

Sommaire / Coordonnées

03	Les faits marquants
04	Les chiffres de l'année
05	Les transports en commun
12	Les déplacements des piétons
15	Les déplacements à vélo
22	Les déplacements à trottinette
23	Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite
24	La circulation
32	Les déplacements en deux-roues motorisé
34	Les mobilités partagées
36	Les déplacements en taxi
37	Les déplacements touristiques
40	Le transport des marchandises
42	Le contexte économique
43	Le stationnement
46	La sécurité des déplacements
52	Les infractions au code de la route
53	L'application Dans Ma Rue
54	L'énergie
57	La pollution atmosphérique
62	Le bruit routier

L'Observatoire parisien des mobilités est animé par la Mairie de Paris avec la collaboration de la Préfecture de Police, de l'INSEE, de la Direction 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, du Syndicat Mixte Velib', des Ports de Paris et de l'Office de tourisme et des Congrès de Paris.

- **Ville de Paris**
Direction de la Voirie et des Déplacements
Agence de la Mobilité
121, avenue de France
CS 51388 75639 Paris cedex 13
- **Préfecture de Police**
7, boulevard du Palais - 75004 Paris
- **Direction Régionale de l'INSEE**
1, rue Stéphenson
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex
- **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement**
21/23, rue Miollis - 75732 Paris cedex 15
- **Ports de Paris**
1, quai de Grenelle - 75732 Paris cedex 15
- **Office du Tourisme et des Congrès de Paris**
76, rue Beaubourg - 75004 Paris
- **Secrétariat**
Tél. : 01 40 28 74 50
- **Conseil Régional d'Île-de-France**
2, rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen
- **Île-de-France Mobilité (IDFM)**
41, rue de Châteaudun
75009 Paris
- **RATP**
54, quai de la Rapée
75599 Paris cedex 12
- **SNCF**
Tour Paris Lyon
209/211, rue de Bercy
75585 Paris cedex 12
- **AIRPARIF**
7, rue Crillon - 75004 Paris



Les faits marquants en 2021

CIRCULATION

- **Limitation de la vitesse de la circulation** automobile à 30km/h dans Paris intra-muros (à l'exception de quelques axes dont le boulevard des Maréchaux, l'avenue des Champs-Élysées ou le cours de Vincennes...).
- **Vignettes Crit'Air** : Restriction de la circulation des véhicules aux vignettes Crit'Air 4 et 5 dans Paris intra-muros, sur le boulevard périphérique et dans les bois de Vincennes et de Boulogne.
- **Mise à sens unique** de la rue de Reuilly (12^{ème}).
- **Création d'aires piétonnes** : rue Guillaumot et avenue Armand Rousseau (12^{ème}) ; et piétonisation de sections de voies réaménagées dans le programme Rue Aux Écoles.

AMÉNAGEMENTS

- **Programme Rues Aux Écoles** : rue de l'Arbre Sec (1^{er}) ; rue de Louvois (2^{ème}, 30 août) ; rue Saint-Martin (4^{ème}, 15 décembre), rue de Moussy, rue du Petit Musc et rue Geoffroy L'Asnier (4^{ème}, 30 août) ; rue de l'Arbalète (5^{ème}, 25 novembre) ; rue Cujas et rue Sommerard (5^{ème}, 23 août) ; rues de Vienne/Portalès (8^{ème}, 30 novembre), rue Milton (9^{ème}, 30 août), rue Chaptal (9^{ème}, 10 septembre) et rue Buffault (9^{ème}, 19 février) ; rue Louis Blanc, rue Belzunce, rue Pierre Bullet (10^{ème}) ; rue Orillon (11^{ème}, 19 novembre) ; placette Reuilly (12^{ème}, 8 juillet) et rue de Reuilly (12^{ème}, 3 septembre) ; rue de la Providence et avenue Stephen Pichon (13^{ème}, 30 septembre) ; rue Jacquier et rue Huyghens (14^{ème}) et rue Severo (14^{ème}, 29 octobre) ; rue Coppé (15^{ème}, 30 novembre), rue du Cardinal Amette, rue de Cherbourg, rue de la Saïda, rue de Schutzenberger, rue Gutenberg, rue Lacordaire (15^{ème}, 20 août) ; rue Gustave Zédé (16^{ème}), rue du Colonel Mol et rue Lecomte (17^{ème}, 26 février) ; rue Ferdinand Flocon (18^{ème}, 29 novembre) ; rue des Amandiers, rue Jourdain, rue Taclet (20^{ème}, 31 août), rue Pierre Foncin (31 août, 20^{ème}). Autres aménagements : Rue Pihet (11^{ème}, 19 novembre) ; 2^{nde} phase de la rue des Tourelles (5^{ème}, 31 août) ; parvis de la piscine Thérèse et Jeanne Brûlé (14^{ème}).

AMÉNAGEMENTS

- **Plantation d'arbres** dans le cadre de réaménagements situés rue de l'Arbalète (5^{ème}), placette Reuilly (12^{ème}), porte d'Orléans et rue Severo (14^{ème}), Rond-point Saint-Charles (15^{ème}), rue Ferdinand Flocon (18^{ème}).

VÉLO

- **Aménagements** : Piste cyclable dans les deux sens de la circulation avenue de la République (entre la place de la République et l'avenue Richard Lenoir (1^{er} octobre)).
- Création de 3 pistes cyclables provisoires (avenue Gambetta, porte de Montreuil, rue Claude Bernard) et différents aménagements dans les « zones 30 ».
- **Mobilité partagée** : Extension de la flotte de vélos à assistance électrique à 11.000 engins.

TRANSPORTS EN COMMUN

- **Amélioration de l'offre de transports en commun** :
Prolongement de la ligne 14 du Métro en direction de la Mairie de Saint-Ouen (station Porte de Clichy, le 28 janvier 2021).
Modification des itinéraires des lignes de bus 25, 57, 58, 70 et 74.

ÉVÉNEMENTS

- **7^{ème} édition** de « Paris Respire sans voiture » (19 septembre).
- **Opération Paris Plage** sur les bords de Seine et le long du bassin de la Villette (du 10 juillet au 22 août).
- **20^{ème} Edition** de « Nuit Blanche » (2 octobre).

RÉGLEMENTATION

- **Angles morts** : Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes doivent porter, visible sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule, une signalisation matérialisant la position des angles morts (à partir du 1^{er} janvier 2021)



Les chiffres de l'année

DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

		Évolution 2021 / 2020
Méto (RATP)	1 015 millions de voyages	+34,8%
RER A et B (RATP) :	342 millions de voyages	+29,7%
Réseau de surface à Paris (RATP) :	105 millions de voyages	+24,6%
dont Tramway T3 :	84 millions de voyages	-37,5%
Transilien SNCF : (RER A, B, C, D, E, et train)	609 millions de voyages	+21,1%

DÉPLACEMENTS À VÉLO

Linéaire des aménagements cyclables	1 124 km	+3%
Nombre de déplacements à Velib' :	37,2 millions	+0,9%

CIRCULATION AUTOMOBILE

Jours ouvrables, 7h-21h

Paris intra-muros (réseau instrumenté)	600 véhicules * km /h ramenés au km d'axe orienté instrumenté	+5,1%
Boulevard périphérique	5 063 véhicules * km /h ramenés au km d'axe orienté	+4,9%

DÉPLACEMENTS EN DEUX-ROUES MOTORISÉS

2-roues motorisés sur les sites enquêtés		+10%
--	--	------

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	5 945	-21%

DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

Nombre de forfaits de stationnement utilisés par des autocars de tourisme	114 502	+28%
---	---------	------

SÉCURITÉ

Nombre de victimes de la circulation	5 847	+9,3%
--------------------------------------	-------	-------

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Dans l'agglomération parisienne, 11 jours de dépassement du seuil d'information		-3 jours
---	--	----------



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.

Méto

Ligne 3bis, 7bis et funiculaire compris.

RER A et B

Domaine RATP uniquement.

Bus à Paris

Lignes régulières, y compris Balabus, Montmartrobus, ligne PC (comptée pour 3 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, sauf pour les lignes TVM et 393 en site propres.

Caractéristiques de l'offre des réseaux de transports en commun

Évolution
2021 / 2020

Évolution
2021 / 2020

Méto (RATP)

16 lignes
212 km de lignes*
307 stations nominales
27 656 millions PKO



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

RER A et B (et Orlyval) (RATP)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 stations nominales
26 810 millions PKO
Orlyval : 7,3 km de lignes
3 gares nominales



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
603,62** km de lignes
1 413* points d'arrêt
2 538 millions PKO



**En 2021, modification des itinéraires des lignes 25, 57, 58, 70 et 74.

Bus en banlieue (RATP)

235 lignes
2 394,98*** km de lignes
4 781*** points d'arrêt
6 645 millions PKO



***En 2021, Modification des itinéraires de 9 lignes de bus et de l'Orlybus.

Noctilien (RATP, SNCF)

48 lignes Noctilien (RATP-SNCF)
RATP : 32 lignes
• 713,69 km
• 1 172 points d'arrêt
SNCF : 16 lignes
• 729,4 km
• 509 points d'arrêt
Et **5** lignes SNCF d'**Extrême-Soirée** (SNCF)
• **109,2** km
• **74** points d'arrêt

Mode TCSP (RATP)

10 lignes dont 2 lignes à Paris
130,98 km dont 26,45 km dans Paris
235 points d'arrêt dont 51 dans Paris
9 535 millions PKO



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

1 280 km de lignes
392 gares nominales

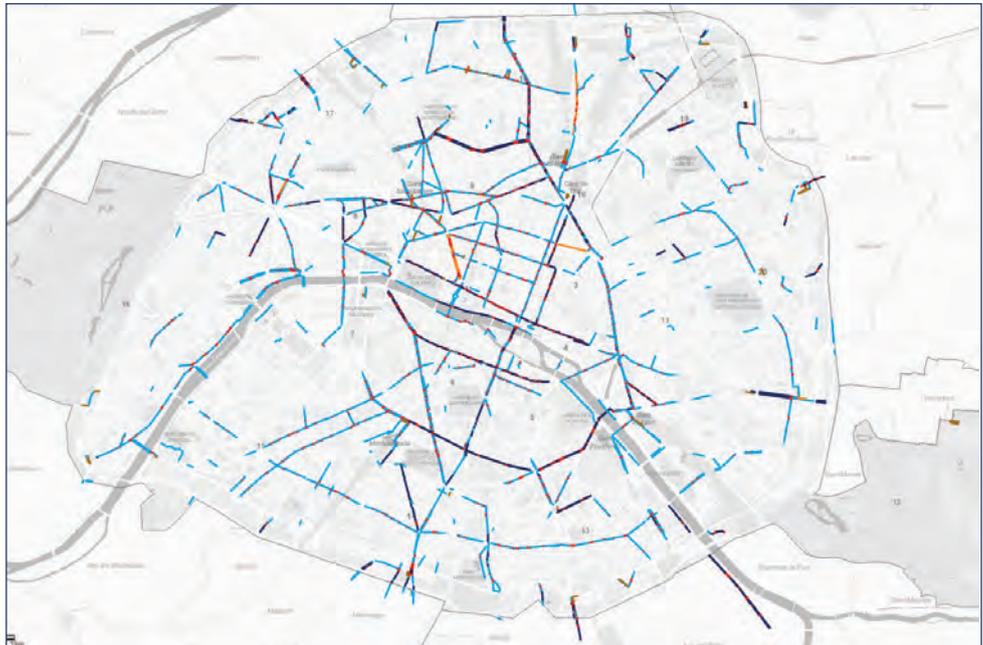


AMÉNAGEMENTS BUS

Source : Ville de Paris
Direction de la voirie
et des déplacements

- Protégé —
- Marqué —
- Coronabus —
- Intersection —
- Zone de stockage —

Voies réservées



Linéaire des couloirs bus à Paris (fin 2021)

Couloir de bus simple
Marquage au sol

Couloir de bus protégé
Par un séparateur

Contre sens bus
Marquage

Tous les couloirs de bus sont ouverts
aux taxis (sauf exceptions)

La grande majorité des couloirs de bus sont ouverts aux vélos

Type d'aménagement	Longueur	% du réseau*	Précisions
Total des aménagements bus (hors couloirs provisoires en tenant compte des intersections)	181 km	15,0 %	Total hors zones de régulation
dont			
Couloirs marqués (hors intersections)	116,1 km	9,6 %	Délimités par une signalisation « peinture »
Couloirs protégés (hors intersection)	35,9 km	3,0 %	Chaussée indépendante
Incluant			
couloirs ouverts aux vélos	151,4 km		Aménagements créés pendant la crise sanitaire
Couloirs de bus provisoires protégés « Coronabus »	2,9 km		

*le réseau compte 1210 km d'itinéraires (allers et retours) et ne tient pas compte des lignes à vocation métropolitaine ayant des points d'arrêt dans Paris.

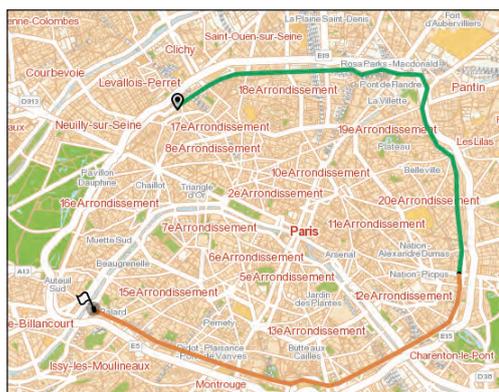
AMÉNAGEMENT TRAMWAY

Source : ratp

- T3a —
- T3b —

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

Plateforme du Tramway T3a et T3 b (fin 2021)



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

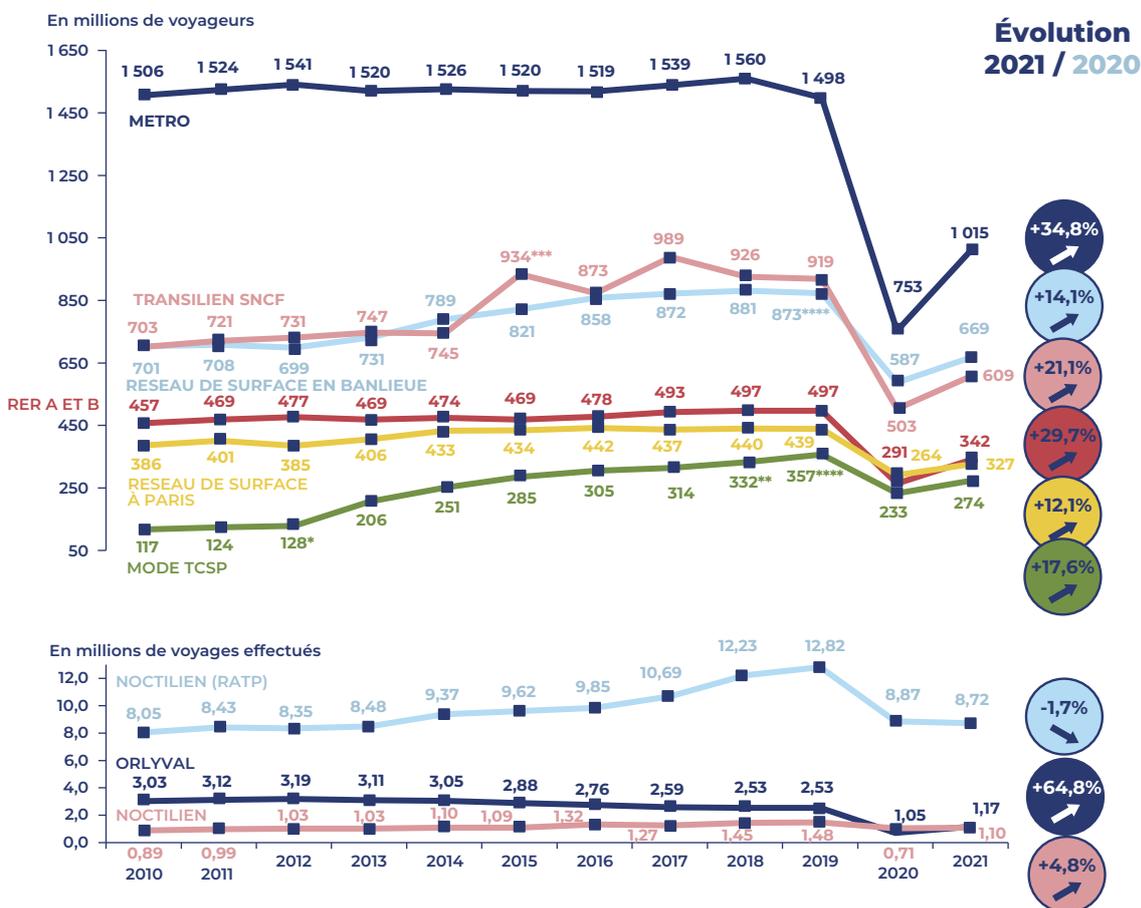


FRÉQUENTATION

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

- 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)

Nombre de voyages effectués Évolution annuelle depuis 2010 (données brutes)



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

QUALITÉ DE SERVICE



Dans le métro : Pourcentage 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 %.

Dans le RER et le Transilien : Pourcentage 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.

Dans le bus : Pourcentage 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 ligne.



Tendance : Après la chute de la fréquentation observée en 2020 (liée au début de la crise sanitaire) l'année 2021 affiche une hausse de la fréquentation sur l'ensemble des réseaux de transports (hors le réseau Noctien de la RATP qui accuse une légère baisse probablement en raison de l'instauration du couvre-feu au 1^{er} semestre 2021) sans retrouver les valeurs de 2019.

Indices de régularité

	2020	2021	Évolution 2021 / 2020
Métro	96,9 %	NC*	
RER A,B,C,D,E (RATP/SNCF)	90,1 %	91,2 %	+1,1
Transilien SNCF	90,2 %	91,6 %	+1,4
Bus à Paris	89,7 %	89,6 %	stable

*Indicateur en cours de redéfinition.



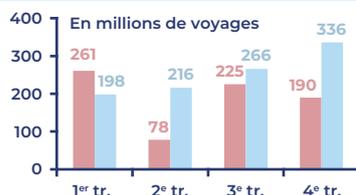
FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE

2020

2021

Évolution du nombre de voyages en 2021 et 2020

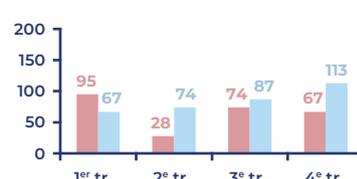
Métro



Transilien SNCF RER A, B, C, D, E et train



RER A et B (RATP)



Réseau de surface Paris Bus à Paris + T3



Réseau de surface banlieue Bus + Tramway



Tendance : En 2021, l'évolution trimestrielle du nombre de voyages par rapport à 2020 affiche sur tous les réseaux une hausse sauf le 1^{er} trimestre 2020, celui-ci n'étant que partiellement marqué par les restrictions de circulation (le confinement date du 17 mars 2020).

MÉTRO

Source : RATP

Jour ouvrable

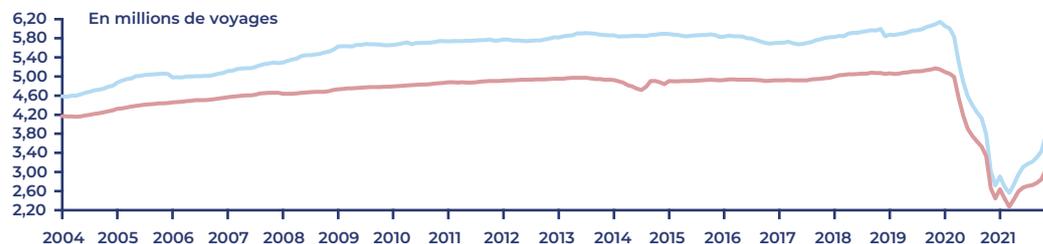
Week-end (trafic samedi et dimanche cumulés)



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 du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : En 2021, les fréquentations du jour et celle du week-end enregistrent une hausse sans retrouver les chiffres d'avant 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)

2020	Trafic annuel	2021	Trafic annuel
Saint Lazare	26,9	Gare du Nord	34,5
Gare du Nord	25,4	Saint Lazare	33,1
Gare de Lyon	22,2	Gare de Lyon	28,6
Montparnasse-Bienvenüe	13,8	Montparnasse-Bienvenüe	20,4
Gare de l'Est	11,7	Gare de l'Est	15,5
Bibliothèque F. Mitterrand	10	Bibliothèque F. Mitterrand	11,1
La Défense	8,6	République	11,1
Les Halles	8,0	Les Halles	10,6
République	7,0	La Défense	9,3
Bastille	6,1	Châtelet	8,4



Tendance : Les stations les plus fréquentées restent les mêmes qu'en 2020, sauf « Bastille » qui sort du classement au profit de « Châtelet ».



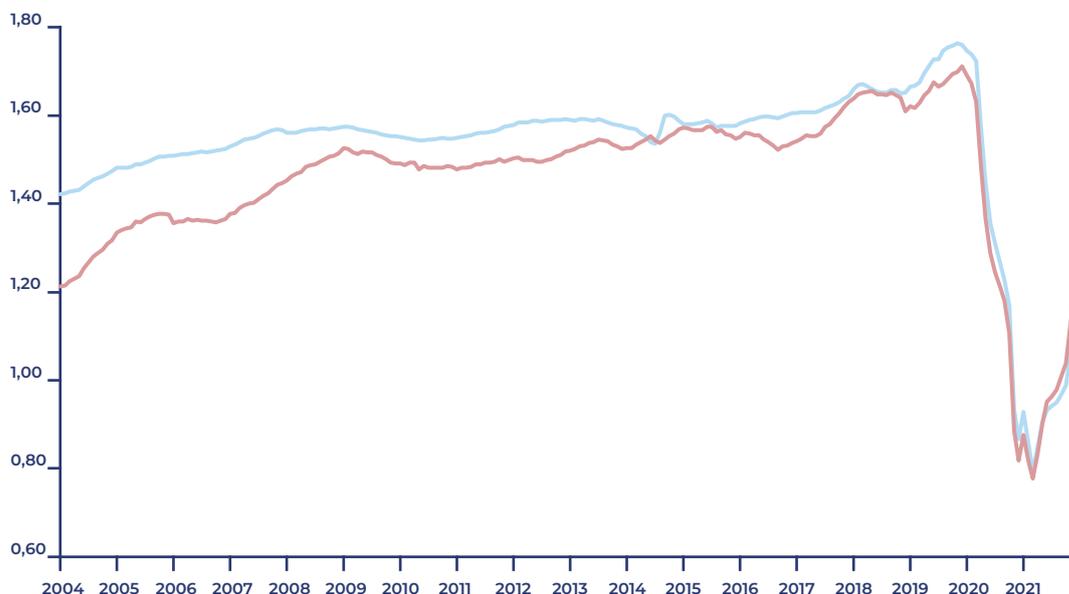
RER (RATP)

Source : RATP

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end

Millions de voyages



Jour ouvrable 

Week-end (trafic samedi et dimanche cumulés) 



Tendance : Le nombre de voyages effectués les jours ouvrables, comme celui du week-end sur le réseau RER, croît de nouveau en 2021 sans retrouver les valeurs de 2019 qui prévalaient avant le commencement de la crise sanitaire.

Gares du RER les plus fréquentées

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

2020	Trafic annuel	2021	Trafic annuel
Gare du Nord	25,1	Gare du Nord	32,1
Gare de Lyon	21,7	Gare de Lyon	27,5
La Défense	16,3	Châtelet – Les Halles	24,1
Châtelet – Les Halles	18,3	La Défense	17,6
Nanterre – Préfecture	13,4	Nanterre – Préfecture	16,7
Val de Fontenay	8,0	Val de Fontenay	10,1
Massy Palaiseau	5,2	Massy Palaiseau	6,8
Noisy le Grand – Mont d'Est	4,5	Auber	6,5
Vincennes	4,5	Vincennes	5,5
Charles de Gaulle – Etoile	4,1	Noisy le Grand – Mont d'Est	5,5



Tendance : Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2019, à l'exception de « La Défense » qui sort du classement au profit de la gare « Auber ».



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



TRAMWAY T3

Source : RATP



Tramway T3

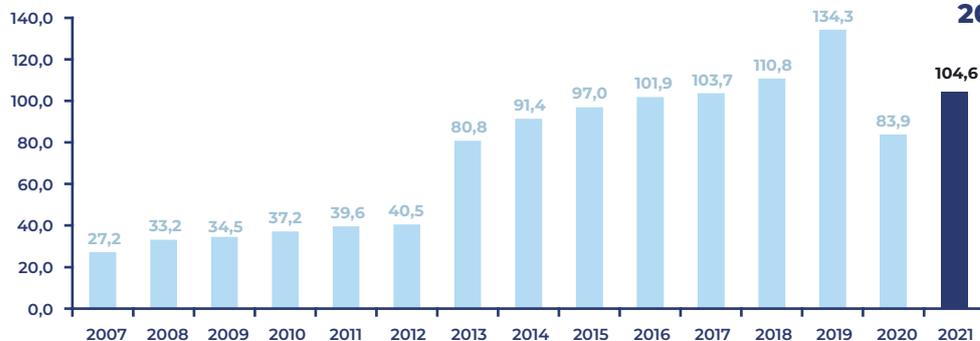
Mise en service le 16 décembre 2006 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry.

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

Nombre de voyages (en millions)



Évolution
2021 / 2020

+24,6%



Tendance : Depuis sa création le 16 décembre 2006, **1,121 240 milliard** de voyages (cumulés en 15 ans d'exploitation) ont été effectués sur la ligne T3 du tramway. L'année 2021 affiche une hausse de 24,6 % par rapport à 2020.

BUS À PARIS (Y COMPRIS NOCTILIEN - RATP)

Source : RATP

Bus
(y compris
Noctilien-RATP)



Lignes de bus en service le week-end fin 2021 (y compris Balabus) :
65 lignes le samedi (id. en 2020)
65 lignes le dimanche (id. en 2020)

Évolution du trafic

Nombre de voyages (en millions)



Évolution
2021 / 2020

+7,0%



Tendance : La fréquentation du réseau de surface à Paris (y compris Noctilien-RATP, et hors T3) affiche une hausse de 7,0 % en 2021 par rapport à 2020.

Lignes de bus les plus fréquentées Moyenne journalière de mardi à vendredi (sauf juillet, août et vacances scolaires)

2020	Moyenne journalière	2021	Moyenne journalière
62	50 743	62	42 222
38	32 716	60	28 025
60	30 834	26	25 168
91	30 688	38	22 773
31	29 604	91	22 139
26	27 953	31	21 072
54	27 636	92	20 206
92	27 511	95	18 811
95	26 198	54	18 532
64	26 150	64	17 961



Tendance : Les 10 lignes de bus les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2020 et 2019.



BUS DE PROXIMITÉ

CARTE DU RÉSEAU DES BUS DE PROXIMITÉ « TRAVERSES »

Itinéraire —



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

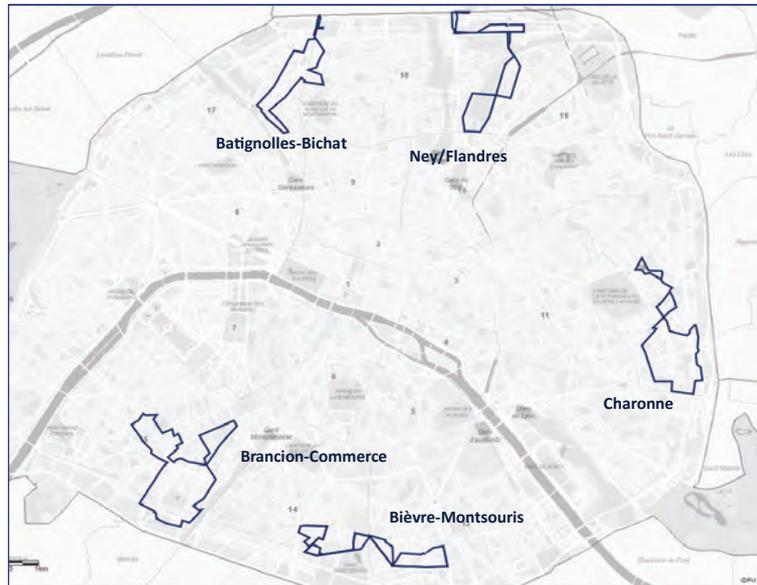
« La Traverse de Charonne », relie la Place Gambetta et le cours de Vincennes (20^e arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

« La Traverse Bièvre-Montsouris », relie la Place de l'Abbé Georges Hénocque (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.

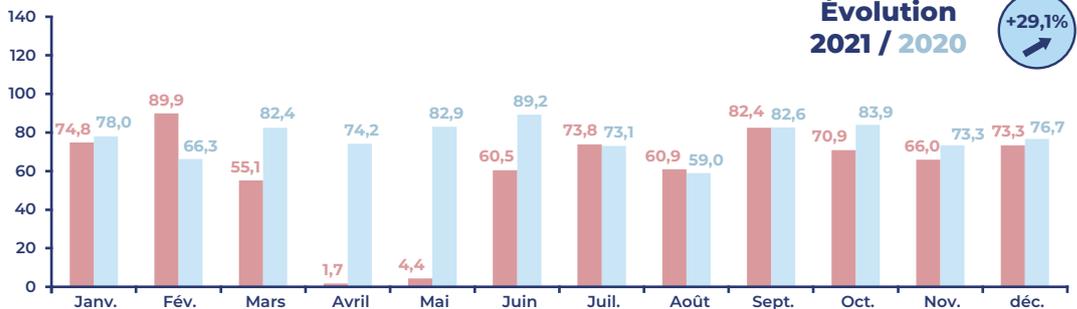
« La Traverse Batignolles-Bichat », relie l'Hôpital Bichat (18^e arrt) et le quartier des Batignolles (17^e arrt) sur 8 km d'itinéraire.

« La Traverse Brancion-Commerce », dessert le sud-est du 15^e dont le parc Georges, 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)



Tendance : En 2021, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **921 577** voyages, en hausse (+29,3 %) par rapport à l'année 2020. La fréquentation augmente tous les mois, à l'exception des mois de février (-26,2 %), juillet (-1 %) et août (-3 %).

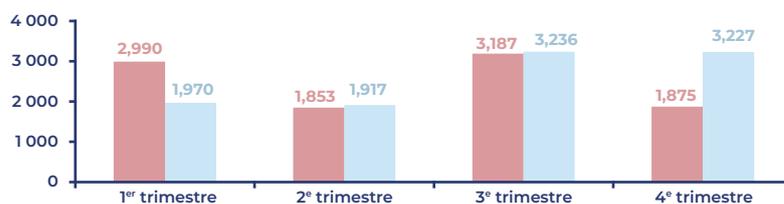
À l'exception de la Traverse Charonne en baisse (-0,9 %), la fréquentation augmente et se trouve comprise entre +9,3 % (Traverse Bièvre-Montsouris) et +57,9 % (Traverse Ney-Flandres).

NOCTILIEN

Source : RATP / SNCF

FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE DU NOCTILIEN

Nombre de voyages (en millions)



Tendance : En 2021, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **10,4 millions** de voyages, en hausse de 4,5 % par rapport à 2020. La fréquentation reste cependant contrastée : elle enregistre une baisse au 1^{er} trimestre (-34,1 %), et une hausse de 3,5 %, 1,6 % et 72,1 % respectivement au 1^{er}, 2^e et 3^e trimestres.



Les déplacements des piétons

AIRES PIÉTONNES ET ZONES DE RENCONTRE

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

Aires piétonnes 

Zones de rencontre 

Voies à priorité piétonne



Dans une **aire piétonne**, par définition, le piéton est prioritaire. Les vélos et EDP sont autorisés à y circuler dans les deux sens, en roulant au pas, et en laissant la priorité aux piétons. La circulation automobile y est interdite sauf taxis, véhicules de secours, de livraison et des riverains, en roulant au pas et en cédant la priorité aux piétons et vélos.

La **zone de rencontre** est un espace partagé entre tous les usagers, où la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons, vélos et EDP demeurent prioritaires devant les véhicules motorisés.

Linéaire d'aires piétonnes

Évolution 2021 / 2020

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

80 km



Dont programme « Rue aux écoles »

10,5 km

Linéaire de zones de rencontre

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

29,9 km



Opération PARIS RESPIRE

En été 

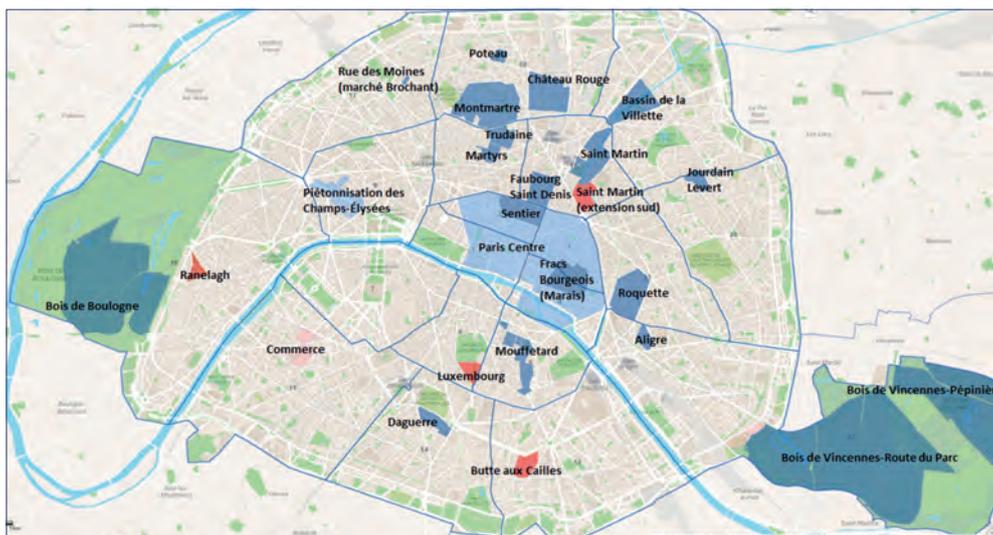
Toute l'année 

1^{er} dimanche du mois 

Dates spécifiques 



Les quartiers bénéficiant de l'opération **PARIS RESPIRE** sont fermés à la circulation automobile les dimanches et jours fériés. La circulation demeure cependant autorisée aux taxis et riverains sur présentation d'un justificatif de domicile.



Paris compte 29 quartiers bénéficiant de l'opération **Paris Respire**.



FRÉQUENTATION DU PARC DES RIVES DE SEINE (Berges de Seine rive droite)

Source : Ville de Paris
Direction de la Voirie
Et des déplacements
Données de comptage
vidéo (THERMICAM)

Moyenne journalière 2021
Jours ouvrés

Moyenne journalière 2020
Jours ouvrés

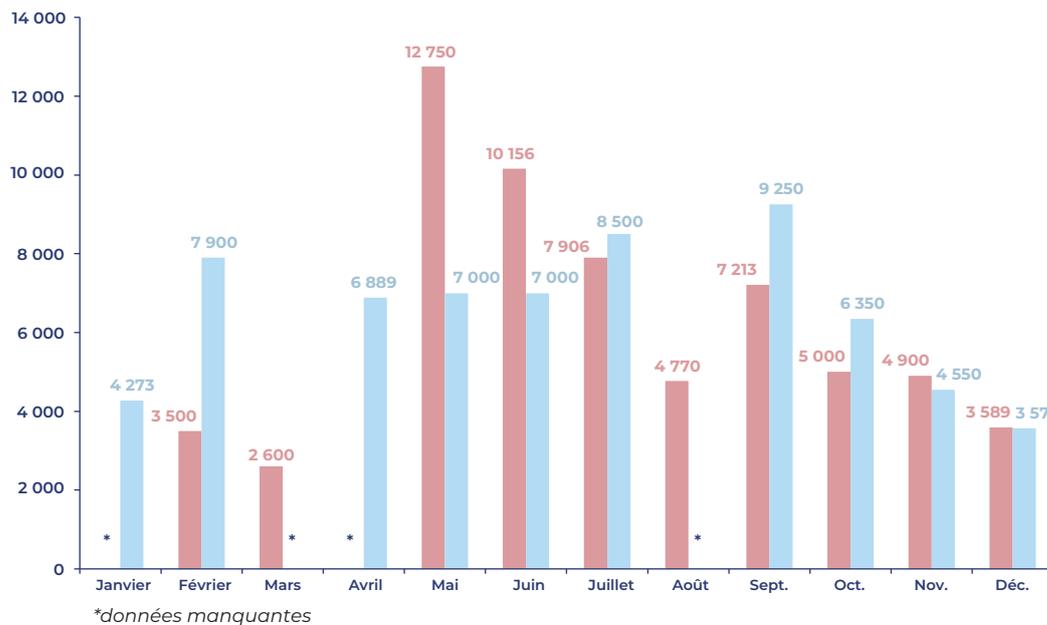
Évolution mensuelle de l'indice de fréquentation des usagers au niveau du pont de Sully

Moyenne journalière, jours ouvrés



*données manquantes

Moyenne journalière, week-ends et jours fériés



*données manquantes

Moyenne journalière 2021
week-ends et jours fériés

Moyenne journalière 2020
week-ends et jours fériés

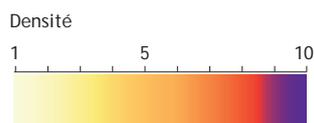


Tendance : La fréquentation du Parc des Rives de Seine est plus uniformément répartie en 2021 que durant l'année 2020 qui a connu de grandes variations en raison de l'instauration de mesures de restriction de circulation plus strictes qu'en 2021. La fréquentation mensuelle est globalement supérieure en 2021 par rapport à 2020, sauf aux mois de mai et de juin 2021. Elle est maximale : en semaine au mois de juillet et les week-ends en septembre ; et minimale : en semaine au mois de février, les week-ends au mois de décembre.



INDICE DE DENSITÉ PIÉTONNE

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



Calendrier des mesures de restriction
liée à la crise sanitaire à Paris en 2021

Le 16 janvier 2021

Extension du couvre-feu de 18h00 à 06h00 sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le 31 janvier 2021

Fermeture des frontières aux pays extérieurs à l'Espace Européen.

Du 19 mars 2021

Mise en place de restrictions sanitaires renforcées applicables à Paris.

Le 3 avril 2021

Entrée en vigueur à partir de 19h du 3^{ème} confinement allégé sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Du 3 mai au 30 juin 2021

Début du déconfinement en 4 phases.

Indice de densité piétonne à Paris

Avant et pendant la crise sanitaire du printemps 2021

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 2020 : avant la crise sanitaire.

En semaine, à la pause méridienne et aux heures de pointe du matin et du soir (hors vacances scolaires)



Du 1^{er} au 28 février 2021 : entre les 2^{ème} et 3^{ème} confinements

En semaine, à la pause méridienne et aux heures de pointe du matin et du soir (hors vacances scolaires)



Tendance : La carte de densité piétonne du mois de février 2021 laisse apparaître une répartition de l'activité piétonne plus homogène et globalement plus dense sur l'ensemble de la capitale que celle du février 2020, antérieure au commencement de la crise sanitaire (et l'instauration du 1^{er} confinement du 17 mars 2020). Et ce, alors que le mois de février 2021 est marqué par la mise en place, dès le 16 janvier 2021, du couvre-feu national de 18h à 6h du matin.

Si le secteur de l'hypercentre semble à peu près stable en 2021 par rapport à 2020, la densité piétonne de toute la couronne périphérique se révèle en revanche plus élevée.

La carte de février 2021 laisse suggérer que le couvre-feu a concentré sur l'ensemble des grands axes parisiens les déplacements piétonniers en journée, pendant les horaires autorisés.

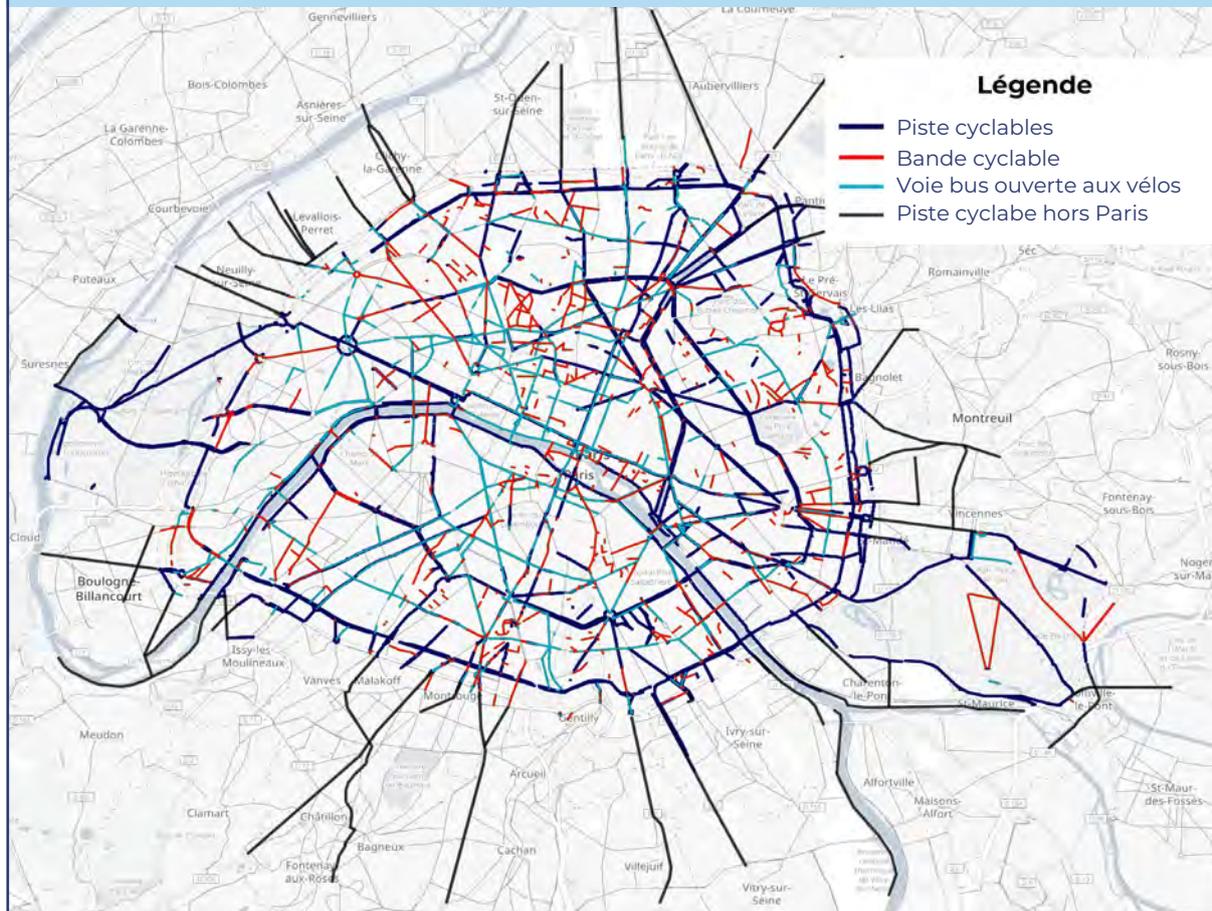


Les déplacements à vélo

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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

Carte du réseau cyclable structurant (hors doubles sens cyclables)



Évolution annuelle du linéaire cyclable depuis 2004 (hors pistes provisoires)



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 généralisation des double sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre.

Évolution
2021 / 2020

+3%

Linéaire total (en km)



* Changement de méthode. Calcul d'itinéraires

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



Tendance : Avec 1124 km en 2021, le linéaire cyclable augmente de 3 % par rapport à 2020. Environ 30km d'itinéraires cyclables supplémentaires ont été créés en 2021 : il s'agit principalement de doubles-sens cyclables implantées dans les nouvelles zones 30 des 6^{ème}, 7^{ème}, 9^{ème} et 14^{ème} arrondissements.



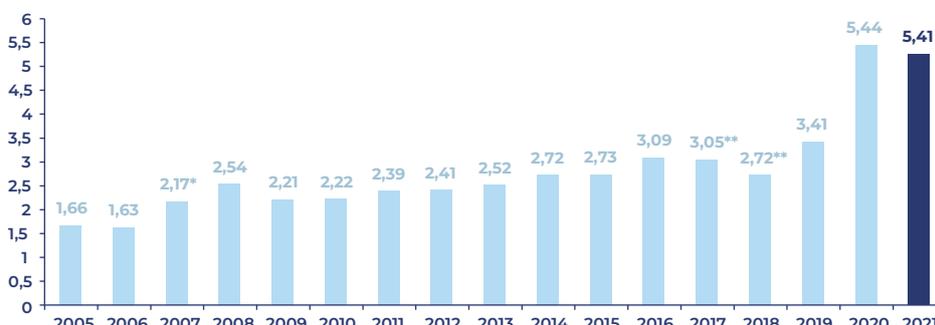
INDICE D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉLOS

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.

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

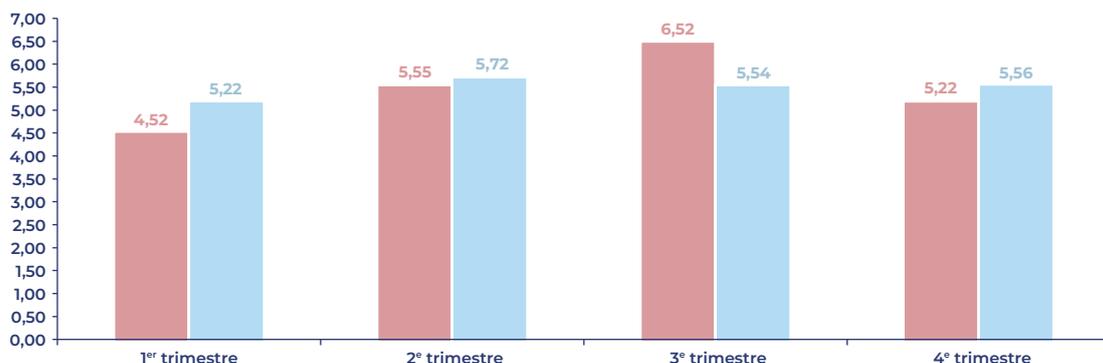


Évolution 2021 / 2020

stable

† = 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 2020 et 2021



Tendance : En 2021, l'indice annuel de fréquentation des aménagements cyclables reste stable par rapport à l'année 2020 qui enregistrait alors une hausse de 60 % par rapport à 2019. L'usage du vélo semble donc poursuivre son ancrage à Paris. La fréquentation se répartit de manière plus uniforme trimestriellement durant toute l'année 2021.

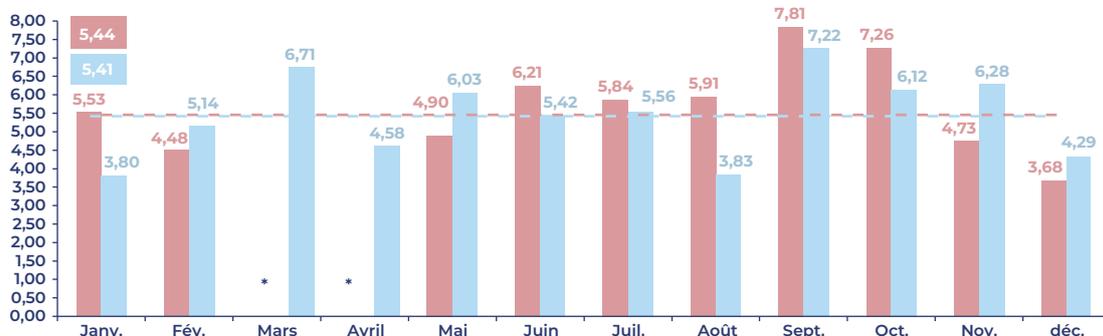
INDICE D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉLOS

Moyennes annuelles

2020
2021

Source : Météo France

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2020 et 2021



† = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997 - *peu ou pas de comptages en raison du 1^{er} confinement.

	Janv.	Fev.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
T° moyenne (°c)	2021 5,2	7,2	9,3	10,4	13,7	20,5	20,5	19,6	19,3	13,2	17,6	7,6
Cumul précipitations (mm)	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
	2021 91	49,9	37,4	31,2	64,3	111,9	78	21,5	57,3	80,3	27,6	77,3
	2020 28,4	89,7	56,2	29,5	57,2	47	8,5	43	52,8	94,6	13,8	118,3



Tendance : L'évolution mensuelle connaît des variations de moindre ampleur qu'en 2020. Au printemps et à la fin de l'année 2021, la fréquentation y est plus importante qu'aux mêmes périodes de 2020, celles-ci coïncidant avec les 1^{er} et 2nd confinements de la crise sanitaire de 2020.



COMPTAGES VÉLOS PERMANENTS

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

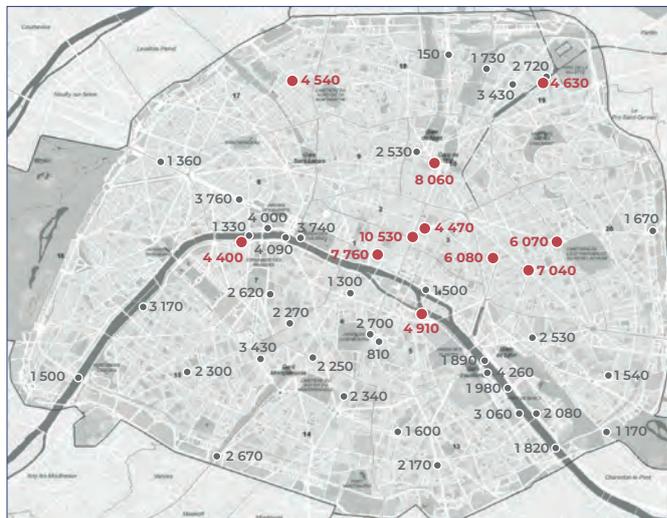
Sites de comptages ●
Les 10 sites les plus fréquentés ●



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

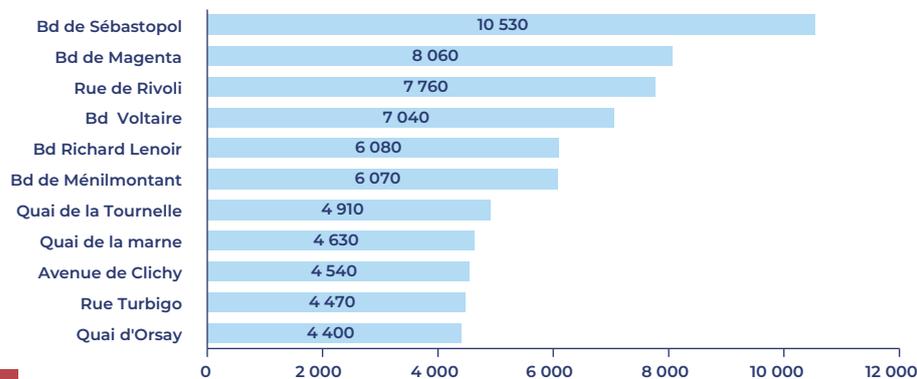
Fréquentation des aménagements cyclables

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



Les 10 aménagements cyclables les plus fréquentés

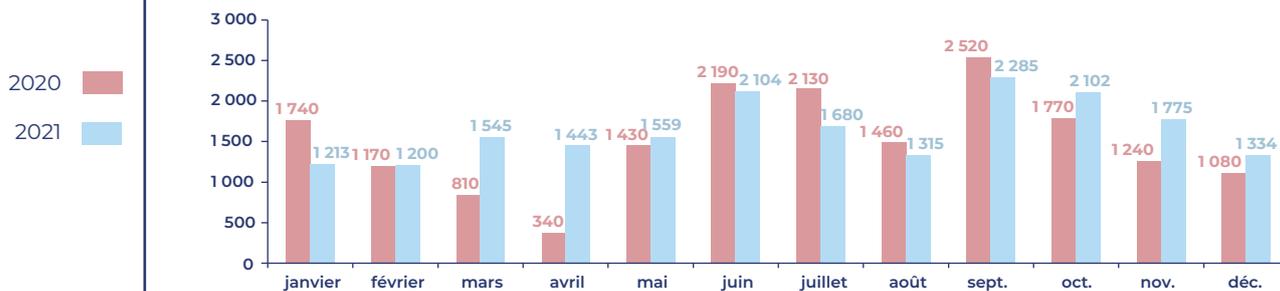
Moyenne jours ouvrés, dans les deux sens de circulation



Tendance : Hormis ceux du quai d'Orsay et du quai des Tourelles, huit des dix sites cyclables les plus fréquentés se trouvent localisés sur la rive droite de la Seine.

Fréquentation mensuelle des aménagements cyclables

Moyenne jours ouvrés



Tendance : La fréquentation des aménagements cyclables sur les sites équipés de compteurs permanents connaît les variations semblables décrites plus haut : plus uniformément répartie durant 2021, la fréquentation est en hausse au printemps et à la fin de l'année, par rapport aux périodes correspondantes de 2020. La fréquentation maximale des sites équipés est atteinte la journée du 7 septembre 2021 avec 385 763 vélos recensés.



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'outillage et de gonflage.)

Places de stationnement vélos (en 2021)

Nombre de places de stationnement dans les Vélostations

GARE Montparnasse (gare Montparnasse)* **340 (dont 40 V.A.E)**
Van Gogh (à proximité immédiate de la gare de Lyon)** **198 (dont 30 V.A.E)**

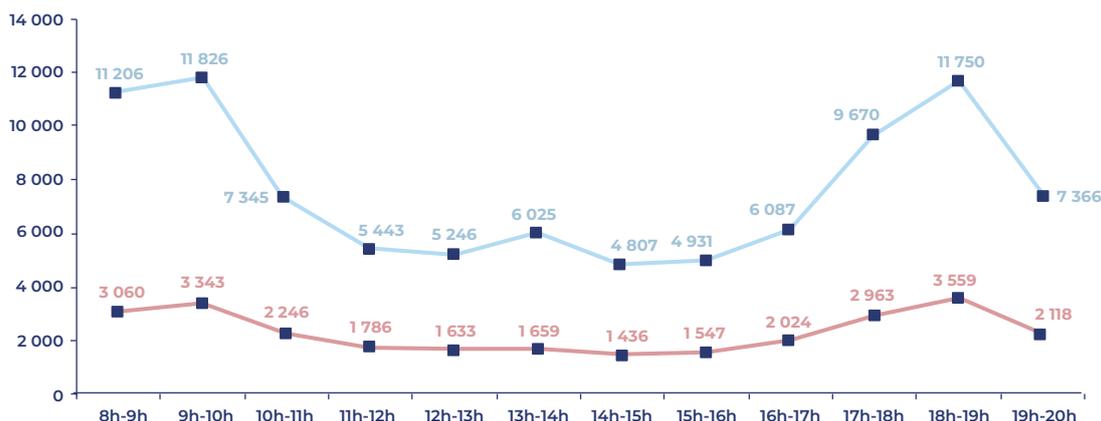
*Ouverte le 9 novembre 2020

** Ouverte le 24 février 2020

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie

Places spécifiques vélos **67 335**
Places mixtes (vélos/2RM) **10 331**

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, **121 656** vélos ont été recensés le 12 octobre 2021 entre 8h00 et 20h00 (+68 % par rapport au 13 octobre 2020).

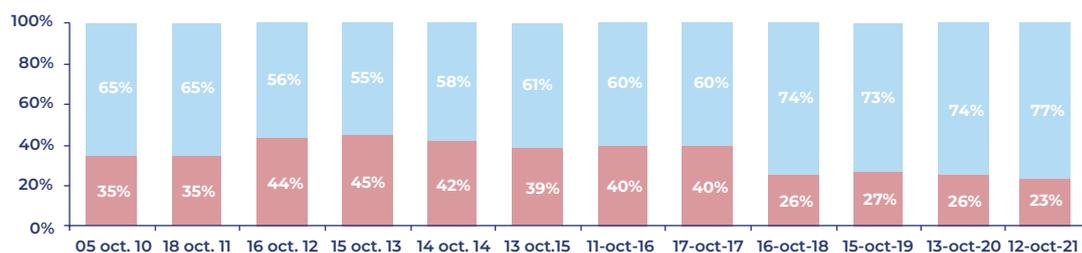
À noter que l'enquête a été réalisée au mois d'octobre 2021, à une période de l'année dépourvue de mesures visant à restreindre les déplacements.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 12 octobre 2021 (13 octobre 2020).

Température moyenne : 12,2°C (11,5°C)

Précipitations : 0mm (1,4mm)

Évolution de la répartition vélos et Velib' entre 2010 et 2021



Tendance : Sur l'ensemble des vélos comptabilisés dans les 39 sites enquêtés, la part des Velib' s'élève à **23 %** en 2021 et poursuit sa tendance à la baisse observée depuis 2013. La hausse de la part des vélos personnels dans l'échantillon traduit depuis 2020, l'augmentation des équipements individuels parmi les usagers du vélo.

ÉVOLUTION VÉLOS-VELIB'

Enquête réalisée le mardi 12 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'



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

RÉPARTITION VÉLOS - VELIB'

Enquête réalisée le mardi 12 octobre entre 8h et 20h sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et les 33 ponts de Paris.)

Vélos personnels
Velib'



VELIB'

Source : Syndicat mixte Autolib Velib' Métropole



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 groupe 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.

Abonnement 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).

Déplacements 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.

Offre (fin décembre 2021)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations	995	419	1 414
Nombre de bornettes	32 142	12 156	44 298

Abonnés - Nombre d'abonnements fin décembre 2021 (données en 2020)

Nombre d'abonnements

Abonnements longue durée
valides en fin de période **342 578** (366 503 en 2020)

Pass courte durée
cumul des ventes sur l'année **333 204** (264 041 en 2020)

Déplacements des utilisateurs de Velib' en 2021 (donnée en 2020)

Nombre total de déplacements **37 232 345** (36 913 868 en 2020)

dont locations en vélo électrique **18 577 748** (20 277 294 en 2020)

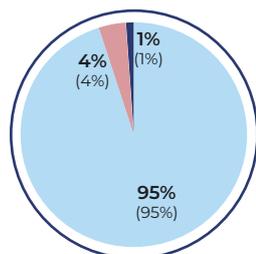
Distance moyenne des locations en km (2020) **3,21** (3.20)

dont : Vélo mécanique **2,87** (2.90)

Vélo électrique **3,56** (3.44)

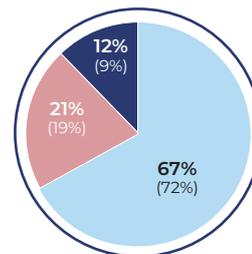
Durée des locations en 2021 (données 2020)

Abonnement V-Plus



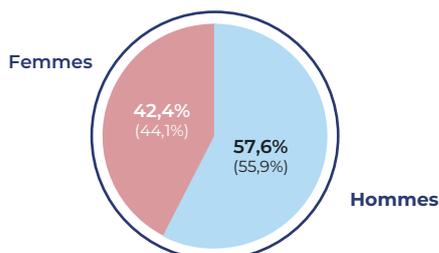
Moins de 30 mn
de 30 à 60 mn
Plus de 60 mn

Abonnement courte durée

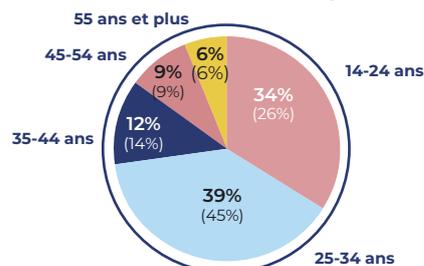


Profil des utilisateurs Vélib' (abonnés longue durée)

Répartition par sexe (% en 2020)



Répartition par tranche d'âge (% en 2020)



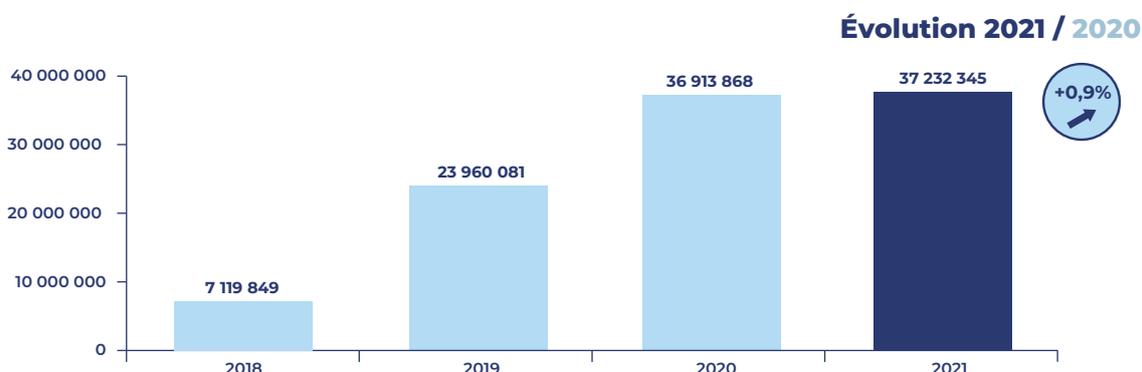
Tendance : En 2021, les moins de 35 ans représentent 73 % des usagers du service Velib', contre 71 % en 2020 (et 68 % en 2019). En 2021, la part de la tranche d'âge des 14-24 ans s'élève à 34 % (contre 26 % en 2020). La répartition par sexe des usagers (42,4 % pour les femmes contre 57,6 % pour les hommes) est à peu près stable en 2021 par rapport à 2020 où un rééquilibrage entre les sexes est observé (en 2019, 37 % des usagers étaient des femmes contre 63 % des hommes).



VELIB'

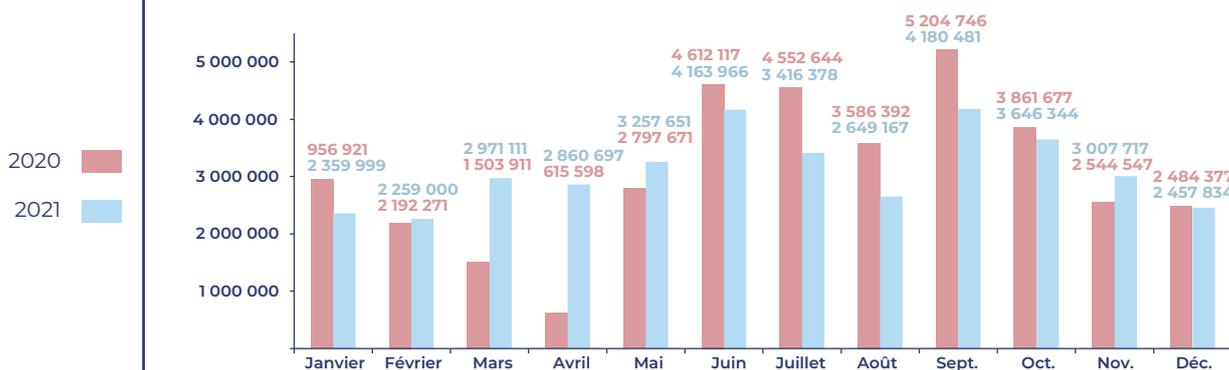
Source : Syndicat mixte Autolib Velib' Métropole

Évolution annuelle du nombre de déplacements



Les données publiées correspondent 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.
 Les années 2020 et 2021 ont connu un déséquilibre lié aux différentes mesures de restrictions de circulation liées à la crise sanitaire.

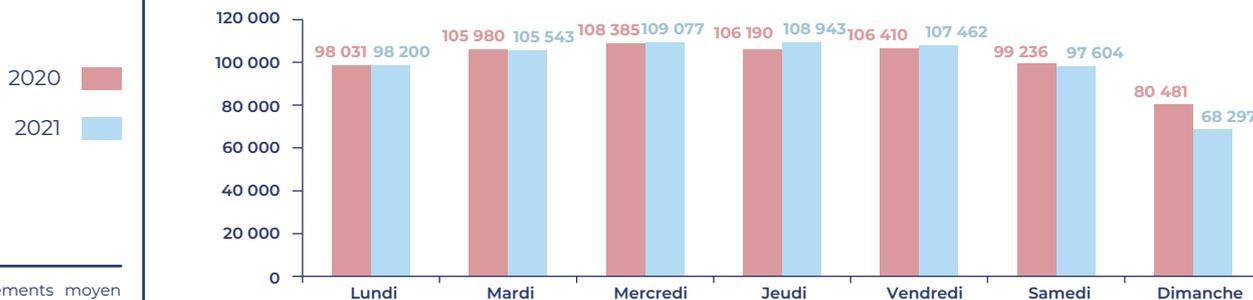
Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2020)



Tendance : Avec un peu plus de **37,2** millions de locations de plus de 3 minutes, le nombre de déplacements à Velib' augmente de 0,9 % en 2021 par rapport à 2020 et tend à se rapprocher du pic des années 2014-2015 qui affichait 39,4 millions de déplacements annuels.

En 2021, La fréquentation mensuelle est plus uniformément répartie au cours de l'année qu'en 2020, les mesures de restriction de circulation prises dans le cadre de la crise sanitaire ayant eu moins d'impact sur les déplacements. La fréquentation est maximale aux mois de juin et septembre, et minimale en février.

Répartition des déplacements selon les jours de semaine



Tendance : La fréquentation journalière est globalement stable les lundis, mardis et mercredis en 2021 par rapport à 2020, mais enregistre toutefois de légères variations : à la hausse, de 1 % les jeudis, de 2,6 % les vendredis ; à la baisse de 1,6 % les samedis. En revanche, la fréquentation diminue les dimanches en moyenne de 15,1 %.



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



SUBVENTIONS ACCORDÉES POUR L'ACHAT DE VÉLOS ÉLECTRIQUES

Source : Ville de Paris
Direction de la voirie
et des déplacements

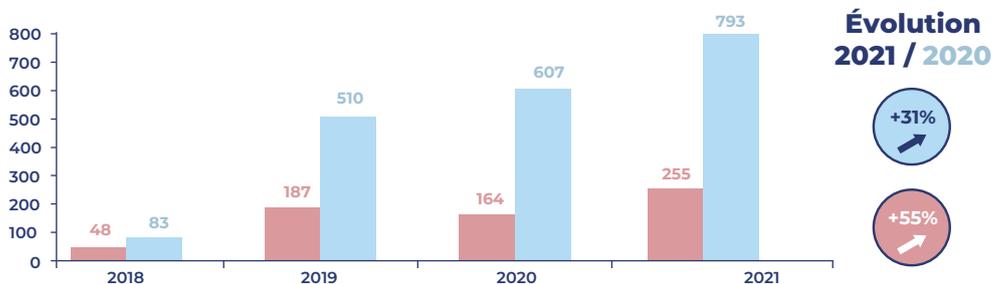
Particuliers
Professionnels

Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique entre 2010 et 2021 (professionnels et particuliers)



Tendance : Avec 17 696 subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique aux résidents parisiens et aux professionnels exerçant une activité à Paris, l'année 2021 enregistre une baisse de 15 % par rapport à 2020. Les subventions accordées aux particuliers diminuent de 15 %, et celles octroyées aux professionnels de 14 %.

Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo cargo ou Triporteur (électrique ou non) entre 2018 et 2021 (professionnels et particuliers)



Tendance : L'année 2021 connaît une hausse de 36 % par rapport à 2020 avec 1 048 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 31 %, et celles à l'attention des professionnels de 55 %.



Subventions aux particuliers

Justifier d'un domicile parisien.

Vélo à assistance électrique

33 % du prix d'achat HT dans la limite de 400 €.

Vélos cargo et triporteurs

33 % du prix d'achat HT dans la limite de 600 €.

Subventions aux professionnels

Exercer une activité professionnelle à Paris.

Vélo à assistance électrique

33 % du prix d'achat HT dans la limite de 400 €.

Vélos cargo et triporteurs

33 % du prix d'achat HT dans la limite de 1 200 €.

SERVICE VELIGO

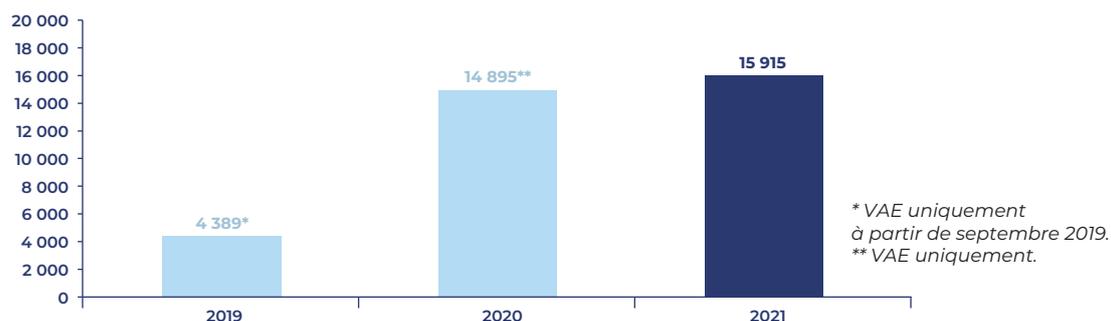
Île-de-France Mobilité



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 45 283 depuis la mise en place du service à l'attention des Franciliens en septembre 2019, dont 44 203 pour les V.A.E. et 1 080 pour les Vélos-Cargo. La répartition géographique des abonnés varie mensuellement : entre 44 % et 50 % à Paris, entre de 39 % et 42 % en petite couronne et entre 12 % et 16 % en grande couronne.



Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

MOBILITÉ

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



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

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

Le **Pass Paris Access' Jeunes** est délivré depuis 2019 par le CASVP aux jeunes Parisiens âgés de 16 à 19 ans révolus en situation de handicap et ne bénéficiant pas de la carte Imagine R pour les transports.

TRANSPORT

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



PAM

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

ESCAPAM

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

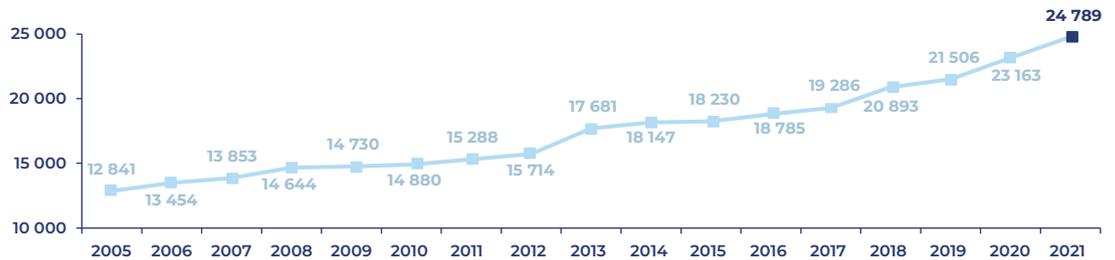
CENTRE

Transports effectués à l'origine ou à destination d'ESMS (établissements et services sociaux et médico-sociaux). Le motif Centre est pris en compte spécifiquement depuis le 1^{er} janvier 2017.

ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE PARISIENNE

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

Évolution du nombre de bénéficiaires du Pass Paris Access'



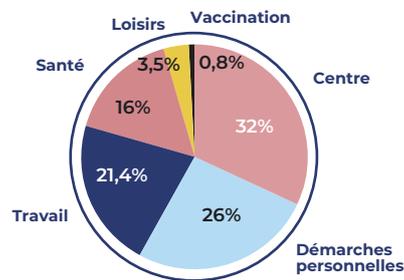
Tendance : En 2021, le nombre de personnes en situation de handicap bénéficiaires du Pass Paris Access' pour l'accès au transport s'élève à **24 789**, en augmentation constante depuis 2005 (+ 93 %). Parmi eux, 23 243 ont rechargé leurs droits (signifiant l'utilisation possible de leur pass), soit 93,8 % des allocataires.

En 2021, 384 jeunes parisiens en situation de handicap âgés de 16 à 19 ans sont bénéficiaires du Pass Paris Access' Jeunes mis en place en 2019, soit une hausse de 12,2 % par rapport à 2020.

Service spécialisé PAM (Pour l'Aide à la Mobilité)

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 Île-de-France Mobilités, a lancé en novembre 2003 un service de transport spécialisé, PAM (Pour l'Aide à la Mobilité).

Répartition des courses par motif



Évolution 2021 / 2020

En 2021 :

213 235 courses réalisées,



3 933 usagers actifs (ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2020)



Tendance : Avec **213 235** déplacements, le nombre de locations est en hausse de 36,1 % par rapport à 2020, mais ne retrouve pas sa valeur d'avant la crise sanitaire (-13,5 % par rapport à 2019).

En 2021, le nouveau motif « Vaccination » enregistre le nombre de déplacements dans le cadre de la campagne de vaccination contre la Covid-19.

Mesures prises en matière d'accessibilité

Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée

10 578 modules (soit **5 289** traversées)



Abaissements de trottoirs

43 073



Cette baisse traduit la hausse du linéaire piéton – voir chapitre « Les déplacements des Piétons ».

Places de stationnement réservées aux PMR, 5 371

dont :

places sur voirie

4 408 (soit 3,6 % des places véhicules sur voiries)

places dans les parcs concédés*

963 répartis dans 87,5 parcs



* Données 2020



La circulation

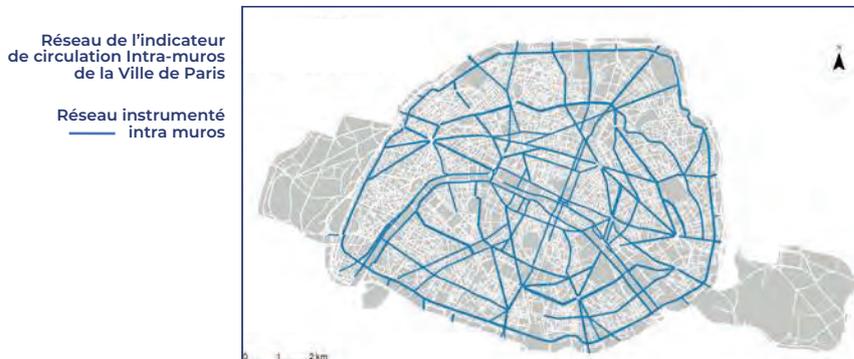
CIRCULATION AUTOMOBILE DANS PARIS INTRA-MUROS (JOURS OUVRÉS)

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



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.

Réseau instrumenté dans Paris intra-muros Réseau de 210 km d'axes équipés de capteurs (359 km de linéaire orienté).

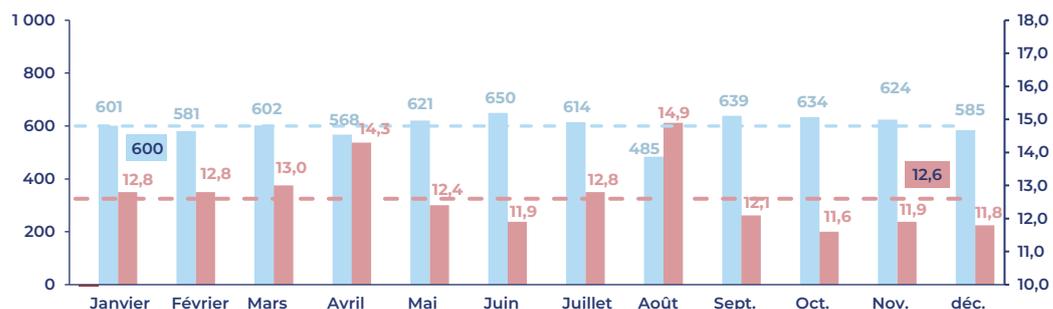


Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté



Tendance : Le volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros augmente de 5,1 % en 2021 par rapport à 2020, mais reste cependant inférieur à la valeur de l'avant-crise sanitaire (-12,2 % par rapport à 2019). Il s'accompagne d'une baisse de la vitesse moyenne de circulation de 6 % par rapport à 2020.

Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2021)



Tendance : Le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+8 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août le plus faible (-19 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+18 % par rapport à la moyenne annuelle), et minimale en octobre (-8 % par rapport à la moyenne annuelle).



CIRCULATION AUTOMOBILE PARIS INTRAMUROS (JOURS OUVRÉS)

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

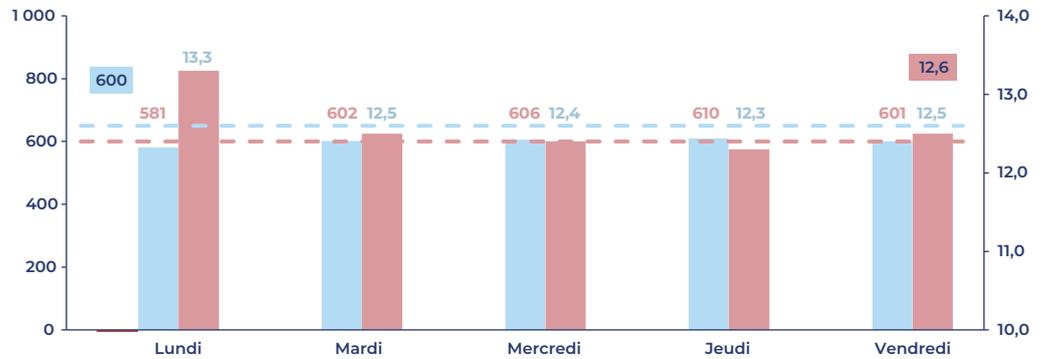
Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Jours ouvrés 2021 : 254
 Dont
 Lundi : 49
 Mardi : 52
 Mercredi : 51
 Jeudi : 50
 Vendredi : 52

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le réseau instrumenté (en 2021)

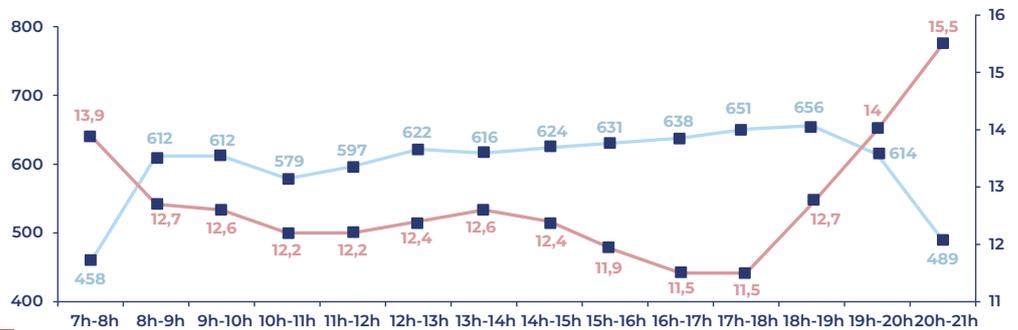


Tendance : La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-3 % par rapport à la moyenne annuelle) et le jeudi est la journée la plus chargée (+2 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrés pour l'année 2021)

Véhicules kilomètres par heure d'axe orienté instrumenté

Vitesses en km/h



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 21 h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté

Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Évolution annuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique



Tendance : Après la baisse exceptionnelle de 2020, le volume de circulation automobile sur le Boulevard périphérique croît de 4,9 % par rapport à 2020, mais diminue de 1,6% si on le compare par rapport à l'année 2019. Cette hausse s'accompagne d'une baisse de la vitesse de 7,7 %.

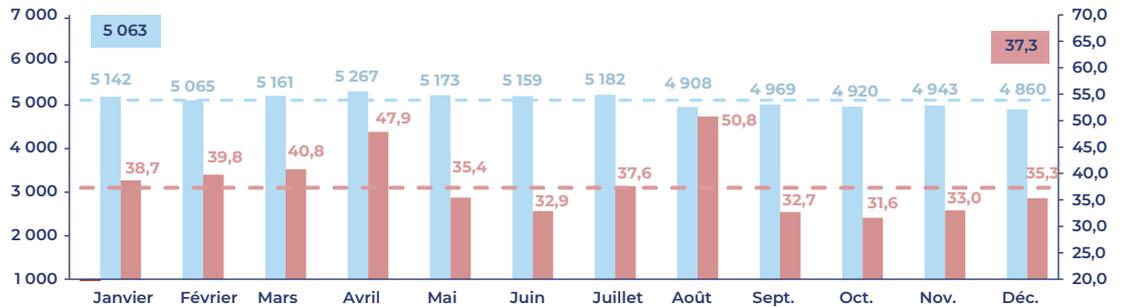


Évolution mensuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique (au cours de l'année 2021)

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

Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



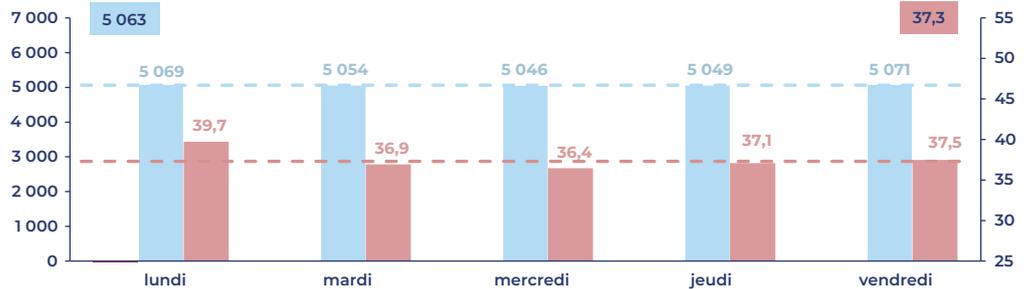
Tendance : Le mois d'avril enregistre la circulation automobile la plus forte (+4 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois de décembre la plus faible (-4 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+36 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois d'octobre (-15 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le Boulevard périphérique (en 2021)

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

Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique reste globalement stable les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le mercredi celui où elle est la plus faible (et non plus cette année la journée du jeudi).

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2021)

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

Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00



Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique est chargée entre 7h et 19h avec une moindre accentuation de la congestion aux heures de pointe, le matin surtout, qu'en temps normal : l'effet du couvre-feu du 1^{er} semestre a probablement entraîné un phénomène de lissage de la circulation dans la journée aux heures autorisées.



Jours ouvrés 2021 : 254

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



SUIVI D'ITINERAIRES (JOURS OUVRÉS)

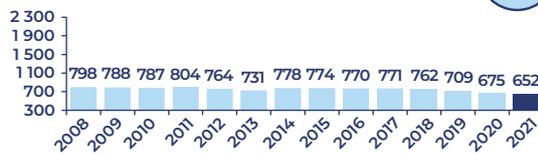
Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



Évolution 2021 / 2020

Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)

-3%



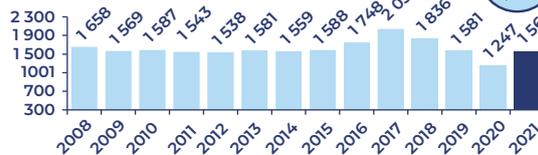
Évolution 2021 / 2020

-7%

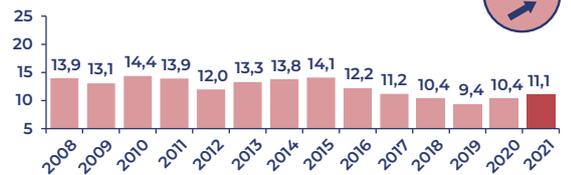


Quai Rive Droite

+25%



+7%



Avenue de la République (sens Est-Ouest)

-4%



+27%



Bd Saint-Michel - Bd de Sébastopol - Bd de Strasbourg

-6%

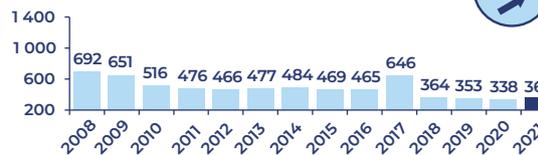


-10%

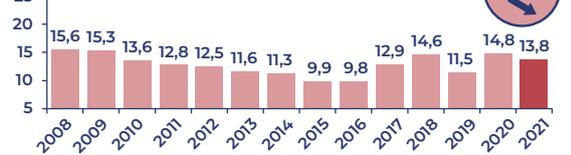


Bd Saint Marcel - Bd de Port royal - Bd du Montparnasse (sens Est-Ouest)

+8%



-7%



Grands Boulevards (sens Est-Ouest)

-5%



-28%



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

Vitesses en km/h
entre 7h00 et 21h00



COMPOSITION DE TRAFIC PARIS INTRAMUROS (JOURS OUVRÉS)

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

- 2 roues motorisés
- Autobus et autocars
- Trotinettes
- Véhicules lourds > 3,5t
- Véhicules légers < 3,5t
- Vélos

- 2 roues motorisés
- Autobus et autocars
- Trotinettes
- Véhicules lourds > 3,5t
- Véhicules légers < 3,5t
- Vélos

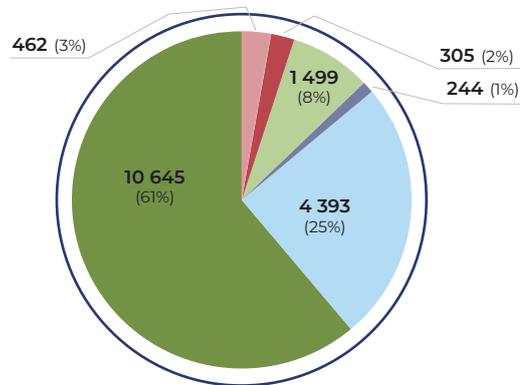
- 2 roues motorisés
- Vélos et trotinettes
- Véhicules lourds > 3,5t
- Véhicules légers < 3,5t

Répartition de la circulation par catégorie de véhicules Sites munis de caméras thermiques



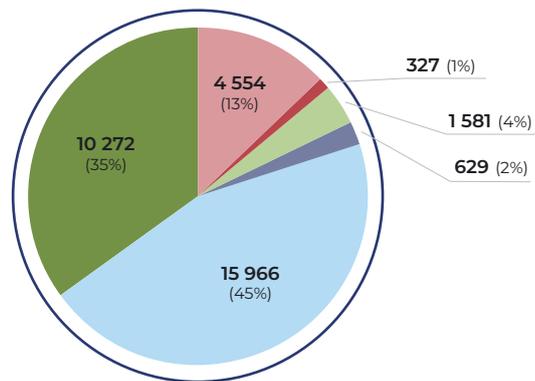
Rue de Rivoli (angle rue Nicolas Flamel)

Nombre moyen par jour ouvré - pourcentage de la circulation



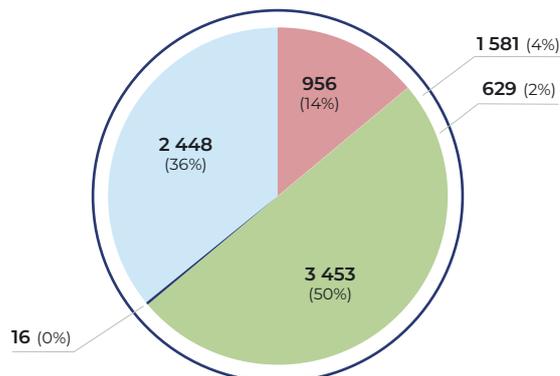
Boulevard sébastopol (angle rue de rivoli)

Nombre moyen par jour ouvré - pourcentage de la circulation



Place de Clichy (angle rue d'Amsterdam)

Nombre moyen par jour ouvré - pourcentage de la circulation

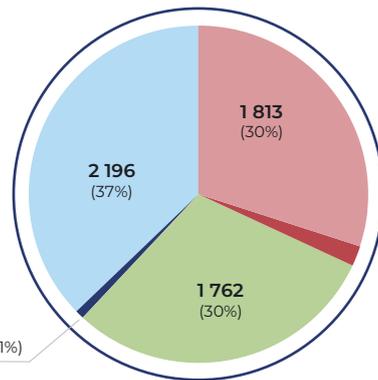




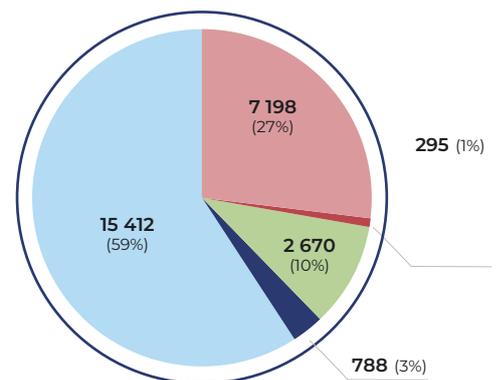
Boulevard Poissonnière (jonction Boulevard Montmartre)

Nombre moyen par jour ouvré - pourcentage de la circulation par mode

Sens Ouest-Est

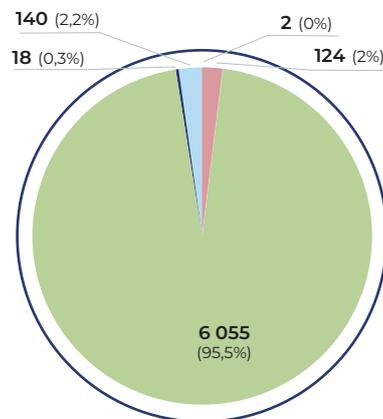


Sens Est-Ouest

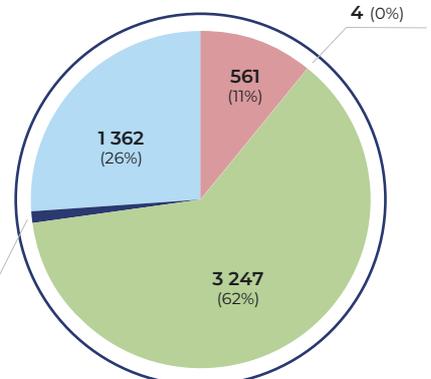


Quai de valmy

Nombre moyen par jour ouvré - pourcentage de la circulation par mode



Quai de Jemmapes



VOIES À 50 KM/H

Carte des voies limitées à 50 km/h

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements



Depuis le 30 août 2021, la vitesse est limitée à 30 km/h dans Paris intramuros, exceptions faites de quelques voies où la vitesse maximale est maintenue à 50km/h.

Voies limitées à 50 km/h





DÉPLACEMENTS SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

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



Étude réalisée à partir des données GPS de téléphones mobiles, durant deux périodes : février 2020 (avant la crise Covid) et septembre-octobre 2020 (pendant la crise Covid, hors période de confinement, mais sous couvre-feu), à partir du panel de la base Kisio traitant 400 000 à 500 000 déplacements par jour en Île-de-France..

- Paris
- Petite Couronne
- Grande Couronne
- Hors Île-de-France

Répartition des déplacements sur le Boulevard Périphérique

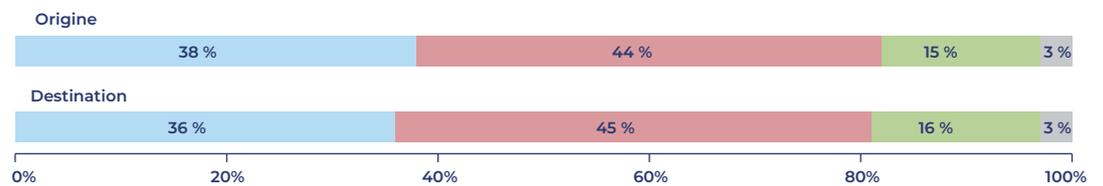


Tendance : Le Boulevard périphérique enregistre environ **1,5 million de trajets** réalisés par jour en semaine, dont le tiers est réalisé aux heures de pointe du matin et du soir. Un peu moins d'un tiers des trajets en semaine a pour motif : le travail ou les études ; et cette part augmente jusqu'à 44 % aux heures de pointe.

La vitesse médiane s'élève à 53km/h ; la vitesse moyenne **à l'heure de pointe du matin est de 49km/h** ; la vitesse maximale moyenne atteint 65km/h pour une vitesse limitée à 70km/h. **95 % des déplacements sont réalisés au sein de l'Île-de-France** contre 5 % qui ont une origine ou une destination **en dehors de l'Île-de-France**. **1 % seulement** des trajets ont à la fois leur origine et leur destination **en dehors de l'Île-de-France**.

Le Périphérique relève donc d'une **voie rapide à desserte régionale**.

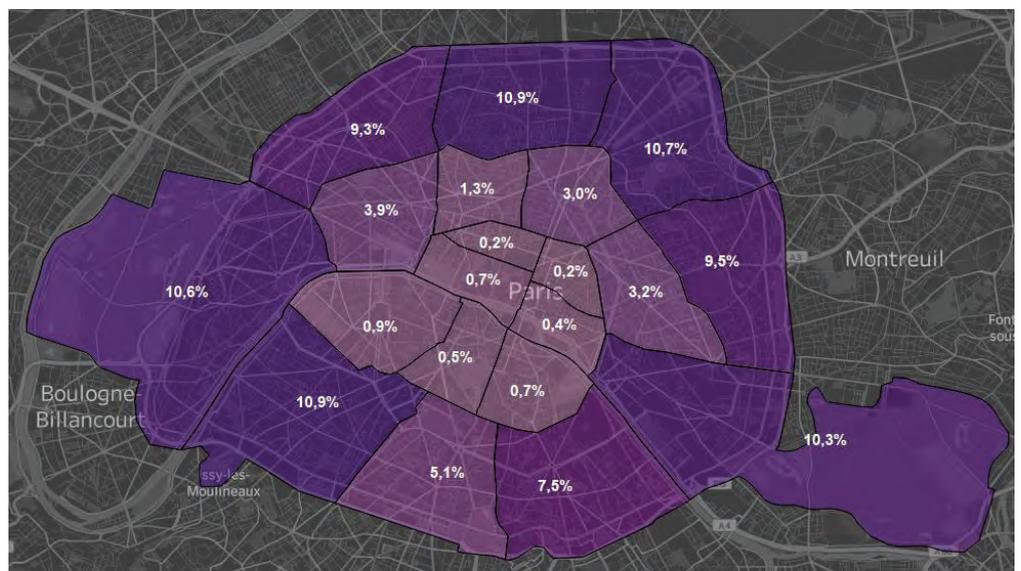
Répartition des déplacements en Île-de-France en fonction de l'origine et de la destination



Tendance : Au sein de la Région (hors Paris) :

- **70 % des déplacements** réalisés sont en relation (origine ou destination) avec la Petite Couronne, dont plus de la moitié d'entre eux ont une origine ou une destination à Paris.
- **30 % des déplacements** réalisés sont en relation avec la Grande Couronne dont la moitié d'entre eux en lien avec Paris.

Répartition des destinations intramuros des déplacements en lien avec le Boulevard périphérique (février 2020, en semaine)



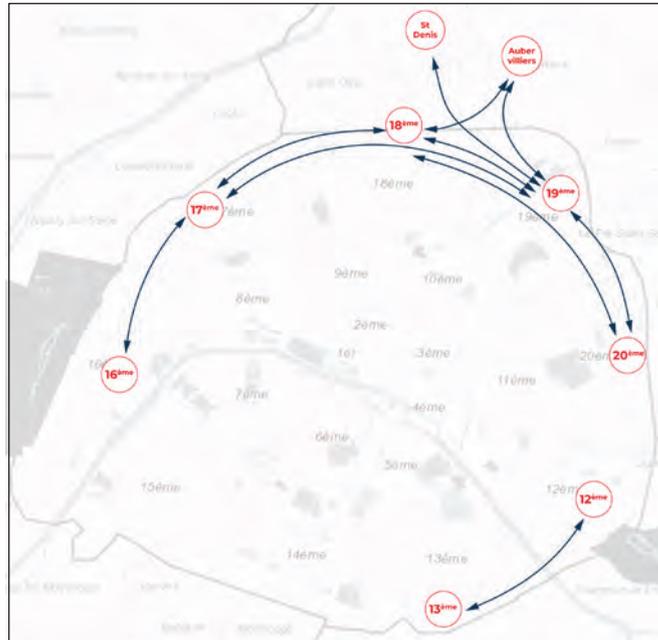
Tendance : Les 2/3 des déplacements sont en lien (origine ou destination) avec Paris, dont 85 % d'entre eux ont pour origine ou destination un arrondissement périphérique (avec dans l'ordre : les 18^{ème}, 19^{ème}, 20^{ème}, 12^{ème}, 15^{ème}, 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements).



FLUX SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Flux les plus importants

Flux les plus importants en lien avec Paris (arrondissements de Paris comme communes franciliennes)



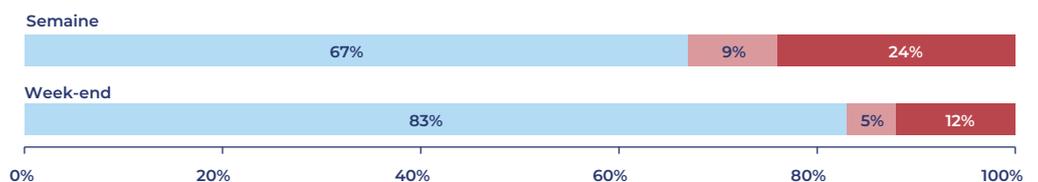
Tendance : Un quart des trajets en interaction avec Paris provient de la Seine-Saint-Denis, suivi des Hauts-de-Seine.

Les dix flux les plus importants, en incluant toutes les origines-destinations (à l'échelle des communes et des arrondissements pour Paris), sont les suivants :

- Entre les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris,
- Entre les 18^{ème} et 20^{ème} arrondissements,
- Entre les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements,
- Entre les 17^{ème} et 19^{ème} arrondissements,
- Entre Aubervilliers et le 18^{ème} arrondissement de Paris,
- Entre les 19^{ème} et 20^{ème} arrondissements,
- Entre les 12^{ème} et 13^{ème} arrondissements,
- Entre le 19^{ème} arrondissement et Saint-Denis,
- Entre les 17^{ème} et 18^{ème} arrondissements,

Composition du trafic

Véhicules légers
 2-RM
 Véhicules professionnels



Tendance : Le Boulevard périphérique est emprunté en semaine par **76 % de véhicules particuliers** (incluant les VTC), dont 9 % de deux-roues motorisées (16 à 17 % dans la circulation intra-muros,) et **24 % par des véhicules professionnels** (cars, taxis, VUL, PL). Cette répartition évolue le week-end pour atteindre 88 % de véhicules particuliers, dont 5 % de deux-roues, et 12 % de véhicules professionnels.

L'utilisation de véhicules professionnels est aussi importante en semaine que dans Paris intra muros (25 %). La part des poids-lourds y est plus importante que dans la circulation intra-muros et se trouve par ailleurs nettement supérieure dans le quart sud-est du boulevard périphérique (4,5 % des déplacements, contre 3 % dans le reste de l'infrastructure), sans doute en lien avec les pôles logistiques accessibles depuis les autoroutes A4 et A6.



Les déplacements en deux-roues motorisés

FRÉQUENTATION DES SITES SUIVIS

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

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

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

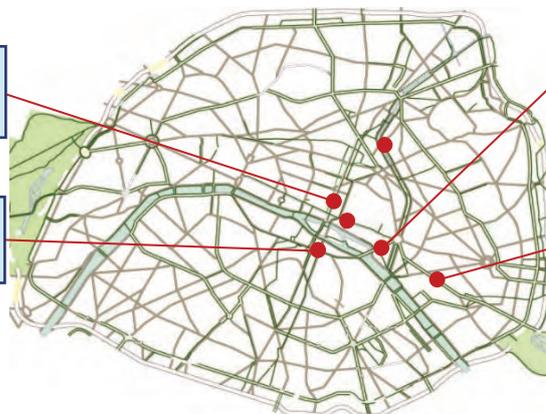
Moyenne horaire sur l'année 2021 et (...) sur l'année 2020

Boulevard de Sébastopol (au niveau du n°115)
307 (347) **352 (374)**
294 (336) **383 (429)**

Boulevard Saint-Germain (au niveau du n°134)
294 (336) **383 (429)**

Avenue Daumesnil (au niveau du n°98)
Sens E-O 150 (161) **86 (104)**
Sens O-E 22 (21) **55 (57)**

Boulevard Henri IV (au niveau du n°21)
Sens E-O 85 (5) **44 (3)**
Sens O-E 250 (266) **277 (284)**

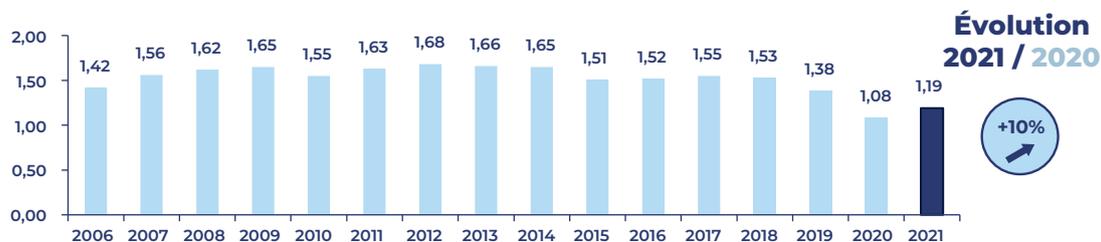


INDICE D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DEUX-ROUES MOTORISÉS



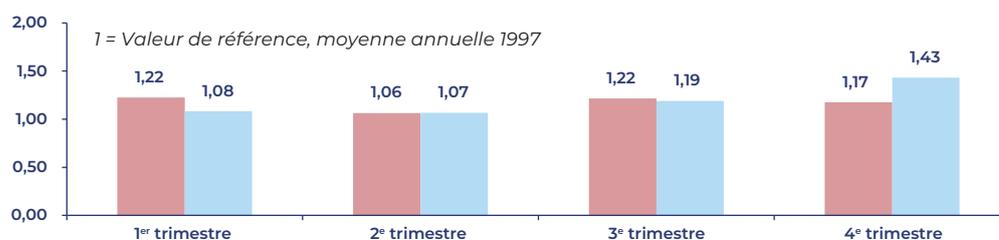
Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 4 sites (bd de Sébastopol, bd saint-Germain, bd Henri IV, avenue Daumesnil), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

Indice d'évolution annuel du nombre de deux roues motorisés entre 2006 et 2021



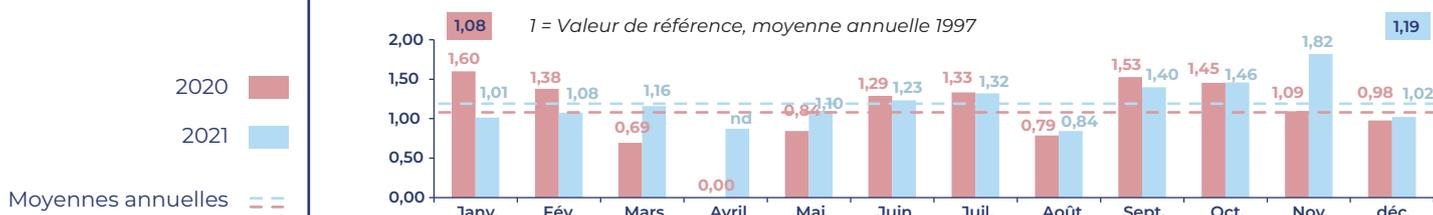
1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997
*Sont exclus en 2021 les sites du quai de Jemmapes et de la rue de Rivoli dont le statut de la voie limite la circulation de transit.

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2021 et 2020



Tendance : L'indice d'évolution enregistre en 2021 une hausse de 10 % du nombre de deux-roues motorisés sur les 4 sites suivis par rapport à 2020. Stable au 2^e trimestre, la fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés baisse légèrement aux 1^{er} et 3^e trimestres mais croît sensiblement au 4^e trimestre par rapport aux trimestres respectifs de 2020.

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de deux-roues motorisés pour 2021 et 2020



Tendance : En 2021, la fréquentation des deux-roues motorisés en circulation sur les sites suivis est contrastée. Elle est minimale en août et maximale en novembre. Par rapport à 2020, le mois de janvier enregistre la baisse la plus importante (-37 %) quand le mois de novembre connaît la hausse la plus forte (+66 %).



Les mobilités partagées

AUTOPARTAGE

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



L'autopartage en boucle se caractérise par des trajets d'un point A à un point B. Les offres peuvent se déployer avec station 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 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 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.

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**.

Au 31/12/2021 :

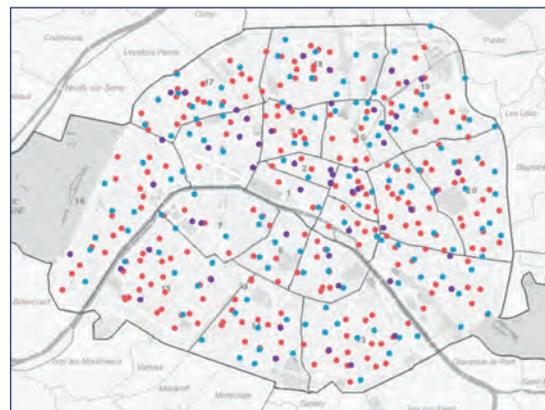
5 opérateurs sélectionnés : Ada, Communauto, Getaround, Ubeeqo, Clem.

dont 2 labellisés par Île-de-France-Mobilités (Communauto, Clem).

408 stations, dont **186** équipées de bornes de recharge électrique

1 378 places dont 1 220 pour véhicules électriques, hybrides ou hybrides rechargeables

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



Autopartage en trace directe

Pour développer les alternatives à la possession d'un véhicule individuel et contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique, Paris accompagne depuis plusieurs années le développement des offres de véhicules partagés. Les cartes de stationnement « autopartage » mises en place en 2018 pour accompagner le développement de l'autopartage après la fin du service Autolib' ont laissé la place en 2021 à un régime d'autorisation et de redevance d'occupation du domaine public.

Au 31/12/2021 :

- **3 opérateurs autorisés** : Free2Moove, Sharenow et Zity
- **Flotte maximale autorisée en simultané : 1 753 véhicules**, uniquement électriques.

Micro-mobilités motorisées en libre-service

Les opérateurs de véhicules en libre-service doivent obtenir une autorisation de la Ville de Paris, et payer une redevance pour l'occupation du domaine public.

Flottes autorisées au 31/12/2021 :

- **15 000** trottinettes (3 opérateurs)
- **11 000** vélos à assistance électrique (3 opérateurs) – 9 000 jusqu'au 15/11/2021
- **5 980** 2/3RM électriques (4 opérateurs)
- **Total : 31 980** véhicules autorisés (contre 33 669 au 31/12/2020)



MICRO-MOBILITÉS PARTAGÉES



La micro-mobilité regroupe les déplacements réalisés avec des engins de déplacements personnels motorisés (EDPM), les vélos et les deux ou trois roues motorisés.

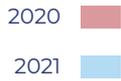
Un EDPM est défini comme un « véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h (...) ». Cette définition a été introduite dans le code de la route par le décret n°2019-1328 du 9 décembre 2019.

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.

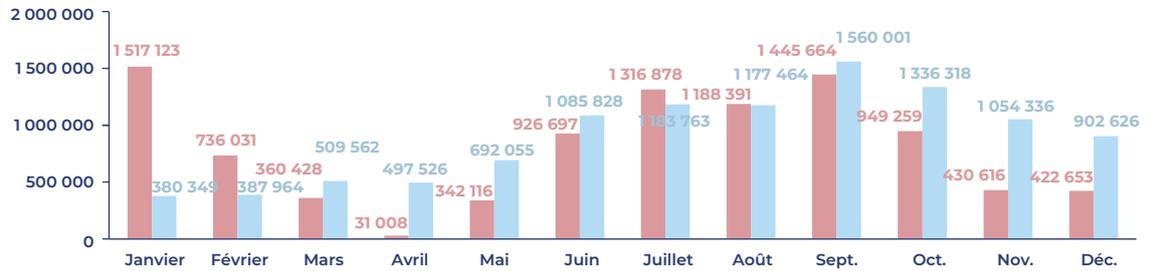


MICRO-MOBILITÉS PARTAGÉES

Source : Rapport d'activité des opérateurs (Dott, Lime et Tier) transmis à la Ville de Paris



Nombre de locations de trottinettes en libre-service



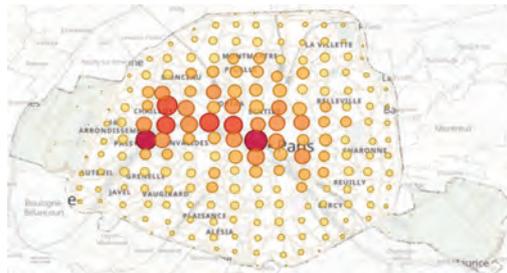
Tendance : Avec **10 767 792** locations en 2021, le nombre de voyages enregistrés par les trois services de trottinettes partagées accessibles à Paris croît de **11,6 %** par rapport à 2020.

Caractéristiques : Le trajet est en moyenne court en termes de distance et de durée.

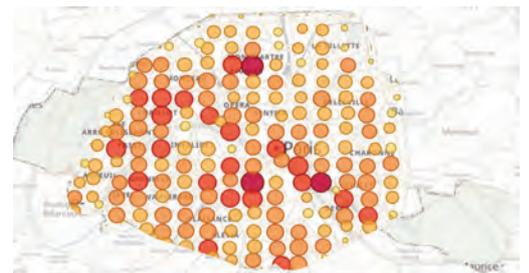
- **Distance moyenne** des locations en **2021** (en 2020) : **2,42 km** (2,44)
- **Durée moyenne** des locations en **2021** (en 2020) : **12,8 minutes** (10,7)

Source : Données SIVU partagées par les opérateurs avec la Ville de Paris

Répartition des trottinettes en libre-service – pour l'année 2021

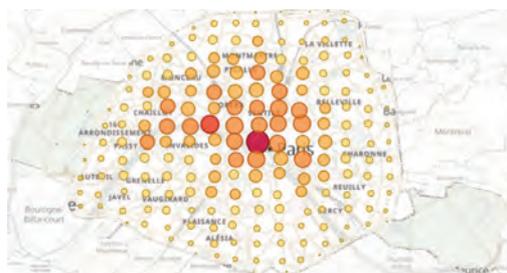


Trottinettes en circulation

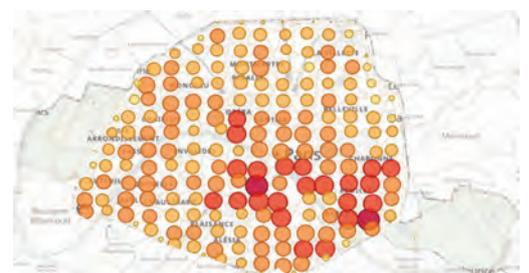


Trottinettes stationnées

Répartition des vélos en libre-service – pour l'année 2021



Vélos en circulation

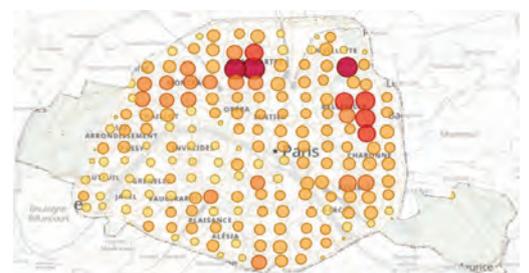


Vélos stationnés

Répartition des 2 et 3 roues motorisés en libre-service – pour l'année 2021



2 et 3 roues motorisés en circulation



2 et 3 roues motorisés stationnés

Plus d'information sur ce format de donnée : <https://github.com/CityOfParis/InnovationData/service-interface-vehicle-use>

Les cartes de chaleur reflètent la répartition dans Paris intra-muros des véhicules en circulation ou stationnés à huit moments de la journée (Minuit, 3h, 6h, 9h, 12h, 15h, 18h, 21h), cumulés sur l'ensemble de l'année 2021.



Les déplacements en taxis

OFFRE

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

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 %*.

*Enquête de composition du trafic - du 19 au 21 novembre 2019.

Stations à Paris

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

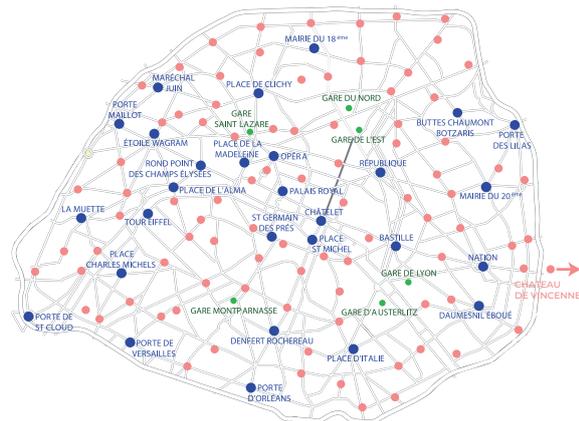
392 stations de taxis, comptabilisant 3 125 places sont réparties dans la capitale dont :

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

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

13 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.



Réseau structurant : Grandes stations + station de quartier (120 stations).

COURSES EN TAXIS

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

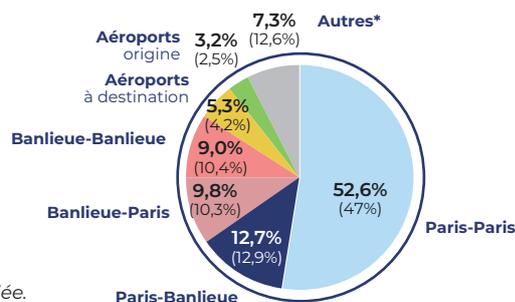
Caractéristiques des voyages dans Paris*

*Établies sur un échantillon de 17 564 475 courses réalisées en Île-de-France en 2021 (13 515 608 en 2020).

Distance et durée moyennes d'une course intramuros :

- Distance moyenne : **4,41 km** (4,51 km en 2020).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7h et 21h un jour ouvrable : **24,1 mn** (23,8 mn en 2019)

Répartition des courses selon l'origine et la destination



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

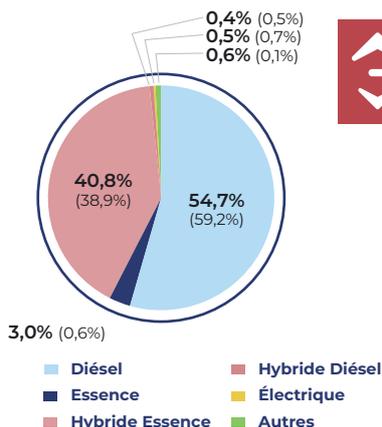
CARACTÉRISTIQUES DES TAXIS PARISIENS

Source : Préfecture de Police (en 2021)

Rapport de l'Observatoire National des Transports Publics Particuliers de Personnes (en 2019)

(Entre parenthèses, les données en 2019)

Répartition des types de motorisation en 2021 (Comparatif avec 2019)



Tendance : La part des moteurs au diésel reste encore majoritaire (avec 54,7 % dont 100 % pour les véhicules du type Van) et, associée à celle des moteurs à essence, la motorisation 100 % fossile s'élève à **57,7 %** quand celle de la motorisation hybride (à essence ou de manière très marginale au diésel) s'élève à **41,2 %** et celle des moteurs électriques à 0,5 %.

Cependant, la part des véhicules 100% fossile tend à baisser (**59,8 %** en 2019, le diésel représentant alors 59,2 %) et celle des véhicules hybrides à augmenter (**39,4 %** en 2019), selon les chiffres du rapport de l'Observatoire National des Transports Publics Particuliers de Personnes publiés dans le bilan 2019.

La part des véhicules électriques reste stable avec 0,5 % contre 0,7 % en 2019



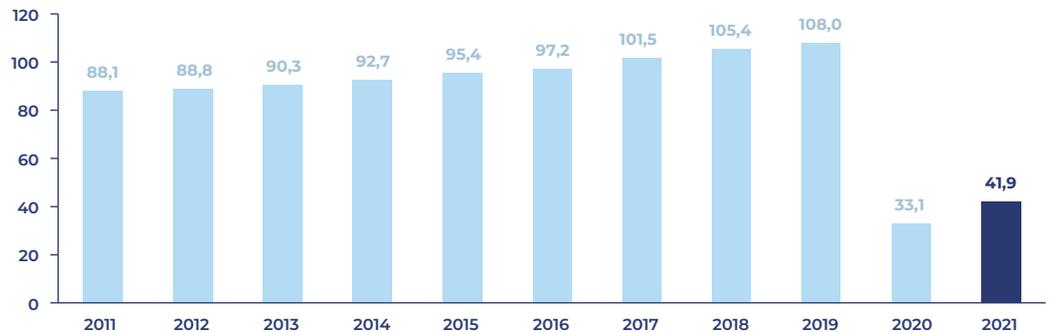
Les déplacements touristiques

AÉROPORTS DE PARIS

Source : Aéroports de Paris

Nombre de passagers

Évolution annuelle du nombre de passagers dans les aéroports franciliens depuis 2011



Tendance : Avec 41,9 millions de passagers enregistrés en 2021 dans les aéroports franciliens, Aéroports de Paris enregistre une hausse de la fréquentation de 27 % par rapport à 2020.

Offre de stationnement réservé aux autocars

Nombre de places : 512

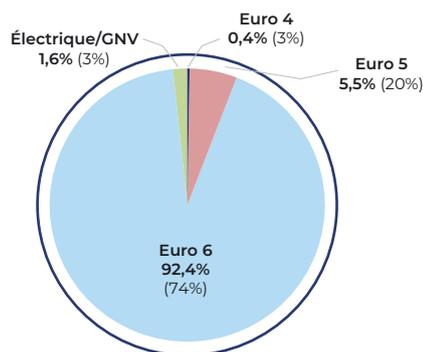
dont : **459 places payantes accessibles dans le cadre du forfait**
dont **216 dans les parcs fermés**

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

FORFAITS DE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DE TOURISME

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

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

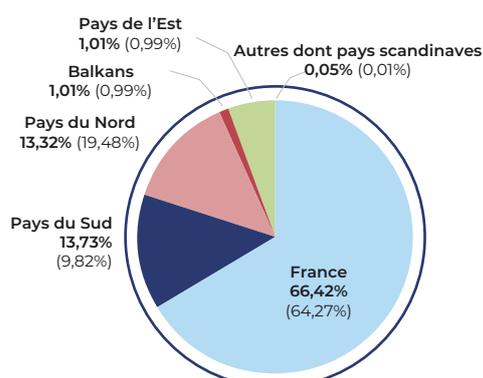


(%) : Pourcentage en 2020



Tendance : La part des autocars Euro 5 a baissé par rapport à 2021 au profit des autocars Euro 6.

Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



(%) : Pourcentage en 2020



Tendance : En 2021, les parts de cars immatriculés en France et dans les pays du Sud de l'Europe ayant souscrit un abonnement Pass Autocar affichent la plus forte hausse (entre 2 et 4 points supplémentaires) par rapport à 2020. Celle des cars immatriculés dans les pays du Nord de l'Europe enregistre la plus forte baisse (environ -6 points).



FORFAIT 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 les PASS occasionnel pour les visites ou voyage occasionnels à Paris. Les dispositions tarifaires pour le PASS abonnés et les 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

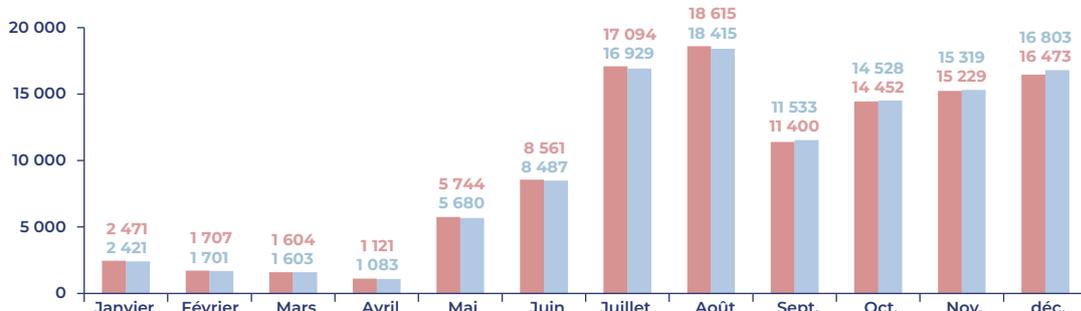
Source : IDFM



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).

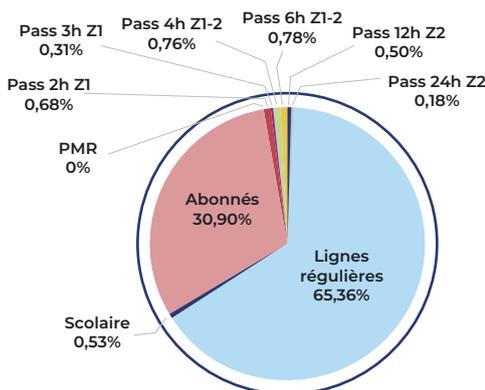
Paris Visite : forfait valable pendant 1, 2, 3 ou 5 jours consécutifs permettant d'effectuer un nombre illimité de voyages sur tous les modes de transports, sauf Filéo, sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France et de bénéficier d'avantages culturels ou commerciaux.

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



Tendance : En 2021, **114 502** forfaits et **114 471** stationnements ont été vendus, en hausse respectivement de 27,5 % et 29,5 % par rapport à 2020.

Type de forfaits utilisés



Tendance : Les parts des forfaits pour les abonnés, les lignes régulières ainsi que les forfaits à la journée sont en hausse en 2021. Tous les autres sont à la baisse.

Nombre de forfaits utilisés en 2021

Évolution 2021 / 2020

Forfaits MOBILIS
 Tickets JEUNES WEEK-END

2 428 665



Forfaits PARIS VISITE

736 571



Tendance : Le nombre de forfaits MOBILIS et de tickets JEUNES WEEK-END vendus en 2021 (soit plus de 2,4 millions) augmente de 64 % par rapport à 2020, mais ne retrouve pas la valeur de 2019 (avec plus de 5,3 millions). De même, le forfait PARIS VISITE connaît une progression de 123 % de ses ventes en 2021 (avec 736 571) par rapport à 2020, contre plus de 2 millions forfaits vendus en 2019.



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 2021

Évolution
2021 / 2020

Sur la Seine

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

142 587



Sur les Canaux

par bateaux de tourisme

Sur les canaux à grand gabarit : Saint Martin et Saint Denis

36 428



TOURISME À PARIS

Source : Office du Tourisme
et des Congrès de Paris

Résultats hôteliers Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

2020 2021

Nombre total d'arrivées

4,8

7,1



Dont Étrangers

2,7

3,1

Français

2,1

4,0

Nombre total de nuitées

10

15,3



Durée moyenne de séjour

2,07 nuitées

2,15 nuitées



Taux d'occupation moyen

25 %

35 %



Taux d'occupation des chambres dans
l'hôtellerie homologuée

Résultat du nombre de chambres occupées divisé par le nombre de chambres disponibles et multiplié par 100.

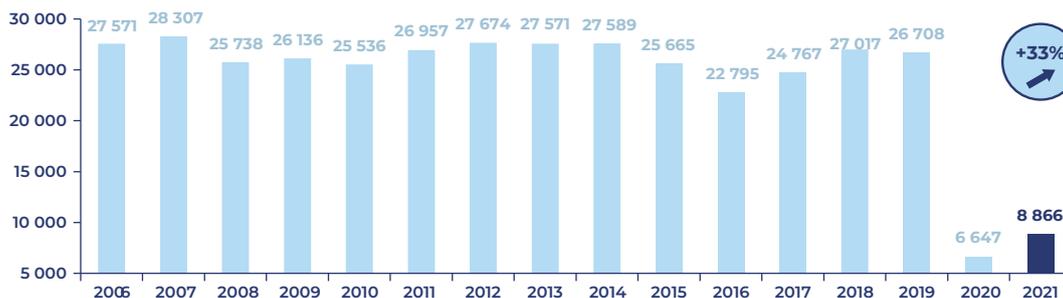


Tendance : La fréquentation hôtelière enregistre une hausse d'environ 50 % par rapport à 2020, mais accuse une baisse de près de 60 % par rapport à 2019.

Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

Évolution
2021 / 2020

Nombre d'entrées en milliers



Principaux sites culturels

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



Tendance : La fréquentation des grands sites culturels parisiens augmente de 33% en 2021 par rapport à 2020 avec un peu moins de 9 millions de visiteurs enregistrés, soit un tiers en moyenne de la fréquentation habituellement enregistrée.



Le transport de marchandises

ZONES DE LIVRAISON

Source : Direction de la voirie et des déplacements

Enquête réalisée le jeudi 18 mars 2021 de 7h à 10h et de 15h à 18h dans le quartier des Orgues de Flandre.

Site enquêté ●

(Nombre d'aires de livraison) : 2



Les aires de livraison sont des aires d'arrêt exclusivement réservées au transfert de marchandises et dont la durée d'utilisation est strictement limitée à 30 minutes.

Sur les aires de livraison le conducteur doit rester à proximité de son véhicule, pour céder sa place aux véhicules prioritaires.

Aires de livraison ouvertes au stationnement :

Zones dites «partagées» ou «périodiques» :

Les automobilistes peuvent se garer sur les zones de livraison signalisées par une bande simple entre 20h et 7h, tous les jours de la semaine, les dimanches et les jours fériés.

Zones dites « sanctuarisées » ou «permanentes» :

Les zones de livraison toutefois signalisées par un double marquage au sol restent exclusivement réservées à la livraison, car elles servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (supérettes, boulangeries, etc.).

Arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

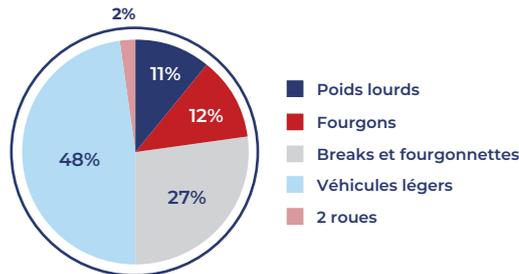
VOIE FERRÉE

Source : SNCF

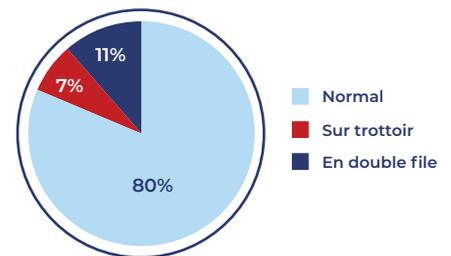
Livraisons dans le quartier des Orgues de Flandre (19^{ème} arrondissement)



Types de véhicules stationnés



Types de stationnement



Tendance : Sur les 7 sites enquêtés (soit 15 aires de livraison), 112 mouvements de véhicules ont été comptabilisés pour une durée moyenne de livraison de 21 minutes. 65 % de ces véhicules sont des véhicules légers ou des breaks (et fourgonnettes). Si les véhicules sont correctement stationnés sur trottoir à 80 %, les livraisons sont considérées comme gênant la circulation dans 60 % des cas. Les livraisons relèvent à 78 % de marchandises.

Nombre de zones de livraison (au 2 janvier 2022)

Nombre de zones de livraison	9 532
dont : Zones de livraison partagées	6 832
Zones de livraison sanctuarisées	2 700

Flux de trafic fret en Île-de-France

Trafic global en millions de train. km



Tendance : Le trafic 2021 est estimé 5,08 millions de train-km pour l'Île-de-France, soit une hausse de 6,9 %.



VOIE D'EAU

Source : Ports de Paris (données Seine)

Direction de la voirie et des déplacements (données Canaux)

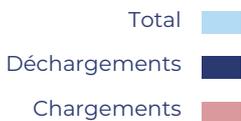


Ports parisiens inscrits au PLU :

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).



Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

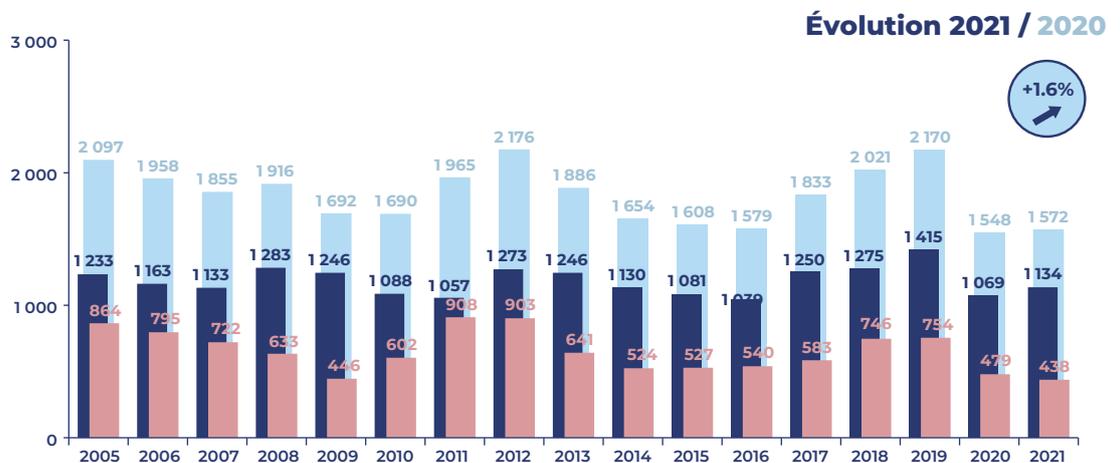
Trafic fluvial des ports sur la Seine 1 571 556 tonnes

Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19^e)* 142 425 tonnes

Trafic total pour tous les ports parisiens 1 713 981 tonnes

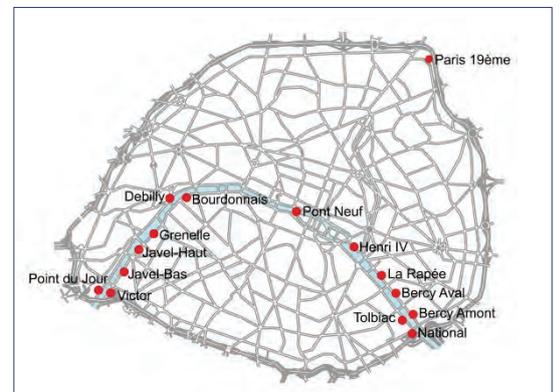
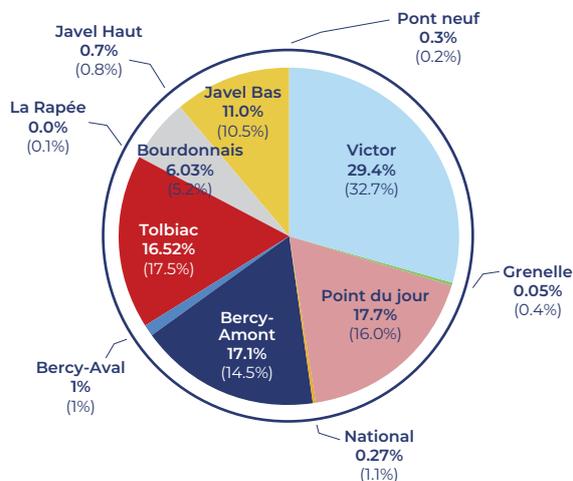
* En 2020, le Service des Canaux enregistreait 139 112 T de fret à Paris 19^eme.

Ports sur la Seine - Trafic (en milliers de tonnes)



Tendance : Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 77 % de matériaux de construction, connaît à nouveau une légère hausse en 2021, liée à la reprise de l'activité post-crise sanitaire, avec des chargements en baisse de près de 9 % et des déchargements en hausse de 6 % par rapport à 2020.

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Évolution 2021 / 2020

Trafic fluvial total en Île-de-France 22 513 406 tonnes

Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris 1 165 666* tonnes

*En 2020, le Service des Canaux (de la Ville de Paris) enregistreait 748 112 T de fret sur l'ensemble des Canaux



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 2020



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



Le contexte économique

ÉTABLISSEMENTS

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

Exploitation SIGR Paris Île-de-France du comptage des établissements de SIRENE (répertoire exhaustif de l'INSEE)

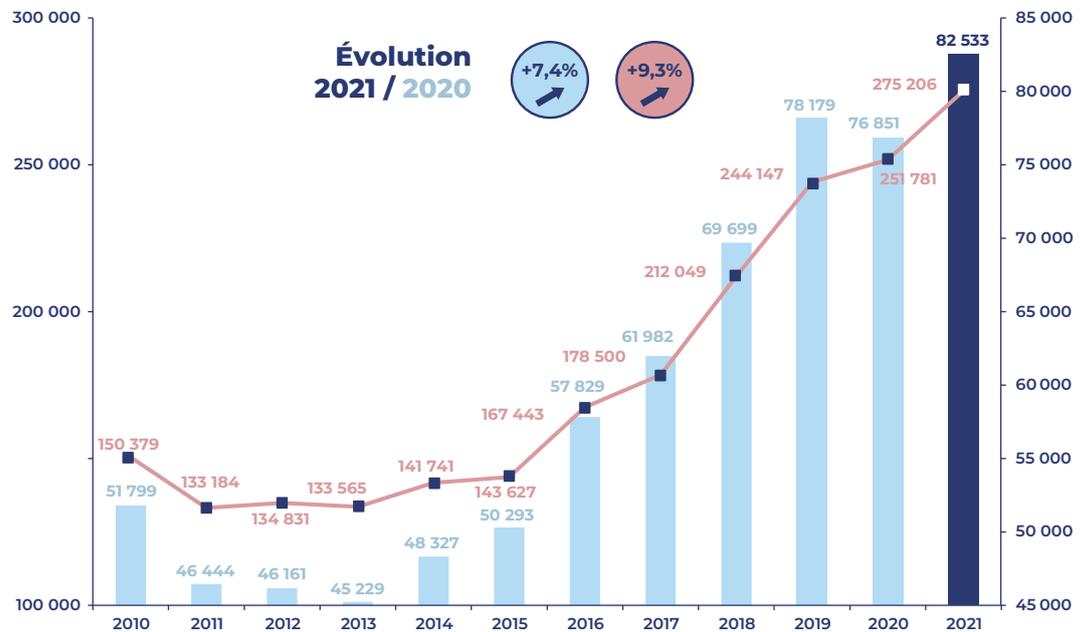
Paris

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



Tendance : 82 533 nouvelles entreprises ont été créées à Paris en 2021, en hausse de 7,4 % par rapport à 2020. Il est à noter toutefois un recul aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 2021 respectivement de 7,2 % et de 8,1 % par rapport aux trimestres correspondants de 2020.

En Île-de-France, 275 206 entreprises ont été créées, en hausse de 9,3%. Et de même qu'à Paris, on constate au 4^{ème} trimestre 2021 des tendances hétérogènes : ainsi, les nouveaux micro-entrepreneurs ont notablement diminué par rapport au 4^{ème} trimestre 2020 (-18,6 %) alors que celle des entreprises « classiques » ont évolué durant la même période (+ 7,2 %).

ÉTABLISSEMENTS

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Région

Île-de-France

Paris

Défaillances d'entreprises à Paris et en Île-de-France AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE



Tendance : En 2021, 2 062 défaillances ont été enregistrées à Paris, ce qui constitue un volume historiquement bas ; et 559 défaillances d'entreprises ont été comptabilisées à Paris au cours du 4^{ème} trimestre 2021 (contre 712 au 4^{ème} trimestre 2021). Les aides aux entreprises mises en place lors de la crise sanitaire ont en effet continué à soutenir les entreprises.



Le stationnement

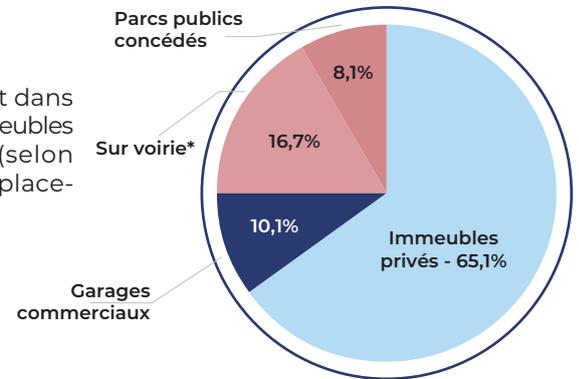
STATIONNEMENT SUR VOIRIE

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

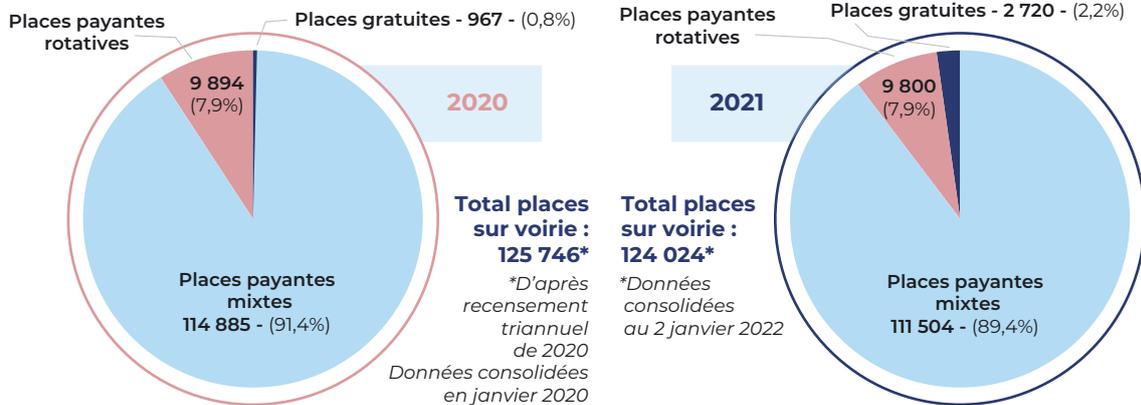
Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

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

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



Offre de stationnement véhicules sur voirie (hors bois)



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



Garage commercial
Parc privé à usage public.

Places rotatives
Stationnement limité à 2 heures consécutives.

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

Places gratuites
Places de stationnement délimitées par un marquage sans mention particulière.

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



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.

Carte 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.

Évolution 2021 / 2020

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021	Évolution
Nombre de places deux-roues dont :	67 800	71 100	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 526	109 494	118 961	+8,6%
- places mixtes	15 700	14 200	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 710	11 144	10 331	-7,3%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	28 400	31 100	31 100	31 278	33 690	35 640	36 116	37 895	41 032	41 295	+0,6%
- Vélo	23 700	25 800	25 900	25 974	30 047	35 825	36 570	38 791	57 318	67 335	+17,5%

*Données issues du recensement triannuel

Places pour engins de déplacement personnel (trottinettes)

	2021
Places pour E.D.P	15 183

Usagers du stationnement résidentiel

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de cartes de stationnement	144111	159 356	138 612	58 692	63 893	61 109	59 423	60 361	61 218	61 368

Fin 2021, au total **105 191** 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).

Carte Professionnels sédentaires

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	5 345

Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2021 (places pour véhicules)

Nombre de Parc souterrains concédés

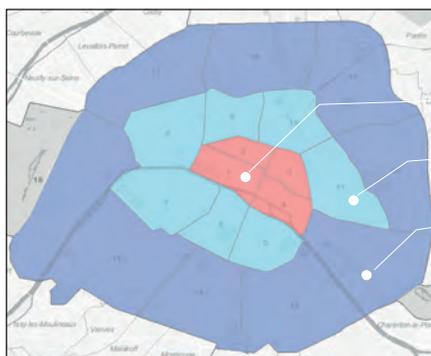
125 parcs totalisent **63 542** places dont :

65 parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur

10 des abonnements « parc relais »

Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **63 542 places mixtes et abonnés** dont **11 091** places amodiées



8 293 places

24 701 places

30 548 places

Places pour véhicules légers reliées à une borne de recharge électrique

	2019	2020	2021	Évolution 2021 / 2020
Nombre de places Véhicules électriques	319	597	847*	+42%
Réparties dans (nombre de parcs)	66,5	64	65,5	

*À cela s'ajoute : 34 places pour PMR électriques.

Places pour les deux-roues dans les parcs concédés

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021	Évolution 2021 / 2020
Nombre de places deux-roues motorisés	2 060	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	2 860	2 957	3 079	3 260*	+6%
- Réparties dans (nombre de parcs)	102	105	97	105	105	104	105	105	107	104	103	
Nombre de places vélos (et V.A.E)									905	1 675	1 916	+14%
- dont Velostations (Montparnasse et Van Gogh)										583	583	
- Réparties dans (nombre de parcs)									48,5	54,5	6	

* À cela s'ajoute dans 6,5 parcs : 36 places deux-roues motorisés électriques.

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 péricentrale
(arrdts 5 à 11)

Zone périphérique
(arrdts 12 à 20 et Marigny-Château à Vincennes)



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

Évolution
2021 / 2020

Sorties horaires en 2021

Nombre total par jour 18 398

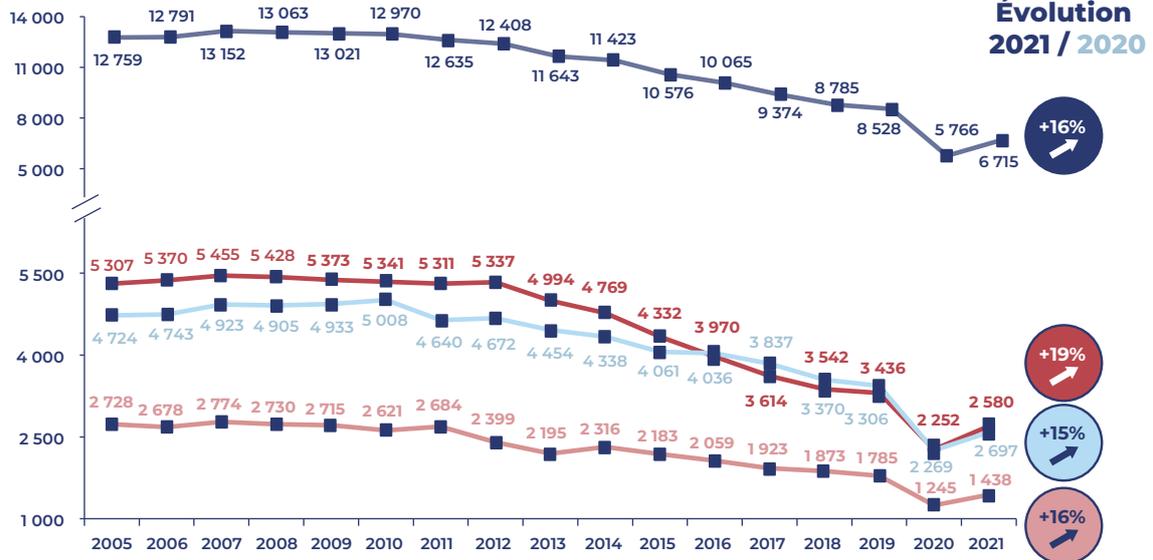
+17%

Nombre/place publique/jour 0,4

+18%

Évolution des sorties horaires dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers



Tout Paris

Zone Péricentrale
(arrondissements 5 à 11)

Zone périphérique
(arrdts 12 à 20 et Marigny-
Château à Vincennes)

Zone centrale
(arrondissements 1 à 4)



Tarif résidentiel

Taux préférentiel destiné aux riverains.

Abonnés (fin 2021)

Évolution
2021 / 2020

Véhicules légers

Nombre total d'abonnements 29 361

-1%

Nombre / place publique 0,86

+51%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel
répartis dans 65 parcs

stable

Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements 1 524
répartis dans 103 parcs

-2%



La sécurité des déplacements

SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PARIS

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

- Accidents —
- Blessés légers —
- Blessés graves —
- Tués —



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

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

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

Blessé grave appelé B.H., (blessé hospitalisé) : Victime nécessitant plus de 24h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours minimum antérieurement).

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

Nombre d'accidents corporels et de victimes



Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

	Nombre d'accidents	Évolution 2021 / 2020	Nombre de tués	Évolution 2021 / 2020
Paris 2,16 millions d'habitants	5 070	+7%	45 (45 en 2020)	stable
Île-de-France 12,10 millions d'habitants	16 774	+14,7%	292 (249 en 2020)	+17%
Milieu urbain*	34 389	+18,2%	963 (843 en 2020)	+14%
France métropolitaine 65,10 millions d'habitants	45 121	+18,6%	2 944 (2 541 en 2020)	+16%

*Agglomération hors autoroutes (la référence a changé.)



Tendance : On constate une hausse du nombre total des accidents corporels de +7 %, soit 344 accidents en plus) et également une hausse du nombre total des victimes (+9 %, soit 497 victimes en plus) à Paris par rapport à 2020. Les chiffres restent néanmoins inférieurs à ceux de 2019 (respectivement -8 % et -10 %). Cette augmentation repose sur celle des blessés légers (+ 9,5 %, soit 476 blessés légers en plus) et dans une moindre mesure sur celle du nombre des blessés graves (+ 6 %, soit 21 blessés graves en plus) tandis que dans le même temps le nombre des tués reste stable. Les indicateurs concernant l'Île-de-France et la France métropolitaine affichent également cette hausse de manière plus sensible, notamment pour le nombre de tués.

ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

- Île-de-France —
- Paris —



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

Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents



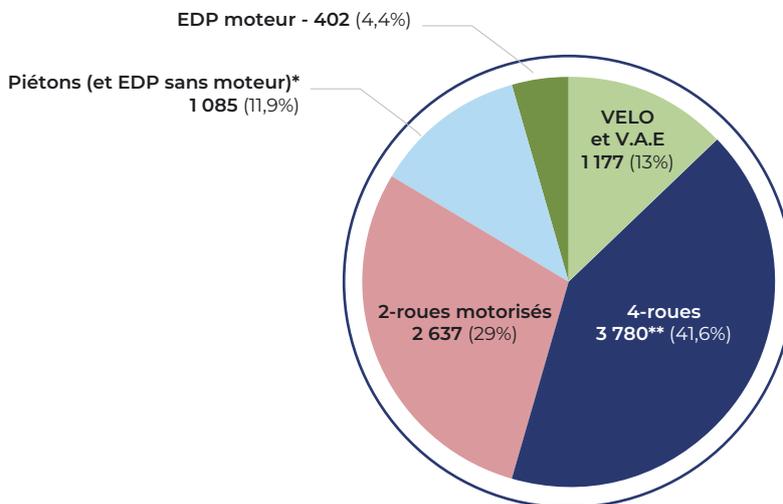
*Données consolidées



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

USAGERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

Répartition des usagers impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels



* dont 24 EDP sans moteur.

** dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 2 831 ; VU : 695 ;

PL : 147 (dont 13 semi-remorques) ; TC (bus et autocars) : 81 ; tramway : 14 ; voitures : 9 ; Autres véhicules : 3



Lexique

E.D.P : Engin de Déplacement personnel (dont les trottinettes)

E.D.P moteur : E.D.P électrique

V.A.E : Vélo à Assistance Électrique

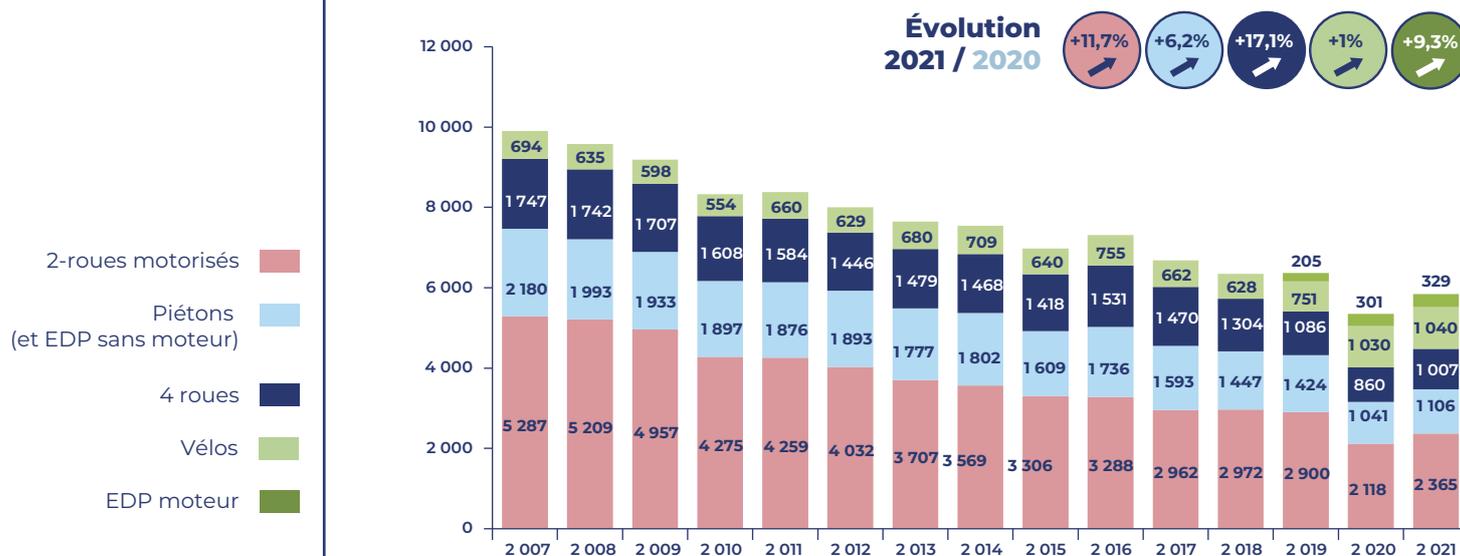
2-RM : 2-roues motorisés



Tendance : En 2021, il s'est produit 5 070 accidents corporels de la circulation qui ont impliqué 1 165 usagers occasionnant 5 847 victimes (et laissant indemnes 5 318 usagers).

VICTIMES

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



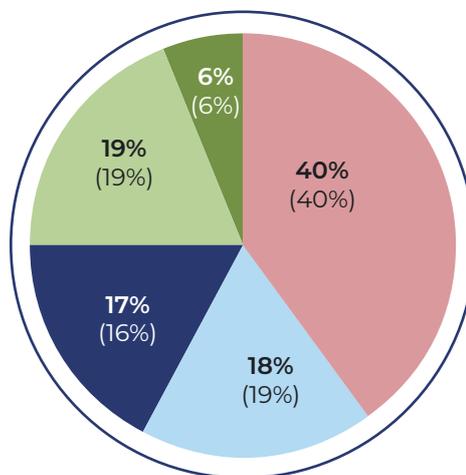
Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent 40 % des victimes alors qu'ils ne constituent que 17 % du trafic dans Paris intra-muros et 18 % sur le Boulevard périphérique et les échangeurs*. Ce nombre est en hausse mais reste néanmoins inférieur à celui de 2019. Les nombres de victimes à vélo et sur les EDP à moteur continuent d'augmenter (respectivement + 10 victimes à vélo et + 28 victimes à EDP à moteur).

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

Répartition des victimes par catégorie en 2021



(%) : Pourcentage en 2020



Nombre de victimes tout Paris*	dont tués	dont blessés graves (B.H.)	dont blessés légers (B.N.H.)	
Deux-roues motorisés (et 3-RM)	2 365	10	163	2 192
dont - cyclomoteurs (<=50 cm ³)	829	5	48	776
- Motocyclettes ou scooters	1 536	5	115	1 416
dont > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	665	1	49	615
> 125 cm ³	871	4	66	801
Piétons (et EDP sans moteur)	1 106	21	85	999
4 roues	1 007	6	37	964
dont - VL	861	6	31	824
- VU	102	0	5	97
- PL	2	0	0	2
- TC (hors Tram)	38	0	1	37
- Voiturette, quad et autres	2	0	0	2
Vélos	1 040	7	38	995
dont - VAE	131	0	8	123
Engins de déplacement personnels à moteur (EDP)	329	1	13	315

*extraction du logiciel TRAXY le 22 août 2022



Tendance : Le nombre de victimes deux-roues motorisés augmente par rapport à 2020 (+11.7 %) mais diminue par rapport à 2019 (-18.5 %), celui des blessés graves augmente également (+10.9 % par rapport à 2020) mais diminue par rapport à 2019 (-24.5 %). Le **taux de gravité** des accidents de deux-roues motorisés (6,06 %) est **inférieur à celui de l'ensemble** des accidents à Paris (7,53 %).

Le nombre des victimes piétons augmente par rapport à 2020 (+6.25 %) mais est plus bas qu'en 2019 (-0.2 %). Le nombre de blessés graves augmente aussi (+8 par rapport à 2020 mais -27 par rapport à 2019)). En 2021, les piétons représentent 19% du total des victimes. Le taux de gravité des accidents de piétons en 2021 (9.9 %) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (7,53 %).

Les victimes en 4 roues sont en augmentation par rapport à 2020 (+17 %) mais en légère diminution par rapport à 2019 (-7 %) et représentent 17.2 % du total des victimes en 2021. Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues (1,2 %) est très en deçà de celui de l'ensemble des accidents parisiens (7,53 %), bien qu'en légère hausse par rapport à 2019 (0.7 % en 2019).



Taux de gravité

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

En 2021 à Paris, le taux de gravité est de 7,53 pour l'ensemble des accidents corporels (7,64 en 2020 et 7,73 en 2019).

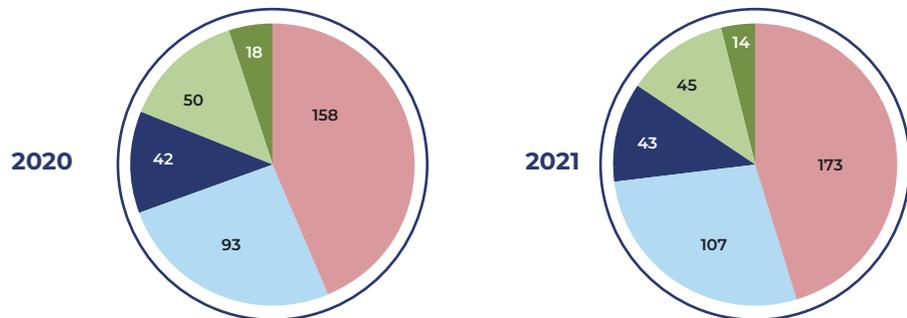
Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 1% par rapport à 2020 (38.5 % par rapport à 2019). L'augmentation notable par rapport à 2019 repose sur celle des tués (3 tués à vélo de plus), des blessés graves (9 blessés graves à vélo de plus) et des blessés légers (277 blessés légers à vélo de plus).

Cette augmentation est à mettre en relation avec celle du nombre de cyclistes*, de 159 % en 2020 par rapport à 2019. Ce nombre s'est stabilisé entre 2020 et 2021*.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2021 (3.85%) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (7.53 %).

*comptages de l'Observatoire

Évolution du nombre de tués et blessés graves par catégorie



Tendance : Les usagers les plus vulnérables demeurent en majorité les deux-roues motorisés et les piétons. On note une baisse du nombre de tués et blessés graves à vélo et une baisse des blessés graves à EDP avec moteur. Il y a par contre 1 mort en EDP avec moteur en 2021.

ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Actions partenariales

- Suspension de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, qui permettait de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels. 42 télégrammes ont pu être diffusés en 2021.

Actions de sensibilisation

- À l'initiative du Comité de Paris de l'association La Prévention Routière subventionnée par la Ville de Paris, des actions de sensibilisation à la conduite de deux-roues motorisés, aux déplacements à vélo, mais aussi à l'utilisation des nouveaux « engins de déplacement personnel » (trottinettes électriques, hoverboard et monoroue) sont mises en place.
- Soutien aux actions de sécurité routière organisées par l'association « Wimoov » auprès des seniors (initiation à la mobilité, sécurisation de ses déplacements en voiture, se déplacer en transport en commun, sécuriser ses déplacements piétons) et pour une mobilité responsable (prévenir les consommations et les conduites à risques, découvrir les nouveaux modes de déplacement).
- Soutien à l'association « Avenir Santé » concernant l'organisation d'actions de prévention marquées par leur transversalité (addictions, risques auditifs, accidents de la circulation, risques sexuels) avec, en lien avec la crise sanitaire, une attention toute particulière portée à la santé mentale des jeunes rencontrés.

Dans la lignée du point précédent, volonté de l'association de s'adresser aux plus vulnérables : apprentis, étudiants du Crous, jeunes en quartiers Politique de la Ville...

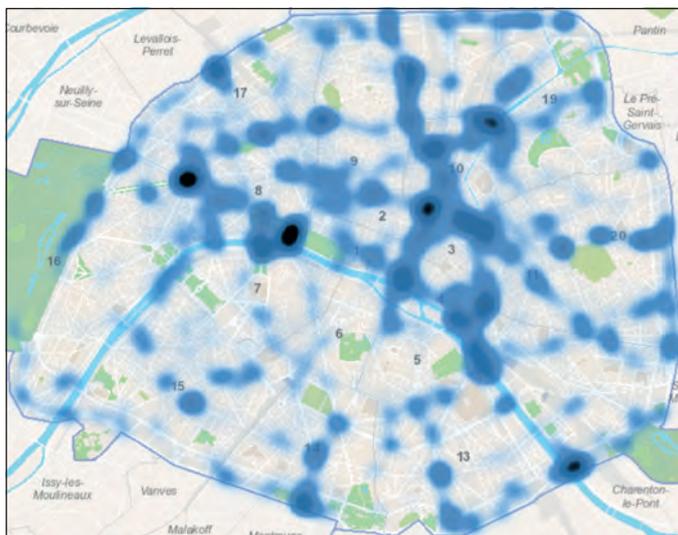
L'association reste une structure de terrain, proche du public jeune et de certaines évolutions dans leurs consommations (ex : protoxyde d'azote).



Les actions de sensibilisation fortement diminuées pendant la crise sanitaire de 2020 ont repris progressivement tout au long de 2021.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Carte de densité des accidents en 2021

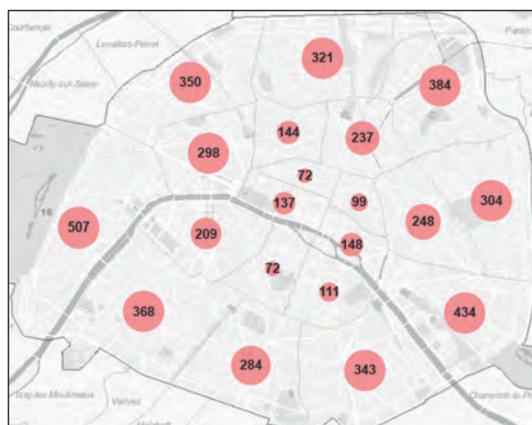


Tendance : Les accidents sont concentrés au Nord de la Seine, principalement aux places et intersections des grands axes du réseau structurant : places de la Bastille, du Châtelet, de la Concorde, de l'Étoile... et plus au Nord : place de la République, place de Clichy et aux portes de de Paris. De même, au sud de Paris, les accidents apparaissent aux intersections de grandes artères (place Denfert...) et à certaines portes de Paris.

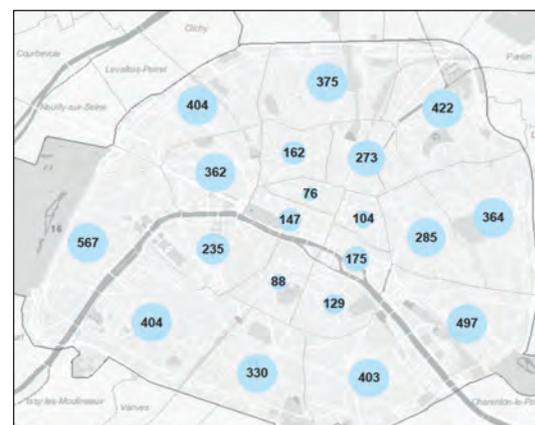
RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT



Nombre d'accidents



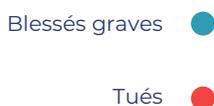
Nombre de blessés



Nombre de blessés graves



Nombre de tués



RÉPARTITION SELON L'ÂGE

Nombre de victimes (blessés, blessés graves, tués) par tranches d'âge

Tranches d'âge	Moins de 14 ans	Entre 15 et 59 ans	Plus de 60 ans	Total
Blessés	253	4 564	576	5 465
dont Blessés graves	18	284	35	337
Tués	1	28	16	45
Blessés graves et tués	19	312	51	382

RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA CATÉGORIE D'USAGER

Nombre de victimes par catégories d'usagers et tranches d'âge

Tranches d'âge	Moins de 14 ans	Entre 15 et 59 ans	Plus de 60 ans
Piéton + EDP sans moteur	154	636	295
EDP à moteur	14	309	5
Vélo + VAE	20	923	74
2-RM + 3-RM	22	2 233	100
4 -Roues	43	837	121
Total	253	4 938	595

Nombre de blessés graves par catégories d'usagers et tranches d'âge

Tranches d'âge	Moins de 14 ans	Entre 15 et 59 ans	Plus de 60 ans
Piéton + EDP sans moteur	13	52	21
EDP à moteur	0	13	0
Vélo + VAE	1	34	3
2-RM + 3-RM	2	156	5
4 -Roues	2	29	6
Total	18	284	35

Nombre de tués par catégories d'usagers et tranches d'âge

Tranches d'âge	Moins de 14 ans	Entre 15 et 59 ans	Plus de 60 ans
Piéton + EDP sans moteur	0	9	12
EDP à moteur	0	1	0
Vélo + VAE	1	5	1
2-RM + 3-RM	0	9	1
4 -Roues	0	4	2
Total	1	28	16



Tendance : Les moins de 14 ans enregistrent 13 blessés graves dans la catégorie piétons et un unique tué à vélo. La tranche des 15-59 ans connaît un nombre élevé de blessés graves à 2-roues motorisés (soit 156) et 9 tués. Les plus de 60 ans sont majoritairement des victimes piétons : 21 blessés graves et 12 tués.



Les infractions au code de la route

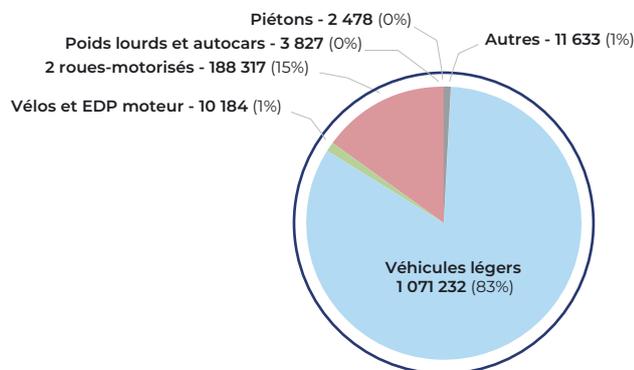
POLICE MUNICIPALE : INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

Source : Ville de Paris
Direction de la Police Municipale de Paris



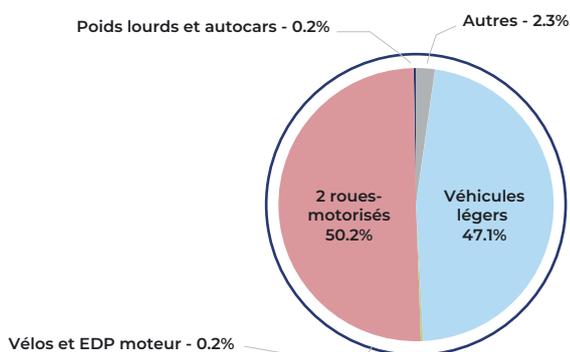
Créée en octobre 2021, la POLICE MUNICIPALE a pour mission principales de prévenir, de sécuriser et de sanctionner le cas échéant. Elle poursuit sa lutte contre toutes les incivilités dont les infractions en matière de sécurité routière.

Répartition des infractions (procès-verbaux) par catégorie d'usagers



Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

		Évolution 2021 / 2020
Pour circulation et stationnement dans les voies réservées		
Dans les couloirs de bus	180 090	+17%
dont celles issues de la vidéo-surveillance	146 047	+39%
Dans les voies cyclables	57 547	+28%
Pour arrêt ou stationnement gênant		
dont sur trottoirs et traversées piétonnes	180 264	+11%



		Évolution 2021 / 2020
dont sur les places réservées aux PMR	7 440	+5%
dont sur les aires de livraison	188 657	-1%
Aux règles de la circulation	319 143	+239%



Dans Ma Rue

SIGNALEMENTS SUR L'ESPACE PUBLIC

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

Nombre d'anomalies signalées sur l'espace public

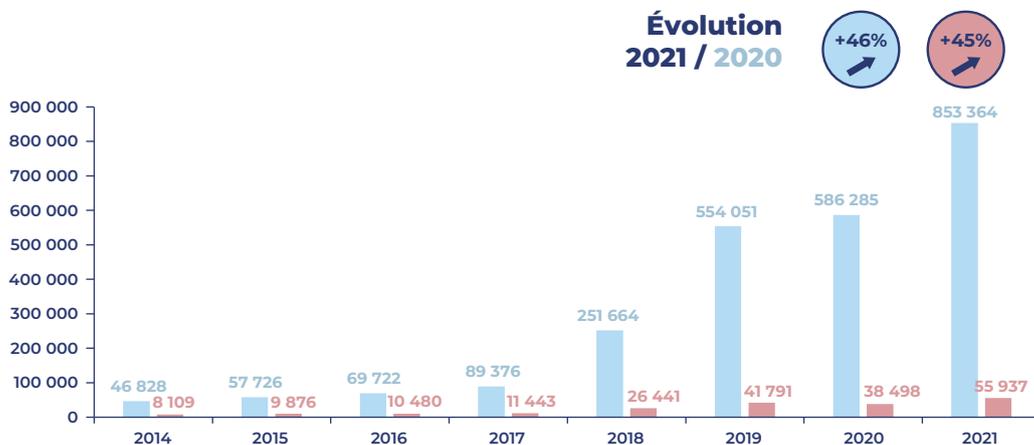
Nombres d'anomalies relevant des services de voirie



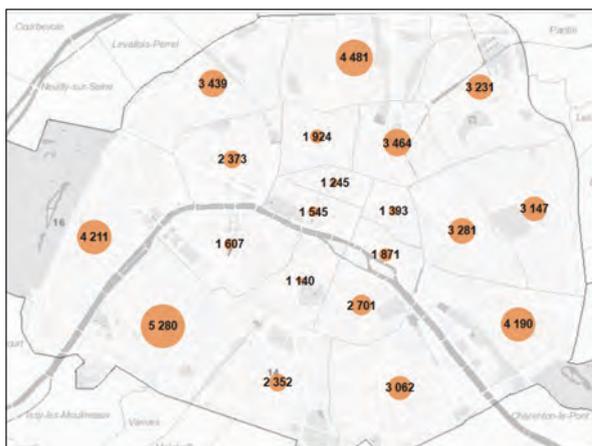
Mise en place en 2014, l'application DANS MA RUE téléchargeable sur smartphone offre aux riverains la possibilité de signaler aux services techniques de la Ville de Paris ou leurs partenaires les anomalies rencontrées dans l'espace public ou dans les équipements municipaux, afin de les analyser puis les traiter.

APPLICATION « DANS MA RUE »

Nombre d'anomalies signalées par les usagers entre 2014 et 2021



Nombre d'anomalies traitées par les services de voirie par arrondissement



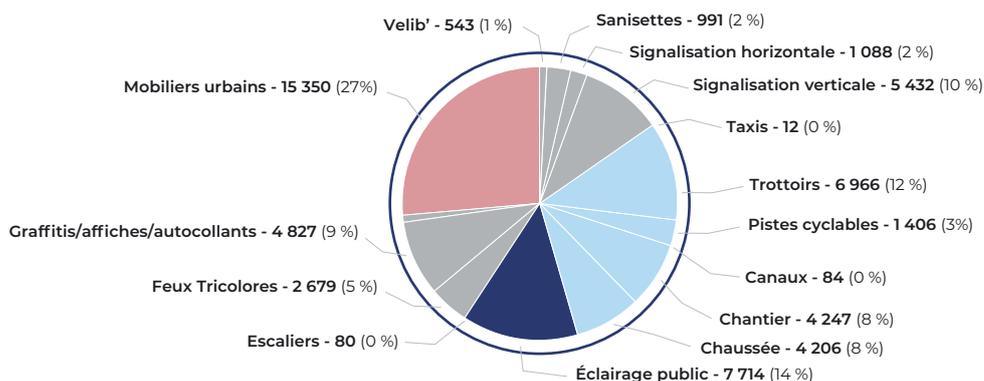
Tendance : 55 937 anomalies, dont le traitement relève des services de voirie ou de leurs partenaires, ont été signalées dans l'application Dans Ma Rue en 2021, en hausse de 45 % par rapport à 2020. Avec plus de 4 000 anomalies, les 15^{ème}, 16^{ème} et 18^{ème} arrondissements sont les plus exposés (comme en 2020) et les 2^{ème}, 3^{ème} et 6^{ème} arrondissements sont les moins touchés, avec moins de 1 500 signalements (contre les 1^{er}, 2^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements en 2020). Ces résultats bruts doivent être rapportés à la surface et à la population de chaque arrondissement.

Anomalies les plus fréquentes relevées sur les espaces publics de voirie

Entretien des chaussées et trottoirs

Mobilier urbain

Éclairage public



Tendance : Les typologies les plus fréquentes en 2021 sont identiques à celles rencontrées en 2020 : l'entretien des chaussées et des trottoirs (30 %), le mobilier urbain (27 %) et l'éclairage public (14 %) contre respectivement 31 %, 26 % et 18 % en 2020.



L'énergie

PARC PARISIEN

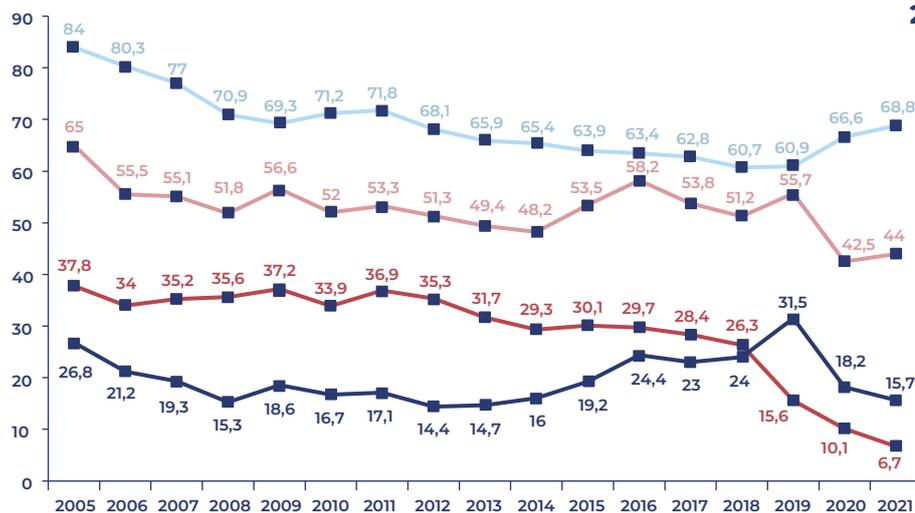
Source : Ministère de la transition écologique et solidaire (SDES /BSRV)

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

IMMATRICULATIONS à Paris (cartes grises)

Voitures particulières

Milliers de véhicules



Évolution 2021 / 2020

+3%

+3,5%

-42%

-3,4%

Motocyclettes (hors cyclomoteurs, tricycles et quadricycles motorisés)

- occasions
- Neuves

Motocyclettes particulières

Milliers de véhicules



Évolution 2021 / 2020

-6,7%

-10,6%

Parc roulant

- Voitures particulières (moins de 25 ans)
- Camions et camionnettes (moins de 25 ans)



Évolution 2021 / 2020

stable

stable

** 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 2021, le nombre d'immatriculations de voitures particulières, neuves comme d'occasion, augmentent. La motorisation à essence ou au diesel, qui ne représente plus que 51 % des véhicules neufs, baisse en faveur des carburants alternatifs (voir page suivante). Le nombre de motocyclettes continuent de décroître en tendance.

Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris

- Véhicules Électricité/Essence* ■
 - Véhicules électriques ■
 - Véhicules Électricité/Gazole* ■
- * 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 électrique (+24 %).

IMMATRICULATIONS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

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

- Essence >125cm³ ■
- Essence 50-125cm³ ■
- Essence <50cm³ ■
- Électricité toutest cat. ■

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



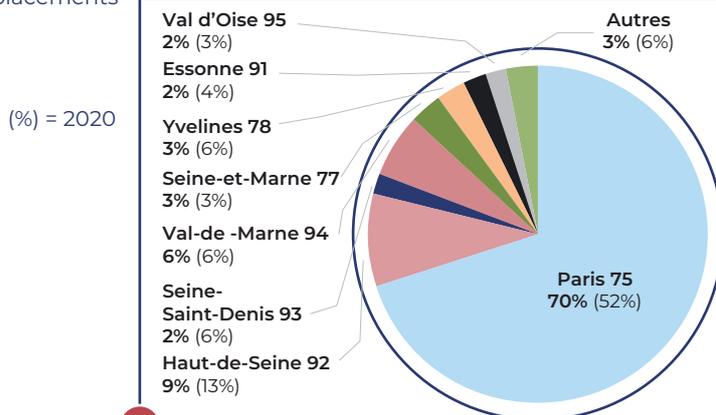
Tendance : En 2021, le nombre d'immatriculations neuves de 2-roues motorisés baisse de près de 5 % avec 16 558 véhicules neufs contre 17 404 en 2020. Les nombres de 2-roues motorisés à essence, pour les 3 catégories de cylindrées, enregistrent une baisse comprise entre 24 % et 41 % par rapport à 2020, quand le nombre de 2-RM électriques augmente de 149 %.

RESEAU BELIB'

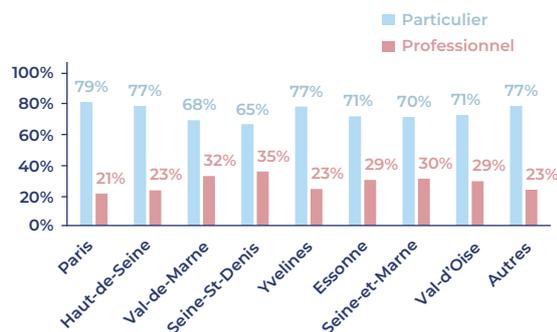
Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie et des Déplacements

Profil des abonnés du réseau BELIB' en 2021

Lieu de résidence

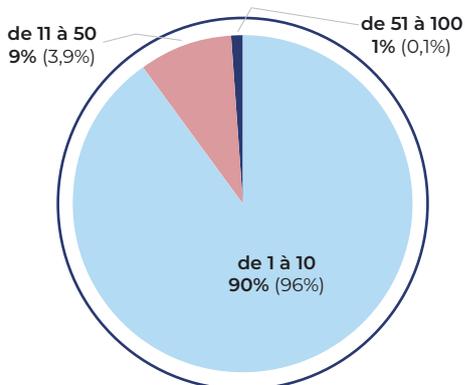


Part des particuliers et des professionnels

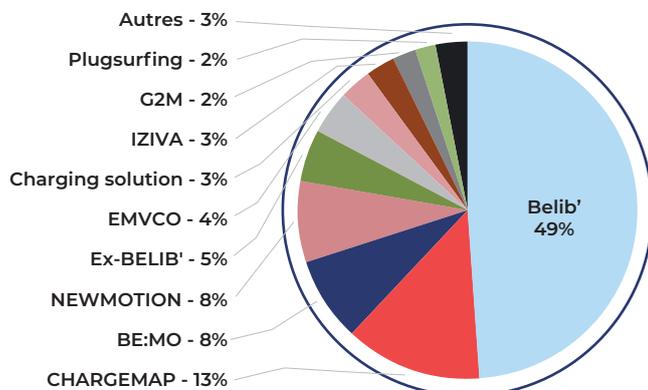


(%) = 2020

Nombre de charges par mois



Répartition des charges en fonction de l'opérateur



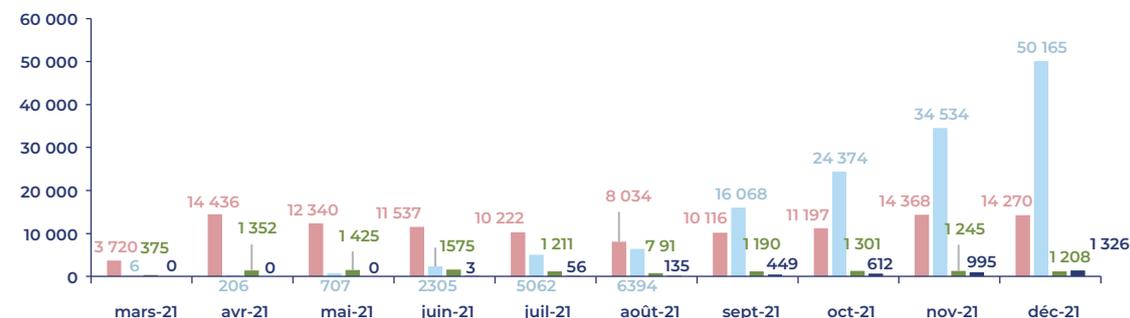
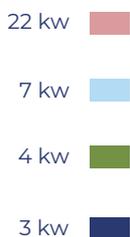
BELIB' est le réseau public parisien interopérable de bornes de recharge pour véhicules électriques, opéré par Total Marketing France (TMF). Il est déployé depuis mars 2021 et regroupe les 90 stations déjà créées précédemment et des stations de l'ancien service AUTOLIB' (il comprendra à terme 433 stations). Au 31 décembre 2021, BELIB' compte 383 stations pour 1.855 points de recharge dont 80 % d'entre eux sont d'une puissance de 7kw et 8,6 % d'une puissance de 22kw (borne accélérée en courant alternatif et continue AC-DC).



Tendance : Fin 2021, le réseau BELIB' enregistre 10 532 abonnés, dont 77 % de particuliers (contre 66 % en 2020) et 23 % de professionnels (contre 34 % en 2020). Parmi eux, 70 % des abonnés habitent Paris (contre 52 % en 2020) ; tous les autres départements d'Île-de-France sont en baisse par rapport à 2020. Le réseau BELIB' étant interopérable, 49 % du total de ces charges sont réalisées par les abonnés du réseau BELIB' à proprement parler (contre 28 % en 2020). 90% des utilisateurs réalisent entre 1 à 10 charges/mois (contre 96 % en 2020).

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

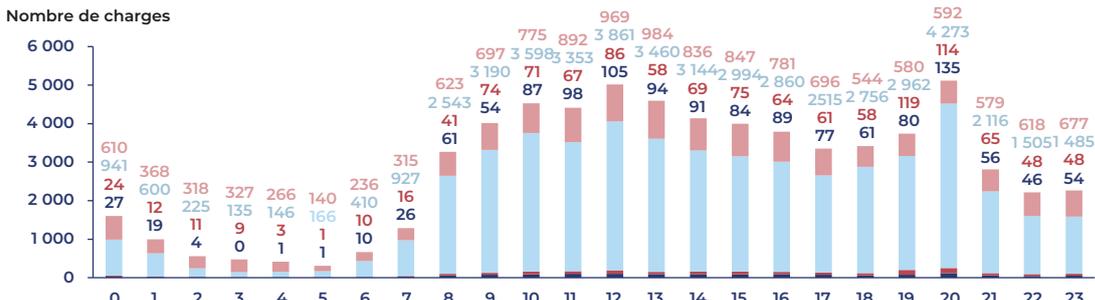
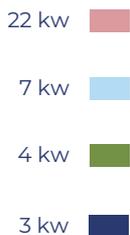
Nombre de charges



Tendance : Entre mars 2021 (au changement d'opérateur du réseau BELIB') et décembre 2021, 235 310 recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes BELIB' (contre 177 412 pour l'ensemble de l'année 2020), en hausse de 50%, correspondant à une consommation annuelle de 3,06 MWh (contre 1,67 MWh en 2020), en hausse de 83%. Les bornes de 7kw ont été utilisés à 53 % (contre 42 % pour les charges rapides de 22kw), mais elles ont été déployées au cours de l'année 2021 et en décembre 2021, 75 % des recharges ont été réalisées avec des bornes de 7kw.

Répartition de l'usage par heure au mois de décembre 2021

Nombre de charges



Tendance : Le nombre de branchements enregistré entre 9h et 16h s'élève en moyenne à 4.155 par heure, (soit près de 4 fois plus qu'en 2020). Le pic du nombre de recharges a cependant lieu à 20h avec 4 865 véhicules en charge. L'utilisation des bornes de 7kw est très largement majoritaire en journée, mais tend à se réduire à partir de 21h (et devient minoritaire entre 2h et 4h du matin).



La pollution atmosphérique

SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Source : AIRPARIF-
Mairie de Paris



Stations de fond

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

Stations trafic

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

Stations d'observation

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



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

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

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

Impacts liés à la météorologie et à la crise sanitaire

En termes de météorologie, l'année 2021 est marquée par **des conditions météorologiques dispersives** avec des températures globalement clémentes en période hivernale **ayant limité les émissions du chauffage résidentiel**.

L'année 2020 avait été une année très particulière, du fait de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et des mesures gouvernementales adoptées pour y faire face. Ces différentes mesures avaient entraîné une réduction importante des émissions de polluants, notamment celles issues du trafic routier et aérien, et tout particulièrement pendant le confinement strict du printemps.

Les niveaux de pollution enregistrés en 2021 ont augmenté par rapport à l'année 2020 sur l'ensemble des stations de mesure, **mais ils sont en baisse par rapport à l'année 2019**. Ce constat est essentiellement lié à la reprise partielle des activités en 2021, à la poursuite de la baisse tendancielle des émissions du secteur résidentiel et du trafic routier ainsi qu'aux conditions météorologiques.

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.

Implantation des stations de mesure à Paris et en Petite Couronne

Typologie des stations à Paris

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



Bilan de la 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.

Grace à la poursuite de la tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique, la population exposée est en nette diminution par rapport à 2019. Cependant, **les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂)** restent problématiques à Paris, avec des dépassements récurrents des valeurs limites. Pour **les particules fines**, les valeurs limites sont très ponctuellement dépassées sur certaines portions de grands axes routiers et les concentrations mesurées excèdent toujours les objectifs de qualité. **Les niveaux d'ozone (O₃)**, en moyenne plus faibles à Paris que ceux des autres départements franciliens, respectent la valeur cible, notamment du fait d'un été particulièrement maussade ayant limité la formation de l'ozone. En revanche ils dépassent les objectifs de qualité. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région Île-de-France.



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).

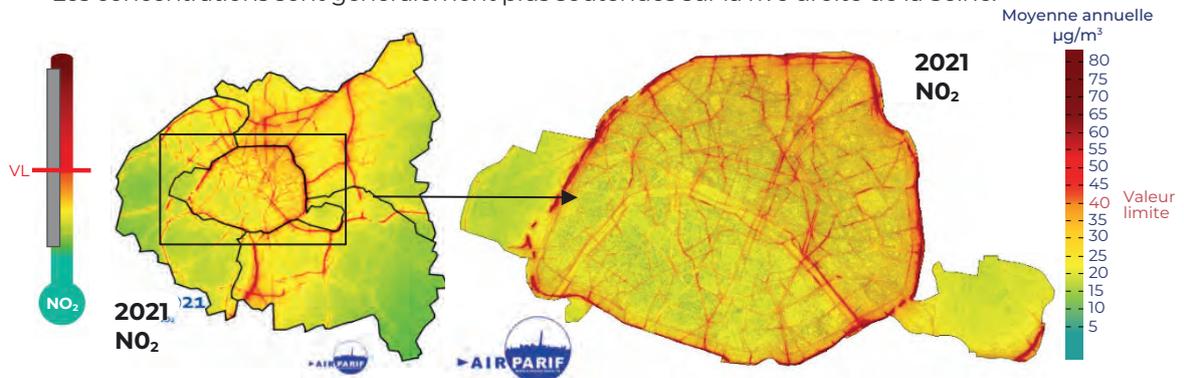
La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour le NO₂, sont fixés à 40 µg/m³ en moyenne annuelle.



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 NOx, 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.

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 (NOx) 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.



Tendance : En 2021, les concentrations les plus élevées de NO₂ sont relevées au voisinage des principaux axes routiers : elles sont globalement plus soutenues sur la rive droite de la Seine et sur le boulevard périphérique. **Dans Paris intra-muros, les niveaux sont en hausse par rapport à 2020**, année marquée par la crise sanitaire, **mais ils restent en deçà de ceux enregistrés en 2019.**

En 2021, les dépassements de la **valeur limite annuelle (40 µg/m³)** concernent 20 000 Parisiens, en nette diminution par rapport à 2019. En 2021, 4 stations parisiennes respectent la valeur limite, contre seulement 2 en 2019.

Évolution des niveaux de NO₂

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



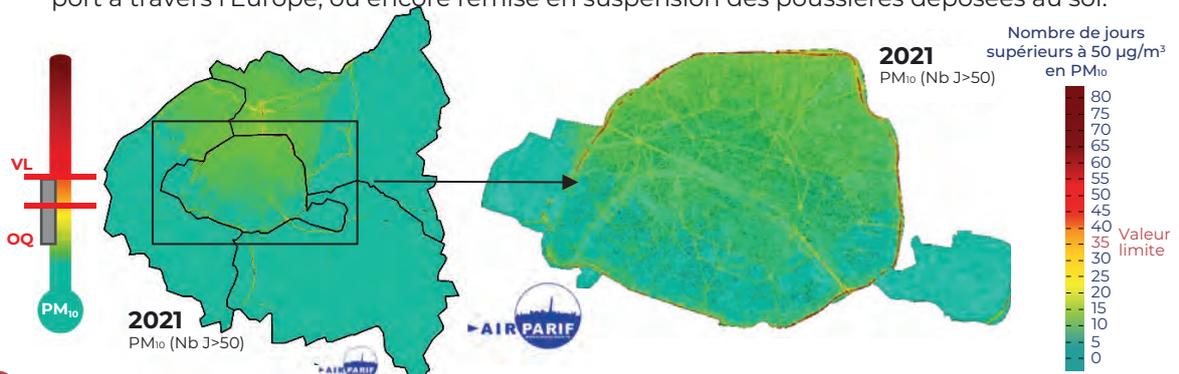
*2020 : année particulière due au COVID.

Tendance : Entre 2011 et 2021, les niveaux de NO₂ à proximité au trafic routier ont baissé de plus de 45 %, et, en situation de fond, **les concentrations moyennes annuelles de NO₂ ont diminué d'environ 35 %.** L'année 2021 s'inscrit donc dans la **continuité de cette tendance à la baisse.** La diminution de ces niveaux des deux dernières années est liée à des conditions météorologiques plutôt favorables à la dispersion des polluants, aux restrictions de circulation provoquées par la crise sanitaire, au renouvellement du parc routier et à la baisse du trafic routier.

PARTICULES PM₁₀

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.

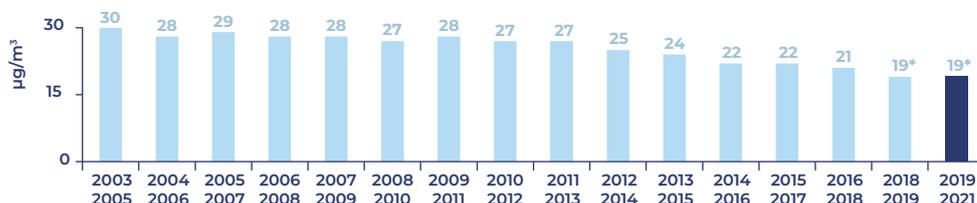
Les **niveaux moyens de PM₁₀** sont globalement homogènes à Paris. Ils sont cependant légèrement plus élevés au nord-est de Paris, notamment aux abords des principaux axes de circulation. Ils sont **en légère baisse par rapport à 2019**. En 2021, la **valeur limite annuelle** est respectée sur l'ensemble des sites de mesure dans Paris quoique ponctuellement dépassée sur certaines portions de grands axes routiers.

Le nombre d'habitants concernés par ces dépassements en PM₁₀ est inférieur à 1 000.

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 PM₁₀ dans Paris (stations de fond)



*2020 : année particulière due au COVID



Tendance : 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 10 dernières années. Cette baisse est illustrée par les niveaux mesurés par les stations. **Entre 2011 et 2021, ces niveaux ont ainsi baissé de plus de 30 % sur les sites parisiens de fond et de près de 40 % sur les sites trafic**. Cette évolution des niveaux peut s'expliquer par une baisse des émissions du secteur résidentiel (de près de 35 %) et par une diminution importante des émissions de particules primaires PM₁₀ du trafic routier (de plus de 65 %) liée à la baisse du trafic et à l'évolution du parc routier.

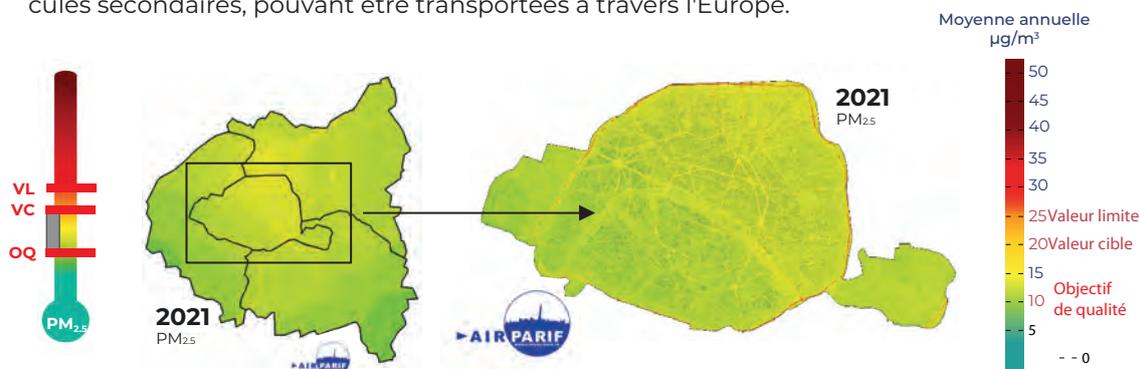
PARTICULES PM_{2.5}



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.

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.



Tendance : Les concentrations les plus élevées de particules fines PM_{2.5} sont relevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne, au voisinage des grands axes routiers, notamment du Boulevard périphérique. La valeur limite annuelle **de 25 µg/m³** est respectée sur la totalité du territoire parisien en 2021, tout comme la **valeur cible fixée à 20 µg/m³**.

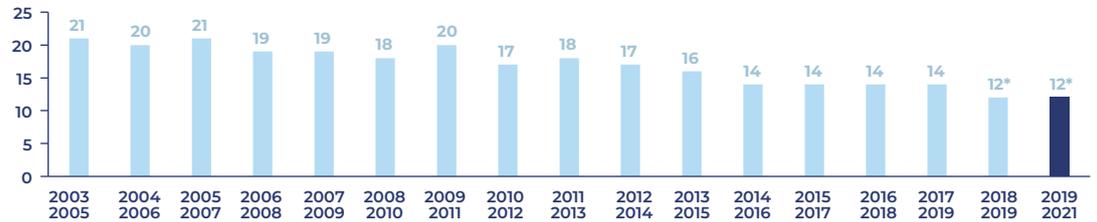
En revanche, l'ensemble du territoire parisien et de ses habitants sont concernés par le dépassement de l'**objectif de qualité** français ainsi que le dépassement des recommandations de l'OMS.



PARTICULES PM_{2.5}

Évolution des niveaux des PM_{2.5}

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



*2020 : année particulière due au COVID



Tendance : En s'affranchissant des variations météorologiques, les niveaux moyens annuels de PM_{2.5} ont baissé de plus 25 % entre 2011 et 2021 sur les sites de fond parisien. Cette baisse s'explique par la baisse des émissions parisiennes du secteur résidentiel (35 % entre 2005 et 2018) et la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel (environ 75 % entre 2005 et 2018).

OZONE O₃

Mesure de l'ozone

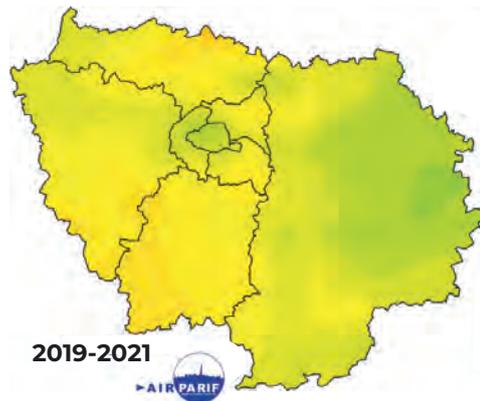
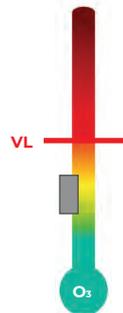
La carte représente la situation de l'Île-de-France au regard de la valeur cible en ozone (O₃) pour la santé (seuil de 120 µg/m³ sur 8 heures) – période 2018-2020.



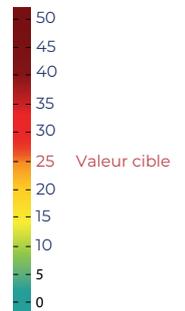
L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz « pré-curseurs » le dioxyde d'azote (NO₂), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire.

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.



Ozone O₃
Nombre de jours
(moyenne sur 3 ans)
avec une concentration
sur 8 heures > 120 µg/m³



Tendance : En 2021, la période estivale plutôt maussade a limité la formation de l'ozone et **la valeur cible relative** à la protection de la santé **est respectée en Île-de-France**, contrairement aux périodes 2017-2019 et 2018-2020, du fait d'étés intenses entre 2018 à 2020.

À Paris, **l'objectif de qualité** (120 µg/m³ sur une période de 8h) a été dépassé au cours de 2 journées. C'est moins que les années précédentes où les conditions météorologiques estivales étaient plus intenses.

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.



Tendance : Les concentrations de fond en benzène sont globalement homogènes en Île-de-France où 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**. En 2021, **l'objectif de qualité** français (**2 µg/m³)** l'est également.



BENZÈNE C₆H₆

Stations à proximité du trafic

Stations de fond



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, puis que 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.

BILAN DE L'INDICE DE QUALITÉ DE L'AIR



L'indice ATMO, adopté par le Ministère de la Transition Écologique et mis en place au 1^{er} janvier 2021 par AIRPARIF (il s'est substitué à l'indice général CITEAIR) est un indicateur journalier qualitatif de la qualité de l'air. Il fournit une information synthétique sous une forme simple sur le niveau de la pollution de l'air ambiant, en agrégeant des données de concentrations de plusieurs polluants atmosphériques.

Il intègre les principaux polluants atmosphériques réglementés, traceurs des activités de transport, urbaines et industrielles : poussières PM₁₀ et PM_{2,5}, dioxyde d'azote, ozone, dioxyde de soufre.

Le jeu de données contient, pour chaque trimestre, le nombre de jours par classe : « bon », « moyen », « dégradé », « mauvais », « très mauvais », et « extrêmement mauvais ».

Évolution des niveaux de benzène

Concentration moyenne sur 3 ans en benzène dans Paris



*2020 : année particulière due au COVID



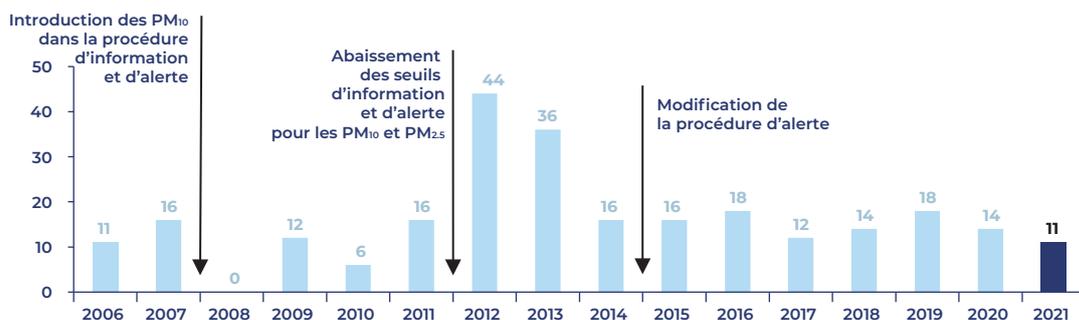
Tendance : Depuis plusieurs années, les niveaux en benzène continuent de baisser régulièrement, en particulier le long du trafic. Les teneurs en benzène ont connu une forte baisse, en raison de la réglementation européenne ayant limité le taux de benzène à 1 % dans les carburants en 2000. Les stations de fond de Paris intra-muros et les stations trafic enregistrent une baisse respective de 50 % et 55 % entre 2011 et 2021.

Indice ATMO



Tendance : L'indice de qualité de l'air a été « bonne » et « moyenne » près de 79 % du temps en 2021.

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



Tendance : L'année 2021 a comptabilisé **11 journées** de dépassement déclenchant la procédure d'information contre 14 journées en 2020.

Ces déclenchements ont concerné les **particules PM₁₀** avec **10 jours** de dépassement du seuil d'information (dont consécutivement les 24 et 25 février 2021, les 2 et 3 mars et les 10 et 11 novembre) et **une journée** de dépassement du seuil d'information à l'**ozone** le 15 juin 2021



Le bruit routier

MESURE DU BRUIT ROUTIER

Source : BRUITPARIF-
Mairie de Paris



L'indice Ln

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

L'indice Lden

L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée et durant la nuit.



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.

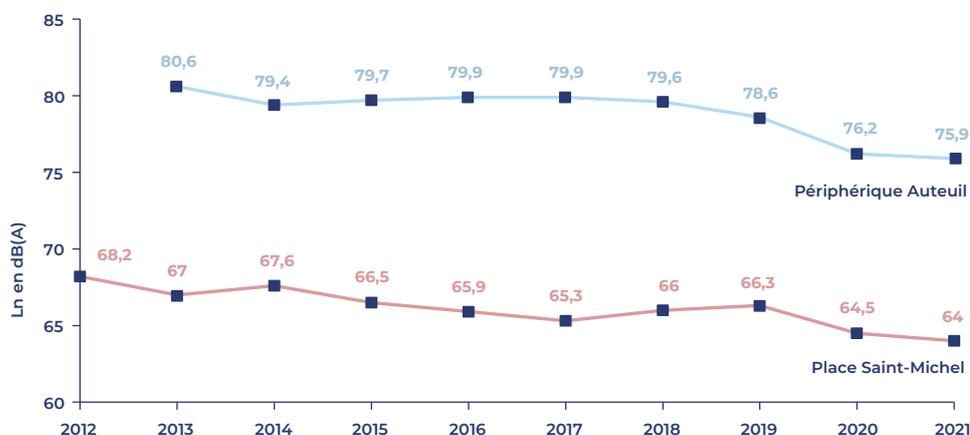
Le bruit routier

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 mesures permanentes à Paris



Tendance : L'année 2021 confirme la tendance de fond à la baisse du bruit provoqué par la circulation routière observée depuis 2012 et ce, malgré les confinements et couvre-feux successifs de l'année 2020. Les nouveaux aménagements de voirie, la baisse de la limitation de vitesse à 30km/h, des motorisations de véhicules moins émissives ainsi que l'augmentation des nouveaux modes de déplacements participent à la diminution du niveau sonore aux abords des voies circulées.

Source : BRUITPARIF-
Mairie de Paris

Évolution des niveaux de bruit avant, pendant et après les périodes de confinement de l'année 2020

Évolution du bruit à la station AUTEUIL

2019

2020

Pré-confinement

Confinement

Post-confinement

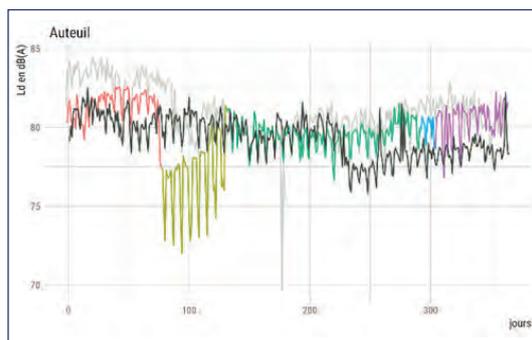
Couvre-feu

2^{ème} confinement

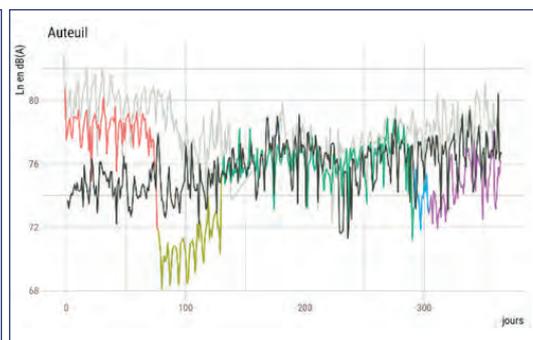
2021

Comparaison entre l'année 2019 (en gris clair), l'année 2020 (courbe multicolore) et l'année 2021 (en gris foncé).

Station Périphérique-Porte d'Auteuil



Bruit diurne (Ld)



Bruit nocturne (Ln)

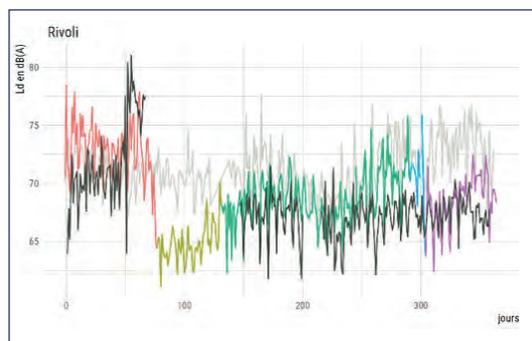


Tendance : Les niveaux sonores au niveau du terre-plein central du boulevard périphérique Porte d'Auteuil restent inférieurs aux valeurs de 2019. L'explication est sans doute liée aux travaux de mise en sécurité des tunnels de la Butte Mortemart et du Lac supérieur (dans le Bois de Boulogne), avec la neutralisation d'une file de circulation dans chaque sens (travaux débutés en août 2022, jusqu'à la fin 2023). La baisse est plus forte le jour que la nuit, essentiellement en raison d'une vitesse de circulation plus faible.

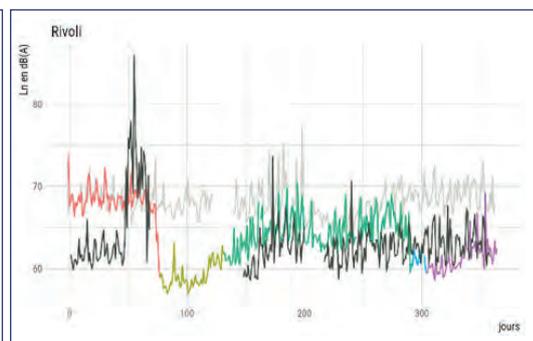
Évolution du bruit à la station RIVOLI

Comparaison entre l'année 2019 (en gris clair), l'année 2020 (courbe multicolore) et l'année 2021 (en gris foncé).

Station 88, rue de Rivoli



Bruit diurne (Ld)



Bruit nocturne (Ln)



Tendance : La rue de Rivoli maintient les faibles niveaux sonores mesurés en 2020. L'aménagement favorisant les mobilités actives et limitant les véhicules motorisés a permis une réduction importante du bruit, de l'ordre de 5 décibels le jour et de 6 décibels la nuit. La valeur limite réglementaire de 62 dB(A) la nuit est ainsi quasiment atteinte.