



**LE BILAN**  
des déplacements  
en **2023**  
à Paris

L'OBSERVATOIRE  
PARISIEN DES  
MOBILITÉS



# Sommaire / Coordonnées

03	<b>Les faits marquants</b>
04	<b>Les chiffres clés des déplacements parisiens</b>
06	<b>Les déplacements en 2023</b>
08	<b>Les transports en commun</b>
15	<b>Les déplacements des piétons</b>
18	<b>Les déplacements à vélo</b>
25	<b>Les déplacements à trottinette</b>
27	<b>Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite</b>
28	<b>La circulation</b>
33	<b>Les déplacements en deux-roues motorisé</b>
35	<b>Les déplacements en taxi</b>
36	<b>Les déplacements touristiques</b>
39	<b>La logistique</b>
42	<b>Le contexte économique</b>
43	<b>Le stationnement</b>
46	<b>La sécurité des déplacements</b>
52	<b>Les infractions au code de la route</b>
53	<b>Dans Ma Rue</b>
54	<b>Énergie</b>
58	<b>La pollution atmosphérique</b>
62	<b>Le bruit routier</b>

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

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



# Les faits marquants en 2023

## PIÉTONNISATION DE L'ESPACE PUBLIC

- **Opération PARIS RESPIRE :**
  - **Fermeture des quatre arrondissements centraux** tous les dimanches (à partir du 5 mars) ;
  - **Extension de l'opération « Paris Respire Marais »** tous les dimanches (à partir du 14 mai).
- **Aménagements du programme RUE AUX ECOLES (liste non exhaustive) :**  
Rue du docteur Bourneville (13<sup>ème</sup> ; mai) ; rue Championnet (18<sup>ème</sup> ; novembre) ; rue Guillaumot (12<sup>ème</sup> ; septembre) ; rue du Sommerard (5<sup>ème</sup> ; juin) ; rue Damesme (13<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue du Colonel Moll (17<sup>ème</sup> ; mars).

## VÉGÉTALISATION ET PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC

- Place de la Catalogne (14<sup>ème</sup> ; mai) ; îlot fertile de la rue d'Aubervilliers (19<sup>ème</sup> ; décembre) ; abords de la Fontaine des Innocents (1<sup>er</sup> ; mai) ; rue Boutebrie et rue Parcheminerie (5<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue Henri Dubouillon (20<sup>ème</sup> ; janvier) ; rue et placette d'Alsésia (14<sup>ème</sup> ; février) ; rue Poulet (18<sup>ème</sup> ; juillet) ; place Poliakov (13<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue Lacaille (17<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue du Ranelagh (16<sup>ème</sup> ; décembre) ; porte de Lilas (20<sup>ème</sup> ; juin) ; rue Deveria (20<sup>ème</sup> ; avril) ; rue Pierre Demours (17<sup>ème</sup> ; février) ; îlot Gaité (14<sup>ème</sup> ; avril) ; rue de Meaux (19<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue Léon Frapié (20<sup>ème</sup> ; décembre) ; rue Guy Patin et rue Ambroise Paré (17<sup>ème</sup> ; avril) ; rue de Moscou (8<sup>ème</sup> ; juin) ; rue de la Fontaine au Roi (11<sup>ème</sup> ; avril) ; rue de la Pierre Levée (11<sup>ème</sup> ; mars).

## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- Rue d'Amsterdam ; avenue d'Ivry ; avenue de la porte de Saint-Cloud ; boulevard des Invalides ; boulevard du Palais (pont St Miche - Pont au Change) ; cours de Vincennes & barrière du Trône ; place de la porte de Saint-Cloud ; pont Saint-Michel ; rue de Sèvres (bd du Montparnasse - avenue de Breteuil) ; rue La Fayette (Magenta - Stalingrad) ; rue Linois ; rue Saint-Jacques (Soufflot - Port-Royal) ; rue Saint-Jacques (Seine - Soufflot) ; avenue Général Leclerc (nord) ; boulevard Saint-Jacques ; avenue de Choisy nord de la rue de Tolbiac ; rue de Charenton (de la rue de Reuilly à la Porte) ; avenue de la Porte des Lilas ; avenue de Nogent et rue Taine.

## MOBILITÉ PARTAGÉE

- **Fin de l'offre des trottinettes** en libre-service (1<sup>er</sup> septembre 2023).

## TRANSPORTS EN COMMUN

- **Réouverture** de la gare rénovée du RER C Saint-Michel Notre Dame (17 avril).

## ÉVÉNEMENTS

- **Opération Paris Plage** sur les sites du Parc des Rives de Seine et du bassin de la Villette (du 8 juillet au 3 septembre) ;
- **22<sup>ème</sup> Edition** de la Nuit Blanche (3 juin) ;
- **9<sup>ème</sup> édition** de « Paris Respire, journée sans voiture » (17 septembre).

## RÉGLEMENTATION

- **Adoption au Conseil de Paris** du Code de la rue (6 juillet) ;
- **Simplification du stationnement gratuit** pour les bénéficiaires des cartes GIG-GIC (1<sup>er</sup> septembre).

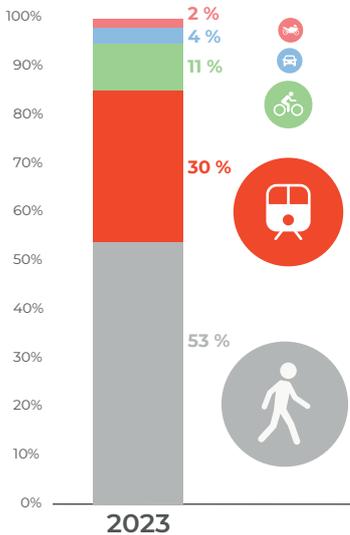


# Les chiffres clés des déplacements Parisiens

## Évolution des déplacements en Île-de-France

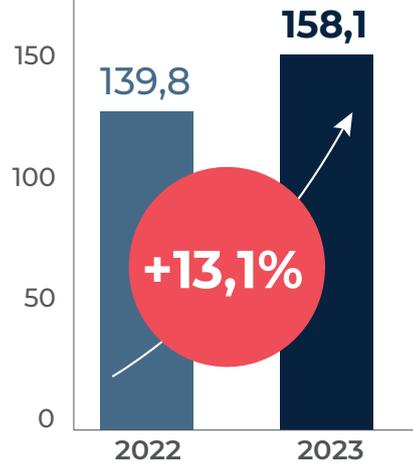
### Parts modales des déplacements à l'intérieur de Paris

Source : Enquête EMG, IPR, 2023



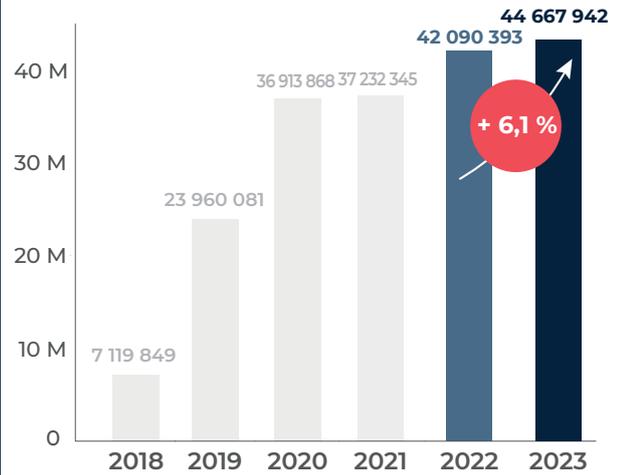
### Fréquentation des aménagements cyclables parisiens

Le volume de circulation sur le réseau cyclable instrumenté, à l'instar du volume de circulation, est exprimé en vélos.km/h.



### Évolution annuelle du nombre de déplacements en Vélib'

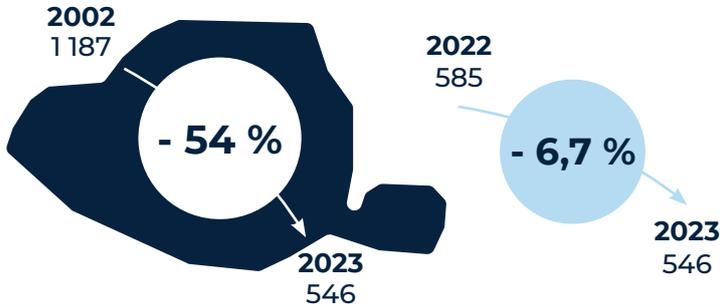
Unité : Nombre total de locations de plus de 3 minutes  
Source : SAVM



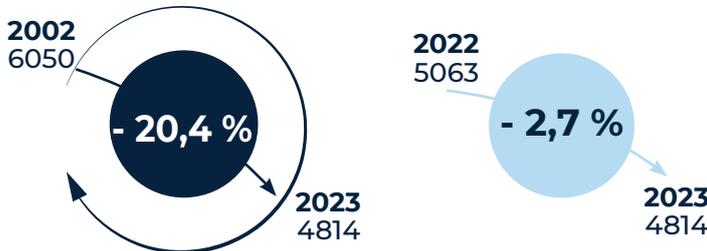
## Volumes de circulation

### Paris Intra-Muros

Unité : véhicules par kilomètre par heure

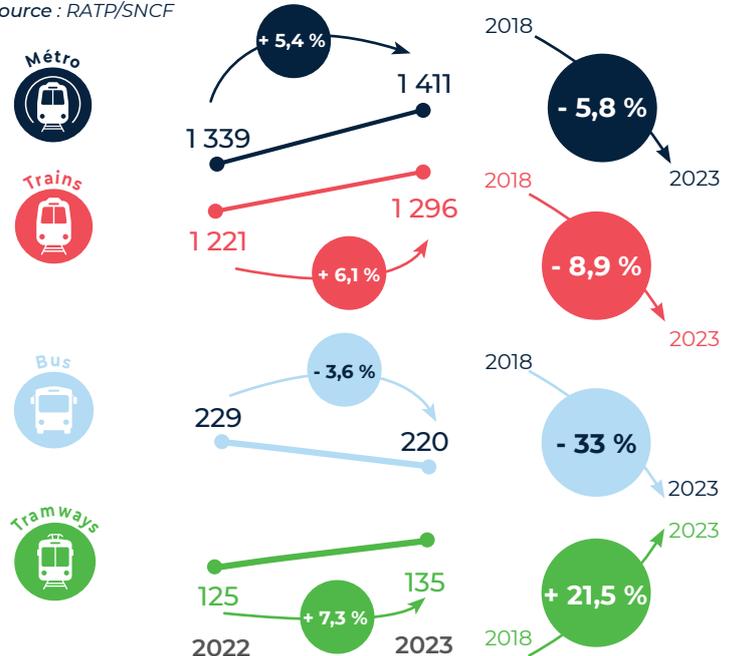


### Boulevard périphérique



## Fréquentation dans les transports en commun

Unité : Nombre annuel de voyageurs en milliers  
Source : RATP/SNCF

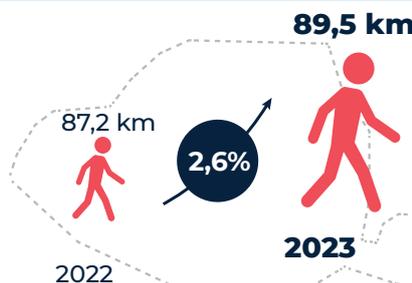


## Évolution du linéaire de voirie

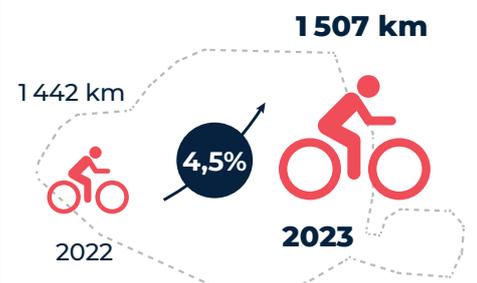
### Places de stationnement véhicules



### Linéaire d'aires piétonnes



### Linéaire cyclable



Total du linéaire des voies parisiennes : 1 700 km



# Les chiffres clés des déplacements Parisiens

## Réseau public Belib'

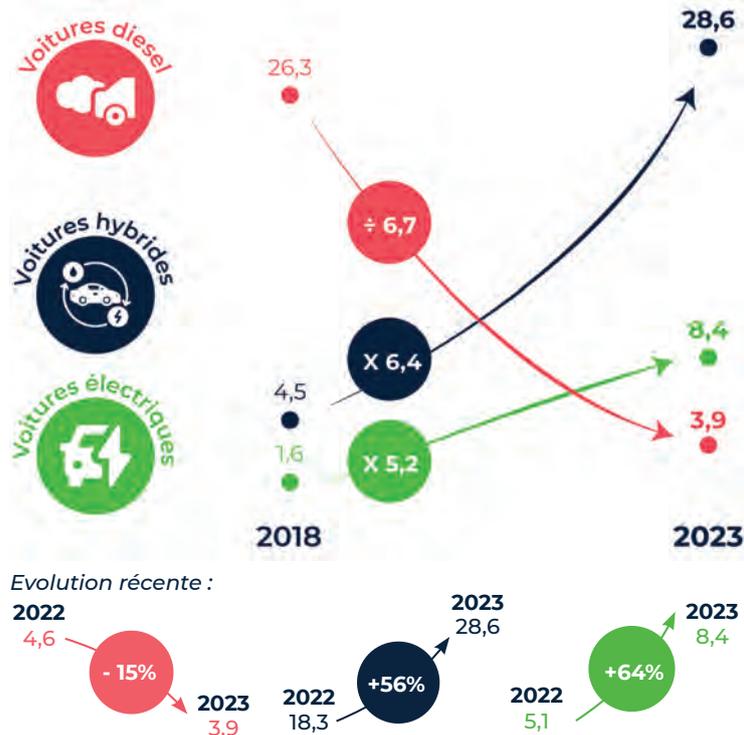
Nombre de recharges



Consommation électrique (en millions de kWh)



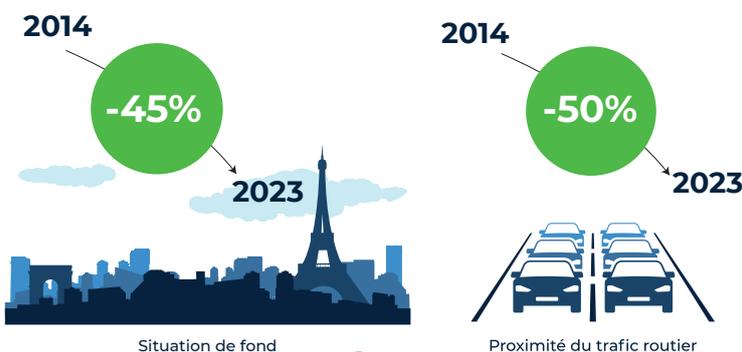
Immatriculations neuves (en milliers) *Source : MTES*



## Qualité de l'air à Paris

*Source : AirParif*

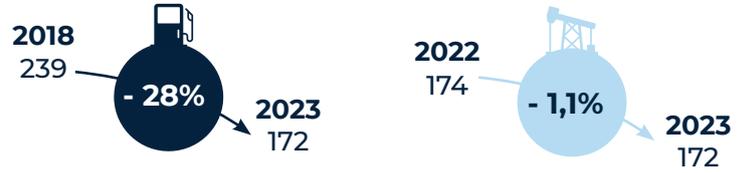
Concentration de NO<sub>2</sub> en µg/m<sup>3</sup>



## Ventes de produits pétroliers

*Source : MTES*

Total supercarburants et gazole routier (en milliers de tonnes)



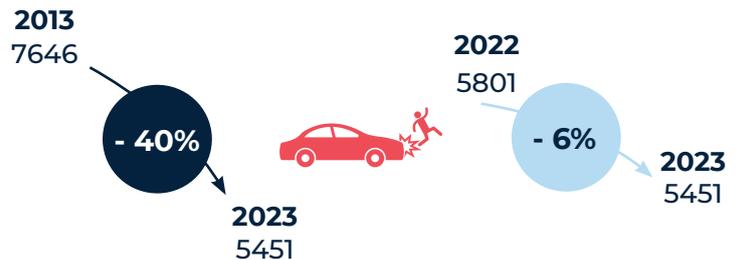
dont gazole routier (en milliers de tonnes)



## Evolution de l'accidentologie à Paris

Nombre total de victimes

*Source : ONISR*

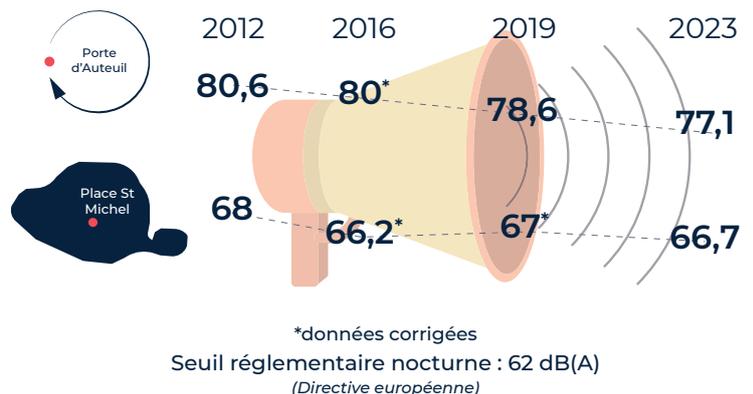


dont nombre de tués et blessés hospitalisés



## Bruit routier nocturne parisien

*Source : BruitParif*





# Les déplacements en 2023

## MOBILITÉ INDIVIDUELLE EN ÎLE-DE-FRANCE

Source : Enquête Mobilité par GNSS (EMG) 2023



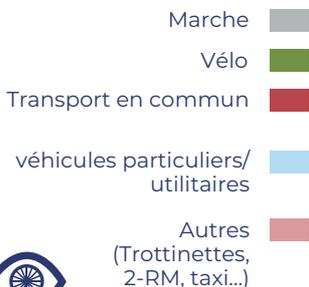
L'enquête Mobilité par GNSS est réalisée par l'Institut Paris Région (IPR) auprès d'un échantillon représentatif de la population âgée entre 16 et 80 ans sur leurs déplacements effectués pendant 7 jours consécutifs en analysant avec leur consentement leurs données de géolocalisation.

L'IPR précise que l'EMG ne peut être comparée à l'Enquête Globale Transport (EGT), en raison d'une méthodologie différente de celle utilisée pour la dernière EGT. Il ne s'agit pas de mesurer l'évolution de la mobilité, mais d'utiliser une méthode différente pour mettre à jour d'autres indications. La méthodologie de l'EMG diffère de celle de l'EGT. L'EGT est une enquête en face-à-face sur les déplacements de la veille de l'entretien (hors week-end) et recrute les participants par la méthode du tirage aléatoire. L'EMG est basée sur une approche mixte combinant automatisation et méthodes classiques sur sept jours consécutifs. La méthode de recrutement de l'EMG utilise la méthode des quotas avec une dose de tirage aléatoire dans un large vivier de volontaires. Même si elle apporte des résultats fiables sur la mobilité des Franciliens, l'EMG reste d'abord une expérimentation en conditions réelles d'une méthodologie nouvelle d'enquête mobilité, bien sûr perfectible mais déjà riche d'enseignements.



**Mobilité individuelle :** Nombre de déplacements par jour et par personne.

## DÉPLACEMENTS DES FRANCILIENS EN LIEN AVEC PARIS

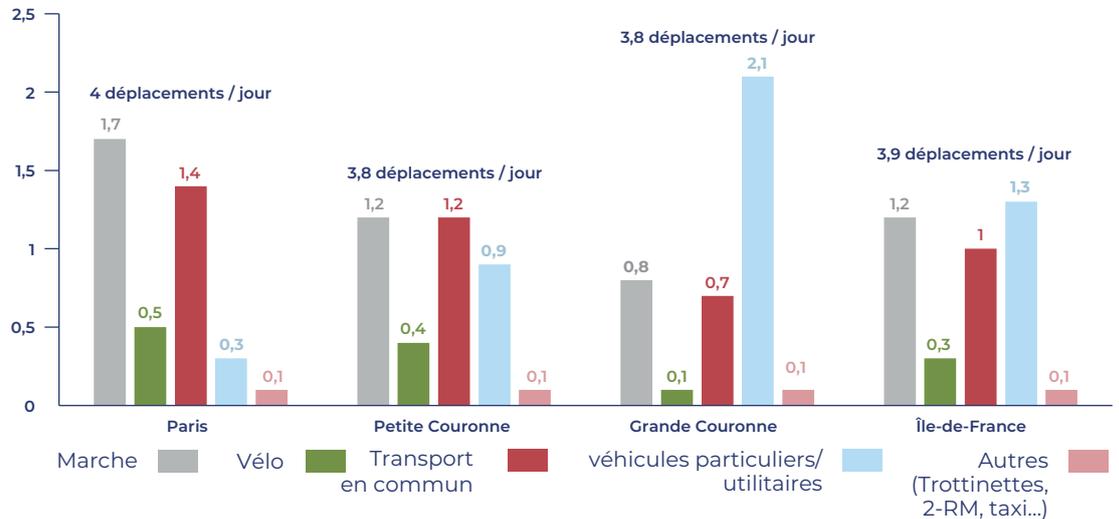


L'Institut Paris Région (IPR) est l'agence d'urbanisme et de l'environnement de la région Île-de-France.



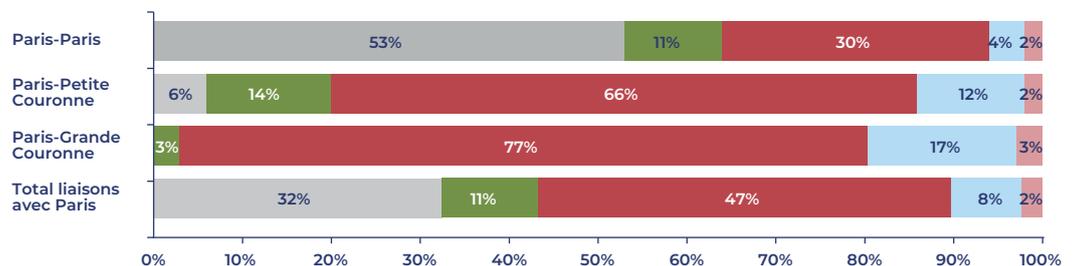
**Déplacements en lien avec Paris :** Déplacements ayant pour origine et/ou destination Paris (effectués dans Paris intramuros ou entre Paris et la banlieue). Une partie de ces déplacements est donc réalisée par des Franciliens non parisiens.

## Nombre de déplacements quotidiens par personne et par mode en Île-de-France selon la zone de résidence, les jours ouvrés

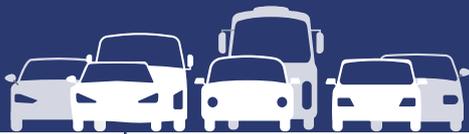


**Tendance :** Si en 2023, les Franciliens réalisent en moyenne quotidiennement en Île-de-France 1,3 déplacement en voiture et 1,2 déplacement à pied (et 0,3 déplacement à vélo), la hiérarchie des modes de déplacement varie fortement selon la zone de résidence. Chez les résidents parisiens, la marche (avec 1,7 déplacement par jour) et les transports en commun (avec 1,4 déplacement par jour) s'avèrent les modes de déplacement les plus représentés comme pour les résidents de la Petite Couronne (1,2 déplacement à pied et 1,2 déplacement en transport en commun) contrairement aux résidents de la Grande Couronne où l'utilisation de la voiture arrive en première position (avec 2,1 déplacements par jour suivi de la marche à pied avec 1,2 déplacement quotidien). En revanche, les résidents parisiens effectuent en moyenne 0,5 déplacement quotidien à vélo, devant les déplacements en véhicules particuliers avec 0,3 déplacement quotidien. Les résidents de la Petite Couronne réalisent de même 0,4 déplacements par jour à vélo (contre 0,9 déplacements en voiture). Les résidents de Grande Couronne, quant à eux, n'utilise le vélo que pour 0,1 déplacement quotidien.

## Parts modales des déplacements des Franciliens en lien avec Paris Selon le mode et selon la liaison, les jours ouvrés

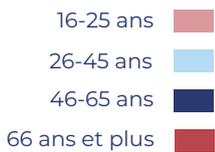


**Tendance :** En 2023, les déplacements en lien avec Paris réalisés par les Franciliens le sont en transport en commun (à 46 %), à pied (à 32 %), à vélo (à 11 %), et en voiture (à 8 %). Cette hiérarchie des modes diffère selon les liaisons. Si dans Paris intramuros, la marche (53%) et les déplacements en transports en commun (30 %) représentent à eux seuls 83% des modes de déplacement devant les déplacements à vélo (11%) et la voiture (4 %), dans les liaisons entre Paris et la petite Couronne comme pour celles entre Paris et la grande Couronne, les transports en commun sont nettement privilégiés (respectivement 66 % et 79 %) au détriment de la marche (respectivement 6 % et proche de 0 %). Les déplacements à vélo sont supérieurs aux déplacements en véhicule particulier, outre dans les liaisons dans Paris intra-muros, mais aussi dans celles réalisées entre Paris et la petite Couronne (14 % contre 12 % pour la voiture). La part des déplacements dans Paris intramuros (11 % dans cette enquête) traduit l'ancrage de la pratique cyclable à Paris. En revanche, dans les liaisons entre Paris et la grande Couronne les déplacements en voiture (17% ) demeurent plus importants que ceux effectués à vélo (3 %).



## DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC PARIS

Source : Enquête Mobilité par GNSS (EMG) 2023



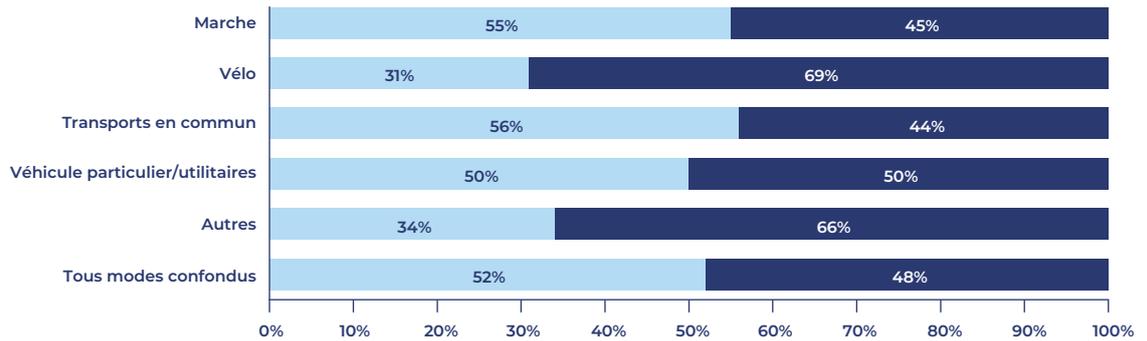
## Répartition des déplacements des Franciliens en lien avec Paris

Selon le mode et profil sociodémographique : âge, genre, CSP, les jours ouvrés

### Selon l'âge



### Selon le genre



### Selon la catégorie socio-professionnelle



**Tendance :** 50 % des déplacements à vélo en lien avec Paris sont réalisés par des Franciliens âgés entre 26 et 45 ans (25 % sont âgés entre 46 et 65 ans) ; 83 % des déplacements en voiture en lien avec Paris sont réalisés par des Franciliens pour moitié âgés entre 26 et 45 ans et pour moitié âgé entre 46 et 65 ans.

56 % des déplacements en transport en commun sont effectués par des femmes quand 69 % des déplacements à vélo le sont par des hommes.

Les déplacements à vélo sont réalisés majoritairement par les cadres (38 %) et les professions intermédiaires (21 %). La voiture est utilisée par les employés (à 27 %) puis les cadres (à 20 %).



# 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 1 ligne) 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 STIF) est l'autorité organisatrice des transports en commun dans la Région Île-de-France.

## Caractéristiques de l'offre des réseaux de transports en commun

Évolution  
2023 / 2022

Évolution  
2023 / 2022

### Méto (RATP)

**16** lignes  
**226,9** km de lignes\*  
**311** stations nominales  
**28 607** 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  
**27 411** 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  
**2 689** millions PKO



### Bus en banlieue (RATP)

**230** lignes  
**2 377,53** km de lignes  
**4 694** points d'arrêt  
**7 493** 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

\* 1 ligne « Noctilien » et 2 lignes d'Extrême-soirée franciliennes relèvent de délégations de service public gérées par Île-de-France Mobilité.

### Mode TCSP (RATP)

**10** lignes dont 2 lignes à Paris (Tramways T3a et T3b)  
**130,98** km dont 26,45 km dans Paris  
**236** points d'arrêt dont 51 dans Paris  
**9 799** 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 —

## Voies réservées - carte des aménagements (mise à jour en 2023)



## Voies réservées - linéaire des couloirs bus à Paris (fin 2023)

Type d'aménagement	Longueur	% du réseau*	Précisions
Total des aménagements bus (en tenant compte des intersections)	<b>197 km</b>	<b>16,0 %</b>	Total hors zones de régulation
dont Couloirs marqués (hors intersections)	131 km**	11,0 %	Délimités par une signalisation « peinture »
Couloirs protégés (hors intersection)	36 km**	3,0 %	Chaussée indépendante
Incluant couloirs ouverts aux vélos	171 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.  
\*\* données 2022.



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

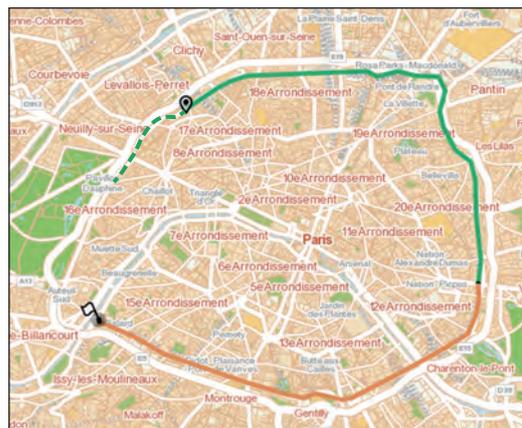
## AMÉNAGEMENT TRAMWAY

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 2023)



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

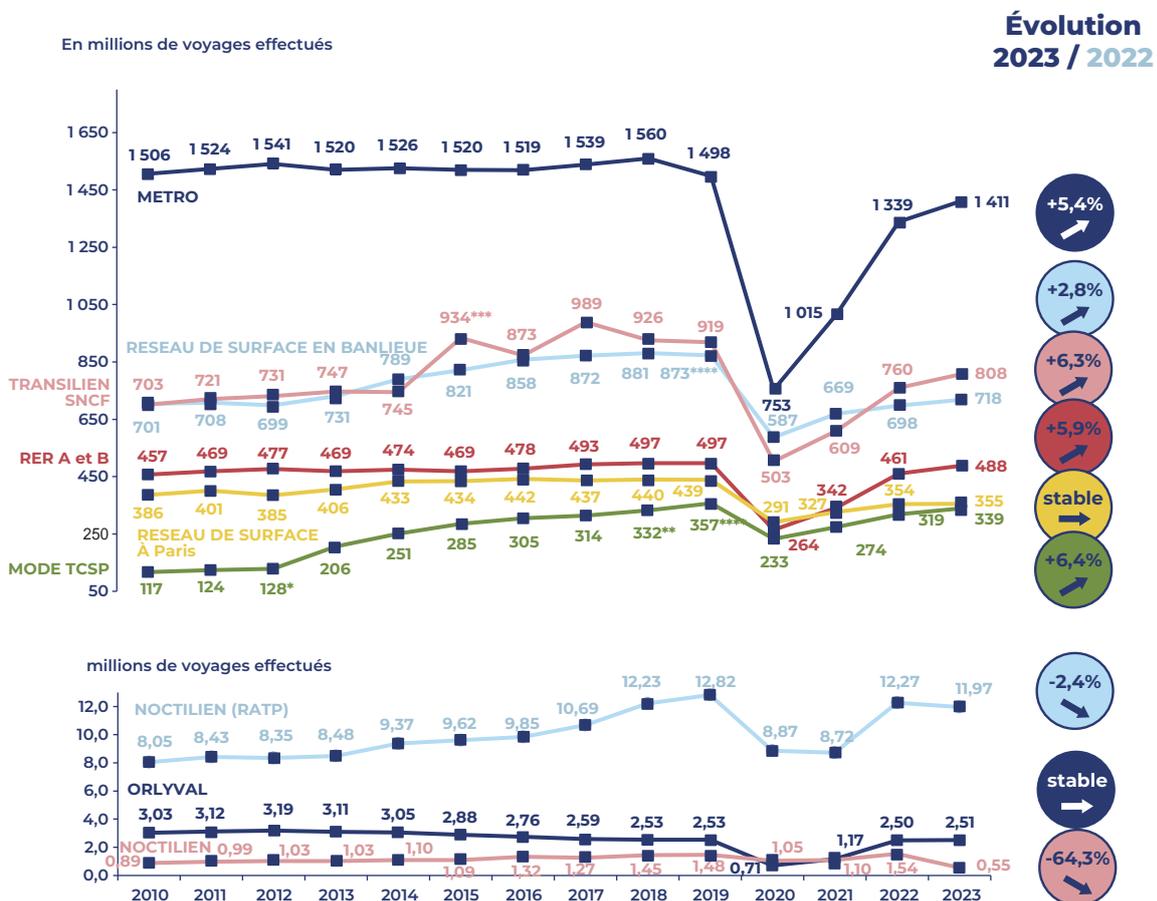


## FRÉQUENTATION

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 plupart des réseaux de transports en commun enregistre une hausse de la fréquentation en 2023 par rapport à 2022, sauf pour les réseaux de surface à Paris et l'Orlyval (stables) et les réseaux Noctilien (en baisse).

Si les réseaux de transport en commun ne retrouvent pas la valeur de leur attractivité antérieure à la crise sanitaire de l'année 2020, certains réseaux s'en rapprochent désormais : les réseaux Métro et RER A&B ont retrouvé respectivement 94 % et 98 % de leur fréquentation. Seul le tramway T3 progresse par rapport à 2019 (voir rubrique tramway du présent chapitre).



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'arrêt 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

	2022	2023	Évolution 2023 / 2022
Métro	nc	nc	
RER A,B,C,D,E (RATP/SNCF)	91,1 %	89,1 %	-2
Transilien SNCF	90,4 %	89,5 %	-0,9
Bus à Paris	86,2 %	86,6 %	stable

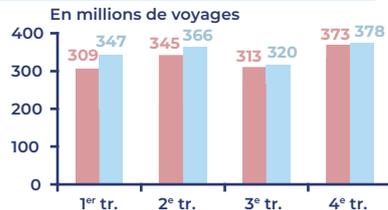


## FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE

2022 2023

## Évolution du nombre de voyages en 2022 et 2023

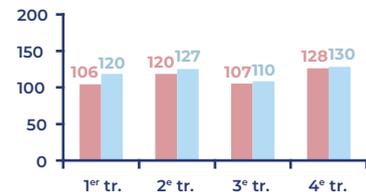
### Métro



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



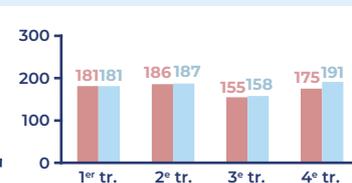
### RER A et B (RATP)



### Réseau de surface Paris Bus à Paris + T3



### Réseau de surface banlieue Bus + Tramway



**Tendance :** En 2023, l'évolution trimestrielle du nombre de voyages par rapport à 2022 enregistre une hausse (ou demeure stable) sur tous les réseaux sauf sur le réseau de surface à Paris : stable au 1<sup>er</sup> trimestre, en baisse les 2<sup>èmes</sup> et 3<sup>èmes</sup> trimestres et en hausse le 4<sup>ème</sup> trimestre.

## MÉTRO

Source : RATP

Jour ouvrable

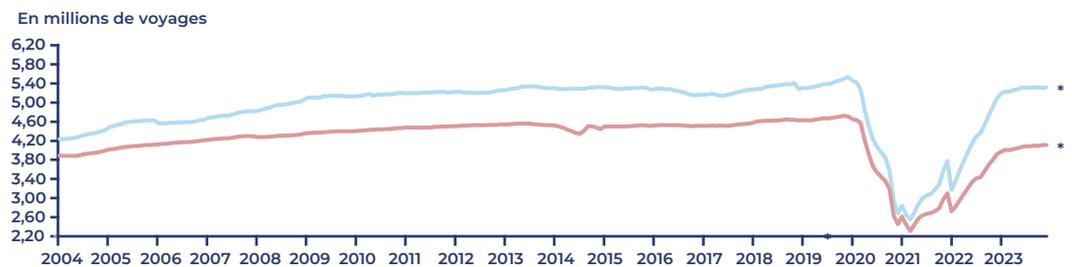
Week-end (trafic samedi et dimanche cumulés)



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

## Évolution du trafic

### Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



\*Les données de 2022 ont été corrigées.



**Tendance :** La fréquentation, les jours ouvrés comme les week-ends, évolue à la hausse en 2023 comme en 2022 sur le réseau Métro, malgré des variations saisonnières.

## Stations de métro les plus fréquentées

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

2022	Trafic annuel	2023	Trafic annuel
Gare du Nord	44,2	Gare du Nord	47,2
Gare Saint-Lazare	44,1	Gare Saint-Lazare	44,2
Gare de Lyon	31,9	Gare de Lyon	29,4
Montparnasse-Bienvenüe	27,1	Montparnasse-Bienvenüe	27,4
Gare de l'Est	19,3	Gare de l'Est	20,3
République	15,1	Les Halles	16,0
Bibliothèque Fr. Mitterrand	14,7	République	15,3
Les Halles	14,2	Bibliothèque Fr. Mitterrand	14,8
La Défense	11,8	La Défense	14,0
Bastille	10,9	Châtelet	12,0



**Tendance :** Les stations les plus fréquentées demeurent identiques qu'en 2022, sauf la station « Bastille » qui sort du classement au profit de « Châtelet ».



## RER A ET B

Source : RATP

Jour ouvrable

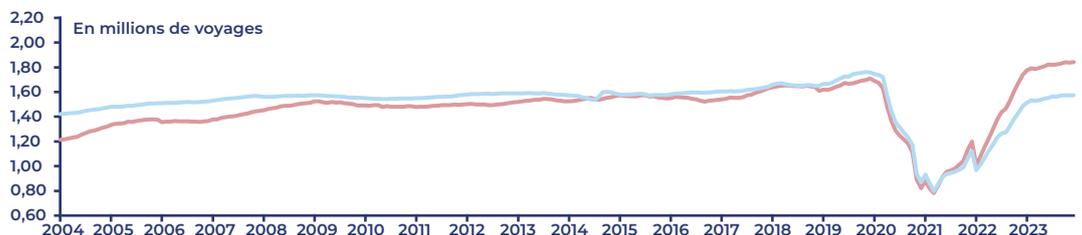
Week-end (trafic samedi et dimanche cumulés)



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

## Évolution du trafic

### Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



\*Les données de 2022 ont été corrigées.



**Tendance :** La fréquentation dans le réseau RER (A & B), les jours ouvrés comme les week-ends, évolue à la hausse en 2023, comme en 2022, malgré des variations saisonnières.

## Gares du RER les plus fréquentées

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

2022	Trafic annuel	2023	Trafic annuel
Gare de Lyon	40,4	Gare de Lyon	50,2
Gare du Nord	42,4	Gare du Nord	43,1
Châtelet – Les Halles	35,2	Châtelet – Les Halles	37,7
La Défense	25,4	La Défense	25,6
Nanterre - Préfecture	22,1	Nanterre - Préfecture	24,0
Val de Fontenay	13,0	Val de Fontenay	13,1
Massy Palaiseau	8,9	Massy Palaiseau	10,6
Noisy le Grand – Mont d'Est	7,1	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,7
Vincennes	7,2	Charles de Gaule-Etoile	7,5
Charles de Gaule-Etoile	7,9	Vincennes	7,3



**Tendance :** Les gares les plus fréquentées durant l'année 2023 sont également celles de 2022.

## GARES « TRANSILIEN »

Source : SNCF

## Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2019	Trafic annuel	2023	Trafic annuel
Paris-Gare du Nord	342 193	Paris-Gare du Nord	319 339
Paris-Saint-Lazare	181 666	Paris-Saint-Lazare	140 617
Paris-Gare-de-Lyon	129 993	Paris-Gare-de-Lyon	128 144
Hausmann-Saint-Lazare	82 675	Juvisy	77 029
Juvisy	77 029	La-Défense (Hors RER A)	65 111
Magenta	76 401	Chatelet-Les-Halles	56 769
La-Défense (Hors RER A)	56 769	Hausmann-Saint-Lazare	56 357
Chatelet-Les-Halles	51 458	Magenta	55 668
Saint-Denis	50 879	Saint-Michel-Notre-Dame	50 874
Saint-Michel-Notre-Dame	50 874	Bibliothèque-François-Mitterrand	49 949



**Tendance :** En raison de la crise sanitaire, la SNCF n'a pu réaliser de campagnes de comptages entre 2020 et 2022. A titre de comparaison, celle de 2023 montre au regard de celle de 2019, que seule la gare SAINT-DENIS sort du classement des dix gares les plus attractives en 2023 au profit de la gare BIBLIOTHEQUE-FRANCOIS-MITTERRAND.



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)



**Tendance :** Depuis la création de la ligne le 16 décembre 2006, 1,38 milliard de voyages (cumulés en 17 ans d'exploitation) ont été effectués sur le tramway T3. L'année 2023 affiche une hausse de 7,3 % par rapport à 2022, et enregistre un record de fréquentation depuis la mise en service du T3.

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

Source : RATP



**Lignes de bus en service le week-end fin 2023 (y compris Balabus) :**  
65 lignes le samedi (id. en 2022)  
64 lignes le dimanche (65 en 2022)

## Évolution du trafic

Nombre de voyages (en millions)



**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 baisse de 3,6 % en 2023 par rapport à 2022.

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

2022	Moyenne journalière	2023	Moyenne journalière
62	42 398	62	38 771
60	27 323	60	30 460
26	25 133	26	27 112
92	24 747	92	24 791
38	24 208	38	21 415
91	23 634	47	20 753
31	22 549	91	20 743
54	22 016	54	20 269
64	19 618	80	17 950
47	18 724	64	17 665



**Tendance :** Les 10 lignes de bus les plus fréquentées en 2023 sont les mêmes qu'en 2022 à l'exception de la ligne 31 en faveur de la ligne 80.



## 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.

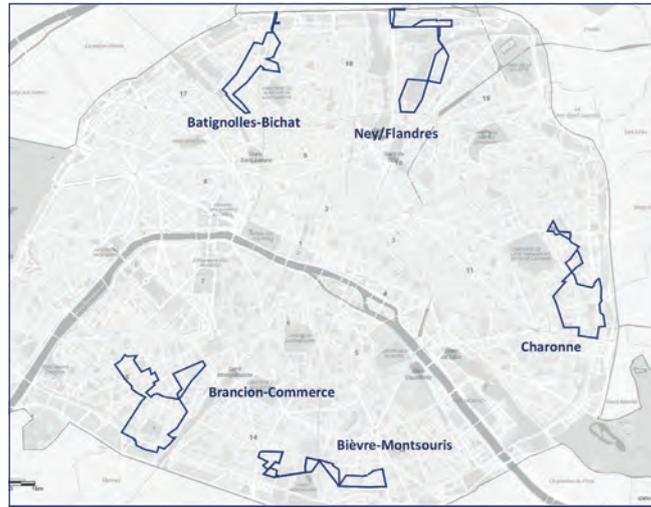
« La Traverse de Charonne » relie la Place Gambetta et le cours de Vincennes (20<sup>e</sup> arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

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

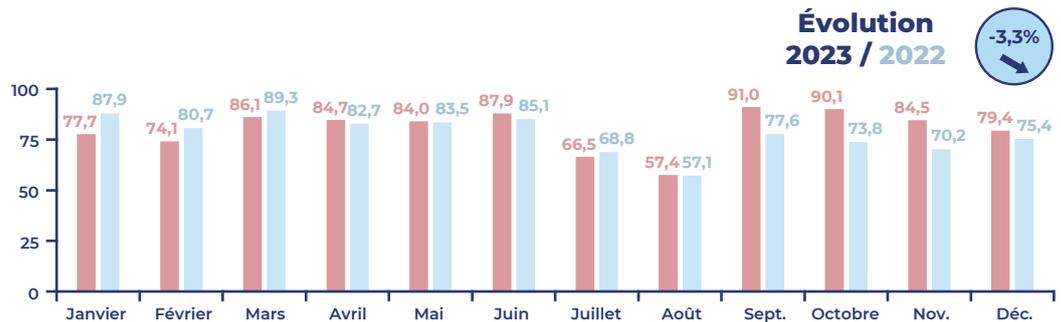
« La Traverse Ney-Flandre » inaugurée en février 2007, relie la porte d'Aubervilliers (19<sup>e</sup> arrt) et le boulevard de la Chapelle (18<sup>e</sup> arrt) sur 8 km d'itinéraire.

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

« La Traverse Brancion-Commerce » dessert le sud-est du 15<sup>e</sup> dont le parc Georges, la Mairie du 15<sup>e</sup> et la Porte de Versailles sur 8 km d'itinéraire.



## FRÉQUENTATION MENSUELLE DE L'ENSEMBLE DES LIGNES DE PROXIMITÉ



**Tendance :** En 2023, les 5 lignes de bus de proximité enregistrent une fréquentation annuelle globale de **932 160** voyages, en baisse de 3,3 % par rapport à l'année 2022. La fréquentation augmente ou demeure stable entre le mois de janvier et le mois d'août (sauf aux mois d'avril et de juin), et baisse, parfois singulièrement, entre le mois de septembre et le mois de décembre.

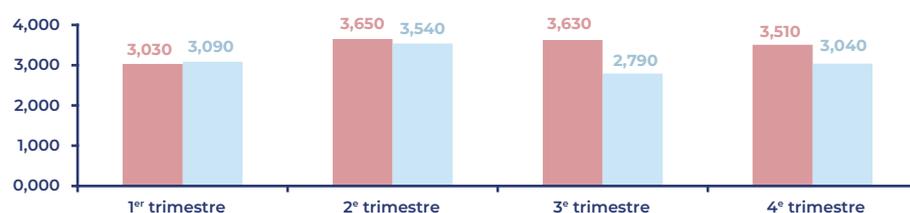
Si la fréquentation des deux Traverses dites « Charonne » et « Bièvre-Montsouris » décroît respectivement de 18,7 % et 15,1 %, la fréquentation des trois autres Traverses dites « Ney-Flandres », « Brancion-Commerce » et « Batignolles-Bichat » augmente respectivement de 11,7 %, 12,7 % et 19,9 % et ne compense pas la baisse des deux premières.

## NOCTILIEN

Source : RATP / SNCF

## FRÉQUENTATION TRIMESTRIELLE DU NOCTILIEN

Nombre de voyages (en millions)



Évolution 2023 / 2022

-9,8%



**Tendance :** En 2023, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **12,46** millions de voyages, en baisse de 9,8 % par rapport à 2022. Le 1<sup>er</sup> trimestre excepté, les valeurs trimestrielles baissent le reste de l'année. La fréquentation du Noctilien est maximale au 2<sup>e</sup> trimestre et minimale au 3<sup>e</sup> trimestre.



### 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.

Voie piétonne

dont Programme Rue aux Écoles

Zones de rencontre

En été

Toute l'année

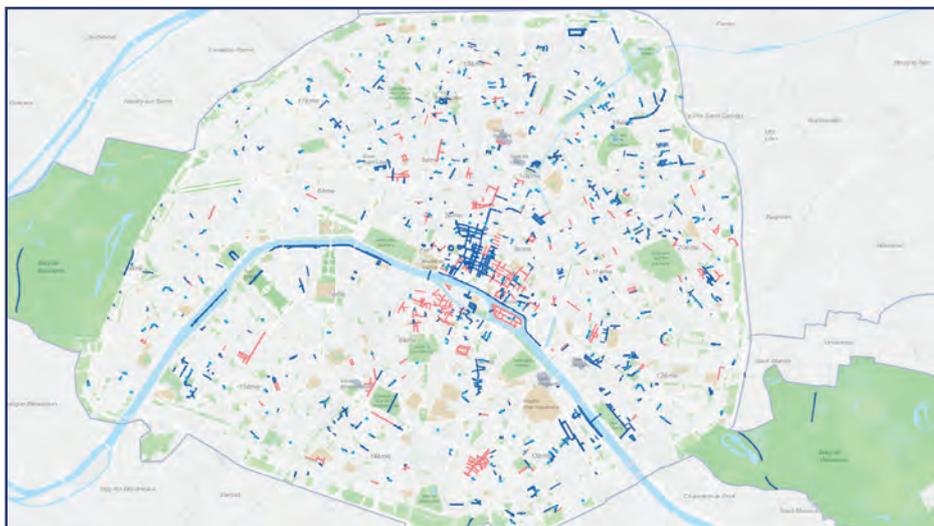
1er dimanche du mois

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.

## Voies à priorité piétonne



## Évolution du linéaire de voies réservées aux piétons (en km linéaire)



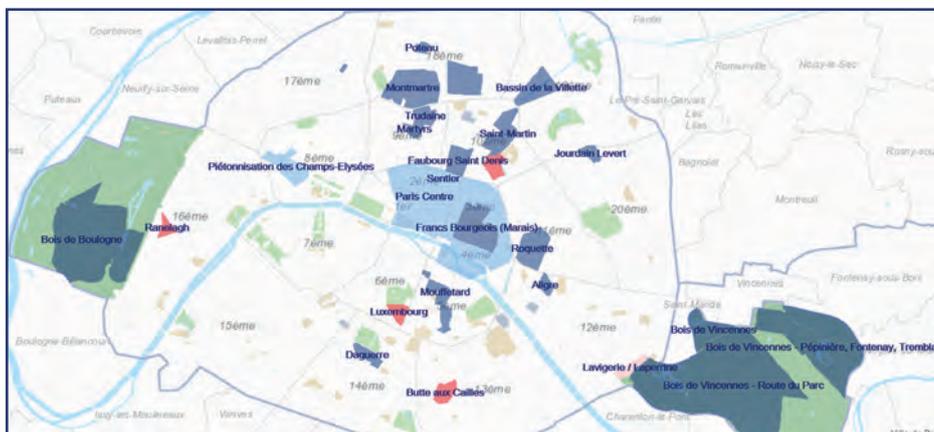
## Évolution 2023 / 2022



**Tendance :** Le linéaire de voies piétonnes ayant fait l'objet d'un arrêté permanent croît de 2,6 % en 2023 avec 89,5 km dont 13,4 km de voie (en hausse de +9,8 %) s'inscrivant dans le programme Rues aux Ecoles. Dans le cadre de celui-ci, 200 voies et près de 250 établissements ont fait l'objet d'un traitement à la fin 2023.

Le linéaire de zones de rencontre augmente de 8,4 % avec 33,4 km de voies.

## Opération PARIS RESPIRE



Les zones définies par l'opération **PARIS RESPIRE** bénéficient d'une réglementation spécifique en matière de circulation automobile les dimanches ou à des périodes particulières de l'année.



## LES DÉPLACEMENTS À PIED DES FRANCILIENS EN LIEN AVEC PARIS

Source : Enquête Mobilité par GNSS (EMG) 2023

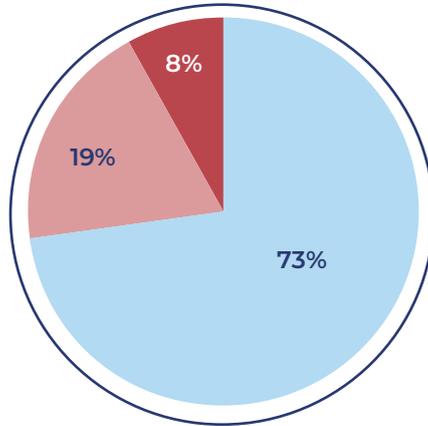


L'enquête Mobilité par GNSS est réalisée par l'Institut Paris Région auprès d'un échantillon représentatif de la population âgée entre 16 et 80 ans sur leurs déplacements effectués pendant 7 jours consécutifs en analysant avec leur consentement leurs données de géolocalisation.

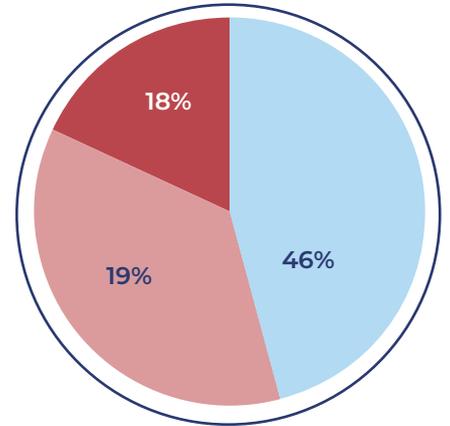
L'IPR précise que l'EMG ne peut être comparée à l'Enquête Globale Transport (EGT), en raison d'une méthodologie différente de celle utilisée pour la dernière EGT. Il ne s'agit pas de mesurer l'évolution de la mobilité, mais d'utiliser une méthode différente pour mettre à jour d'autres indications. La méthodologie de l'EMG diffère de celle de l'EGT. L'EGT est une enquête en face-à-face sur les déplacements de la veille de l'entretien (hors week-end) et recrute les participants par la méthode du tirage aléatoire. L'EMG est basée sur une approche mixte combinant automatisation et méthodes classiques sur sept jours consécutifs. La méthode de recrutement de l'EMG utilise la méthode des quotas avec une dose de tirage aléatoire dans un large vivier de volontaires. Même si elle apporte des résultats fiables sur la mobilité des Franciliens, l'EMG reste d'abord une expérimentation en conditions réelles d'une méthodologie nouvelle d'enquête mobilité, bien sûr perfectible mais déjà riche d'enseignements.

### Déplacements à pied des Franciliens en lien avec Paris

Selon la zone de résidence, les jours ouvrés



Total des déplacements en lien avec Paris réalisés à pied par jour en 2023 : 3 756 000.



Total des autres déplacements (modes mécanisés) en lien avec Paris par jour en 2023 : 7 819 000.

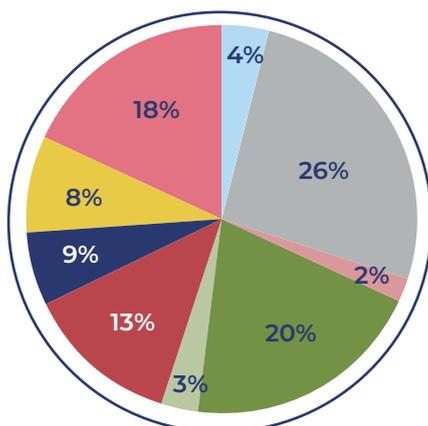


**Tendance :** En 2023, les déplacements à pied quotidiens en lien avec Paris sont estimés à 3,756 millions. Parmi ces déplacements ayant la commune de Paris pour origine ou pour destination, et incluant donc les déplacements exclusivement intra-muros, un peu plus de 73 % sont réalisés par des résidents parisiens, près de 19 % par des habitants de la Petite Couronne et 8 % par des habitants de la Grande Couronne.

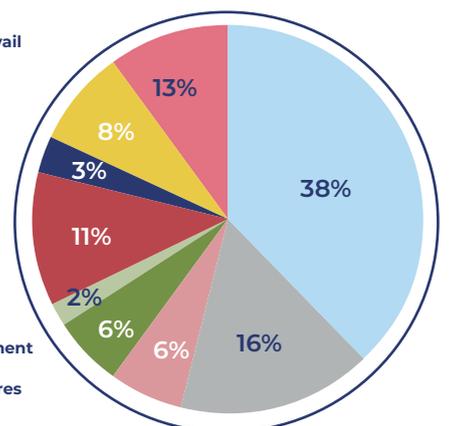
À titre de comparaison, 7,819 millions de déplacements par jour sont effectués par un mode mécanisé (de la trottinette au transport en commun) en lien avec Paris. Et parmi eux, 46 % de ces déplacements sont réalisés par des résidents parisiens, 36 % par des habitants de la Petite Couronne et 18 % par des habitants de la Grande Couronne.

### Déplacements à pied des Franciliens en lien avec Paris

Selon le motif, les jours ouvrés



Total des déplacements en lien avec Paris réalisés à pied par jour en 2023 : 3 756 000.



Total des autres déplacements (modes mécanisés) en lien avec Paris par jour en 2023 : 7 819 000.



**Tendance :** En 2023, parmi les déplacements à pied réalisés par les Franciliens en lien avec Paris, les déplacements obligatoires (associés au travail ou aux études) représentent moins d'un tiers des déplacements à pied (soit 32 %) tandis que 36 % d'entre eux sont liés aux achats, à la santé et aux loisirs.

À titre de comparaison : parmi les déplacements effectués par les Franciliens en lien avec Paris avec un mode mécanisé (c'est-à-dire : tous les autres modes en dehors de la marche pour un total de 7 819 000 déplacements), 60 % d'entre eux relèvent des déplacements obligatoires et 19 % d'entre eux sont associés aux achats, à la santé et aux loisirs.



L'Institut Paris Région (IPR) est l'agence d'urbanisme et de l'environnement venant en aide à la prise de décision de la région Île-de-France.



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



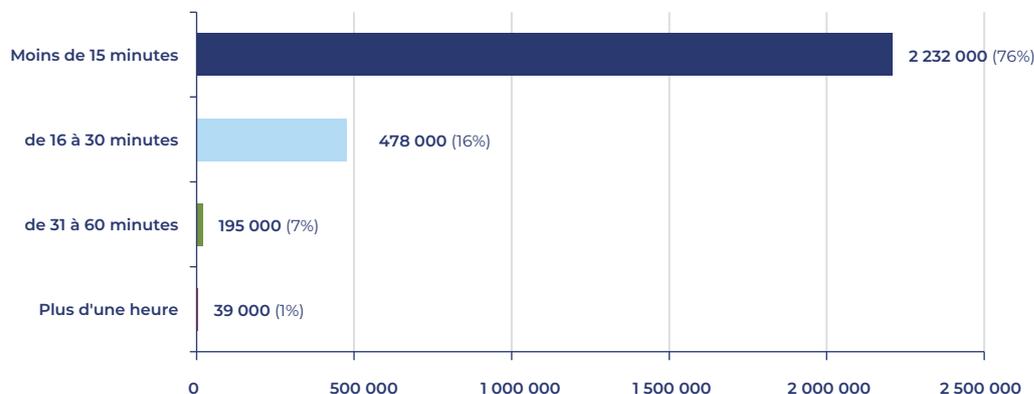
**Mode mécanisé :** tous types de transport autre que la marche (vélo, trottinette, véhicule, transport en commun...).



## LA MARCHÉ DES RÉSIDENTS PARISIENS EN ÎLE-DE-FRANCE

Source : Enquête Mobilité  
par GNSS (EMG) 2023

### Durée des déplacements à pied des résidents parisiens en Île-de-France, les jours ouvrés



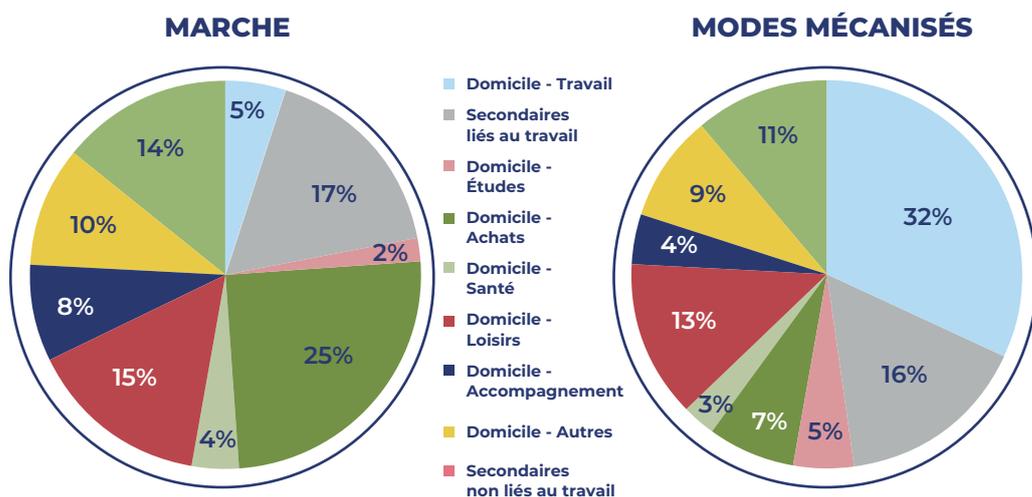
Total des déplacements réalisés à pied par jour en Île-de-France par les résidents parisiens en 2023 : 2,944 millions



**Tendance :** Parmi les 2,944 millions de déplacements à pied effectués quotidiennement par les résidents parisiens en Île-de-France, 76 % dure moins d'un quart d'heure, 16 % ont une durée comprise entre 16 et 30 minutes, 7 % dure entre une demi-heure et une heure et 1 % dure plus d'une heure.

La marche relève donc pour les trois quarts des déplacements réalisés à pied par les résidents parisiens en Île-de-France d'une mobilité de proximité.

### Déplacements à pied des résidents parisiens en Île-de-France Selon le motif, les jours ouvrés



Total des déplacements réalisés à pied par jour en Île-de-France par les résidents parisiens en 2023 : 2,944 millions

Total des déplacements quotidiens réalisés avec un mode mécanisé en Île-de-France par les résidents parisiens en 2023 : 3,8 millions.



**Tendance :** En 2023, parmi les déplacements réalisés à pied par les résidents parisiens en Île-de-France, les déplacements obligatoires (associés au travail ou aux études) représentent **24 %** des déplacements à pied et **44 %** sont liés aux achats, à la santé et aux loisirs.

À titre de comparaison : parmi les déplacements effectués avec un mode mécanisé (tous les autres déplacements pour un total de 3 808 000 déplacements), **53 %** d'entre eux relèvent des déplacements obligatoires et **23 %** d'entre eux sont liés aux achats, à la santé et aux loisirs.



# Les déplacements à vélo

## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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

© Open Street Map :  
Les Contributeurs  
d'OpenStreetMap

Pistes cyclables  
et voie verte

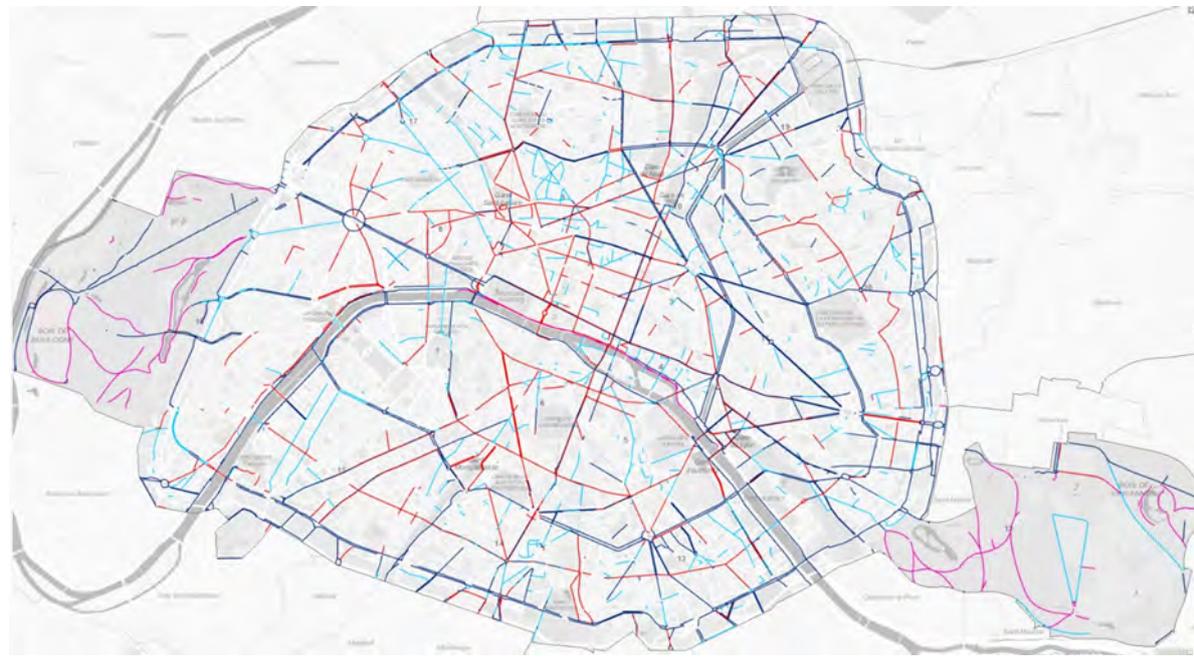
Couloirs de bus  
ouverts aux vélos

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.

Linéaire total (en km)



\* 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 de calcul.



**Tendance :** Avec 1507,3 km d'itinéraires en 2023, le linéaire cyclable augmente de 4,5% par rapport à 2022 (soit 64,9km d'itinéraires supplémentaires) et se décompose comme suit (en km) :



**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.

	2022	2023	Création nette
Piste cyclable et voie verte	415,5	443,5	27,9
Bande cyclable	133,6	137,0	3,5
Couloir bus ouvert aux vélos	168,2	171,3	3,1
Double-sens cyclable	396,1	410,8	14,7
Voie fermée à la circulation générale (bus inclus)	67,7	72,0	4,3
Chemin fermé à la circulation générale (bois)	49,4	51,0	1,7
voie piétonne	211,9	221,6	9,7
<b>Total</b>	<b>1 442,4 km</b>	<b>1 507,3 km</b>	<b>64,9 km</b>



## COMPTAGES VÉLOS PERMANENTS

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

Sites de comptages permanents

État du réseau cyclable instrumenté fin 2022  
Projet de réseau à terme



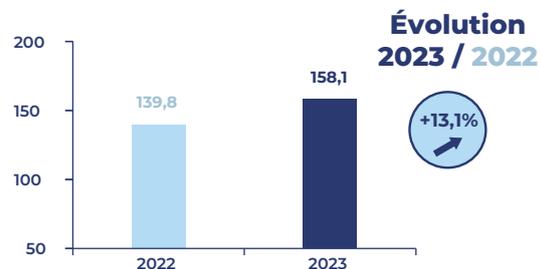
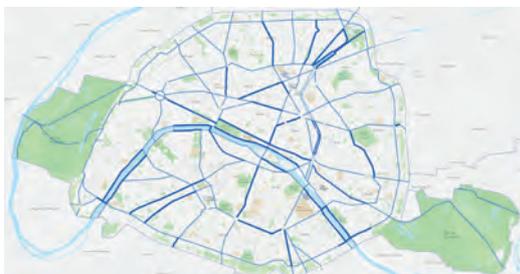
La Direction de la Voirie et des Déplacements a mis en place un nouvel indicateur basé sur la distance parcourue normée des vélos à l'intérieur d'un réseau vélo instrumenté (d'une longueur de 111,5 km fin 2022) en cours de déploiement. Il est exprimé en vélos.km/h

2022  
2023

## Fréquentation annuelle des aménagements cyclables

Volume moyen de vélos par jour ouvré de 7h à 21h

### Carte du réseau vélo instrumenté



Le volume de circulation sur le réseau cyclable instrumenté, à l'instar du volume de circulation, est exprimé en vélos.km/h.

## Comparaison trimestrielle des aménagements cyclables

Volume moyen de vélos par jour ouvré de 7h à 21h



**Tendance :** En 2023, le volume de circulation à vélo sur le réseau cyclable instrumenté actuellement en cours de déploiement, s'élève à 158,1 vélos.kilomètre par heure, en hausse de 13,1 % par rapport à 2022, traduisant l'expansion de la pratique du vélo dans Paris. La fréquentation est maximale au 2<sup>e</sup> trimestre et minimale au 1<sup>er</sup> trimestre. Par rapport aux trimestres correspondants de 2022, l'augmentation est maximale au 1<sup>er</sup> trimestre (+20,3 %) et minimale au 4<sup>e</sup> trimestre (+9,1 %).

## Comparaison mensuelle des aménagements cyclables par sens de circulation entre 2022 et 2023

Moyennes annuelles

2022  
2023



Source : Météo France



**Tendance :** La fréquentation mensuelle des aménagements cyclables suit un rythme saisonnier qui comprend trois phases : la fréquentation des aménagements cyclables croît au 1<sup>er</sup> semestre 2023 jusqu'au mois de juin (196 vélos.km/h), elle décroît pendant la période estivale, enregistre en septembre un maximum (196 vélos.km/h) et décroît de nouveau jusqu'au mois de décembre avec un minimum de 131 vélos.km/h. Par rapport à 2022, si la fréquentation connaît une seule baisse au mois de novembre (-3,4 %), elle enregistre une augmentation les autres mois de l'année (avec un maximale au mois de décembre de +28,5 %).



## COMPTAGES VÉLOS PERMANENTS

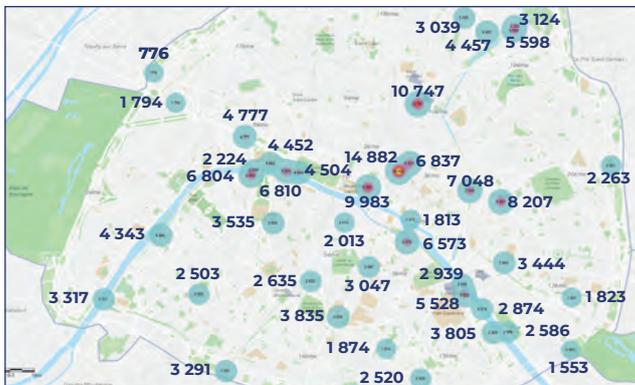
Source : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

Sites de comptages ●

Sites les plus fréquentés (>5000 vélos par jour) ●

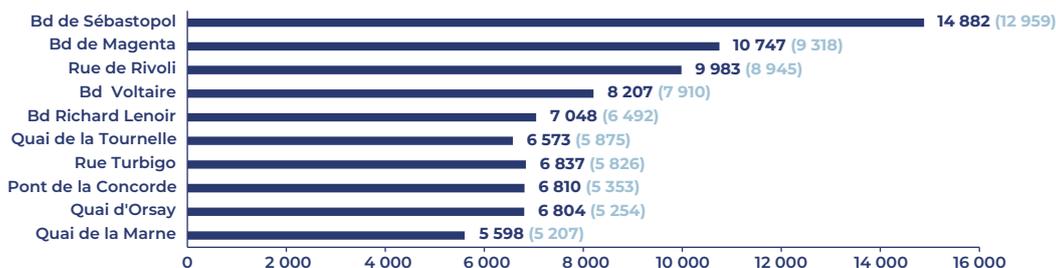
## Fréquentation annuelle des aménagements cyclables par site

Moyenne jours ouvrés, dans les deux sens de circulation



## Les 10 aménagements cyclables les plus fréquentés en 2023 (et 2022)

Moyenne jours ouvrés, dans les deux sens de circulation



**Tendance :** Les dix sites cyclables les plus fréquentés en 2023 sont les mêmes qu'en 2022, hormis le site du quai de la Marne qui fait son entrée dans le classement au détriment de l'aménagement du boulevard de Ménilmontant. Sept de ces aménagements se trouvent sur la rive droite de la Seine, deux sur les quais de la Seine (quai d'Orsay et quai de la Tournelle, côté rive gauche) et un sur un pont (Le Pont de la Concorde). La fréquentation du site du Quai d'Orsay enregistre la plus forte augmentation (+30 % en 2023), celle des sites du boulevard Sébastopol et du boulevard de Magenta croissent de 15 % par rapport à 2022.

## MOBILITÉ PARTAGÉE

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



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.

## Vélos en libre-service en 2023

Les opérateurs de véhicules en libre-service doivent obtenir une autorisation de la Ville de Paris, et s'acquitter d'une redevance pour l'occupation du domaine public. Les vélos en libre-service sont tous à assistance électrique. **Nombre de vélos autorisés au cours de l'année : 23 000 fin 2023** (contre 16.150 en 2022 et 11 000 en 2021). 3 opérateurs présents au cours de l'année : **DOTT** (8 000 vélos), **LIME** (10 000) et **TIER** (5 000).

## Evolution du nombre de déplacements de la flotte en libre-service (hors Velib') en 2023



**Tendance :** Avec plus de 13,8 millions de locations en 2023, contre près de 6,9 millions en 2022 (avec une remontée de données incomplètes), le nombre de location des vélos en libre-service augmente de 101 % en 2023. La fréquentation augmente mensuellement en 2023 par rapport à 2022, et la fin du service des trottinettes en libre-service au 1<sup>er</sup> septembre 2023 a provoqué le report des usagers vers les vélos (voir aussi chapitre sur les Trottinettes). La fréquentation des quatre derniers mois (6,8 millions de locations) représente en effet à la moitié de la fréquentation annuelle. La distance moyenne d'un déplacement s'élève à 2,8 km pour une durée moyenne de 13 minutes.



## 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<sup>er</sup> 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 2023)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations	1 010	468	1 478
Nombre de bornettes	32 840	13 601	46 441

## Abonnés - Nombre d'abonnements fin décembre 2023

### Nombre d'abonnements

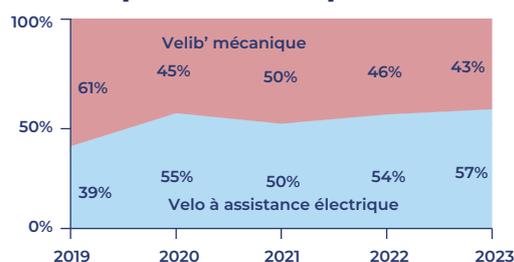
Abonnements longue durée valides en fin de période **406 688** (378 052 fin 2022)

Pass Courte durée vendus\* (\*Cumul des ventes sur l'année) **693 153** (637 962 fin 2022)

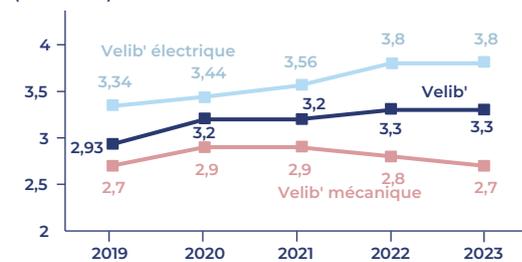


## Déplacements des utilisateurs de Velib' en 2023

### Parts des locations à vélos mécanique et électriques



### Distance moyenne des locations (en km)



## Durée des locations

### Abonnement V-Plus

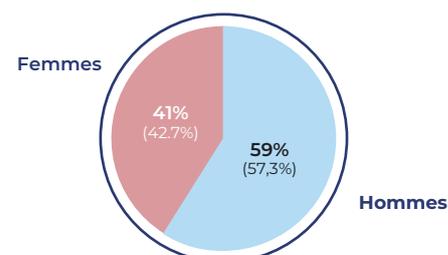


### Abonnement courte durée

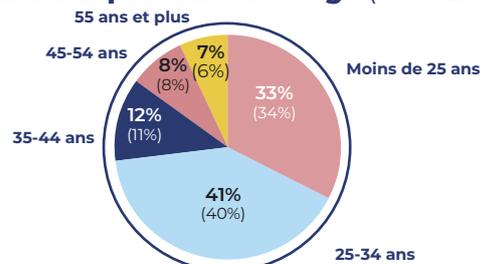


## Profil des utilisateurs Vélib' (âge et sexe) en 2023 (% en 2022)

### Répartition par sexe (% en 2022)



### Répartition par tranche d'âge (% en 2022)



**Tendance :** En 2023, la part des Vélib' à assistance électrique représente 57 % des locations (en hausse de 3 points par rapport à 2022). La distance moyenne des locations s'élève à 3,3 km pour une durée de location majoritairement de moins d'une demi-heure quel que soit le type d'abonnement souscrit. Les moins de 35 ans représentent 74 % des usagers du service Velib' (stable par rapport à 2022) soit : 33 % d'utilisateurs de moins de 25 ans (-1 point par rapport à 2022) et 41 % d'utilisateurs âgés entre 25 et 34 ans (+1 point en 2023).

La répartition des usagers s'établit à 41 % (-2 points en 2023) pour les femmes contre 59 %(+2 points) pour les hommes.



## VELIB'

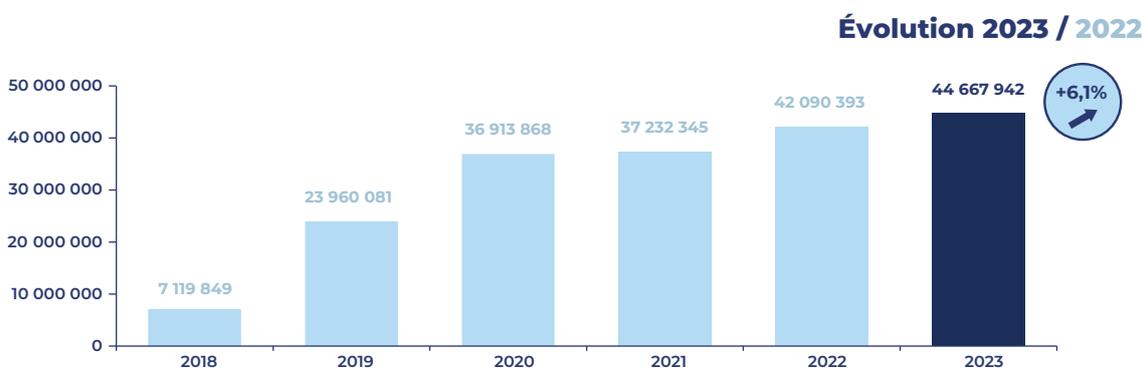
Source : Syndicat mixte Autolib Velib' Métropole



Les données publiées correspondent aux courses de plus de 3 minutes facturables aux usagers.

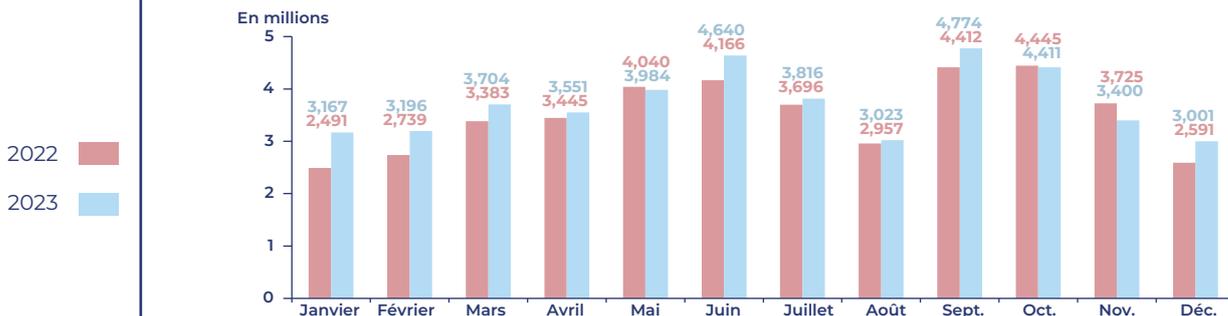
Les années 2018 et 2019 ont été perturbées en raison du redéploiement de l'offre Velib' entraîné par le changement d'opérateur intervenu à la fin de l'année 2017. Les années 2020 et 2021 ont connu un déséquilibre lié aux différentes mesures de restrictions de circulation liées à la crise sanitaire.

## Évolution annuelle du nombre de déplacements



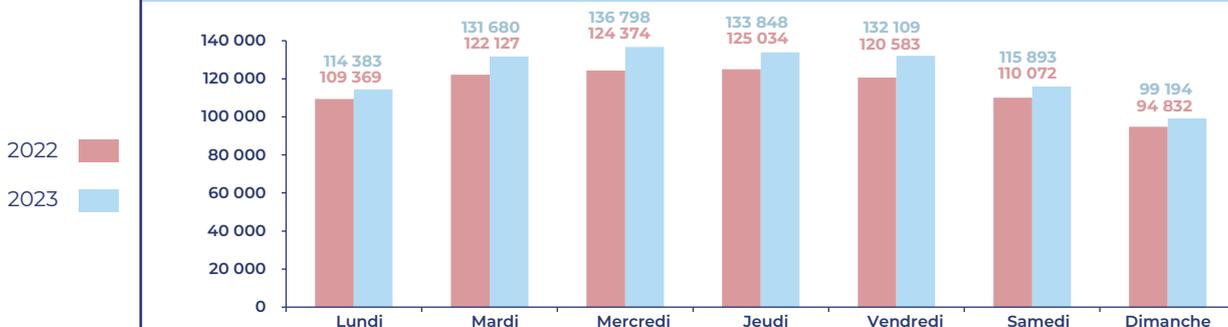
**Tendance :** Avec près de **44,7** millions de locations de plus de 3 minutes, le nombre de déplacements à Velib' augmente de **6,1 %** par rapport à 2022 et enregistre un nouveau record de fréquentation annuelle depuis sa mise en place.

## Évolution mensuelle du nombre de déplacements



**Tendance :** En 2023, la fréquentation mensuelle suit un rythme saisonnier marqué par une phase de croissance observée entre les mois de janvier et juin, suivie d'une baisse de la fréquentation pendant la période estivale, puis un maximal est atteint au mois de septembre (avec près de 4,8 millions de locations) précédant une période de relative décroissance jusqu'au mois de décembre (qui enregistre un minimum de 3 millions de locations). La fréquentation mensuelle augmente en 2023 sauf aux mois de mai et d'octobre (environ -1 %) et au mois de novembre (-8,7 %).

## Répartition des déplacements selon les jours de semaine



**Tendance :** En 2023, la fréquentation journalière croît tous les jours, week-ends compris, entre 4,5 % et 10 %.

Si la fréquentation moyenne est maximale le mercredi (avec 136 798 locations en moyenne) et minimale le dimanche (99 194 locations), la tendance observée en 2022 à l'homogénéisation de la fréquentation tout au long de la semaine se confirme en 2023 : la journée du samedi avec 115 893 locations enregistre une fréquentation très légèrement supérieure à la journée du lundi (avec 114 383 locations) et la journée du dimanche tend à atteindre la barre symbolique des 100 000 locations.



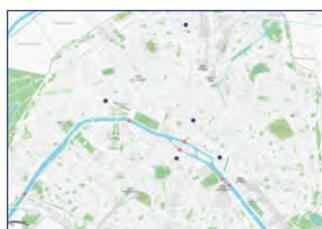
Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année.



## VÉLO PARTICULIER, VÉLIB', VÉLO EN LIBRE SERVICE

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

Enquête réalisée le **10 octobre 2023 de 8h à 20h** sur 12 sites : 7 ponts de Paris (Austerlitz, Saint-Michel, Concorde, au Change, National, Charles de Gaulle et Garigliani) et 5 voies (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, bd Henri IV, bd Ornano et avenue des Champs-Élysées).



Vélos particuliers (light blue)  
Velib' (red)  
Vélo en libre-service (dark blue)

### Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 10 octobre 2022 :

Température minimum : 12,4°C  
Température maximum : 28°C  
Précipitations : 0 mm

## 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.)

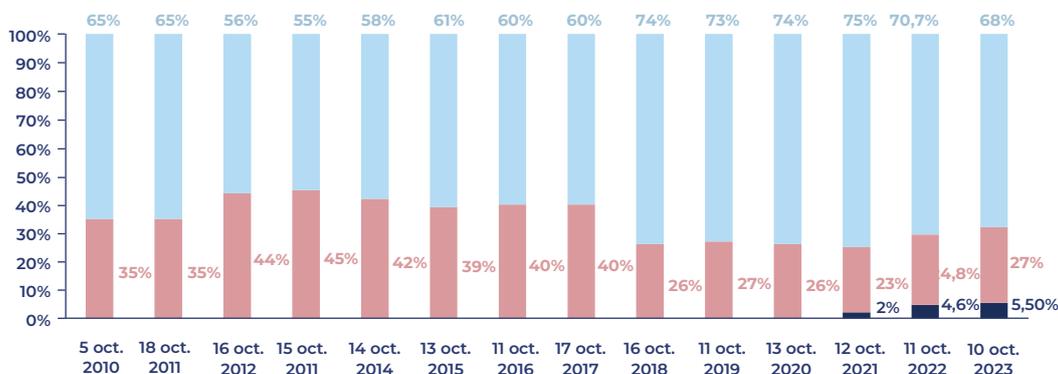
## Évolution du nombre de vélos (particuliers, Velib' et vélos en libre-service) au cours d'une journée



**Tendance :** Sur l'ensemble des 12 sites comptés, le nombre de vélos au cours d'une journée est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 17 h et 20 h.

Sur l'ensemble des sites, **88 904 vélos** (qu'ils soient particuliers, en libre-service ou appartenant à la flotte Velib') ont été recensés le 10 octobre 2023 entre 8h00 et 20h00.

## Évolution de la répartition entre vélos particuliers, Velib' et vélos en libre-service Entre 2010 et 2023



**Tendance :** Sur l'ensemble des vélos comptabilisés dans les 12 sites enquêtés le 10 octobre 2023, la part des Velib' s'élève en 2022 à **27 %** contre 68 % de vélos particuliers et 5,5 % de vélos en libre-service.

## Places de stationnement vélos (en 2023)

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie (Arrêté au 29 décembre 2023)

Places spécifiques vélos : **106 961** (+31,8%)  
Places mixtes (vélos/deux-roues motorisés)\*\*\* : **988** (-87,6%)

Nombre de places de stationnement dans les parcs concédés (données fin 2023)

Places spécifiques (vélos et VAE) : **2 757**  
dont vélostations Montparnasse\* et Van Gogh\*\* : **583** (+13,6%)

\*Vélostation gare Montparnasse ouverte le 9 novembre 2020

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

\*\*\* Les places mixtes sont transformées en places dédiées pour les vélos.



## SUBVENTIONS ACCORDÉES POUR L'ACHAT DE VÉLOS ÉLECTRIQUES

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

Particuliers  
Professionnels



**Subventions aux particuliers**  
Justifier d'un domicile parisien  
et d'un revenu fiscal de référence par  
part inférieur ou égal à 6 300€.

**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€.

Pour plus de renseignements, consulter  
la page dédiée sur le site paris.fr :  
<https://www.paris.fr/pages/lutte-contre-la-pollution-les-aides-a-la-mobilite-5373>

## SERVICE VELIGO

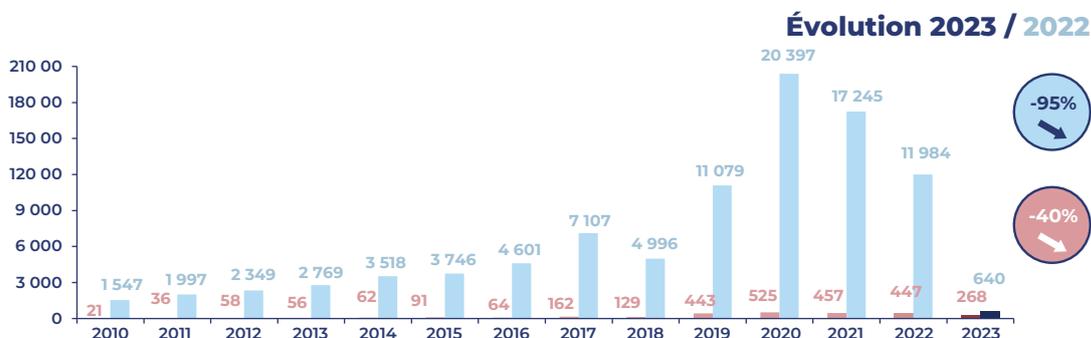
Île-de-France Mobilité



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.

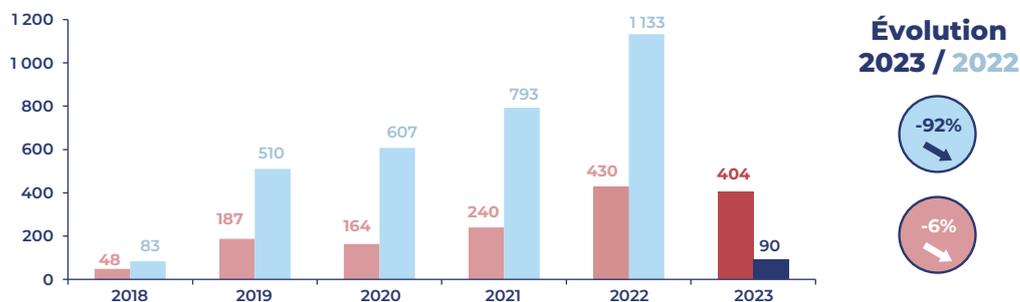
L'abonnement V.A.E, valable une fois  
seulement par usager, dure 6 mois, re-  
nouvelable une fois pour 3 mois.

## Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique entre 2010 et 2023 (professionnels et particuliers)



**Tendance :** Avec 908 subventions accordées pour l'achat d'un vélo à assistance électrique aux résidents parisiens et aux professionnels exerçant une activité à Paris, l'année 2023 enregistre une baisse de 93 % par rapport à 2022. Cette baisse fait suite à la réforme des subventions effective depuis le 15 octobre 2022 octroyant désormais les aides aux particuliers en fonction de leurs conditions de ressources. Les subventions accordées aux particuliers baissent de 95 % et celles à l'attention des professionnels de 40 %.

## Évolution annuelle du nombre de subventions accordées pour l'achat d'un vélo cargo ou Triporteur (électrique ou non) entre 2018 et 2023 (professionnels et particuliers)



**Tendance :** L'année 2023 connaît de même une baisse de 68% par rapport à 2022 avec 494 demandes de subventions accordées aux résidents parisiens et aux professionnels exerçant une activité à Paris pour l'achat d'un vélo cargo ou d'un triporteur, avec ou sans assistance électrique et ce, en raison de la réforme des conditions d'accès aux aides à la mobilité. Les subventions accordées aux particuliers baissent de 92 %, et celles à l'attention des professionnels de 6 % seulement.

## Nombre de locations d'un V.A.E. en Île-de-France entre 2019 et 2022



**Tendance :** Le nombre de souscriptions au service VELIGO s'élève à 88 032 depuis la mise en place du service à l'attention des Franciliens en septembre 2019, dont 83 133 pour les V.A.E. et 4 899 pour les vélos-cargos. La répartition géographique des abonnés au V.A.E est la suivante : à 48 % (39 % pour les cargos) à Paris, 39 % (44 % pour les cargos) en petite couronne et 13 % (17 % pour les cargos) en grande Couronne. Le vélo-cargo semble donc plus attractif que le V.A.E en dehors de Paris.



# Les déplacements à trottinette

## FRÉQUENTATION SUR LES PONTS DE PARIS ET LES SITES SUIVIS

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

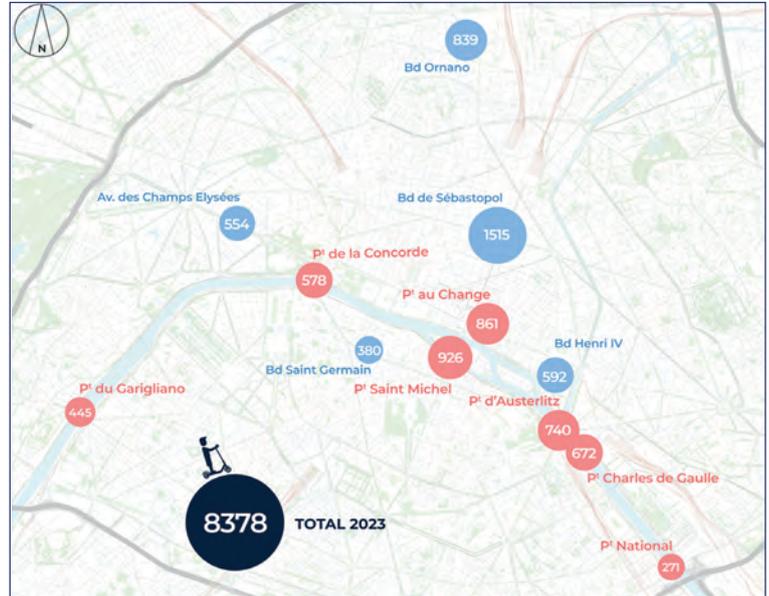
Enquête réalisée le **15 juin 2023 de 8h à 20h** sur 12 sites : 7 ponts de Paris (Austerlitz, Saint-Michel, Concorde, au Change, National, Charles de Gaulle et Garigliani) et 5 voies (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, bd Henri IV, bd Ornano et avenue des Champs-Élysées).

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 15 juin 2023 :  
Température minimum : 15,1°C  
Température maximum : 27,8°C  
Précipitations : 0 mm

## Nombre de trottinettes sur les ponts de Paris et les sites suivis

La journée du 15 juin 2023

● Nombre de trottinettes sur les ponts (2023)  
● Nombre de trottinettes hors Ponts (2023)



**Tendance :** 8 373 trottinettes ont été comptabilisées lors de l'enquête réalisée le 15 juin 2023 sur les 12 sites choisis. La fréquentation la plus importante est observée sur le site du boulevard de Sébastopol (1 515 trottinettes) et sur le Pont Saint-Michel (avec plus 926 trottinettes), comme au mois d'octobre 2023 (voir ci-dessous). Les sites les moins fréquentés sont également ceux du mois d'octobre : le Pont National (avec 271 engins) et le boulevard Saint-Germain (380 engins).

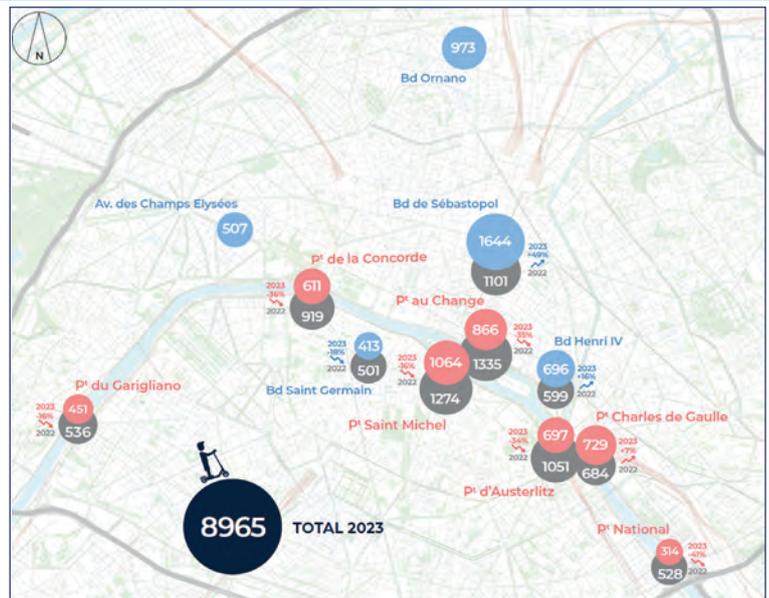
## Nombre de trottinettes sur les ponts de Paris et les sites suivis

La journée du 10 octobre 2023

● Nombre de trottinettes sur les ponts (2023)  
● Nombre de trottinettes hors Ponts (2023)  
● Valeur du 10 octobre 2022

Enquête réalisée le **10 octobre 2023 de 8h à 20h** sur 12 sites : 7 ponts de Paris (Austerlitz, Saint-Michel, Concorde, au Change, National, Charles de Gaulle et Garigliani) et 5 voies (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, bd Henri IV, bd Ornano et avenue des Champs-Élysées).

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 10 octobre 2023 :  
Température minimum : 12,4°C  
Température maximum : 28°C  
Précipitations : 0 mm



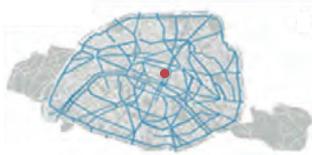
**Tendance :** Le nombre de trottinettes comptabilisées le jour de l'enquête (le 10 octobre 2023) s'élève à 8 965 sur les 12 sites choisis. En sélectionnant les 10 sites communs aux enquêtes de 2022 et 2023 ayant eu lieu au mois d'octobre, la fréquentation décroît de 12,2 % et peut s'expliquer par la fin de l'offre des trottinettes en libre-service à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2023. Comme en octobre 2022 et en juin 2023, la fréquentation la plus importante a lieu sur le site du boulevard de Sébastopol (1.644 trottinettes) et sur le Pont Saint-Michel (avec 1 274 engins recensés). Et de même qu'en octobre 2022, comme en juin 2023, le Pont National (avec 314 engins) et le boulevard Saint-Germain (413 engins) demeurent les sites les moins empruntés par les trottinettes.



## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TROTTINETTES

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

Comptages permanents réalisés par caméras thermiques



Nombre moyen de trottinettes par heure en 2022 – données consolidées

Nombre moyen de trottinettes par heure en 2023

## ÉVOLUTION ET COMPARAISON DU NOMBRE DE TROTTINETTES AU COURS D'UNE JOURNÉE - SITE DU BOULEVARD DE SÉBASTOPOL, ANGLE RUE DE RIVOLI – ANNÉES 2023 ET 2022



**Tendance :** En 2023, le nombre moyen de trottinettes comptabilisées les jours ouvrés sur le site du boulevard de Sébastopol suit un rythme pendulaire : il est maximal comme en 2022 aux heures pointes du matin (avec plus d'une centaine d'engins recensés) et du soir (avec plus de 140 engins recensés). Il est observé en 2023 une hausse de la fréquentation en moyenne en début de matinée, une très légère baisse le reste de la journée et une diminution plus marquée en fin de soirée.

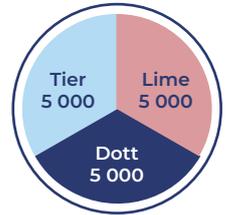
## MICRO-MOBILITÉ PARTAGÉE DES TROTTINETTES

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

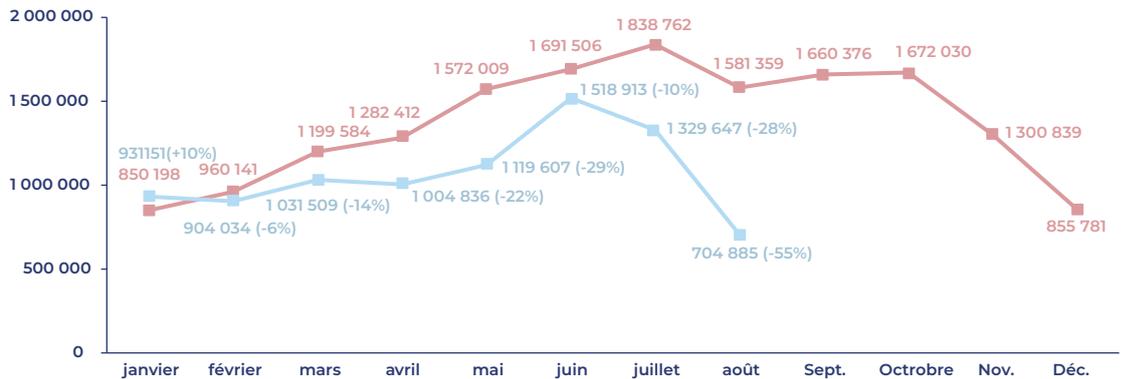
### Offre de trottinettes en libre-service

L'année 2023 est marquée par la fin de l'offre de trottinettes en libre-service le 1<sup>er</sup> septembre 2023 qui fait suite à la votation organisée par la Ville de Paris le 2 avril 2023.

**Flotte maximale autorisée jusqu'au 31 août 2023 :**  
**15 000 trottinettes**  
**3 opérateurs :** LIME, DOTT et TIER.



### Nombre de locations de trottinettes en libre-service



**Tendance :** Avec **8 544 582** locations déclarées par les 3 opérateurs de trottinettes en libre-service au 31 août 2023, le nombre de voyages recensés à Paris baisse de 22,2 % par rapport aux neuf premiers mois de l'année 2022. Si la tendance est à la hausse au mois de janvier (+10 % par rapport à janvier 2022), la fréquentation baisse dès le mois de février et ne cessera de décliner (à l'exception du mois de juin avec une baisse de 10 % seulement), et ce jusqu'à la fin de l'offre au 31 août 2023 (-55 % au mois d'août 2023). Sur le probable report des usagers des trottinettes en libre-service vers la flotte de vélos en libre-service, voir chapitre Vélos de ce présent bilan.

#### Caractéristiques :

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

- Distance moyenne des locations en **2023** (en 2021) : **2,59 km (2,62)**
- Durée moyenne des locations en **2023** (en 2022) : **13,6 minutes (14,3 min)**



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.



# Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

## MOBILITÉ

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



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

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

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

## TRANSPORT

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



### PAM

Transport à la demande spécialisé et collectif destiné aux personnes à mobilité réduite, handicapées ou dépendantes quel que soit leur lieu de résidence, ouvert toute l'année de 6h à minuit, et jusqu'à minuit et demi les vendredis et samedis. La Ville de Paris a mis en place le service PAM75 dès la création du dispositif en 2003.

Afin d'harmoniser des différents PAM d'Île-de-France et de faciliter les déplacements à l'échelle de la région, Île-de-France Mobilités a mis en service à compter d'avril 2023 un unique service PAM Francilien. En 2023, les PAM 94, PAM 75 et PAM 91 ont basculé vers le PAM régional.

Le PAM 75 a intégré le PAM francilien le 12 juillet 2023.

### ESCAPAM

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

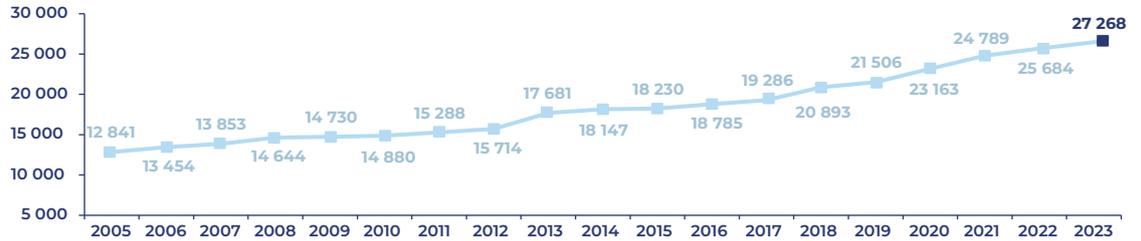
### CENTRE

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<sup>er</sup> janvier 2017.

## ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE PARISIENNE

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

## Évolution du nombre de bénéficiaires du Pass Paris Access'

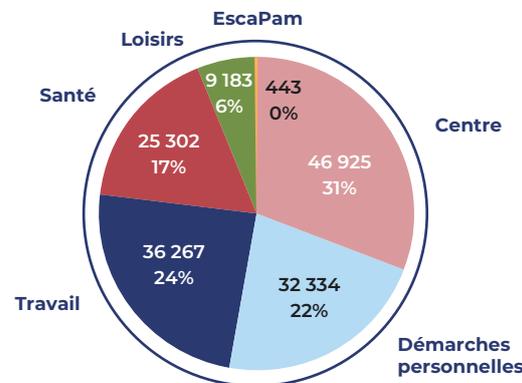


**Tendance :** En 2023, le nombre de personnes en situation de handicap bénéficiaires du Pass Paris Access' pour l'accès au transport s'élève à **27 268**, en constante augmentation depuis 2005. Parmi eux, **26 069** ont rechargé leurs droits (signifiant l'utilisation possible de leur Pass pendant l'année), soit 96 % des allocataires. En 2023, 430 jeunes Parisiens en situation de handicap âgés de 16 à 19 ans sont bénéficiaires du Pass Paris Access' Jeunes mis en place en 2019, et parmi eux, 412 ont rechargé leurs droits, soit 96% des jeunes allocataires.

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

Pour faciliter les déplacements à Paris et dans 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) qui a fusionné avec le PAM de la Région Île-de-France le 12 juillet 2023.

## Répartition des courses par motif



## Évolution 2023 / 2022

**249 290** courses réalisées par les résidents parisiens (254 033 en 2022)



**3 340** usagers actifs (4 231 en 2022)



**Tendance :** Avec **249 290** courses réalisées en 2023, dont 150 454 jusqu'au 11 juillet 2023 au sein du PAM 75 et 98 836 à partir du 12 juillet 2023 via le PAM régional, le nombre de courses baisse de 1,9 % par rapport à 2022. Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 11 juillet 2023, le PAM 75 enregistre une hausse de 7 % de courses réalisées par rapport à la période équivalente.

## Mesures prises en matière d'accessibilité

**Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée**

**10 800** modules (soit **5 400** traversées)



**Abaissements de trottoirs**

**40 786** (40 735 en 2022)



**Places de stationnement réservées aux PMR**

**5 664**

dont :

places sur voirie

**4 672** (soit 3,8 % des places véhicules sur voirie)



places dans les parcs concédés

**992** répartis dans 88,5 parcs\*  
\*données 2022





# La circulation

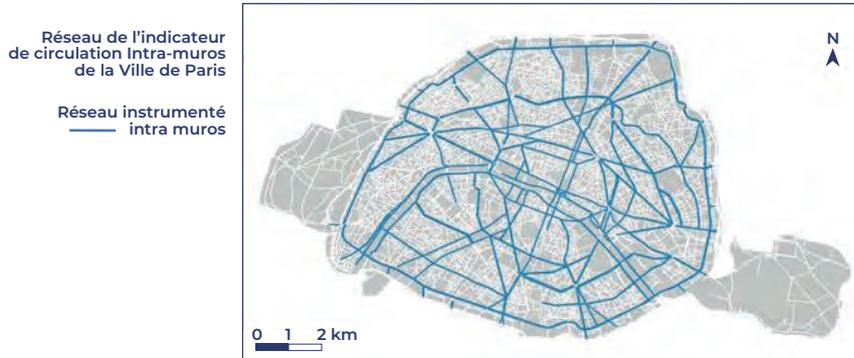
## CIRCULATION AUTOMOBILE DANS PARIS INTRA-MUROS - HORS BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE - (JOURS OUVRÉS)

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).

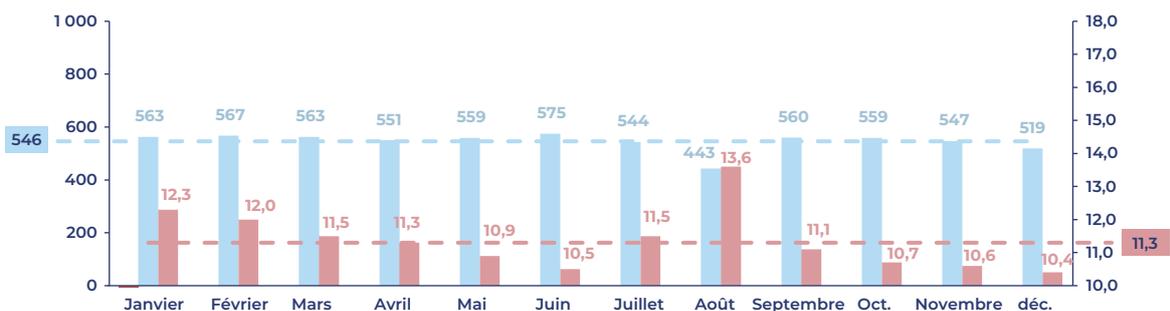


## Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté



**Tendance :** Le volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros baisse de 6,7 % en 2023 par rapport à 2022, et se trouve désormais inférieur au volume de circulation calculée pendant la crise sanitaire de l'année 2020. Avec une vitesse moyenne de 11,3 km/h, la vitesse de circulation a diminué également de 8,9 %.

## Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2023)



**Tendance :** Comme en 2022, le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+5 % 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 au mois d'août (+20 % par rapport à la moyenne annuelle), et minimale aux mois juin et de décembre (respectivement -7 % et -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

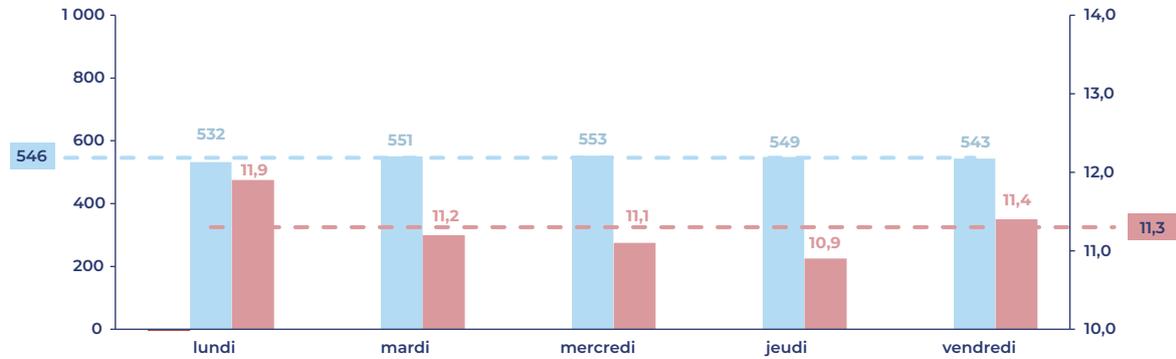
Vitesses en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Jours ouvrés 2023 : 251  
 Dont  
 Lundi : 47  
 Mardi : 51  
 Mercredi : 51  
 Jeudi : 51  
 Vendredi : 51

## Évolution de la circulation automobile au cours d'une semaine (jours ouvrés) sur le réseau instrumenté (en 2023)

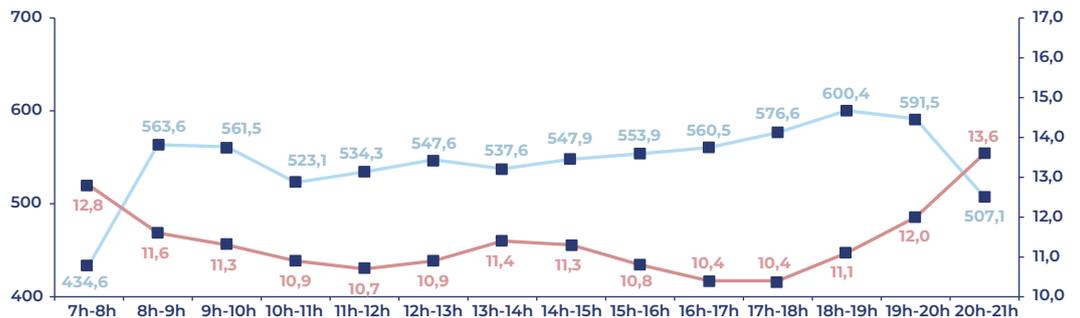


**Tendance :** En 2023, la circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-2,6 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mercredi est la journée la plus chargée (+1,3 % par rapport à la moyenne annuelle).

## Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrés pour l'année 2023)

Véhicules kilomètres par heure d'axe orienté instrumenté

Vitesses en km/h



**Tendance :** La circulation au cours d'une journée tend à s'homogénéiser entre les heures de pointe du matin (entre 8h et 10h) et du soir (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, qui baisse de 2,1 % par rapport à 2022, passe en dessous de celui mesuré pendant la crise sanitaire de l'année 2020. La vitesse moyenne (34,1 km/h) diminue de 6,3 % par rapport à 2022 et n'a jamais été aussi basse sur le Boulevard périphérique.

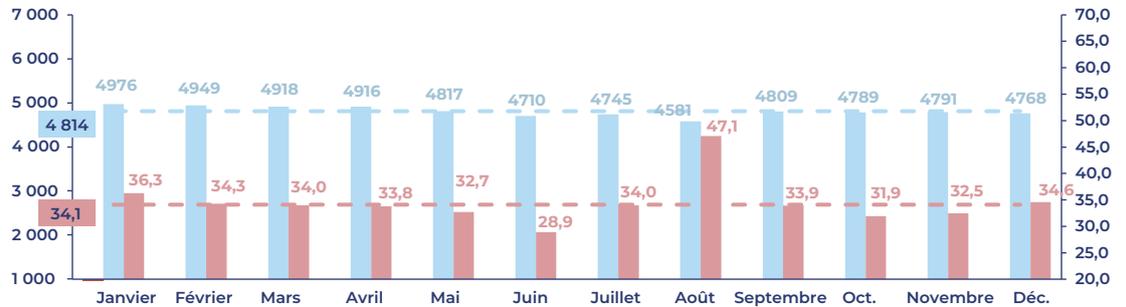


## Évolution mensuelle de la circulation sur le Boulevard périphérique (au cours de l'année 2023)

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



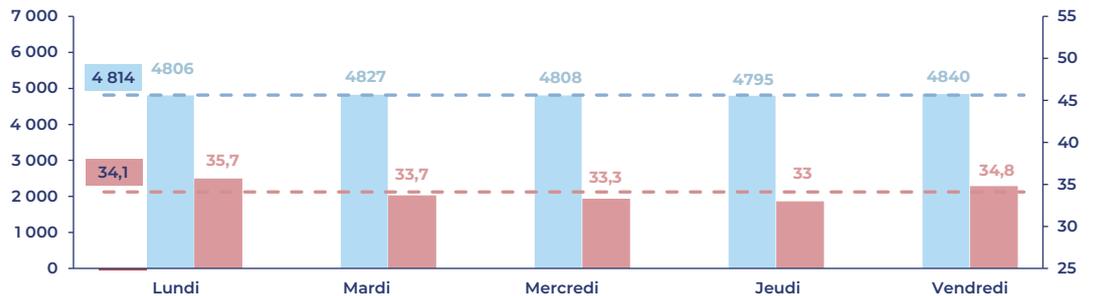
**Tendance :** Le mois de janvier enregistre la circulation automobile la plus forte (+3 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-5 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+38 % par rapport à la moyenne annuelle) et 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 2023)

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



**Tendance :** La circulation automobile sur le Boulevard périphérique demeure globalement stable les jours de la semaine. Le lundi est la journée où la vitesse moyenne reste la plus élevée; le jeudi, celle où la vitesse moyenne est toujours 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 2023)

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

Vitesses en km/h  
entre 7h00 et 21h00



**Tendance :** La circulation automobile sur le Boulevard périphérique est chargée aux heures de pointe le matin, entre 8h et 10h, et le soir, entre 17h et 19h.



Jours ouvrés 2023 : 251

Dont  
Lundi : 47  
Mardi : 51  
Mercredi : 51  
Jeudi : 51  
Vendredi : 51



## AUTOPARTAGE

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



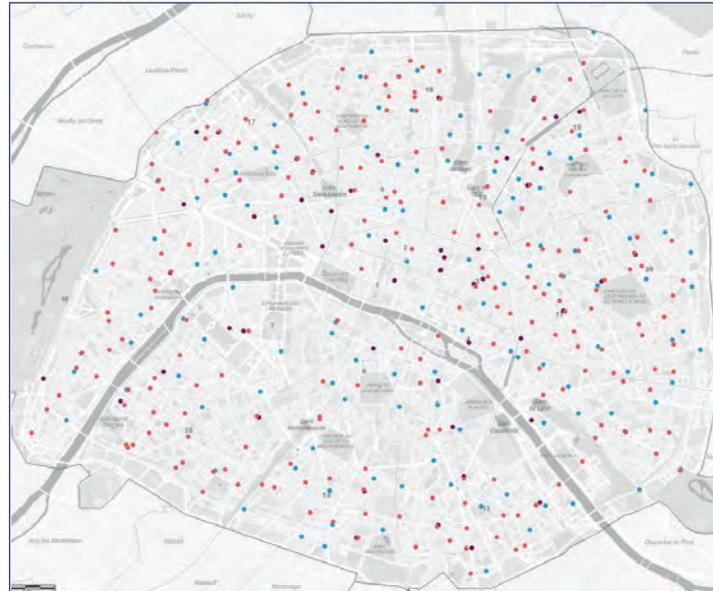
L'autopartage en boucle se caractérise par des emplacements réservés pour chaque véhicule. Dans ce système, le véhicule doit être rapporté à son emplacement d'origine. Les trajets sont généralement d'une durée moyenne, de type demi-journée ou journée, et facturés à l'heure.

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**.



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

**4 opérateurs** partagent l'offre au 31 décembre 2023 :

- COMMUNAUTO (labélisé par Île-de-France Mobilités)
- GETAROUND
- UBEEQO
- CLEM

Ces 3 opérateurs totalisent 405 Stations dont 183 équipées de bornes de recharge et 1 255 places de stationnement dont 811 pour véhicules électriques, hybrides ou hybrides rechargeables.

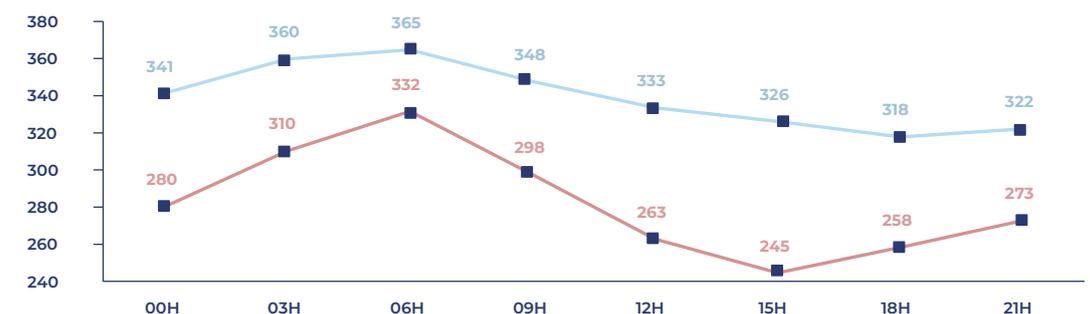
## Autopartage en trace directe

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 2023 :**

- **4 opérateurs autorisés :** Free2Moove, Sharenow, Zity et Communauto.
- **Flotte maximale autorisée en simultané : 1 161 véhicules**, uniquement électriques.

## Évolution du nombre de véhicules en trace directe disponibles à la location Au cours d'une journée (moyenne horaire pour l'année 2023)

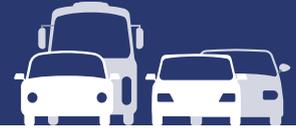


## DISPONIBILITÉ DES VÉHICULES EN TRACE DIRECTE

Week-end ■  
Semaine ■



**Tendance :** La disponibilité des véhicules d'autopartage en trace directe (prêts à la location) est maximale à 6h du matin et minimale à 18h la semaine et à 15h le week-end.



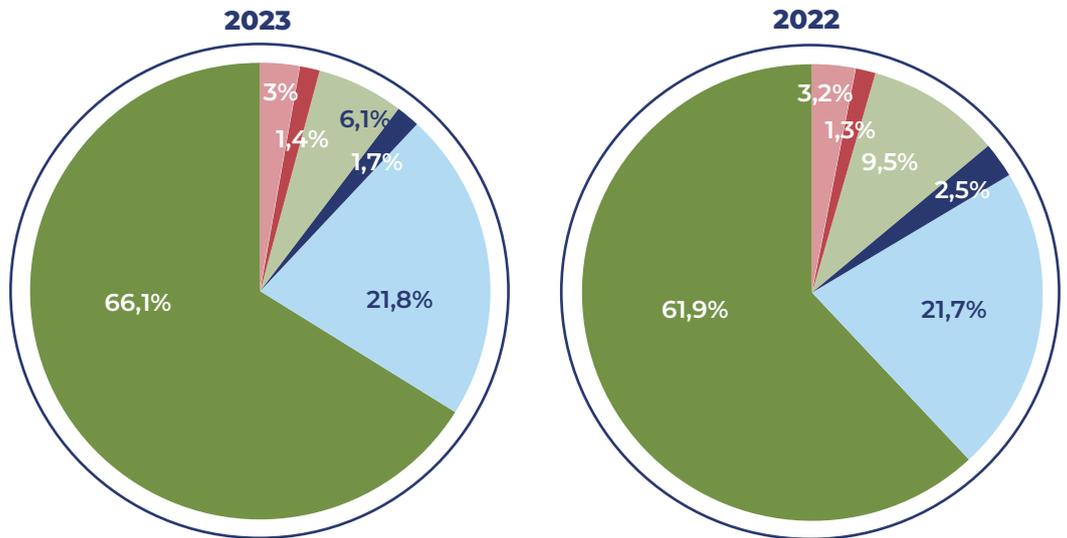
## COMPOSITION DE TRAFIC PARIS INTRAMUROS (JOURS OUVRÉS)

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 2022 et 2023 - Sites munis de caméras thermiques

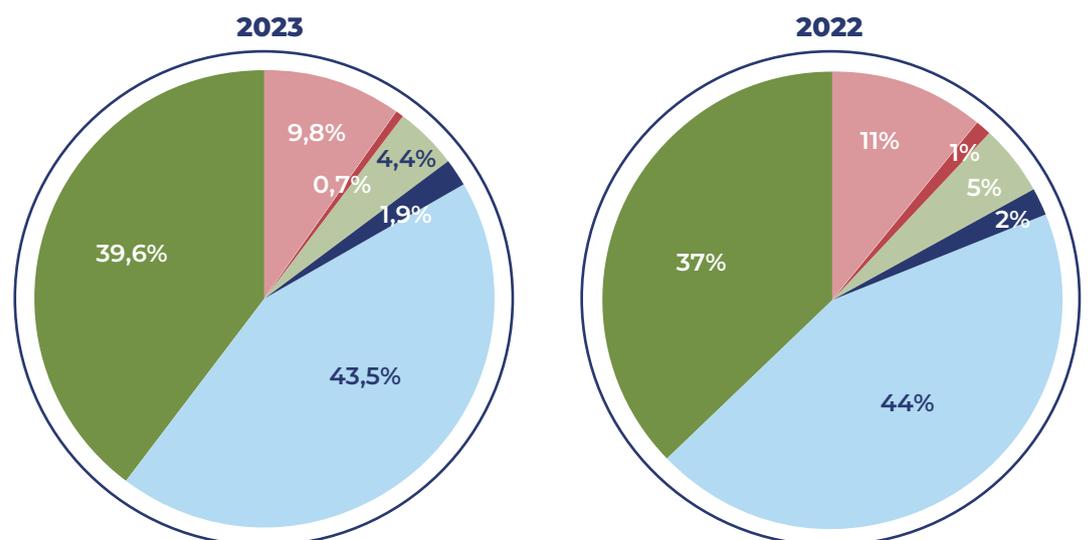
#### Rue de Rivoli (angle rue Nicolas Flamel) - Pourcentages de la circulation



**Tendance :** Sur le site de la rue de Rivoli, à l'angle de la rue Nicolas Flamel, la part des véhicules légers et celle des deux-roues motorisés restent stables et représentent respectivement près de 22 % et 3 % de la circulation. La part des véhicules lourds décroît quelque peu (1,7 % en 2023 contre 2,5% en 2022). S'il est constaté une légère hausse des modes doux de déplacement, vélos et trottinettes, avec 72,2 % en 2023 contre 71,4 % en 2022, les vélos représentent désormais les 2/3 tiers de la circulation en 2023 (contre 61,9 % en 2022) quand la part des trottinettes baisse de 3,4 points (6,1% contre 9,5 % en 2022).

#### 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 :** Sur le site du boulevard Sébastopol à l'angle de la rue de Rivoli, la part des véhicules légers et celle des deux-roues motorisés diminuent légèrement et représentent respectivement en 2023 43,5 % (contre 44,3 % en 2022) et 9,8 % (contre 11 % en 2022) de la circulation. Cette baisse se fait au profit des circulations douces, vélos et trottinettes, qui représentent 44 % en 2023 (contre 42,1 % en 2022) de la circulation. La part des vélos enregistre en 2023 l'augmentation la plus forte (+2,6 points) avec 39,6 % de la circulation en 2023 (contre 37 % en 2022) quand celle des trottinettes baisse de 0,7 point avec 4,4 % (contre 5,1 % en 2022).



# Les déplacements en deux-roues motorisés

## FRÉQUENTATION SUR LES PONTS DE PARIS ET LES SITES SUIVIS

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

Enquête réalisée le **jeudi 15 juin 2023 de 8h à 20h** sur 12 sites : 7 ponts de Paris (Austerlitz, Saint-Michel, Concorde, au Change, National, Charles de Gaulle et Garigliani) et 5 voies (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, bd Henri IV, bd Ornano et avenue des Champs-Élysées).

● Nombre de deux-roues motorisés sur les ponts

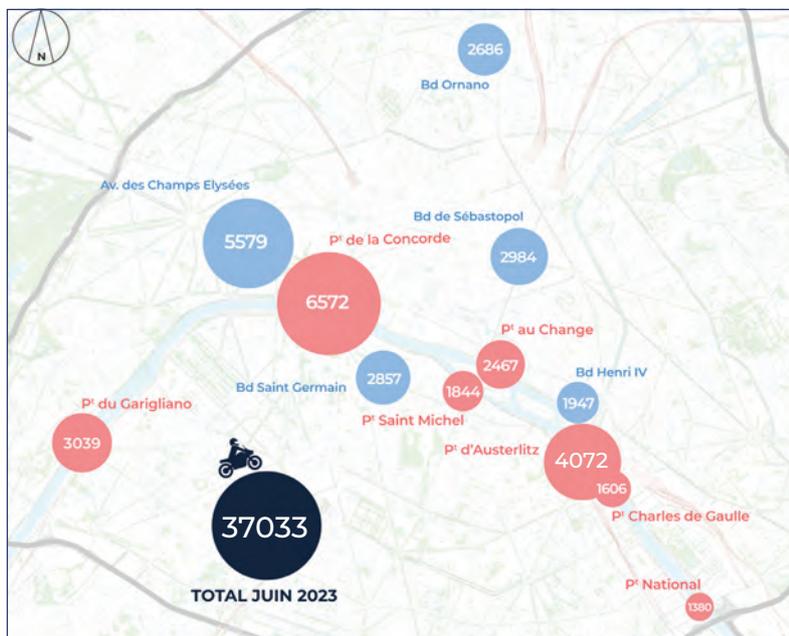
● Nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le **15 juin 2023** :

Température minimum : 15,1°C  
Température maximum : 27,8°C  
Précipitations : 0 mm



**Tendance** : L'enquête réalisée le 15 juin 2023 sur 12 sites (dont 7 ponts et 5 voies) comptabilise 37 030 deux-roues motorisés. Avec plus de 5 000 deux-roues motorisés recensés ce jour-là, le Pont de la Concorde (6 572 engins) et l'avenue des Champs-Élysées (5 579 engins) sont les sites les plus fréquentés. Avec moins de 1 500 engins, le site du Pont National demeure le moins attractif (voir aussi ci-dessous, l'enquête réalisée au mois d'octobre 2023).



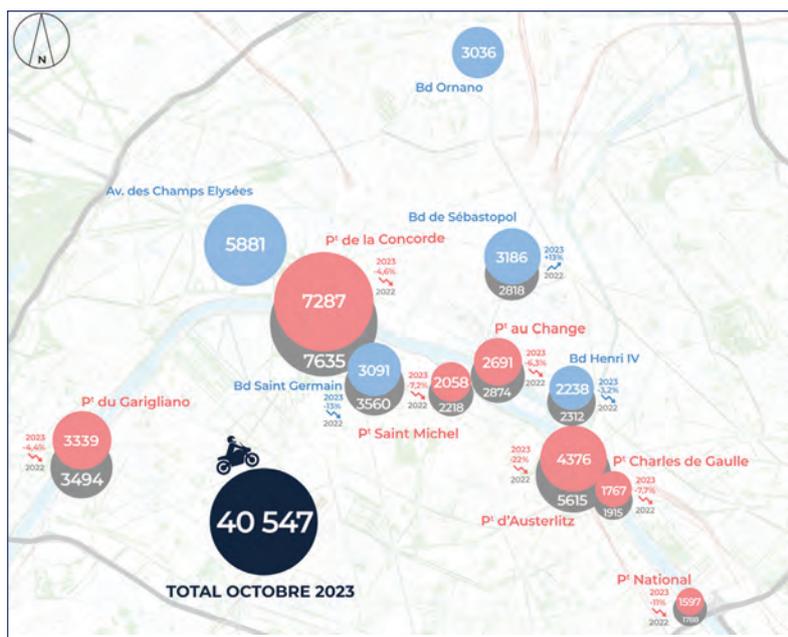
Enquête réalisée le **mardi 10 octobre 2023 de 8h à 20h** sur 12 sites : 7 ponts de Paris (Austerlitz, Saint-Michel, Concorde, au Change, National, Charles de Gaulle et Garigliani) et 5 voies (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, bd Henri IV, bd Ornano et avenue des Champs-Élysées).

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le **10 octobre 2023** :

Température minimum : 12,4°C  
Température maximum : 28°C  
Précipitations : 0 mm



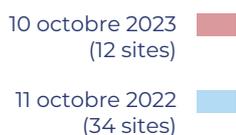
**Tendance** : Le nombre de deux-roues motorisés comptabilisés le jour de l'enquête (le 10 octobre 2023) s'élève à 40.547 sur les 12 sites choisis. En sélectionnant les 10 sites communs aux enquêtes de 2022 et 2023 ayant eu lieu au mois d'octobre, la fréquentation décroît de 7,6 %. Comme en juin 2023, la fréquentation la plus importante a lieu sur les sites du Pont de la Concorde (7 287 engins) et de l'avenue des Champs-Élysées (avec 5 881 engins recensés). En octobre 2022, comme en juin 2023, le Pont National (avec 1 597 engins) reste le site le moins emprunté par les deux-roues motorisés.





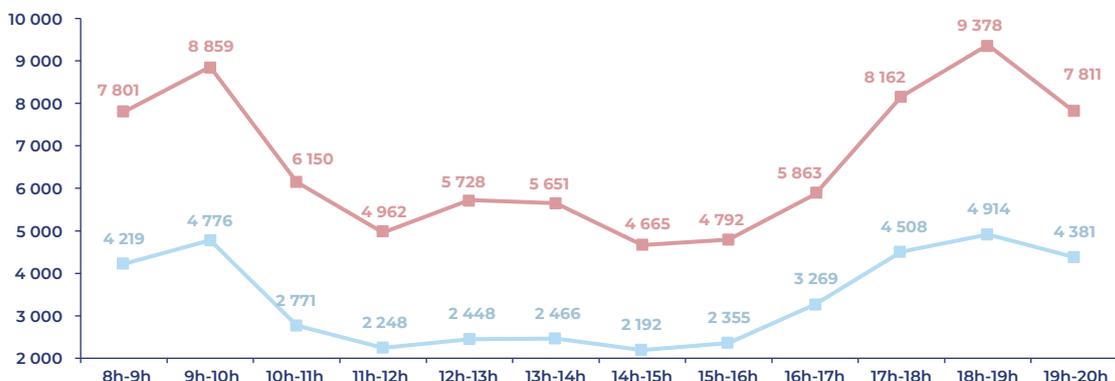
## FRÉQUENTATION SUR LES PONTS DE PARIS ET LES SITES SUIVIS

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



## Évolution du nombre de deux-roues motorisés

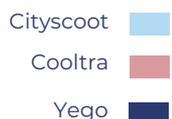
au cours d'une journée la journée du 10 octobre 2023 et 11 octobre 2022



**Tendance :** En 2023 sur les 12 sites choisis (comme en 2022 mais sur 34 sites), le nombre de deux-roues motorisés sur les sites comptés est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 17 heures et 20 heures.

## MOBILITÉ PARTAGÉE

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

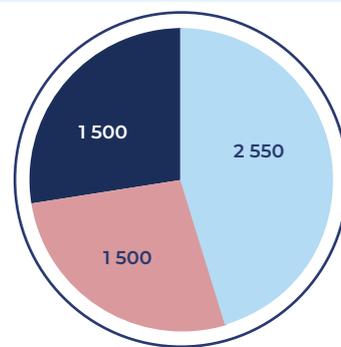


Les opérateurs de véhicules en libre-service doivent obtenir une autorisation de la Ville de Paris, et payer une redevance pour l'occupation du domaine public.

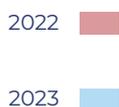
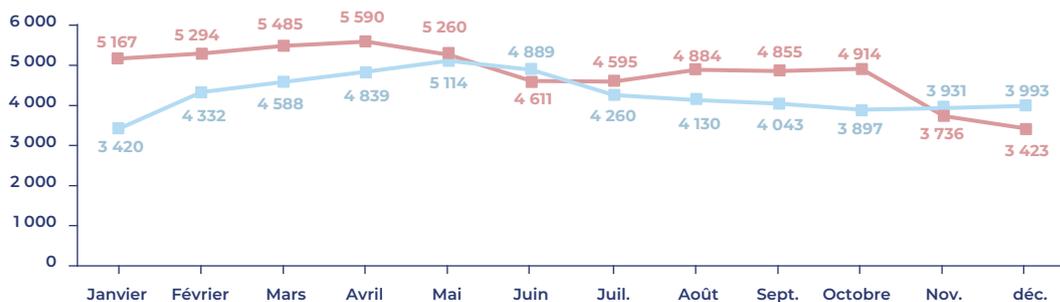
## Offre de deux-roues motorisés (et trois-roues motorisés) en libre-service

### Nombre d'engins par opérateur

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2023, l'offre de deux-roues motorisés est limitée à trois opérateurs et 5 500 engins au maximum (contre 7 590 en 2022) déployés par les opérateurs CITYSCOOT, COOLTRA et YEGO, tous trois labéllisés par Île-de-France Mobilités.



### Déploiement de la flotte d'engins en libre-service sur le domaine public au cours de l'année 2023 - Moyenne par mois



**Tendance :** Le graphique ci-dessus montre le nombre de deux ou trois-roues motorisés déployés en moyenne par mois sur le domaine public par les opérateurs (quatre avant le 1<sup>er</sup> octobre 2023, trois depuis cette date), c'est-à-dire le nombre d'engins en circulation, stationnés ou hors-service.



# Les déplacements en taxis

## OFFRE

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

## Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du **22 décembre 2021**, le nombre de licences des taxis a été porté au 1<sup>er</sup> 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 (voir aussi bilan des déplacements 2022).

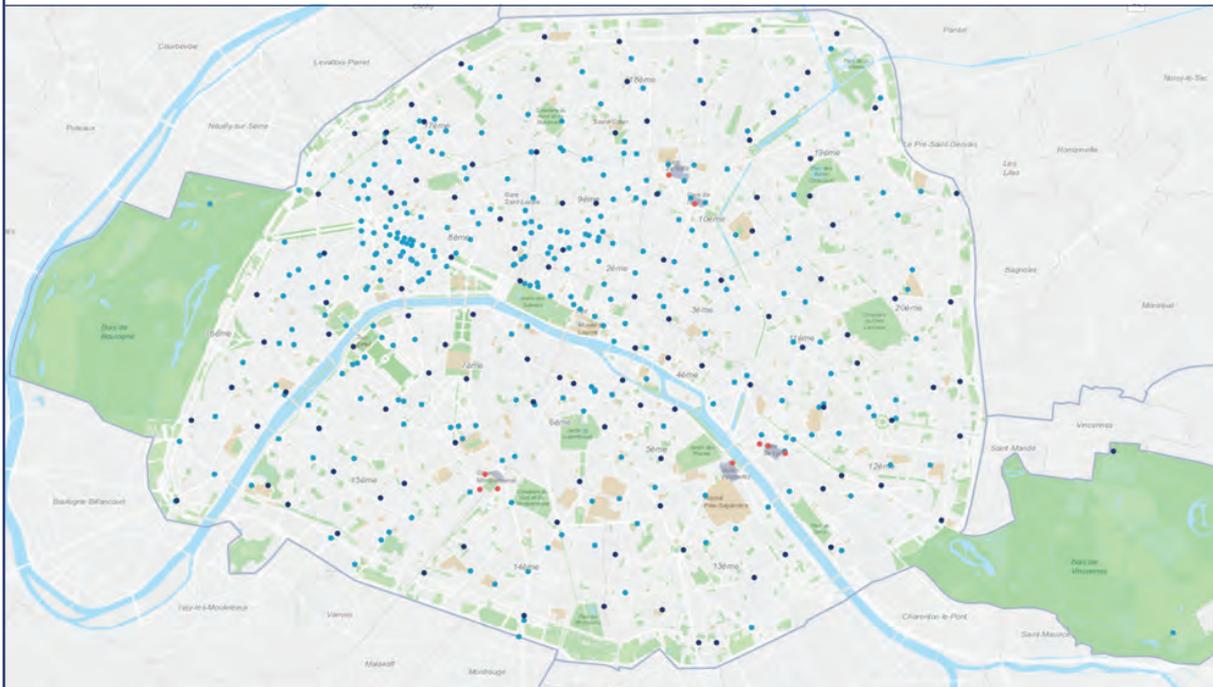
## Stations à Paris

**416 stations de taxis**, soit 2 986 places, dont :

- **116 stations principales** (grandes stations à proximité des sites touristiques ou stations de quartier) dont 57 reliées à une borne d'appel taxi ;
- **291 stations secondaires** situées près des hôpitaux, hôtels, théâtres...
- **9 stations en gare ferroviaire**.

Les **116 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 et est équipée de nouveaux mobiliers.

- Station principale ●
- Station secondaire ●
- Station de gare TGV ●



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

## COURSES EN TAXIS

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

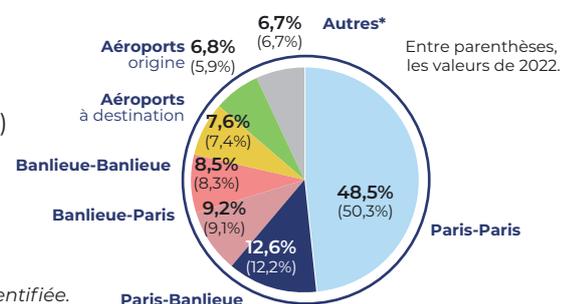
## Caractéristiques des voyages dans Paris\*

\*Établies sur un échantillon de 24 565 510 de courses réalisées en Île-de-France en 2023 (24 676 235 en 2022).

### Distance et durée moyennes d'une course intramuros :

- Distance moyenne :  
**4,36 km** (idem en 2022).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris)  
entre 7h et 21h un jour ouvrable :  
**25,7 mn** (24,3 mn en 2022)

### Répartition des courses selon l'origine et la destination



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



# 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 99,7 millions de passagers comptabilisés en 2023 dans les aéroports franciliens, Aéroports de Paris enregistre une hausse de la fréquentation de plus de 15 % par rapport à 2022. Celle-ci se rapproche de la valeur de 2017, mais correspond à 92 % la fréquentation de l'année 2019 (avant le déclenchement de la crise sanitaire de 2020), laquelle avait toutefois enregistré un record depuis l'an 2000.

## Offre de stationnement réservé aux autocars

Nombre de places : 502 (508 en 2022)

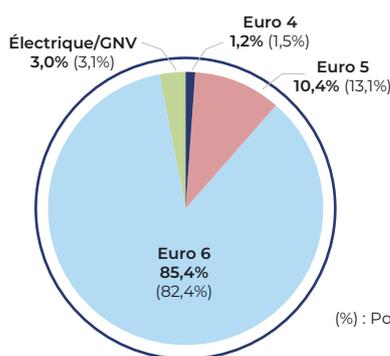
dont : 449 (466 en 2022) places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont 233 (206 en 2022) dans les parcs fermés.

53 (52 en 2022) places réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs.

## FORFAITS DE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DE TOURISME

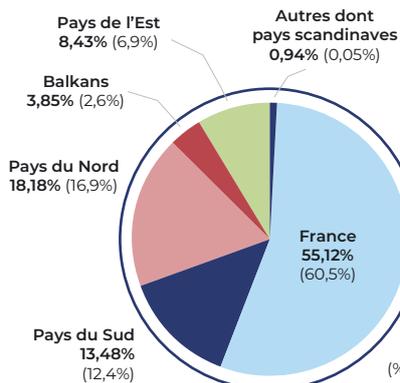
Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements

## Répartition par norme Euro des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar en 2023



**Tendance :** Le taux d'autocars à la norme Euro 6 ayant souscrit à l'abonnement Pass Autocar représente 85,4 % du parc (+3 points par rapport à 2022). Les autocars les moins polluants circulant dans Paris voient donc leur nombre continuer de progresser et deviennent très largement majoritaire. Les taux d'autocars électriques (0,9 % contre 1 % en 2022) ou au GNV (2,1 %, id. en 2022) demeurent stables.

## Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar 2023 (Pourcentages en 2022)



**Tendance :** L'augmentation de 4,5 % du nombre de cars ayant souscrit un abonnement parisien confirme le redémarrage de la fréquentation touristique observé dès 2022 dans la capitale. Un rééquilibrage, observé en 2022, se confirme également en 2023 entre les immatriculations françaises (55,1 % contre 60 % en 2022) et celles des autres régions européennes. À noter que la part des cars en provenance des pays scandinaves, quasi nulle en 2022, représente en 2023 1 % des immatriculations.



### Normes Euro

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

Les normes Euro 5 et Euro 6 sont entrées en vigueur pour les autobus et autocars respectivement le 1<sup>er</sup> octobre 2009 et le 1<sup>er</sup> janvier 2014.



## 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<sup>er</sup> 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

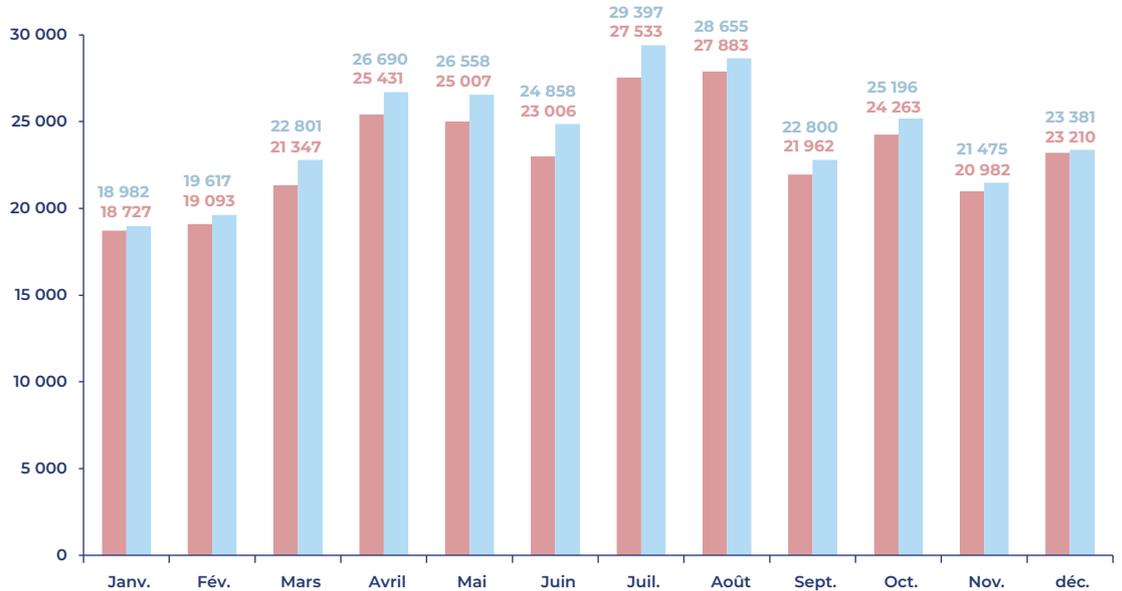
Source : IDFM



**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).

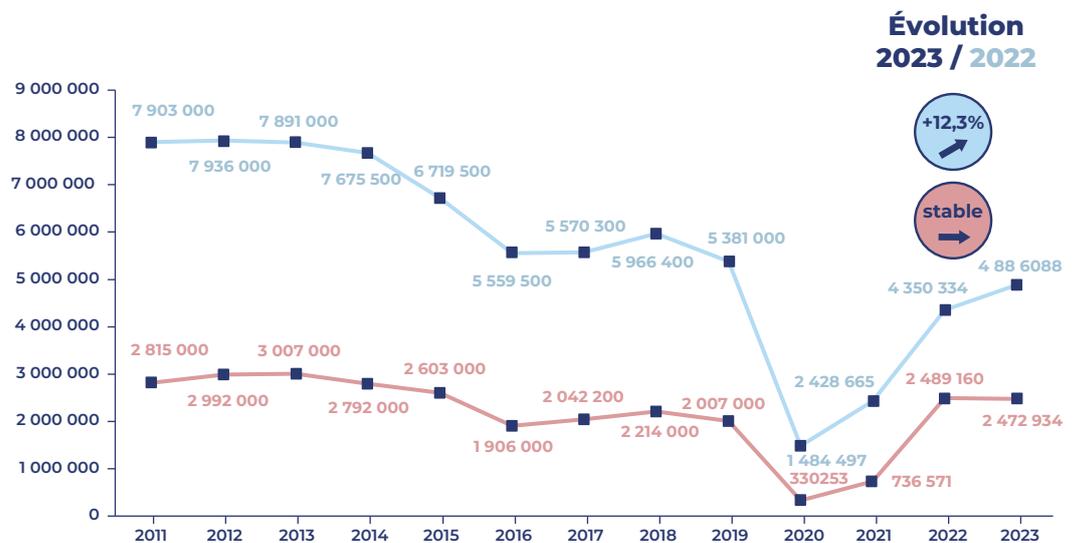
**Paris Visite** : forfait valable pendant 1, 2, 3 ou 5 jours consécutifs permettant d'effectuer un nombre illimité de voyages sur tous les modes de transports, sauf Filéo, sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France et de bénéficier d'avantages culturels ou commerciaux.

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



**Tendance** : En 2023, **290 410** forfaits et **278 444** stationnements ont été vendus, en hausse respectivement de 20,9 % et 18,7 % par rapport à 2022. Les valeurs de 2023 dépassent celles qui prévalaient en 2019, avant la crise sanitaire et montrent la reprise de l'activité touristique dans la capitale.

## 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 2023 (soit près de 4,9 millions forfaits) augmente de 12,3 % par rapport à 2022, mais ne retrouve pas la valeur de 2019 (avec près de 5,4 millions vendus).

Le forfait PARIS VISITE reste stable en 2023 (en très légère baisse de -0,7 %).



## 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 2023

Évolution  
2023 / 2022

### Sur la Seine

#### par Batobus

(sauf période de crues)

630 515 (626 732 en 2022)



### Sur les Canaux

#### par bateaux de tourisme

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

98 267 (113 438 en 2022)



## TOURISME DANS LE GRAND PARIS

Source : Office du Tourisme  
et des Congrès de Paris

## Résultats hôteliers dans le Grand Paris (Paris et petite couronne)

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

	2022	2023	Évolution
<b>Nombre total d'arrivées</b>	<b>22,8</b>	<b>23,94</b>	<b>+8,4%</b>
Dont <b>Étrangers</b>	<b>11,3</b>	<b>12,6</b>	
<b>Français</b>	<b>10,8</b>	<b>11,3</b>	
<b>Nombre total de nuitées</b>	<b>50,12</b>	<b>52,39</b>	<b>+4,6%</b>
Part de la clientèle d'affaire	<b>38,7 %</b>	<b>34,2 %</b>	
<b>Durée moyenne de séjour</b>	<b>2,27 nuitées</b>	<b>2,18</b>	<b>-4,0%</b>
<b>Taux d'occupation moyen</b>	<b>71,3 %</b>	<b>75 %</b>	<b>+3,7pts</b>



### 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 indicateurs de la fréquentation hôtelière augmentent dans le Grand Paris avec un accroissement de 8,4 % d'arrivées et 4,5 % de nuitées en 2023. Ces chiffres confirment la bonne santé de l'activité touristique après le redémarrage observé en 2022 et qui faisait suite à la 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 6 grands sites culturels parisiens augmente de 7,8 % en 2023 par rapport à 2022.



# Logistique

## ÉVOLUTION DU TRAFIC LOGISTIQUE À PARIS

Source : Direction de la voirie et des déplacements



Enquêtes réalisées dans Paris intra-muros (PIM) et le Boulevard périphérique (BP) du mardi au jeudi entre 7h et 21h :

- 4-6 novembre 2003 (PIM)
- 18-20 novembre 2008 (BP)
- 17-19 novembre 2009 (PIM)
- 15-17 novembre 2016 (PIM/BP)
- 19-21 novembre 2019 (PIM/BP)
- 15-17 novembre 2022 (PIM/BP)

**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.

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



### Aires de livraison ouvertes au stationnement

#### Zones périodiques

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

#### Zones permanentes

Les zones de livraison toutefois signalisées par un double marquage jaune au sol sont exclusivement réservées aux arrêts ayant pour motif le chargement ou le déchargement (avec le recours au disque bleu) en un temps limité à 30 minutes.

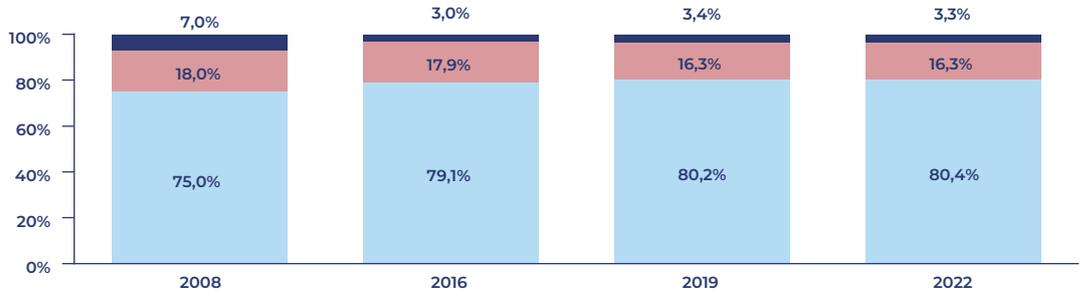
Plus de renseignements sur la page paris.fr : <https://www.paris.fr/pages/logistique-marchandises-livraisons-4738#les-zones-de-livraison>

## FRET AÉRIEN

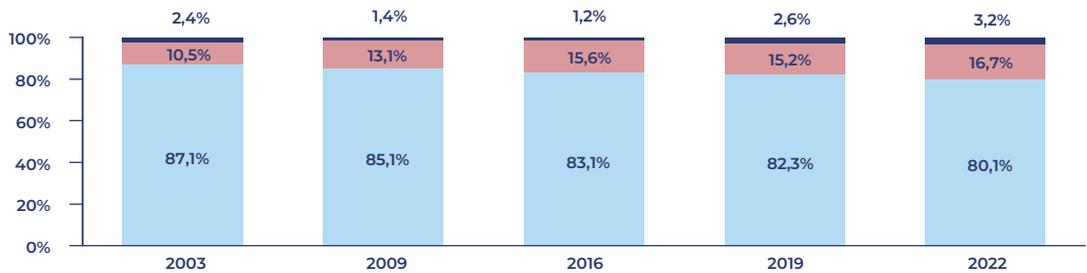
Source : Aéroports de Paris

## Comparaison des taux de poids lourds et de véhicules utilitaires Entre 2003 et 2022, 3 jours consécutifs au mois de novembre

### Boulevard périphérique



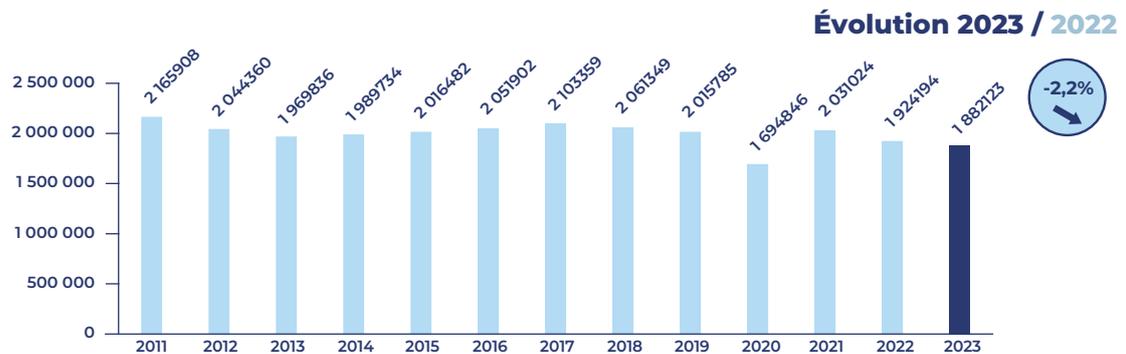
### Paris intra muros



## Aires de livraison (au 4 janvier 2024)

<b>Nombre d'aires de livraison sur domaine public</b>	<b>9 716</b>
dont : <b>Zones de livraison partagées</b>	<b>6 770</b>
<b>Zones de livraison sanctuarisées</b>	<b>2 949</b>

## Évolution du fret aérien en Île-de-France Marchandises en millions de tonnes



**Tendance :** Après un rattrapage observé en 2021 (qui faisait suite au ralentissement des échanges provoqué par la crise sanitaire de l'année 2020), le fret aérien en Île-de-France enregistre en 2023 une baisse de 2,2% de son activité avec 1 882 123 millions de tonnes de marchandises transitant dans les Aéroports de Paris. L'essentiel du fret aérien en Île-de-France (96%) a lieu à l'aéroport de Roissy.



## 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<sup>e</sup>), port de Bercy amont (12<sup>e</sup>), port Victor (15<sup>e</sup>), port du Point du Jour (16<sup>e</sup>), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19<sup>e</sup>).

**2 ports mixtes :** Port de la Bourdonnais (7<sup>e</sup>), port de Javel Bas (15<sup>e</sup>).

### 15 plates-formes de transit à temps partagé :

port d'Austerlitz (13<sup>e</sup>), port de la Rapée (12<sup>e</sup>), port de Bercy aval (12<sup>e</sup>), port Saint Bernard (5<sup>e</sup>), port Henri IV (5<sup>e</sup>), port du Pont Neuf (5<sup>e</sup>), port de la Tournelle (5<sup>e</sup>), port des Célestins (4<sup>e</sup>), port des Grands Augustins (1<sup>er</sup>), port du Louvre (1<sup>er</sup>), port des Saints Pères (6<sup>e</sup>), port des Champs Elysées (8<sup>e</sup>), port du Gros Caillou (7<sup>e</sup>), port de Grenelle (15<sup>e</sup>), port de Javel haut (15<sup>e</sup>).

Total —  
Chargements —  
Déchargements —

## Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

### Évolution 2023 / 2022

Trafic total pour tous les ports parisiens **1 662 518 tonnes**

dont trafic fluvial des ports sur la Seine **1 553 072 tonnes**

dont trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19<sup>e</sup>) **109 446 tonnes\***

\* Source : DVD



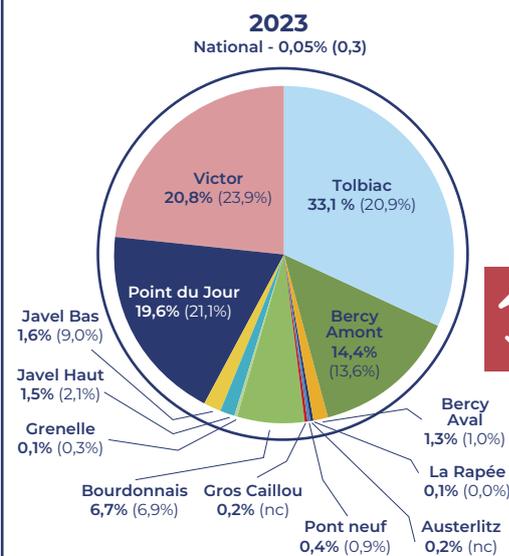
### Trafic fluvial des ports sur la Seine (en milliers de tonnes)

### Évolution 2023 / 2022



**Tendance :** Le trafic total des ports parisiens sur la Seine, composé à 72 % de matériaux de construction (id. en 2022) et de 12 % de produits agricoles (id. en 2022), enregistre une légère croissance des volumes en 2023, composés d'une quantité de déchargements en baisse de près de 26 % mais d'une augmentation de quantités de chargements de 61 % par rapport à 2022.

### Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



**Tendance :** L'essentiel du trafic fluvial sur la Seine à Paris est réalisé dans les ports parisiens des 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements et dans les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements. En 2023, plus de la moitié des marchandises transitent dans les ports de l'ouest parisien (contre 63 % en 2022), notamment aux ports Victor, Point du Jour et dans une moindre mesure sur le site de la Bourdonnais. Près de 49 % du transit a lieu en 2023 dans l'est parisien (contre 37 % en 2022), en particulier aux ports de Bercy et de Tolbiac.

### Trafic fluvial en Île-de-France

Trafic total sur la Seine en Île-de-France **19 569 806 tonnes**

Source : Port de Paris

Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris **688 064 tonnes**

Source : DVD

### Évolution 2023 / 2022



### Trafic fluvial total en Île-de-France :

Total des marchandises chargées et déchargées dans les ports des huit départements franciliens (y compris Paris).



## CYCLO-LOGISTIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE

Source : Les boîtes à vélo



L'association « LES BOÎTES A VELO » encourage et soutient l'entrepreneuriat à vélo en France. Elle poursuit un **objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général** visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal.

## Sociétés proposant des services de cyclo-logistique en Île-de-France - Année 2023

Nombre d'entreprises	44
Surfaces d'espaces logistiques de ces entreprises	28 500 m <sup>2</sup> (estimation)
Nombre de salariés (dont les coursiers)	1 260 emplois à plein temps
Nombre de vélos-cargos utilisés	1 500 (estimation)

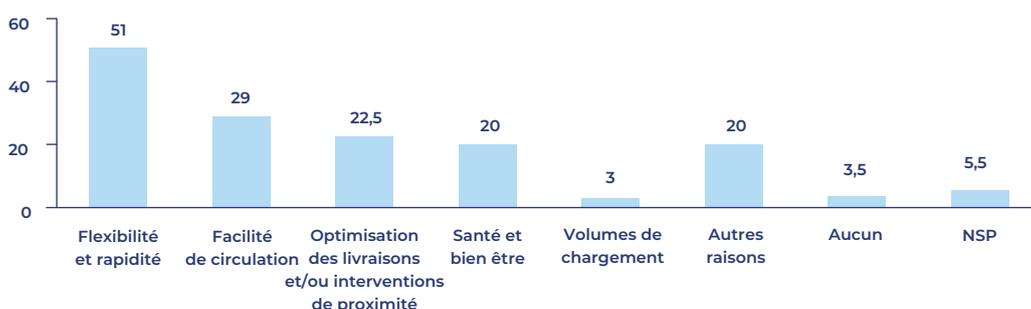
## Caractéristiques des trajets de cyclo-logistique en Île-de-France - Année 2023

Distance parcourue cumulée au cours de l'année	11 700 000 km (estimation)
Quantités d'émissions de CO <sub>2</sub> évitées (en substitution de véhicules utilitaires au diesel)	4 679 tonnes (estimation)

## Flotte de services de la Ville de Paris

Véhicules mis à disposition relevant des mobilités douces (donnée non exhaustive)	1 189
-----------------------------------------------------------------------------------	-------

### Motifs expliquant le choix du vélo-cargo par les agents de la Ville



**Tendance :** De l'enquête menée au sein de services de la Ville auprès de 138 agents utilisateurs de vélo-cargos (et parmi ceux-ci, près de 60% de triporteurs), sont relevées la flexibilité et la rapidité de ces nouveaux engins de mobilité (avec 51 occurrences), la facilité de circulation (grâce au maillage du réseau vélo) et l'optimisation des livraisons.

## VOIE FERRÉE

Source : SNCF

## Flux de trafic fret en Île de France jusqu'en 2023



\*Donnée corrigée



**Tendance :** Le trafic 2023 est estimé 4,4 millions de tr-km pour l'Île-de-France, en baisse de 29 % par rapport à 2022.



# 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

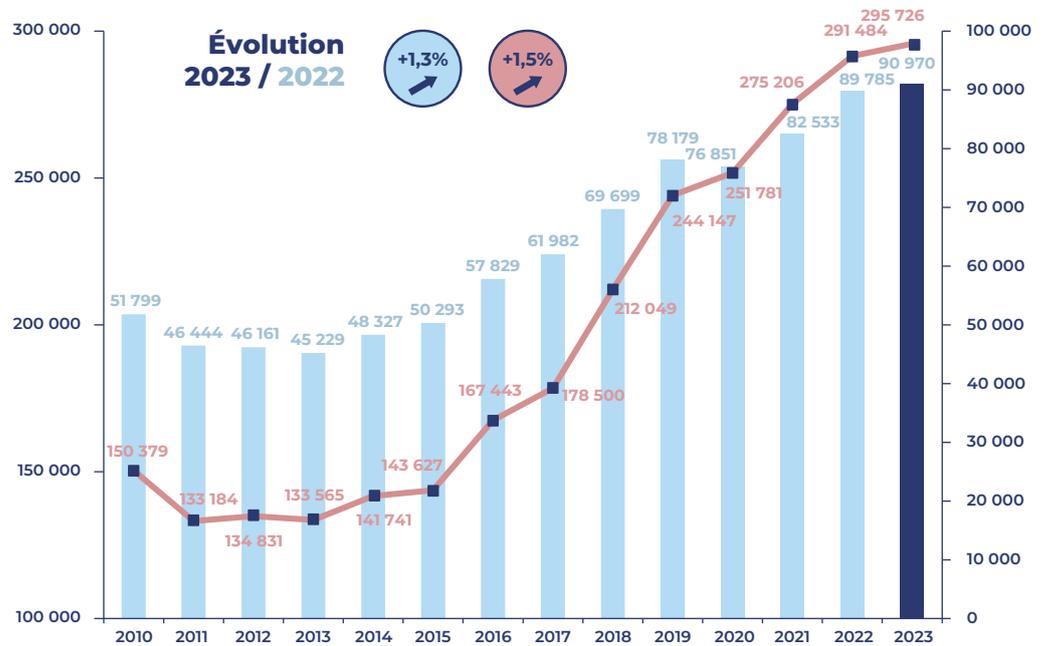
Île-de-France



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 90 970 nouvelles entreprises à Paris en 2023, en hausse de 1,3 % par rapport à 2022, confirme la bonne dynamique entrepreneuriale observée dès 2022 et qui enregistrait un niveau historiquement élevé cette année-là. Le 4<sup>ème</sup> trimestre 2023, en hausse de 0,5 % par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2022, ne dément pas la bonne santé de l'économie parisienne.

La dynamique de l'Île-de-France est cependant plus soutenue avec la création de 295 726 entreprises, en hausse de 1,5 % par rapport à 2022. La région a pu bénéficier en effet au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023 d'un volume important de création d'entreprises en petite couronne.

## ÉTABLISSEMENTS

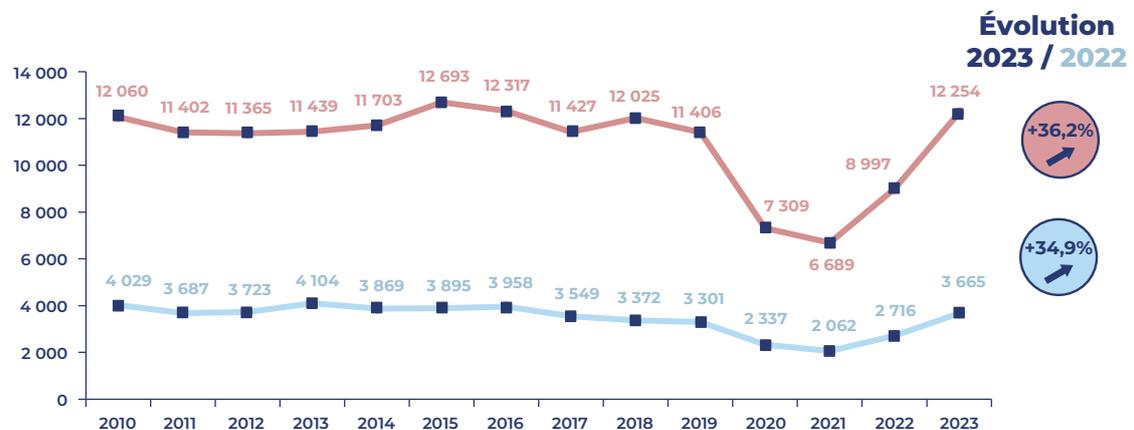
Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Région

Île-de-France

Paris

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

Au 31 décembre de chaque année



**Tendance :** En 2023 12 254 défaillances d'entreprises sont enregistrées en Île-de-France, en hausse de plus de 36 % par rapport à 2022. Paris connaît de même 3 665 dépôts de bilan, en hausse de près de 35 % par rapport à 2022, dont 1 036 comptabilisées à Paris au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023 (+ 33,9 % par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2022). Les niveaux des années antérieures à la crise sanitaire sont désormais dépassés à Paris comme en Île-de-France.



# Le stationnement

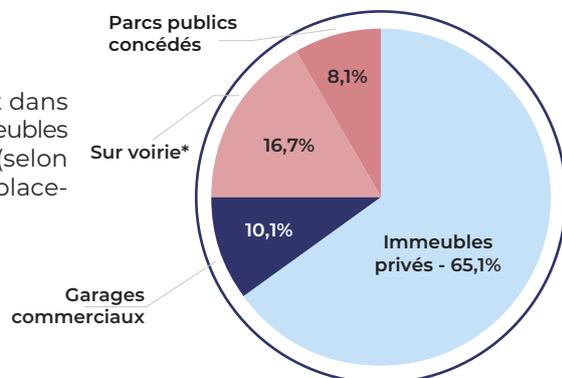
## STATIONNEMENT SUR VOIRIE

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

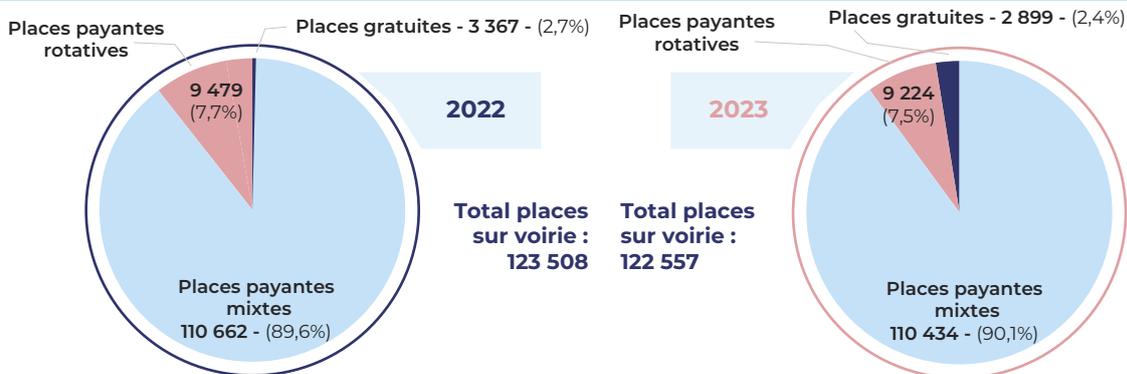
## Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

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)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2023 / 2022
<b>Nombre de places deux-roues dont :</b>	71 100	72 255	76 737	83 309	84 594	88 526	109 494	118 961	146 069	152 778	+4,6%
- places mixtes	14 100	14 003	13 000	11 844	11 908	11 710	11 144	10 331	7 960*	988	-88%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	31 100	31 278	33 690	35 640	36 116	37 895	41 032	41 295	42 183	44 273	+5%
- Vélo	25 900	25 974	30 047	35 825	36 570	38 791	57 318	67 335	81 128	106 961	+31,8%

\*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	2023
<b>Places pour E.D.P motorisés</b>	15 183	14 798	113

La fin de l'offre de trottinettes en libre-service qui fait suite à la votation organisée le 2 avril 2023 a pour effet la suppression des emplacements dédiés aux engins de déplacement personnels.

## Usagers du stationnement résidentiel

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année</b>	138 612	58 692	63 893	61 109	59 423	60 361	61 218	61 368	73 993	65 753

La validité des cartes de stationnement résidentiel variant de 1 à 36 mois, **113 573 cartes** de stationnement résidentiel demeurent valides fin 2023 (contre 120 518 fin 2022).



**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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Nombre de cartes délivrées dans l'année</b>	6 791	4 356	3 659	3 611	5 805	5 442	5 017	5 345	6 856	6 388

## Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2022 (places pour véhicules)

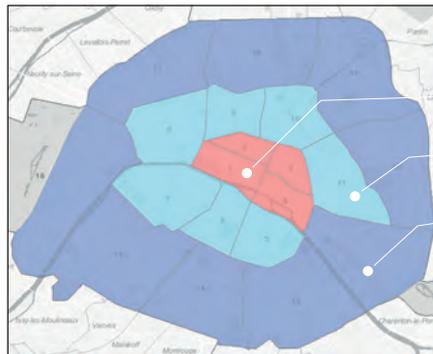
### Nombre de Parc souterrains concédés

**62 150** places sont comptabilisées en 2023 **dans 124** parcs et parmi ces derniers :

- 69** parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur
- 10** des abonnements « parc relais »

## Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **62 150 places mixtes et abonnés** dont **11 037** places amodiées



**8 088 places**  
(8 023 places en 2022)

**24 318 places**  
(24 396 places en 2022)

**29 744 places**  
(29 812 places en 2022)

## 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 2023 / 2022					
	2019	2020	2021	2022	2023	
<b>Nombre de places Véhicules électriques</b>	319	597	847	2 278	2 515*	+169%
<b>Réparties dans (nombre de parcs)</b>	66,5	64	65,5	65	70	

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

## Places pour les deux-roues dans les parcs concédés

	Évolution 2023 / 2022													
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021	2022	2023		
<b>Nombre de places deux-roues motorisés</b>	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	2 860	2 957	3 079	3 260	4 086*	4 264*	+4,4%	
- Réparties dans (nombre de parcs)	105	97	105	105	104	105	105	107	104	103	105,5	107,5		
<b>Nombre de places vélos (et V.A.E)</b>									905	1 675	1 916	2 426	2 757	+13,6%
- dont Velostations (Montparnasse et Van Gogh)										583	583	583	583	
- Réparties dans (nombre de parcs)									48,5	54,5	60	61	70	

\*À cela s'ajoute dans 13,5 parcs : 135 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).

- 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)



### Tarif résidentiel

Taux préférentiel destiné aux riverains.

## Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2023

Évolution 2023 / 2022

Évolution 2023 / 2022

Nombre total par jour

19 354



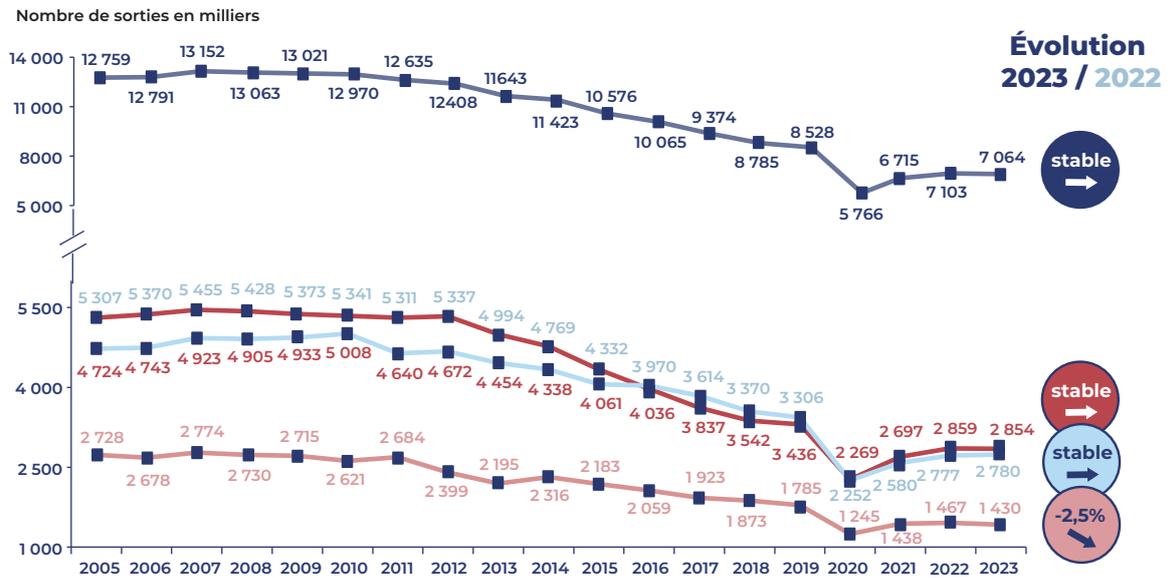
Nombre/place publique/jour

0,37



## Évolution des sorties horaires

dans les parcs de stationnement concédés



**Tendance :** Le nombre de sorties horaires de l'ensemble des parcs concédés reste globalement stable en 2023 mais enregistre toutefois une baisse de 2,5 % de la fréquentation des parcs de stationnement des arrondissements centraux.

## Abonnés (fin 2023)

Évolution 2023 / 2022

### Véhicules légers

Nombre total d'abonnements

28 465



Nombre / place publique

0,55



Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

5 501

69 parcs



### Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements répartis dans

3 603

106,5 parcs



### Vélos

Nombre d'abonnements répartis dans

1 558

61 parcs



**Tendance :** Le nombre d'abonnements dans les parcs concédés pour véhicules légers baisse de 2 % (avec 28 465 abonnements contre 29 164 en 2022), mais le nombre d'abonnements deux-roues motorisés augmente de 61 % (3 603 contre 2 244 en 2022), ainsi que celui pour les vélos, en hausse de 1 % (avec 1 558 abonnements contre 1 387 en 2022).



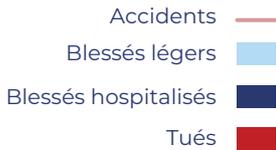
# Sécurité des déplacements

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PARIS

Source : Données BAAC définitives ONISR

Logiciel Concerto (à partir de 2007)

Logiciel Traxy (à partir de 2019)



## Nombre d'accidents corporels et de victimes



## Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

	Nombre d'accidents	Évolution 2023 / 2022	Nombre de tués	Évolution 2023 / 2022
<b>Paris</b> 2,16 millions d'habitants	4 759	-6,2%	32 (38 en 2021)	-13,2%
<b>Île-de-France</b> 12,10 millions d'habitants	15 943	-2,5%	268 (281 en 2022)	-4,6%
<b>Milieu urbain*</b>	32 365	-2,4%	1 021 (1 039 en 2021)	-1,7%
<b>France métropolitaine</b> 65,10 millions d'habitants	51 641	-1,4%	3 167 (3 267 en 2021)	-3,1%

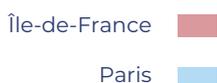
\*Agglomération hors autoroutes (la référence a changé.)



**Tendance :** Si les tendances de fond à la baisse du nombre d'accidents (-6,2 %), du nombre de blessés légers (-8,4 %) et du nombre de tués (32 contre 38 en 2023) se poursuivent en 2023, le nombre de blessés hospitalisés enregistre en revanche une hausse de près de 36 % avec 428 victimes comptabilisées contre 314 en 2022.

L'Île-de-France affiche une baisse du nombre d'accidents et de tués, de moindre importance qu'à Paris. La France métropolitaine connaît également une baisse du nombre d'accidents et du nombre de tués (-3,1 %).

## ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS



## Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents



**Tendance :** Le taux de gravité des accidents à Paris s'élève à 9,66 en 2023 (contre 6,94 en 2022). Il est en hausse pour la première fois depuis 2018 et demeure inférieur à celui de l'Île-de-France (13,7 contre 13,2 en 2022).



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).



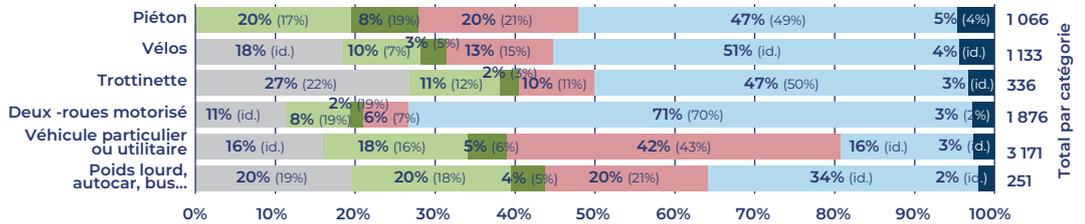
**Taux de gravité des accidents**  
Nombre de tués et blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels.



## USAGERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

- Contre un piéton
- Contre un vélo
- Contre un EDP moteur (les trottinettes électriques)
- Contre un deux-roues motorisé
- Contre un véhicule particulier ou utilitaire
- Contre un PL ou TC

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



Données 2022 entre parenthèses...



**Tendance :** Les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires sont très largement impliqués dans les accidents contre les piétons (47 % de ces derniers, contre 49 % en 2022), contre les vélos (51 % de ces derniers, id. en 2022) contre les trottinettes à moteur (47 % de ces derniers, 50 % en 2022), et particulièrement contre les deux-roues motorisés (71 % de ces derniers, 70 % en 2022). Les deux-roues motorisés est la catégorie la plus impliquée dans les accidents contre les quatre-roues (42 % de ces derniers, contre 43 % en 2022). Toutefois la part des véhicules motorisés impliqués tend à diminuer de quelques points quand celle des vélos augmente d'autant, en raison de l'augmentation de la fréquentation cyclable à Paris en 2023.

## VICTIMES

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



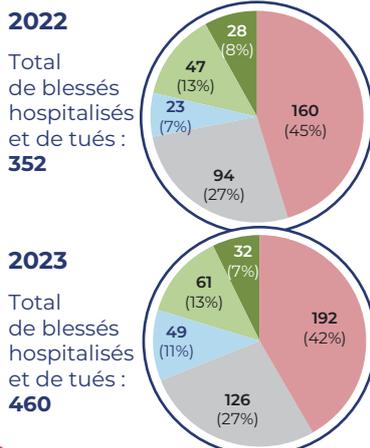
**Lexique**  
**E.D.P :** Engin de Déplacement personnel (dont les trottinettes)  
**E.D.P moteur :** E.D.P électrique  
**V.A.E :** Vélo à Assistance Électrique  
**Deux-roues motorisés :** catégorie regroupant les scooters, les motocyclettes et les motos.  
**Quatre-roues motorisés :** catégorie regroupant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

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



**Tendance :** Le nombre total de victimes par catégorie baisse sensiblement en 2023 dans toutes les catégories d'usagers sauf chez les vélos. Le nombre total de victimes (englobant les blessés légers, les blessés hospitalisés et les tués) recule de 6,8 % chez les piétons, de près de 25 % chez les usagers des trottinettes à moteur (probablement aussi en raison de la fin de l'offre des trottinettes en libre-service au 1<sup>er</sup> septembre 2023), de 10,7 % chez les utilisateurs des deux-roues motorisés, de 3,6 % chez les automobilistes. En revanche, avec 1 132 victimes (contre 1 026 en 2022), le nombre de victimes chez les cyclistes augmente de plus de 10 %. Ce dernier chiffre traduit la corrélation avec la forte croissance de la fréquentation des aménagements cyclables (Voir Chapitre déplacement des vélos de ce Bilan 2023).

## Répartition du nombre de tués et blessés hospitalisés par catégorie

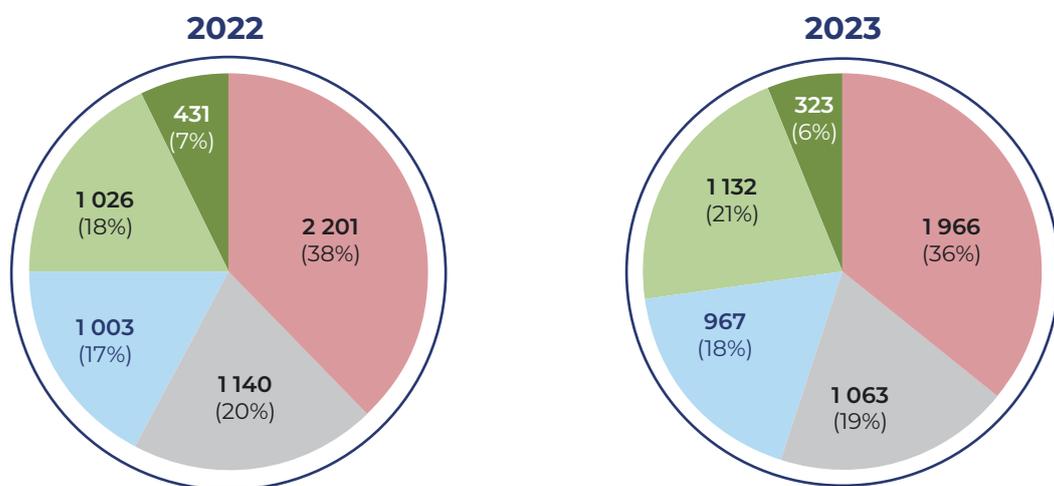


**Tendance :** L'année 2023 est marquée par la hausse de la gravité des victimes de la circulation à Paris, avec 460 tués et blessés hospitalisés enregistrés (contre 352 en 2022) malgré un nombre total de tués moindre (32 contre 38 en 2022). Toutes les catégories sont touchées sans exceptions par cette hausse de la gravité. Les usagers les plus vulnérables demeurent toujours les deux-roues motorisés (42 %, contre 45 % en 2022) et les piétons (27 %, id. en 2022) puis dans une moindre mesure les vélos (13 %, id. en 2022) et les quatre-roues motorisés (11 %, contre 7 % en 2022). Les trottinettes électriques représentent 7 % des victimes graves de la circulation (contre 8 % en 2022). À noter que le nombre de victimes d'accidents mortel baisse chez les usagers des deux-roues motorisés (8 tués contre 13 en 2022) (voir page suivante).



## Répartition des victimes par catégories d'usagers en 2023

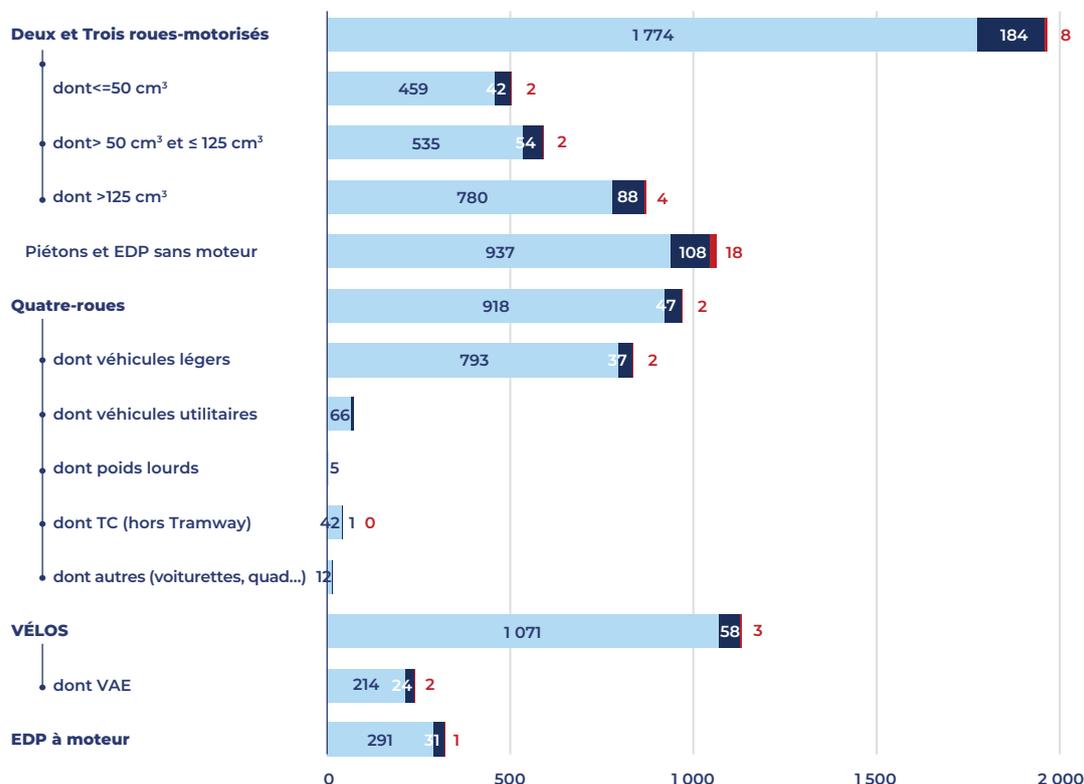
- Deux-roues motorisés
- Piétons (et EDP sans moteur)
- Quatre-roues motorisés
- Vélos
- EDP moteur



**Tendance :** Parmi les victimes de la circulation dans Paris en 2023, la proportion d'usagers en deux-roues motorisés (soit 36 % des victimes), celle des usagers à trottinettes électriques (soit 6 %) et celle des piétons (19 %) décroissent par rapport à 2022. En revanche, la proportion de victimes en véhicules motorisés (18 %), tout comme celle des cyclistes (21 % contre 18 % en 2022,) augmentent. La hausse des victimes à vélo est à mettre en relation avec celle de la fréquentation cyclable cumulée avec le report des usagers des trottinettes électriques en libre-service (depuis la fin de l'offre) vers les vélos en libre-service.

## Sous-détail des victimes en fonction de la gravité par catégories d'usagers en 2023

- Blessés légers
- Blessés hospitalisés
- Tués



**Tendance :** En 2023, la tendance générale est à la baisse du nombre total de victimes, notamment le nombre de blessés légers et le nombre de tués et ce, pour toutes les catégories d'usagers sauf chez les vélos, et par ailleurs à la hausse du nombre de blessés hospitalisés et ce, toutes catégories confondues.

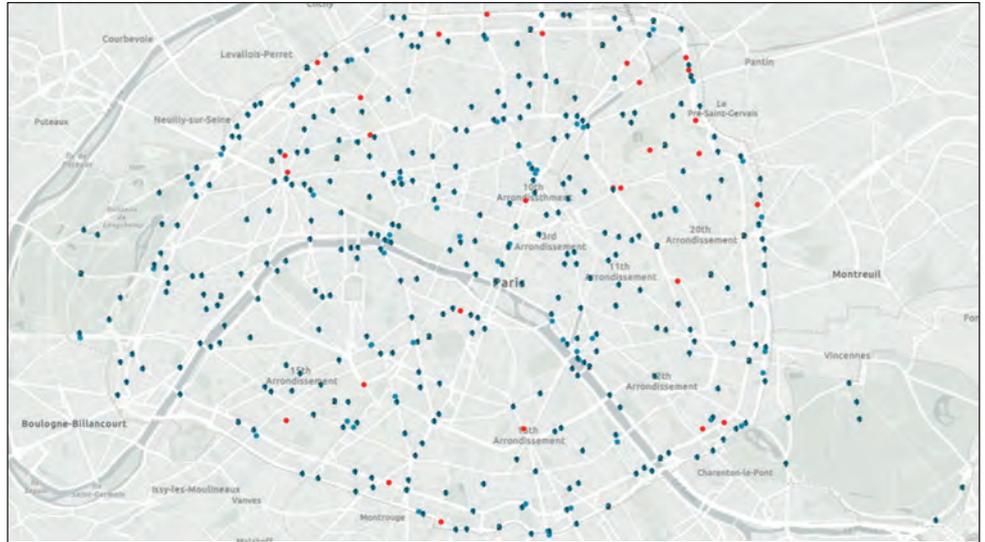


## LOCALISATION DES BLESSÉS ET TUÉS

Tués ●

Blessés hospitalisés ●

## Carte de localisation des blessés hospitalisés et des tués en 2023



**Tendance :** Les accidents graves de la route à Paris se trouvent localisés principalement sur les grandes artères structurantes du réseau viaire (et notamment sur le boulevard Périphérique, le boulevard des Maréchaux, certaines radiales et les « grands » Boulevards).

## RÉPARTITION PAR ARRONDISSEMENT

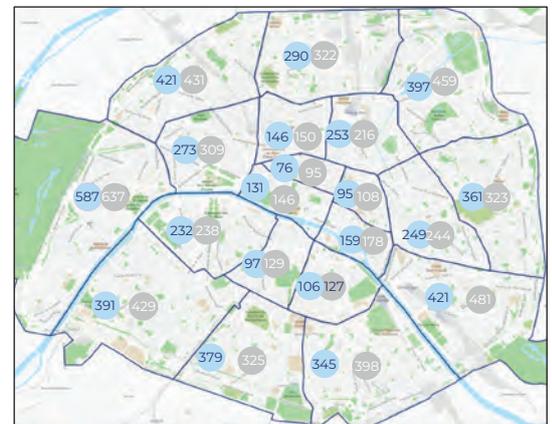
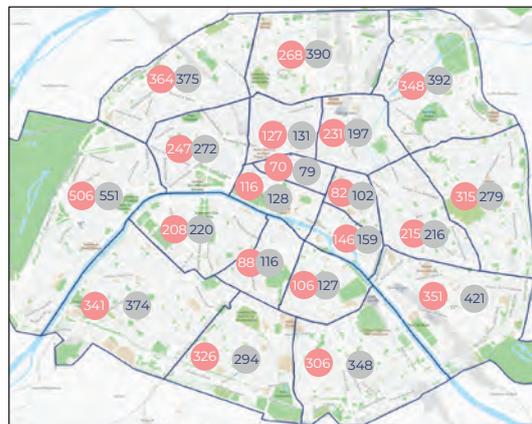
Accidents ●

Total blessés ●

Valeur en 2022 ●

### Nombre d'accidents

### Nombre de blessés (légers et hospitalisés)



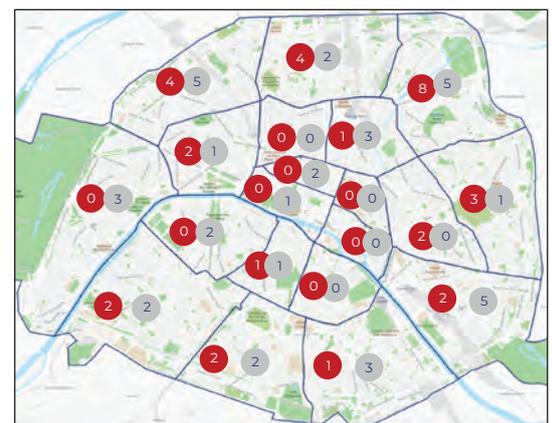
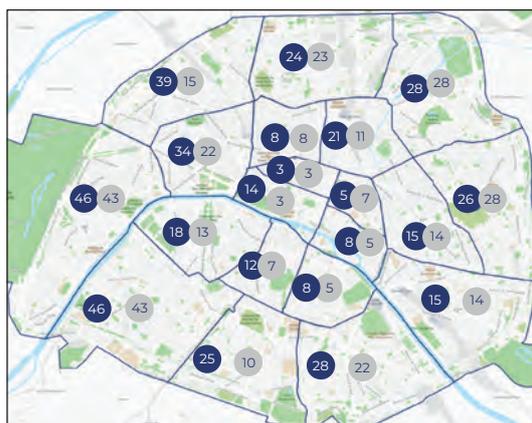
### Nombre de blessé hospitalisés

### Nombre de tués

Blessés hospitalisés ●

Tués ●

Valeur en 2022 ●

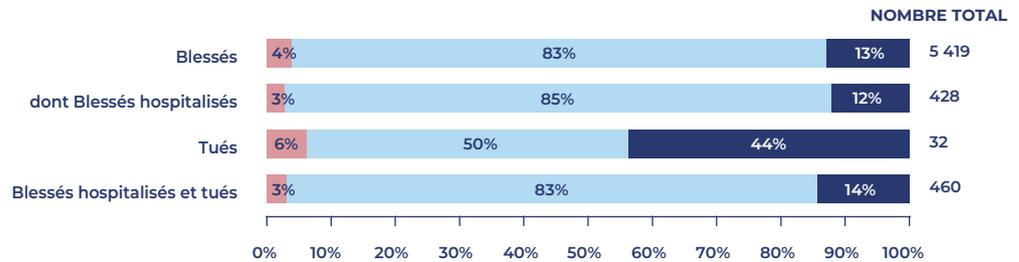




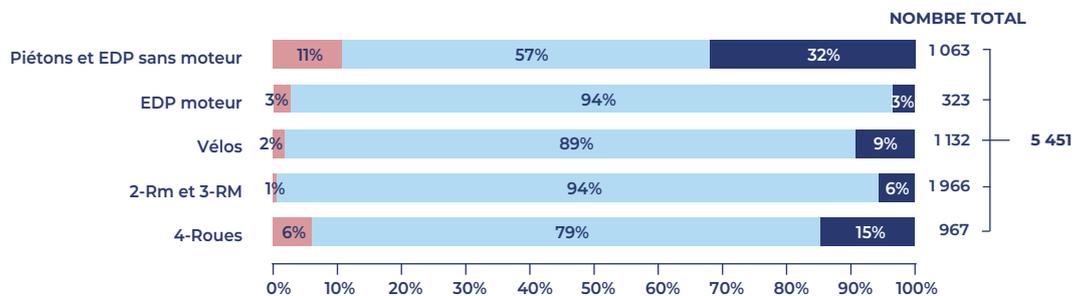
## RÉPARTITION SELON L'ÂGE

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

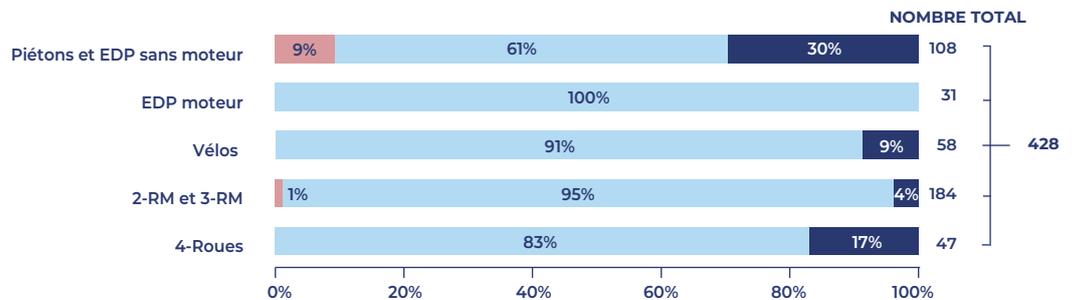
### Pourcentage de victimes (blessés, blessés hospitalisés, tués) en 2023 Par tranches d'âge



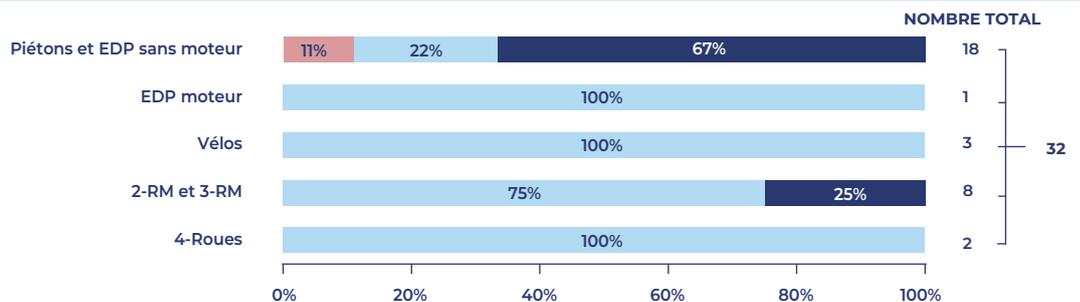
### Pourcentages de victimes par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



### Pourcentages de blessés hospitalisés par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



### Pourcentages de tués par catégories d'usagers en 2023 Par tranches d'âge



**Tendance :** Chez les mineurs de moins de 14 ans, il est comptabilisé 12 blessés hospitalisés (contre 15 en 2022) dont 10 piétons (12 en 2022) et 2 tués (0 en 2022), tous deux piétons. La tranche d'âge comprise entre 15 et 59 ans enregistre un nombre élevé de blessés hospitalisés (364, contre 265 en 2022) dont 175 en deux-roues motorisés (142 en 2022) et 16 tués (23 en 2022) dont 6 en deux-roues-motorisés (12 en 2022). Les victimes de plus de 60 ans sont principalement des piétons comme en 2022 (32 blessés hospitalisés contre 18 en 2022 et 12 tués contre 10 en 2022) et des utilisateurs de véhicules motorisés à deux ou quatre roues (15 blessés hospitalisé et 2 tués).

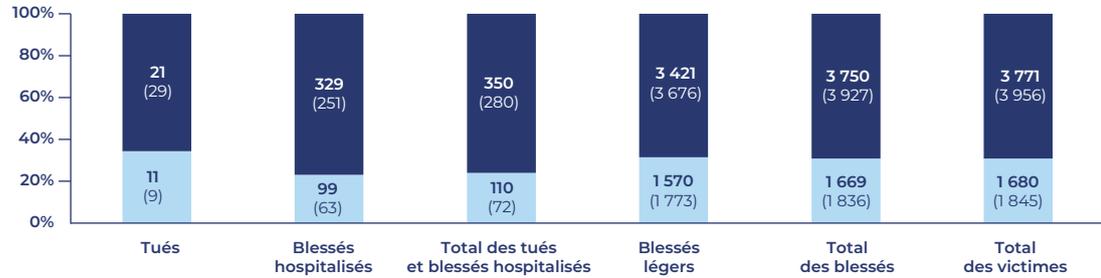


## GENRE ET SECURITE ROUTIERE

Hommes ■  
Femmes ■

### Répartition par genre

(Tués, blessés, blessés hospitalisés, blessés légers)



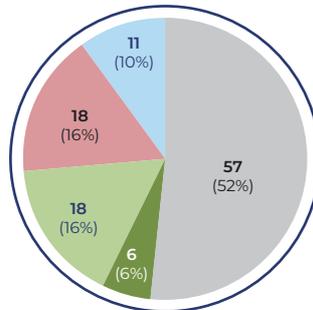
Entre parenthèses valeurs en 2022

### Répartition par genre selon le mode déplacements en 2023

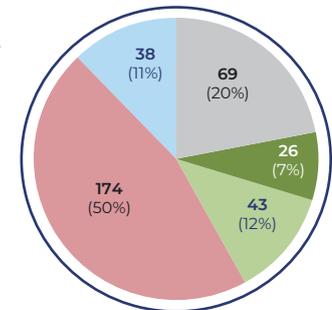
(% de tués et de blessés hospitalisés)

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

#### Femmes



#### hommes



**Tendance :** Les femmes représentent près de 31 % des victimes (id. en 2022) et près de 24% des tués et blessés hospitalisés (contre 20 % en 2022) ; et parmi ces deux dernières catégories de victimes : les femmes sont à 52 % des piétons (contre 54 % en 2022) quand les hommes sont à 50 % des utilisateurs de deux-roues motorisés (id. en 2022).

## ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Actions partenariales

À noter : Suspension depuis l'été 2021 de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris permettant de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels.

#### Actions de sensibilisation

- Soutien au Comité de Paris de l'association « La Prévention Routière », subventionnée par la Ville de Paris, qui a poursuivi ses actions au bénéfice des plus vulnérables en animant des ateliers de prévention innovants adaptés aux différents publics et aux différents modes de déplacements (auprès notamment des scolaires, des seniors et des conducteurs de deux-roues motorisés).
- Soutien aux actions de sensibilisation et de prévention organisées par l'association « Wimoov », subventionnée par la Ville de Paris : actions destinées aux usagers et notamment aux publics fragiles et vulnérables (personnes atteintes de handicap et seniors), et orientées vers la mobilité durable (alternatives à la voiture individuelle, nouvelles mobilités, changement de comportements) et responsable (sécurité routière, prévention des conduites à risques).
- Soutien à l'association « Avenir Santé », subventionnée par la Ville de Paris, concernant la prévention et la réduction des risques d'accidents de la circulation chez les jeunes parisiens, âgés entre 18 et 25 ans, dans leurs pratiques festives et de convivialité à travers deux modalités : favoriser les pratiques responsables en matière d'organisation par le biais du dispositif « Monte ta soirée » ; et donner les capacités aux jeunes de faire des choix éclairés et responsables. Pour cela, l'association réalisera des actions de prévention au cœur des temps festifs parisiens (festivals, soirées...) et de convivialité (sur l'espace public, dans les parcs, places...) et ce, par le biais de jeunes spécialement formés.

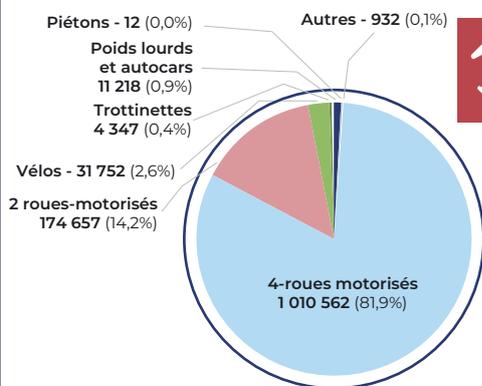


# Infractions au Code de la route

## POLICE MUNICIPALE : INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

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

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



**Tendance :** Avec plus de 1,233 million de procès verbaux établis pour infractions aux règles de stationnement et de circulation en 2023, une hausse de 5,5 % par rapport à 2022, la catégorie des quatre-roues motorisés représente près de 82 % des infractions au Code de la route relevées par la Police Municipale, en hausse de 3 points. Les deux-roues motorisés représente plus de 14 % des infractions (en baisse de 3,7 points en 2023) et les circulations actives (vélos et trottinettes) augmentent légèrement (2,9 % en 2023 contre 2,1 % en 2022). Le nombre de procès-verbaux dressés à l'encontre des piétons demeure marginal.

### Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

#### Pour circulation et stationnement dans les voies réservées

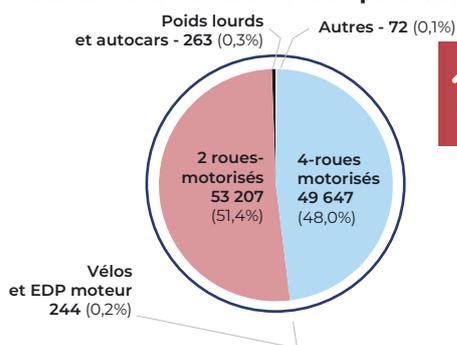
Évolution 2023 / 2022

Dans les couloirs de bus	351 949	+49%
dont celles issues de la vidéo-surveillance	315 955	+54%
Dans les voies cyclables	36 031	-16%



#### Pour arrêt ou stationnement gênant

sur trottoirs et traversées piétonnes 127 329



**Tendance :** En 2023, l'arrêt et le stationnement gênant sur trottoir recensés par le biais des procès verbaux sont le fait des usagers des véhicules motorisés (véhicules particuliers, véhicules utilitaires, taxis) pour moins de 48% (+7,2 points par rapport à 2022) et des deux-roues motorisés pour 51,5 % (-6 points). Ces deux catégories de véhicules représentent près de 99 % de ces types d'infractions sur trottoirs.

Évolution 2023 / 2022

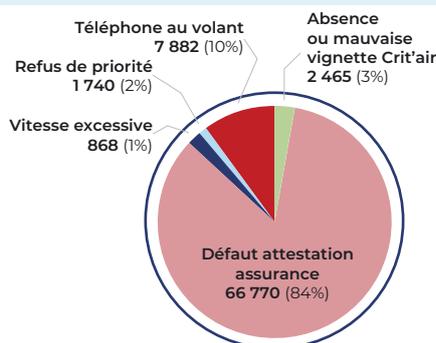
sur les places réservées aux PMR 8 502



sur les aires de livraison 113 896



### Infractions aux règles de circulation selon les principales causes



**Tendance :** En 2023, 79 725 procès-verbaux pour des motifs administratifs ou comportementaux ont été dressés contre 102 860 en 2022, soit une baisse de 22 %. La principale cause d'infraction relève en 2023 du défaut d'attestation d'assurance (-3 points par rapport à 2022). Le téléphone au volant représente 10 % de ces procès verbaux (contre 6 % en 2022), l'absence de vignette Crit'Air avoisine 3 % (contre 5 % en 2022), la vitesse excessive atteint 2 % (contre 1 % en 2022) et le refus de priorité reste stable avec 1 %.



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.



# 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



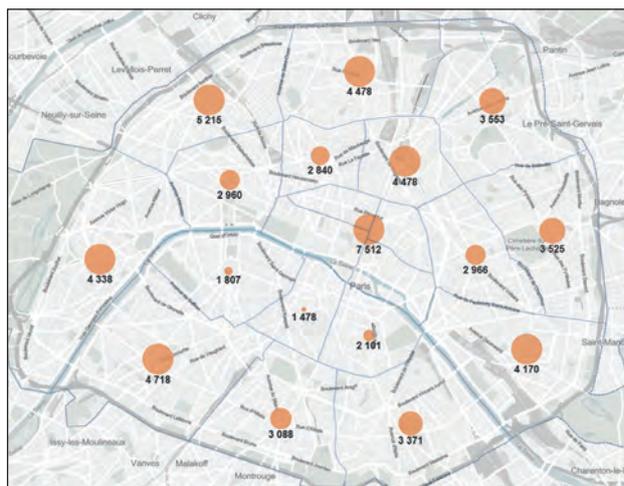
Mise en place en 2014, l'application DANS MA RUE téléchargeable sur smartphone offre aux riverains la possibilité de signaler aux services techniques de la Ville de Paris ou leurs partenaires les anomalies rencontrées dans l'espace public ou dans les équipements municipaux, afin de les analyser puis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

## APPLICATION « DANS MA RUE »

Nombre d'anomalies signalées par les usagers entre 2014 et 2023



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



**Tendance :** 62 598 anomalies, dont le traitement relève des services de voirie ou de leurs partenaires, ont été signalées en 2023 dans l'application Dans Ma rue, en hausse de 10,6 % par rapport à 2022. Les volumes les plus importants de signalements ayant fait l'objet d'une intervention (plus de 4 000) demeurent l'arrondissement Centre et les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements (comme en 2022), auxquels s'ajoutent en 2023 les 10<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissement. Avec moins de 2000 signalements, les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissement sont, comme en 2022, les moins concernés.

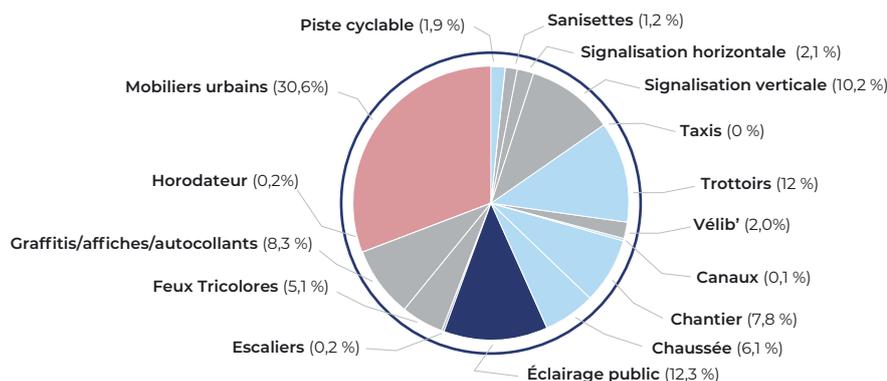
*Ces résultats bruts doivent être rapportés à la surface et à la population de chaque arrondissement.*

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 2023 sont identiques à celles rencontrées en 2022 : l'entretien des chaussées et des trottoirs (28 %, id. en 2022), le mobilier urbain (31 % contre 29 % en 2022) et l'éclairage public (12 % contre 13 % en 2022).



# 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 2023 (tous les véhicules de moins de 25 ans)

Milliers de véhicules



\*Changement de méthode de calcul au 1er 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 2023 / 2022

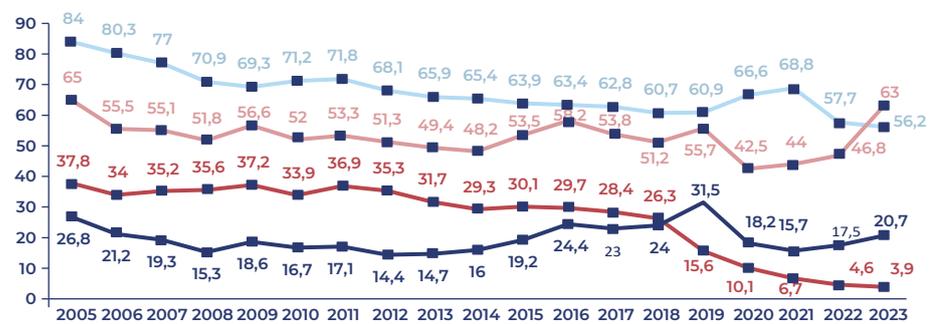


## IMMATRICULATIONS

- 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



Une motocyclette désigne un engin à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup> et d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h.



**Tendance :** En 2023, le nombre d'immatriculations de voitures particulières d'occasion baisse de près de 2,6 % quand celui des immatriculations de voitures neuves augmente de plus de 34,6 %. Parmi les immatriculations neuves, la motorisation à essence continue d'être privilégiée avec plus de 20 700 véhicules (en hausse de 18,3 % par rapport à 2022) contre environ 3.900 véhicules diesel (en baisse de plus de 15,2 % en 2023). Les moteurs thermiques (non hybrides) représentent comme en 2022 moins de 40 % des voitures neuves (39,4 % en 2023 contre 47,2 % en 2022) et ce, au profit des voitures neuves à motorisation hybride électrique/essence (rechargeables ou non), lesquelles demeurent en 2023 avec plus de 28 600 véhicules, 1,3 fois plus importantes que celles à essence (voir plus bas).

Le nombre de motocyclettes d'occasion continue de décroître (-10,8 %) et le nombre de motocyclettes neuves enregistre de même une baisse de 11,2 % en 2023.

### Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris

- Voitures Électricité/Essence\*
- Voitures électriques
- Voitures Électricité/Diesel\*



**Tendance :** L'année 2023 enregistre une progression spectaculaire de plus de 56 % du nombre d'immatriculations de voitures neuves à bicarburant électricité-essence (avec 26 608 véhicules contre 18 314 en 2022) et de plus de 64,5 % 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 >125cm<sup>3</sup> ■
- Essence 50-125cm<sup>3</sup> ■
- Essence <50cm<sup>3</sup> ■
- Électricité toutes cat. ■

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

Milliers de véhicules



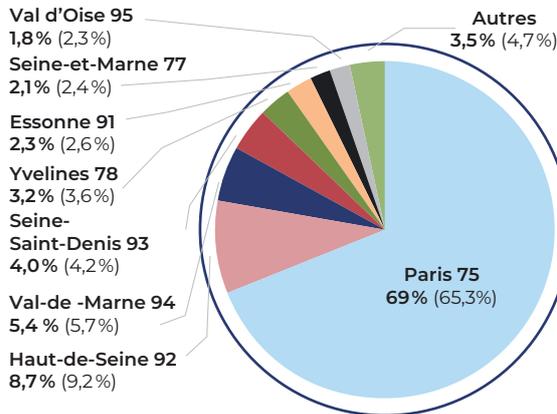
**Tendance :** En 2023, le nombre d'immatriculations neuves de deux-roues motorisés baisse de 44 % avec 12 271 engins neufs contre 21 747 en 2022. Toutes les catégories de deux-roues motorisés neufs diminuent : celle des deux-roues électriques accuse une moindre baisse (près de 25 %), tout en demeurant la catégorie la plus prisée. En effet, les 3 catégories de cylindrées à essence baissent tendanciellement et représentent en 2023 53,1 % des immatriculations neuves (contre 64 % en 2022). Si les cylindrées supérieures à 125 cm<sup>3</sup> diminuent de 32,5 %, les cylindrées comprises entre 50 et 125 cm<sup>3</sup> et celles inférieures à 50 cm<sup>3</sup> (plus susceptibles d'être substitués à l'électrique) diminuent respectivement de 72,7 % et 42,8 %.

## RESEAU BELIB'

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

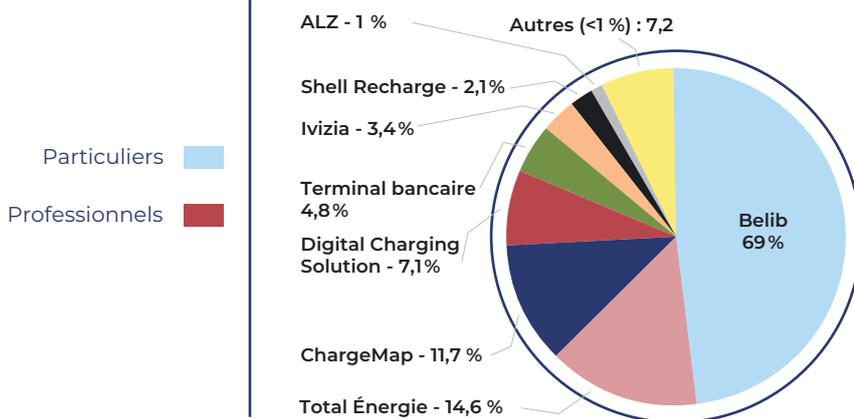
## Profil des abonnés du réseau BELIB' en 2023

### Département de résidence des usagers



**Tendance :** Fin 2023, le réseau BELIB' enregistre 20 030 abonnés (contre 19 960 fin 2022). Parmi eux, 95,5 % résident en Île-de-France (contre 95 % en 2022) : 69 % des abonnés habitent Paris (contre 65 % en 2021), 18,1 % dans la petite couronne (contre 19,1 % en 2022) et 9,4 % en grande couronne (contre 10,9 % en 2021). 3,5 % des abonnés résident en dehors de l'Île-de-France (4,7 % en 2022).

### Répartition des charges en fonction de l'opérateur

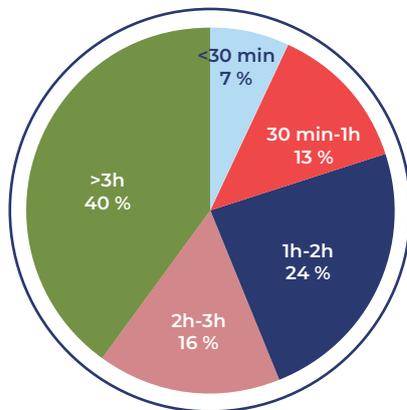


Le réseau BELIB' étant interopérable, plus de 48 % du total de ces charges sont réalisées par les abonnés du réseau BELIB' à proprement parler (contre 57 % en 2022).



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, % d'une puissance de 3 ou 4 KW.

## Répartition par durée de transaction

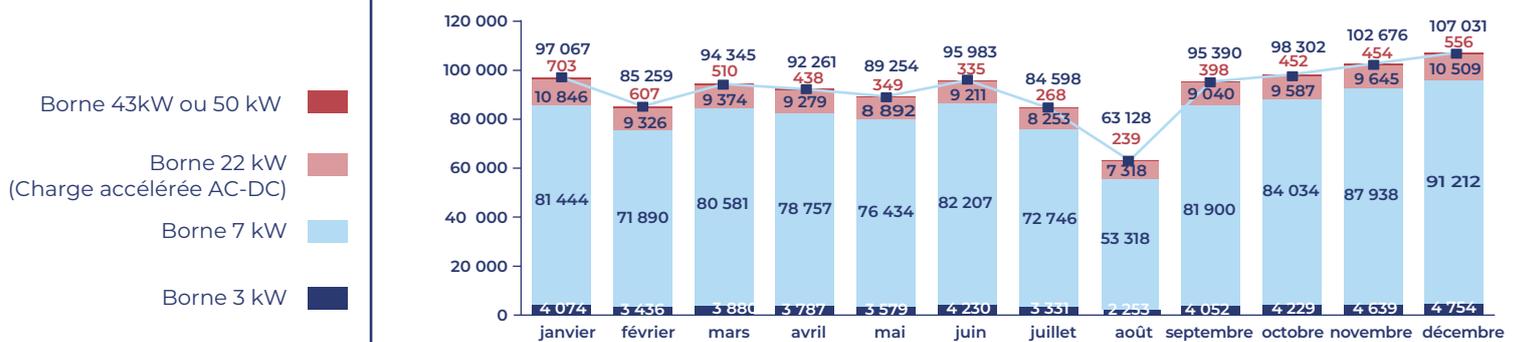


**Tendance :** La durée de transaction, qui englobe la durée de charge à proprement parler et lui est donc toujours supérieure, s'élève en moyenne en 2023 à 3h45 (contre 2h26 de durée moyenne de charge).

80 % des recharges durent plus d'une heure. La durée de transaction la plus longue (plus de 3h) représente 40 % des recharges, le cycle le plus court (moins de 30 minutes) représente 7 % des recharges.

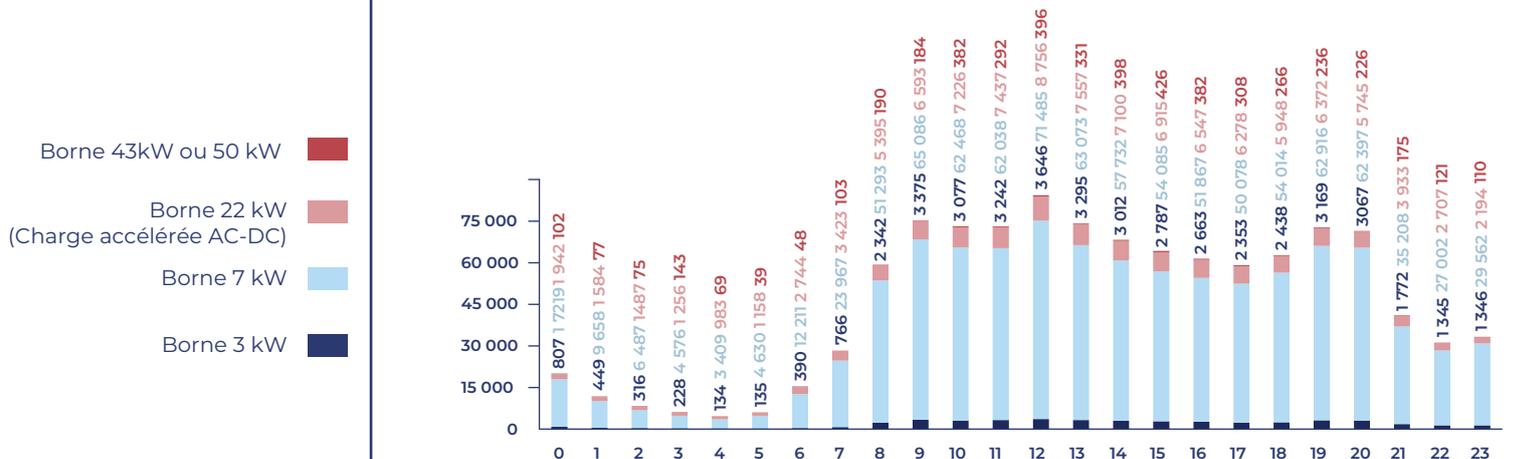
La consommation moyenne atteint un peu plus de 13 kWh en 2023 (contre 12,2 kWh en 2022).

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



**Tendance :** En 2023, 1 105 204 recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes BELIB' (contre 916 076 en 2022), soit une progression de 20,6 %, correspondant à une consommation annuelle de 14,4M kWh (contre 11,2M kWh en 2022), en hausse de 29 %. Le nombre maximal de recharges est observé au mois de décembre, le nombre minimal au mois d'août (comme en 2022, pendant la période estivale). Les bornes de 7 kW sont privilégiées dans 85,2 % des cas (contre 81 % en 2022), celles à charges rapides de plus de 22 kW dans 10,2 % des cas (contre 15 %), et celles très lentes de 3 ou 4 kW dans 4,2 % des cas (4 % en 2022).

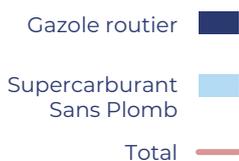
## Répartition de l'usage par heure au cours de l'année 2022



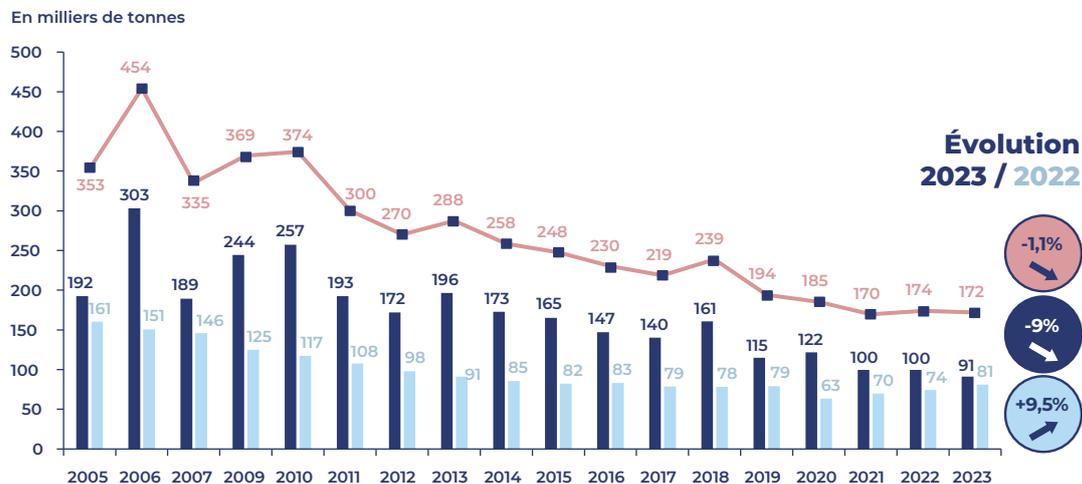
**Tendance :** 81% des branchements au cours de l'année 2023 ont lieu entre 8h et 20h et s'élève en moyenne à 69 145 par heure pendant ce laps de temps. Le pic du nombre de recharges a lieu entre 12h et 13h avec 84 283 véhicules en charge cumulés durant l'année et non plus comme les années précédentes entre 20h et 21h (76 884 en 2022). L'utilisation des bornes de 7kW demeure très largement majoritaire et ce, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit.

## VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS À PARIS

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



## Évolution annuelle des ventes de supercarburant et de gazole routier



Le gazole routier est le carburant alimentant les moteurs Diesel.

Le supercarburant sans plomb est une classe de carburant à laquelle appartiennent le Super Sans Plomb 95 (SP 95), le SP 95-E10, le SP 98 ou le Super Éthanol 85.



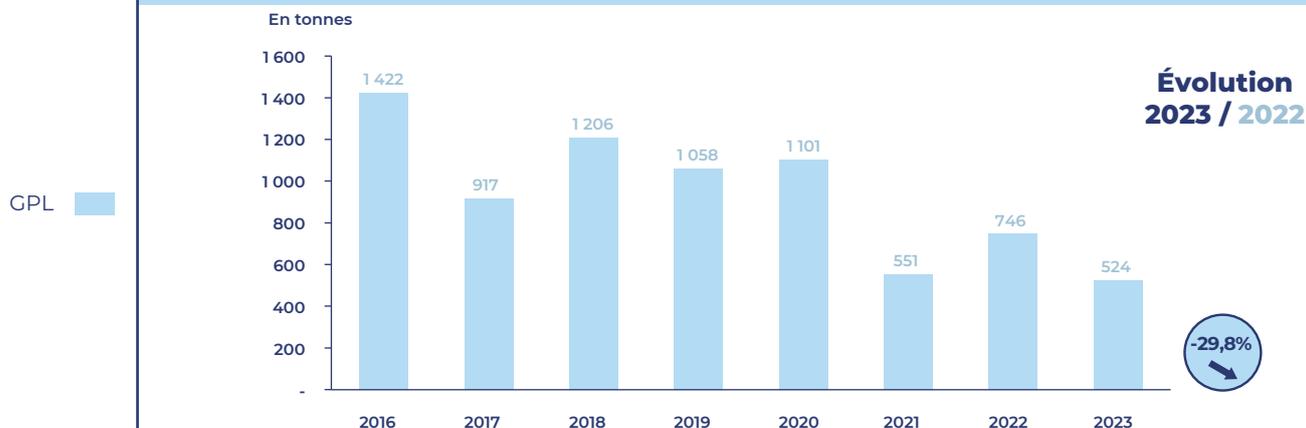
**Tendance :** Les quantités annuelles de supercarburant (voir lexique dans la marge) et de gazole routier vendues à Paris enregistrent une baisse tendancielle observée depuis 2010, accompagnée toutefois de quelques variations à la hausse en 2013, 2018 et 2022. Avec 172 milliers de tonnes vendues en 2023, le cumul des ventes de carburant enregistre une baisse de 51 % par rapport à 2005, de 40 % par rapport à 2013 et de 1,1 % par rapport à 2022.

Les volumes de gazole routier vendus à Paris demeurent encore supérieurs à ceux de supercarburant mais les quantités consommées de ces deux grandes familles de carburant tendent à s'équilibrer : Les quantités de gazole vendues ne représentent plus que 53 % des volumes de carburant en 2023 contre plus de 68 % en 2013.

En effet, les quantités de gazole routier enregistrent une tendance à la baisse observée plutôt tardivement, à partir de 2013 (exception faite en 2018) et diminuent en 2023 de 54 % par rapport à 2013 et de 9 % par rapport à 2022.

Les ventes de quantités de supercarburant sans plomb, quant à elles, n'ont cessé de décroître depuis 2005 sans discontinuer à l'exception de 2021 et diminuent en 2023 de 11% par rapport à 2013. Elles croissent en revanche de 9,5 % par rapport à 2022, probablement en raison du renouvellement du parc de véhicules.

## Évolution annuelle des ventes de G.P.L.



GPL



G.P.L. (Gaz de pétrole liquéfié) est un mélange composé de propane et de butane et distribué à l'état liquide.



**Tendance :** La consommation de G.P.L. à Paris, au vu des statistiques de ventes annuelles, indique une baisse tendancielle accompagnée d'amples variations. Les quantités vendues demeurent marginales en comparaison des volumes de gazoles et d'essence sans plomb (voir plus haut) : en 2023, le volume de GPL (524 tonnes) représente 0,30 % des volumes des carburants classiques. Les quantités vendues n'ont jamais été aussi basses en 2023 depuis 2016 et traduisent, la transition qui s'opère vers les carburants alternatifs aux hydrocarbures. Les volumes vendus baissent de près de 30 % en 2023 par rapport à 2022.



# 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<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> 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.

## DIOXYDE D'AZOTE NO<sub>2</sub>

## 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

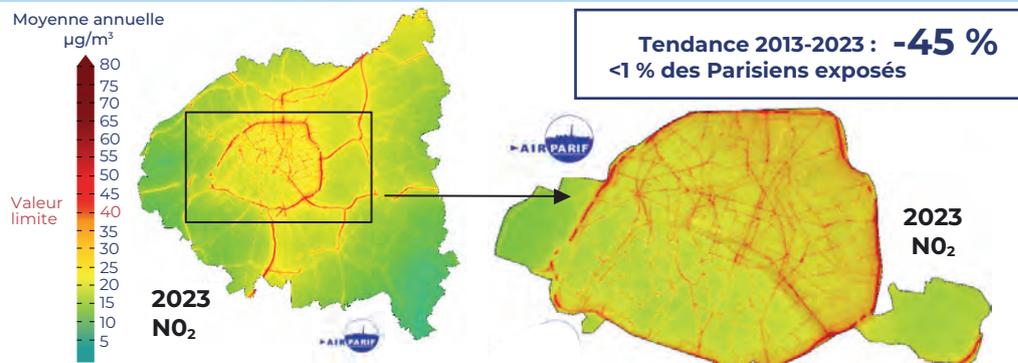


**Tendance :** Les niveaux de pollution enregistrés en 2023 ont baissé à Paris par rapport à 2022, sauf pour l'ozone (O<sub>3</sub>). Cette diminution est principalement liée à la baisse tendancielle des émissions et notamment celle du trafic routier (accompagnée du renouvellement du parc de véhicules à moteur) ainsi qu'aux conditions météorologiques globalement favorables à la dispersion des émissions accompagnées de températures clémentes pendant l'hiver ayant limité le recours au chauffage résidentiel. Grâce à la poursuite de la tendance de fond à la baisse des niveaux de pollution chronique, la population parisienne exposée à des concentrations dépassant les seuils de pollution est en nette diminution par rapport à 2022.

En 2023, 2 000 Parisiens sont cependant toujours concernés par des dépassements à la valeur limite au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) (contre 10 000 en 2022). Pour les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, les valeurs limites sont respectées en 2023.

En revanche, l'ensemble des parisiens sont concernés par un dépassement des recommandations de l'OMS pour les 4 polluants mentionnés ci-dessus. Dans le cadre de la révision de la Directive sur l'air ambiant en lien avec l'évolution des recommandations de l'OMS, il a été décidé par le Parlement Européen, le Conseil et la Commission européenne d'abaisser les seuils des valeurs limites réglementaires en les rapprochant des seuils recommandés par l'OMS, sans s'y aligner, pour poursuivre la diminution de l'impact de la pollution de l'air sur la santé : La valeur limite à respecter d'ici 2030 passera pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules PM<sub>10</sub> de 40 µg/m<sup>3</sup> à 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle et pour les particules PM<sub>2,5</sub> de 25 µg/m<sup>3</sup> à 10 µg/m<sup>3</sup>.

## Concentration moyenne annuelle de NO<sub>2</sub> sur Paris et la petite couronne



**Tendance :** En 2023, 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 (40 µg/m<sup>3</sup>) est en diminution, entraînant une baisse notable du nombre de Parisiens potentiellement exposés à ces dépassements (2 000 personnes en 2023). En revanche, la totalité des Parisiens est exposée à un air qui ne respecte pas les recommandations de l'OMS annuelle (10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle) et journalière (25 µg/m<sup>3</sup> 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 NO<sub>2</sub>, sont fixés à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

La diminution des niveaux de NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> des véhicules diesel.

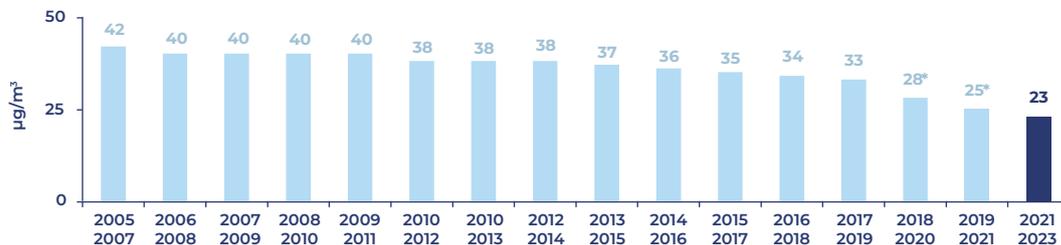


**Tendance : Entre 2014 et 2023, les niveaux de NO<sub>2</sub> à proximité au trafic routier ont baissé de 50 %, et, en situation de fond, les concentrations moyennes annuelles de NO<sub>2</sub> ont diminué de près de 45 %.**

La baisse de ces concentrations, tant en situation de fond qu'à proximité du trafic routier, s'explique par la diminution des émissions du trafic (et du renouvellement du parc routier) et à la baisse du trafic routier.

## Évolution des niveaux de NO<sub>2</sub>

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



\*2020 : année particulière due au COVID.

## PARTICULES PM<sub>10</sub>



Les sources de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>) 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 PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>** : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM<sub>10</sub>, de diamètre inférieur à 10 µm et les PM<sub>2.5</sub>, de diamètre inférieur à 2,5 µm. Les particules PM<sub>10</sub> sont majoritairement formées de particules PM<sub>2.5</sub> : en moyenne annuelle, les PM<sub>2.5</sub> représentent environ 60 à 70 % des PM<sub>10</sub>.

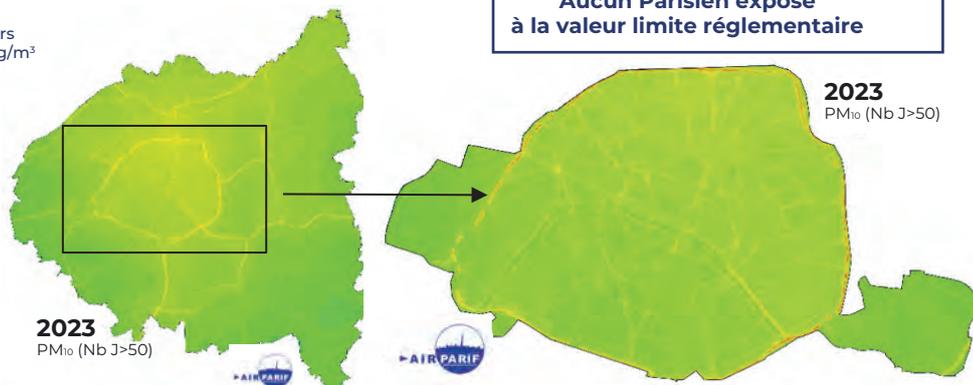
### Effets sur la santé

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 PM<sub>10</sub>, visent la protection de la santé et sont fixés respectivement à 40 µg/m<sup>3</sup> et à 30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. La **valeur limite journalière** est fixée à 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an.

## Concentration moyenne annuelle de PM<sub>10</sub> sur Paris et la petite couronne

Nombre de jours supérieurs à 50 µg/m<sup>3</sup> en PM<sub>10</sub>

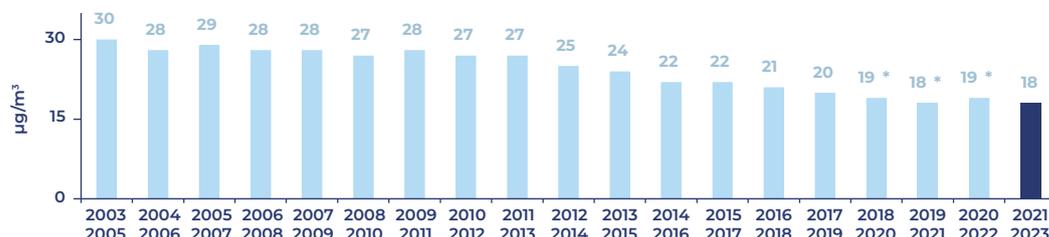


**Les niveaux moyens de PM<sub>10</sub> sont globalement homogènes à Paris** (entre 17 et 20 µg/m<sup>3</sup>). Ils sont cependant légèrement plus élevés au nord de Paris, notamment aux abords des principaux axes de circulation. **En 2023, la valeur limite annuelle est respectée** sur l'ensemble des 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 des émissions des polluants et à des températures hivernales clémentes ayant limité le recours au chauffage résidentiel.

La recommandation annuelle de l'OMS, plus exigeante, (15 µg/m<sup>3</sup>) est, quant à elle, toujours dépassée.

## Évolution des niveaux des PM<sub>10</sub>

Concentration moyenne sur 3 ans en PM<sub>10</sub> 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  $PM_{10}$  dans Paris **montrent une tendance régulière à la baisse au cours des 10 dernières années : entre 2013 et 2023, ces niveaux ont ainsi baissé de 35 % sur les sites parisiens de fond et de près de 40 % 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  $PM_{10}$  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

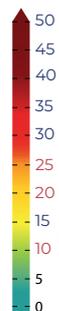
## PARTICULES $PM_{2.5}$

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

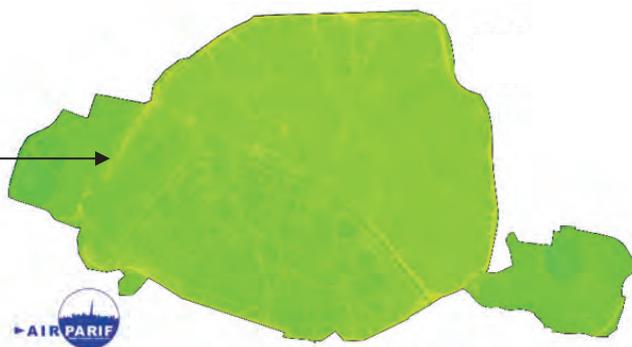
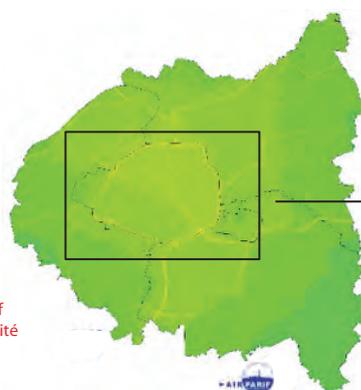


Les sources des particules de diamètre inférieur à  $2,5 \mu m$  ( $PM_{2.5}$ ) sont multiples. Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. **Les sources majoritaires de particules fines primaires sont les secteurs résidentiels et tertiaire (notamment le chauffage au bois), le trafic routier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

Moyenne annuelle  $\mu g/m^3$



Valeur limite  
Valeur cible  
Objectif de qualité



**Tendance 2013-2023 : -45 %**  
Aucun Parisien exposé à la valeur limite réglementaire



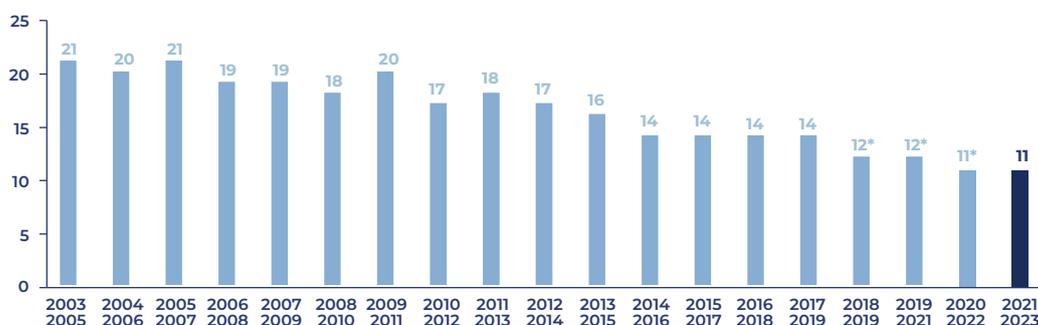
La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les  $PM_{2.5}$ , visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à  $25 \mu g/m^3$ , à  $20 \mu g/m^3$  et à  $10 \mu g/m^3$ , en moyenne annuelle.



**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  $25 \mu g/m^3$**  est respectée sur la totalité du territoire parisien en 2023, mais l'ensemble du territoire parisien et de ses habitants sont concernés par le dépassement de des recommandations de l'OMS ( $5 \mu g/m^3$ ), comme sur toute l'Île-de-France.

### 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 55 % entre 2014 et 2023** sur les sites de fond parisiens, et de plus 40 % sur les sites de trafic dont 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.



## OZONE O<sub>3</sub>



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 (NO<sub>2</sub>), 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.

## BILAN DE L'INDICE DE QUALITÉ DE L'AIR



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.



L'indice ATMO, adopté par le Ministère de la Transition Écologique et mis en place au 1<sup>er</sup> 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 PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, 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

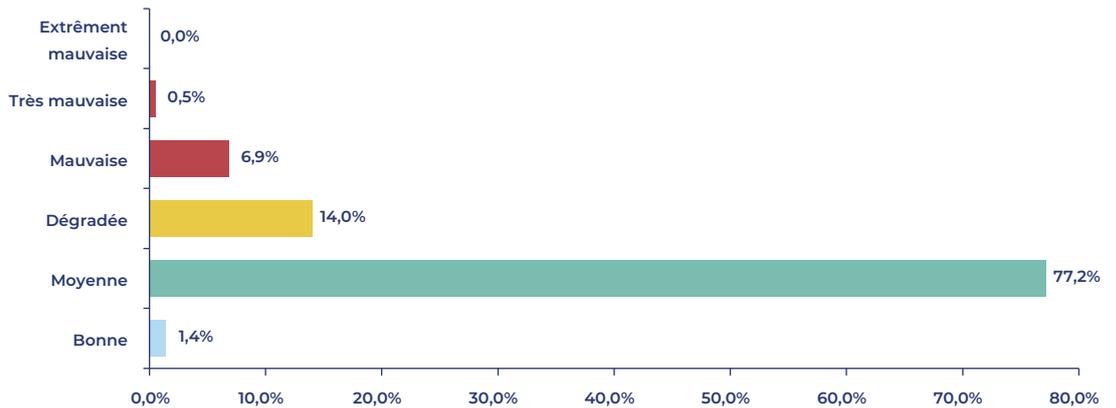


**Tendance** : L'ozone est un polluant secondaire, qui se forme par réaction chimique à partir des polluants gazeux présents dans l'atmosphère. **Pour ce polluant, l'évaluation de la situation au regard des valeurs réglementaires est réalisée à l'échelle régionale et n'est pas pertinente à l'échelle communale.** En 2023, le nombre de jours de dépassement des seuils réglementaires est identique à celui de 2022 (5 jours, voir page suivante.)

L'ozone étant un gaz à effet de serre, il a un impact sur le changement climatique. Les concentrations en moyenne annuelle ont augmenté de +10 % en 10 ans.

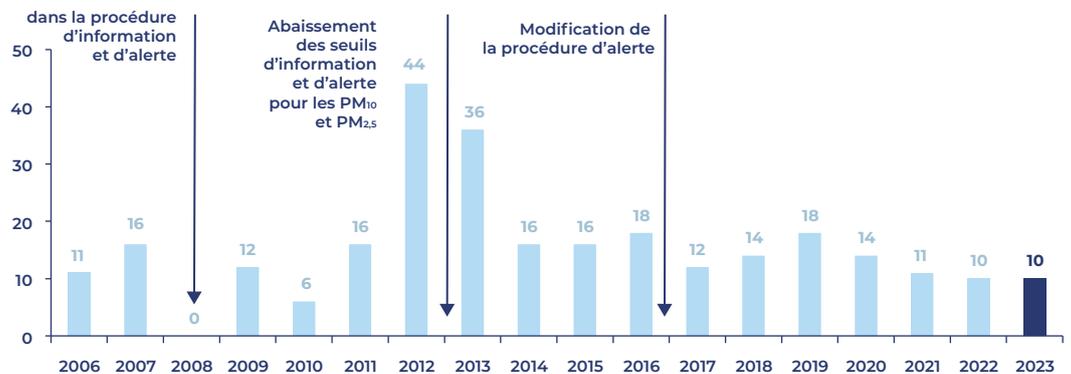
Les recommandations de l'OMS sont dépassées en tout point de la région en Île-de-France, comme les années précédentes.

## Indice ATMO



**Tendance** : L'indice de qualité de l'air a été « bonne » et « moyenne » près de 79 % du temps en 2023 (contre 71 % en 2022).

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



**Tendance** : L'année 2023 a comptabilisé comme en 2022 **10 journées** de dépassement déclenchant la procédure d'information.

Ces déclenchements ont concerné les **particules PM<sub>10</sub>** avec **5 jours** de dépassement du seuil d'information (les 9 et 10, les 14 et 15 et le 21 février 2023) et **5 jours** de dépassement du seuil d'information à l'ozone (les 15 et 16 juin et du 6 au 8 septembre 2023).



# Le bruit routier

## MESURE DU BRUIT ROUTIER

Source : BRUITPARIF-  
Mairie de Paris



### L'indice Ln

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

### 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 également 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 **178 stations automatiques permanentes en Île-de-France**, dont 67 à Paris : 44 dédiées à la vie nocturne, 17 au bruit routier à proprement parler, 3 spécifiquement au bruit de chantier, 2 au bruit aérien et une autre au bruit ferré.

## Implantation des sites de mesures permanentes à Paris

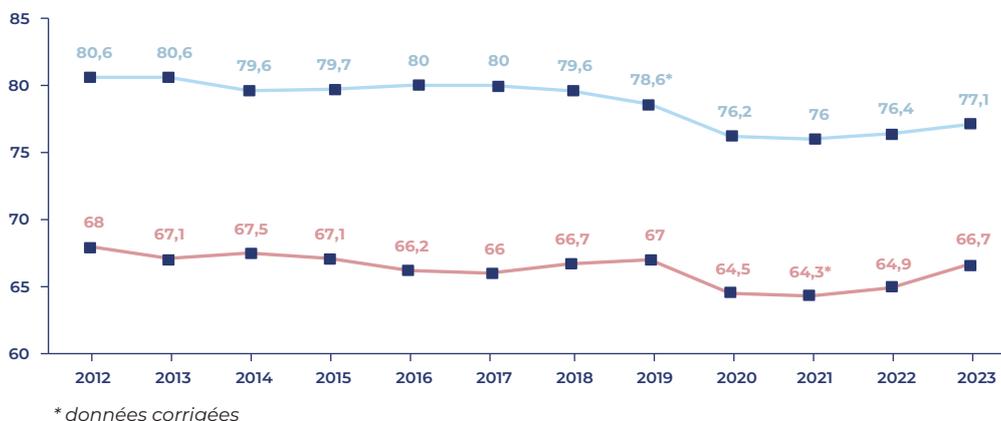


### Directive européenne 2002/49/CE :

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 —



**Tendance :** Avec une valeur moyenne de 77,1 décibels enregistrée à la station de la porte d'Auteuil du Boulevard périphérique, le niveau sonore nocturne augmente par rapport à 2022 mais demeure toujours plus bas qu'avant la crise sanitaire (78,6 décibels en 2019 – donnée corrigée) et réaffirme la tendance de fond à la diminution du bruit routier sur l'anneau périphérique avec une baisse observée de -3,5 décibels depuis 2012.

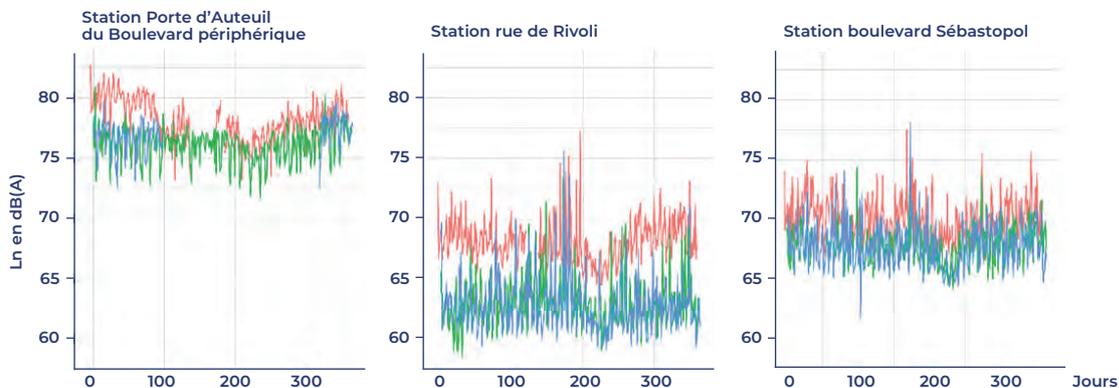
Avec une moyenne de 66,7 décibels enregistrée à la station de la place Saint-Michel, le niveau sonore nocturne augmente également en 2023 par rapport à 2022 mais reste toujours plus bas qu'en 2019. La baisse s'élève à cette station à -1,3 décibel depuis 2012.

Source : Mairie de Paris  
BRUITPARIF

## Évolution du niveau sonore journalier aux station Auteuil, Rivoli et Sébastopol

Comparaison entre les années 2019, 2022 et 2023

2019 —  
2020 —  
2023 —



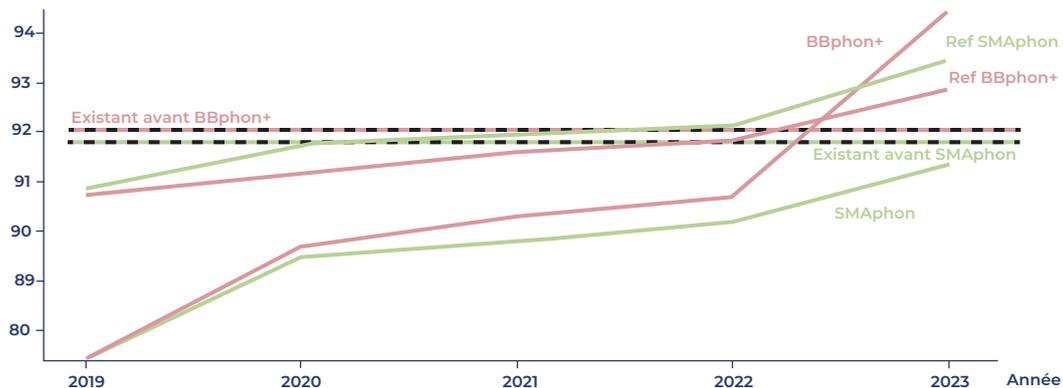
**Tendance :** Aux trois stations de mesure de Bruitparif, le niveau sonore nocturne est stable en 2023 par rapport à 2022, mais reste nettement plus bas qu'en 2019 : sur le site de la porte d'Auteuil du Boulevard périphérique, le bruit routier baisse en moyenne de -1,3 dB(A) en 2023 par rapport à 2019, sur le site de la rue de Rivoli, l'écart s'élève à -5,3 dB(A) et sur celui du boulevard Sébastopol de -2,3 dB(A). La baisse est observée également le jour sur ces trois sites. La baisse nocturne la plus forte est observée rue de Rivoli (à la circulation générale restreinte) : en 2023, le bruit y est beaucoup plus bas que le boulevard Sébastopol quand en 2019, les niveaux sonores étaient comparables.

Source : Mairie de Paris

## Expérimentation de revêtements de chaussée phoniques et thermiques en milieu urbain (Projet Cool & Low Noise Asphalt)

### Évolution de la mesure CPX à 50 km/h pour une sélection de revêtement de chaussée

Les trois courbes vertes correspondent au site rue Frémicourt et les trois courbes rouges au site rue de Courcelles



**Tendance :** Trois enrobés phoniques innovants continuent d'être testés à Paris dans le cadre du suivi « AFTER-LIFE » du projet européen COLL & LOW NOISE ASPHALT qui s'est clôt en avril 2023. Les résultats des mesures acoustiques par la méthode CPX de deux de ces enrobés phoniques, le SMAphon et le BBphon+, sont présentés ici. Il est constaté trois choses :

- Le SMAphon est plus performant acoustiquement que le BBphon+.
- Les propriétés acoustiques s'estompent avec le temps, ce qui était attendu, mais davantage pour le BBphon+ (ce qui reste à confirmer en 2024).
- Seul le SMAphon continue de faire mieux que le revêtement de référence posé à proximité et mieux encore que le revêtement préexistant

Le SMAphon est devenu par ailleurs le revêtement de chaussée posé par défaut à Paris lors du renouvellement de la couche de roulement d'une voie.



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



**Méthode CPX :** Le principe de la méthode en champ proche CPX est de mesurer en continu et à vitesse constante le niveau sonore d'un revêtement de chaussée par la mesure du bruit de contact entre le pneu et la chaussée et ainsi évaluer ses performances acoustiques. La Ville de Paris (DVD) dispose d'un véhicule équipé de micros permettant ce type de mesures.



# LE BILAN

des déplacements

# en 2023

à Paris



VILLE DE PARIS  
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896

