



LE BILAN

des déplacements
en **2022**
à Paris

L'OBSERVATOIRE
PARISIEN DES
MOBILITÉS





Les faits marquants en 2022

AIRES PIÉTONNES

- **Piétonnisation** : place du Louvre (1er arrondissement, juin), la rue de l'Hôtel-de-Ville (4^{ème}, août), rue de la Victoire entre les rues Le Peletier et La Fayette (9^{ème}, août), rue Jean-Pierre Timbaud (11^{ème}, avril), place Richard Baret (17^{ème}, septembre).

AMÉNAGEMENTS

- **Programme Rues Aux Écoles** : Programme Rues Aux Écoles (dans des sections de rues) : rue du Sommerard (5^{ème} ; décembre), rue Eblé (17^{ème}, juin), rue de Florence (8^{ème}, décembre), rue Milton (9^{ème}, mars), rue de Bruxelles (9^{ème}, novembre), rue Belzunce (10^{ème}, septembre), rue Amelot (11^{ème}, novembre), rue de la Brèche aux loups (12^{ème}, octobre), Contre-allée Jeanne d'Arc (13^{ème}, avril), rue Gourdault (13^{ème}, août), rue Ricaut (13^{ème}, octobre), rue Levassor (13^{ème}, septembre), rue du Colonel Moll (17^{ème}, octobre), rue Cavé (18^{ème}, décembre).
- **Autres aménagements** : : élargissement de trottoir rue Casette (6^{ème}, avril) ; réaménagement des espaces publics de de l'îlot Gaité-Montparnasse (projet de réhabilitation, 14^{ème}, juillet) ; recalibrage de la rue de la Condamine (17^{ème}, novembre) ; phase 3 du programme « Montmartre accessible à tous » (rue du Chevalier de la Barre, rue d'Azais ; août) ; réaménagement des espaces publics du programme « Îlot fertile » rue d'Aubervilliers (19^{ème}, septembre).

AMÉNAGEMENTS

- Plantations (avec ou sans jardinières) : rue de Sully (4^{ème}, décembre), rue de Turin (8^{ème}, octobre), Rue St Vincent de Paul (10^{ème}, août), rue Pelée (11^{ème}, mars), placette Reuilly (12^{ème}, juin), rue Pirandello (13^{ème}, février), rue Charles Richet, rue Clisson, rue de Reims, rue du docteur Victor Hutinel (13^{ème}, décembre), rue Lahire (13^{ème}, mars), rue Xaintrailles (13^{ème}, septembre), placette d'Alésia (14^{ème}, octobre), rue Jacquier (14^{ème}, juin), rue d'Odessa et rue du Montparnasse (14^{ème}, décembre), rue de Suez (18^{ème}, août), rue Jean Ménans (19^{ème}, mars), rue Bouret (19^{ème}, mars), Rue du docteur Paquelin (20^{ème}, juillet), rue du Groupe Manouchian (20^{ème}, juillet).

VÉLO

- **Pérennisation des aménagements cyclables** : rue de Rivoli (section Saint-Bon/Concorde, juin ; section Coutellerie/Sévigé, septembre), rue La Fayette (section Hausmann/Magenta, 9^{ème}, décembre), avenue de la République (11^{ème}, octobre), avenue Ledru-Rollin et avenue du faubourg Saint-Antoine (12^{ème}, décembre), rue de Vaugirard (section Montparnasse/Rennes, 15^{ème}), rue Linnois (15^{ème}, décembre), boulevard Pasteur (15^{ème}, avril), avenue de Clichy-avenue de Saint-Ouen (17^{ème}, septembre), boulevard Ornano (18^{ème}, septembre), avenue Gambetta (20^{ème}, décembre).
- **Création de pistes cyclables** : rue du Renard (1ER, décembre), Pont de l'Alma (8^{ème}, août), rues du Havre et Tronchet (8^{ème}/9^{ème}, avril), place Pigalle (9^{ème}, mai) avenues Claude Vellefaux et Parmentier (10^{ème}, novembre), rue Henri Huchard (18^{ème}, juin).
- **Double-sens cyclables** : secteur de la rue Christophe Colomb (8^{ème}, septembre).
- **Mobilité partagée** : extension de la flotte de vélos à assistance électrique en free floating à 16 500 engins.

TRANSPORTS EN COMMUN

Extension de l'offre du réseau Métro :

- Ouverture des stations « Barbara » et « Lucie Aubrac » de la ligne 4 prolongée à Bagneux (16 janvier).
- Ouverture de la station « Aimé Césaire » de la ligne 12 prolongée jusqu'au nouveau terminus « Mairie d'Aubervilliers » (31 mai).

ÉVÉNEMENTS

- **8^{ème} édition** de « Paris Respire, journée sans voiture » (18 septembre).
- **Opération Paris Plage** sur les sites du Parc des Rives de Seine et du bassin de la Villette (du 9 juillet au 21 août).
- **20^{ème} Edition** de « Nuit Blanche » (1^{er} octobre).

RÉGLEMENTATION

- **Mise en place du stationnement payant** sur voirie pour les deux-roues motorisés (1^{er} septembre).



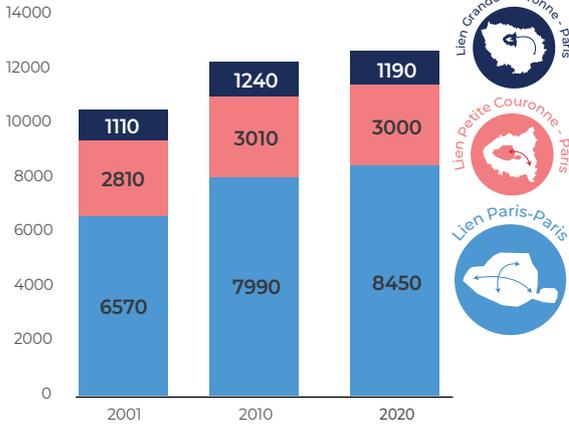
Les chiffres clés des déplacements Parisiens

Evolution des déplacements en Île-de-France

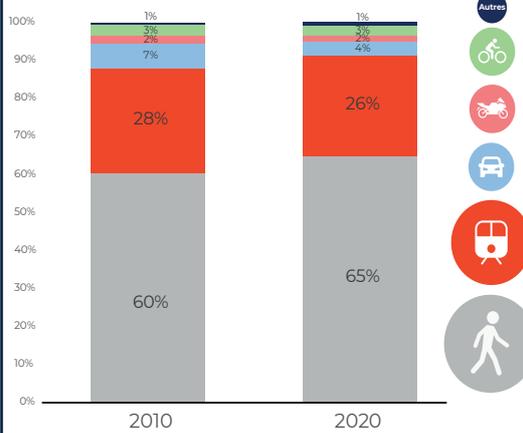
Source : OMNIL

Nombre de déplacements par jour en lien avec Paris

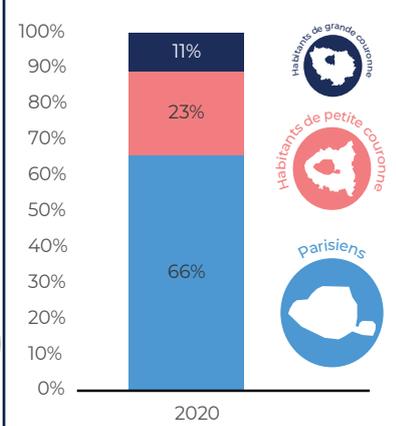
Unité : Millions de déplacements annuels



Parts modales dans les liaisons Paris-Paris

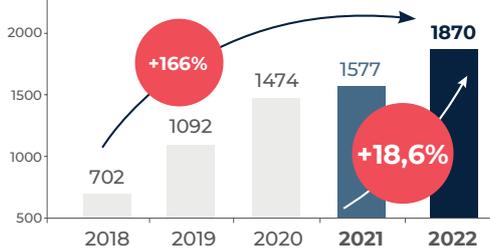


Part des Franciliens dans les déplacements en lien avec Paris



Fréquentation des aménagements cyclables parisiens

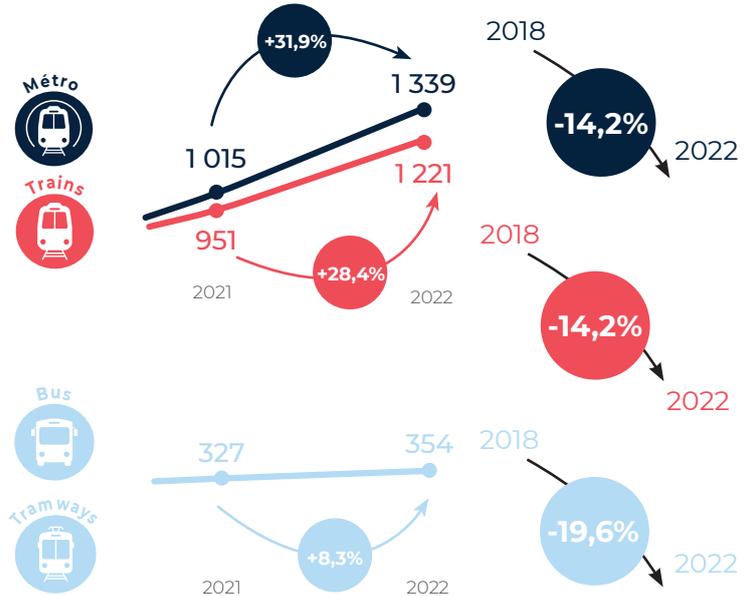
Unité : Nombre moyen de vélo par jour ouvert, par site et par sens



Fréquentation dans les réseaux de transports en commun parisiens

Source : RATP/SNCF

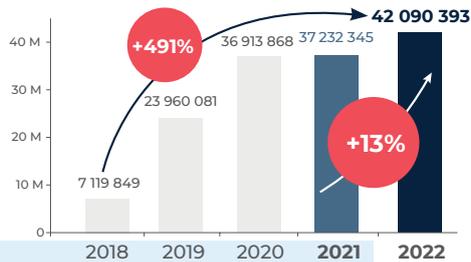
Unité : Nombre annuel de voyageurs en milliers



Nombre de déplacements en Vélib'

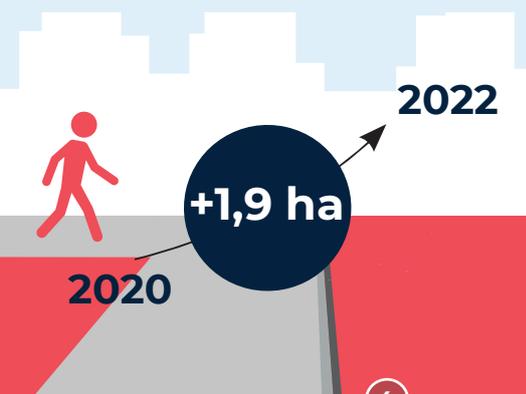
Source : SAVM

Unité : Nombre total de locations de plus de 3 minutes

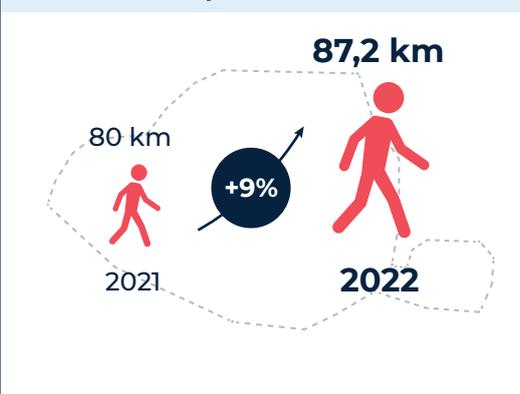


Évolution du linéaire de voirie

Surface de trottoirs



Linéaire d'aires piétonnes



Linéaire cyclable



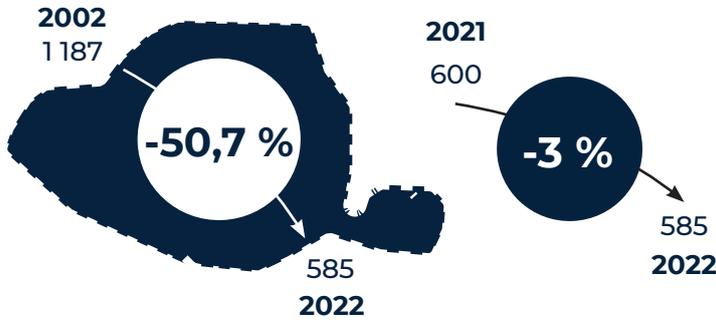


Les chiffres clés des déplacements Parisiens

Volumes de circulation

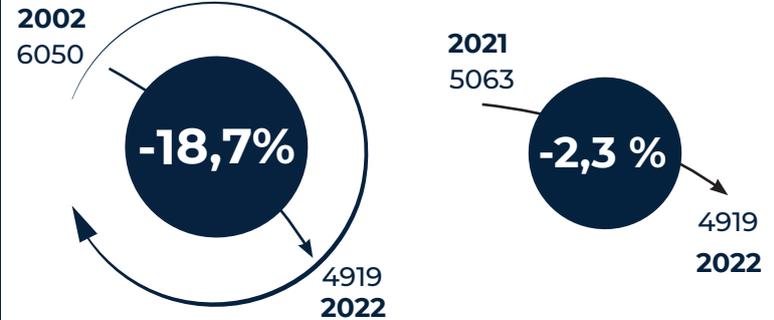
Dans Paris Intra-muros

Unité : véhicules par kilomètres par heure



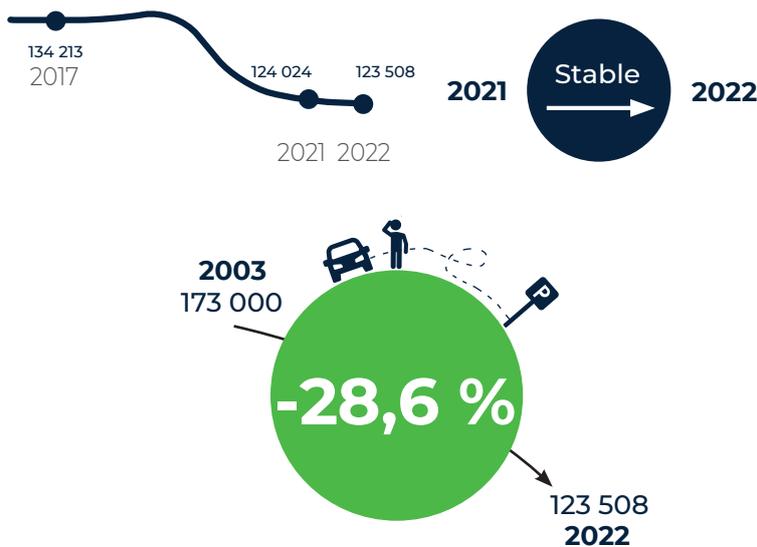
Sur le Boulevard Périphérique

Unité : véhicules par kilomètres par heure



Places de stationnement des véhicules particuliers sur la voirie

Unité : nombre de places de stationnement



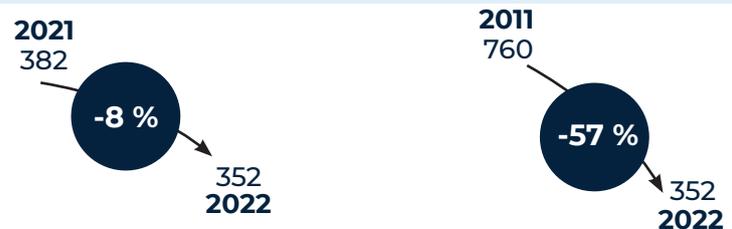
Évolution de l'accidentologie à Paris

Source : ONISR

Nombre total de victimes :



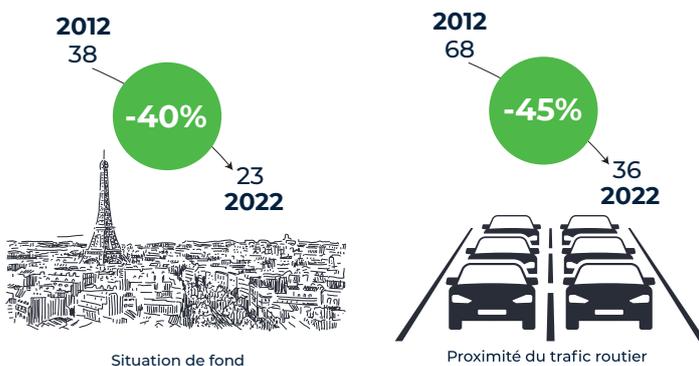
dont nombre de tués et blessés hospitalisés :



Qualité de l'air à Paris

Concentration de NO₂ en µg/m³

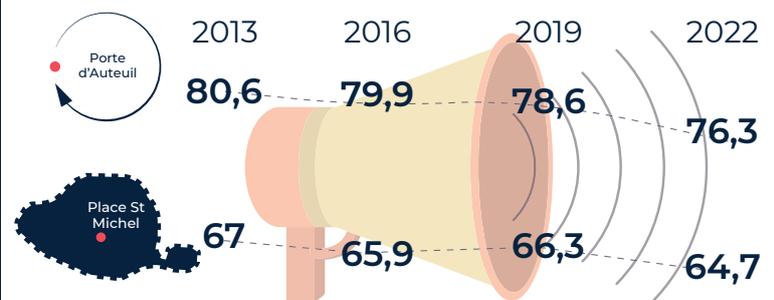
Source : AIRPARIF



Seuil réglementaire (valeur limite) : 40 µg/m³
(Directive européenne)

Bruit routier nocturne parisien

Source : BRUITPARIF



Seuil réglementaire nocturne : 62 dB(A)
(Directive européenne)



Les déplacements en 2020

DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Source : Île-de-France Mobilités - OMNIL

Enquêtes Globales de Transport : EGT 2010 (chiffres consolidés) EGT 2020.

Les enquêtes Globales de Transport sont réalisées auprès d'un échantillon représentatif de ménages franciliens de 5 ans et plus sur leurs déplacements, effectués la veille, un jour de semaine. (Les données exploitées ci-contre se limitent aux personnes âgées plus de 6 ans).

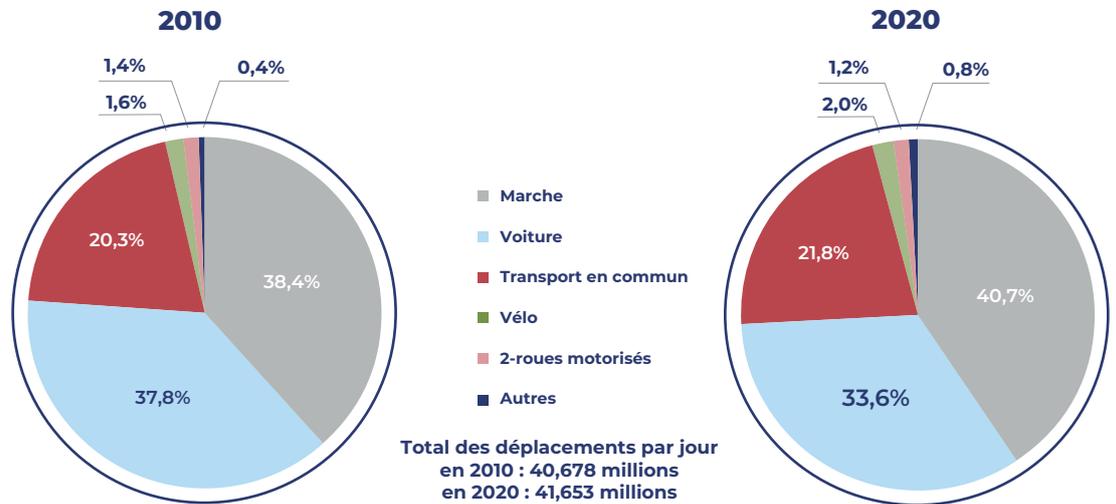
NOTA : l'EGT 2020 comptabilise des données recensées à partir de 2018 et la crise sanitaire a partiellement interrompue le processus de collecte



L'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL) est animé par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la Mobilité dans la région Île-de-France.

Répartition des déplacements des Franciliens

Selon le mode – comparaison des enquêtes 2010 et 2020



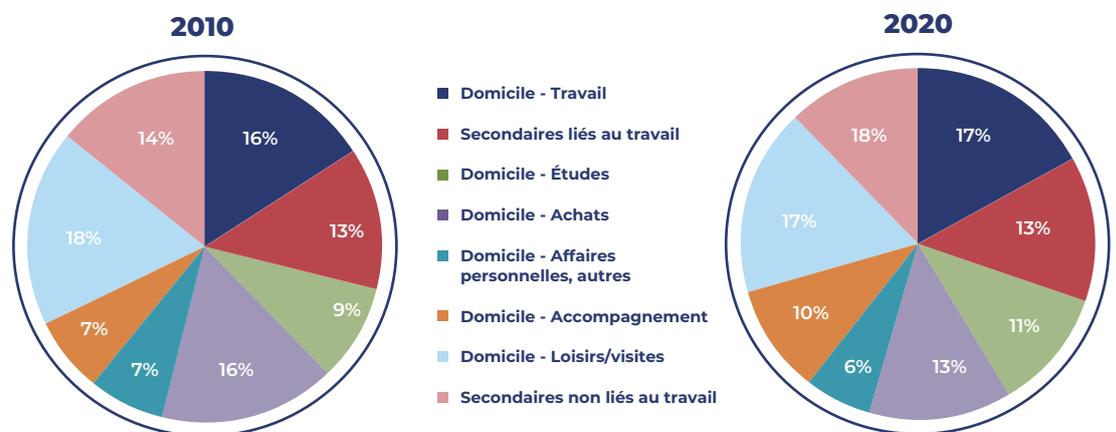
Tendance : En 2020, avant la crise sanitaire, plus de 41,5 millions de déplacements sont réalisés chaque jour par les Franciliens en Île-de-France (contre un peu moins de 40,7 millions en 2010). En moyenne, un Francilien effectue 3,76 déplacements quotidiens en semaine (contre 3,88 en 2010).

Le mode de déplacement le plus utilisé en Île-de-France demeure la marche avec près de 41% (contre un peu plus de 38 % en 2010).

Les déplacements en voiture représentent en 2020 un tiers des déplacements (contre un peu moins de 38% en 2010) et baissent au profit de la marche, des transports en commun (+1,5 point par rapport à 2010) avec presque 22 % des déplacements et du vélo (+0,4 point), soit 2 % des déplacements franciliens. L'usage des 2-roues motorisés diminue et représente 1,2 % des déplacements franciliens en 2020.

Répartition des déplacements quotidiens selon le motif

Comparaison des deux dernières enquêtes (en pourcentage)



Tendance : Les déplacements obligatoires (associés au travail ou aux études) augmentent de 3 points en 2020, soit 41 % des déplacements contre 38 % en 2010 et retrouvent à peu près sa part de 2001. En revanche, les déplacements liés aux achats, loisirs et affaires personnelles baissent de 5 points, soit 36 % des déplacements (contre 41 % en 2010), contrairement aux déplacements relatifs à l'accompagnement des personnes (+3 points), soit 10% des déplacements en 2020 (contre 7 % en 2010).



DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC PARIS

Source : Île-de-France Mobilités - OMNIL -

Enquêtes Globales de Transport : EGT 2010 (chiffres consolidés) EGT 2020.

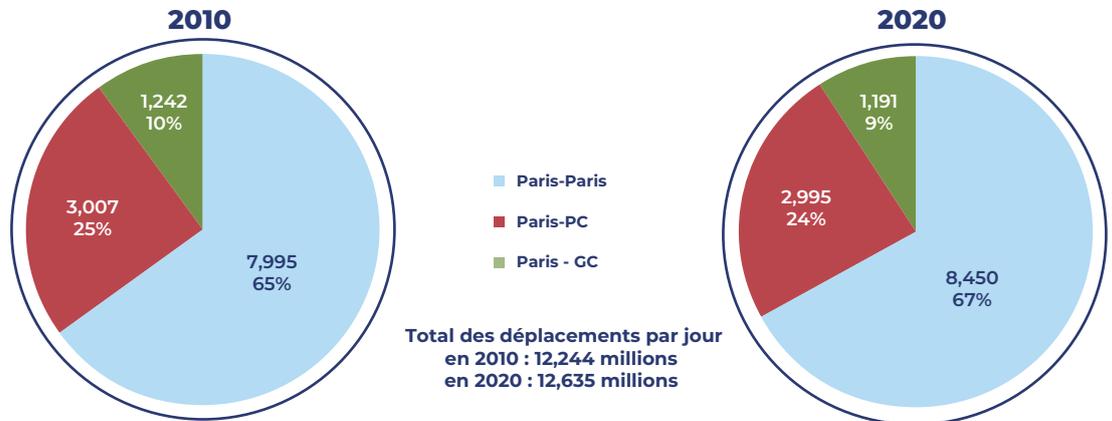
Les enquêtes Globales de Transport sont réalisées auprès d'un échantillon représentatif de ménages franciliens de 5 ans et plus sur leurs déplacements, effectués la veille, un jour de semaine. (Les données exploitées ci-contre se limitent aux personnes âgées plus de 6 ans).



Déplacements en lien avec Paris : Déplacements ayant pour origine et/ou destination Paris (trajets effectués dans Paris intramuros ou entre Paris et la banlieue). Une partie de ces déplacements est donc réalisée par des franciliens non parisiens

Répartition des déplacements selon le type de liaison

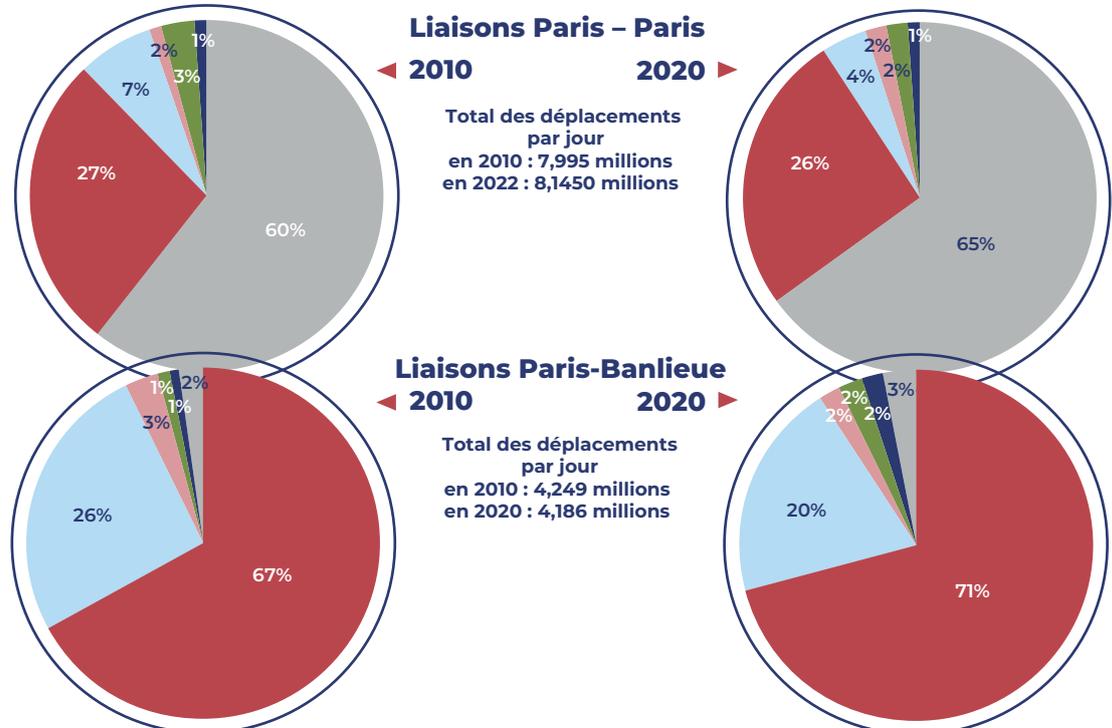
La semaine (en millions et en pourcentages)



Tendance : Avec un peu plus de 12,5 millions de déplacements par jour en 2020 (les données sont antérieures à la crise sanitaire), contre un peu plus de 12,2 millions en 2010, les déplacements intra-muros augmentent de 2 points et représentent 67 % des déplacements en lien avec Paris (contre 65 % en 2010), au détriment de ceux en lien avec la Petite Couronne (-1 point, soit 24 % en 2020) et ceux en lien avec la Grande Couronne (-1 point, soit 9 % contre 10 %).

Répartition des déplacements selon la liaison selon le mode de déplacements - La semaine

- Marche
- Transport en commun
- Voitures (véhicules particuliers- Véhicules utilitaires)
- 2 roues-motorisés
- Vélo
- Autres (véhicules motorisés)



Tendance : Dans Paris, la marche demeure le mode de déplacement le plus pratiqué avec une augmentation de plus de 5 points en 2020 (soit 65 % des déplacements contre 60 % en 2010) au détriment de l'utilisation de la voiture (-3 points avec 4 % en 2020), des transports en commun (-1 point, soit 26 % en 2020). La part des vélos diminue légèrement (-1 point) : la baisse pourrait être liée à la diminution de l'offre Velib' dans la période 2018-2020 en raison du changement d'opérateur et vient confirmer que la crise sanitaire a contribué largement au décollage de la pratique du vélo à partir du printemps 2020). Les déplacements parisiens en lien avec la banlieue voient la hausse de l'utilisation des transports en commun (+4 points en 2020), et la baisse de l'usage de la voiture (-6 points, soit 20 % des déplacements en 2020).



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 stations (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.



Île-de-France Mobilité (anciennement STIFF) est l'entité organisatrice des transports en commun dans la Région Île-de-France.

Caractéristiques de l'offre des réseaux de transports en commun

Évolution
2022 / 2021

Évolution
2022 / 2021

Méto (RATP)

16 lignes
226,9 km de lignes*
311 stations nominales
27 795 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
27 991 millions PKO
Orlyval : 7,3 km de lignes
3 gares nominales



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
623,16 km de lignes
1 393 points d'arrêt
2 806 millions PKO



Bus en banlieue (RATP)

232 lignes
2 401,28 km de lignes
4 694 points d'arrêt
7 326 millions PKO



Noctilien (RATP, SNCF)

47 lignes **Noctilien** (RATP-SNCF)
RATP : 32 lignes
• **714,23** km
• **1 156** points d'arrêt

SNCF : 15 lignes
• **654,2** km
• **482** points d'arrêt

Et **3** lignes SNCF d'**Extrême-Soirée** (SNCF)
• **63,8** km
• **45** points d'arrêt

Mode TCSP (RATP)

10 lignes dont 2 lignes à Paris
130,98 km dont 26,45 km dans Paris
236 points d'arrêt dont 51 dans Paris
9 582 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

- Couloir de bus protégé —
- Couloir de bus marqué —
- Intersections —



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

Voies réservées - carte des aménagements (mise à jour en 2022)



Voies réservées - linéaire des couloirs bus à Paris (fin 2022)

Type d'aménagement	Longueur	% du réseau*	Précisions
Total des aménagements bus <i>(en tenant compte des intersections)</i>	197 km	16,0 %	Total hors zones de régulation
<i>dont</i>			
<i>Couloirs marqués (hors intersections)</i>	131 km	11,0 %	Délimités par une signalisation « peinture »
<i>Couloirs protégés (hors intersection)</i>	36 km	3,0 %	Chaussée indépendante
Incluant			
couloirs ouverts aux vélos	163 km		

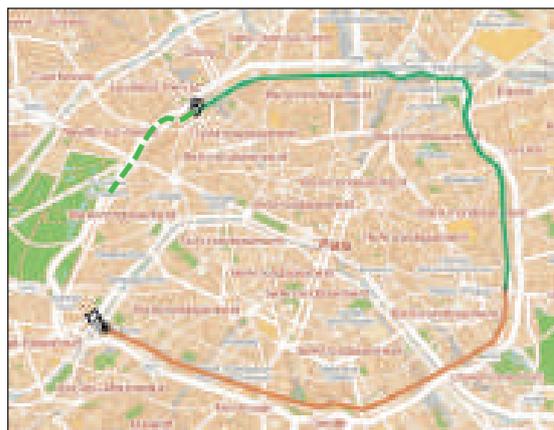
*le réseau compte 1.210 km d'itinéraires (allers et retours) et ne tient pas compte des lignes à vocation métropolitaine ayant des points d'arrêt dans Paris.

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 2022)



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

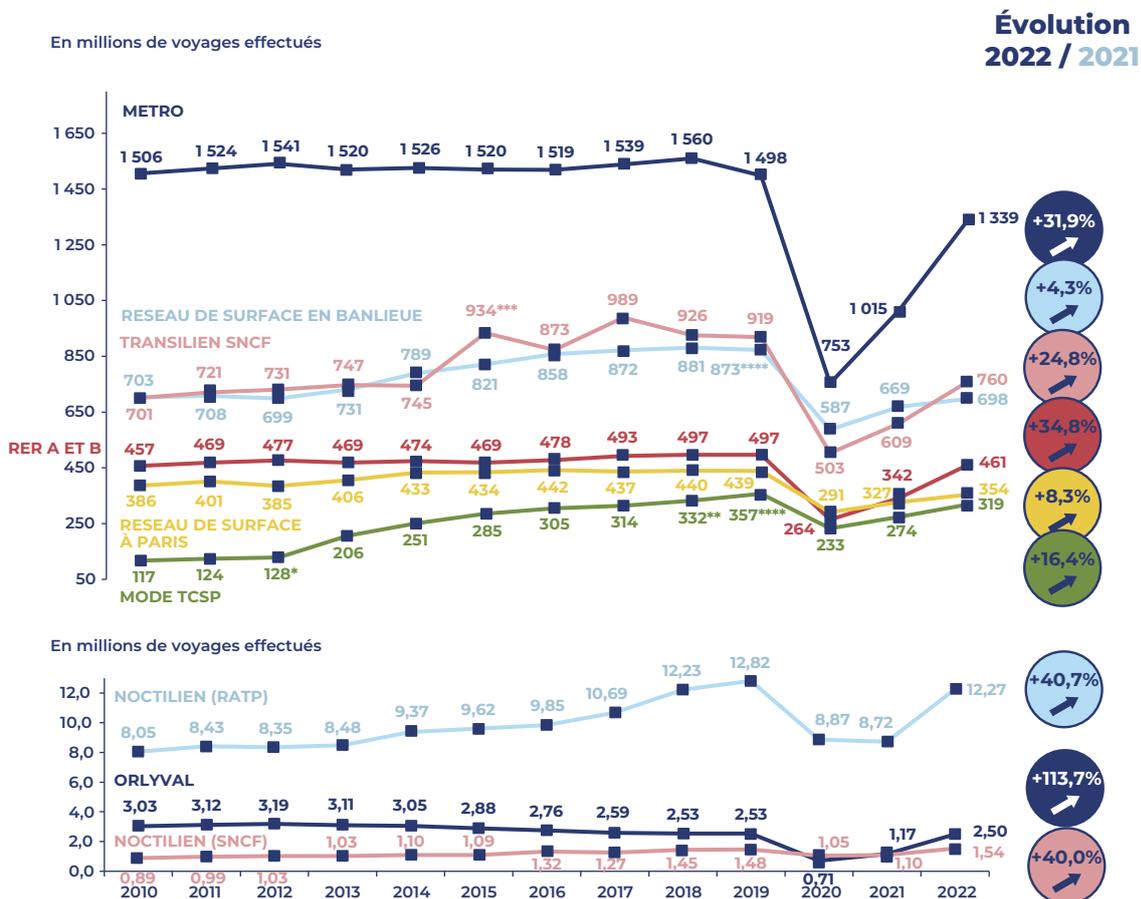


FRÉQUENTATION

Source : RATP, SNCF

- 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)



Tendance : La fréquentation sur l'ensemble des réseaux de transports en commun enregistre en 2022 une hausse par rapport à 2021 sans atteindre les valeurs antérieures à la crise sanitaire de l'année 2020, sauf pour les réseaux de moindre ampleur que sont ceux du Noctilien (RATP et SNCF) et l'Orlyval.



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

QUALITÉ DE SERVICE



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.

Indices de régularité

	2021	2022	Évolution 2022 / 2021
Métro	Indicateur en cours de redéfinition		
RER A,B,C,D,E (RATP/SNCF)	91,2 %	91,1 %	-1,1
Transilien SNCF	91,6 %	90,4 %	-11,2
Bus à Paris	89,6 %	86,2 %	-3,4

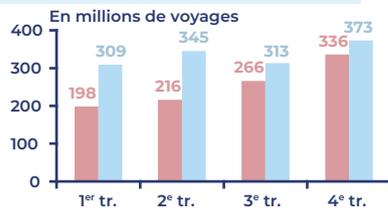


FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE

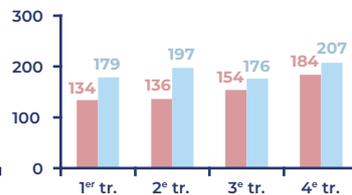
2021 ■
2022 ■

Évolution du nombre de voyages en 2021 et 2022

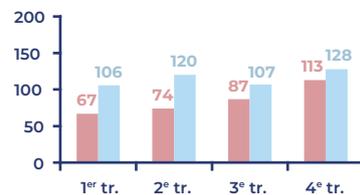
Métro



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



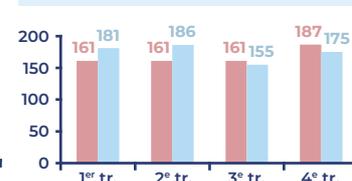
RER A et B (RATP)



Réseau de surface Paris Bus à Paris + T3



Réseau de surface banlieue Bus + Tramway



Tendance : En 2022, l'évolution trimestrielle du nombre de voyages par rapport à 2021 enregistre une hausse sur tous les réseaux sauf au 4^eme trimestre sur le réseau de surface à Paris (stable) ainsi qu'aux 3^eme et 4^eme trimestres sur le réseau de surface en banlieue (en baisse).

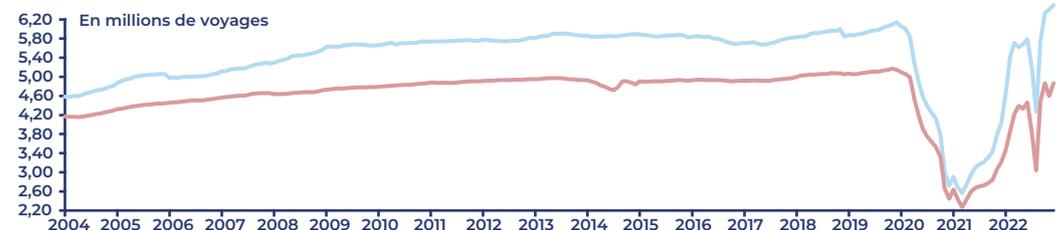
MÉTRO

Source : RATP

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

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : En 2022, la fréquentation quotidienne (les jours ouvrés) et celle du week-end sont disparates. Si la fréquentation enregistre une hausse dès le 1^{er} semestre 2022 par rapport à 2021, elle subit une inhabituelle inflexion aux mois de juillet et d'août pour croître de nouveau à partir du mois de septembre, et se rapprocher, les jours ouvrés, de la fréquentation d'avant la crise sanitaire, voire même dépasser celle-ci les week-ends.

Stations de métro les plus fréquentées

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

2021	Trafic annuel	2022	Trafic annuel
Gare du Nord	34,5	Gare Saint-Lazare	41,1
Saint Lazare	33,1	Gare du Nord	44,2
Gare de Lyon	28,6	Gare de Lyon	31,9
Montparnasse-Bienvenüe	20,4	Montparnasse-Bienvenüe	27,1
Gare de l'Est	15,5	Gare de l'Est	19,3
Bibliothèque F. Mitterrand	11,1	Bibliothèque F. Mitterrand	14,7
République	11,1	La Défense	11,8
Les Halles	10,6	Les Halles	14,2
La Défense	9,3	République	15,1
Châtelet	8,4	Bastille	10,9



Tendance : Les stations les plus fréquentées demeurent identiques qu'en 2021, sauf « Châtelet » qui sort du classement au profit de « Bastille ».



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.



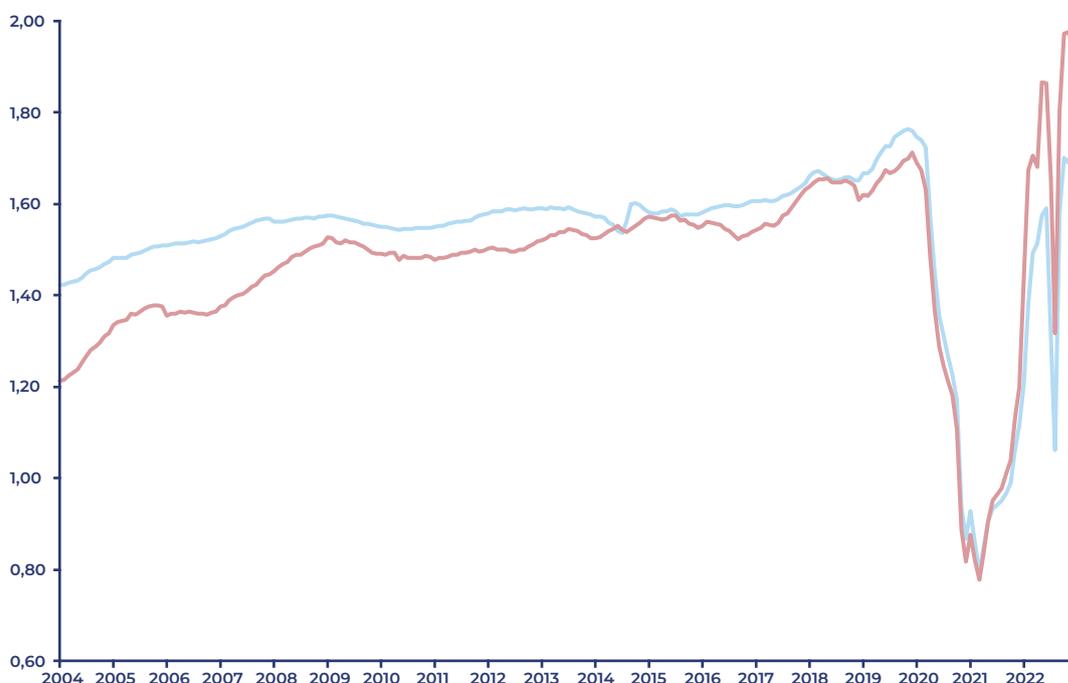
RER A ET B

Source : RATP

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end

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



Tendance : La fréquentation, les jours ouvrés comme les week-ends, augmente sur le réseau RER, en rencontrant le même phénomène observé sur le réseau métro avec la survenue d'une baisse exceptionnelle aux mois de juillet et août suivie d'une hausse à partir du mois de septembre dont la valeur converge les jours ouvrés vers les valeurs de fréquentation pré-Covid, et dépassant même celle-ci les week-end.

Gares du RER les plus fréquentées

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

2021	Trafic annuel	2022	Trafic annuel
Gare du Nord	32,1	Gare du Nord	40,4
Gare de Lyon	27,5	Gare de Lyon	42,4
Châtelet – Les Halles	24,1	Châtelet – Les Halles	35,2
La Défense	17,6	La Défense	25,4
Nanterre - Préfecture	16,7	Nanterre - Préfecture	22,1
Val de Fontenay	10,1	Val de Fontenay	13,0
Massy Palaiseau	6,8	Massy Palaiseau	8,9
Auber	6,5	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,1
Vincennes	5,5	Vincennes	7,2
Noisy le Grand – Mont d'Est	5,5	Charles de Gaulle-Etoile	7,9



Tendance : Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2021, à l'exception de la gare « Auber » qui sort du classement au profit de la gare « Charles de Gaulle-Étoile ».



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
2022 / 2021

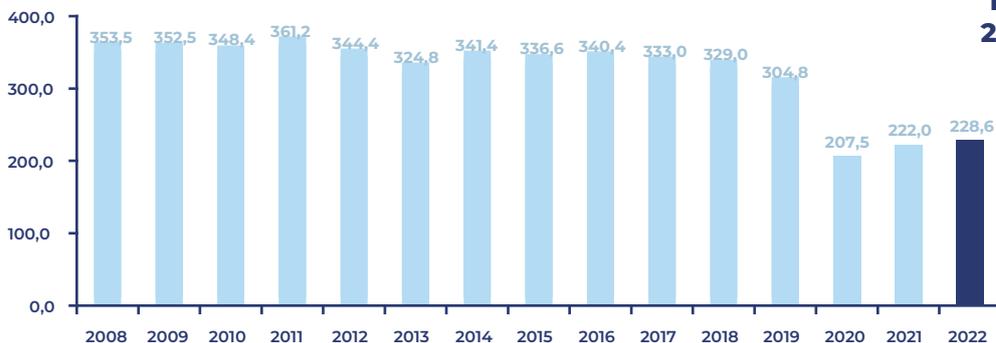
+19,9%



Tendance : Depuis la création de la ligne le 16 décembre 2006, **1 246 milliard** de voyages (cumulés en 16 ans d'exploitation) ont été effectués sur le tramway T3. L'année 2022 affiche une hausse de 19,9% par rapport à 2021, inférieure de 6,6% à la valeur pré-Covid (et du pic de fréquentation rencontrée en 2019 après la mise en service du prolongement du T3b jusqu'à la porte d'Asnières).

Évolution du trafic

Nombre de voyages (en millions)



Évolution
2022 / 2021

+3,0%



Tendance : La fréquentation du réseau de surface à Paris (qui inclut également le Noctilien-RATP, le réseau de bus de proximité, et hors Tramway T3) affiche une hausse de 3,0 % en 2022 par rapport à 2021.

BUS À PARIS

(Y COMPRIS NOCTILIEN-RATP ET RÉSEAU DE BUS DE PROXIMITÉ)

Source : RATP

Bus
(y compris
Noctilien-RATP)



Lignes de bus en service le week-end fin 2022 (y compris Balabus) :

65 lignes le samedi (id. en 2021)
65 lignes le dimanche (id. en 2021)

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

2021	Moyenne journalière	2022	Moyenne journalière
62	42 222	62	42 398
60	28 025	60	27 323
26	25 168	26	25 133
38	22 773	92	24 747
91	22 139	38	24 208
31	21 072	91	23 634
92	20 206	31	22 549
95	18 811	54	22 016
54	18 532	64	19 618
64	17 961	47	18 724



Tendance : Les 10 lignes de bus les plus fréquentées en 2022 sont les mêmes qu'en 2021 à l'exception de la ligne 95 en faveur de la ligne 47.



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.

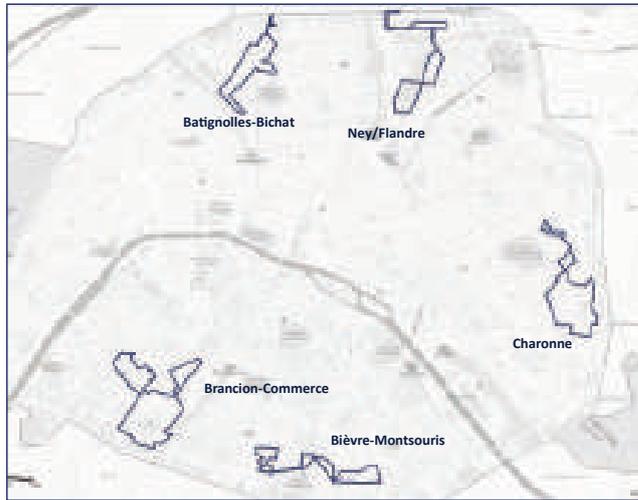
« La Traverse de Charonne », relie la Place Gambetta et le cours de Vincennes (20^e arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

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

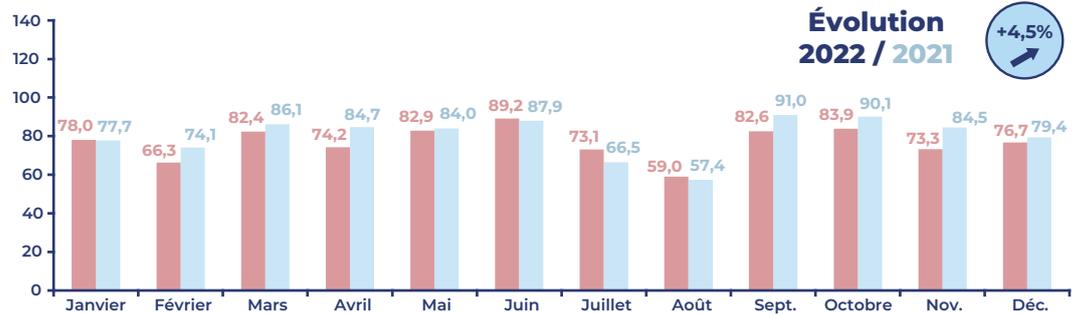
« La Traverse Ney-Flandre », inaugurée en février 2007, relie la porte d'Aubervilliers (19^e arrt) et le boulevard de la Chapelle (18^e arrt) sur 8 km d'itinéraire.

« 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



Tendance : En 2022, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **963 492** voyages, en hausse (+4,5 %) par rapport à l'année 2021 sans retrouver sa valeur annuelle pré-Covid. La fréquentation augmente tous les mois, et notamment au mois de février (+11,8 %), avril (+14,1 %), septembre (+10,2 %), et novembre (+15,3 %), sauf aux mois de juin (-1,4 %), juillet (-9 %) et août (-2,7 %). Elle est stable au mois de janvier.

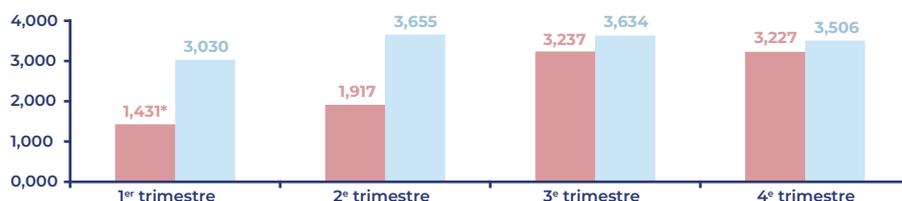
À l'exception de la Traverse Ney-Flandre en baisse de 8,2 %, la fréquentation des lignes de proximité augmente et se trouve comprise entre +6 % (Traverse Ney-Flandre) et +20,5 % (Traverse Bièvre-Montsouris).

NOCTILIEN

Source : RATP / SNCF

FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE DU NOCTILIEN

Nombre de voyages (en millions)



Tendance : En 2022, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de 13,82 millions de voyages, en hausse de 40,9 % par rapport à 2021 et tend à retrouver les données pré-Covid. Excepté le 1^{er} trimestre, les valeurs trimestrielles restent toutes supérieures à 3,5 millions de voyages, avec un maximum atteint aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres.



Noctilien

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



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

Dispositif Rue aux Écoles



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.

Le **programme Rue Aux Écoles** a pour objectif de sécuriser, piétonner et végétaliser les abords immédiats d'une école.

Voies à priorité piétonne



Linéaire d'aires piétonnes

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

Évolution 2022 / 2021

87,2 km

+9%

Dont programme « Rue aux écoles »

12,2 km

Linéaire de zones de rencontre

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

30,8 km

+3,1%

Opération PARIS RESPIRE

En été

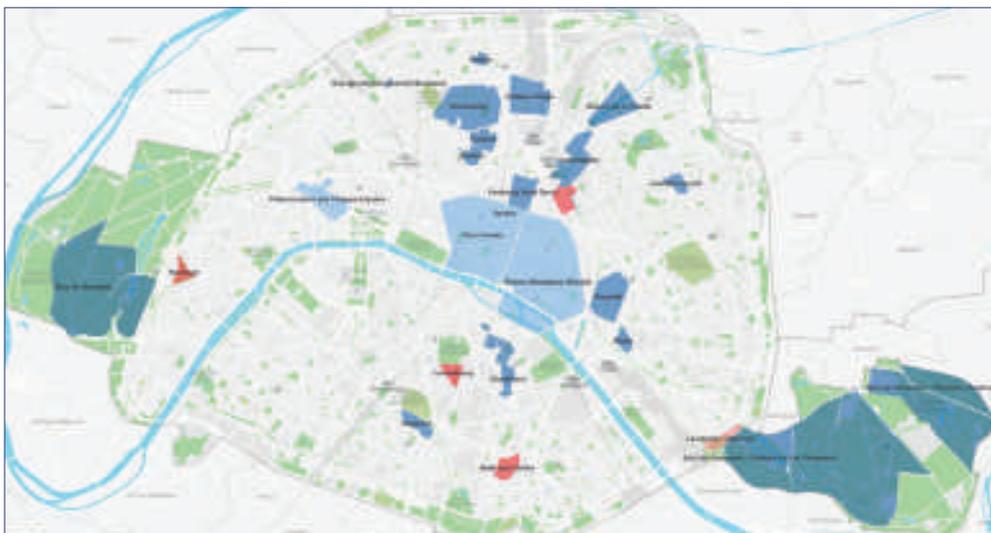
Toute l'année

1er 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 27 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 2022
Jours ouvrés

Moyenne journalière 2021
Jours ouvrés

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

Moyenne journalière, jours ouvrés



Moyenne journalière, week-ends et jours fériés



Moyenne journalière 2022
week-ends et jours fériés

Moyenne journalière 2021
week-ends et jours fériés



La fréquentation du Parc des Rives de Seine croît en moyenne journalière de 6 % les jours de semaine et de 14 % les week-ends et jours fériés. En 2022, la fréquentation journalière augmente tous les mois, sauf l'été (en juillet et septembre) ainsi qu'aux mois de février (pour les week-ends et jours fériés) et de mars (les jours ouvrés).

La fréquentation est maximale au mois de juin (la semaine) et au mois de septembre (les week-ends et jours fériés); et minimale au mois de janvier (la semaine), au mois de décembre (les week-ends et jours fériés).



FRÉQUENTATION PIÉTONNE

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

HOVE – Bureau d'études 6-t

Forte diminution (division de la fréquentation par 2 ou plus)

Diminution (division de la fréquentation comprise entre 1,1 et 2)

Stabilité (entre division de la fréquentation par 1,1 et multiplication de la fréquentation par 1,1)

Augmentation (multiplication de la fréquentation comprise entre 1,1 et 2)

Forte augmentation (multiplication de la fréquentation par 2 ou plus)

Évolution de la fréquentation piétonne entre février 2022 et février 2020

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

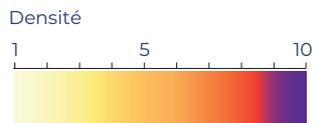


Entre les mois de février 2020 (période pré-Covid) et février 2022 (période post-Covid de retour progressif à la normale), la fréquentation piétonne augmente principalement dans les zones situées autour de la Seine, une grande partie de la rive gauche incluant le quartier latin, l'Ouest parisien en général, quelques zones périphériques dans le Nord-Est et le Sud-Est parisiens, le Bois de Vincennes et une partie du Bois de Boulogne.

INDICE DE DENSITÉ PIÉTONNE

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

HOVE – Bureau d'études 6-t



Densité piétonne au mois de juin 2022

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



Mois de juin 2022, la semaine.



Mois de juin 2022, les week-ends.



La carte de juin 2022 montre très clairement une baisse drastique de la densité piétonne les week-ends (aux heures de pointes et à la pause méridienne) par rapport à la semaine.



L'indicateur de densité piétonne 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'échelle 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.



Les déplacements à vélo

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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

© Les Contributeurs d'OpenStreetMap

Pistes cyclables et voie verte

Couloirs de bus ouverts aux vélos

Bandes cyclables (hors double-sens cyclable)

Voies fermées à la circulation générales (Bois et berges de Seine)

Carte du réseau cyclable structurant

(hors doubles sens cyclables et voies piétonnes)



Évolution annuelle des itinéraires cyclables depuis 2004

Chiffres consolidés à partir de 2019

englobant tous les types d'aménagement



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.

Pistes cyclables : voie réservée aux vélos en site propre (délimitée sur la chaussée par un séparateur physique, ou à hauteur de trottoir).

Bande cyclable : voie (parfois à contresens) délimitée au sol par un marquage.

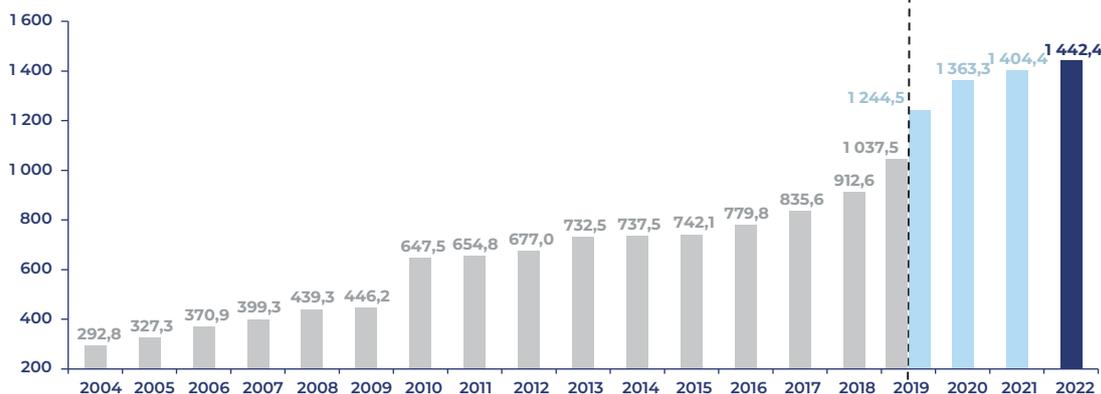
Voies piétonnes : espaces publics piétons et notamment : aires piétonnes et voies fermées à la circulation générale.

Voie verte : voie réservée aux véhicules non motorisés, piétons et cavaliers.



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.

Linéaire total (en km)



Évolution 2022 / 2021

+3%

* Changement de méthode de comptages et calculs d'itinéraires consolidés (à partir de 2019). En 2019, 1244,5 km (et non plus 1037,5 km) sont comptabilisés avec le nouveau mode.



Tendance : Avec 1 442 km d'itinéraires en 2022, le linéaire cyclable augmente de 2,7 % par rapport à 2021. La croissance du réseau cyclable tient à la création de 3,7 km de bandes cyclables et de plus de 41 km d'itinéraires englobant notamment les doubles-sens cyclables, les voies piétonnes et les voies et chemins fermés définitivement à la circulation générale.

Les itinéraires comptabilisés ici comprennent : les pistes cyclables et les voies vertes, les couloirs de bus ouverts aux vélos, les bandes cyclables, les doubles-sens cyclables, les voies piétonnes et les voies et chemins fermés à la circulation générale.



COMPTAGES VÉLOS PERMANENTS

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

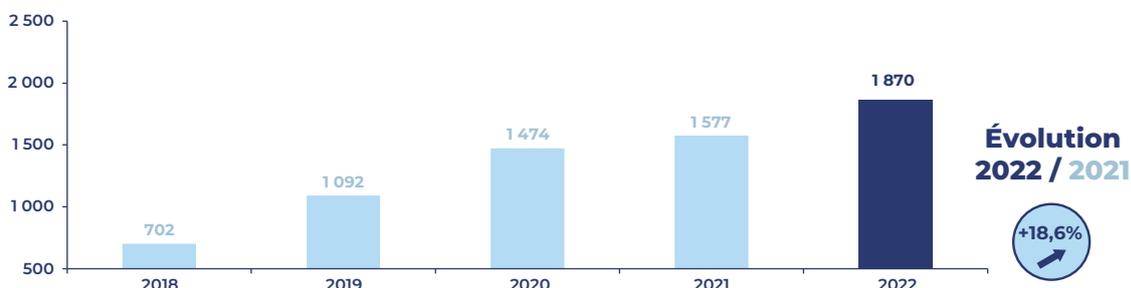
Sites de comptages permanents



2021 ■
2022 ■

Source : Météo France

Fréquentation annuelle des aménagements cyclables par sens de circulation, nombre moyen de vélos par jour ouvré et par site



* L'indice historique crée en 1997 n'étant plus révélateur de la pratique cyclable, celui-ci est abandonné au profit d'un indicateur basé sur les données de 52 sites de comptages permanents, soit 95 compteurs.

Comparaison trimestrielle des aménagements cyclables par sens de circulation entre 2021 et 2022

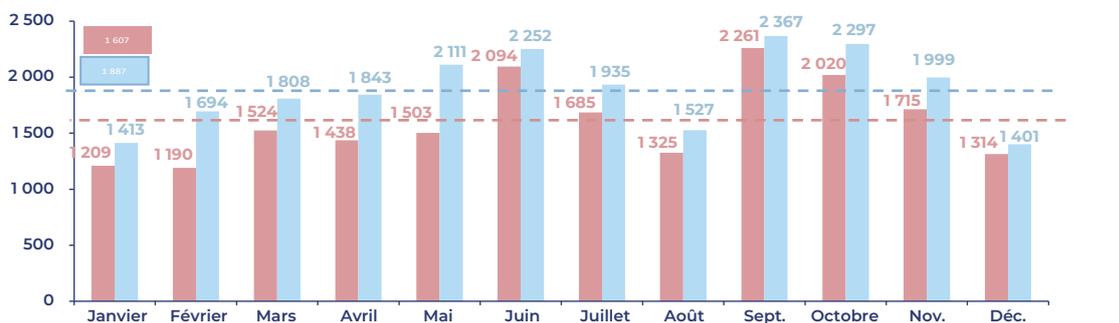


Tendance : En 2022, la fréquentation des aménagements cyclables enregistre une hausse de 18,6 % par rapport à 2021, reflet de la pratique du vélo en forte expansion dans la capitale. La fréquentation est maximale au 2^{ème} trimestre et minimale au 1^{er} trimestre. Par rapport aux trimestres correspondants de 2021, l'augmentation est maximale au 1^{er} trimestre (+25 %) et minimale au 3^{ème} trimestre (+11 %).

Comparaison mensuelle des aménagements cyclables par sens de circulation entre 2021 et 2022

Moyennes annuelles - - - - - -

2021 ■
2022 ■



	Janv.	Fev.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
T° moyenne (°c)	2022 5,6	2022 8,4	2022 10,7	2022 12,3	2022 17,8	2022 20,5	2022 23	2022 23,3	2022 17,5	2022 16,3	2022 10,2	2022 5,7
Cumul précipitations (mm)	2021 61,5	2021 30,2	2021 23	2021 56	2021 16,3	2021 77,5	2021 8,6	2021 70,2	2021 49,3	2021 49,2	2021 49,6	2021 52
	2021 91	2021 49,9	2021 37,4	2021 31,2	2021 64,3	2021 111,9	2021 78	2021 21,5	2021 57,3	2021 80,3	2021 27,6	2021 77,3

Source : Météo France



Tendance : Avec un minimal au mois de janvier, la fréquentation des aménagements cyclables croît au 1^{er} semestre 2022, atteint un maximal relatif au mois de juin, décroît pendant la période estivale, atteint le pic annuel au mois de septembre et décroît de nouveau les trois derniers mois de l'année. Par rapport à 2021, les variations demeurent de moindres ampleurs (même si un phénomène saisonnier doit être pris en compte aux beaux jours en dehors des vacances d'été) : l'augmentation est maximale au mois de février (+42,4 %) et minimale au mois de juin (+6,6 %) par rapport aux mois correspondants de 2021.

La fréquentation maximale des sites équipés est atteinte la journée 10 novembre avec près de 290 000 vélos recensés.



COMPTAGES VÉLOS PERMANENTS

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

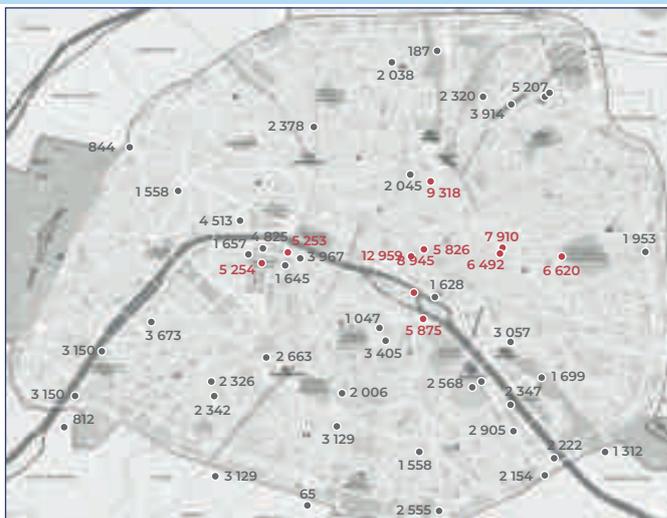
- Sites de comptages ●
- Les 10 sites les plus fréquentés ●



Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs vélo permanents : 95 compteurs répartis sur 43 sites fin 2020.

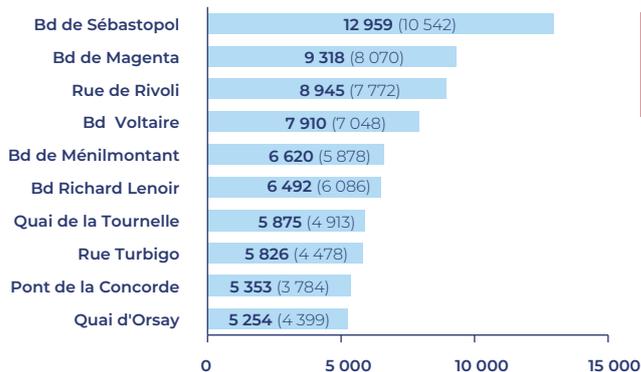
Fréquentation annuelle des aménagements cyclables par site

Moyenne jours ouvrés, dans les deux sens de circulation



Les 10 aménagements cyclables les plus fréquentés en 2022

Moyenne jours ouvrés, dans les deux sens de circulation



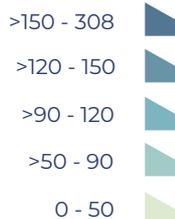
Tendance : Les dix sites les plus fréquentés en 2022 sont les mêmes qu'en 2021, hormis le pont de la Concorde qui fait son entrée dans le classement. Sept de ces aménagements se trouvent sur la rive droite de la Seine, trois autres sont situés : sur les quais (quai d'Orsay et quai des Tourelles) ou sur un pont (le Pont de la Concorde).

MOBILITÉ PARTAGÉE



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.

Nombre de véhicules/km²



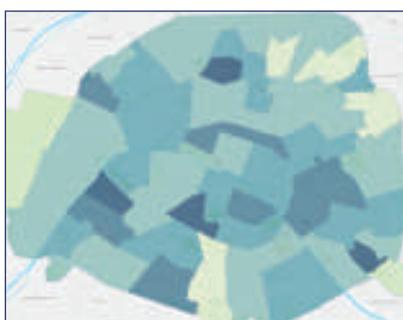
Sont pris en compte dans Paris intra-muros les véhicules disponibles (hors véhicules en circulation ou hors service) stationnés à huit moments de la journée (Minuit, 3h, 6h, 9h, 12h, 15h, 18h, 21h), cumulés sur l'ensemble de l'année 2022.

Vélo en libre-service en 2022

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.

Nombre de vélos autorisés au cours de l'année : 16 150 (contre 11 000 en 2021).
5 opérateurs présents au cours de l'année : Dott (5 000 vélos), Lime (7 000), Tier (2 550), Pony (1 000) et Bird (600 jusqu'à fin novembre 2022)

Densité des vélos à assistance électrique en libre-service disponibles dans en 2022



Tendance : La carte de chaleur de disponibilité des vélos à assistance électrique dans 80 secteurs parisiens reflète, compte tenu de l'ajustement de l'offre à la demande par les opérateurs, l'attractivité des lieux de destination des usagers lors de leurs déplacements.



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 2022)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations	1 006	437	1 443
Nombre de bornettes	32 702	12 774	45 476

Abonnés - Nombre d'abonnements fin décembre 2022 (données en 2021)

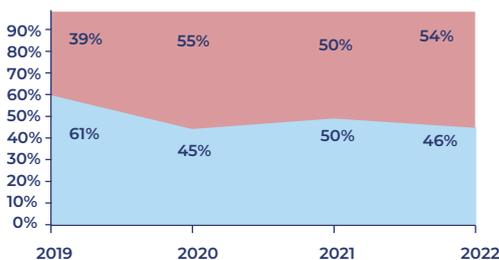
Nombre d'abonnements

Abonnements longue durée valides en fin de période **378 052** (342 578 en 2021)

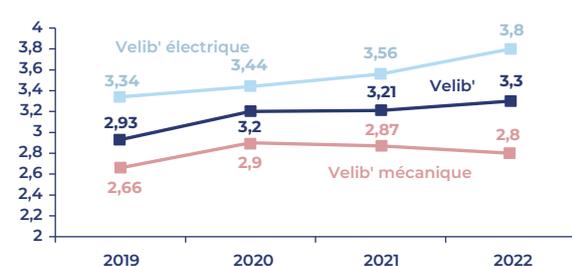
Pass courte durée vendus* **637 962*** (333 204 en 2021)
cumul des ventes sur l'année

Déplacements des utilisateurs de Velib' en 2022 (donnée en 2021)

Parts des locations à vélos mécaniques et électriques

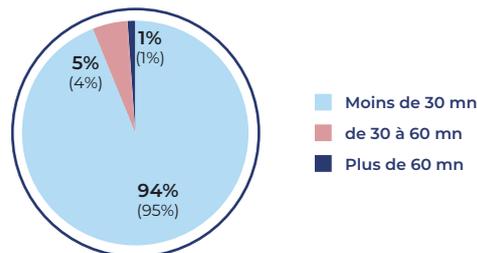


Distance moyenne des locations depuis 2019 (en km)

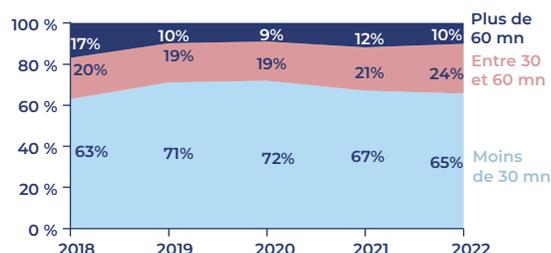


Durée des locations en 2022 (% en 2021)

Abonnement V-Plus (% en 2021)

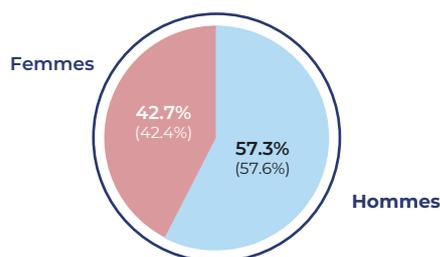


Abonnement courte durée

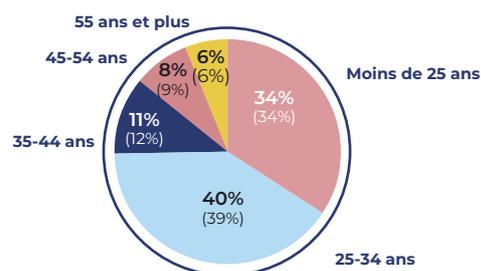


Profil des utilisateurs Vélib' (âge et sexe) en 2022 (% en 2021)

Répartition par sexe (% en 2021)



Répartition par tranche d'âge (% en 2021)



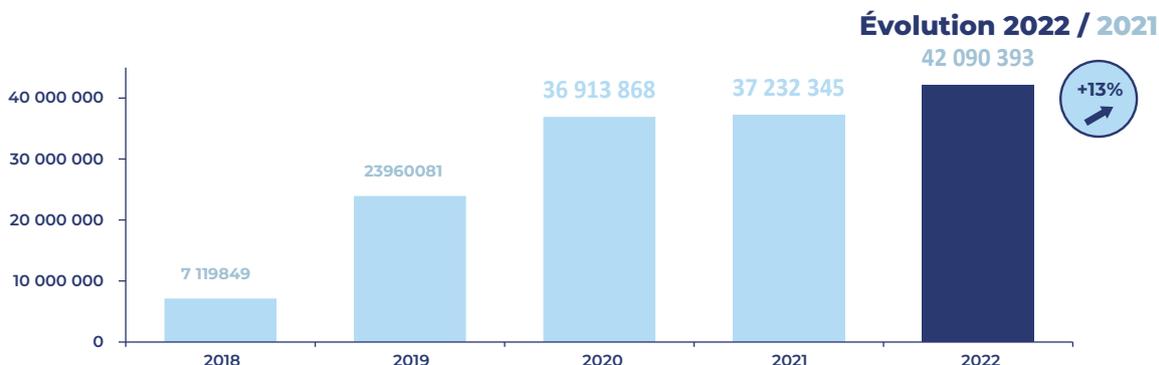
Tendance : En 2022, les moins de 35 ans représentent 74 % des usagers du service Velib' et reste stable par rapport à 2021 (73 %), dont de 34 % d'utilisateurs de moins de 25 ans (inchangé par rapport à 2021) et 40 % d'utilisateurs âgés entre 25 et 34 ans (39 % en 2021). La répartition par sexe des usagers (42,7 % pour les femmes contre 57,3 % pour les hommes) reste en 2022 par rapport à 2021.



VELIB'

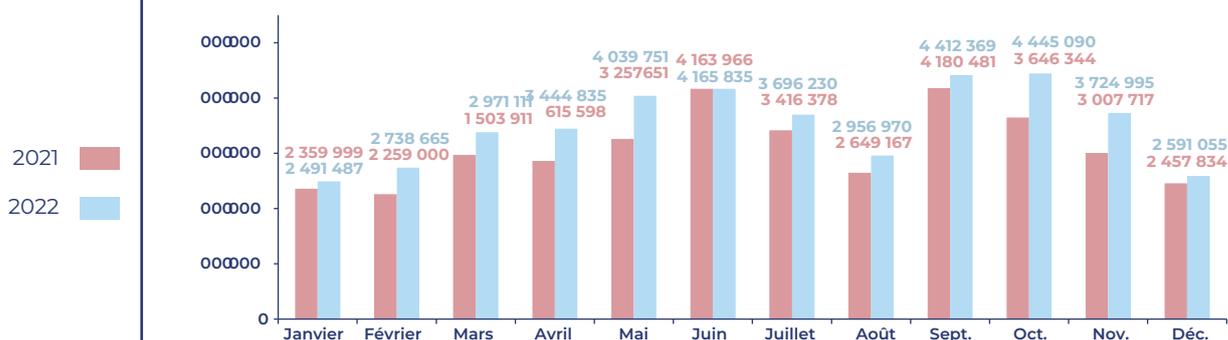
Source : Syndicat mixte
Autolib Velib' Métropole

Évolution annuelle du nombre de déplacements* (de 2018 à 2022)



*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 2022)



Tendance : Avec un peu moins de **42,1** millions de locations de plus de 3 minutes, le nombre de déplacements à Velib' augmente de **13 %** par rapport à 2021 et dépasse le record enregistré en 2014 et 2015 qui affichait un plus de 39,4 millions de déplacements par an.

En 2022, La fréquentation mensuelle augmente tous mois confondus et croît significativement de plus de 20 % aux mois de février, avril et mai ainsi qu'aux mois d'octobre et novembre (en 2022 par rapport à 2021). La fréquentation est **maximale** aux mois de **septembre et octobre**, et minimale au mois de janvier et décembre.

Répartition des déplacements selon les jours de semaine (en 2022)



Tendance : La fréquentation journalière croît tous les jours, week-ends compris, entre 10 % et 15 %, sauf le dimanche où l'évolution atteint près de 39 % en 2022 par rapport à 2021. La fréquentation est maximale les mercredis et jeudis et minimales les samedis et dimanches (le dimanche, la fréquentation correspond aux $\frac{3}{4}$ de celle enregistrée le jeudi).



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



ÉVOLUTION VÉLOS-VELIB'

Enquête réalisée le mardi 11 octobre entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 points de Paris)

Vélos particuliers
Velib'
Vélo en libre-service'



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

Évolution du nombre de vélos au cours d'une journée en 2022



Tendance : Le nombre de vélos au cours d'une journée est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 17 heures et 20 heures.

Sur l'ensemble des sites, **174 766** vélos (qu'ils soient particuliers, en libre-service ou appartenant à la flotte Vélib') ont été recensés le 11 octobre 2022 entre 8h00 et 20h00 (contre 123 469 le 12 octobre 2021).

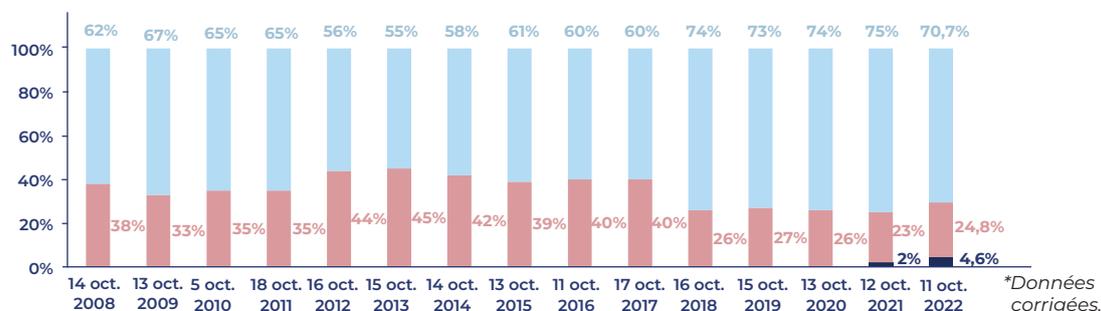
Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 11 octobre 2022 (12 octobre 2021).
Température moyenne : 13,9°C (12,2°C)
Précipitations : 0mm (0mm)

RÉPARTITION VÉLOS - VELIB'

Enquête réalisée le mardi 11 octobre entre 8h et 20h sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et les 33 points de Paris.)

Vélos particuliers
Velib'
Vélo en libre-service'

Évolution de la répartition vélos et Velib' entre 2010 et 2022



Tendance : Sur l'ensemble des vélos comptabilisés (dont les vélos en libre-service) dans les 39 sites enquêtés, la part des Velib' s'élève en 2022 à 24,8 % contre 70,7 % pour les vélos particuliers et 4,6 % de vélos en libre-service.

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 2022)

Nombre de places de stationnement dans les parcs concédés

Places spécifiques (vélos et VAE) **2 426**
dont vélostations Montparnasse* et Van Gogh** : **583**

*Vélostation gare Montparnasse ouverte le 9 novembre 2020

**Vélostation Van Gogh (à proximité immédiate de la gare de Lyon) ouverte le 24 février 2020



Nombre de places de stationnement vélos (Arrêté au 4 janv. 2023)

Places spécifiques vélos **81 128**
Places mixtes (vélos/2RM) **7 960**





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 2022 (professionnels et particuliers)



Tendance : Avec **12 431** subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique aux résidents parisiens et aux professionnels exerçant une activité à Paris, l'année 2022 enregistre une baisse de 30 % par rapport à 2021. Les subventions accordées aux particuliers diminuent de 31 %, et celles octroyées aux professionnels de 2 %.



Subventions aux particuliers
Justifier d'un domicile parisien.

Vélo à assistance électrique
33 % du prix d'achat HT dans la limite de 400 €.

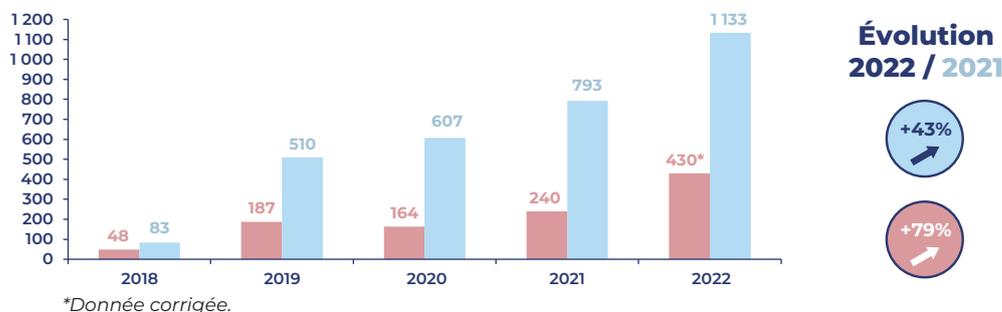
Vélos cargo et triporteurs
33 % du prix d'achat HT dans la limite de 600 €.

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 €.

Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo cargo ou Triporteur (électrique ou non) entre 2018 et 2022 (professionnels et particuliers)



Tendance : L'année 2022 connaît une hausse de 51 % par rapport à 2021 avec 1 563 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 43 %, et celles à l'attention des professionnels de 79 %.

SERVICE VELIGO

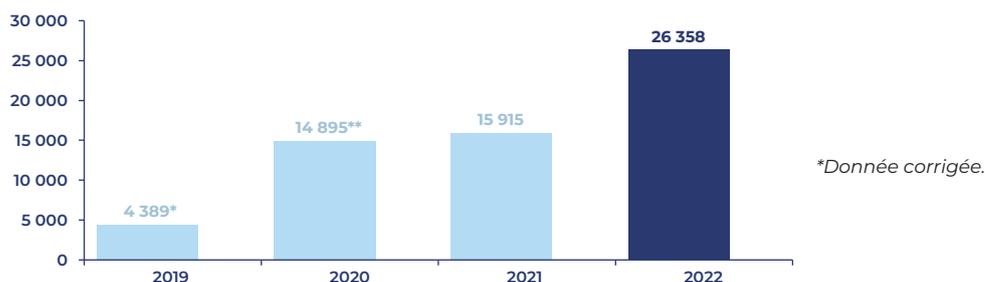
Île-de-France Mobilité



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 entre 2019 et 2022



Tendance : Le nombre de souscriptions au service Véligo s'élève à 71 366 depuis la mise en place du service à l'attention des Franciliens en septembre 2019, dont 68 957 pour les V.A.E. et 2 769 pour les Vélos-Cargo. La répartition géographique des abonnés s'élève en 2022 à 46 % à Paris, 41 % dans la petite couronne et à 13 % dans la grande couronne.



MICRO-MOBILITÉ PARTAGÉE DES TROTTINETTES

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

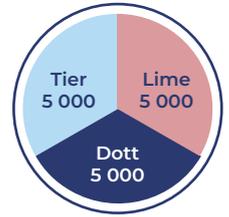
Offre de trottinettes en libre-service

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.

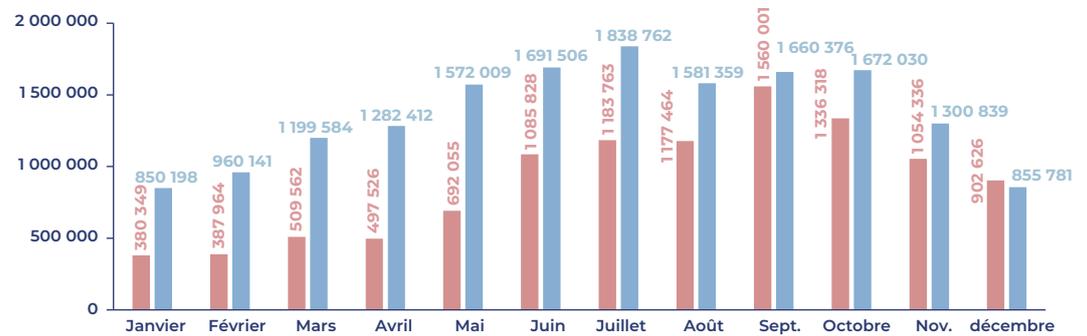
Flotte maximale autorisée au 31 décembre 2022 :

15 000 trottinettes proposées

3 opérateurs : Lime, Dott et Tier.



Nombre de locations de trottinettes en libre-service



Tendance : Avec **16 464 997** locations déclarées par les 3 opérateurs de trottinettes en libre-service en 2022, le nombre de voyages recensés à Paris augmente de 52,9 % par rapport à 2021, en raison de la reprise des activités touristiques dans la capitale.

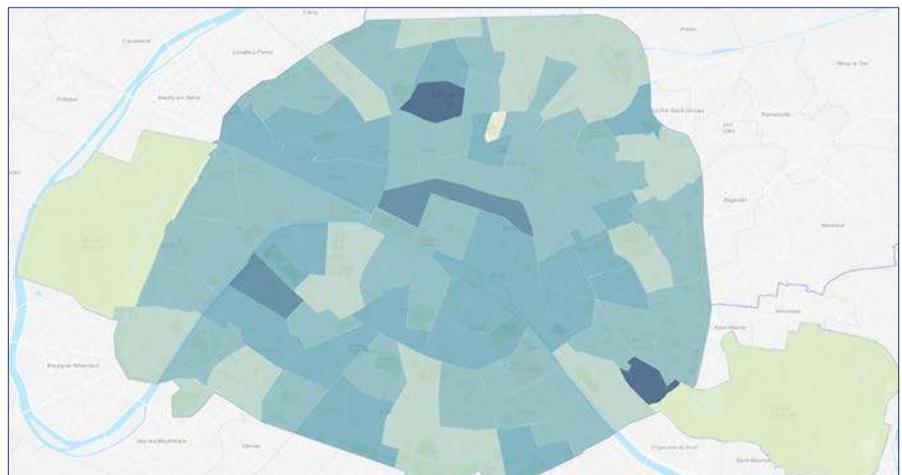
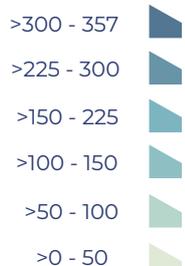
La fréquentation croît au 1^{er} semestre (avec un minimum observé le mois de janvier), atteint un pic au mois de juillet, et décroît au second semestre malgré quelques variations. Le 1^{er} semestre enregistre les augmentations mensuelles les plus importantes de l'année 2022, même si la fréquentation demeure maximale au 2nd semestre. Par ailleurs, il est observé un léger lissage de la fréquentation qui s'est opéré au cours de l'année 2022.

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

- Distance moyenne des locations en **2022 (en 2021) : 2,62 km (2,42)**
- Durée moyenne des locations en **2022 (en 2021) : 14,3 minutes (12,8)**

DENSITÉ DE TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE DISPONIBLES EN 2022 (NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES PAR KM²)

Nombre de véhicules/km²



Tendance : La carte de chaleur de disponibilité des trottinettes dans 80 secteurs parisiens reflète, compte tenu de l'ajustement de l'offre à la demande par les opérateurs, l'attractivité des destinations des usagers à trottinettes lors de leurs déplacements.



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

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

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



Sont pris en compte dans Paris intra-muros les véhicules disponibles (hors véhicules en circulation ou hors service) stationnés à huit moments de la journée (Minuit, 3h, 6h, 9h, 12h, 15h, 18h, 21h), cumulés sur l'ensemble de l'année 2022.



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.

Évolution du nombre de bénéficiaires du Pass Paris Access'



Tendance : En 2022, le nombre de personnes en situation de handicap bénéficiaires du Pass Paris Access' pour l'accès au transport s'élève à **25 684**, et augmente environ du double depuis 2005. Parmi eux, **24 654** ont rechargé leurs droits (signifiant l'utilisation possible de leur Pass pendant l'année), soit 96 % des allocataires. En 2022, 378 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 légère baisse de 1,5 % par rapport à 2021.

TRANSPORT

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



PAM

Transport à la demande destiné aux personnes en situation de handicap **ouvert à toute personne quel que soit son lieu de résidence**, 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.

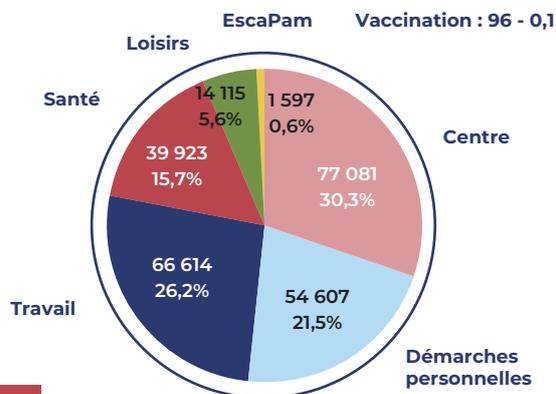
CENTRE

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.

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 2022 / 2021

254 033 courses réalisées, (213 235 en 2021)



4 360 usagers actifs ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2022 (3 993 en 2021)



Tendance : Avec **254 033** déplacements, le nombre de courses est en hausse de 19,1 % par rapport à 2021 (en hausse de 3,0 % par rapport à 2019, période pré-Covid).

ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE PARISIENNE

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

Mesures prises en matière d'accessibilité

Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée

10 670 modules (soit **5 335** traversées)



Abaissements de trottoirs

40 735



Places de stationnement réservées aux PMR

5 462

dont :

places sur voirie

4 470 (soit 3,6 % des places véhicules sur voirie)



places dans les parcs concédés

992 répartis dans 88,5 parcs





La circulation

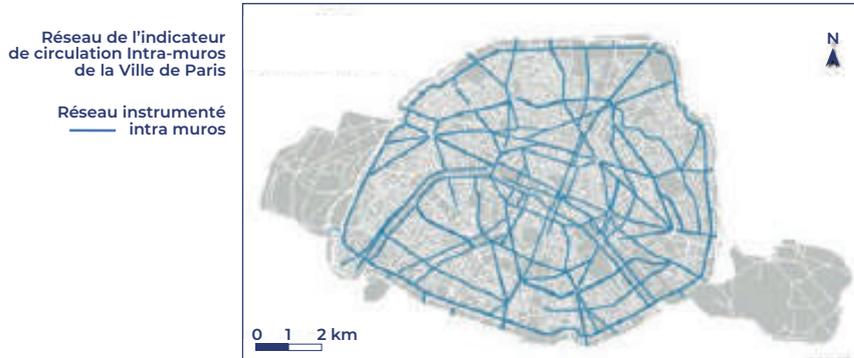
CIRCULATION AUTOMOBILE DANS PARIS INTRA-MUROS (JOURS OUVRÉS)

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).

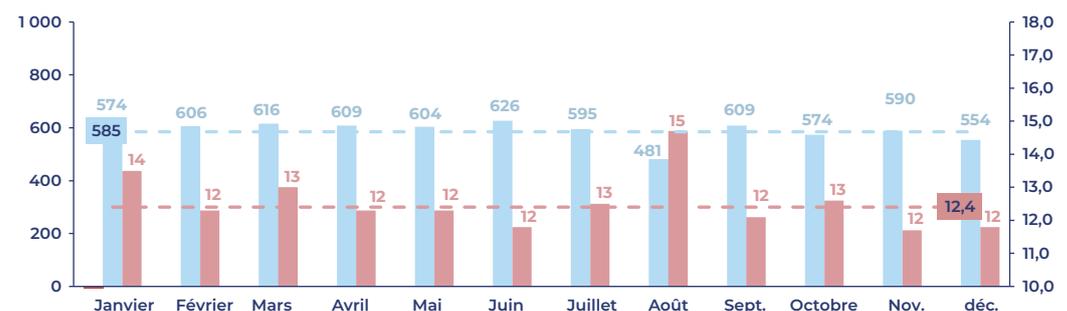


Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté



Tendance : Le volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros baisse de 2,5 % en 2022 par rapport à 2021, et décroît de 14,3 % rapporté à la valeur de 2019 qui prévalait juste avant la crise sanitaire. La vitesse moyenne de circulation reste stable.

Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2022)



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

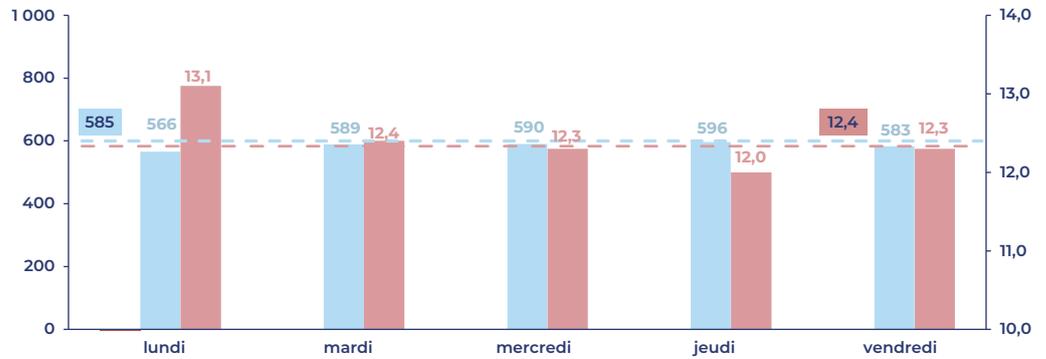
Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Jours ouvrés 2022 : 253
 Dont
 Lundi : 49
 Mardi : 51
 Mercredi : 52
 Jeudi : 50
 Vendredi : 51

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le réseau instrumenté (en 2022)

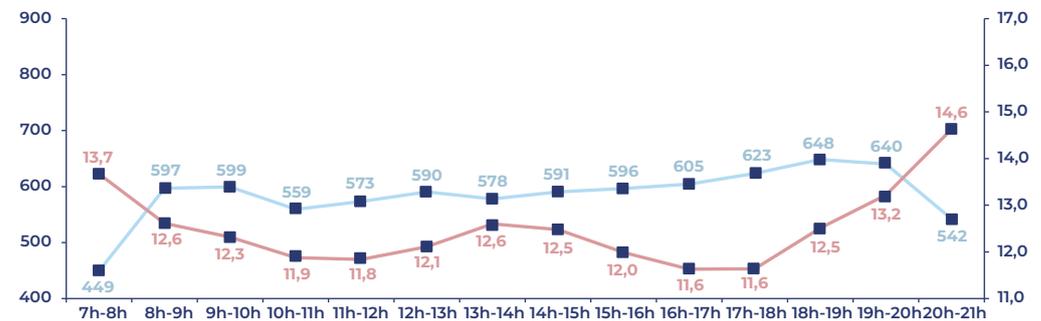


Tendance : En 2022, comme en 2021, la circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-3 % par rapport à la moyenne annuelle) et le jeudi est la journée la plus chargée (+2 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrés pour l'année 2022)

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

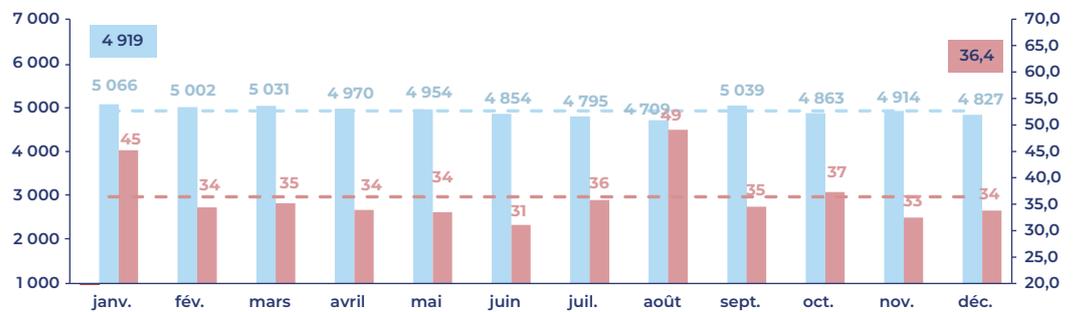
Évolution annuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique



Tendance : Le volume de circulation automobile sur le Boulevard périphérique baisse de 3% par rapport à 2021, et de près de 4 % si on le compare à l'année 2019 (avant la crise sanitaire). La vitesse moyenne diminue de 2% par rapport à 2021.

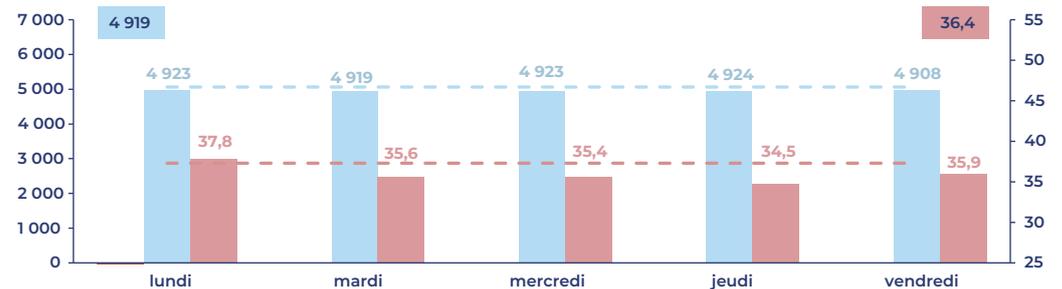


Évolution mensuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique (au cours de l'année 2022)



Tendance : Le mois de janvier enregistre la circulation automobile la plus forte (+3 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-4 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+35 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-15 % par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le Boulevard périphérique (en 2022)



Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique reste stable les jours de la semaine. Le lundi est la journée où la vitesse moyenne demeure la plus élevée; le jeudi, celle où la vitesse moyenne est la plus faible.

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrés pour l'année 2022)



Tendance : La circulation automobile sur le Boulevard périphérique est chargée entre 7h et 19h. Le phénomène de lissage de la circulation au cours de la journée (observée en 2021) se poursuit, avec une moindre accentuation de la congestion aux heures de pointe, le soir et surtout le matin.

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

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

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

Vitesses en km/h
entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle

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

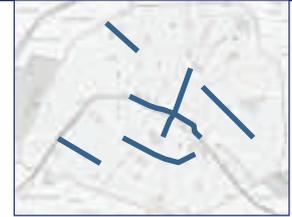
Vitesses en km/h
entre 7h00 et 21h00



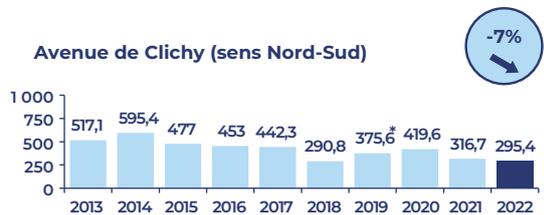
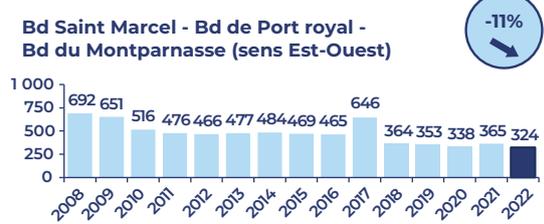
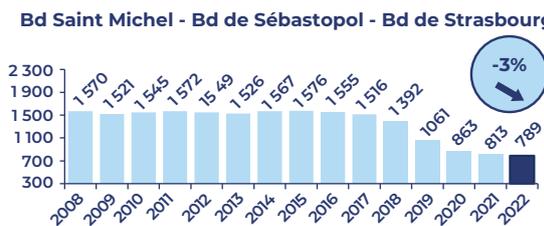
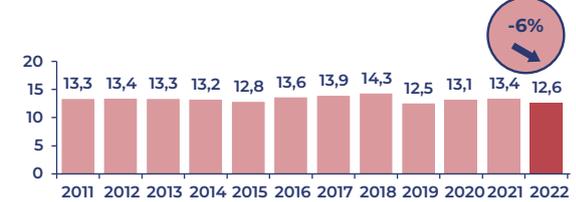
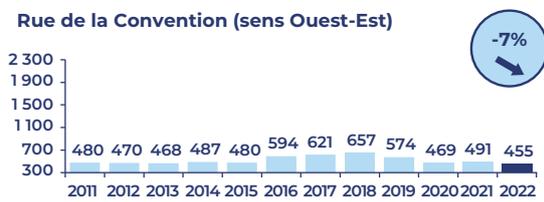
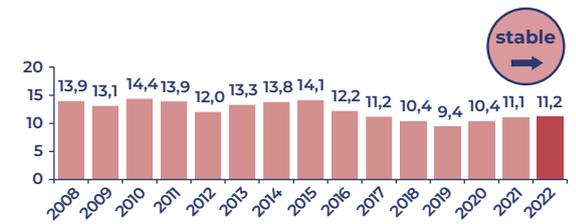
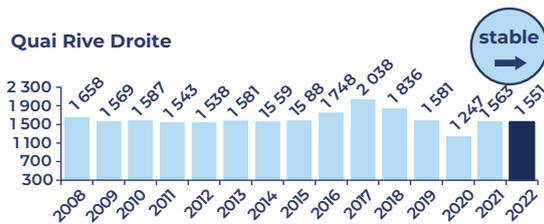
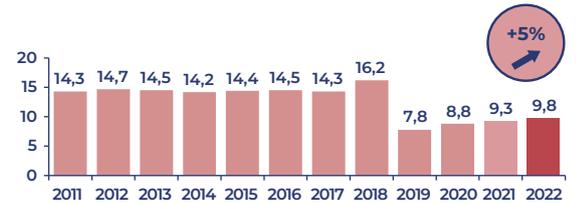
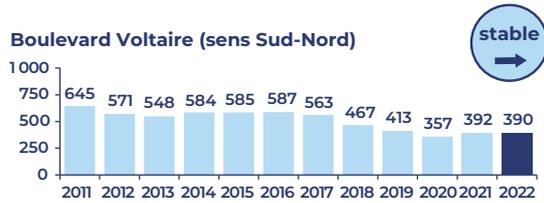
SUIVI D'ITINÉRAIRES (JOURS OUVRÉS)

Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



Distance parcourue Évolution 2022 / 2021 Vitesse 2022/2021 Évolution 2022 / 2021



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

Vitesses en km/h
entre 7h00 et 21h00



AUTOPARTAGE

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



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

L'autopartage en trace directe se caractérise par des trajets d'un point A à un point B. Les offres peuvent se déployer avec station 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 décembre 2022 :

- **4 opérateurs :** Communauto, Getaround, Ubeeqo et Clem
Dont 2 labellisés par Île-de-France-Mobilités (Communauto et Clem).
- **408 stations**, dont **186** équipées de bornes de recharge électrique.
- **1378 places** dont **934** 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 polluant 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.

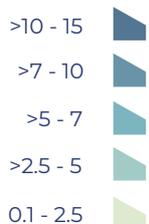
Au 31 décembre 2022 :

- **4 opérateurs autorisés :** Free2Moove, Sharenow, Zity et Communauto.
- **Flotte maximale autorisée en simultané : 1 757 véhicules**, uniquement électriques.

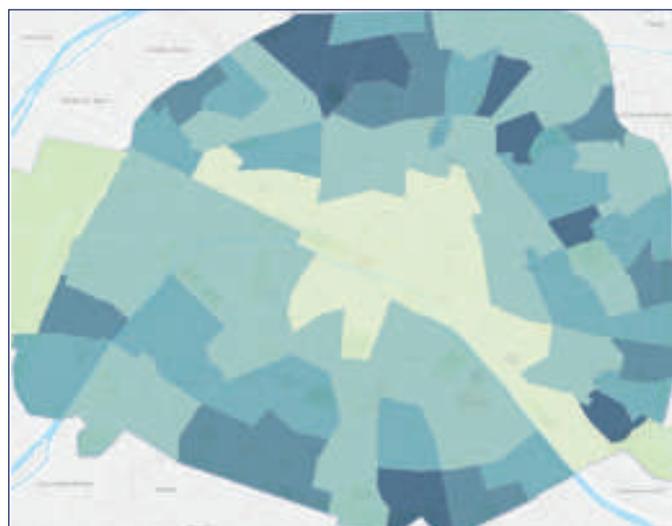
Densité de véhicules en libre-service disponibles en 2022 (Nombre moyen de véhicules par km²)

DISPONIBILITÉ DES VÉHICULES EN TRACE DIRECTE

Nombre de véhicules/km²



Sont pris en compte dans Paris intramuros les véhicules disponibles (hors véhicules en circulation ou hors service) stationnés à huit moments de la journée (Minuit, 3h, 6h, 9h, 12h, 15h, 18h, 21h), cumulés sur l'ensemble de l'année 2022.



Tendance : La carte de chaleur de disponibilité des véhicules dans 80 secteurs parisiens reflète l'attractivité des lieux de destinations des usagers des véhicules en libre-service (en trace directe) lors de leurs déplacements.



COMPOSITION DE TRAFIC

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



Enquêtes réalisées dans Paris intra-muros entre 7h et 21h :
- du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2016
- du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2022

Sites enquêtés dans Paris intra-muros
avenue De la Grande Armée, avenue de Clichy, avenue de la Porte d'Orléans, avenue d'Italie, boulevard du Montparnasse, cours de Vincennes, rue Lecourbe, rue de la Chapelle, rue de Rivoli, rue Beaubourg.

Répartition multimodale dans Paris intra-muros en 2022 (et 2016)



Tendance : En 2022, la part des véhicules particulières comptés représente 45,2 % de la composition et baisse dans Paris intra-muros de 9,2 points par rapport à 2016 au profit des vélos et trottinettes (+8,8 points), soit 12,5 % de la composition de trafic. L'utilisation des véhicules utilitaires reste stable par rapport à 2016 (soit 14,6 % en 2022) quand la part des poids lourds augmente de 1,6 point (2,8 % de la composition de 2022). La part des taxis dans Paris intra-muros baisse de 2,1 points et représente 6,2 % du trafic. La part des 2-roues motorisés comptés reste stable, comme celles des bus et des autocars.

Répartition multimodale sur le Boulevard des Maréchaux en 2022 (et 2016)



Tendance : Sur le Boulevard des Maréchaux, la part des véhicules particulières baisse de 12,2 points en 2022 par rapport à 2016 (soit 53,8 % de la composition) au profit des 2-roues motorisés (+8,2 points), des circulations douces (vélos et trottinettes : +2,5 points), et des taxis (+2,1 points) soit respectivement 18,1 %, 5,4 % et 4,9 % de la composition de 2022. La part des véhicules utilitaire baisse (-2,3 points) quand celle des poids lourds reste stable.

Répartition multimodale sur le Boulevard périphérique en 2022 (et 2016)



Tendance : Sur le Boulevard périphérique, la part des véhicules particulières baisse de 9,2 points en 2022 (soit 56,6 % de la composition de 2022) par rapport à 2016 au profit des 2-roues motorisés (+8,3 points) et des taxis (+3,1 points), soit respectivement 18,5 % et 5 % de la composition. La part des véhicules utilitaires baisse en 2022 par rapport à 2016 (-1,6 point) quand celle des poids lourds reste stable.



Enquêtes réalisées sur le Boulevard des Maréchaux entre 7h et 21h :
- du mardi 22 au jeudi 24 novembre 2016
- du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2022

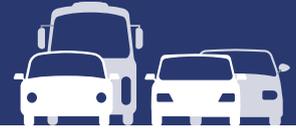
Sites enquêtés sur le Boulevard des Maréchaux :
Bd Lannes, Bd Ney, Bd Davout, Bd Masséna.



Enquêtes réalisées sur le Boulevard périphérique entre 7h et 21h :

- du mardi 22 au jeudi 24 novembre 2016
- du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2022

Sites enquêtés Boulevard périphérique :
Porte de Saint-Cloud, Porte d'Aubervilliers, Porte de Montreuil, Porte de Choisy.



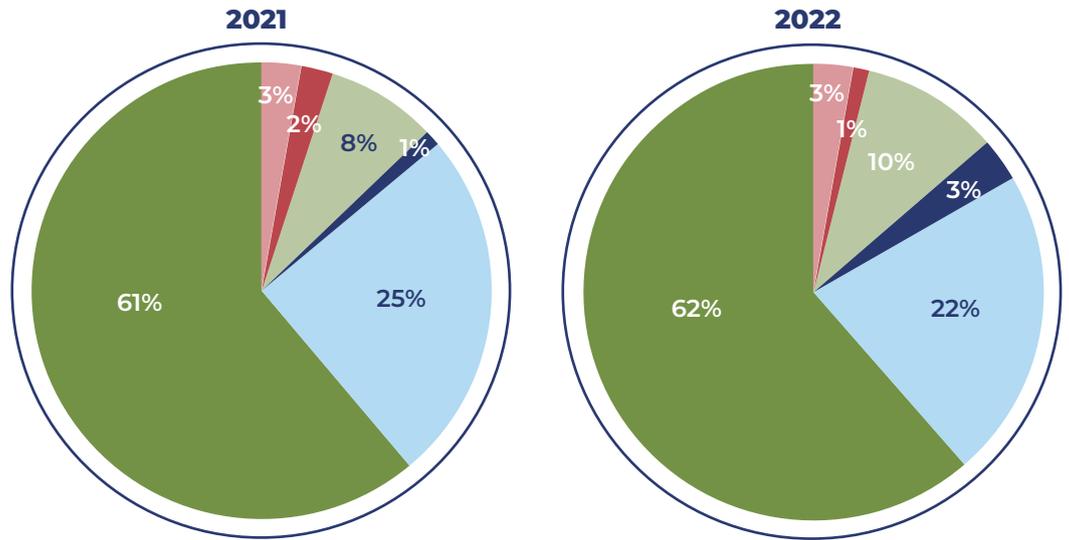
COMPOSITION DE TRAFIC PARIS INTRAMUROS (JOURS OUVRÉS)

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements

- 2-roues motorisés ■
- Bus/car ■
- Trottinettes ■
- Véhicules lourds >3,5t ■
- Véhicules légers >3,5t ■
- Vélos ■

Répartition de la circulation par catégorie de véhicules en 2021 et 2022 - Sites munis de caméras thermiques

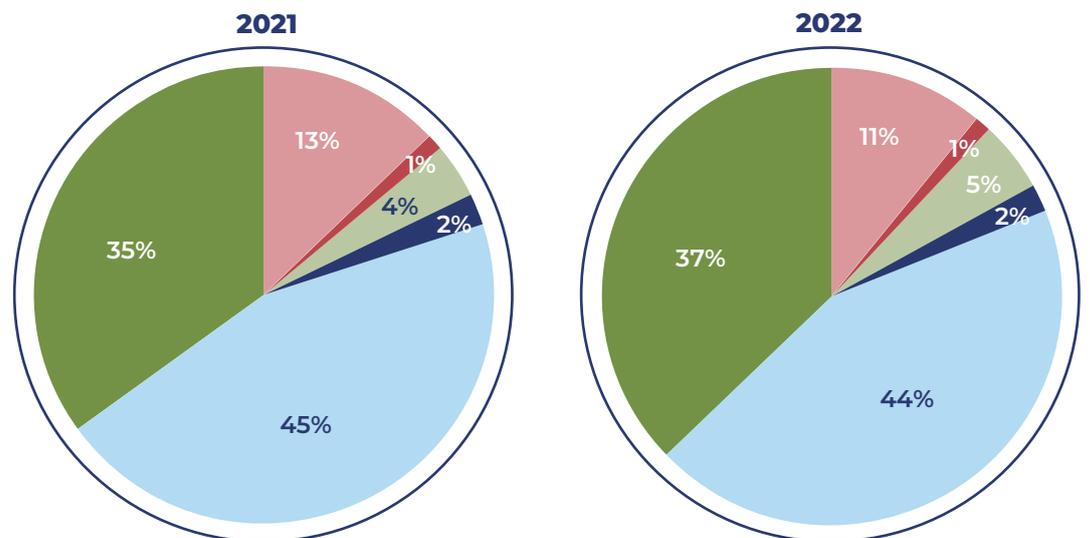
Rue de Rivoli (angle rue Nicolas Flamel) - Pourcentages de la circulation



Tendance : La part des véhicules légers enregistrée sur le site de la rue de Rivoli (à l'angle de la rue Nicolas Flamel) passe de 25 % à 22 % entre 2021 et 2022 au profit de celles des vélos et trottinettes qui représentent respectivement 62 % (+1 point) et 10 % (+2 points) en 2022. Ces deux modes doux de déplacement représentent donc 72 % de la circulation en 2022 (contre 69 % en 2021).

Boulevard de Sébastopol (angle rue de Rivoli) - Pourcentages de la circulation

- 2-roues motorisés ■
- Bus/car ■
- Trottinettes ■
- Véhicules lourds >3,5t ■
- Véhicules légers >3,5t ■
- Vélos ■



Tendance : La part des véhicules légers et celle des 2-roues motorisés enregistrées boulevard de Sébastopol (à l'angle de la rue de Rivoli) passent respectivement de 45 % à 44 % et de 13 % à 11 % entre 2021 et 2022 au profit de celles des vélos et trottinettes qui représentent en 2022 respectivement 37 % (+2 points) et 5 % (+1 point). Ces deux modes doux de déplacement représentent donc 42 % de la circulation en 2022 (contre 39 % en 2021).



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

● Nombre de deux-roues motorisés

● Valeur en 2021

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.

Nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis

Moyenne journalière aux heures de pointe en 2022 (et 2021)



Indice d'évolution annuel du nombre de deux roues motorisés entre 2006 et 2022



1= Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

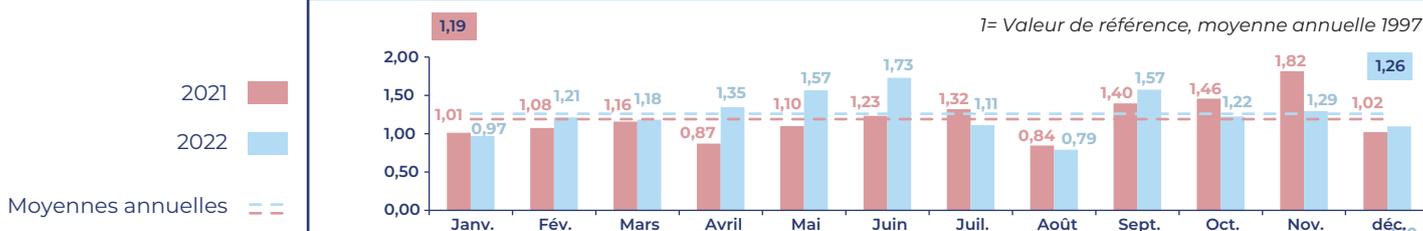
*Sont exclus en 2021 les sites du quai de Jemmapes et de la rue de Rivoli dont le statut de la voie limite la circulation de transit.

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2022 et 2021



Tendance : En 2022, l'indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés enregistre aux heures de pointe une hausse de 5 % par rapport à 2021 sur les 4 sites suivis. En hausse de 3 % au 1^{er} trimestre, l'indice trimestriel du nombre de deux-roues motorisés croît sensiblement au 2^e trimestre (+45 %) et baisse respectivement de 2,5 % et 16% aux 3^e et 4^e trimestres par rapport à 2021.

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de deux-roues motorisés pour 2022 et 2021



Tendance : En 2022, l'indice mensuel du nombre de deux-roues motorisés connaît une période de croissance au 1^{er} semestre avec un pic atteint au mois de juin qui est suivi d'une baisse de la fréquentation pendant la période estivale (l'indice est minimal au mois d'août) avant de passer par un maximum relatif au mois de septembre précédant une période de décroissance à la fin de l'année. Par rapport à 2021, le mois de novembre enregistre la baisse la plus importante (-29 %), et le mois d'avril connaît la hausse la plus sensible (+54 %). Un certain lissage s'opère par rapport à 2021 qui n'exclut pas pour autant les variations saisonnières.



FRÉQUENTATION SUR LES PONTS DE PARIS ET LES SITES SUIVIS

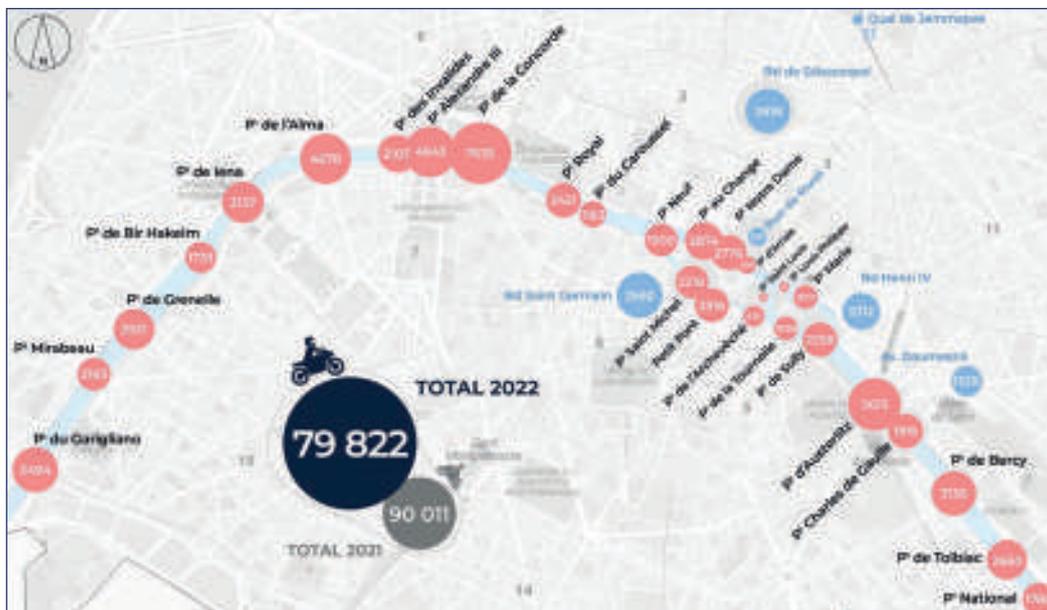
Source : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

Enquête réalisée le **11 octobre 2022 de 8h à 20h**

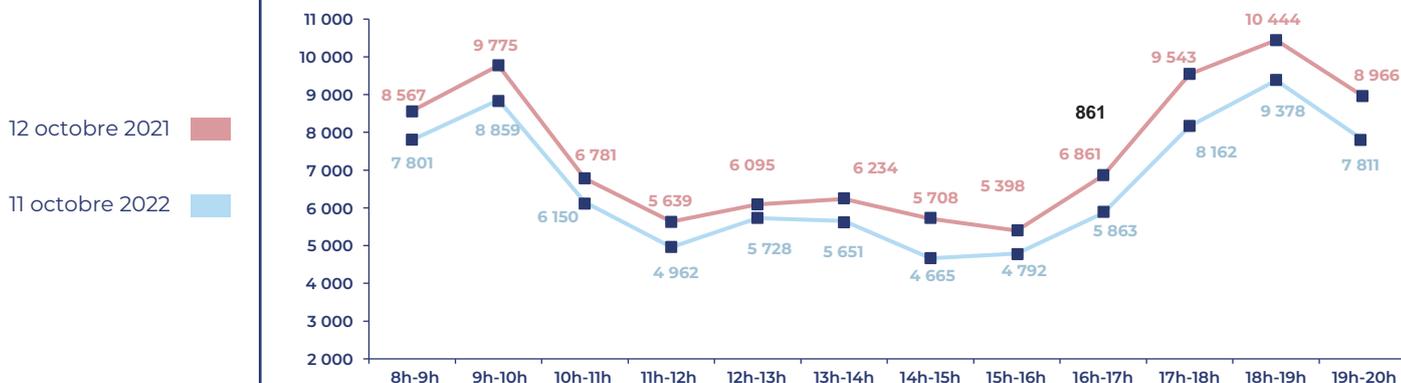
Sur 28 ponts de Paris (hors passerelles et Pont au Double) et les six sites suivis : bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes.

- Nombre de deux-roues motorisés (bleu)
- Nombre de deux-roues motorisés (rouge)
- Valeur en 2021 (gris)

Nombre de deux-roues motorisés sur les ponts de Paris et les sites suivis la journée du 11 octobre 2022



Évolution du nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée la journée du 11 octobre 2022 (et celle du 12 octobre 2022)



Tendance : En 2022 (comme les années antérieures), le nombre de deux-roues motorisés sur les sites comptés est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 18 heures et 20 heures.



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.

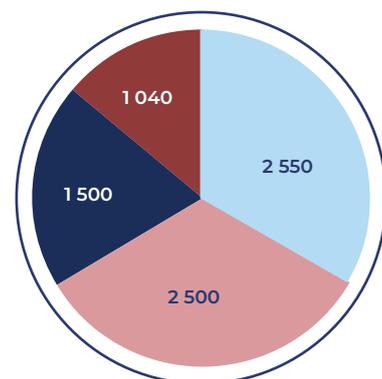
- Cityscoot (bleu clair)
- Cooltra (rouge)
- Yego (bleu foncé)
- Troopy (rouge foncé)

Offre de 2-RM ou 3-RM en libre-service

Nombre d'engins par opérateur

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.

Flotte maximale autorisée : 7 590 engins au 31 décembre 2022 (contre 5 980 en 2021) déployés par 4 opérateurs (Cityscoot, Cooltra, Troopy et Yego).





Les déplacements en taxis

OFFRE

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

Grande station ●

Station de quartier ●

Station en gare ●



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

USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (DIT « T3P »)

Source : Direction de la Voirie et des Déplacements Bureau d'études 6-t



Enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif des habitants de la région Île-de-France (du 17 juin au 6 juillet 2021) et d'un échantillon d'abonnés de grands opérateurs de T3P (du 16 juin au 5 juillet 2021).

Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du **22 décembre 2021**, le nombre de licences des taxis a été porté au 1^{er} janvier 2022 à **18 824**.

La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 6,2%*.

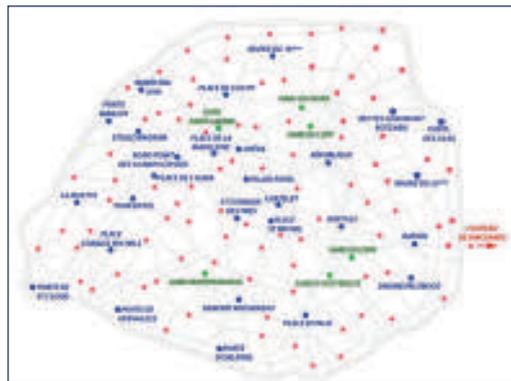
*Enquête de composition du trafic du 15 au 17 novembre 2022.

Stations à Paris

392 stations de taxis, soit 3 125 places, dont :

- **120 stations principales** (grandes stations à proximité des sites touristiques ou stations de quartier) dont 60 reliées à une borne d'appel taxi ;
- **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.



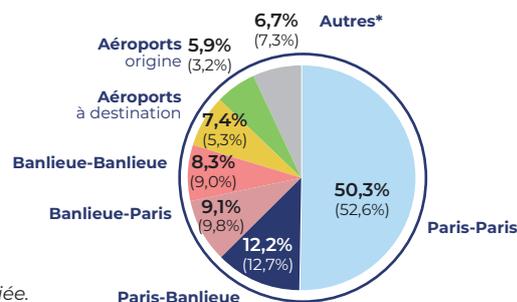
Caractéristiques des voyages dans Paris*

*Établies sur un échantillon de 24 676 235 de courses réalisées en Île-de-France en 2022 (17 564 475 en 2021).

Distance et durée moyennes d'une course intramuros :

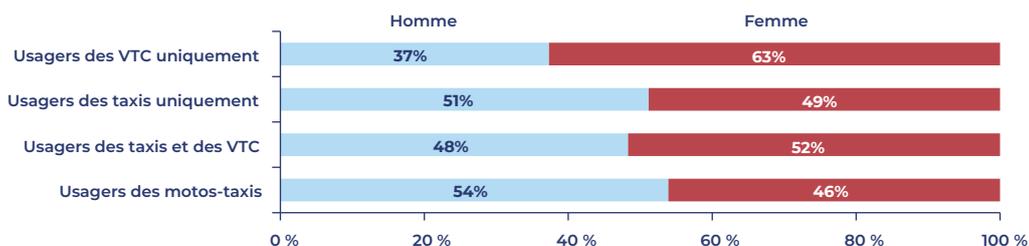
- Distance moyenne : **4,36 km** (4,41 km en 2021).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7h et 21h un jour ouvrable : **24,3 mn** (24,1 mn en 2021)

Répartition des courses selon l'origine et la destination



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

Usagers des T3P en Île-de-France en 2021 - selon le genre



Tendance : D'après une enquête auprès d'un échantillon représentatif des Franciliens, 43 % des Franciliens utilisent au moins une fois par an le taxi, la Voiture de Transport avec Chauffeur (VTC) ou le moto-taxi, contre 57 % qui n'utilisent aucun de ces trois modes de Transports Publics Particuliers de Personnes (T3P).

Les femmes représentent **54 %** usagers des T3P en Île-de-France, contre 46 % d'hommes. Les femmes constituent 52 % des usagers des taxis et des VTC, 63 % des utilisateurs exclusifs des VTC et 49 % des seuls utilisateurs des taxis.



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 86,7 millions de passagers enregistrés en 2022 dans les aéroports franciliens, Aéroports de Paris enregistre une hausse de la fréquentation de près de 107 % par rapport à 2021 mais ne retrouve qu'un peu plus de 80 % de la fréquentation de la période pré-Covid.

Offre de stationnement réservé aux autocars

Nombre de places : 508

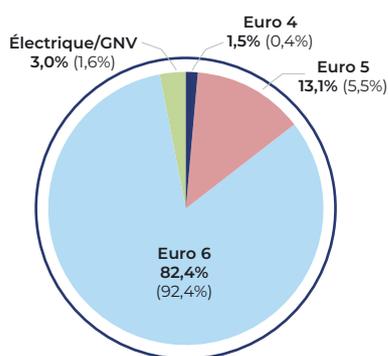
dont : **406 places payantes accessibles dans le cadre du forfait**
dont **206 dans les parcs fermés**

52 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

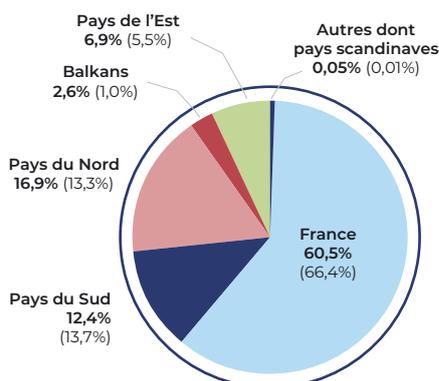


(%) : Pourcentage en 2021



Tendance : Après une année 2021 aux données marquées par la crise sanitaire, les chiffres de l'année 2022, plus conformes au contexte post-Covid, reflètent une dynamique plus modeste en faveur des véhicules moins polluants et retrouvent des valeurs plus proches de celle constatées en 2020 : la part des autocars aux normes Euro 4 (3 % en 2020) et celle des autocars du type Euro 5 (20 % en 2020) baissent au profit des autocars Euro 6 (74 % en 2020). La part des motorisations électrique/GNV (3 % en 2020) reste stable en 2022 mais s'avère désormais plus importante que celle des véhicules aux normes Euro 4.

Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



(%) : Pourcentage en 2021



Tendance : L'augmentation de 62 % du nombre de cars ayant souscrit un abonnement parisien traduit le redémarrage de la fréquentation touristique dans la capitale après la crise sanitaire. En 2022, un rééquilibrage a lieu entre les cars immatriculés en France et ceux des différentes régions de l'Europe: ainsi, la part des cars français comme celle des cars en provenance des pays du Sud de l'Europe baissent au profit de celles de toutes les autres régions européennes, et notamment celle des cars des pays du Nord (+3,6 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 2022, **240 135** forfaits et **234 678** stationnements ont été vendus, en hausse respectivement de 110 % et 105 % par rapport à 2021. Les valeurs de 2022 retrouvent environ 85 % de celles de 2019.

Evolution du nombre de forfaits utilisés (Forfaits MOBILIS, Forfaits PARIS VISITE)



Tendance : Le nombre de forfaits MOBILIS et de tickets JEUNES WEEK-END vendus en 2022 (soit plus de 4,3 millions forfaits) augmente de 79 % par rapport à 2021, mais ne retrouve pas la valeur de 2019 (avec près de 5,4 millions vendus). En revanche, le forfait PARIS VISITE connaît une progression de 236 % de ses ventes en 2022 (avec 2 489 160 forfaits) par rapport à 2021 et, après une lente baisse bien antérieure à la crise sanitaire, se rapproche désormais de la valeur de 2016.



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 2022

Évolution
2022 / 2021

Sur la Seine

par Batobus
(sauf période de crues)

626 732



Sur les Canaux

par bateaux de tourisme

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

113 438



TOURISME À PARIS

Source : Office du Tourisme
et des Congrès de Paris

Résultats hôteliers Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

	2019	2021	2022	
Nombre total d'arrivées	17	7,1	15,9	+86%
Dont Étrangers	9,9	3,1	9,3	
Français	7,1	4,0	6,6	
Nombre total de nuitées	38	15,3	37,7	+146%
Part de la clientèle d'affaire	48,5 %	NC	31,9 %	
Durée moyenne de séjour	2,23 nuitées	2,15 nuitées	2,37 nuitées	+10,3%
Taux d'occupation moyen	80,6 %	35 %	75 %	+40%



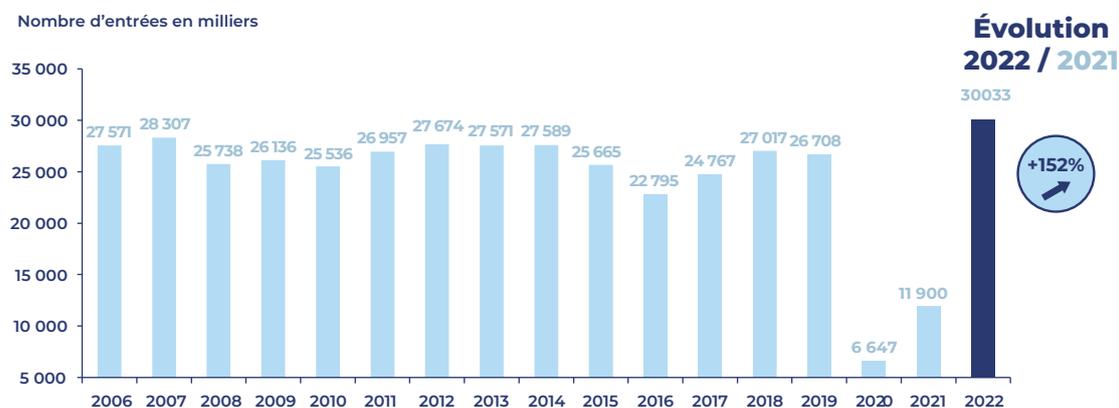
Taux d'occupation des chambres dans l'hôtellerie homologuée

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



Tendance : Les chiffres de la fréquentation hôtelière en 2022 se rapprochent sans les atteindre toutefois de ceux enregistrés en 2020 et confirment le redémarrage de l'activité touristique post-crise sanitaire.

Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels



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 152 % en 2022 par rapport à 2021 et enregistre un nouveau record en passant la barre symbolique des 30 millions de visiteurs comptabilisés.



Le transport de marchandises

ÉVOLUTION DU TRAFIC LOGISTIQUE À PARIS

Source : Direction de la voirie et des déplacements



Enquêtes réalisées dans Paris intra-muros entre 7h et 21h :
 - du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2016
 - du mardi 19 au jeudi 21 novembre 2019
 - du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2022

Sites enquêtés dans Paris intra-muros
 av. de la Grande Armée, av. de Clichy, av. de la Porte d'Orléans, av. d'Italie, bd. du Montparnasse, cours de Vincennes, rue Lecourbe, rue de la Chapelle, rue de Rivoli, rue Beaubourg.

Enquêtes réalisées sur le Boulevard des Maréchaux et sur le Boulevard périphérique entre 7h et 21h :
 - du mardi 22 au jeudi 24 novembre 2016
 - du mardi 26 au jeudi 28 novembre 2019
 - du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2022

Sites enquêtés sur le Boulevard des Maréchaux :
 Bd. Lannes, Bd. Ney, Bd. Davout, Bd. Masséna.

Sites enquêtés Boulevard périphérique :
 Porte de Saint-Cloud, Porte d'Aubervilliers, Porte de Montreuil, Porte de Choisy.



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 »

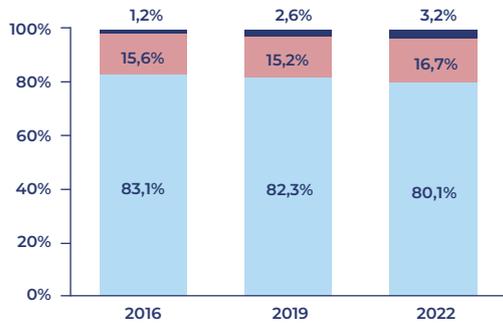
Les zones de livraison toutefois signalisées par un double marquage au sol restent exclusivement réservées à la livraison, car elles servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (supérettes, boulangeries, etc.).

VOIE FERRÉE

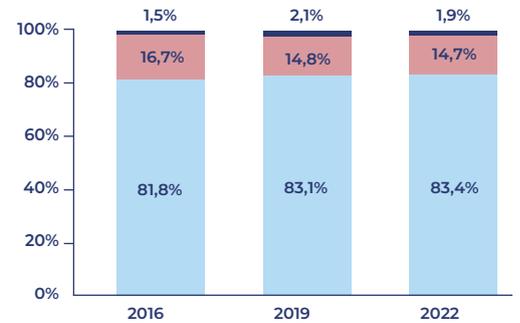
Source : SNCF

Comparaison de la proportion de poids lourds et de véhicules utilitaires dans la circulation motorisée En 2016, 2019 et 2022 (un jour de novembre)

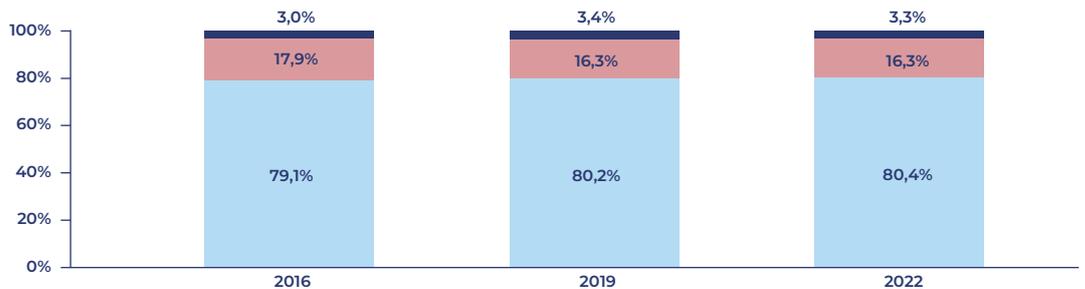
Paris intra muros



Boulevard des Maréchaux



Boulevard périphérique



Tendance : Il est observé entre 2016 et 2022 lors des jours de l'enquête une augmentation significative de la proportion de poids lourds dans la circulation générale dans Paris intra muros (+2 points entre 2016 et 2022), de moindre ampleur sur le Boulevard des Maréchaux (+0,4 point entre 2016 et 2022, en baisse de 0,2 point par rapport à 2019) ainsi que sur le Boulevard périphérique (+0,3 point, quasi stable depuis 2019). Dans le même temps, si la proportion de véhicules utilitaires augmente dans Paris intramuros (+1,1 point, après une petite baisse observée en 2019), il diminue sur le boulevard des Maréchaux (-2 points, quasi stable depuis 2019) ainsi que sur le Boulevard périphérique (-1,6 points, stable depuis 2019).

Nombre de zones de livraison (au 4 janvier 2023)

Nombre de zones de livraison	9 778
dont : Zones de livraison partagées	6 838
Zones de livraison sanctuarisées	2 940

Flux de trafic fret en Île-de-France jusqu'en 2021

Trafic global en millions de train. km



Tendance : Le trafic 2022 est estimé 6,19 millions de tr-km pour l'Île-de-France, soit une hausse de 21,9 % par rapport à 2021.



VOIE D'EAU

Source : Ports de Paris (données Seine)

Direction de la voirie et des déplacements (données Canaux)

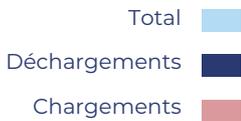


Ports parisiens inscrits au PLU :

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).

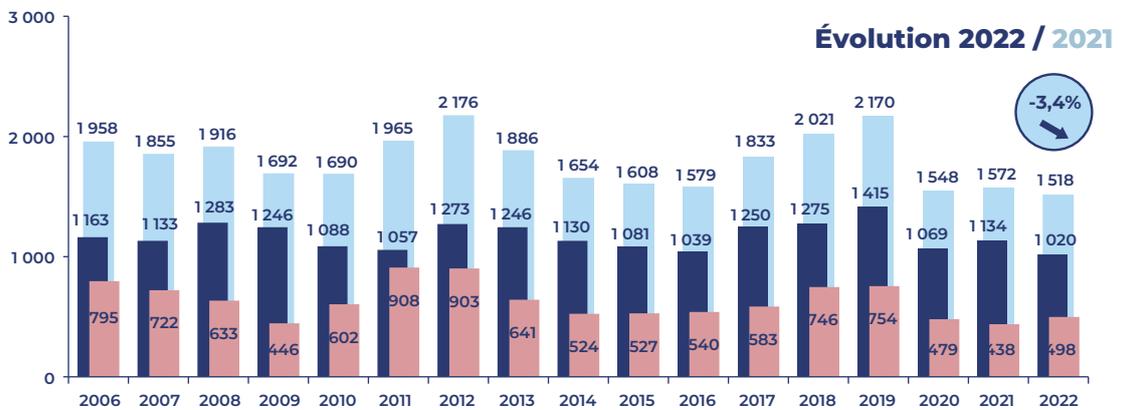


Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic total pour tous les ports parisiens	1 638 403 tonnes
dont trafic fluvial des ports sur la Seine	1 517 644 tonnes
dont trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)*	120 759 tonnes

* En 2021, le Service des Canaux enregistrait 139 112 T de fret à Paris 19^eme.

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



Tendance : Le trafic total des ports parisiens sur la Seine, composé à 72 % de matériaux de construction (77 % en 2021) et de 12% de produits agricoles (9 % en 2021), connaît de nouveau une légère diminution des volumes en 2022, avec des déchargements en baisse de près de 10 % et des chargements certes en hausse de plus de 13 % par rapport à 2021 mais qui demeurent toujours de moindre importance par rapport aux déchargements.

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port

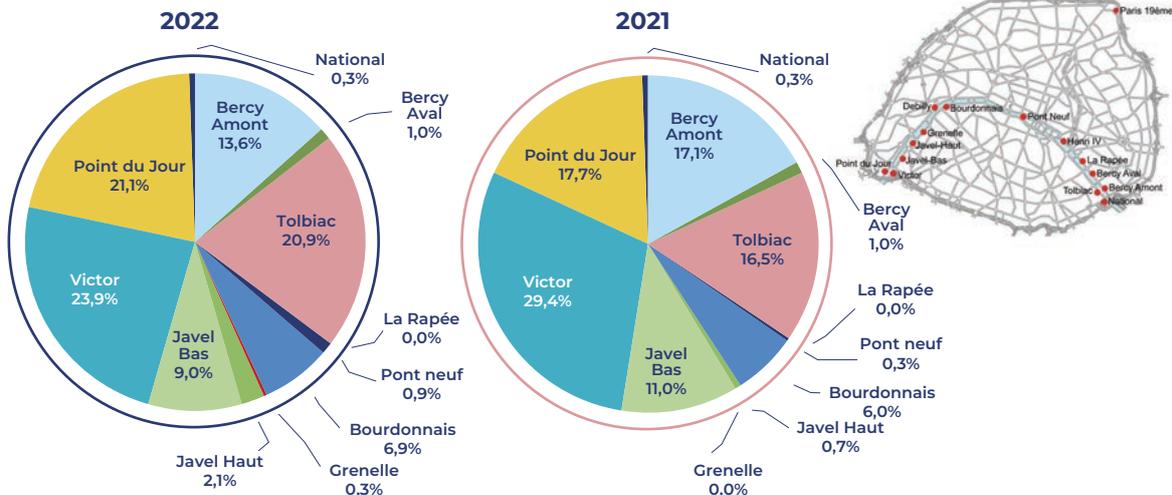


Plate-forme de transit à temps partagé : Port dans lequel le transit de marchandises a lieu dans la journée ; l'espace est ensuite rendu au loisir le reste du temps.



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

Trafic fluvial en Île-de-France

Trafic fluvial total en Île-de-France	20 608 550 tonnes
Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris	889 983 tonnes

Évolution 2022 / 2021





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 : La création de 89 785 nouvelles entreprises à Paris en 2022, en hausse de 8,8 % par rapport à 2021, atteint un niveau historiquement élevé. Ce résultat s'explique par la croissance des nouveaux micro-entrepreneurs (+ 17,4 %) et, dans une moindre mesure, par la création de sociétés « classiques » (avec + 11,9 %). Le 4^{ème} trimestre, en hausse de 14,6 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2021, confirme l'embellie de l'économie parisienne.

L'Île-de-France enregistre quant à elle la création de 291 484 entreprises, en hausse de 5,9 % par rapport à 2021.

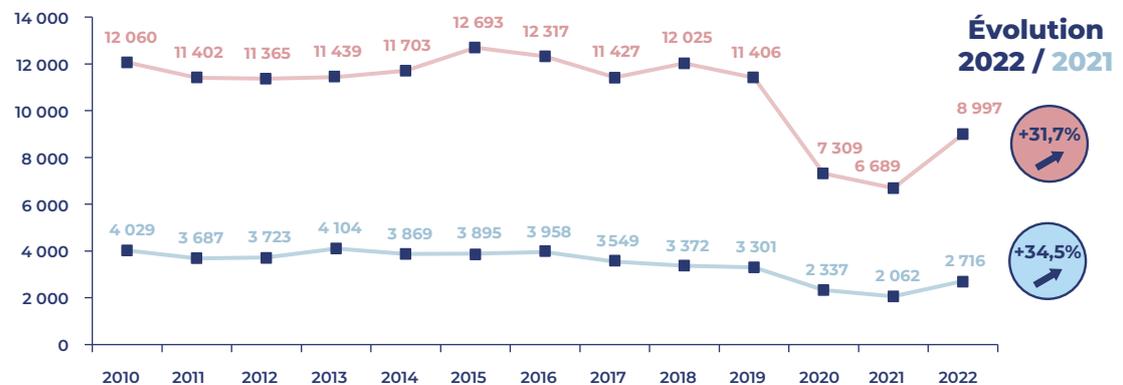
ÉTABLISSEMENTS

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 2022, 8 997 défaillances d'entreprises sont enregistrées en Île-de-France, en hausse de près de 32 % par rapport à 2021. Paris connaît de même 2 716 défaillances, en hausse de 34,5 % par rapport à 2021, dont 798 comptabilisées à Paris au 4^{ème} trimestre 2022 (+ 42,2 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2021). Ce résultat s'explique par les difficultés liées au contexte particulier de la période actuelle responsable notamment du coût élevé des matières premières et de l'énergie ainsi que des difficultés de recrutement. Il correspond également au rattrapage attendu après la crise sanitaire, période désormais révolue pendant laquelle certaines entreprises ont pu bénéficier d'aides publiques.



Le stationnement

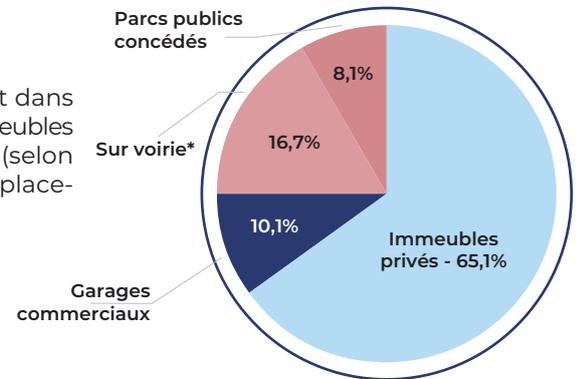
STATIONNEMENT SUR VOIRIE

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

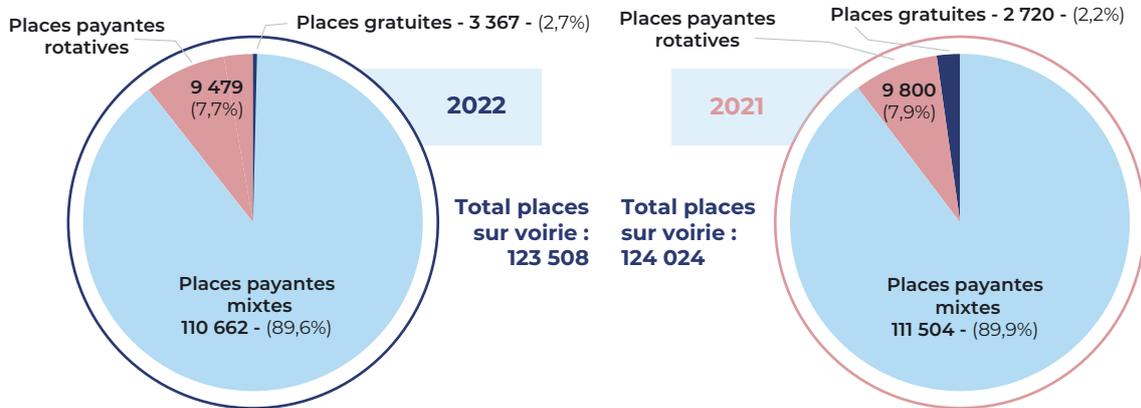
Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

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)

	Évolution 2022 / 2021										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Nombre de places deux-roues dont :	71 100	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 526	109 494	118 961	146 069	+22,8%
- places mixtes	14 200	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 710	11 144	10 331	7 960*	-23%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	31 100	31 100	31 278	33 690	35 640	36 116	37 895	41 032	41 295	42 183	+2,2%
- Vélo	25 800	25 900	25 974	30 047	35 825	36 570	38 791	57 318	67 335	81 128	+20,5%

* Jusqu'au 31 août 2022. En raison du passage au stationnement payant pour les deux-roues motorisés, les zones mixtes ont été supprimées.

Places pour engins de déplacement personnel (trottinettes)

	2021	2022	
Places pour E.D.P motorisés	15 183	14 798	-2,5%

Usagers du stationnement résidentiel

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de cartes de stationnement	159 356	138 612	58 692	63 893	61 109	59 423	60 361	61 218	61 368	73 993

Fin 2022, au total **120 518** cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité.



Garage commercial
Parc privé à usage public.

Places rotatives
Stationnement limité à 6 heures consécutives sur un même emplacement.

Places mixtes
Stationnement limité à 6 heures consécutives sur un même emplacement 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
Le stationnement rotatif ou résidentiel est payant du lundi au samedi de 9h à 20h toute l'année. Les règles de tarifications sont disponibles sur le site de paris.fr : <https://www.paris.fr/pages/payer-son-stationnement-2129>

Carte de stationnement résidentiel
Au 1^{er} février 2015, l'obtention des cartes de stationnement résidentiel pour les véhicules motorisés, s'élève à 45€ pour un an et 90 € pour 3 ans. Le renouvellement n'est plus automatique. La possibilité d'obtenir ou de renouveler sa carte est offerte en ligne. Voir plus d'informations :

<https://www.paris.fr/pages/stationnement-residentiel-mode-d-emploi-2078#trouver-une-place-de-stationnement-residentiel>

Au 1^{er} septembre 2022, le stationnement des deux-roues motorisés devient payant (à l'exception des 2-roues-motorisés électriques, des personnes en situation de handicap et des professionnels du soin à domicile qui peuvent, sous conditions, stationner gratuitement). Voir aussi : <https://www.paris.fr/pages/tout-savoir-sur-le-stationnement-payant-pour-les-2-roues-motorises-21304>



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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de cartes délivrées dans l'année	5 337	6 108	6 791	4 356	3 659	3 611	5 805	5 442	5 017	5 345	6 856

Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2022 (places pour véhicules)

Nombre de Parc souterrains concédés

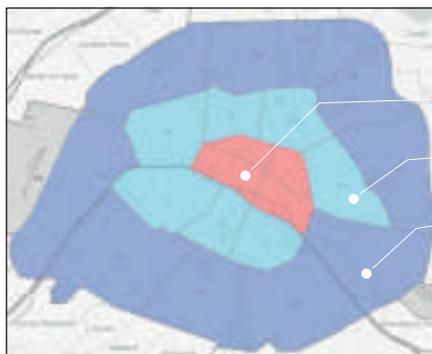
124 parcs totalisent **62 231** places dont :

67 parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur

10 des abonnements « parc relais »

Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **62 231 places mixtes et abonnés** dont **11 053** places amodiées



8 023 places

24 396 places

29 812 places

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
(arrondissements 5 à 11)

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

Places pour véhicules légers reliées à une borne de recharge électrique

	Évolution 2022 / 2021			
	2019	2020	2021	2022
Nombre de places Véhicules électriques	319	597	847	2 278*
Réparties dans (nombre de parcs)	66,5	64	65,5	65

+169%

*À cela s'ajoute : 51 places pour PMR électriques.

Places pour les deux-roues dans les parcs concédés

	Évolution 2022 / 2021											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021	2022	
Nombre de places deux-roues motorisés	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	2 860	2 957	3 079	3 260	4 086*	
- Réparties dans (nombre de parcs)	105	97	105	105	104	105	105	107	104	103	105,5	
Nombre de places vélos (et V.A.E)								905	1 675	1 916	2 426	
- dont Velostations (Montparnasse et Van Gogh)									583	583	583	
- Réparties dans (nombre de parcs)								48,5	54,5	60	61	

+25%

+27%

* À cela s'ajoute dans 10,5 parcs : 137 places deux-roues motorisés électriques.



Sorties horaires

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

Utilisation des parcs concédés

Évolution
2022 / 2021

Sorties horaires en 2022

Nombre total par jour 18 398

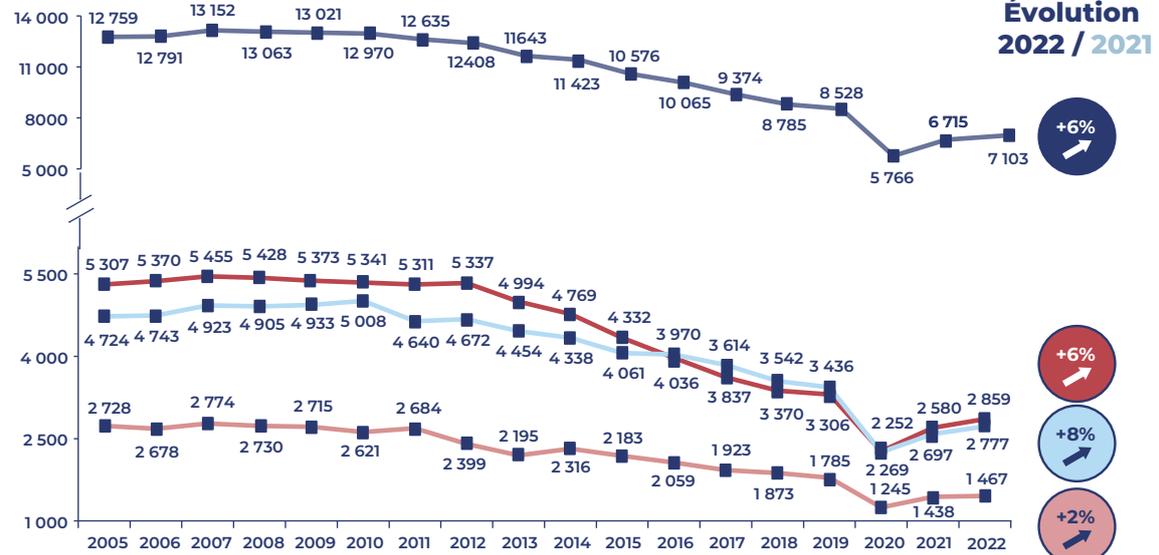
+6%

Nombre/place publique/jour 0,39

+8%

Évolution des sorties horaires dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers



Évolution
2022 / 2021

+6%

+6%

+8%

+2%

- Tout Paris
- Zone Péricentrale (arrondissements 5 à 11)
- Zone périphérique (arrondissements 12 à 20 et Marigny- Château à Vincennes)
- Zone centrale (arrondissements 1 à 4)

Abonnés (fin 2022)

Évolution
2022 / 2021

Véhicules légers

Nombre total d'abonnements 29 164

-1%

Nombre / place publique 0,58

stable

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans 5 518 67 parcs

-4%

Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements répartis dans 2 244 105,5 parcs

+47%

Vélos

Nombre d'abonnements répartis dans 1 387 61 parcs

+28%



Tarif résidentiel

Taux préférentiel destiné aux riverains.



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 hospitalisés —
Tués —

Nombre d'accidents corporels et de victimes



Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

	Nombre d'accidents	Évolution 2022 / 2021	Nombre de tués	Évolution 2022 / 2021
Paris 2,16 millions d'habitants	5 071	stable	38 (45 en 2021)	-16%
Île-de-France 12,10 millions d'habitants	16 358	-1,1%	281 (292 en 2021)	-3,8%
Milieu urbain*	33 168	-3,6%	1 039 (963 en 2021)	+8%
France métropolitaine 65,10 millions d'habitants	52 380	-2,2%	3 267 (2 944 en 2021)	+11%

*Agglomération hors autoroutes (la référence a changé.)



Tendance : Si en 2022, le nombre d'accidents reste stable à Paris (respectivement 5 071 contre 5 070 en 2021) ainsi que le nombre de blessés légers (5 449 contre 5 464 en 2021), le nombre de blessés hospitalisés comme celui des tués baissent respectivement de 7 % par rapport à 2021 (avec 314 blessés hospitalisés contre 337 en 2021) et 16% (avec 38 tués contre 45 en 2021). La tendance de fond à la baisse des chiffres de l'accidentologie à Paris se poursuit donc en 2022 (après les fluctuations des années 2020 et 2021 marquées par la crise sanitaire), lesquels n'ont jamais été aussi bas depuis 2008. L'Île-de-France affiche également une baisse du nombre d'accidents et de tués. La France métropolitaine connaît une baisse du nombre d'accidents mais, en revanche, une hausse du nombre de tués (+11 %).

ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Île-de-France —
Paris —

Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents



Tendance : Le taux de gravité des accidents à Paris s'élève à 6,94 en 2022 (contre 7,53 en 2021). Il demeure inférieur à celui, stable en 2022, de l'Île-de-France.



Un accident corporel provoque une ou plusieurs victimes et implique au moins un véhicule.

Parmi les victimes, on distingue les tués, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

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

Blessé 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).



Taux de gravité des accidents
Nombre de tués et blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels.

USAGERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

- Contre un piéton
- Contre un cycliste
- Contre un deux-roues motorisé
- Contre un véhicule particulier ou utilitaire
- Contre un EDP moteur
- Contre un PL ou TC

Pourcentages d'accidents entre catégories d'usagers impliquant au moins une victime



Tendance : 53 % des accidents impliquant au moins un piéton, ainsi que 53 % de ceux impliquant au moins un utilisateur d'engin de déplacement à moteur, ainsi que 55 % de ceux impliquant au moins un cycliste ainsi que 72 % de ceux impliquant au moins un utilisateur de 2-roues motorisés ont lieu contre un engin carrossable (en l'occurrence ici : véhicules particuliers, véhicules utilitaires, poids lourds et autocars ou bus...).

VICTIMES

- Deux-roues motorisés
- Piétons (et EDP sans moteur)
- Quatre-roues motorisés
- Vélos
- EDP moteur

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



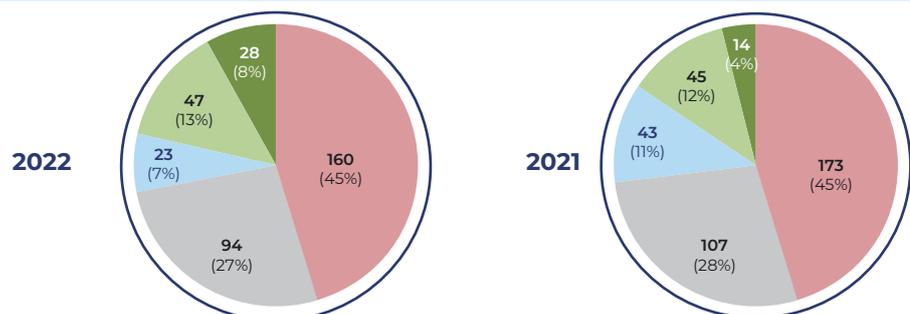
Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent 40 % des victimes alors qu'ils ne représentent que 16,1 % du trafic dans Paris intra-muros (et 18,1 % sur le Boulevard périphérique et les échangeurs - voir la composition de trafic du chapitre Circulation) même si le nombre de victimes baisse de près de 7 % en 2022 par rapport à 2021 et n'a jamais été aussi bas depuis 2007. Le nombre de victimes à vélo baisse également de 1,4 % en 2022 quand le nombre de piétons victimes de la circulation augmente de 3,1 % en 2022 par rapport à 2021. En revanche, les usagers des EDP à moteur (les trottinettes) victimes de la circulation continuent d'augmenter (avec 431 victimes, en hausse de 31 % en 2022 par rapport à 2021) mais demeurent toutefois la catégorie d'usagers la moins touchée en valeur absolue.

Répartition du nombre de tués et blessés hospitalisés par catégorie



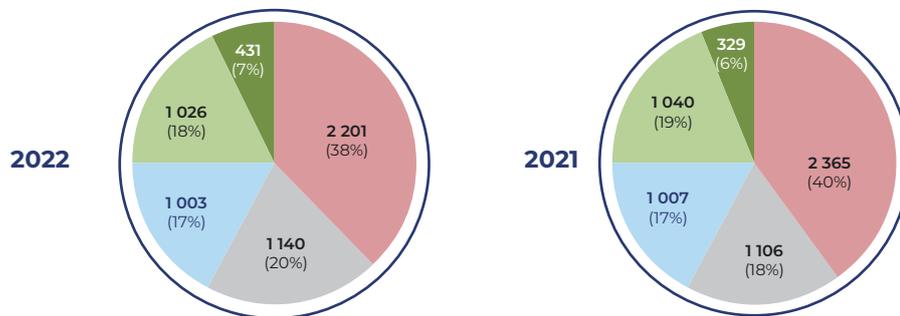
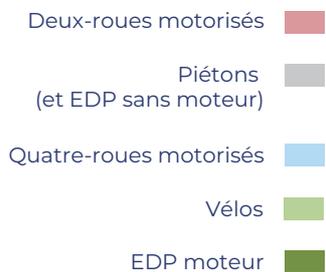
Lexique
E.D.P : Engin de Déplacement personnel (dont les trottinettes)
E.D.P moteur : E.D.P électrique
V.A.E : Vélo à Assistance Électrique
Deux-roues motorisés : catégorie regroupant les scooters, les motocyclettes et les motos.
Quatre-roues motorisés : catégorie regroupant les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les poids lourds et les transport en en commun.

- Deux-roues motorisés
- Piétons (et EDP sans moteur)
- Quatre-roues motorisés
- Vélos
- EDP moteur



Tendance : Les usagers les plus vulnérables demeurent en majorité les deux-roues motorisés et les piétons même s'il est observé une baisse du nombre de tués et blessés hospitalisés dans ces deux catégories d'usagers. Le nombre de tués et de victimes hospitalisées baisse également dans la catégorie des quatre-roues motorisés, augmente très légèrement chez les vélos et plus sensiblement chez les EDP à moteur.

Répartition des victimes par catégories d'usagers en 2022



Tendance : En 2022, le nombre de victimes en deux-roues motorisés diminue par rapport à 2021 de près de 7 % entraînant dans une même dynamique la baisse du nombre de blessés légers (-13 %) et de blessés hospitalisés (-10 %). Le nombre de tués en deux-roues motorisés augmente cependant et passe de 10 en 2021 à 13 en 2022.

Le nombre des victimes piétons augmente en 2022 par rapport à 2021 de 3 % mais demeure très en dessous de la valeur de 2019 (avant la crise sanitaire). Toutefois, le nombre de blessés hospitalisés comme celui des tués baissent (18 tués et 76 blessés hospitalisés en 2022 contre respectivement 21 et 85 en 2021) quand le nombre de blessés légers augmente en 2022. En 2022, les piétons et EDP sans moteur représentent 20 % du total des victimes, réparties comme suit : 12 % d'enfants de moins de 14 ans, 58 % d'adultes et 30 % de personnes âgées de plus de 60 ans. Le nombre de personnes âgées tuées parmi les piétons reste stable (12 tués).

Le nombre de victimes en quatre-roues motorisés reste stable en 2022 par rapport à l'année antérieure. Le nombre de tués recule avec 3 décès contre 6 en 2021, ainsi que le nombre de blessés hospitalisés qui affiche une baisse de 45 % et seul le nombre de blessés légers augmente de 1,5 %.

Le nombre de victimes cyclistes baisse de 1,3 % par rapport à 2021. Si le nombre de tués baisse drastiquement (1 décès en 2022 contre 7 en 2021), le nombre de blessés hospitalisés augmente de 21 % (46 victimes hospitalisées en 2022 contre 38 en 2021) quand le nombre de blessés légers baisse de 1,6 %.

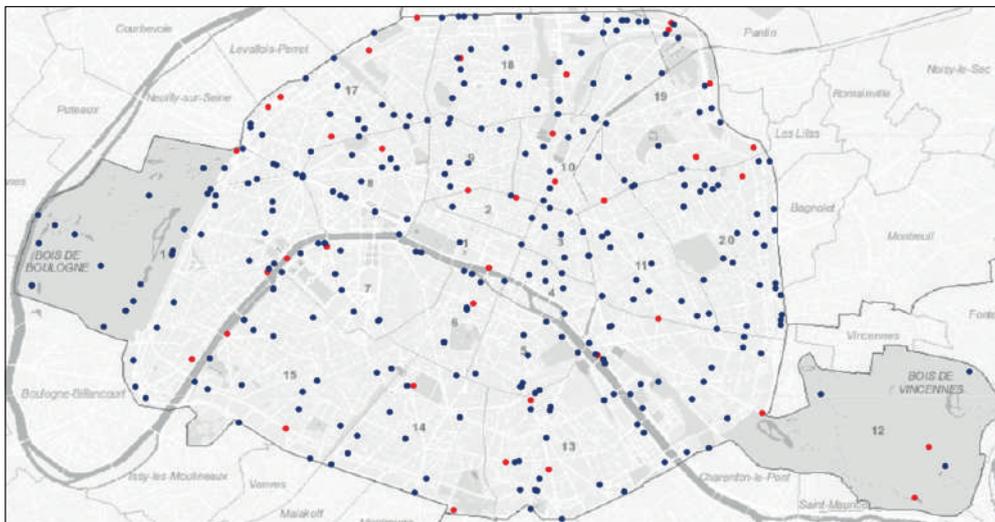
Les utilisateurs d'EDP à moteur demeurent la catégorie d'usagers la moins touchée en valeur absolue, mais le nombre de victimes de augmente de 31 % : le nombre de tués augmente (3 décès contre 1 en 2021), celui des blessés hospitalisés croît (25 victimes hospitalisées contre 18 en 2021) ainsi que celui des blessés légers (+42 % en 2022 par rapport à 2021). A noter que l'usage de la trottinette électrique a progressé en 2022 dans Paris.

LOCALISATION DES BLESSÉS ET TUÉS

Tués ●

Blessés hospitalisés ●

Carte de localisation des blessés hospitalisés et des tués en 2022



Tendance : Les blessés hospitalisés et les tués victimes d'accidents de la route à Paris se trouvent localisés principalement sur de grandes artères structurantes du réseau viarie (et notamment sur le boulevard périphérique, les Bois, la voie express rive gauche, le boulevard des Maréchaux, l'avenue des Champs-Élysées...).

RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

Accidents ●

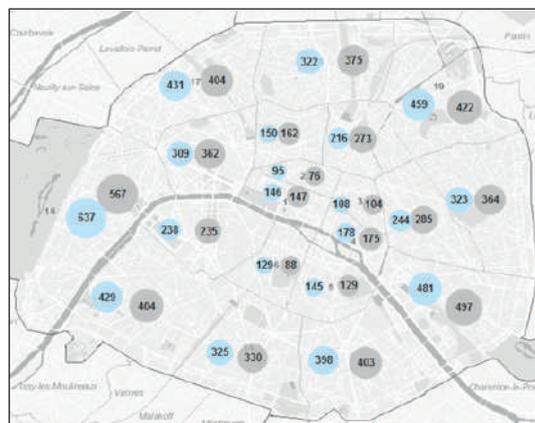
Total blessés ●

Valeur en 2021 ●

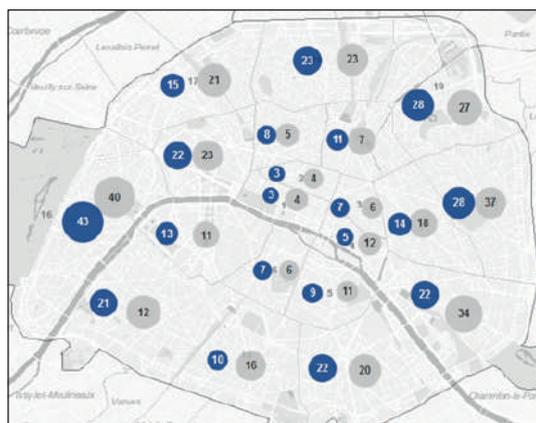
Nombre d'accidents



Nombre de blessés (légers et hospitalisés)



Nombre de blessé hospitalisés



Nombre de tués



Blessés hospitalisés ●

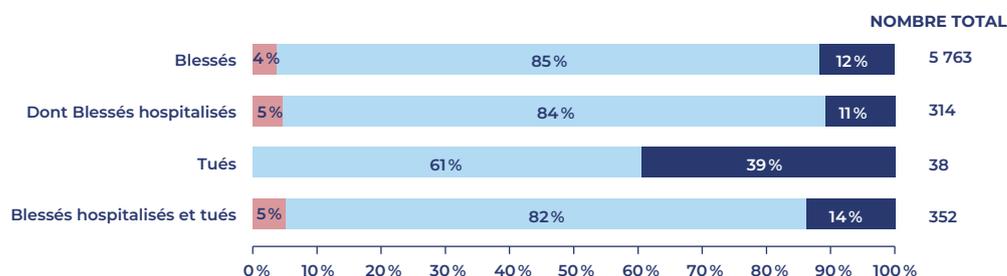
Tués ●

Valeur en 2021 ●

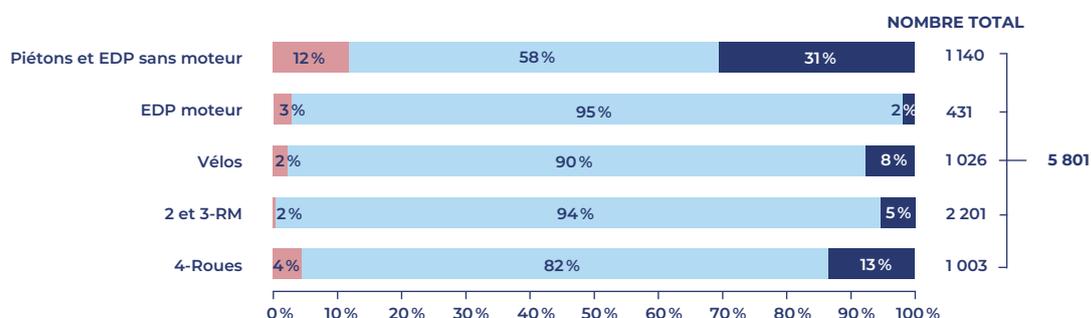
RÉPARTITION SELON L'ÂGE

- Plus de 60 ans ■
- Entre 15 et 59 ans ■
- Moins de 14 ans ■

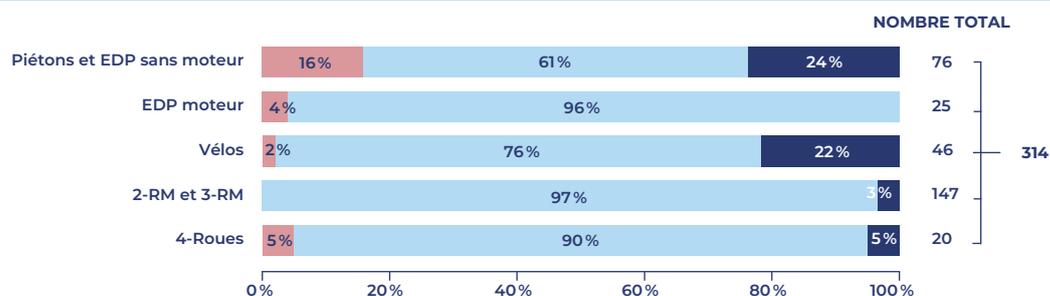
Pourcentage de victimes (blessés, blessés hospitalisés, tués) en 2022 Par tranches d'âge



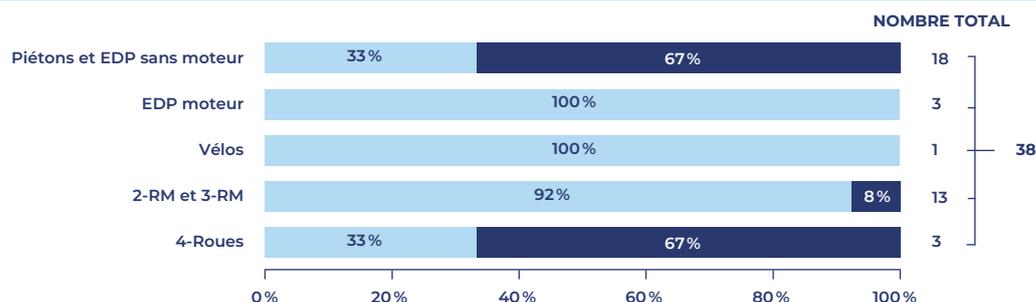
Pourcentages de victimes par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



Pourcentages de blessés hospitalisés par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



Pourcentages de tués par catégories d'usagers en 2022 Par tranches d'âge



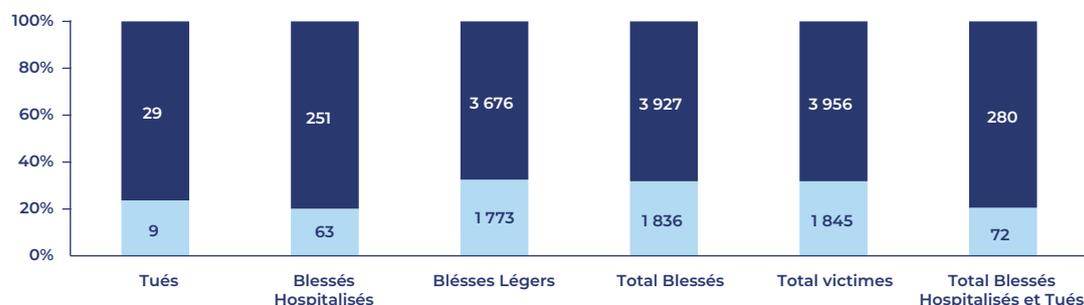
Tendance : Les enfants de moins de 14 ans enregistrent 15 blessés hospitalisés dont 12 dans la catégorie piétons, et aucun tué. La tranche des adultes entre 15 et 59 ans connaît un nombre élevé de blessés hospitalisés (265) dont 142 en deux-roues motorisés (en baisse par rapport à 2021) et 23 tués (dont 12 en 2-RM). Les victimes de plus de 60 ans sont principalement des piétons (18 blessés hospitalisés et 12 tués) et des cyclistes (10 blessés hospitalisés).

GENRE ET SECURITE ROUTIERE

Hommes 
Femmes 

Répartition par genre

(Tués, blessés, blessés hospitalisés, blessés légers)



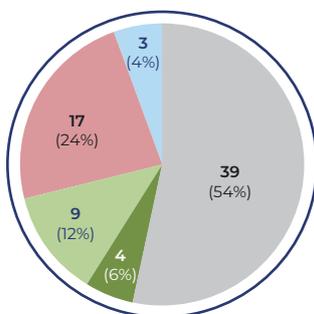
Répartition par genre selon le mode déplacements

(% de tués et de blessés hospitalisés)

2 roues motorisés 
Piétons (et EDP sans moteur) 
4 roues 
Vélos 
EDP moteur 

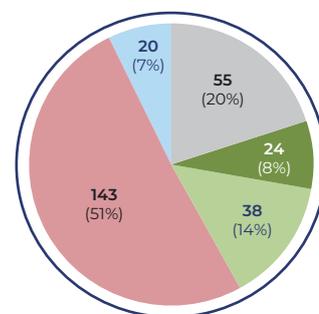
Femmes

2022



hommes

2021



Tendance : Les femmes représentent 31 % des victimes (1 845 femmes contre 3 956 hommes) et 20 % des tués et blessés hospitalisés (72 femmes contre 280 hommes) et parmi eux, les femmes sont à 54 % des piétons (39 victimes chez les femmes et 55 chez les hommes) quand les hommes sont à 51 % des utilisateurs de deux-roues motorisés (143 victimes chez les hommes et 17 victimes chez les femmes).

À noter que les 14% des déplacements en lien avec Paris en deux-roues motorisés sont réalisés par des femmes (Source : EGT 2020-OMNIL).

ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Actions partenariales

À noter : Suspension de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, qui permettaient de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels.

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 2022.



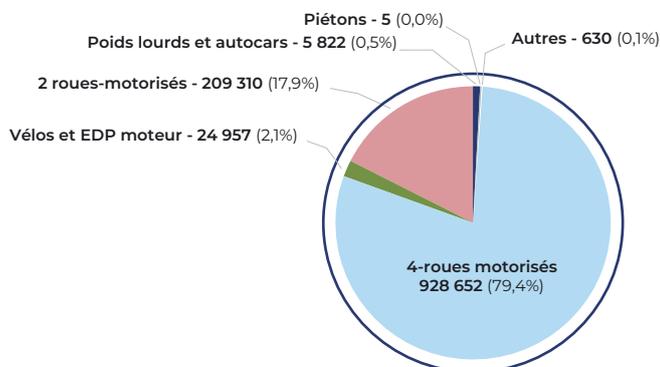
Infractions au Code de la route

POLICE MUNICIPALE : INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

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

- Autres
- 4-roues motorisés
- Vélos + EDP moteur
- 2 roues-motorisés
- Poids lours + Autocars
- Piétons

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



Tendance : Avec une baisse de près de 9 % de procès verbaux en 2022 par rapport à 2021, la catégorie des 4-Roues motorisés représente près de 79 % des infractions au Code de la route relevées par la Police Municipale, en baisse de 4 points quand dans le même temps les procès verbaux à l'encontre des 2-roues motorisés (18 %) et, dans une moindre mesure, des vélos et autres engins de déplacements personnels (2 %) augmentent respectivement de 3 points et 1 point.

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

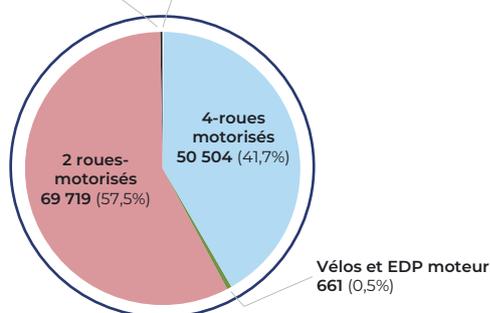
Pour circulation et stationnement dans les voies réservées

Dans les couloirs de bus	236 311	+31%
dont celles issues de la vidéo-surveillance	204 693	+40%
Dans les voies cyclables	43 009	-25%

Pour arrêt ou stationnement gênant

dont sur trottoirs et traversées piétonnes	138 516	-77%
		-23%

Poids lourds et autocars - 249 (0,2%) Autres - 108 (0,1%)



dont sur les places réservées aux PMR	7 597	+2%
dont sur les aires de livraison	38 293	-80%

Aux règles de la circulation

110 596

-65%



Créée en octobre 2021, la police municipale parisienne est une police d'ultra-proximité, et non une police d'intervention urgente. Elle a pour missions principales de prévenir, de sécuriser et de sanctionner le cas échéant. La police municipale.



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



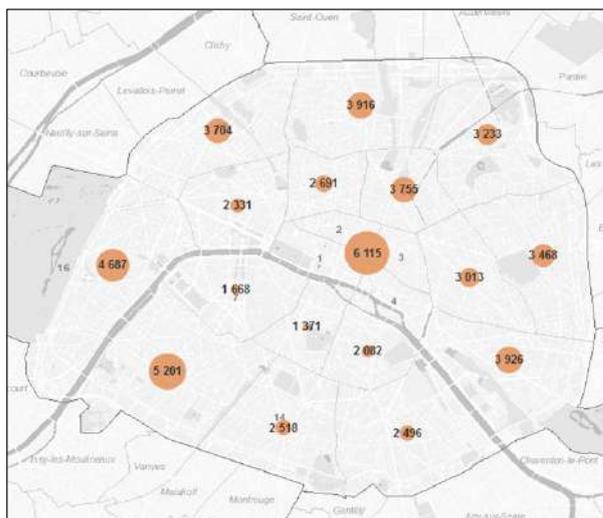
Mise en place en 2014, l'application DANS MA RUE téléchargeable sur smartphone offre aux riverains la possibilité de signaler aux services techniques de la Ville de Paris ou leurs partenaires les anomalies rencontrées dans l'espace public ou dans les équipements municipaux, afin de les analyser puis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

APPLICATION « DANS MA RUE »

Nombre d'anomalies signalées par les usagers entre 2014 et 2022



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



Tendance : 56 625 anomalies, dont le traitement relève des services de voirie ou de leurs partenaires, ont été signalées dans l'application Dans Ma rue en 2022, en légère hausse de 1,2 % par rapport à 2021. Avec plus de 4 000 anomalies, les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements sont les plus exposés (comme en 2021) ainsi que désormais l'arrondissement Centre. Avec moins de 2000 signalements, les 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements sont les moins touchés (comme en 2021).

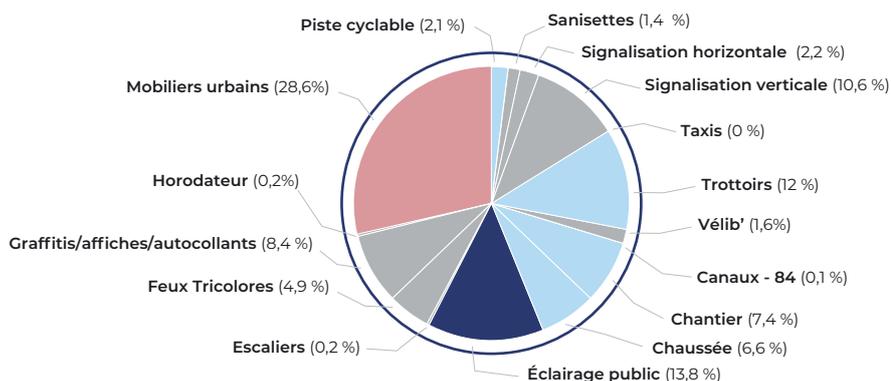
Ces résultats bruts doivent être rapportés à la surface et à la population de chaque arrondissement.

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 2022 sont identiques à celles rencontrées en 2021 : l'entretien des chaussées et des trottoirs (28 % contre 30 % en 2021), le mobilier urbain (29 % contre 27 % en 2021) et l'éclairage public (13 % contre 14 % en 2021).



Énergie

PARC PARISIEN

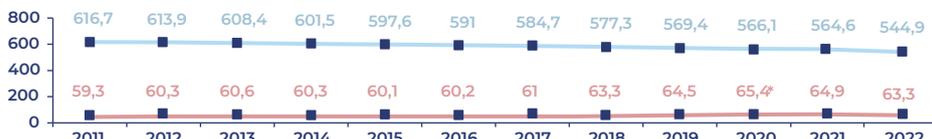
Source : Ministère de la transition écologique et solidaire (SDES/BSRV)

Voitures particulières (moins de 25 ans)

Camions et camionnettes (moins de 25 ans)

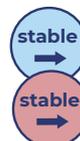
IMMATRICULATIONS à Paris (cartes grises)

Parc roulant en 2022 (tous les véhicules de moins de 25 ans)



*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. Les données présentes ont été actualisées en ce sens.

Évolution 2022 / 2021



IMMATRICULATIONS

Voitures particulières (occasions)

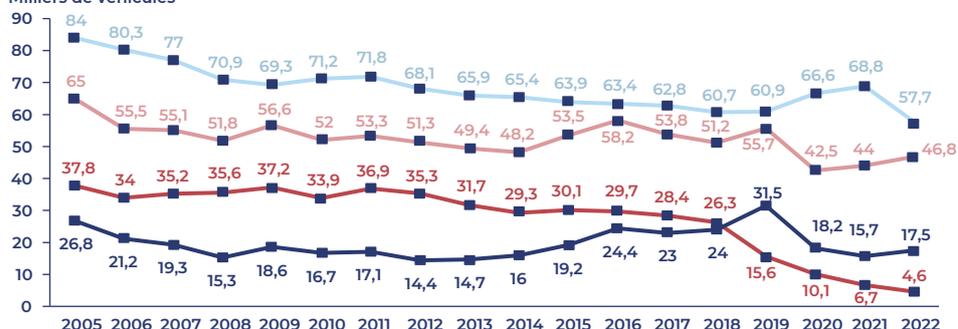
Voitures particulières (neuves : total)

Voitures particulières (neuves) diesel

Voitures particulières (neuves) essence

Voitures particulières

Milliers de véhicules



Motocyclettes

(hors cyclomoteurs, tricycles et quadricycles motorisés)

occasions

Neuves

Motocyclettes particulières

Milliers de véhicules



Tendance : En 2022, le nombre d'immatriculations de voitures particulières d'occasion baisse de près de 16 %, celui des immatriculations des voitures neuves augmente de plus de 6 %. Parmi les immatriculations neuves, la motorisation à essence est privilégiée avec plus de 17 500 véhicules (en hausse de 11,5 % par rapport à 2021) contre environ 4 600 véhicules au diesel (en baisse de plus de 31 % en 2022). Les moteurs thermiques (non hybrides) représentent moins de la moitié des voitures neuves (47,2 % en 2022 contre 51 % en 2021) et pour la première fois, les voitures neuves à motorisation hybride électrique/essence (rechargeable ou non), avec plus de 18 300 véhicules, sont plus importantes que celles à essence (voir plus bas.)

Le nombre de motocyclettes d'occasion continue de décroître (-4 %) quand le nombre de motocyclettes neuves, en dépit de la tendance de fond, enregistre une croissance de 6 % en 2022.

Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris

Véhicules Électricité/Essence*

Véhicules électriques

Véhicules Électricité/Diesel*

*véhicules hybrides rechargeables et hybrides non rechargeables



Tendance : L'année 2022 voit augmenter de plus de 18 % le nombre d'immatriculations de voitures neuves à bicarburant électricité-essence et de près de 14 % de véhicules électriques neuves. En 2022, elles font mieux à elles-seules, avec plus de 23 400 voitures neuves (soit plus de 50 % des immatriculations neuves), que les motorisations thermiques avec 22.100 voitures neuves à essence ou au diesel.

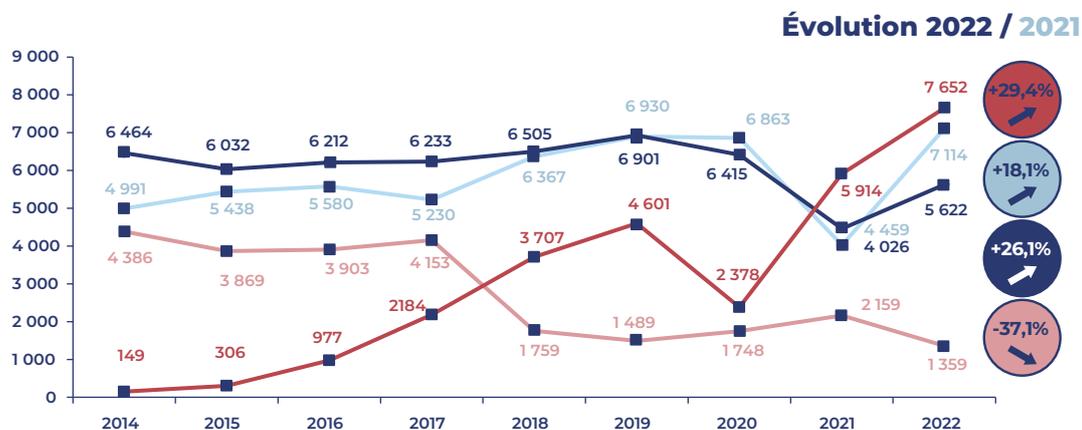
Le nombre d'immatriculations de voitures neuves à biocarburant Électricité-Gazole diminue de près de 19 % en 2022.

IMMATRICULATIONS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

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

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

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



Tendance : En 2022, le nombre d'immatriculations neuves de 2-roues motorisés augmente de 31,3 % avec 21.747 engins neufs contre 16 558 en 2021. Les nouveaux 2-roues motorisés électriques, en hausse de 31,3 %, représentent plus de 35% des nouveaux engins. Les 3 types de cylindrées à essence connaissent des tendances variées malgré une augmentation globale de plus de 32 % des nouvelles immatriculation: si les cylindrées comprises entre 50 et 125 cm³ comme celles supérieures à 125 cm³ augmentent respectivement de 76,7 % et 26,1 %, les cylindrées inférieures à 50 cm³ baissent de 37,1 %.

RESEAU BELIB'

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

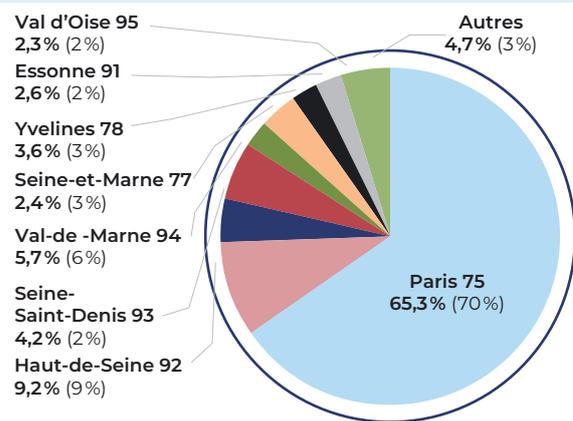
(%) = 2022



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 2022, BELIB' compte 411 stations pour 2 046 points de recharge dont 79,8 % d'entre eux sont d'une puissance de 7kw et 8,5 % d'une puissance de 22kw (borne accélérée en courant alternatif et continue AC-DC) et 11,1 % d'une puissance de 3 ou 4 KW.

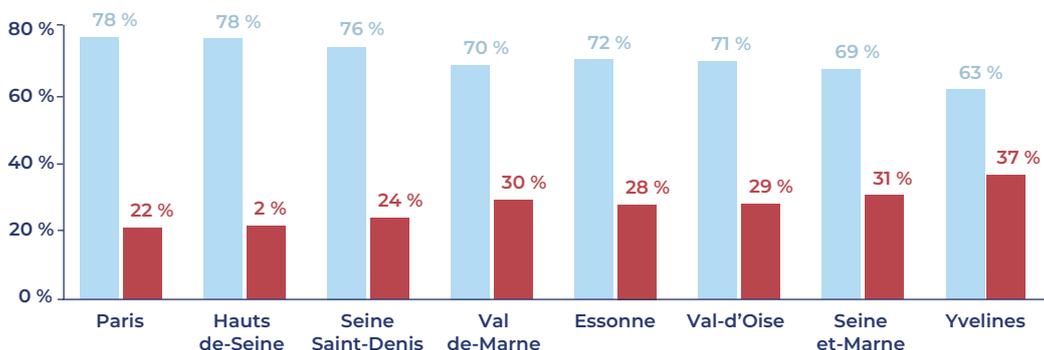
Profil des abonnés du réseau BELIB' en 2022

Lieu de résidence



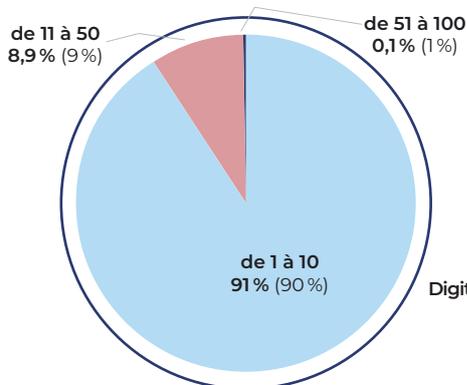
Part des particuliers et des professionnels en Île-de-France

- Particuliers ■
- Professionnels ■

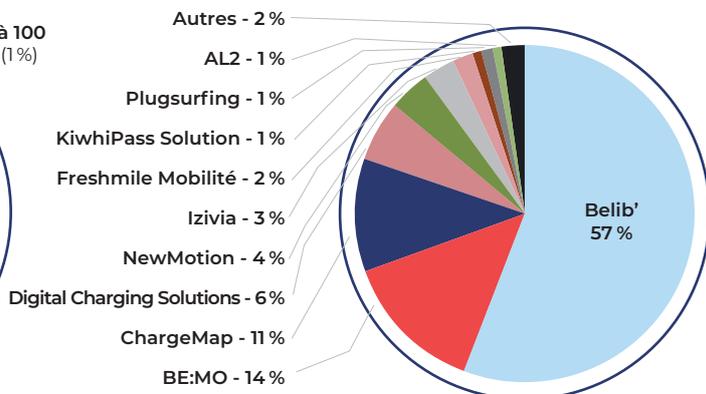


(%) = 2022

Nombre de charges par mois

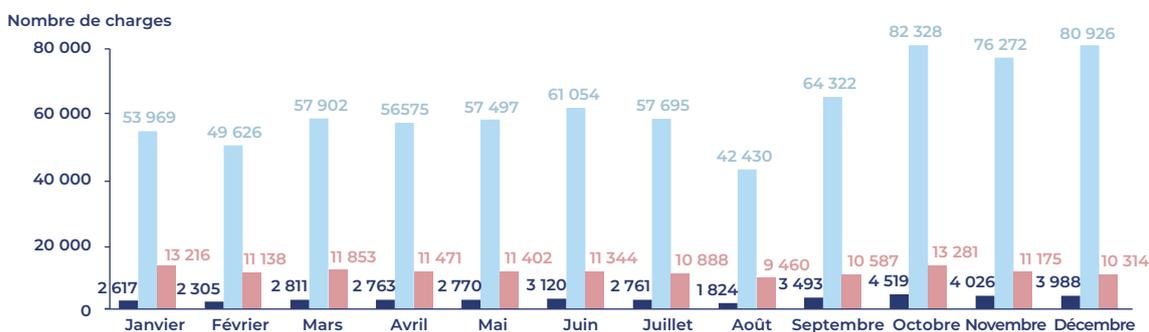


Répartition des charges en fonction de l'opérateur



Tendance : Fin 2022, le réseau BELIB' enregistre 19 960 abonnés (contre 10 532 fin 2021), dont 76,5% de particuliers et 23,5% de professionnels (données stables par rapport à 2021). Parmi eux, plus de 95 % résident en Île-de-France : 65 % des abonnés habitent Paris (contre 70 % en 2021), 19,1 % dans la petite couronne (contre 17 % en 2021) et 10,9% en grande couronne (contre 10 % en 2021). 4,7 % des abonnés résident en dehors de l'Île-de-France (0,6 % dans l'Oise, 0,3 % dans l'Eure). Le réseau BELIB' étant interopérable, 57 % du total de ces charges sont réalisées par les abonnés du réseau BELIB' à proprement parler (contre 49 % en 2021). 9,1% des utilisateurs réalisent entre 1 à 10 charges/mois (contre 90 % en 2021).

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



Tendance : Au cours de l'année 2022, 916 076 recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes BELIB' (contre 235 310 entre mars et décembre 2021), soit près de 4 fois plus qu'en 2021 en raison du redéploiement du réseau par le nouvel opérateur, correspondant à une consommation annuelle de 11 166 MWh (contre 3 061 MWh pour la période couvrant mars à décembre 2021), en hausse de 265 %. Les bornes de 7 kW sont privilégiées dans 81 % des cas (contre 53% en 2021), celles à charges rapides de 22 kW dans 15 % des cas (contre 42 %), les bornes de 3 kW dans 4 % des cas.

Répartition de l'usage par heure au mois au cours de l'année 2022



Tendance : Le nombre de branchements enregistrés cumulés entre 9h et 16h au cours de l'année s'élève en moyenne à 57 945 par heure. Le pic du nombre de recharges a lieu comme en 2021 entre 20h et 21h avec 76 884 véhicules en charge cumulés durant l'année. L'utilisation des bornes de 7kW est très largement majoritaire en journée, sauf à 3h et à 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).

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.

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.

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.

Les objectifs à long terme concernent spécifiquement l'ozone. Voir la rubrique Ozone.

Réseau de mesure d'Airparif

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



Tendance : Les niveaux de pollution enregistrés en 2022 ont légèrement baissé à Paris par rapport à 2021, sauf pour l'ozone (O₃). Ce constat est essentiellement lié à la baisse tendancielle des émissions du secteur résidentiel et du trafic routier et aux conditions météorologiques de l'année 2022, dispersives et accompagnées de températures globalement clémentes pendant l'hiver ayant limité les émissions du chauffage résidentiel.

Grace à la poursuite de la tendance de fond à la baisse des niveaux de pollution chronique, la population exposée aux polluants est en nette diminution par rapport à 2021.

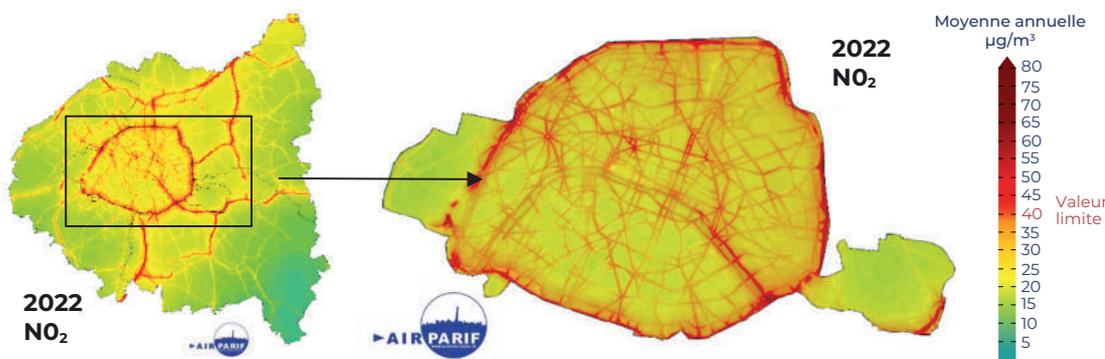
Cependant, les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) restent problématiques à Paris, avec des dépassements récurrents de la valeur limite annuelle. En 2022, 10 000 Parisiens sont concernés par ces dépassements.

Pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, les valeurs limites sont respectées en 2022. Pour les PM₁₀, l'objectif de qualité est ponctuellement dépassé aux abords des axes routiers importants. En revanche, pour les PM_{2,5}, les concentrations mesurées excèdent toujours l'objectif de qualité.

À noter que le benzène (C₆H₆) respecte les niveaux de réglementation et ne fait plus l'objet d'un traitement dans le bilan de la qualité de l'air à Paris par AIRPARIF (Pour plus d'informations sur les valeurs passées, voir les précédents bilans annuels des déplacements).

DIOXYDE D'AZOTE NO₂

Concentration moyenne annuelle de NO₂ sur Paris et la petite couronne



Tendance : En 2022, les concentrations les plus élevées sont relevées au voisinage des principaux axes routiers, dont le Boulevard périphérique, mais le nombre d'axes parisiens qui enregistrent des concentrations moyennes annuelles supérieures à la valeur limite annuelle de 40 µg/m³ est en diminution, entraînant une baisse notable du nombre de Parisiens potentiellement exposés à ces dépassements (10 000 personnes en 2022). En revanche, la totalité des Parisiens est exposée à un air qui ne respecte pas les recommandations de l'OMS annuelle (10 µg/m³ en moyenne annuelle) et journalière (25 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an).



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).

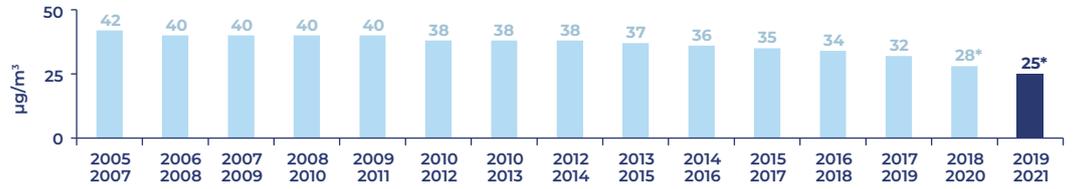
La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour le NO₂, sont fixés à 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

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.



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 2012 et 2022, 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 40 %. Une des raisons majeures de ces tendances à la baisse de ces concentrations s'explique par la diminution des émissions du trafic (liée au renouvellement du parc routier) et, à Paris, à la baisse du trafic routier.

De plus, les niveaux particulièrement faibles de l'année 2020 (en raison des restrictions de circulation en lien avec la crise sanitaire) ont un impact sur les moyennes des 3 dernières années.

Entre 2012 et 2022

Concentration du dioxyde d'azote NO₂ loin du trafic = -40 % et -45 % le long du trafic.

PARTICULES PM₁₀



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 les secteurs 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.



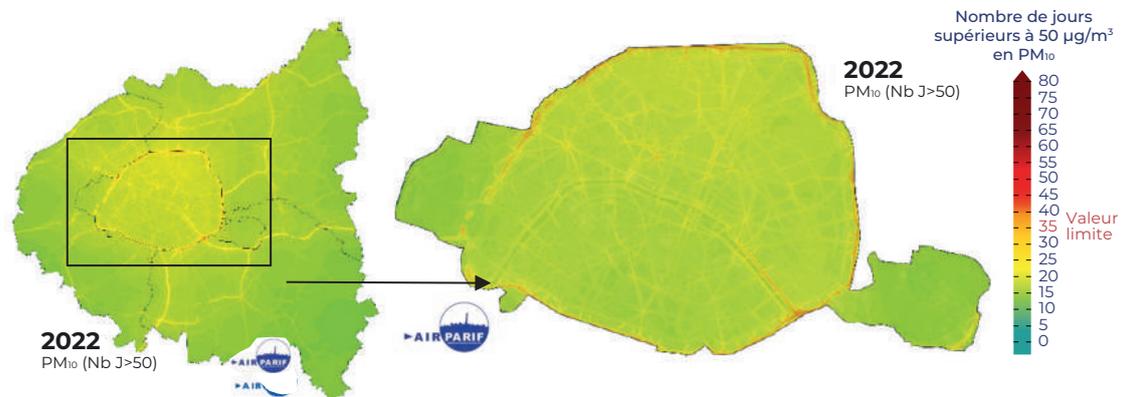
Particules PM₁₀ et PM_{2.5} : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM₁₀, de diamètre inférieur à 10 µm et les PM_{2.5}, de diamètre inférieur à 2,5 µm. Les particules PM₁₀ sont majoritairement formées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

Concentration moyenne annuelle de PM₁₀ sur Paris et la petite couronne



Les niveaux moyens de PM₁₀ sont globalement homogènes à Paris (20 µg/m₃). Ils sont cependant légèrement plus élevés au nord de Paris, notamment aux abords des principaux axes de circulation. **En 2022, la valeur limite annuelle est respectée** sur l'ensemble des sites de mesure dans Paris. Cette diminution est essentiellement liée à la baisse tendancielle et à l'impact des conditions météorologiques hivernales, qui ont été plutôt favorables à la dispersion de la pollution, les températures globalement clémentes ayant limité le recours au chauffage résidentiel.

L'objectif de qualité (30 µg/m₃) est ponctuellement dépassé aux abords des axes routiers parisiens importants. La recommandation annuelle de l'OMS (15 µg/m₃) est, quant à elle, toujours dépassée.

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 : entre 2012 et 2022, ces niveaux ont ainsi baissé de plus de 25 % sur les sites parisiens de fond et de près de 30 % sur les sites trafic de Paris intra muros.** Cette évolution des niveaux peut s'expliquer par une baisse des émissions du secteur résidentiel et par une diminution importante des émissions de particules primaires PM₁₀ du trafic routier liée à la baisse du trafic et à l'évolution du parc routier et, dans une moindre mesure, à la baisse du trafic.

Entre 2012 et 2022

Concentration des particules PM₁₀ loin du trafic = -25 % et -30 % le long du trafic.

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

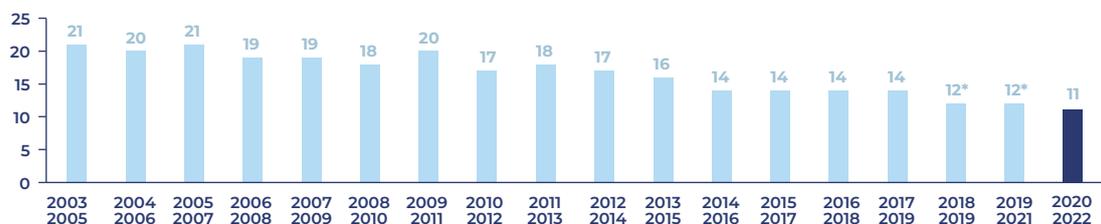


Tendance : Les concentrations les plus élevées de particules fines PM_{2.5} sont relevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne, au voisinage des grands axes routiers, notamment du Boulevard périphérique. La valeur limite annuelle de **25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** est respectée sur la totalité du territoire parisien en 2022, tout comme **la valeur cible fixée à 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** .

En revanche, l'ensemble du territoire parisien et de ses habitants sont concernés par le dépassement de **l'objectif de qualité français** ($10\mu\text{g}/\text{m}^3$) ainsi que le dépassement des recommandations de l'OMS ($5\mu\text{g}/\text{m}^3$).

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 de 25 % entre 2012 et 2022** sur les sites de fond parisiens, et de 30 % entre 2013 et 2022 sur la station située sur le Boulevard périphérique Est. Cette baisse s'explique par la diminution des émissions parisiennes du secteur résidentiel et des particules primaires émises par le transport routier et dans une moindre mesure la réduction du trafic.

Entre 2012 et 2022

Concentration des particules PM_{2.5} loin du trafic = -25 % et -30 % le long du trafic.

PARTICULES PM_{2.5}



Les sources des particules de diamètre inférieur à $2,5\mu\text{m}$ (PM_{2.5}) sont multiples. Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. **Les sources majoritaires de particules fines primaires sont les secteurs résidentiels 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.**



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 $25\mu\text{g}/\text{m}^3$, à $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ et à $10\mu\text{g}/\text{m}^3$, en moyenne annuelle.

OZONE O₃



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.



Les objectifs à long terme 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.

BILAN DE L'INDICE DE QUALITÉ DE L'AIR



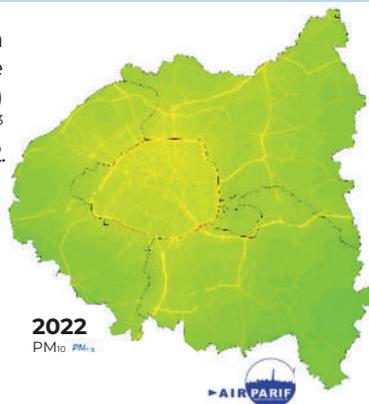
L'indice ATMO, adopté par le Ministère de la Transition Écologique et mis en place au 1^{er} janvier 2021 par AIRPARIF (il s'est substitué à l'indice général CITEAIR) est un indicateur journalier qualificatif de la qualité de l'air. Il fournit une information synthétique sous une forme simple sur le 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 ».

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 2020-2022.



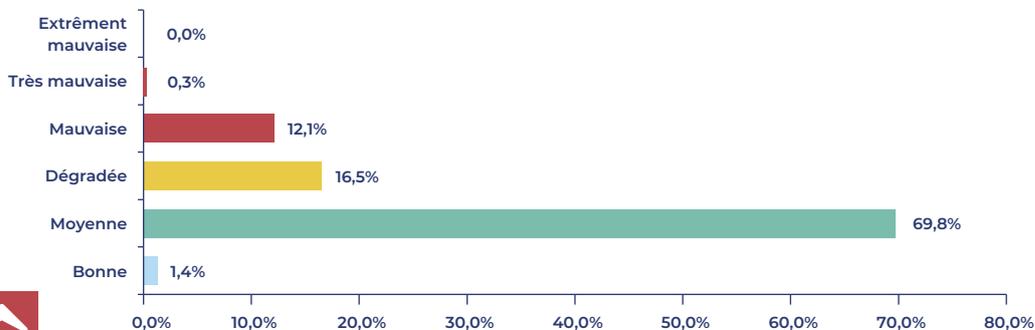
Ozone O₃
Nombre de jours (moyenne sur 3 ans) avec une concentration sur 8 heures > 120 µg/m³



Tendance : L'ozone est un polluant secondaire, qui se forme par réaction chimique à partir des polluants gazeux présents dans l'atmosphère. **Pour ce polluant, l'évaluation de la situation au regard des valeurs réglementaires est réalisée à l'échelle régionale et n'est pas pertinente à l'échelle communale.** En 2022, le nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires est supérieur à celui de 2021 du fait d'un été chaud et ensoleillé marqué par plusieurs vagues de chaleur. La valeur cible est respectée, mais les objectifs de qualité ainsi que les recommandations de l'OMS sont dépassés en Île-de-France, comme les années précédentes.

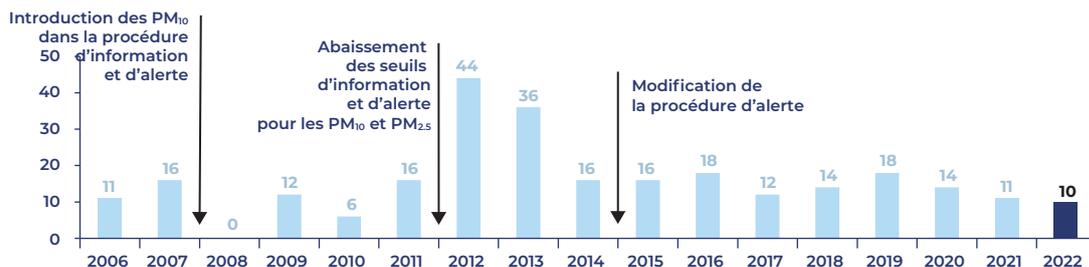
Concentration de l'Ozone O₃ loin du trafic = +25 %.

Indice ATMO



Tendance : L'indice de qualité de l'air a été « bonne » et « moyenne » près de 80 % du temps en 2022 (contre 79 % en 2021).

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



Tendance : L'année 2022 a comptabilisé **10 journées** de dépassement déclenchant la procédure d'information contre 11 journées en 2021.

Ces déclenchements ont concerné les **particules PM₁₀** avec **5 jours** de dépassement du seuil d'information (dont consécutivement les 14 et 15 janvier 2022 et su 24 au 26 mars 2022) et 5 jours de dépassement du seuil d'information à l'ozone (dont consécutivement du 15 au 18 juillet 2022 et le 25 août 2022).



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.

Le bruit routier

Sur la base des cartes de bruit établies en 2022 en application de la directive 2002/49/CE, **227 913 Parisiens** (soit 10, 5% de la population) seraient exposés à un niveau de bruit situé au-dessus du seuil réglementaire fixé à 68 dB(A) sur 24h (en Lden). **86 601 Parisiens** (4 % de la population) seraient de même exposés à un niveau de bruits situé au-dessus du seuil fixé à 62 dB(A) la nuit (en Ln).

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 de **173 stations automatiques permanentes en Île-de-France, dont 60 à Paris**.

Implantation des sites de mesures permanentes à Paris

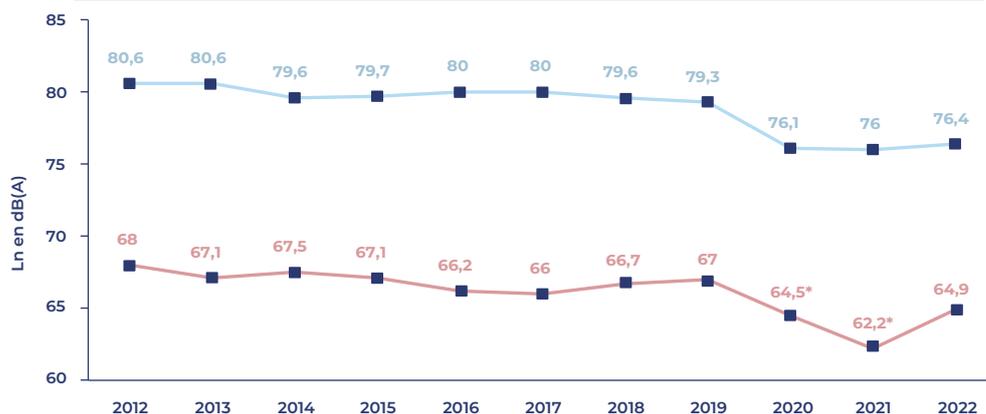


Directive européenne 2002/49/CE :

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

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

- Périphérique Auteuil
- Place Saint-Michel



Changement d'indicateur (moyenne annuelle énergétique des valeurs journalières)
* Valeurs issues de données partielles



Tendance : Avec une valeur moyenne de 76,4 décibels enregistrée à la station de la porte d'Auteuil du Boulevard périphérique, le niveau sonore nocturne, malgré une très légère augmentation, reste globalement stable pour la troisième année consécutive. La valeur de 2022 reste en effet en deçà de celles mesurées avant la crise sanitaire (79,3 décibels en 2019) et vient confirmer la tendance de fond à la diminution du bruit routier sur l'anneau périphérique avec une baisse observée de -4,2 décibels en dix ans, équivalant en terme de ressenti sonore à une division du trafic routier par 2,6. Avec une moyenne de 64,9 décibels enregistrée à la station de la place Saint-Michel, le niveau sonore nocturne moyen augmente en 2022 par rapport à 2021 mais demeure toujours inférieur à celui de 2019. Entre 2012 et 2022, la baisse est également importante : -3,1 décibels, équivalant en termes de ressenti sonore à une division du trafic par 2.



LE BILAN

des déplacements

en 2022

à Paris



VILLE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896

