d'utilisateurs uniques mensuels passait de 2 566 à 2 298. En moyenne, chaque mois 2 298 utilisateurs uniques ont réalisé 14 800 charges de 9,4 kWh, et dans 90 % des cas les charges ont été réalisées sur les bornes 22 kW.

Répartition de l'usage par heure au mois de décembre

Nombre de charges



Tendance : Le nombre de branchements enregistré entre 11h et 16h s'élève en moyenne à 1 200, stable par rapport à 2019. Le temps de session s'élève à 1h dans la journée. Entre 19h et 8h, les résidents restent branchés la nuit sur les bornes de 3 kW (nombre de branchements stable par rapport à 2019) alors que dans le même temps l'usage des bornes accélérées de 22 kW décroît (-50 %) en lien avec la baisse d'activité des opérateurs de voitures partagées en auto partage.



Les déplacements en deux-roues motorisés

Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

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

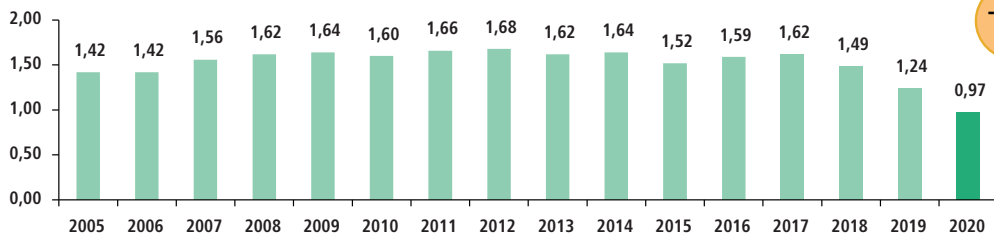


Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

2019
2020

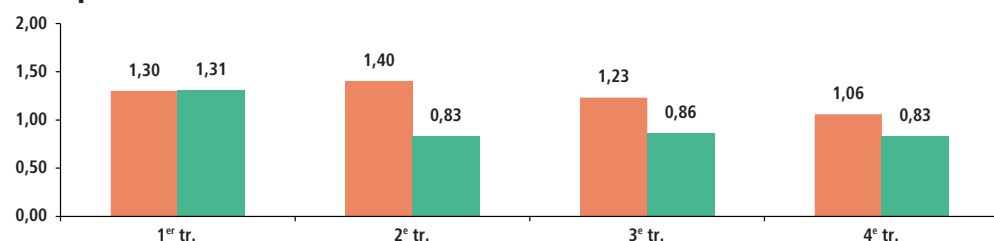
Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2005 et 2020

Évolution 2020 / 2019



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2020 et 2019



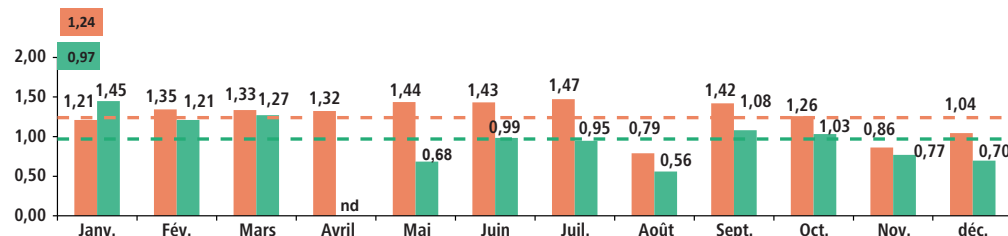
1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997



Tendance : L'indice d'évolution enregistre une baisse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis en 2020 par rapport à 2019. La fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est stable le premier trimestre, en baisse les trois trimestres suivants.

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2019 et 2020

Moyenne annuelle
2019
2020



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997



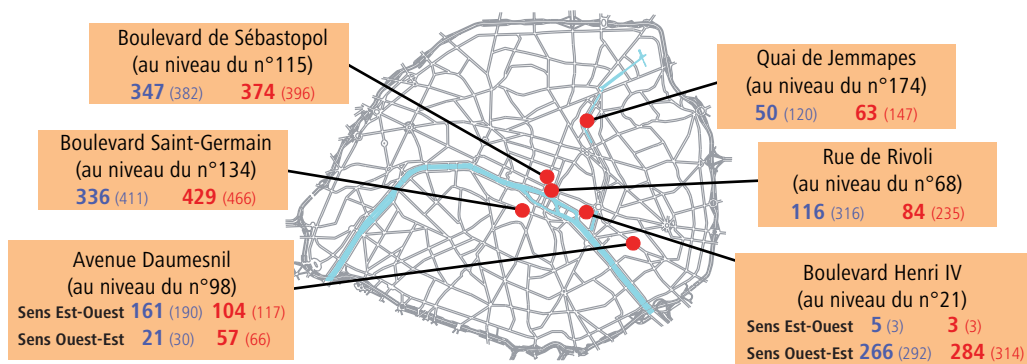
Tendance : En 2020, la baisse de la fréquentation des deux-roues motorisés en circulation sur les sites suivis est visible tous les mois sauf en janvier. La fréquentation est minimale en août, maximale en janvier. Par rapport à 2019, le mois de mai enregistre la baisse la plus importante (-52%) quand le mois de janvier connaît la hausse la plus forte (+20 %).

Fréquentation des sites suivis

Nombre de deux-roues motorisés entre 8h30 et 9h30

Nombre de deux-roues motorisés entre 17h30 et 18h30

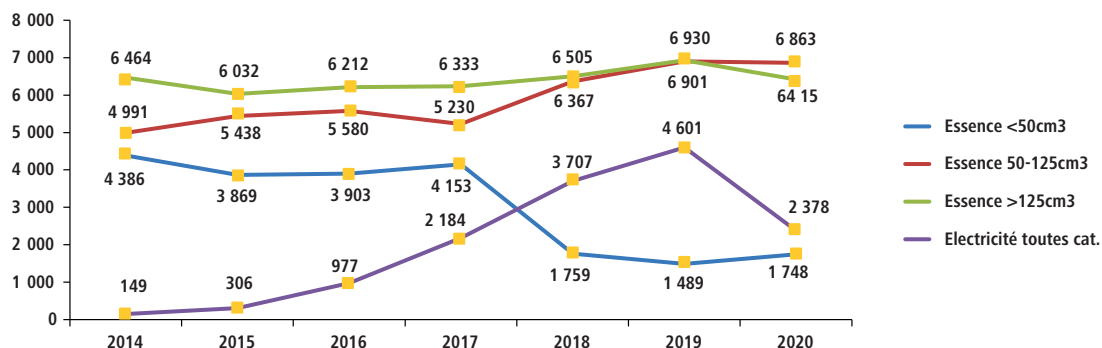
Moyenne horaire sur l'année 2020 et (...) sur l'année 2019



Immatriculations de deux-roues motorisés

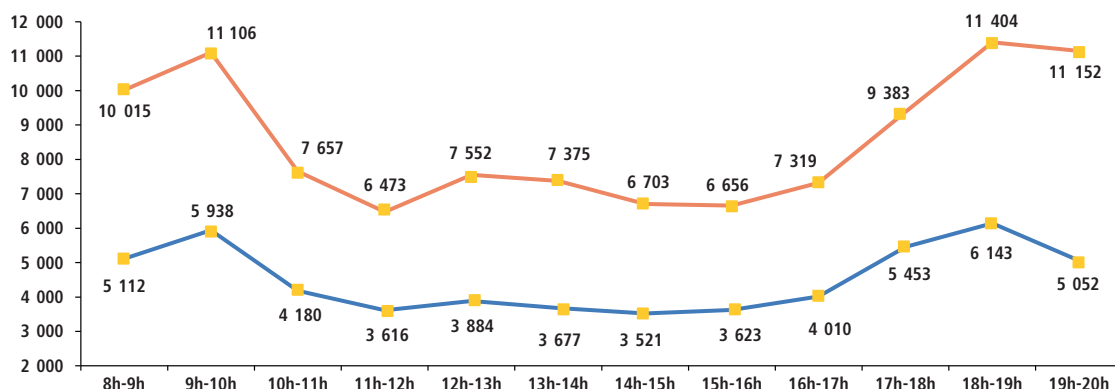
Source : Ministère de la transition écologique

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



Tendance : En 2020, le nombre d'immatriculations des deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ augmente de 17 % par rapport à 2019, celui compris entre 50 et 125 cm³ reste stable, tandis que celui des plus de 125 cm³ et celui des 2-roues électriques baissent respectivement de -7 % et de -48 %.

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



Tendance : En 2020 comme en 2019, 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.

Enquête réalisée les mardis 15 octobre 2019 et 13 octobre 2020 entre 8h et 20h, sur un échantillon de 39 sites (les 6 sites de l'indice et 33 ponts de Paris).

15 octobre 2019 (orange)
13 octobre 2020 (bleu)

Infractions

Source : Préfecture de Police et Ville 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 2020 / 2019

Pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus

21 433

+21%

Pour stationnement sur les trottoirs

75 235

-61%



Procès-verbaux dressés par la Préfecture de Police et la DPSP sur la voirie parisienne.



Les mobilités partagées

Autopartage

Source : Ville 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) a lancé en avril 2019 un label « autopartage » délivré aux opérateurs respectant des critères environnementaux et garantissant un socle commun de prestations.

Micro-mobilités partagées

Source : Ville 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 ou 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 : Ville de Paris

➔ Autopartage en boucle (Mobilib')

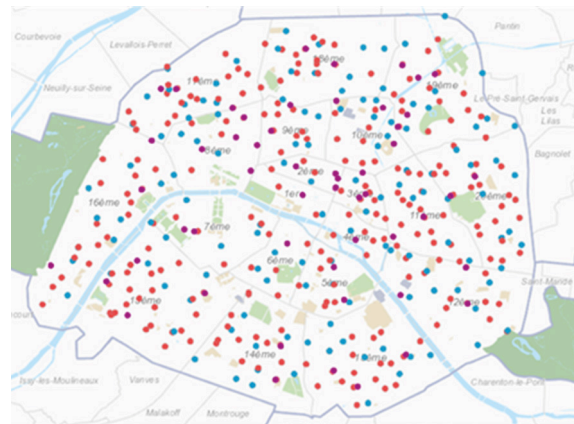
Créé en 2015, le dispositif « SVP » (Service de Véhicules Partagés) de la Ville de Paris a été renommé **Mobilib'**. En 2020, le dispositif s'est enrichi avec l'attribution de **54 stations supplémentaires** dédiées aux **véhicules utilitaires légers électriques**.

5 opérateurs sélectionnés : Ada, Communauto, Getaround, Ubeeqo, Clem.

dont 2 labellisé par Île-de-France-Mobilité (Communauto, Clem).

436 stations, dont **186** équipées de bornes de recharge électrique (une partie des anciennes stations Autolib').

1 434 véhicules dont **1 177** véhicules électriques hybrides ou hybrides rechargeables.



Stations Mobilib' :
● Thermique & hybride
● Électrique & hybride rechargeable
● Véhicule utilitaire léger

➔ Autopartage en trace directe

Un dispositif d'autorisation a été mis 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 2020** : Free2Move, Sharenow, Moov'in Paris
- **2 035 véhicules autorisés en 2020** (1 895 en 2019), uniquement pour des véhicules électriques.

➔ Flottes d'engins en libre-service

Les opérateurs de véhicules en libre-service doivent déclarer leur flotte à la Ville de Paris, et payer une redevance pour l'occupation du domaine public. Flottes déclarées au cours de l'année 2020 :

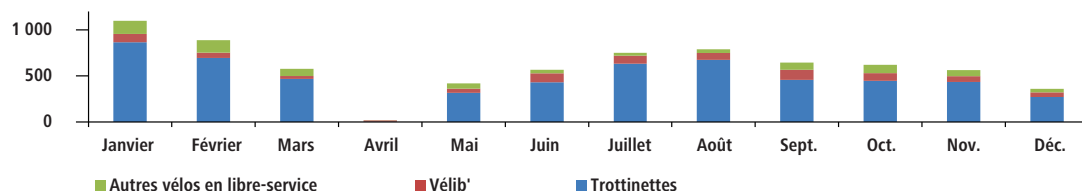
- **13 999 vélos** (5 opérateurs)
- **2 980 2/3RM électriques** (2 opérateurs)
- **16 690 trottinettes** (8 opérateurs) avant septembre 2020, **15 000** ensuite (3 opérateurs)
- **Total : 33 669 véhicules** déclarés (39 572 en 2019).

Depuis septembre 2020, seuls trois opérateurs de trottinettes (Tier, Dott et Lime) peuvent exercer à Paris, pour un nombre total de véhicules limité à 15 000. Les trottinettes doivent stationner sur l'une des 2 500 emprises de stationnement qui leur sont réservées.

➔ 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.

5 696 signalements d'épaves de trottinettes ont ainsi été transmis en 2020 aux opérateurs pour traitement, contre près de 7 000 au seul 2^e semestre 2019. Cette diminution du nombre d'épaves de trottinettes signalées est à mettre en rapport avec la crise sanitaire (retrait de la plupart des véhicules pendant le 1^{er} confinement) et à la diminution du nombre de véhicules déployés à partir de septembre 2020.





Le stationnement

Stationnement sur voirie

Source : Ville 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 6 heures consécutives.

Places mixtes :

Stationnement limité à 6 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.



Règles du stationnement payant de surface depuis le 1^{er} janvier 2015 :

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.

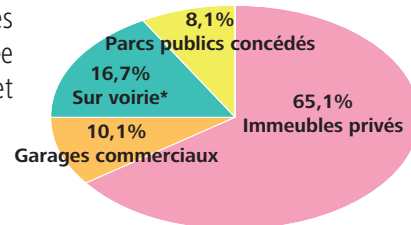
Au 31 décembre 2020 le tarif horaire des places payantes rotatives est de 4€ dans la zone 1 (arrdts 1 à 11) et de 2,40€ dans la zone 2 (arrdts 12 à 20). Pour les résidents le tarif est de 1,50€ par jour (au lieu de 0,65€), soit 9€ par semaine.

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.

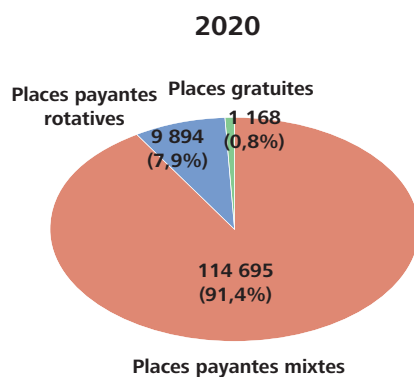
➔ Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

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 parisien des mobilités entre 2005 et 2019).



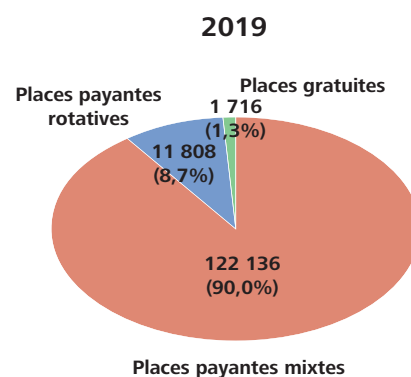
* Hormis places spécifiques (livraisons, deux-roues, GIG-GIC et places réservées taxis, police, poste ...)

➔ Offre de stationnement véhicules sur voirie (hors bois)



Total places sur voirie : 125 757**

** D'après recensement triennuel de 2020



Total places sur voirie : 135 660*

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

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	Évolution 2020/2019
Nombre de places deux-roues dont :	61 000	67 800	71 100	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 396	109 494	+23,7%
- places mixtes	15 700	15 700	14 200(*)	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 710	11 144	-4,8%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	25 000	28 400	31 100	31 100	32 278	33 690	35 640	36 116	37 895	41 032	+8,3%
vélos	20 300	23 700	25 800	25 900	25 974	30 047	35 825	36 570	38 791	57 318	+47,8%

* Données issues du recensement triennuel

➔ Usagers du stationnement résidentiel

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	140 119	144 111	159 356	138 612	58 692	63 893	61 109	59 423	60 361	61 218

Fin 2020, au total 109 949 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 Ville de Paris, Direction de la Prévention de la Sécurité et de la Protection

Stationnement dans les parcs concédés



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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de cartes délivrées dans l'année	4 401	5 337	6 108	6 791	4 356	3 659	3 611	5 805	5 442	5 017

Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Évolution 2020 / 2019

Pour arrêt ou stationnement gênant

952 712

-29%

Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2020 (places pour véhicules)

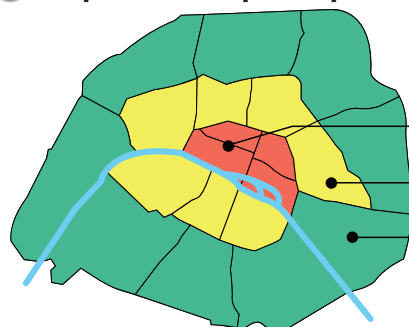
Parcs souterrains

124* parcs totalisent 64 202 places, dont 67 parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur et 11 des abonnements « parc relais »

* Tient compte des parcs Grenier-Saint-Lazard et Notre Dame fermés en 2020

Capacité des parcs par zone

Capacité totale : 64 202 places mixtes et garage dont 11 097 places amodiées



8 448 places

24 662 places

31 092 places

Places pour les véhicules légers reliées à une borne de recharge électrique

	2019	2020	Évolution 2020/2019
Nombre de places véhicules légers	319	597*	+87%
Réparties dans (nombre de parcs)	66,5	64	

* À cela s'ajoute : 23 places pour PMR électriques

Places pour les deux-roues dans les parcs concédés

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Évolution 2020/2019
Nombre de places deux-roues motorisés répartis dans :	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	2 830	2 860	2 957	3 079*	+4,1%
	105 parcs	97 parcs	105 parcs	105 parcs	105 parcs	104 parcs	105 parcs	105 parcs	107 parcs	104 parcs	
Nombre de places vélos (et V.A.E) dont Velostations (Montparnasse et Van Gogh) répartis dans :									905	1 675	+85%
									48,5 parcs	54,5 parcs	

* À cela s'ajoute dans 6 parcs : 24 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).

Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2020

Évolution 2020 / 2019

Nombre total par jour

15 755

-32%

Nombre/place publique/jour

0,34

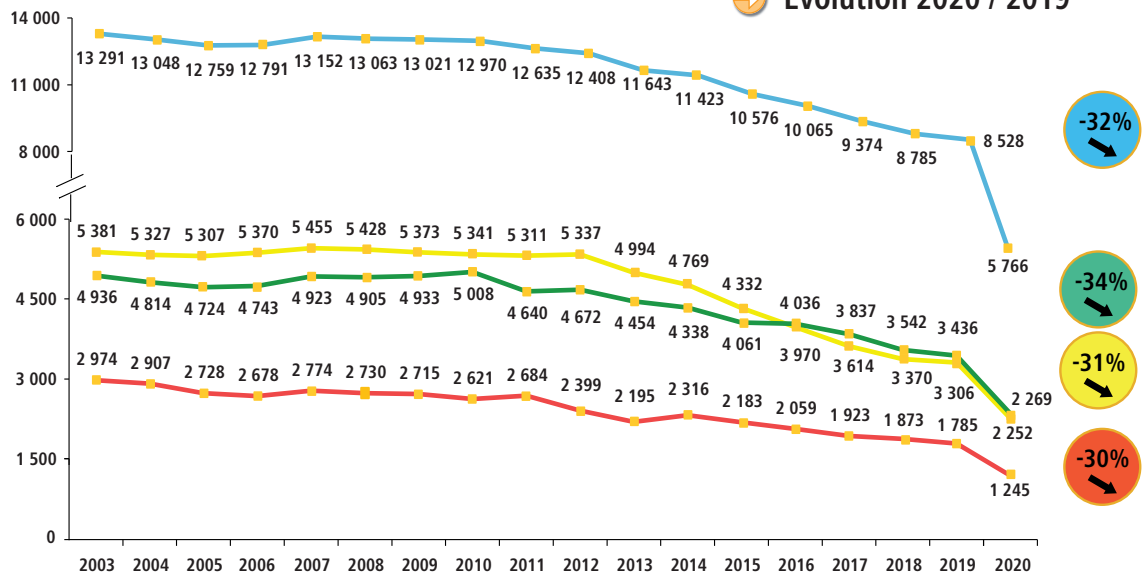
-23%

Évolution des sorties horaires dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers

Évolution 2020 / 2019

- TOUT PARIS
- ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11)
- ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20)
- ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4)



Abonnés (fin 2020)

Évolution 2020 / 2019

Véhicules légers

Nombre total d'abonnements

29 625

-8,5%

Nombre / place publique

0,57

-6,5%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

5 737
67 parcs

-23%

Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements répartis dans

1 504
105 parcs

-1,5%



Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.



Les déplacements en taxis

Offre

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

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

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



Réseau structurant :

Grandes stations + stations de quartier (122 stations).

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

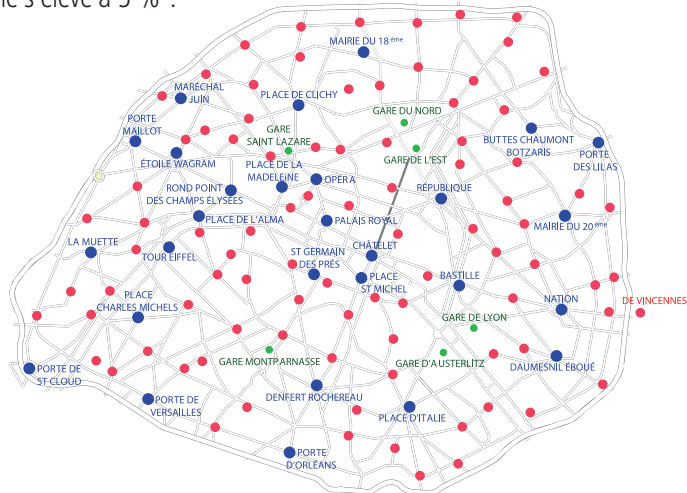
392 stations de taxis, comptabilisant 3 125 places sont réparties dans la capitale dont :

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

259 stations secondaires situées près des hôpitaux, hôtels, théâtres... ;

123 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.



Courses en taxis

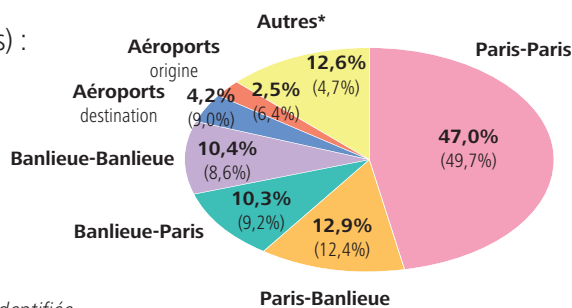
Source : Syndicat professionnel des centraux radio de taxis de Paris et de la région parisienne

(%) : Pourcentage en 2019

Caractéristiques des voyages dans Paris

Etablies sur un échantillon de 13 515 608 courses réalisées en Île-de-France en 2020 (22 767 960 en 2019).

- Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) : **4,51 km** (4,35 km en 2019).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7h et 21h un jour ouvrable : **23,8 mn** (24,7 mn en 2019)

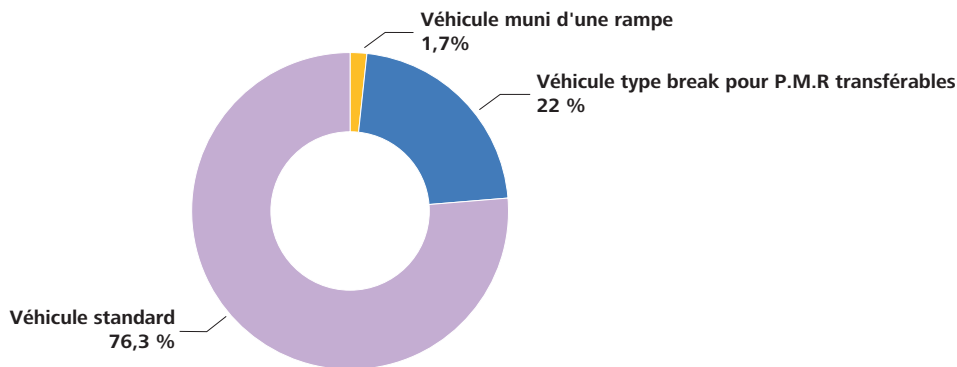


*Courses dont l'origine ou la destination n'est pas identifiée.

Caractéristiques des taxis parisiens

Source : Taxi G7 Préfecture de Police

Services offerts aux Personnes à Mobilité Réduite dans les taxis



D'après un recensement mené par les Taxis G7 sur 9.000 véhicules affiliés, 1,7 % d'entre eux sont munis d'une rampe d'accès P.M.R (contre 1,2% des taxis parisiens), et 22 % d'entre eux appartiennent à la catégorie des véhicules break caractérisée par un plancher bas pour P.M.R transférables.



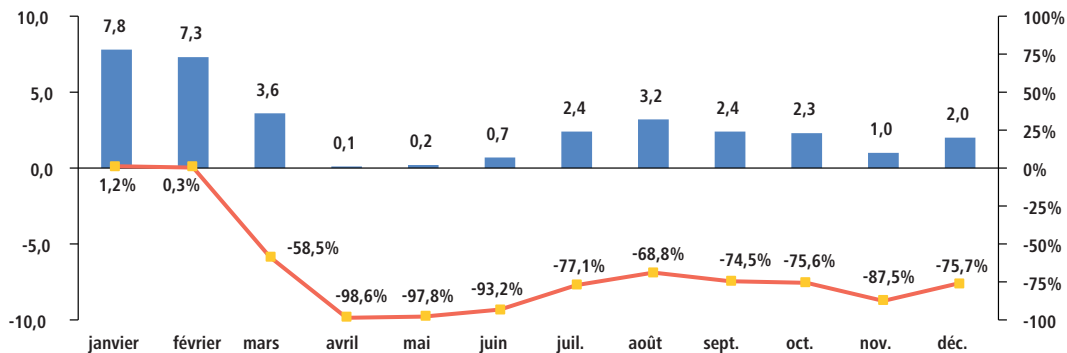
Les déplacements touristiques

Tourisme

Source : Aéroports de Paris

Nombre de passagers
 Variation par rapport à 2019

Évolution mensuelle du nombre de passagers dans les aéroports franciliens en 2020



Avec 33,1 millions de passagers enregistrés en 2020 dans les aéroports franciliens, Aéroports de Paris connaît une baisse de la fréquentation de 69 % par rapport à 2019.

Offre de stationnement réservé aux autocars

518 places réparties en :

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

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



Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

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

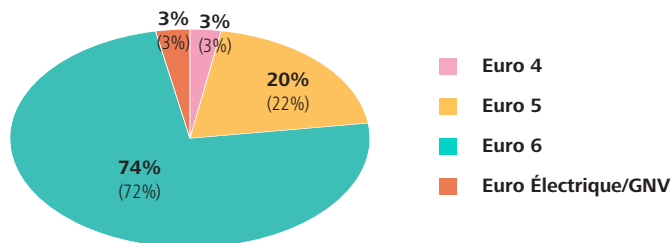


Normes Euro :

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.

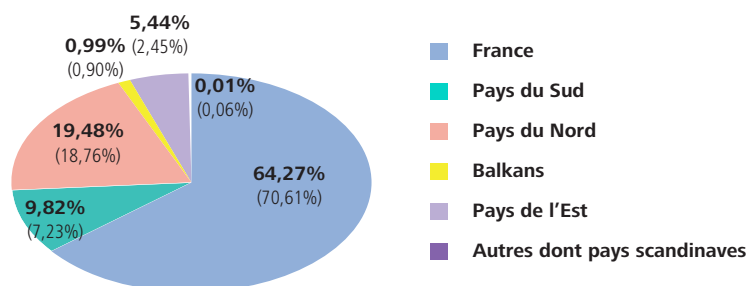
(%) : Pourcentage en 2019

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



La part des autocars Euro 5 a baissé par rapport à 2019 au profit des autocars Euro 6.

Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Tendance : En 2020, la part de cars immatriculés dans les pays de l'Est ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar affiche la plus forte hausse (+2 points) par rapport à 2019. Celle des cars immatriculés en France affiche la plus forte baisse (-6,3 points).

Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

Nombre de stationnements ■
 Nombre de forfaits utilisés ■



Nombre de stationnements :

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.

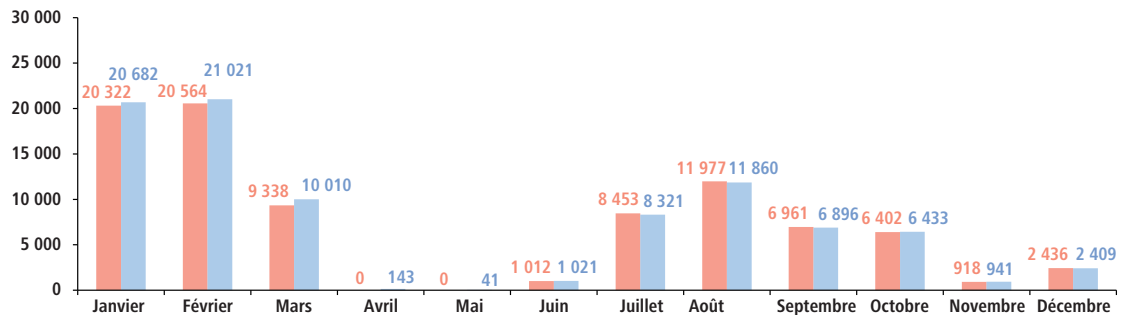
On distingue le PASS abonnés destiné aux sociétés d'autocars venant régulièrement sur Paris (hors ligne régulières) et le PASS occasionnel pour les visites ou voyage occasionnels à Paris. Les dispositions tarifaires pour le PASS abonné et le PASS occasionnels sont différentes.

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

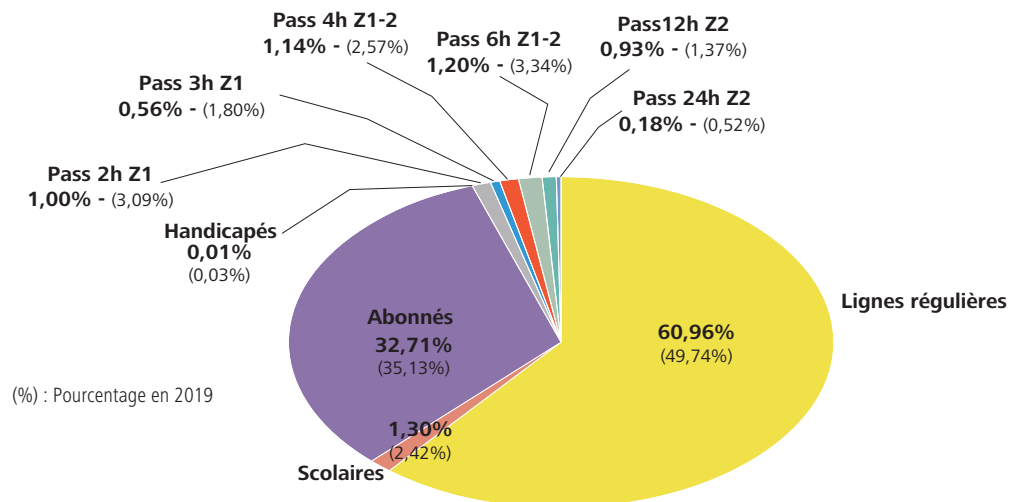
Évolution mensuelle du nombre de stationnements et du nombre de forfaits utilisés



89 778 forfaits vendus, soit -68,3 % par rapport à 2019.

88 383 stationnements, soit -67,9 % par rapport à 2019.

Type de forfaits utilisés



Tendance : Les parts de tous les forfaits sont en baisse par rapport à 2019 sauf la part des abonnés en hausse.

Nombre de forfaits utilisés en 2020

Évolution 2020 / 2019

Forfaits « Mobilis » (y compris tickets jeunes week-end)	1 484 497	-72%
Forfaits « Paris Visite »	330 253	-84%

Mobilis : forfait valable une journée permettant d'effectuer un nombre de voyages illimité à l'intérieur des zones choisies du réseau de transport d'Île 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'Île de France et de bénéficier d'avantages culturels ou commerciaux.

Transports de voyageurs par voie fluviale

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

➔ Nombre de passagers transportés en 2020

➔ Évolution 2020 / 2019

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

74 587*

-90%

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

19 114

-71%

*Activité réduite aux seuls mois de janvier et février, puis aux mois de juillet et août.

Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme et des Congrès de Paris

➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Évolution 2020 / 2019

	2019	2020	
Nombre total d'arrivées	17	4,8	-72%
dont Étrangers	9,9	2,7	
Français	7,1	2,1	
Nombre total de nuitées	38	10	-74%
Nombre de nuitées d'affaires	25,4	nc	
Part de la clientèle d'affaires	48,5 %	nc	
Durée moyenne de séjour	2,23 nuitées	2,07 nuitées	-7%
Taux d'occupation moyen	78 %	25 %	-53%



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).



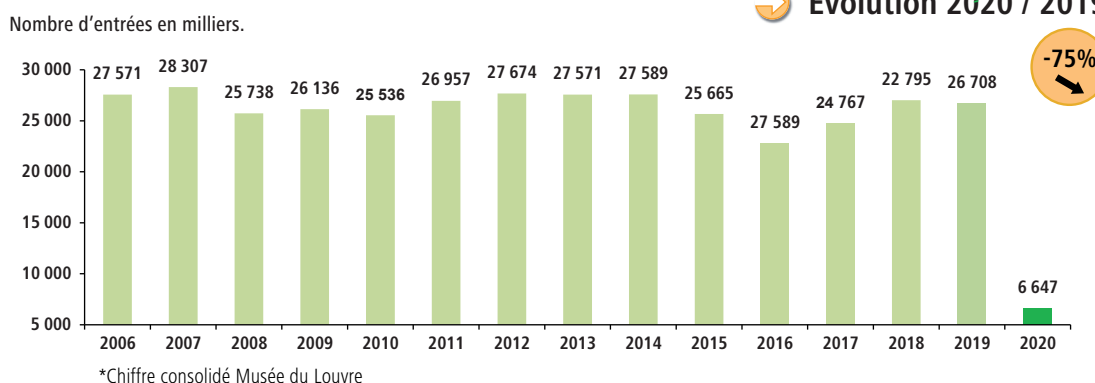
Principaux sites culturels :
Tour Eiffel, Musée du Louvre, Centre Pompidou, Cité des Sciences, Musée d'Orsay, Arc de Triomphe.



Tendance : La fréquentation hôtelière enregistre une baisse par rapport à 2019.

➔ Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

➔ Évolution 2020 / 2019



Tendance : La fréquentation des grands sites culturels parisiens chute par rapport à l'année 2019. Le Musée d'Orsay enregistre la plus forte baisse avec -88 %.



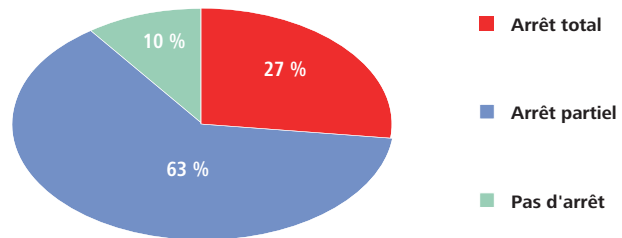
Le transport de marchandises

Voie routière

Source : Fédération Nationale des Transports routiers

Enquête réalisée du 6 au 15 avril 2020 sur un échantillon de 1 200 entreprises de Transports Routiers de Marchandises en France.

Impacts de la crise sanitaire sur les entreprises de transport routier de marchandises en Île-de-France.



Tendance : En Île-de-France, les mesures de restrictions de circulation imposées par le confinement strict du printemps 2020 ont provoqué l'arrêt total ou partiel de 90 % des entreprises de transport au mois d'avril 2020 (contre une moyenne nationale de 80 %), entraînant une perte de chiffre d'affaires des entreprises franciliennes de 56 % (contre une moyenne nationale de 48 %).

Par ailleurs, 54 % des camions de livraison étaient à l'arrêt dans la région Île-de-France (contre une moyenne nationale de 52 %) à la même période.

Nombre de zones de livraison (fin 2020)

Nombre de zones de livraison	9 597
dont :	
- zones de livraison partagées	7 011
- zones de livraison sanctuarisées	2 586



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

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

Évolution 2020 / 2019

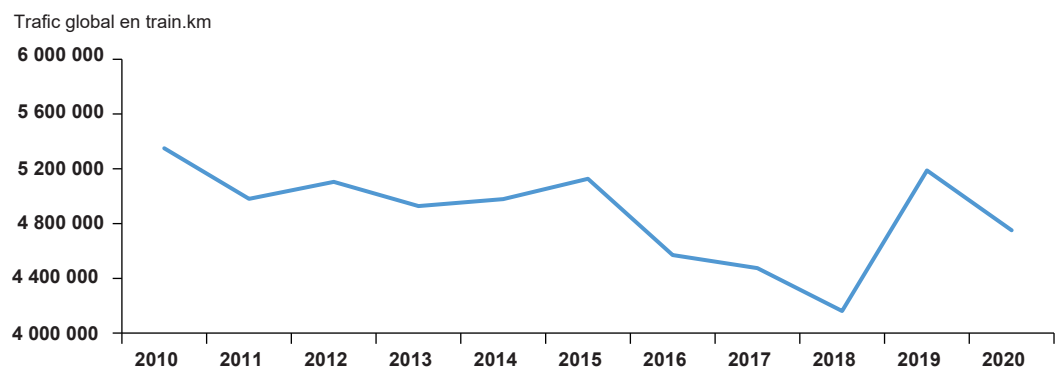
Pour arrêt ou stationnement **201 458**

- 30 %

Voie ferrée

Source : SNCF

Flux de trafic fret en Île-de-France



Le trafic 2020 est estimé à 4,76 millions de tr-km pour l'Île-de-France, soit une baisse de 8,4 %.

Voie d'eau

Source : Ports de Paris

Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	1 548 082 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	80 339 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	1 628 421 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^{er}), port du Louvre (1^{er}), 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.

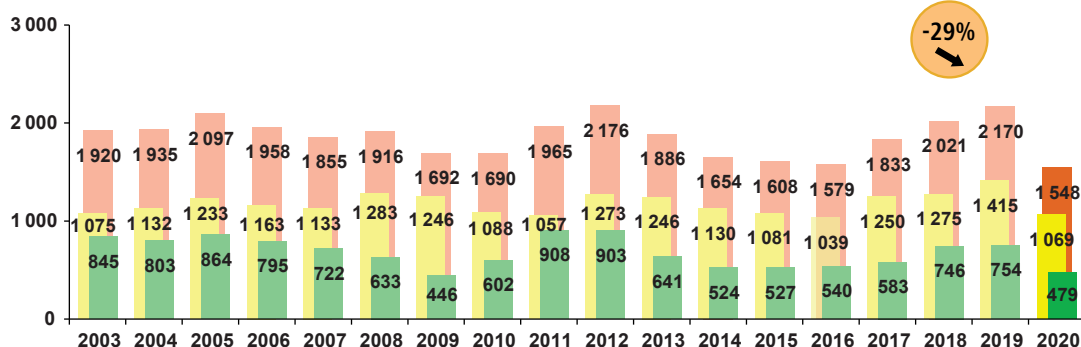
(%) : Pourcentage en 2019



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

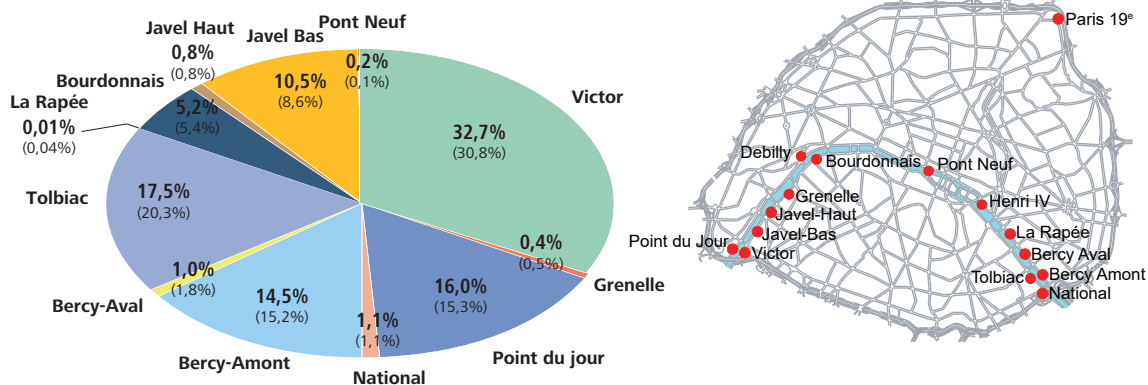
Ports sur la Seine Trafic en milliers de tonnes

Évolution 2020 / 2019



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 78 % de matériaux de construction, connaît un nouveau baisse en 2020, cette fois liée au ralentissement de l'activité entraîné par la crise sanitaire, avec des chargements et des déchargements en diminution respectivement de -36 % et de -24 % par rapport à 2019.

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Évolution 2020 / 2019

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

22 872 387 tonnes

706 093 tonnes

-9,7%

-1,9%



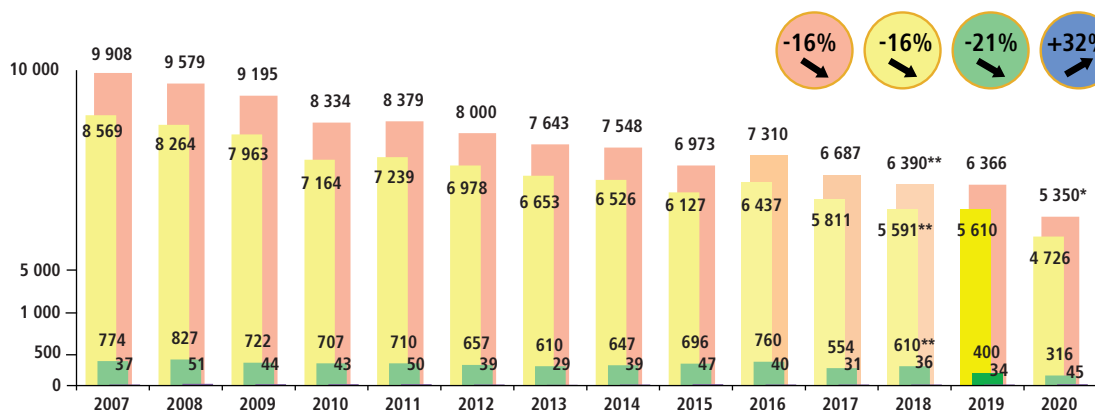
La sécurité des déplacements

Nombre d'accidents corporels et de victimes

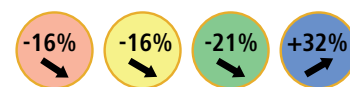
Source : Données BAAC définitives – ONISR Logiciel Concerto (à partir de 2007) Logiciel Traxy (à partir de 2019)

- VICTIMES
- ACCIDENTS
- BLESSÉS GRAVES
- TUÉS

➔ À Paris



➔ Évolution 2020 / 2019



*données Traxy consolidées du 3 juin 2021.

** données corrigées : l'enregistrement des blessés a pu être incomplet du fait du changement du process de saisie.

➔ Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

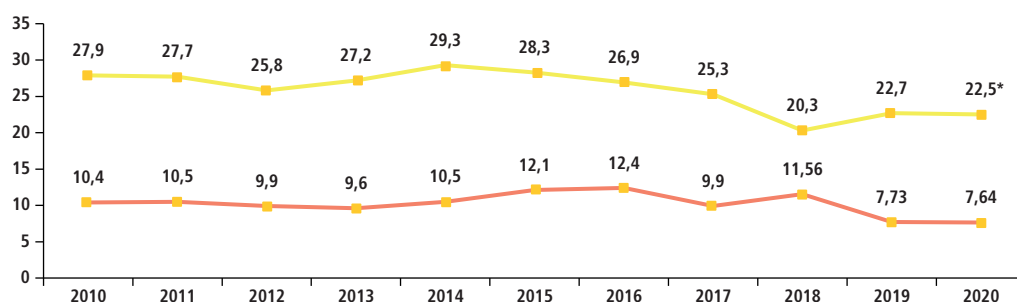
	Nombre d'accidents	Évolution 2020 / 2019	Nombre de victimes	Évolution 2020 / 2019
Paris	4 726	-16%	5 350	-16%
Île-de-France	14 628	-18%	17 142	-21%
Milieu urbain*	29 094	-19,4%	35 120	-20%
France**	45 121	-19,5%	58 377 (73 734*** EN 2019)	-20%

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



Tendance : On constate une nette baisse du nombre total des accidents corporels (- 16 %, soit 884 de moins) et également une nette baisse du nombre total des victimes (-17 %, soit 1061 de moins) à Paris par rapport à 2019. Cette diminution très sensible repose sur celle des blessés légers (- 16 %, soit 944 de moins) et celle du nombre des blessés graves (- 21 %, soit 84 de moins) tandis que dans le même temps le nombre des tués augmente (+32 %, soit 11 tués de plus). Les indicateurs concernant l'Île-de-France et la France métropolitaine affichent également cette baisse sensible 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.

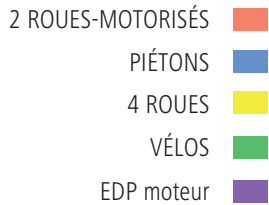
Évolution de la gravité des accidents

- Île-de-France
- Paris

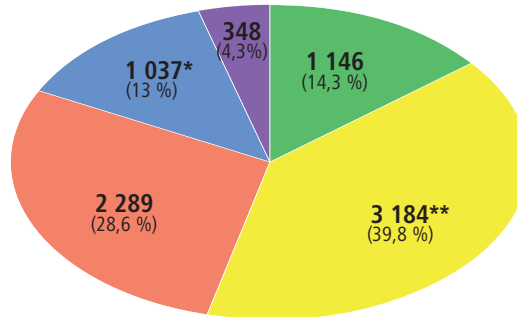


Gravité des accidents : Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.

Répartition des usagers dans les accidents corporels en 2020



➔ Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels (avec prise en compte des Engins de Déplacement Personnel moteur)



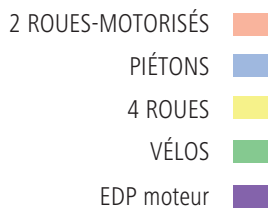
* dont 27 EDP sans moteur.

** dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 2 401 ; VU : 587 ; PL : 93 (dont 12 semi-remorques et 1 tracteur routier) ; TC (bus et autocars) : 84 ; tramway : 5 ; voitures : 11 ; Engin spécial : 3.

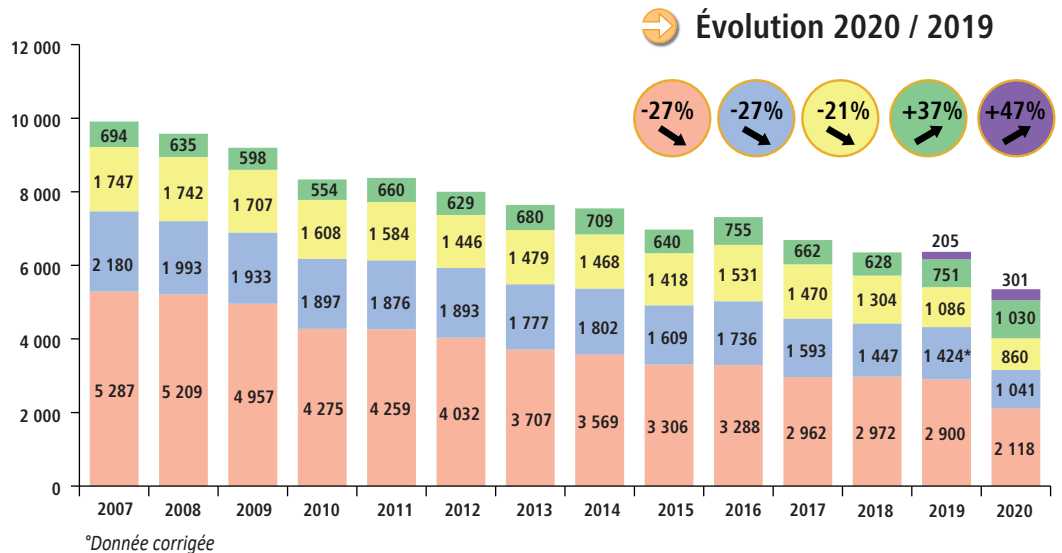


Tendance : En 2020, il s'est produit 4 726 accidents corporels de la circulation qui ont impliqué 8 004 usagers occasionnant 5 350 victimes.

Sécurité des usagers



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



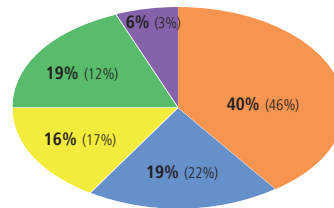
Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent 40 % des victimes alors qu'ils ne constituent que 17 % du trafic dans Paris intra-muros et 18 % sur le Boulevard périphérique et les échangeurs *, mais ce nombre est néanmoins en baisse. Les nombres de victimes à vélo et sur les EDP à moteur augmentent très sensiblement (respectivement + 279 victimes à vélo et + 96 victimes à EDP à moteur).

* 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 2019.

➔ Répartition des victimes par catégorie en 2020



Nombre de victimes tout Paris		dont tués	dont blessés graves (B.H)	dont blessés légers (B.N.H)
Deux-roues motorisés	2 118	11	147	1 960
dont - cyclomoteurs (49,9 cm ³)	681	1	38	642
- motocyclettes ou scooters	1 437	10	109	1 318
dont > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	660	3	42	615
> 125 cm ³	777	7	67	703
Piétons	1 041	15	78	948
dont - enfants (≤ 15 ans)	110	1	7	102
- adultes (entre 16 et 59 ans)	605	3	37	565
- personnes âgées (60 ans et +)	326	11	34	281
4 roues	860	11	31	818
dont - VL	746	10	27	709
- VU	71	1	3	67
- PL	8	0	1	7
- TC	26	0	0	26
- voiturette, quad et autres	9	0	0	9
Vélos	1 030	8	42	980
dont - Vélib	69	2	5	62
Engins de déplacement personnels (EDP) avec moteur	301	0	18	283

*extraction du logiciel TRAxY le 4 juin 2021



Tendance : Le nombre de victimes deux-roues motorisés diminue par rapport à 2019 (-27 %), celui des blessés graves également (-32 %). Le **taux de gravité** des accidents de deux-roues motorisés (6,90 %) est **inférieur à celui de l'ensemble** des accidents à Paris (7,64 %).



Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels. En 2020 à Paris, le taux de gravité est de 7,64 pour l'ensemble des accidents corporels (7,63 % en 2019).



Le nombre des victimes piétons diminue par rapport à 2019 (-26,9 %) ainsi que le nombre de blessés graves (-35 piétons). En 2020, les piétons représentent 19 % du total des victimes, réparties comme suit parmi les piétons et EDP sans moteur: 10,6 % d'enfants, 58,1% d'adultes et 31,3 % de personnes âgées. La part de personnes âgées tuées parmi les piétons augmente avec 73,3 % (62,5 % en 2019). Le taux de gravité des accidents de piétons en 2020 (8,9 %) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (7,64 %).



Les victimes en 4 roues sont en légère diminution par rapport à 2019 (-5 %) et représentent 16 % du total des victimes en 2020. Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues (1,3 %) est très en deçà de celui de l'ensemble des accidents parisiens (7,64 %), bien qu'en légère hausse par rapport à 2019 (0,7 % en 2019).



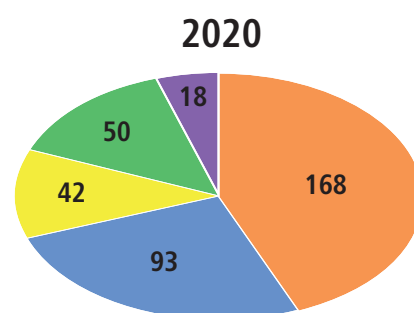
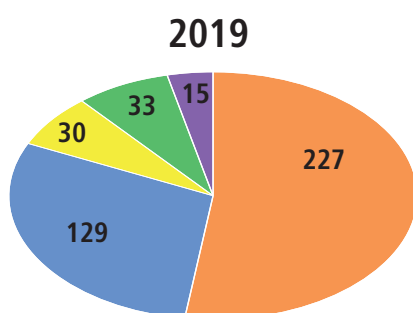
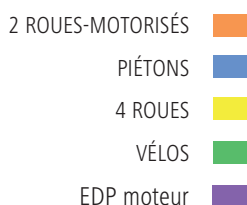
Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 37,1 % par rapport à 2019. Cette augmentation repose sur celle des tués (4 tués à vélo de plus), blessés graves (13 blessés graves à vélo de plus) et blessés légers (262 blessés légers à vélo de plus).

Cette augmentation est à mettre en relation avec celle du nombre de cyclistes*, de 159 % par rapport à 2019.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2020 (4,36%) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (7,64 %).

**comptages de l'Observatoire*

➔ Évolution du nombre de tués et blessés graves



Tendance : Les usagers les plus vulnérables demeurent en majorité les deux-roues motorisés et les piétons, bien que leurs nombres soient en baisse. On note une augmentation du nombre de tués et blessés graves à vélo et en 4 roues.

Actions en faveur de la sécurité routière

➔ Actions partenariales

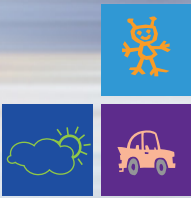
- Poursuite de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, afin de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels. 101 télégrammes ont été diffusés en 2020.
- Les mesures de confinement de 2020 n'ont pas permis de mener les études engagées en 2007 sur les sites les plus accidentogènes (pouvant concerner des modifications de l'infrastructure, des contrôles, des actions de sensibilisation).

➔ Actions de sensibilisation

- À l'initiative du Comité de Paris de l'association La Prévention Routière subventionnée par la Ville de Paris, sensibilisation de plusieurs milliers d'écoliers et collégiens, en entreprise, distribution d'éthylotests Gare St Lazare.
- Soutien aux actions de sécurité routière organisées par « Wimoov » auprès des seniors et des utilisateurs d'EDPM.
- Soutien à l'action concernant l'organisation d'actions par Avenir Santé (création de visuels/vidéos de prévention/réduction des risques pour les événements festifs OnLine, création de news sur boîte à outils en ligne).



Les actions de sensibilisation se sont déroulées sur 7 mois et en utilisant surtout des moyens virtuels, compte tenu du contexte sanitaire de l'année 2020



La pollution atmosphérique

Surveillance de la qualité de l'air

Source : AIRPARIF-
Ville 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.

Impacts liés à la météorologie et à la crise sanitaire

En termes de météorologie, l'année 2020 est marquée par des températures douces et des conditions globalement favorables à la dispersion des polluants en période hivernale. Elle est aussi une année très particulière du fait de la crise sanitaire liée à la Covid-19, et les mesures gouvernementales adoptées pour y faire face ont eu pour effet une baisse des activités humaines (trafic routier, industries) et par conséquent une baisse des émissions de polluants, en particulier du trafic routier.

À l'exception de l'ozone, les niveaux de pollution pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules (PM₁₀, PM_{2,5}) sont en forte baisse. La tendance à la baisse observée ces dernières années est accentuée en 2020, sous l'effet de la baisse des émissions liées à la réduction des activités en lien avec la pandémie de COVID, mais également d'une météorologie particulièrement favorable à la dispersion des polluants.

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

Typologie des stations de mesure

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

Implantation des stations de mesure à Paris et en Petite Couronne



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 poursuite de la tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique cette année, les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) restent problématiques à Paris, avec des dépassements récurrents des valeurs limites. Pour les particules, les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours l'objectif 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.

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.

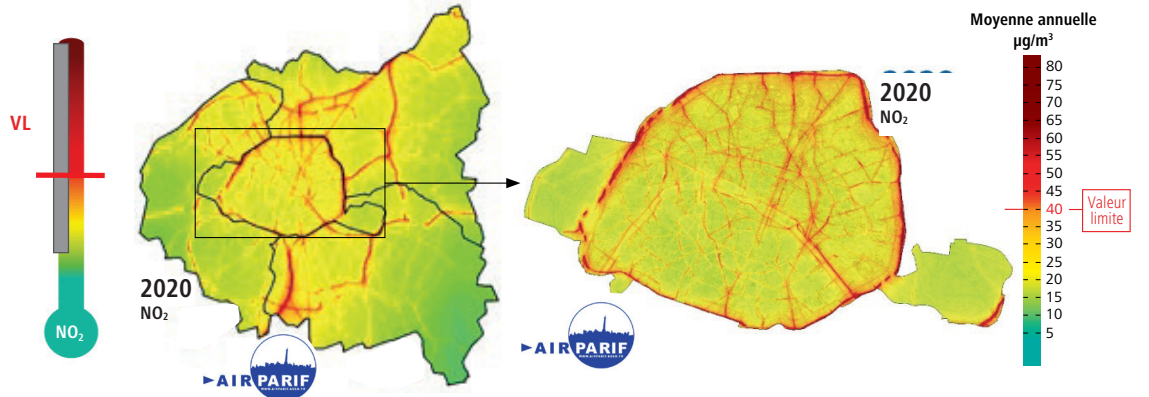


La diminution des niveaux de NO₂ à proximité du trafic est liée à l'introduction de la norme Euro 5, en particulier pour les véhicules lourds. Outre la baisse des émissions de NO_x, une des raisons majeures des évolutions des niveaux de dioxyde d'azote, tant en situation de fond qu'en proximité au trafic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

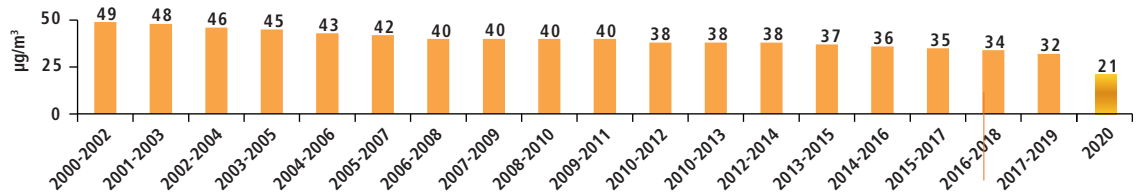
Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de combustion, notamment le trafic routier. Les émissions directes ou « primaires » d'oxyde d'azote (NO_x) sont dues en grande majorité au trafic routier et au secteur résidentiel et tertiaire. Les concentrations les plus élevées sont relevées au cœur de l'agglomération parisienne, et au voisinage des principaux axes routiers. Les concentrations sont généralement plus soutenues sur la rive droite de la Seine.



En 2020, dans Paris, une importante baisse des niveaux en NO₂ est observée. Les concentrations moyennes annuelles en situation de fond ont diminué d'environ 30% dont 20 % sont attribuables à la baisse des émissions liées à la crise sanitaire, et 10 % aux évolutions tendancielles (renouvellement du parc roulant et rénovation énergétique) et à l'influence des conditions météorologiques particulièrement dispersives. Le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO₂** (40 µg/m³) concerne moins de 1 % des parisiens. Ce nombre est cette année en nette diminution par rapport à 2019. En effet, de nombreux axes routiers parisiens ont enregistré des concentrations moyennes annuelles inférieures au seuil de la valeur limite.

➔ Évolution des niveaux de NO₂

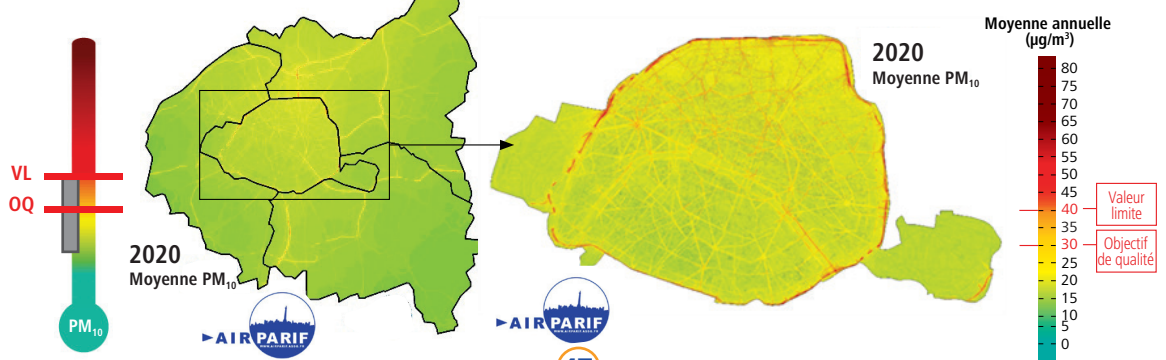
Concentration moyenne sur 3 ans en dioxyde d'azote à Paris (5 stations de fond)



L'année 2020 étant particulièrement atypique, elle est présentée à titre de comparaison mais n'est pas intégrée dans les moyennes à 3 ans. Les concentrations en dioxyde d'azote montrent une tendance à la baisse observée depuis 2011. La moyenne 2017-2019 est la plus faible historiquement : les niveaux de NO₂ à proximité du trafic routier ont baissé de 35 %. Indépendamment des réductions du trafic routier et des activités économiques liées à la pandémie, l'année 2020 s'inscrit dans la continuité de cette tendance à la baisse qui s'explique par le renouvellement du parc routier et l'introduction de la norme Euro 5.

➔ 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}



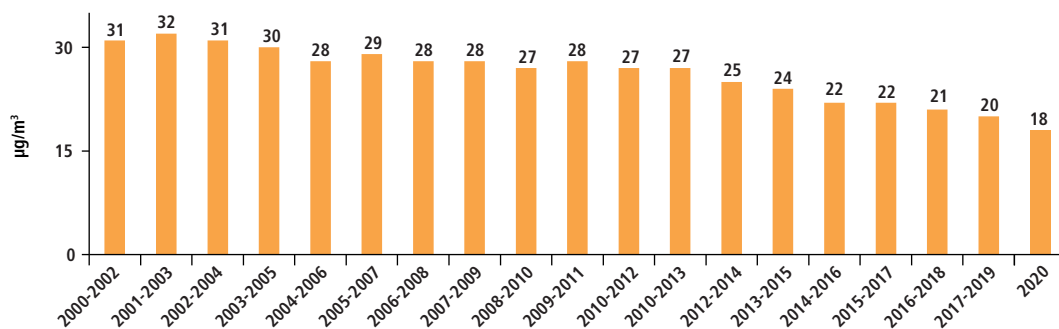
La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les PM_{2.5}, visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 25 µg/m³, à 20 µg/m³ et à 10 µg/m³, en moyenne annuelle.

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. Ils sont en légère baisse par rapport à 2019. En 2020, la valeur limite annuelle est respectée pour la première fois dans Paris. Toutefois, l'impact des mesures de restrictions d'activités en lien avec la pandémie, n'est pas significatif, en raison d'une plus grande diversité de sources d'émissions.

L'**objectif de qualité** (30 µg/m³) est toujours dépassé à proximité des axes routiers à Paris.

Évolution des niveaux des PM₁₀

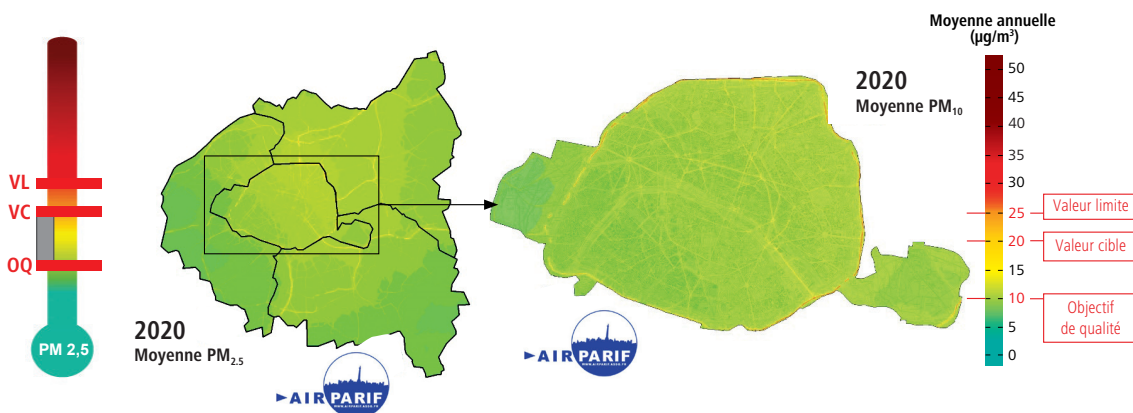
Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM₁₀ dans Paris (stations de fond)



L'année 2020 étant atypique, elle est présentée à titre de comparaison. 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 2019, ces niveaux ont ainsi baissé de 35 % sur les sites de fond parisiens, cette baisse étant plus marquée depuis une dizaine d'années. Indépendamment de la réduction de l'activité entraînées par la pandémie, 2020 s'inscrit dans la continuité de cette tendance à la baisse.

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.



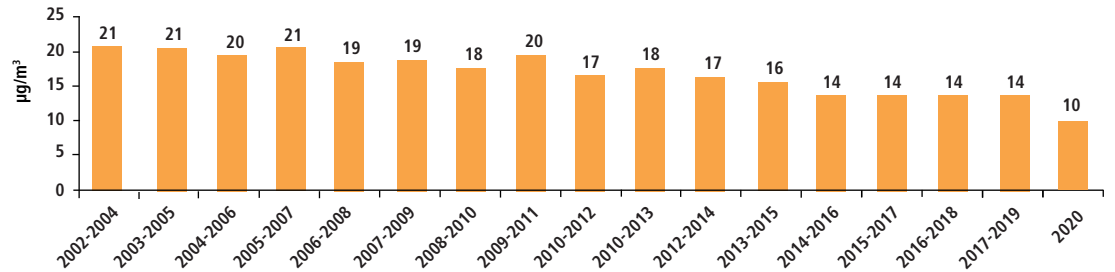
Les concentrations les plus élevées sont relevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne, au voisinage des grands axes routiers. La **valeur limite annuelle** (25 µg/m³) est respectée sur la totalité du département parisien en 2020 ainsi que la **valeur cible** (20 µg/m³).

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 2,5 millions de Franciliens (soit 1 habitant sur 5).

Particules PM_{2.5}

Évolution des niveaux des PM_{2.5}

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

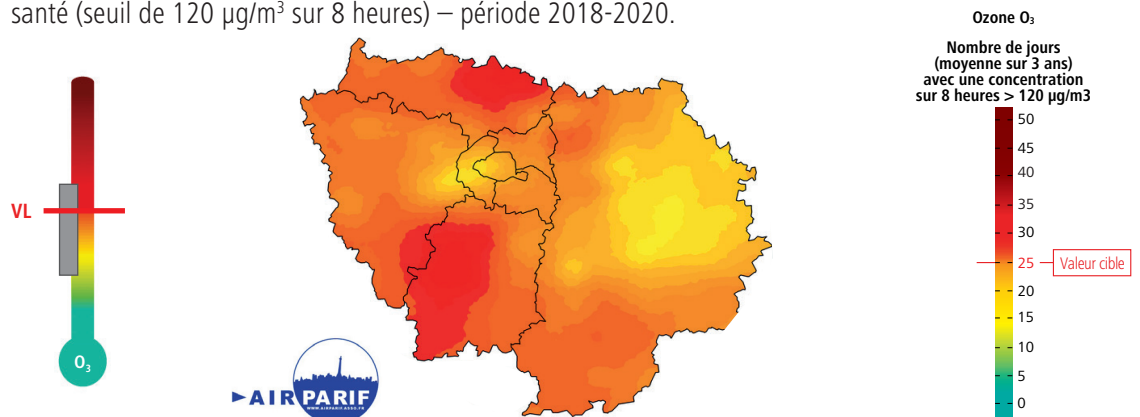


L'année 2020 est présentée à titre de comparaison. En s'affranchissant des variations météorologiques, les niveaux moyens annuels de PM_{2.5} ont baissé de plus 35 % entre 2002 et 2019 sur les sites de fond parisien. Cette baisse s'explique par la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel (environ 65 % entre 2005 et 2018).

Ozone O₃

Mesure de l'ozone

La carte représente la situation de l'Île-de-France au regard de la valeur cible en ozone (O₃) pour la santé (seuil de 120 µg/m³ sur 8 heures) – période 2018-2020.



Comme en 2019 la **valeur cible** pour la protection de la santé, établie en moyenne sur 3 ans, est dépassée en Île-de-France.

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. À Paris en 2020, il a été dépassé au cours de 16 à 20 journées selon les stations. C'est plus qu'en 2019, mais moins qu'en 2018, où les conditions météorologiques estivales étaient encore plus intenses que les épisodes caniculaires alliés à un fort ensoleillement de l'année 2020.



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.

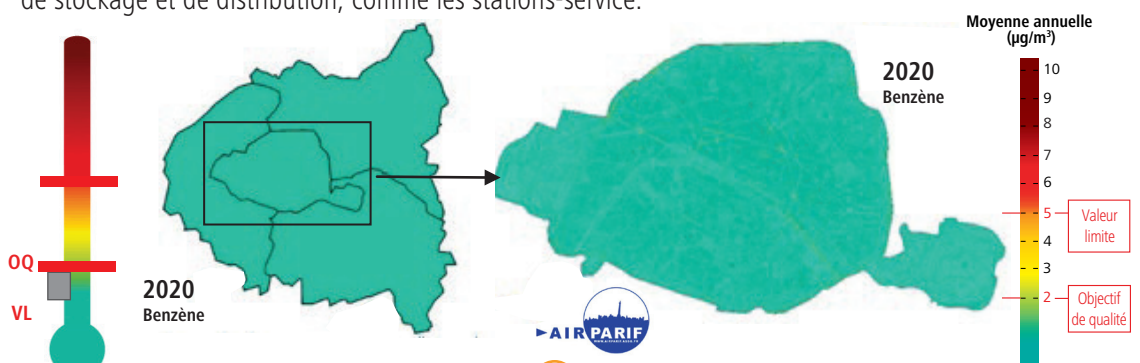
Effets sur la santé :

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

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.



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.

Stations à proximité du trafic ■
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.

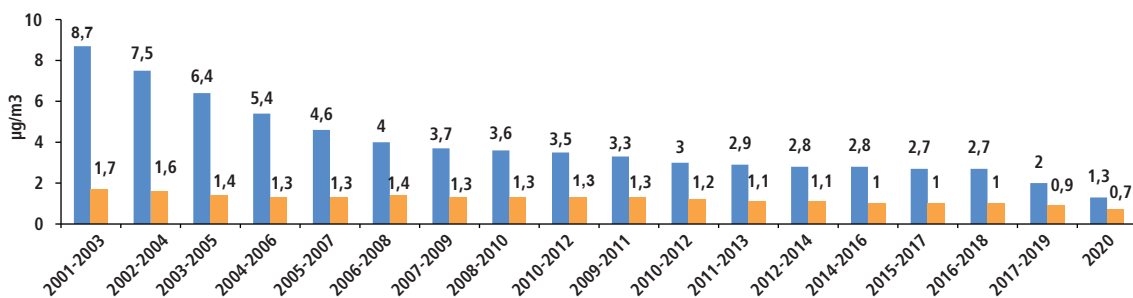
À travers une échelle de 5 classes de couleurs et 5 qualificatifs, ils informent sur les polluants les plus problématiques en Europe :

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.

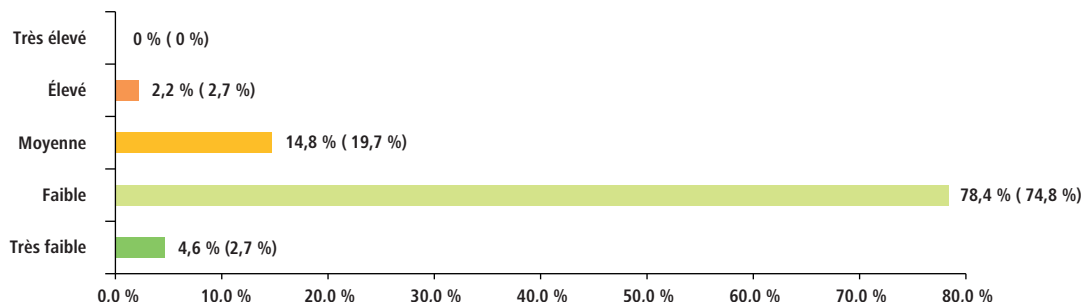
Les concentrations de fond en benzène sont globalement homogènes en Île-de-France. Les concentrations les plus élevées sont relevées à proximité des axes de circulation.

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) est respecté et aucun Parisien n'est exposé à ce dépassement, sauf peut être très ponctuellement au droit de certains axes routiers.



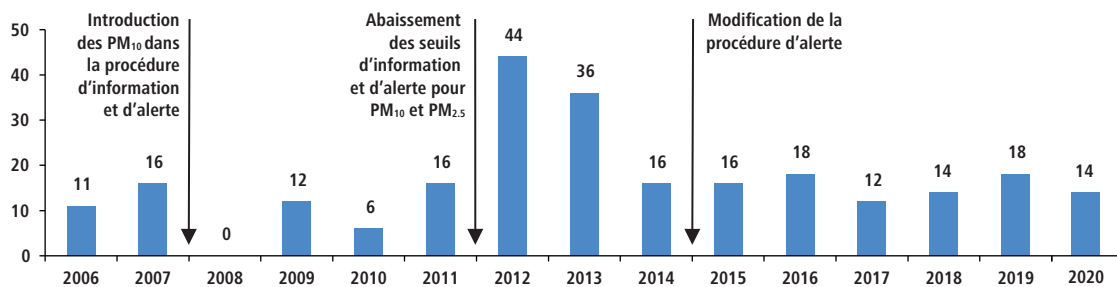
L'année 2020 étant atypique, elle est présentée à titre de comparaison. Depuis plusieurs années, les niveaux en benzène continuent de baisser régulièrement, en particulier le long du trafic. Sur la période 2001-2007, les teneurs en benzène ont connu une forte baisse, en raison de la réglementation européenne ayant limité le taux de benzène dans les carburants. Depuis 2012, la baisse observée est plus lente.

Indice général CITEAIR (pour le département de Paris)



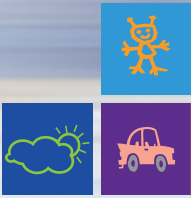
L'indice de qualité de l'air a été « faible à très faible » près de 83 % du temps en 2020 (pour 75 % en 2019).

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



L'année 2020 a comptabilisé un nombre de jours de dépassements déclenchant la procédure d'information et d'alerte inférieur à l'année 2019.

Ces déclenchements ont concerné les particules PM₁₀ (5 jours de dépassement du seuil d'information dont consécutivement les 24 et 25 janvier et les 26 et 27 novembre) et l'ozone (9 jours de dépassement du seuil d'information dont 3 jours consécutifs du 6 au 8 août et du 10 au 12 août).



Le bruit routier

Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF-
Ville 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 Lnight représente le niveau sonore moyen durant la période de nuit (de 22h à 6h). Il est exprimé en décibels pondérés A ou dB(A).

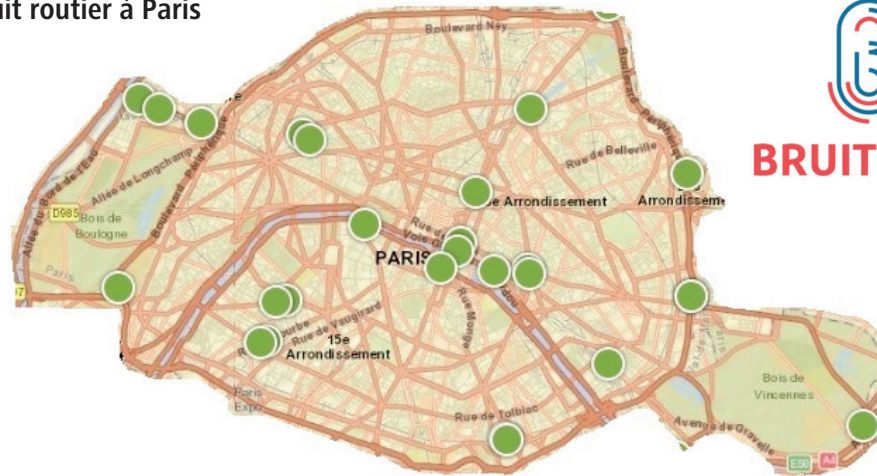
Le bruit routier

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

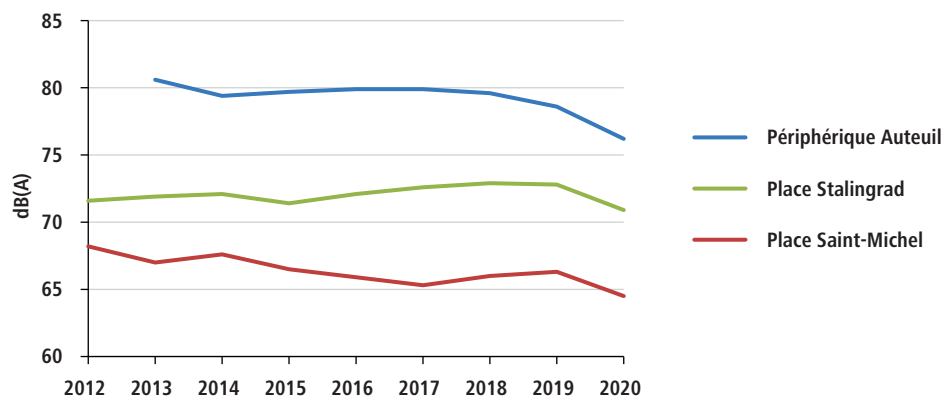
Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France, est une association qui remplit trois missions sur le territoire francilien : l'observation et l'évaluation du bruit, l'accompagnement des acteurs publics et l'information des citoyens. Depuis 2016, l'association développe 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. 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



BRUITPARIF

Évolution de l'indice Lnight (Ln) sur plusieurs sites de mesure



Tendance : L'année 2020 est tout à fait exceptionnelle sur le plan de l'environnement sonore. En effet, les périodes de confinement et de couvre-feu dues à la lutte contre la COVID-19 ont entraîné de fortes baisses du trafic routier sur tous les axes et plus particulièrement la nuit. La station Auteuil située sur le terre-plein central du boulevard périphérique montre une diminution du niveau sonore nocturne moyen de 2,4 dB(A) entre 2019 et 2020. Les deux autres stations, Stalingrad et Saint-Michel, montrent elles aussi une forte baisse intramuros, proportionnellement plus importante d'ailleurs, de respectivement 1,9 et 1,8 dB(A) la nuit.

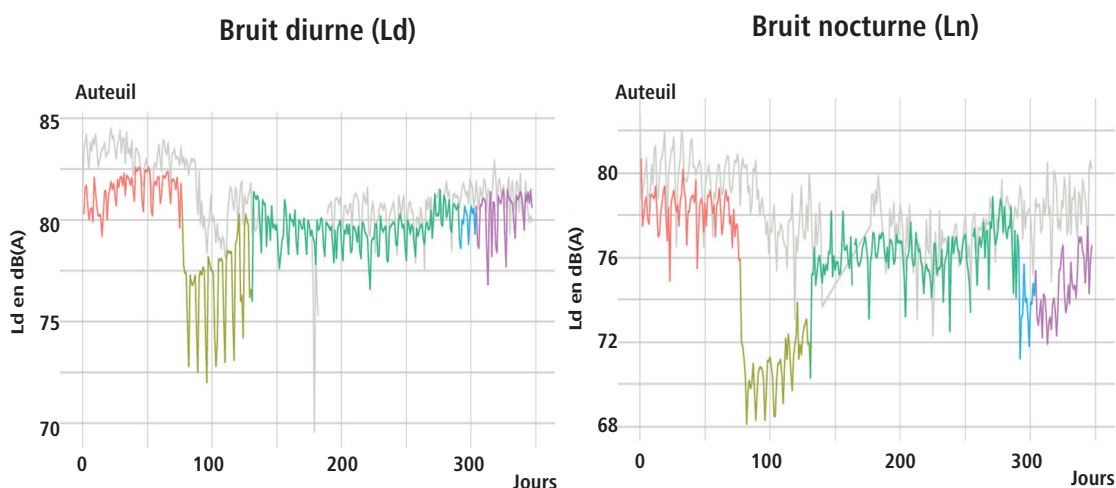
Source : Ville de Paris
et BRUITPARIF

➔ Effets du confinement sur le bruit au cours de l'année 2020

Évolution du bruit à la station AUTEUIL du 1^{er} janvier au 14 décembre 2020

Comparaison entre l'année 2019 (courbe grise) et l'année 2020 (courbe multicolore) Station Périphérique - Porte d'Auteuil.

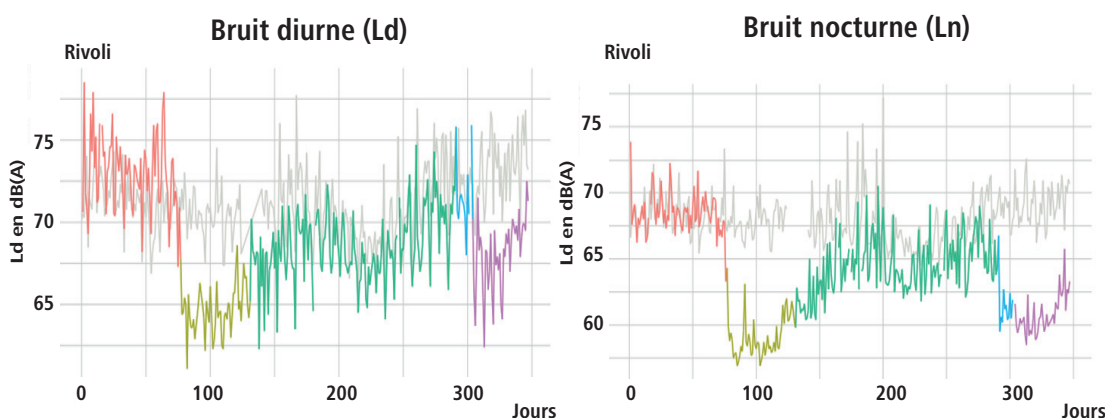
- Pré-confinement —
- Confinement —
- Post-confinement —
- Couvre-feu —
- 2^{ème} confinement —



Tendance : Cette station de mesure située sur le Boulevard périphérique enregistre une baisse des niveaux sonores au début de l'année 2020 par rapport à 2019. Pendant le 1^{er} confinement, la rupture sonore est très nette, notamment les week-ends. À l'approche du déconfinement (du 11 mai), les niveaux sonores remontent puis se stabilisent en demeurant inférieurs aux valeurs de 2019. Le couvre-feu et le 2^{ème} confinement entraînent une baisse, nettement plus marquée la nuit que le jour, mais toutefois plus faible qu'au premier confinement.

Évolution du bruit à la station RIVOLI du 1^{er} janvier au 14 décembre 2020

Comparaison entre l'année 2019 (courbe grise) et l'année 2020 (courbe multicolore) Station 88, rue de Rivoli.



Tendance : Après un début d'année 2020 marqué par une hausse du niveau sonore diurne par rapport à 2019, l'instauration du 1^{er} confinement entraîne une baisse brutale du bruit d'environ 6 décibels le jour et 9 décibels la nuit par rapport à 2019. Un peu avant la mise en place du déconfinement (le 11 mai), les niveaux sonores commencent à croître lentement en restant toutefois inférieurs de 2 à 3 décibels par rapport à 2019. Après le couvre-feu et le 2^{ème} confinement, les niveaux sonores diminuent de nouveau, et de façon plus marquée la nuit, en s'approchant des valeurs enregistrées sous le premier confinement. L'interdiction de la circulation automobile entrée en vigueur au mois de septembre 2020 pourrait expliquer la baisse moyenne d'environ 5 décibels observée à la fin de l'année 2020.



Le contexte économique

Établissements

Source :

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

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

Paris ■

Île-de-France ■

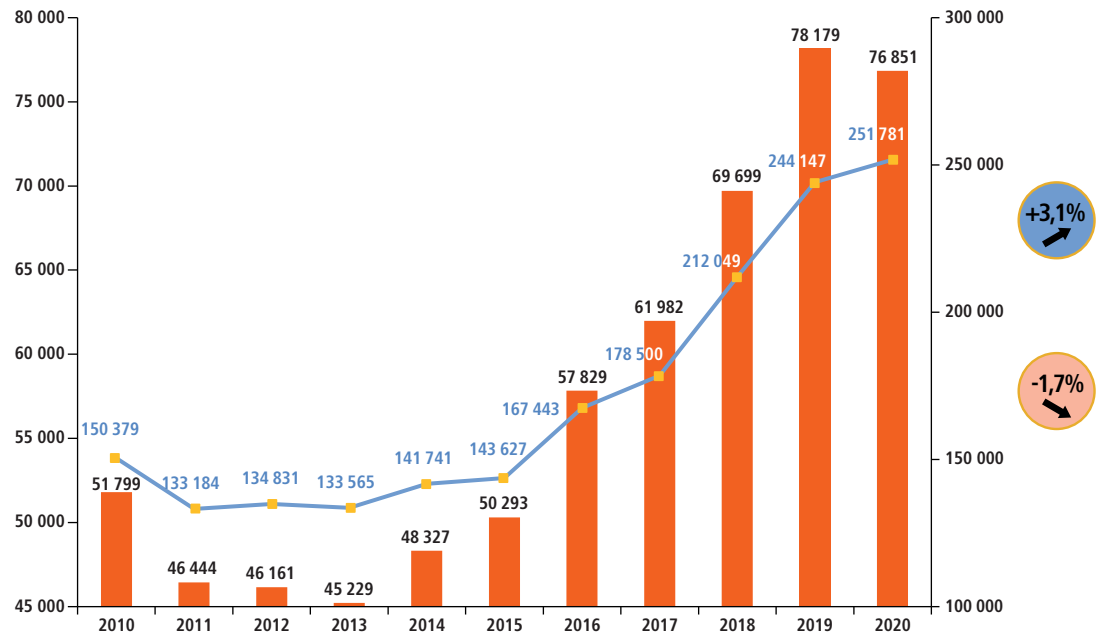


Type d'établissements recensés : Entreprises industrielles et commerciales, commerçants, artisans, professions libérales, artistiques, associations, administrations.

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

Au 31 décembre de chaque année

➔ Évolution 2020 / 2019



Tendance : Le nombre total de créations d'entreprises dans la capitale en 2020 diminue de 1,7 % par rapport à 2019. Ce taux de croissance annuel négatif rompt avec les progressions positives à deux chiffres des années précédentes.

Chiffre d'affaires des entreprises

Source :

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

Enquête d'opinion de conjoncture

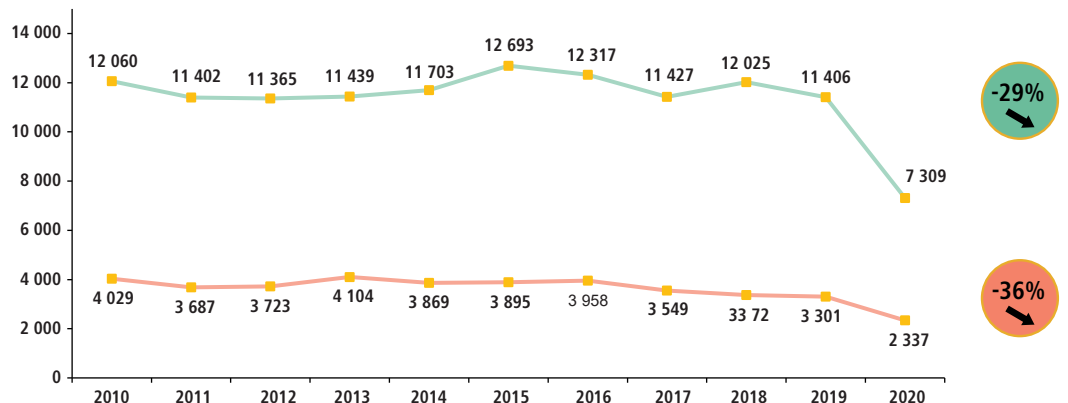
Paris ■

Île-de-France ■

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

Au 31 décembre de chaque année

➔ Évolution 2020 / 2019



Tendance : Le volume des défaillances d'entreprises est resté orienté à la baisse au 4^e trimestre 2020 (712 unités, soit - 21,6 % par rapport à la même période en 2019). Toutefois, il convient de rappeler que certaines entreprises bénéficiant des dispositifs d'aide publiques risquent de disparaître lorsque cesseront ces mesures de soutien. La réduction des défaillances est plus accentuée en Île-de-France qu'à Paris (- 34,0 % en glissement annuel au 4^e trimestre 2020).



L'Observatoire Parisien des mobilités

Ville 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**
2, rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen

**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
des déplacements
en **2020**
à Paris



MAIRIE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DE DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896

