

Actives, partagées, durables... Toutes vos mobilités à Paris

**Synthèse
du plan local
de mobilité de
la Ville de Paris**

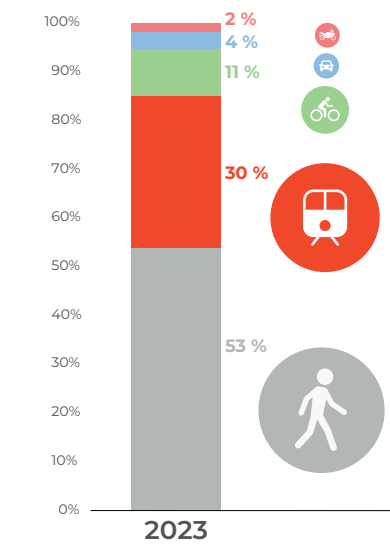


Les données clés de la mobilité à Paris

Évolution des déplacements en Île-de-France

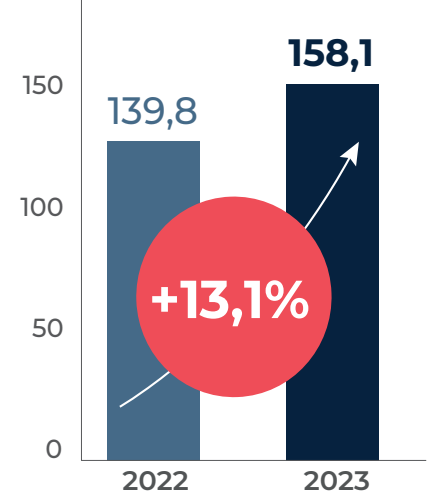
Parts modales des déplacements à l'intérieur de Paris

Source : Enquête EMG, IPR, 2024



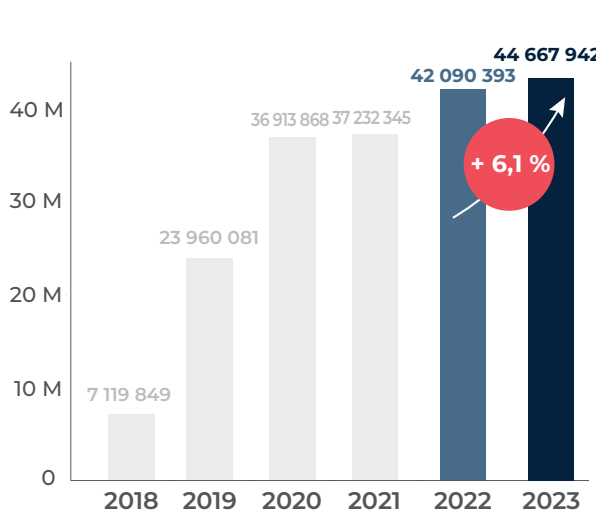
Fréquentation des aménagements cyclables parisiens

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'

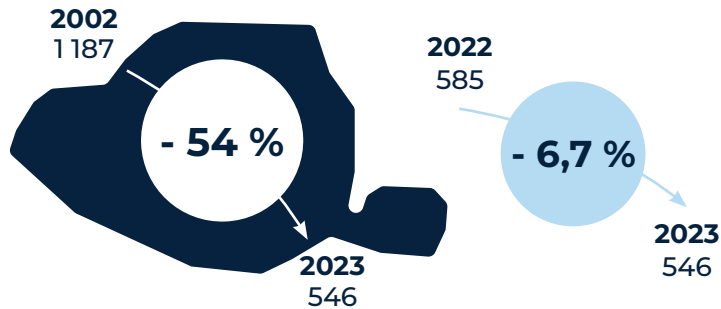
Unité : Nombre total de locations de plus de 3 minutes
Source : SAVM



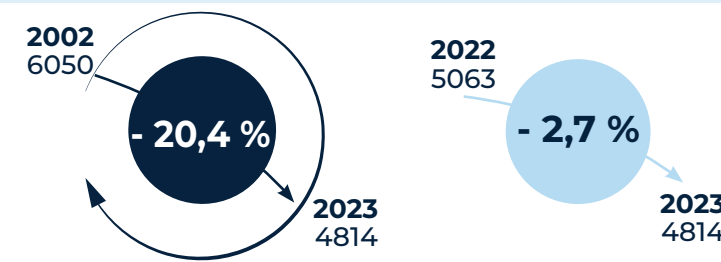
Volumes de circulation

Paris Intra-Muros

Unité : véhicules par kilomètre par heure

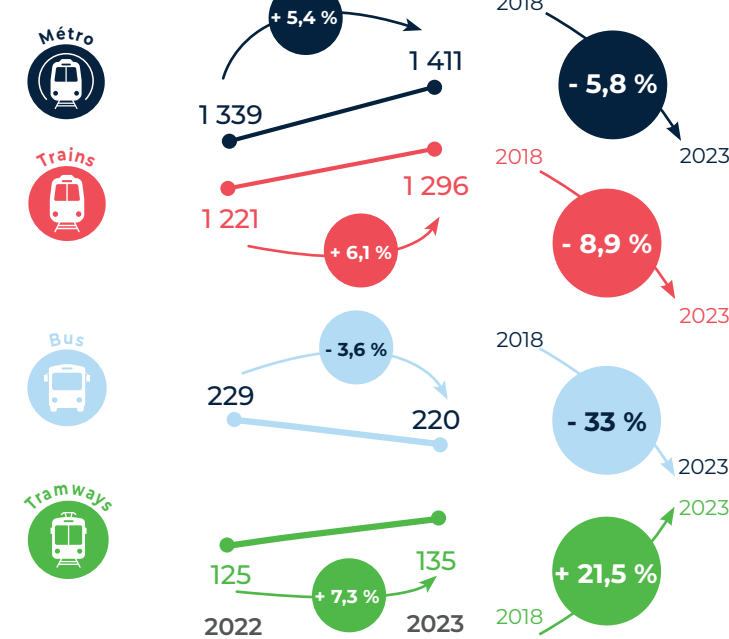


Boulevard périphérique



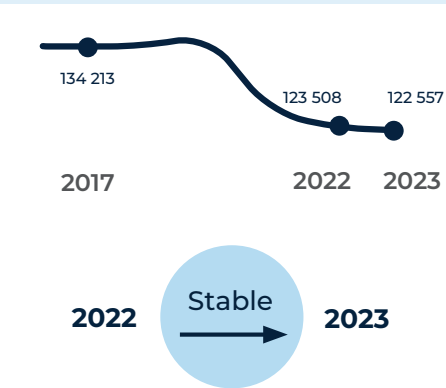
Fréquentation dans les transports en commun

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

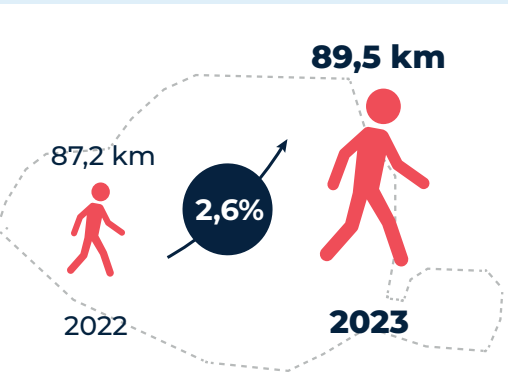


Évolution du linéaire de voirie

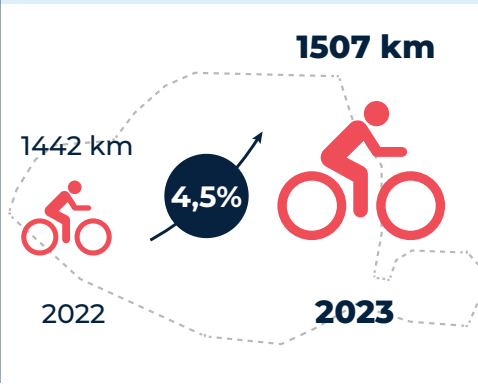
Places de stationnement véhicules



Linéaire d'aires piétonnes



Linéaire cyclable



Total du linéaire des voies parisiennes : 1 700 km

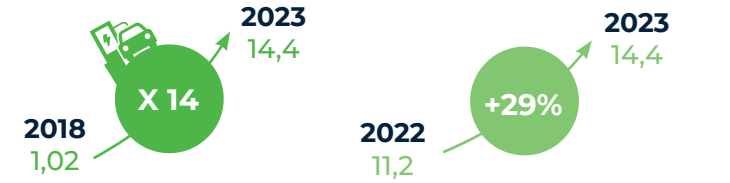
Les données clés de la mobilité à Paris

Réseau public Belib'

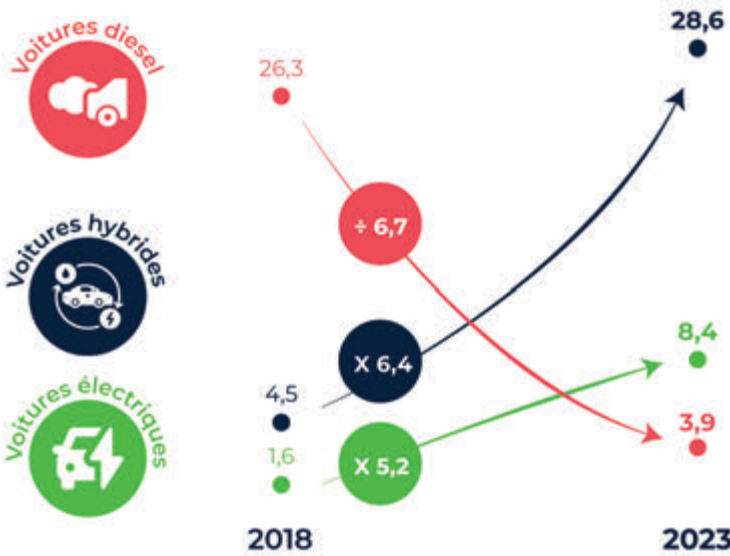
Nombre de recharges



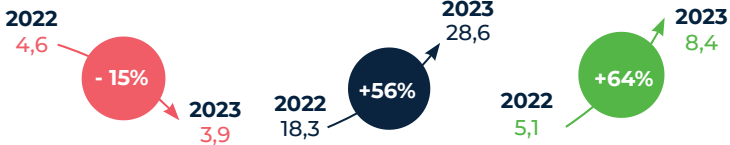
Consommation électrique (en millions de kWh)



Immatriculations neuves (en milliers) Source : MTES

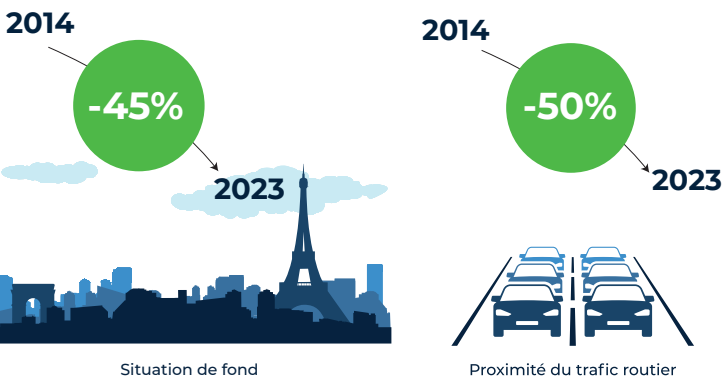


Evolution récente :



Qualité de l'air à Paris Source : AirParif

Concentration de NO₂ en µg/m³



Ventes de produits pétroliers Source : MTES

Total supercarburants et gazole routier (en milliers de tonnes)

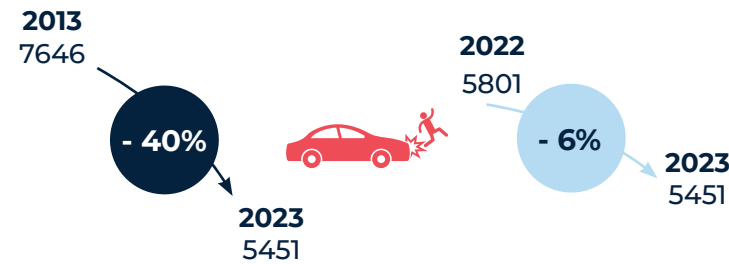


dont gazole routier (en milliers de tonnes)

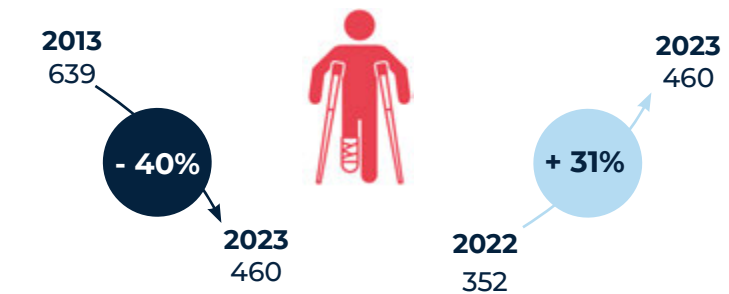


Evolution de l'accidentologie à Paris Source : ONISR

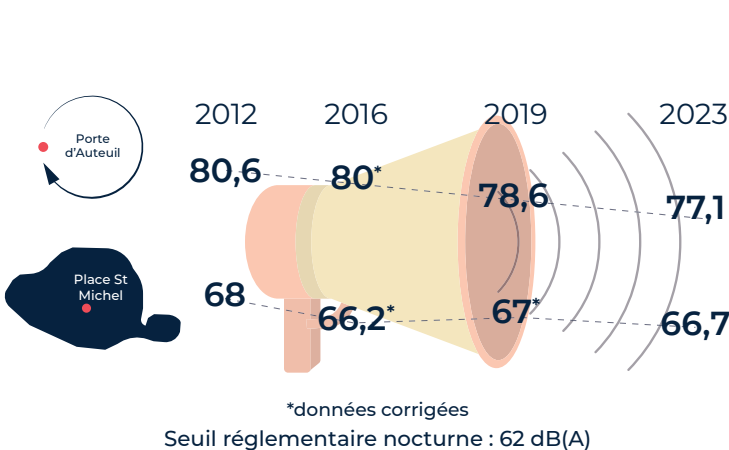
Nombre total de victimes



dont nombre de tués et blessés hospitalisés



Bruit routier nocturne parisien Source : BruitParif



1 Les déterminants de la mobilité à Paris

p.7

2 Les réseaux et les flux de transports à Paris

p.19

3 Les politiques de mobilité menées à Paris

p.34

Préambule

Cœur de Métropole, Paris concentre 2,18 millions d'habitants et 1,81 millions d'emplois sur une superficie de 105 km², ce qui en fait la ville la plus dense d'Europe. La densité atteint 380 personnes à l'hectare, contre 135 à l'échelle de la Métropole, 15 dans le reste de l'Ile-de-France et 1 dans le reste de la France . Et alors qu'une longue période de baisse de la population a été observée durant toute la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, le nombre d'habitants s'est stabilisé au cours des vingt dernières années. Même si la population a repris sa baisse depuis 2014, en raison d'un creusement du déficit migratoire apparent. Pour 2050, les projections démographiques prévoient une population comprise entre 2,15 et 2,32 millions d'habitants. Par ailleurs, les classements ne cessent de le prouver : Paris fait également partie des capitales économiques les plus attractives et influentes au Monde.

Au-delà de ses 2 millions d'habitants, Paris accueille chaque jour 3,5 millions de personnes, dont plus d'un million d'actifs qui ne résident pas dans la capitale, 269 000 élèves et étudiants ainsi que 80 000 touristes. Le tourisme, l'activité économique, le dynamisme en matière d'emploi et d'innovation, l'art, la culture et la mode : tous ces secteurs peuvent prétendre prospérer et se développer, grâce notamment à un exceptionnel système de mobilité. La mobilité est en effet une composante essentielle de la qualité de vie et du dynamisme d'une Métropole. Selon l'Institute for Transportation and Development Policy, Paris est la grande ville la mieux desservie au monde en transports en commun : 100 % des Parisiens, quel que soit l'arrondissement où ils habitent ou travaillent, sont situés à moins d'un kilomètre d'un réseau rapide, fréquent et disposant d'arrêts rapprochés : un record qui vaut à Paris de figurer à la première place du classement des 26 métropoles mondiales les plus denses au Monde. En plus de ce maillage dense et efficace, qui sera encore renforcé par le projet du Grand Paris Express, la Ville de Paris a développé ces dernières années un important réseau cyclable avec plus de 1 000 km de voies cyclables, des voies piétonnes et apaisées, et propose également un grand nombre de services de véhicules partagés : voitures, vélos, scooters, etc. Paris possède également des atouts géographiques. La capitale est traversée par la Seine, et a aménagé au cours de son histoire de grands ports et un réseau de canaux dédiés à la logistique fluviale. Aujourd'hui, Paris se trouve ainsi reliée à un grand port international français et est dans une position stratégique pour le trafic domestique français et international par voie fluviale.

Grâce à ce système de mobilité dynamique, les 12 millions de franciliens réalisent chaque jour 43 millions de déplacements . Sur ces déplacements, 13 millions ont pour origine et/ou destination la ville de Paris. Un peu plus de 65 % de ces déplacements internes à Paris se font à pied ; 26 % en transports en commun, 5% en vélo ou EDPM et 4 % en voiture. Les échanges avec les communes voisines représentent 3,2 millions de déplacements quotidiens. Ce sont les transports en commun qui sont largement privilégiés dans ces échanges (67 %), puis la voiture (20 %). En matière de marchandises, c'est plus d'un million de mouvements de livraison qui est réalisé à Paris chaque semaine, dont 90 % en mode routier.

Ces dernières années, les enjeux environnementaux – réchauffement climatique, pollution de l'air, biodiversité, pollution lumineuse et sonore, consommation énergétique ont pris une importance majeure. Avec la COP21 organisée à Paris, les Villes se sont positionnées comme des acteurs centraux dans la lutte contre le réchauffement climatique, et plus généralement pour la préservation de l'environnement et la lutte contre toutes les formes de pollutions. Aujourd'hui, pour qu'une ville soit attractive, elle doit avant tout proposer un cadre de vie agréable, apaisé, sain, et non pollué. Le système de mobilité s'est adapté à cette évolution : depuis 20 ans, la circulation automobile décroît, laissant la place à des modes de transport moins polluants. Entre 2002 et 2022, une baisse de la circulation de 50 % a été observée dans Paris (hors Boulevard Périphérique). Aujourd'hui seuls 33 % des ménages parisiens disposent d'un véhicule. Les niveaux de pollution locale diminuent également pour un certain nombre de polluants : particules fines et oxydes d'azote notamment. Ainsi, le nombre de personnes potentiellement exposées au dépassement de la valeur limite réglementaire pour plusieurs polluants diminue, et l'intensité de dépassement des normes se réduit d'année en année. Néanmoins, la situation n'est pas encore satisfaisante : les seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé sont encore dépassés pour un certain nombre de polluants, notamment pour l'ozone et les particules fines.

Par ailleurs, dans une ville aussi dense que Paris, l'espace urbain est rare et donc précieux. Les usages sur cet espace public se sont multipliés : circulation, livraisons, promenade, jeux et sport, commerce, restauration etc. La répartition de l'espace public entre ces différents usages doit donc être organisée au mieux, pour être optimisée.

La mobilité doit continuer à être une force de la Ville de Paris, et un atout sur lequel s'appuyer pour conforter ce dynamisme économique, touristique, culturel... : elle doit intégrer les nouveaux enjeux environnementaux et s'adapter à l'espace public disponible. La Ville de Paris doit continuer à proposer une offre multimodale de qualité, pour permettre à chacun de se déplacer avec le mode de transport le plus adapté à son besoin qu'il soit résident parisien, visiteur, professionnel, touriste, tout en préservant l'environnement et en garantissant un équilibre de l'espace public entre les différents modes et usages.

1

Les caractéristiques du territoire et les déterminants de la mobilité à Paris

Démographie, emplois, émissions, modes

Dans cette section :

Contexte

Un plan pour la mise en cohérence des actions de la Ville

Le diagnostic, première étape du Plan Local de Mobilité

La mobilité parisienne et francilienne en 2023

Les caractéristiques du territoire en chiffres-clés

Les Indicateurs démographiques et socio-économiques

Les flux de transports et les modes empruntés

L'environnement et les émissions liées à la mobilité parisienne

Les déterminants de la mobilité à Paris

Démographie : Un vieillissement à venir de la population parisienne

Emplois : Un déséquilibre est-ouest persistant et une tendance à l'allongement des distances domicile-travail

Paris, une ville attractive en matière de tourisme

Sources

Contexte du nouveau Plan Local de Mobilité

Un Plan stratégique pour la mise en cohérence des actions de la Ville

Le Plan Local de Mobilité : quel statut et quelle portée ?

L'article L-1214-35 de la Loi Orientation des Mobilités (LOM) a rendu obligatoire la mise en place dans les EPCI d'Île-de-France de Plans Locaux de Mobilité, déclinant localement les orientations du Plan de Mobilité Île-de-France. Il est élaboré également en lien avec les autres documents de planification à l'échelle locale.

Le plan local de mobilité vise à définir l'ensemble des politiques de la Ville de Paris en matière de mobilités, à horizon 2030.

Un plan visant 4 principaux enjeux :

Le Plan Local de Mobilité a identifié 4 enjeux principaux pour la mobilité parisienne :

- Des mobilités décarbonées,
- Une mobilité plus sobre,
- Une ville inclusive et accessible à toutes et à tous,
- Une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée.

Afin d'adresser ces 4 enjeux, 18 objectifs stratégiques visant à apporter des solutions concrètes ont été élaborés.

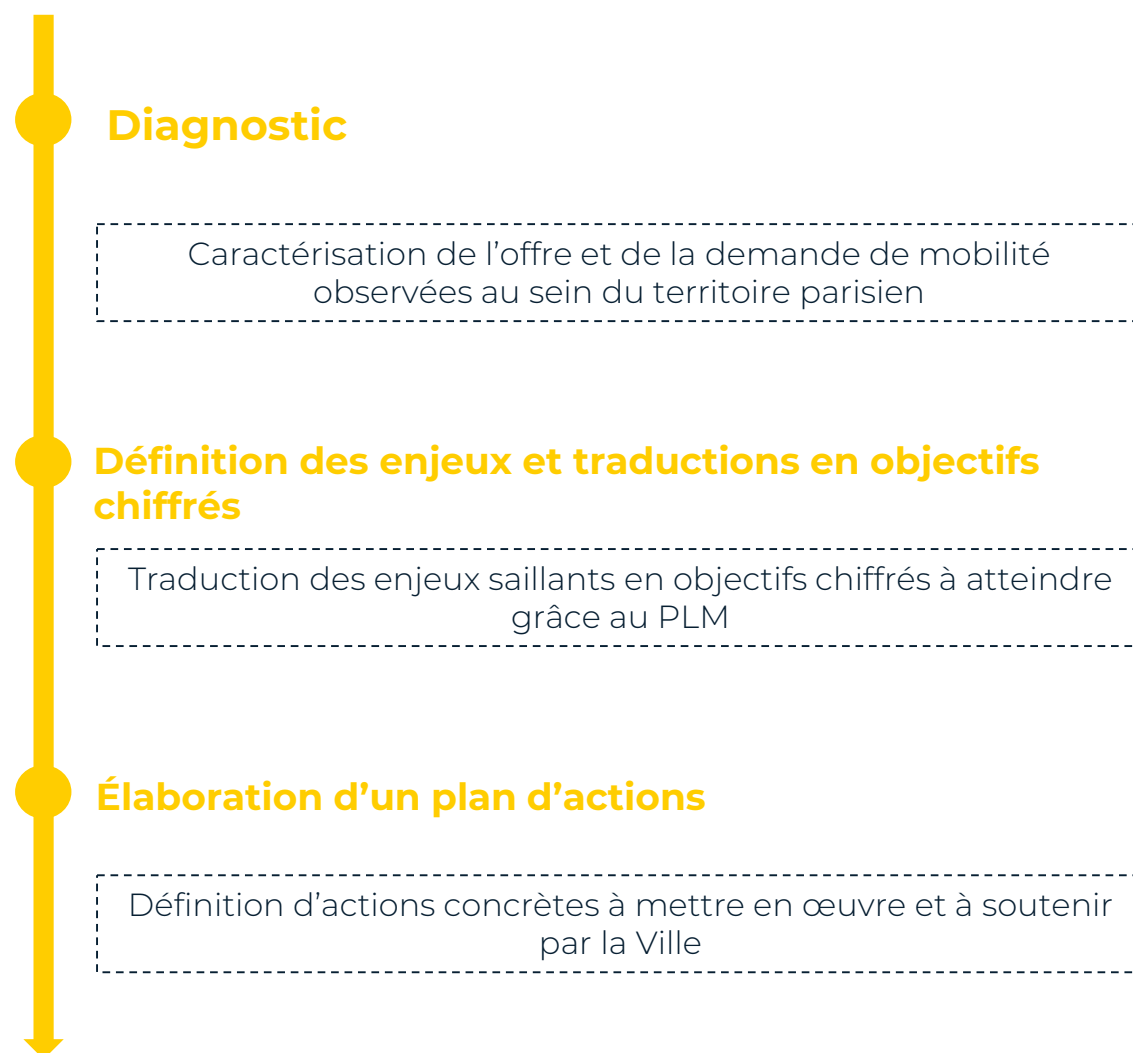
Un plan stratégique à destination des services de la Ville et du grand public

Ce nouveau document n'a pas vocation à se substituer à l'ensemble des plans sectoriels existants qu'il recouvre, mais vise à proposer une vision politique et stratégique de la politique de mobilité à Paris servant de référence à la fois pour les services de la Ville et vis-à-vis du grand public.

Contexte du nouveau Plan Local de Mobilité

Le diagnostic, première étape du Plan Local de Mobilité

Cette synthèse présente le diagnostic, premier moment de l'élaboration du Plan Local de Mobilité. Ce travail vise à établir un état des lieux de la mobilité parisienne en analysant les **grands déterminants socio-démographiques** et **impacts** sur l'environnement de la mobilité, mais également les **réseaux** et les **flux** générés par la capitale ; ainsi que les **politiques de mobilité** menées à Paris ces dernières années.



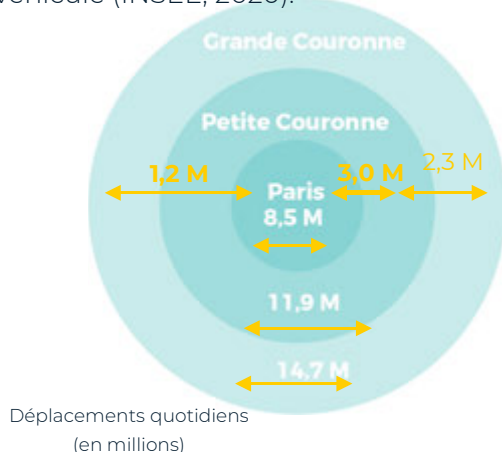
Contexte du nouveau Plan Local de Mobilité

La mobilité à Paris, dans la métropole et en Île-de-France

Paris, hub multimodal de la desserte régionale, nationale, et internationale

Le réseau de transport parisien confère à Paris une situation stratégique à l'échelle de la région Île-de-France et de la France. La desserte et le maillage de la capitale en fait une ville réceptrice et émettrice d'importants flux nationaux et internationaux.

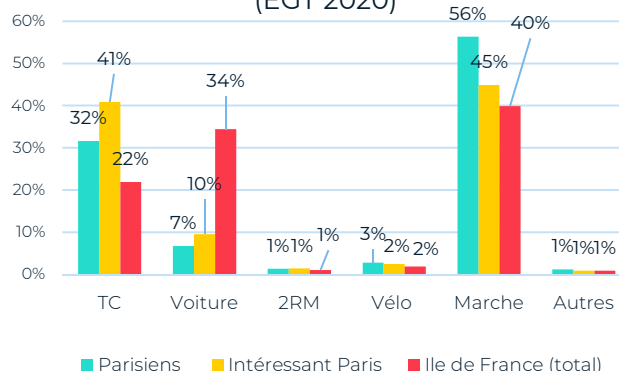
Sur 42 millions de déplacements quotidiens des résidents d'Île-de-France, un tiers (30%) concernent Paris (sont réalisés intra-muros ou entre Paris et ses couronnes). À Paris, la majorité des déplacements est réalisée grâce aux modes actifs ou collectifs (45% des déplacements sont réalisés en marchant et 41% en transports en commun). Néanmoins, la part modale de la voiture reste de 10%, bien que 67% des ménages parisiens ne possèdent pas de véhicule (INSEE, 2020).



Trois défis pour la mobilité à Paris

Réseau puissant, le système de transport à Paris est cependant confronté à un certain nombre de défis, qui rendent nécessaire un effort nouveau de planification des mobilités.

Répartition modale en 2020
(EGT 2020)



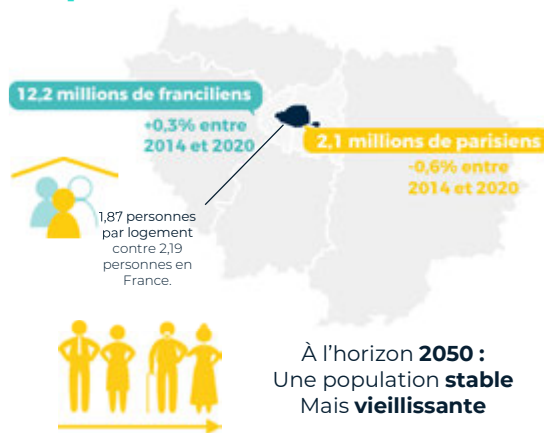
L'enjeu est en premier lieu **environnemental**. De 2004 à 2014, les émissions intra-muros liées aux transports ont baissé de 39%. La mobilité représente 24% des émissions de Paris. Elles devront encore baisser pour atteindre l'objectif de neutralité carbone du secteur en 2050 inscrit dans le Plan Climat.

L'accessibilité et l'inclusivité sont le second grand objectif auquel est confronté le système de transport. La Ville est engagée dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes handicapées (loi Handicap de 2005), notamment à travers l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite. Les transports parisiens doivent aussi être exemplaires pour l'égalité Femme-Homme et le respect des minorités.

Enfin, **la crise sanitaire a bouleversé les habitudes de mobilité** (essor du vélo, baisse de l'usage des transports collectifs, généralisation du télétravail) nécessitant de réévaluer les objectifs et les politiques publiques menées par la Ville.

Les caractéristiques du territoire

Une population stable, au niveau de vie élevé, cachant de fortes disparités



Une population vieillissante

En 2020, la population parisienne était de 2 145 906 habitants, dont l'âge moyen était de 39,2 ans.

En 2050, on estime que leur âge moyen augmenterait et serait de 42,2 ans.

Ainsi, en 2050, 1 Parisien sur 4 serait âgé de 60 ans et plus.

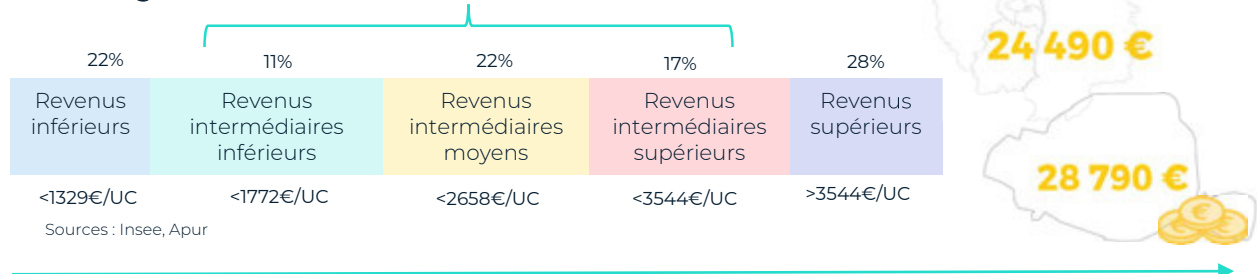
Source : Insee

Des catégories socio-professionnelles supérieures et des niveaux de revenus élevés

La capitale compte 34% de cadres et professions intellectuelles supérieures (19% à l'échelle nationale).

Le **revenu** disponible par unité de consommation **médian y est plus important** que dans le reste de la région Île-de-France.

Néanmoins, Paris accueille **50% de ménages à revenus intermédiaires**.

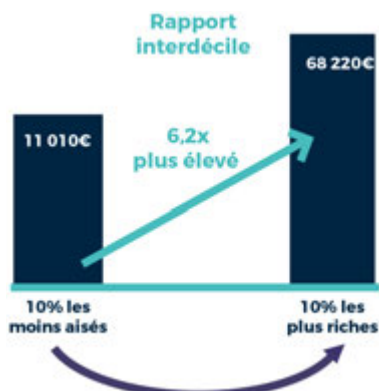


Cachant de fortes inégalités socioéconomiques

En 2020, le **niveau de vie** des 10 % des ménages **les plus aisés** était **6,2x** supérieur à celui des 10 % **les plus modestes**.

En comparaison, ce rapport interdécile est de **4,3** en IDF et **3,3** au niveau national.

Paris est dotée d'un parc social important (21,8% des 148 millions de m² bâtis), cependant **inégalement réparti** entre les arrondissements :



3 arrondissements concentrent **plus de 40% du parc social** (35 000 logements chacun)



Sources : Insee, Apur

Les caractéristiques du territoire

Une activité intense génératrice de flux de déplacements importants

Paris concentre une grande partie de l'activité économique et touristique du pays :

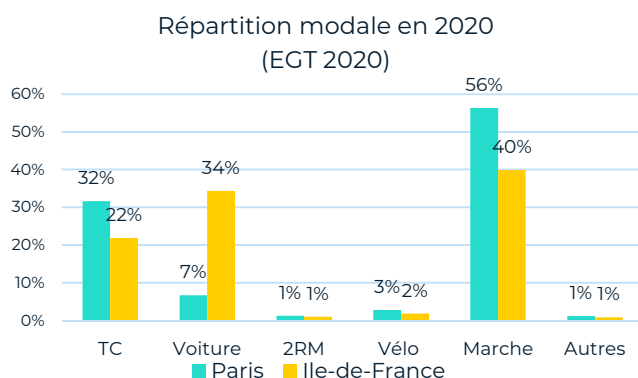


En 2022, Paris était considérée comme la destination touristique la plus attractive au monde. **19 millions de touristes internationaux** ont visité la ville au cours de l'année, un niveau légèrement en deçà de la fréquentation avant crise sanitaire.

Source : Insee, Paris Région Comité Régional du Tourisme, Euromonitor International

Cette activité engendre d'importants flux de transports qui convergent vers le centre de l'agglomération :

de personnes...



...et de marchandises

En 2019, près de **500 000 colis** ont été livrés chaque jour à Paris par des véhicules utilitaires représentant **18%** du trafic parisien.



Ces livraisons sont responsables de 25% des émissions de CO₂ de la mobilité en Île-de-France.

Sur **42 millions** de déplacements quotidiens des résidents d'Île-de-France, **8,5 millions** sont réalisés **dans Paris intra-muros** et **4,2 millions** sont réalisés **entre Paris et ses couronnes**. Parmi les trajets réalisés par les Parisiens, **56%** sont réalisés **en marchant**, **32%** en transports en commun, **7%** en voiture et **3%** en vélo.

Les caractéristiques du territoire

L'environnement et les émissions liées à la mobilité parisienne

Une mobilité qui contribue à près de 20% des émissions de gaz à effet de serre

Dans Paris intra-muros, les transports représentent :



Toutefois, entre 2004 et 2021, les émissions de GES ont été réduites de **60%** et la circulation automobile de 45% (nombre de véhicule par heure) (PCAET, Ville de Paris).

Les Franciliens et Parisiens sont exposés à des niveaux de pollution élevés :

Les transports (routier, ferroviaire, fluvial et aérien) sont la première source de pollution de l'air puisqu'ils émettent, à l'échelle de l'Île-de-France :

2/3 (64%) des oxydes d'azote (NOx)
+ d'1/3 (40%) des particules fines PM2.5



En 2018, près de 1,3 million de Franciliens étaient exposés à des seuils de pollution (CO₂, NO₂, PM10 et PM2,5) supérieurs à la réglementation et aux recommandations de l'OMS. (AirParif) . Entre 2010 et 2019 le nombre annuel de décès attribuable à l'exposition prolongée aux particules fines PM2,5 a diminué de 40% (PCAET).



En 2021, 11 % des Parisiens sont exposés à des niveaux sonores au-delà de la limite exprimée recommandée en journée et 5,2% la nuit*

*au-delà de 68 dB(A) le jour et au-delà de 62 dB(A) la nuit, ce qui implique un risque de trouble du sommeil la nuit.

Sources : BruitParif, AirParif, PCAET, VdP, 2021

Les déterminants de la mobilité

Démographie : un vieillissement à venir de la population parisienne

Une baisse conjoncturelle de population parisienne

La capitale perd des habitants chaque année (12 400 habitants perdus en moyenne par an entre 2014 et 2020, contre 2 700 entre 2009 et 2014, Insee, 2020). Le déficit migratoire s'établit à -1,2% en 2020. La baisse de la population parisienne s'explique en partie par la baisse des naissances et la diminution de la taille moyenne des ménages.

Un vieillissement attendu de la population parisienne

L'arrivée aux grands âges des générations du baby-boom, combinée à une augmentation probable de l'espérance de vie laissent présager un vieillissement de la population parisienne.

En 2040, le nombre de Parisiens de 65 ans ou plus augmenterait (passant de 17 % en 2019 à 22 %). Les Parisiens resteraient cependant plus jeunes que l'ensemble des Français.

Ces changements posent aux pouvoirs publics le défi de l'adaptation des infrastructures existantes, notamment des systèmes de transport, et de la construction d'équipements adaptés aux besoins spécifiques d'une population vieillissante.

La crise sanitaire, la poursuite d'une dynamique de desserrement urbain

La crise du Covid et les différents épisodes de confinement ont servi de révélateurs à un certain sentiment de désaffection vis-à-vis de la densité urbaine. Les aspirations à un cadre de vie plus rural, fondé sur la proximité des espaces naturels ont été au contraire renforcées.

On estime que 400 000 personnes (dont 208 000 résidents à l'année) ont quitté la ville pendant le premier confinement, notamment pour l'Yonne et les départements normands (Insee, 2020).

L'effet confinement a indéniablement laissé une empreinte de plus long terme. On estime ainsi que les recherches de résidences principales en région et en grande couronne ont respectivement augmenté de 77 % et 25 % entre janvier 2019 et mai 2021 (Le Parisien, 2021).

Néanmoins, lorsqu'ils quittent la capitale, les ménages parisiens restent majoritairement en Île-de-France, et plutôt en petite couronne. En effet, plus d'un quart des Parisiens quittant la capitale s'installent à moins de 10 km de Paris et près de la moitié à moins de 20 km (INSEE, 2021).

La crise sanitaire est venue accentuer des phénomènes déjà existants de desserrement urbain, le déficit migratoire étant préexistant à la crise sanitaire au sein de la région parisienne.

Les déterminants de la mobilité

Emplois : un déséquilibre est-ouest persistant et une tendance à l'allongement des distances domicile-travail

Une forte concentration démographique et de l'activité économique

Avec plus de 20 000 habitants par km², Paris constitue la zone la plus dense de l'agglomération (8600 habitants par km² dans la Métropole du Grand Paris) (APUR 2019) et fait partie d'une des villes les plus denses d'Europe.

La capitale rassemble un tiers des emplois de la région Île-de-France. Les emplois à Paris suivent une géographie particulière marquée par une forte concentration dans les quartiers centraux et de l'Ouest (plus de 50 000 emplois par km² dans ces espaces). Cette concentration se traduit par un nombre important de trajets pendulaires en provenance du reste de la métropole parisienne, générant des tensions sur les systèmes de transports en commun. En effet, 60 % des emplois parisiens sont occupés par des actifs qui n'habitent pas Paris. (APUR, 2021).

Tensions sur le marché immobilier et desserrement de l'agglomération

De 2006 à 2018, les prix immobiliers à l'achat ont crû à Paris de manière plus rapide qu'en Île-de-France (+32 % pour les appartements, +13% pour les maisons dans la région, contre respectivement +73% et +56% à Paris).

Le prix de vente des logements et son évolution sont déconnectés du pouvoir d'achat des ménages : en dix ans, les prix des appartements ont progressé deux fois plus vite que les revenus.

La crise sanitaire n'est pas venue remettre en cause ce statut quo. À moyen et long terme, cette situation entraîne un phénomène de desserrement de l'agglomération et d'étalement urbain.

Parallèlement, l'emploi - en particulier les emplois qualifiés - tend à se concentrer dans les territoires du cœur d'agglomération. En conséquence, les distances domicile-travail continuent d'augmenter. Alors qu'elles étaient de 9,7 km en moyenne en 2007, elles atteignent 10km en 2017. Cette augmentation touche plus fortement les ouvriers (+0,9 km) et les employés (+0,5 km), alors que les cadres profitent de la relocalisation des emplois dans le centre de l'agglomération (IPR, 2021).

L'impact de la crise sanitaire

A la suite de la crise sanitaire, la pratique du télétravail est venue s'ancrer dans les habitudes des Franciliens : 20% pratiquaient le télétravail avant 2020 contre 42% de Franciliens en 2021. Cette nouvelle tendance conduit les entreprises à optimiser leurs stratégies immobilières, se traduisant par une augmentation de la vacance sur le marché des bureaux francilien. Celle-ci est passée de 2,6 millions de mètres carrés fin 2019 à environ 4,4 millions de mètres carrés à la mi-2022 (Institut Paris Région, 2022). Par ailleurs les entreprises ont opéré un recentrage vers le cœur de l'agglomération depuis le début de la crise sanitaire. La localisation des bureaux deviendrait un critère d'implantation essentiel pour les entreprises aux dépens des quartiers de bureaux périphériques de la métropole.

Les déterminants de la mobilité

Paris, une ville attractive en matière de tourisme



Paris, première destination touristique en 2022

En 2022, Paris était considérée comme la destination touristique la plus attractive au monde (Euromonitor). 19,4 millions de touristes internationaux ont visité la ville au cours de l'année et 24,7 millions de touristes nationaux.

Les touristes étrangers viennent majoritairement des États-Unis, du Royaume-Uni, d'Espagne, d'Italie et d'Allemagne. La consommation touristique à Paris s'élevait à 19,6 milliards d'euros tandis que 66,6 millions de nuitées ont été décomptées au cours de l'année 2022 en Île-de-France (retrouvant presque le niveau d'avant crise sanitaire).

Paris est particulièrement appréciée pour la variété de ses paysages, son offre culturelle et son patrimoine historique. Parmi les lieux touristiques parisiens, le musée du Louvre est le site le plus visité (plus de 7 millions de visiteurs en 2022), suivi par la Tour Eiffel et le Musée d'Orsay.

Vers un retour à une fréquentation touristique pré-covid

La crise sanitaire a eu pour effet de réduire drastiquement les flux touristiques (-66 % du nombre de touristes), en particulier les flux internationaux et le tourisme d'affaires (-77% de congressistes) (Paris Office du Tourisme et des Congrès, 2020). L'année 2022 a enregistré une hausse de la fréquentation des touristes, et au premier trimestre 2023 les chiffres du tourisme à Paris se rapprochaient du niveau de 2019. Toutefois le tourisme d'affaires peine à retrouver son niveau d'avant crise sanitaire : la part des nuitées d'affaires au premier trimestre 2023 dans le Grand Paris est estimée à 42,3 % contre 52 % en 2019, pouvant s'expliquer par le télétravail et la généralisation des réunions à distance.

Une offre de transport à destination des touristes

Paris bénéficie d'infrastructures de transport lui conférant une situation géographique stratégique : 3 aéroports, 13 autoroutes, 7 gares, 1 EuroVélo et 4 Véloroutes permettent d'accéder à la ville. Lors de leurs séjours, les touristes utilisent principalement les transports en commun, la marche ainsi que les VTC pour se déplacer (APUR, 2021). Des offres de mobilités s'adressent également spécifiquement aux touristes : 4 lignes de bus touristiques transportent des centaines de milliers de passagers chaque année. L'usage des « bateaux-promenade » sur la Seine fait de Paris le premier port fluvial en matière de tourisme, avec près de 8 millions de passagers en 2019.

Des initiatives pour développer le tourisme durable

En 2021 se sont tenues les premières Assises du tourisme durable. Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre telles que la sortie de l'usage du plastique à usage unique dans la filière touristique, le développement de l'accès pour les visiteurs à l'eau potable du réseau Eau de Paris, le développement des déplacements des touristes à vélo et du cyclotourisme, la constitution d'une charte « démarche d'accueil durable et écoresponsable ». Les acteurs privés sont également porteurs de solutions de tourisme durable (développement des vélo-taxis, tour guidés à vélo).

Sources : Les déterminants de la mobilité à Paris

Démographie

Insee, [Quels impacts des évolutions démographiques sur les besoins en équipements](#), 2018

Insee, [La population de Paris à l'horizon 2050](#), 2017

Insee, [Une mosaïque sociale propre à Paris](#), 2017

Insee, [Projections démographiques pour Paris à l'horizon 2040](#), 2023

Insee, [208 000 résidents en moins dans la capitale pendant le premier confinement](#), 2020

Insee, [90 % des Parisiens qui quittent la capitale s'installent dans une commune urbaine](#), 2021

Insee, [Paris dossier complet](#), 2023

Insee, [Île-de-France dossier complet](#), 2023

Institut Paris Région, [Chiffres-clés de la région Île-de-France](#), 2023

APUR, [Les derniers chiffres du logement social à Paris](#), 2022

Infrastructures et transport

Groupe ADP, [Trafic de Paris Aéroport en hausse de 2,5% en 2019](#), 2019

IAU, [Comparaison de réseaux Mass Transit franciliens et internationaux](#), 2018

Libération, [Paris : À la Gare du Nord, gros trafic et gros travaux d'ici 2024](#), 2018

Ville de Paris, [Stratégie logistique 2022-2026](#)

Activité économique et touristique

IAU, [Logement et emploi dans la métropole du Grand Paris](#), 2018

Insee, Analyse IDF, [n°113](#), 2020

Insee, Analyse IDF, [Paris et l'Ouest parisien : des territoires quasiment inaccessibles à l'achat pour les ménages franciliens](#), 2020

Insee, [Recensement de la population](#), 2021

Insee, [Comparateur de territoires, département de Paris](#), 2020

Euromonitor [international, Top 100 city destinations](#), 2022

Institut Paris Région, [Des heures de pointe aux jours de pointe, effets de la pandémie sur](#)

[le mass transit en Île-de-France](#), 2021

APUR, [Les classes moyennes à Paris](#), 2020

Ville de Paris, [Le tourisme à Paris retrouve son dynamisme d'avant le Covid](#), 2023

APUR, [Les mobilités touristiques](#), 2022

Paris Région Comité Régional du Tourisme, [Bilan de l'activité touristique à Paris Île-de-France](#), 2022

Institut Paris Région, [Reconvertir les bureaux et bâtiments d'activités en logements : un potentiel encore sous-exploité](#), 2022

Institut Paris Région, [Le télétravail s'installe durablement](#), 2022

Environnement

Ville de Paris, [Plan Climat](#), 2014

Ville de Paris, [Etat initial de l'environnement du PCAET](#), 2023

2

Les réseaux et les flux à Paris

Réseau ferré lourd, transports de surface, transport fluvial, T3P, avitaillement, fret

Dans cette section :

L'organisation du réseau de transport

Le réseau de transports en commun

Le réseau ferré lourd

Les transports de surface

Le transport public particulier de personnes (T3P)

Le transport de marchandises

Les transports fluviaux

L'offre d'avitaillement

Synthèse

Sources

L'organisation du réseau de transport

Paris, hub multimodal de la desserte régionale, nationale et internationale

Les transports parisiens ont un rôle d'organisateur de la desserte locale et des flux nationaux et internationaux. L'intensité de ces flux génère un niveau élevé d'émissions polluantes et de nuisances, qu'il est urgent de réguler.

Le rôle majeur du réseau ferré lourd dans l'organisation des transports franciliens

Paris organise le réseau des transports régionaux, encore très largement aménagé selon un modèle radial. En Île-de-France, où la part modale des transports en commun est d'environ 22% en 2020, le réseau ferré (RER et Transilien) représentait 70% des déplacements réalisés en transports en commun.

Le réseau francilien présente une forte densité de desserte, avec 562 km de lignes pour 1000 km² de surfaces urbanisées, proches de celle de Berlin (796 km) et Londres (727 km) (IPR, 2018).

Une importante armature aéroportuaire, au service du tourisme de loisirs et d'affaires

En 2019, Paris a reçu 108 millions de passagers aériens (en 2020 et en 2021 le trafic aérien a été réduit de moitié en raison de la crise sanitaire). L'aéroport de Roissy Charles De Gaulle est le second aéroport européen et le dixième du monde avec 76 millions de passagers en 2019.

L'armature aéroportuaire de la région parisienne repose également sur l'aéroport international d'Orly (2^{ème} plateforme aéroportuaire de France, 1^{er} aéroport pour les flux domestiques) et l'aéroport de Paris, Le Bourget accueillant des vols non-réguliers. (Groupe ADP, 2019).

Le réseau ferroviaire parisien, nœud central des liaisons nationales et européennes

Des liaisons internationales sont également assurées par le train et notamment via des lignes à grande vitesse permettant de relier Paris au reste de l'Europe. Paris est ainsi dotée de six gares accueillant liaisons internationales, nationales et régionales, toutes connectées au réseau de métro et de bus.

Avec près de 700 000 voyageurs par jour et 211 millions de passagers par an, Paris-Gare du Nord est considérée comme la première gare d'Europe. Celle-ci accueille les lignes européennes grande vitesse Eurostar et Thalys, les liaisons nationales du nord, les lignes du Transilien et la ligne B du RER. Les projections tablent sur une augmentation de la fréquentation de 40% d'ici 2030.



Objectifs à atteindre

n°9 & 12

- Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés
- Proposer une mobilité touristique plus durable

Les transports en commun : le réseau ferré lourd

Un réseau en extension dans la région

Un réseau en étoile, centré sur Paris

Paris dispose d'un réseau de transport ferré dont le maillage et la qualité de desserte sont exceptionnels. 100% des Parisiens habitent à moins d'un kilomètre d'un réseau rapide, fréquent et disposant d'arrêts rapprochés, ce qui fait de Paris l'une des grandes villes mondiales les mieux desservies (la première selon le classement de l'Institute for Transportation and Development Policy – ITDP, 2016).

Une extension progressive en petite couronne

À l'échelle régionale, le réseau est concentré dans la zone dense, limitant l'accessibilité en transports en commun en périphérie. En conséquence, depuis le Plan de Déplacements Urbain de 2007, plusieurs lignes ont été étendues vers les communes de la petite couronne. La ligne 8 a gagné une nouvelle station à Créteil, la ligne 12 dessert, depuis 2022, la mairie d'Aubervilliers, la ligne 4 a été prolongée jusqu'à Bagneux en 2022 et la ligne 14 a atteint en 2021 la mairie de Saint-Ouen. D'autres extensions sont prévues, sur la ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, sur la ligne 14 vers l'Aéroport d'Orly. Le prolongement de la ligne E du RER à l'Ouest de Paris jusqu'à Mantes-la-Jolie permettra, à partir de la fin 2026, d'améliorer la desserte de l'Ouest francilien en offrant une alternative au RER A dont le tronçon central est saturé aux heures de pointe.

Le Grand Paris Express : projets structurants à l'échelle régionale

Le projet du Grand Paris Express prévoit la construction de quatre lignes automatiques liant en rocade les territoires de petite et de grande couronne. Leur connexion à la ligne radiale 14 étendue au Nord et au Sud, assurera des liaisons facilitées avec le centre de l'agglomération à l'horizon 2025 (Société du Grand Paris, 2021). Cependant, des débats subsistent encore à l'heure actuelle au sujet de l'impact de certaines lignes sur l'artificialisation des sols, la réduction des terres agricoles et l'étalement urbain. La réalisation des lignes 16 et 17 a pris du retard, ne rendant plus possible leur achèvement pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Les transports en commun : le réseau ferré lourd

Une tendance de la fréquentation à la hausse à Paris et à l'échelle métropolitaine

Une fréquentation des transports en commun en hausse avant la crise sanitaire

La part modale des transports en commun dans leur ensemble à l'échelle de la région est passée de 20,3% (soit 8,3 millions de déplacements par jour) en 2010 à 21,8% (soit 9,9 millions de déplacements) en 2020. Ces évolutions sont en phase avec les objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France.

Vers un « retour à la normale » post-crise sanitaire

La crise sanitaire et les périodes de confinement ont eu un double effet de diminution réelle des déplacements pendulaires, majoritairement réalisés en transports en commun ; et d'augmentation de la perception négative de ces transports, et de la promiscuité qui y est associée (UTP, 2020). Une baisse de 40% des déplacements en transports collectifs a été enregistrée entre 2020 et 2021 (Omnil 2022).

Un retour à la normale de la fréquentation des transports en commun semble s'affirmer. En janvier 2023, la fréquentation des réseaux a atteint environ 85% du niveau de fréquentation d'avant crise (Institut Paris Région, 2023). Selon une étude menée par Île-de-France Mobilités en 2021, l'ensemble du réseau devrait retrouver sa fréquentation d'avant crise sanitaire autour de 2025-2027. Suite à la crise sanitaire, persiste un **phénomène de « jour de pointe »**, avec des fréquentations du mass transit plus fortes le mardi et le jeudi, et moindres le lundi, mercredi et vendredi, s'expliquant par l'ancrage du télétravail ces jours-ci.

Une part importante des déplacements en couronne

Les transports en commun lourds sont le mode majoritaire des trajets entre Paris et sa périphérie. Ils sont utilisés pour 2/3 des déplacements entre Paris et la petite couronne, et 3/4 entre la capitale et les communes de grande couronne. Les transports en commun lourds restent minoritaires dans les trajets réalisés intégralement en banlieue (16% en petite couronne, 8% en grande couronne).

Le mode privilégié des trajets pendulaires

L'usage des transports en commun « lourds » est fortement associé aux trajets domicile-travail : 54% des actifs franciliens empruntent ce mode pour leurs trajets pendulaires (Aur, 2020). A Paris, 61% des actifs se rendent sur leur lieu de travail en transports en commun.

Face à la saturation, le défi de l'automatisation

Plusieurs lignes du métro présentent des taux d'occupation extrêmement élevés (notamment les lignes 1, 9 et 13). L'automatisation est l'une des solutions avancées pour augmenter le débit de voyageurs puisqu'elle permet de d'augmenter la fréquence de passage (en dessous des 2 minutes). Elle est en cours pour la ligne 4 et en projet pour la ligne 13.

Les transports en commun : le réseau de surface

Un réseau de surface renforcé, affinant le maillage du réseau et facilitant les liaisons de proximité

Assurer les liaisons de proximité et l'intermodalité

Les transports de surface (tramways, bus, traverses) assurent un maillage plus fin du réseau à l'échelle des quartiers. Ces lignes visent à la fois à assurer les liaisons en rocade et faciliter les trajets de proximité, mais aussi à permettre le rabattement vers les transports « lourds » dans les territoires les moins denses. Cette offre présente également un fort enjeu pour les personnes à mobilité réduite puisqu'elle peut être rendue plus facilement accessible que les transports souterrains (escaliers, absence de rampes d'accès...) (Ville de Paris, 2021).

L'extension du réseau de tramway : une politique de transport et d'espace public

Le plan de déplacement urbain de 2007 prévoyait l'extension du réseau de tramway et l'augmentation de l'offre de bus en site propre. Ces orientations se sont concrétisées par le prolongement de la ligne T3 du tramway, qui offre aujourd'hui une liaison de rocade quasi-complète entre les portes de Paris, sur le boulevard des Maréchaux. La prolongation du T3b d'ici 2024 reliera la Port d'Asnières à la Porte Dauphine. À l'échelle francilienne, on compte aujourd'hui **11 lignes de tramway**. La dernière inauguration date de juin 2023 avec la mise en service du T10 liant Antony à Clamart (IDFM, 2023).

Le réseau de bus, de la desserte de proximité aux liaisons inter-quartiers

En 2019, le réseau de bus parisien a fait l'objet d'une restructuration visant à accompagner l'évolution démographique des quartiers Nord-Est de la capitale (19ème et 20ème notamment) et de plusieurs communes de petite couronne. Au total, 50 lignes ont été modifiées ou augmentées et 5 lignes ont été créées pour favoriser les liaisons inter-quartiers et la desserte des futures gares du Grand Paris Express. Actuellement Paris est desservie par 65 lignes de bus, couvrant 604 km et desservant plus de 1 400 points d'arrêts (RATP, 2023).

En plus du réseau « classique » de bus, les liaisons de proximité sont aussi assurées par 5 « traverses », qui facilitent l'accès aux équipements de proximité au sein de plusieurs quartiers parisiens. Enfin, les bus Noctilien assurent le transport nocturne de passagers sur 2 lignes dans Paris intra-muros, 37 lignes reliant Paris à sa périphérie, et 9 lignes allant de banlieue à banlieue (IDFM, 2023).



Objectif à atteindre

n°9

→ Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés

Les transports en commun : le réseau de surface

Forte augmentation des trajets en tramway, stagnation des trajets en bus

Une augmentation du nombre de trajets en tramway renforcée par l'extension du réseau

Dans l'EGT 2020, 6% des déplacements quotidiens en transports en commun en Île-de-France ont été réalisés en tramway.

C'est le mode qui a connu la plus forte croissance, puisqu'il ne représentait que 3% des trajets quotidiens en 2010. Cette augmentation est à mettre en lien avec l'extension du réseau et la création de nouvelles lignes, dans Paris et en Île-de-France.

En comparaison, la part des déplacements réalisés en métro a diminué, passant de 37% en 2010 à 33% en 2020. En 2022, la fréquentation annuelle du tramway parisien T3 retrouve presque son niveau d'avant crise sanitaire. Elle était de 125,4 millions de voyages (soit une hausse de 49 % par rapport à 2020 et une baisse de 6% par rapport à 2019).

L'usage actuel des services de tramway et de bus pointe la pertinence du réseau de surface pour répondre aux besoins de trajets en rocade dans Paris.

Une reprise de la fréquentation des bus

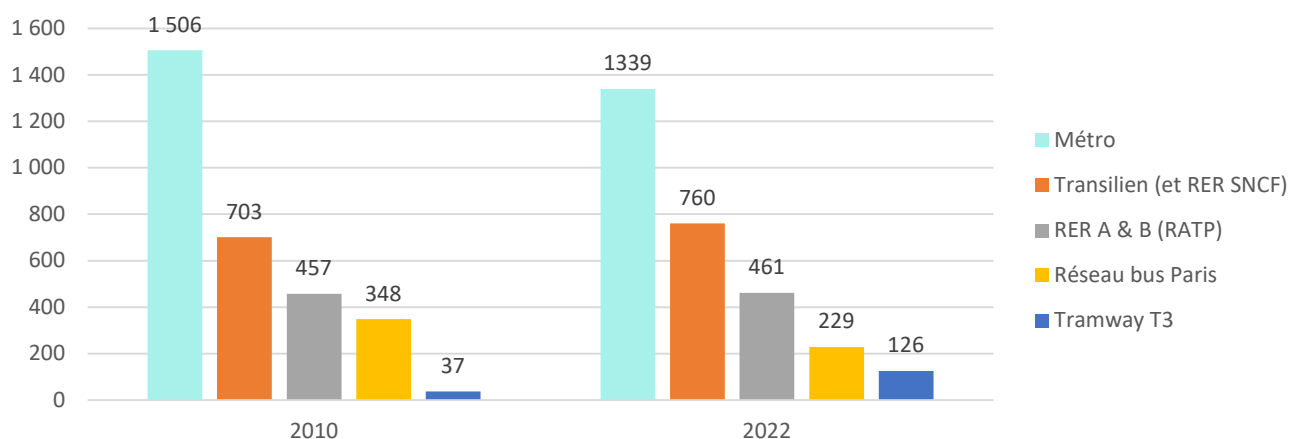
Concernant les bus, les lignes 62 et 60 sont celles qui ont enregistré les plus forts taux de fréquentation en 2021. Ces lignes suivent des trajets en rocade (difficilement substituables par des trajets en métro), liant respectivement la Porte de Saint-Cloud à la Bibliothèque François Mitterrand au Sud, et la place Gambetta à la Porte de Montmartre au Nord-Est (Ville de Paris, 2021).

La fréquentation du réseau de bus ne retrouve pas encore les niveaux de fréquentation d'avant crise sanitaire (304,8 millions de trajets en 2019). En 2022, la fréquentation représentait seulement 2/3 du niveau pré-crise (228,6 millions de déplacements) malgré une légère reprise entre 2020 et 2022.

Fréquentation des principaux réseaux

Nombre de voyages par an

Bilan des déplacements 2022, Observatoire parisien des mobilités, Ville de Paris



Les transports publics particuliers de personnes

Un usage croissant des T3P, favorable à la démotorisation des Parisiens

Un usage croissant des taxis et VTC

Modes motorisés alternatifs à la voiture personnelle, les transports publics particuliers de personnes (T3P) (taxis, VTC et mototaxis) représentent un service complémentaire à l'offre de transports commun. Ils permettent de couvrir des itinéraires difficilement réalisables en transports collectifs. En 2022, 18 824 taxis avaient l'autorisation de stationner dans la zone de compétence de la Préfecture de Police de Paris, soit environ 28 taxis pour 10 000 habitants. L'offre de taxi reste constante mais est concurrencée par la croissance du nombre de VTC, on comptait environ 32 000 VTC en Île-de-France en 2021 contre 10 000 en 2016.

L'EGT 2020 fait état de 200 000 déplacements en T3P par jour (50% en taxi et 50% en VTC). Parmi ces trajets, 40% étaient réalisés dans Paris intra-muros et 20% entre Paris et la banlieue. À l'échelle de Paris, on estime qu'en 2019, les seuls taxis étaient responsables de 5% du trafic routier (Ville de Paris, 2019).

En 2017, on estime que les utilisateurs de l'application Uber étaient responsables de 2,4% du total des kilomètres roulés à l'échelle de l'Île-de-France.

Un public spécifique

En raison de leur coût, les T3P concernent un public plus diplômé et aux revenus plus élevés que la moyenne francilienne. Les T3P sont également davantage utilisés par les femmes, les touristes (surtout d'affaires) et les personnes à mobilité réduite. Ces services répondent donc à des besoins spécifiques de mobilité. La présence de T3P joue ainsi un rôle important dans l'attractivité touristique et économique de la capitale.

Une contribution importante à la démotorisation

L'utilisation des services T3P a également un impact important sur la démotorisation. On estime que 4,3% des ménages d'Île-de-France se sont démotorisés au cours des dernières années grâce à ces services. Cela représente l'abandon de 2,9 à 3,7 millions de voitures en Île-de-France. Les T3P, aux côtés d'autres services alternatifs à la voiture personnelle jouent donc un rôle important dans une politique visant à réduire la place de la voiture personnelle dans les habitudes de mobilité et l'occupation de l'espace public (6t bureau de recherche, 2021).



Objectifs à atteindre

n°8, 9 & 12

- Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030
- Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés
- Proposer une mobilité touristique plus durable

Le transport de marchandises

Une part importante du fret dans les flux routiers

Le fret, responsable d'une grande partie des flux routiers

Le réseau routier supporte la majeure partie du fret. Plus de 4 260 000 mouvements (livraisons ou enlèvements de marchandises) se produisaient en Île-de-France chaque semaine. 62% de ces mouvements concernent la Métropole du Grand Paris et environ 1,1 million se concentrent dans Paris. Près de 500 000 colis sont livrés chaque jour à Paris.

Des émissions polluantes importantes

À ces flux d'approvisionnement liés aux activités et commerces classiques s'ajoutent ceux générés par le e-commerce et par la livraison instantanée, en forte croissance. En milieu urbain dense comme à Paris, la multiplication des véhicules en circulation et la fragmentation des lieux de destination finale engendrent de fortes nuisances en termes de pollution atmosphérique et de congestion routière. De plus, Paris abrite seulement 1% des surfaces immobilières dédiées à la logistique, le parc de logistique se situant exclusivement en grande couronne, générant d'important déplacements entre lieux de stockage et lieux de consommation.

Ainsi, dans Paris, poids lourds et véhicules utilitaires légers sont responsables de 38% des émissions de particules fines et d'oxydes d'azotes imputables au trafic routier ainsi que du quart des émissions de CO₂ liées à la mobilité urbaine.

Agir sur la logistique du dernier kilomètre pour réduire les émissions du transport routier

Repenser et optimiser la logistique du dernier kilomètre présente un réel potentiel de réduction des émissions de CO₂ et d'amélioration de la qualité de vie. Pour cela, différentes expérimentations ont été menées ces dernières années : l'installation de micro-hub en bois sur l'espace public fluidifiant la livraison de marchandises aux commerçants, la mise en œuvre d'aires de livraison connectées dans le 4^{ème} arrondissement ou encore l'expérimentation de livraisons silencieuses en horaires décalés dans le 13^{ème} arrondissement.

En 2022, la Ville de Paris s'est dotée d'une **stratégie de logistique urbaine**, visant à désengorger le cœur de ville, limiter l'empreinte carbone, favoriser le commerce local et simplifier la vie du consommateur.



Objectif à atteindre

n°13

→ Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine

Les transports fluviaux

La Seine, du transport de passagers au fret de marchandises

L'accès à la Seine, peu propice au transport de passagers

L'encaissement du fleuve, l'aménagement de ses rives et l'étroitesse des ponts impliquent une restriction de la vitesse de circulation à 12 km/h pour les bateaux de plus de 20 mètres.

Pour l'heure, les services de transport de passagers ont donc connu des difficultés à s'installer durablement. Ainsi, les navettes fluviales Voguéo, expérimentées pendant trois ans et intégrées au réseau de transports en commun, ont cessé leur activité en 2011 du fait de coûts d'exploitation trop importants pour une fréquentation faible. Aujourd'hui, seul le réseau Batobus assure la liaison de 9 points de la capitale par voie fluviale. Sa clientèle est composée essentiellement de touristes, du fait d'un tarif peu propice aux déplacements quotidiens (plus de 140 000 passagers recensés en 2021, Batobus, 2021).

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 seront l'occasion d'une nouvelle expérimentation de navettes fluviales 100% électriques et autonomes, reliant Paris, l'Essonne et le Val-de-Marne (Le Parisien, 2023).

Une opportunité pour le fret de marchandises

En Île-de-France, près de 90 % de la logistique urbaine est réalisée en mode routier, contre 4% pour le fret fluvial.

En 2022, 22 millions de tonnes ont été transportées, soit l'équivalent en marchandises d'un million de camions (VNF, 2021). Une diversification des marchandises se met en œuvre (BTP, e-commerce, valorisation de déchets) et certaines grandes enseignes commerciales effectuent leurs livraisons par voie fluviale (Franprix, Ikea). Le transport de matériel de construction concerne toutefois la majorité du trafic des ports parisiens sur la Seine (77%) (VdP, 2021).

On estime que le fleuve pourrait accueillir jusqu'à **4 fois plus de trafic** de marchandises qu'actuellement. Dans son Plan Climat, la Ville prévoit de tripler le fret fluvial, ce qui pourrait délester le réseau routier de 2 millions de camions chaque année.

À tonnage équivalent, le transport par voie fluvial consomme 5 fois moins de carburant, émet 2,5 fois moins de CO₂ et présente une opportunité de restructuration de la logistique urbaine au centre de Paris.



Objectifs à atteindre

n°9 &13

- Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés
- Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine

L'offre d'avitaillement

Favoriser l'usage de véhicules individuels à motorisation alternative en développant l'avitaillement en énergies alternatives

Une politique visant à réduire l'usage des voitures thermiques

En 2030, la Ville de Paris défend l'interdiction de circulation des véhicules thermiques dans le périmètre de la ZFE. Cela nécessite d'accélérer le déploiement des lieux d'avitaillement alternatifs (bornes/hubs électriques, hydrogène).

Dans une période de transition, la diminution de l'impact environnemental des véhicules thermiques passe par le développement d'infrastructures d'avitaillement en bioGNV. Paris déploie des stations-services proposant du bio GNV : ces stations (Bercy, Porte d'Aubervilliers, quai d'Issy les Moulineaux et Porte d'Orléans) accueillent des poids-lourds pour encourager la transition des professionnels du transport.

Le développement d'un réseau de bornes électriques

Depuis mars 2021, le réseau de bornes de recharge Belib' a été étendu aux anciennes stations Autolib' converties en stations de charge. Le réseau comprend environ 410 stations de charge (soit 2 200 points de recharge) pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables (2 roues motorisés compris). Plusieurs stations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, plusieurs parcs de stationnement mettent à disposition des bornes de recharge. Par exemple, Saemes propose 24 parkings avec des bornes de recharge.

Paris dispose du plus grand parking de France équipé en bornes électriques au sein du parc de stationnement Saemes Madeleine-Tronchet avec 505 bornes.

Le développement de bornes de recharge au sein des copropriétés est également un enjeu pour favoriser l'usage de véhicules électriques. Pour cela, la Ville de Paris propose un accompagnement à l'installation d'infrastructures électriques en vue de l'installation de bornes de recharge électriques.

Le développement de l'hydrogène

La Ville de Paris soutient également le développement de l'hydrogène à travers l'implantation de nouvelles stations. En juin 2023, la plus grande station d'hydrogène bas carbone d'Europe a été inaugurée porte de Saint-Cloud, pouvant fournir l'équivalent d'une tonne d'hydrogène quotidiennement. Parallèlement la station à hydrogène de quai d'Alma (8^{ème}) a été rénovée et inaugurée en 2023.



Objectifs à atteindre

n°8 & 10

- Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030
- Développer des réseaux d'approvisionnement en énergie adaptés à la mobilité visée à horizon 2030 et 2050 et accompagner l'équipement en bornes de recharge des particuliers et des entreprises

Les réseaux et les flux de transports à Paris

Les transports en commun, mode principal des liaisons radiales entre Paris et la périphérie

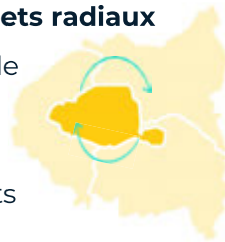
Un usage en hausse

À l'échelle régionale, une part modale des transports en commun en hausse, en phase avec les objectifs du PDUIF.



Principalement dans les trajets radiaux

3/4 des trajets entre la Grande Couronne et Paris et **2/3** de ceux réalisés entre la Petite Couronne et Paris sont réalisés en transports en commun.



Les transports en commun, mode principal des trajets domicile-travail, tirés par le réseau ferré « lourd » (métro, RER, trains)

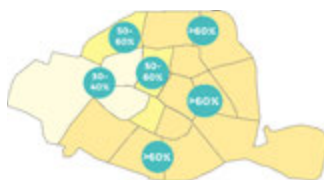
Un réseau utilisé par la majorité des actifs



se rendent sur leur lieu de travail, principalement grâce au réseau ferré lourd.

Un usage marqué par une double logique géographique et sociale

+ de 60% des actifs résidant dans les l'Est parisien se rendent au travail en transports en commun, contre 30 à 40 % des actifs résidant à l'Ouest (où l'usage de la voiture est plus important).



Sources : Insee, Apur

56% des cadres se rendent au travail en transports en commun (50% à Paris et 50% en petite couronne), soit plus d'**1/3 tiers des déplacements domicile-travail en TC** de la métropole.

Les transports de surface, mode de la desserte fine

Un essor de l'usage du tramway

À l'échelle régionale, l'extension du réseau de tramway a permis l'essor très rapide ce mode : de 3% de part modale en 2010 à 6% en 2020.



Dans Paris intra-muros, entre 2021 et 2022, la fréquentation du tramway T3 a augmenté de 19,9%.



Sources EGT 2020, Ville de Paris 2022,

Une stagnation de l'usage du bus

En revanche, la part modale du bus a stagné : en Île-de France, elle s'est maintenue à 31% entre 2010 et 2020.

Dans Paris intra-muros, entre 2021 et 2022, la fréquentation du réseau de bus a augmenté de 3%. Elle est encore inférieure à 25% de la valeur pré-Covid.

Les réseaux et les flux de transports à Paris

À Paris, le fret représente un quart des émissions de CO² liées à la mobilité

Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France.



Des externalités négatives importantes de la logistique par la route

25%
des émissions
de CO₂
de la mobilité

38% des
particules fines
et d'oxydes d'azote
du trafic routier

Actuellement, seul 6,5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine.

À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO² que la route.

Les transports publics particuliers de personnes (T3P) : démotorisation ou induction de trafic ?

Une réponse à des besoins de mobilité spécifiques

Les T3P répondent à des besoins spécifiques en termes de confort ou de sécurité (transport depuis et vers des gares/ aéroports, transport nocturne...). Ils sont également adaptés pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer. Enfin, ils représentent une solution face au sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public.



Une croissance rapide du nombre de véhicules en circulation

En 2022 à Paris, on dénombrait trois fois plus de véhicules professionnels pour le transport de personnes qu'en 2016, soit : 18 800 taxis et 32 000 VTC.

Dans Paris intra-muros, la part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 5 % en 2022*.

*Enquête de composition du trafic, Ville de Paris 2022

Un impact positif sur la démotorisation

Le recours aux T3P répond à des besoins ponctuels et résiduels de déplacements en voiture personnelle.

On estime que 4,3% des ménages d'Île-de-France se sont démotorisés au cours des dernières années grâce à ces services*.

*6t-bureau de recherche, 2020

Sources : Les réseaux et les flux à Paris

L'organisation du réseau

Groupe ADP, [Trafic de Paris Aéroport en hausse de 2,5% en 2019](#), 2019

IAU, [Comparaison de réseaux Mass Transit franciliens et internationaux](#), 2018

Institute for Transportation and Development Policy, [People Near Transit](#), 2016

Institut Paris Région, [Comparaison de réseaux Mass Transit Francilien et Internationaux](#), 2018

Le transport de marchandises

Région Île-de-France, [Enquête Transport de marchandises en ville](#), 2014

Paris Urban Lab, [Logistique urbaine durable](#), 2015

Institut Paris Région, [La logistique, fonction vitale](#), 2018.

Ville de Paris, [Stratégie logistique 2022-2026](#)

Le Parisien, [Transports : en 2024, vous pourrez utiliser ces trois lignes de navettes publiques sur la Seine](#), 2023

Le réseau ferré lourd

Apur, [télétravail et mobilité dans le Grand Paris](#), 2020

France Nature Environnement, [Ligne 18 du GPE - Autorisation environnementale](#), 2018

IDFM, [Projet d'extension du réseau](#), 2023

Société du Grand Paris, [Le GPE en résumé](#), 2023

Omnil, EGT [2010](#)

Omnil, EGT [2020](#)

Stif, [PDUIF](#) 2014

Le réseau de surface

Ville de Paris, PDU 2007; Ville de Paris, [Stratégie Handicap, inclusion et accessibilité universelle 2021](#)).

FNAUT, citée dans Le Parisien, [« La vitesse moyenne des bus à Paris a-t-elle vraiment diminué par deux en six ans ? »](#), 2019

IDFM, [Services de mobilité, le tramway](#), 2023

RATP, [Le réseau de bus évolue](#), 2019

Ville de Paris, [Bulletin de l'observatoire des déplacements](#), 2019

Bekka et al. Impact of a ridesourcing service on car ownership and resulting effects on vehicle kilometers travelled in the Paris Region, 2020

La Seine, du transport de passagers au fret de marchandises

Batobus, [description du réseau](#)

France 3 Régions, Parigo, [« Bateau, boulot](#), Institut Paris Région, [La logistique, fonction vitale](#), 2018

Voies Navigables de France, [Appel à Innovation Mobilité des Jeux 2024, 6 projets fluviaux sélectionnés](#)

Sources : Les réseaux et les flux à Paris

Les T3P

Ministère de la Transition Écologique, [Les taxis et VTC en 2017-2018](#)

Omnil, EGT 2020

Ville de Paris, Bulletin de l'observatoire des déplacements, 2022

Mairie de Paris, 6th bureau de recherche, [L'usage des T3P à Paris](#), 2021

Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, [Les taxis et VTC en 2021](#), 2023

La fréquentation des transports et la crise sanitaire

Union des Transports Publics et Ferroviaires, [Observatoire de la mobilité](#), 2020

Omnil, [La mobilité au temps de la Covid-19](#), 2020

Institut Paris Région [Le mass transit à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique](#), 2022

MTE, [L'évolution des mobilités dans un contexte post-covid](#), 2021

Île-de-France Mobilités, [Simulations réalisées par Île-de-France Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire](#), 2021

3

Les politiques de mobilité menées à Paris

Apaisement du trafic, soutien aux
mobilités actives et partagées,
inclusivité et accessibilité

Dans cette section :

Un trafic routier en voie d'apaisement

Une action forte en faveur de la réduction des vitesses et du rééquilibrage de l'espace public

Un trafic routier en baisse

Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Le soutien à la marche

Pour le vélo, le défi d'une pratique véritablement métropolitaine

Une hausse de la pratique cyclable liée au développement des aménagements

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

Vélib', un service central dans l'augmentation du nombre de déplacements à vélo

L'autopartage, une utilisation vertueuse de la voiture, encouragée par la Ville

Les autres modes en free-floating : un impact marginal sur les déplacements actifs

Les enjeux sociétaux de la mobilité à Paris

Faire de Paris une ville accessible

Faire de Paris une ville inclusive

Synthèse

Sources

Un trafic routier en voie d'apaisement

Une action forte en faveur de la réduction des vitesses et du rééquilibrage de l'espace public

Une politique de réduction des vitesses

Dès 2015, la Ville de Paris s'est engagée dans une politique d'apaisement du trafic sur le périphérique, en réduisant la vitesse maximale autorisée de 80 km/h à 70km/h.

Par ailleurs, au 30 août 2021, la Ville a acté le passage de la vitesse de circulation à 30 km/h maximum sur la quasi-totalité des voies de circulation dans Paris (Ville de Paris, 2021). Cette baisse de la vitesse vise à réduire les accidents, les nuisances sonores et à favoriser les modes actifs.

Un rééquilibrage en cours de l'espace public

A partir d'un horizon post-JO, le périphérique parisien se verra transformé, avec la mise en place d'une voie dédiée au covoiturage/bus/taxi, la transformation de 5 portes en places, et le développement d'efforts en matière de végétalisation.

En regagnant progressivement de l'espace public dédié à la circulation motorisée pour d'autres usages, la Ville rompt avec une vision de Paris comme plaque tournante de la mobilité motorisée à l'échelle régionale et même nationale, caractérisée par la présence de routes à grande vitesse et fort gabarit en plein centre-ville, héritée des années 1970.

Après la piétonnisation emblématique des voies sur berge à partir de 2016, cette politique de rééquilibrage s'est incarnée

par une série de mesures telles que la réforme du stationnement, la végétalisation, la mise en place d'un code de la rue, le développement des rues aux écoles ou encore le déploiement en cours du réseau express cyclable. Ces politiques visent à rétablir un partage plus harmonieux de l'espace public en favorisant l'émergence de nouveaux usages plus conviviaux, moins polluants, plus conformes aux objectifs de lutte contre le changement climatique.

Enfin, la Ville de Paris soutient la transition vers des mobilités non-carbonées à travers un programme d'aides adapté (aide à l'achat de vélos à assistance électrique, vélo cargo, découverte du service Mobilib').

Pours ses actions en faveur de la reconquête de l'espace précédemment dédié à la voiture, le développement des infrastructures cyclables et piétonnes, la ville de Paris a reçu le **Prix du transport durable 2023** décerné par l'ITDP et le comité du Prix du transport durable.



Objectifs à atteindre

n°18, 6 & 4

- Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière
- Déployer de nouveaux revêtements au sol, végétaliser la ville et mettre en place de nouveaux types d'aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur
- Transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers

Un trafic routier en voie d'apaisement

Une baisse générale du trafic routier

Une baisse générale du trafic

Sur les 20 dernières années, le trafic automobile à Paris (hors Boulevard périphérique) a été réduit de 50% (Observatoire parisien des mobilités, Bilan des déplacements 2022).

Les déplacements internes à Paris ont eu tendance à connaître des diminutions plus fortes ces dernières années (-42 % entre 1991 et 2010) que les déplacements d'échange avec sa couronne (-27 % pour les déplacements au départ de Paris et -25 % pour les déplacements au départ de la périphérie) (6t, 2017).

Des effets locaux

De 2008 à 2022 on observe des baisses de trafic très fortes sur l'axe Saint Marcel Port-Royal-Montparnasse (-53%) et sur l'axe Saint-Michel - Sébastopol - Strasbourg (-50%).

D'autres axes comme les quais rive Droite (-6%) connaissent des évolutions plus modérées, ce qui est à mettre en relation avec des interventions plus légères sur l'espace urbain (absence de réduction de l'espace dédié à l'automobile).

L'impact de la crise sanitaire

L'essor de la pratique cyclable, le développement des « coronapistes » et leur pérennisation est venu modifier la structure des flux motorisés dans Paris en augmentant la place du vélo et en diminuant la place allouée aux voitures.

Un impact sur positif sur l'environnement

La diminution du trafic routier a entraîné une diminution de l'empreinte environnementale (lié à une politique volontariste de réduction de la place de la voiture individuelle et le développement des transports en commun et des modes actifs). Entre 2004 et 2021, les émissions de GES ont été réduites de 60%.



Objectifs à atteindre

n°2, 4 & 5

- Rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous
- Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière
- Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien

Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Le soutien à la marche

Une majorité de déplacements courts qui sont, ou pourraient être réalisés à pied

L'Île-de-France est une des régions où la part modale de la marche est la plus élevée : chaque jour, 17,1 millions de déplacements, soit 41% des déplacements totaux sont réalisés en marchant (EGT 2020). À l'échelle de la région, c'est plus que dans des villes denses comme Madrid (30%) ou le Grand Londres (21%), par exemple (IAU, 2016).

La part modale de la marche progresse en Île-de-France. Elle est passée de 38% en 2010 à 40% en 2020. Dans la mesure où 65% des déplacements des Franciliens font moins de 3 km, le potentiel de croissance de la marche demeure important. Il est à noter que ces données ne concernent que les déplacements des Franciliens, ce qui conduit à sous-estimer le nombre de déplacements effectués à pied dans Paris où le tourisme est extrêmement important.

À Paris, une politique de réaménagement de l'espace public pour soutenir la pratique de la marche

À Paris, dans les rues, une majorité de l'espace public est dédié aux transports motorisés individuels, bien qu'ils ne représentent que 11% de la répartition modale de déplacements intéressant Paris (EGT H2020).

Au cours de la dernière mandature, une importante stratégie de diminution de la place accordée à la voiture et de requalification de l'espace public pour les piétons a été entreprise : piétonnisation des voies sur berges à partir de 2016, réaménagement des grandes places parisiennes à partir de 2018, vote d'une stratégie piétonne en 2017, mise en œuvre de Paris Respire (9 éditions entre 2017 et 2023). En décembre 2023, la Ville de Paris a voté un nouveau plan Piéton et s'est engagé à effectuer la révision du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

La crise sanitaire : accélérateur de la stratégie de piétonnisation

L'imposition de la distanciation sociale ainsi que la volonté de contrer une utilisation en hausse de la voiture particulière ont conduit la Ville de Paris à adopter des mesures d'aménagement transitoires : piétonnisations temporaires, aménagement de zones de rencontres, élargissement des trottoirs sur stationnements, extension de terrasses sur les places sur l'espace des voiries, et piétonnisation des rues à proximité des écoles.

Depuis 2020, 126 « rues aux écoles » ont été créées, concernant 230 établissements scolaires, venant pérenniser les aménagements temporaires liés à la crise sanitaire.

Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Le soutien à la marche

Une pratique de la marche différenciée selon les arrondissements

A Paris, les résidents des arrondissements centraux sont les Parisiens se déplaçant le plus à pied : les modes actifs représentent 59% de déplacements (tirés par la marche) pour les résidents des 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, 8^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements, rive droite, et 63% pour les résidents des 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements rive gauche. À l'inverse, la part de la marche est moins importante à l'Ouest (51% pour le 16^{ème}), où la part modale de la voiture personnelle est la plus élevée (18% contre 10% à l'échelle de Paris). De manière générale, les résidents des arrondissements périphériques se déplacent moins en marchant (48% dans le 12^{ème}) (Omnil, EGT 2010).

Des mesures spécifiques en direction des publics plus vulnérables dans l'espace public

En Île-de-France, les enfants âgés de 4 à 14 ans sont ceux qui se déplacent le plus à pied : ils réalisent 2 déplacements par jour (contre 1,4 déplacements chez les 35-54 ans). Une majorité (55%) de leurs déplacements domicile-étude sont effectués en marchant (Omnil, 2010). Les enfants sont particulièrement vulnérables face à la vitesse de circulation des voitures et au manque de signalisation appropriée.



Objectifs à atteindre

n°1 & 2

- Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public
- Rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous

Les femmes se déplacent plus à pied que les hommes, ce qui s'explique par un nombre plus important de trajets liés à l'accompagnement, ainsi que par des lieux de travail plus proches de leur domicile. La présence des femmes dans l'espace public est le plus souvent transitoire, liée à leurs déplacements, plutôt qu'à une permanence dans la rue : les femmes qui marchent sont davantage équipées de bagages, accompagnées d'enfants, tandis que les hommes stationnent plus que les femmes (URBIS, 2019). Cet usage de la marche par les femmes est à mettre en perspective avec leur **sentiment d'insécurité** dans l'espace public. La proportion de femmes piétonnes chute de 9 points entre le jour et la nuit (53% contre 44%) et la proportion de celles qui marchent seules chute de 27 points la nuit (10% la nuit, 37% le jour) (URBIS, 2019). Afin d'adapter les aménagements aux besoins des piétonnes la Ville s'est dotée de **référentiels « Genre et espace public »**.

Le développement des « rues aux écoles » post-covid

La pérennisation de l'opération « rues aux écoles » contribue à l'appropriation de l'espace public par les enfants comme un lieu de vie et non comme seul espace de transit.

Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Une hausse de la pratique cyclable liée au développement des aménagements

Le développement des aménagements cyclables et l'avènement du second plan vélo

Au cours de la dernière mandature, la Ville s'était fixée pour objectif de doubler la longueur des voies cyclables entre 2015 et 2020. 55% du linéaire projeté a finalement été atteint, notamment l'aménagement du boulevard de Sébastopol, la rue de Rivoli, ou encore le boulevard Arago.

Le plan vélo 2021-2026 constitue un outil de planification pour les infrastructures encore à construire. Son budget d'élève à 250 millions d'euros d'investissement, et prévoit le déploiement de 180 km d'aménagements cyclables. Au cœur du projet figure la construction du réseau principal – le Vélopolitain, c'est-à-dire le réseau cyclable structurant intégrant les axes du VIF (Vélo Île-de-France) et un réseau secondaire.

On recense en 2022, 1 442 km de voies cyclables parisiennes (en comptant les pistes cyclables, voies réservées et voies à contre-sens cyclistes) (VdP).



Objectif à atteindre

n°7

→ Développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo

Une fréquentation des aménagements cyclables à la hausse

Entre 2019 et 2022, une hausse de 71 % de la fréquentation des aménagements cyclables a été enregistrée à Paris, démontrant l'importance de la crise sanitaire comme **déclencheur de la pratique cyclable**. Un nombre moyen de 1 870 vélos par jour et par compteur a été recensé en 2022 (VdP, 2022), contre 1 092 en 2019. Les compteurs ayant enregistré le plus grand nombre de passages moyens de vélos par jour sont situés sur les pistes aménagées dans le cadre du Réseau Express Vélo : sur le Boulevard de Sébastopol (avec 12 959 passages moyens par jour), sur le Boulevard de Magenta (avec 9 318 passages moyens par jour) et sur la rue de Rivoli (8 945 passages moyens par jour) (VdP, 2022).

Le développement des « coronapistes »

Pendant la crise sanitaire, 60 km de pistes cyclables temporaires dites « Coronapistes » ont été aménagées à Paris (169 km à l'échelle de la région) (Collectif Vélo Île de France, 2020). Le développement d'aménagements temporaires et leur pérennisation ont coïncidé avec une augmentation importante des déplacements quotidiens à vélo dans la capitale, désormais **7% des déplacements se font à vélo**, contre 5% avant la crise sanitaire.

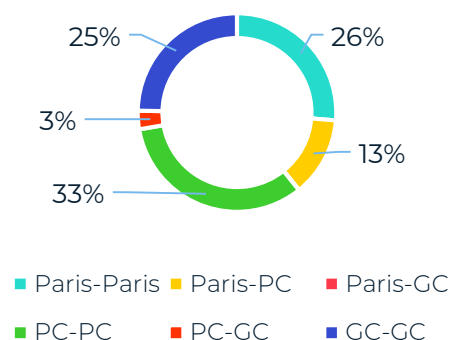
Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Pour le vélo, le défi d'une diversification des profils et d'un usage métropolitain

Résorber les coutures urbaines pour faciliter les trajets intercommunaux

La pratique du vélo à l'échelle de la Métropole est fortement marquée par une dimension parisienne. En 2020, 26% des 840 000 déplacements quotidiens à vélo en Île-de-France (1,9% de part modale à l'échelle régionale) étaient réalisés dans les limites de Paris, et seuls 13% des trajets à vélo étaient effectués entre Paris et la petite couronne. La part des déplacements entre communes de petite et grande couronne était de 3%.

Part de déplacements à vélo selon le type de liaison (EGT 2020)



Le manque de continuité des pistes cyclables entre les différentes communes est un frein majeur à la pratique du vélo. Le projet de RER Vélo en lien avec la Région Île-de-France prévoit la création de 9 lignes et 650 km de pistes cyclables. Ces lignes permettront d'améliorer les liaisons cyclables entre Paris et sa périphérie et d'augmenter la part modale du vélo notamment dans les déplacements pendulaires.



Objectif à atteindre

n°7

→ Développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo

Une diversification des profils de cyclistes avec les coronapistes

L'aménagement de nouvelles pistes sécurisées a permis à de nouveaux cyclistes d'emprunter ce mode de déplacement. À l'été 2020, près d'un usager des coronapistes sur deux (45%) ne pratiquait le vélo que depuis le déconfinement. Parmi ces nouveaux cyclistes, on comptait davantage de femmes, d'employés, et de professions intermédiaires que chez les autres cyclistes, habitués de la pratique (le plus souvent des hommes, appartenant à des catégories socio-professionnelles élevées) (Ville de Paris, 2020).

De plus, près d'un cycliste sur quatre empruntant les coronapistes parisiennes habitait en banlieue. En ce sens, la portée des déplacements habituellement réalisés à vélo était également amplifiée : un trajet « type » sur les nouvelles pistes était réalisé dans le but d'aller ou revenir du travail et durait en moyenne 33 minutes (contre 19 minutes d'après l'EGT 2010).

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

Vélib', un service central dans l'augmentation du nombre de déplacements à vélo

Le premier système de vélos en libre-service au monde

Le service Vélib' Métropole (exploité par le consortium Smovengo depuis 2018 et géré par le syndicat mixte Vélib' Metropole) est déployé sur une aire de 470km² et sur le territoire de 73 communes de l'agglomération parisienne.

En 2023, le système comptait 1 464 stations de prise et dépose des vélos, dont 1 010 à Paris (avec un maillage dense de près d'une station tous les 300 mètres) et 454 hors de Paris. Plus de 19 000 vélos sont actuellement en circulation, dont 40% fonctionnent à assistance électrique.

Le service compte plus de 400 000 abonnés. Une hausse de 13% des locations a été enregistrée entre 2021 et 2022, avec plus de 42 millions de déplacements en Vélib'. 46% des locations effectuées concernent des Vélib' électriques pour 54% de Vélib' mécaniques (VdP, 2022).

Le rôle de Vélib' dans le développement de la pratique cyclable lors de la crise sanitaire

À l'été 2020, 28% des cyclistes enquêtés sur les Coronapistes se déplaçaient en Vélib' (Ville de Paris, 6t, 2020). Le service a eu un rôle déterminant dans le décollage de la pratique du vélo à Paris.

Un service soumis à une forte pression

En 2022, les Vélib' représentaient 25% des vélos enregistrés par les compteurs placés sur les pistes cyclables (Ville de Paris, 2022).

Les utilisateurs de Vélib' en ont un usage intensif, selon une étude menée sur les usages et usagers des modes de micromobilité, 53% des utilisateurs l'utilisent tous les jours ou presque (VdP 2022).

A cette utilisation importante s'ajoute l'utilisation par les livreurs de plateformes de livraisons instantanées de repas, dont l'activité s'est fortement amplifiée avec la crise sanitaire. En 2022, 30% des livreurs utilisaient un Vélib', dont près de 19% un Vélib' électrique (6t, IFFSTAR, 2022). Ce chiffre est en hausse par rapport à 2021 malgré un changement de tarification et de conditions d'utilisation des Vélib', prohibant des usages à visée commerciale et désincitant à la multiplication de courses courtes. Cette nouvelle tarification vise à permettre un rééquilibrage des usages entre les usagers du service Vélib' électrique.

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

L'autopartage, une utilisation vertueuse de la voiture, encouragée par la Ville

Des véhicules en location de courte durée pour remplacer les trajets en voiture difficilement substituables

L'autopartage représente une solution pour favoriser la transition des mobilités tout en permettant certains usages automobiles ponctuels difficilement substituables.

On distingue les services d'autopartage en boucle, pour lesquels le véhicule doit être ramené à son point de départ pour terminer la location et les services en trace directe pour lesquels il est possible de laisser son véhicule à destination.

Le soutien de la Ville à l'autopartage : d'Autolib' à Mobilib'

Suite à l'arrêt d'Autolib en 2018, la Ville a restructuré sa politique d'appui à l'autopartage et soutient désormais – via le dispositif Mobilib' – les services d'autopartage en boucle, dont le potentiel de démotorisation des usagers est plus important. Ce soutien se traduit par l'octroi d'un label « Mobilib' » accordant de la visibilité à ces services dans l'espace public.

Ce dispositif inclut quatre opérateurs : Communauto, Getaround, Ubeeqo et un service de véhicules utilitaires en partage, Clem', (Ville de Paris, 2022). Près de 2 800 véhicules sont recensés et 300 utilitaires. 1 500 places de stationnement sont réservées aux véhicules des services d'autopartage Mobilib'.

A l'échelle de Paris, 70% des usagers disposent d'une station Mobilib' à moins de 5 minutes à pied de leur domicile.

En plus des services Mobilib', trois opérateurs proposent des flottes de véhicules exclusivement électriques (1850 voitures en 2020) en en trace directe (Sharenow, Zity et Free2Move).

La Ville permet à ces opérateurs de stationner leurs véhicules sur les emplacements payants moyennant une redevance fixée à 300€/an/véhicule (Ville de Paris, 6t, 2021).



Objectif à atteindre

n°11

→ Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

L'autopartage, une utilisation vertueuse de la voiture, encouragée par la Ville

L'impact de l'autopartage sur l'utilisation et la possession de la voiture

L'autopartage en boucle permet une baisse importante de l'usage de la voiture. Les utilisateurs de l'autopartage en boucle sont moins motorisés que la moyenne des Parisiens (15% contre 33%). Parmi eux, ¼ déclarent s'être démotorisés grâce à l'autopartage. Cette démotorisation équivaut au retrait de 12 300 voitures de la circulation parisienne, grâce auquel 4 500 places de stationnement pourraient être libérées (Ville de Paris, 6t, 2021).

Un mode aujourd'hui marginal

La part modale de l'autopartage est aujourd'hui marginale. L'autopartage est utilisé par des actifs présentant un profil plus masculin, appartenant à des catégories socio-professionnelles plus élevées et présentant des revenus plus importants que la moyenne parisienne. 114 000 personnes, soit 6% des Parisiens sont inscrits à un ou plusieurs services, et 100 000 d'entre eux en sont des utilisateurs actifs.

L'autopartage est amené à gagner en importance à la faveur des politiques restrictives visant l'usage de la voiture personnelle

La poursuite de la mise en place de la ZFE à l'échelle de la Métropole, l'évolution du prix et du nombre de places de stationnement et la mise en place d'une zone à trafic limité dans Paris Centre sont susceptibles de restreindre progressivement la place de la voiture en centre-ville. Ceci pourrait avoir pour effet d'encourager la démotorisation et d'augmenter la demande pour les services d'autopartage.

Les estimations réalisées pour le compte de la Ville montrent que d'ici 2030, le nombre total d'abonnés à l'autopartage pourrait augmenter de près de 60% (Ville de Paris, 6t, 2021). L'augmentation de l'utilisation de l'autopartage et la diminution de l'usage des véhicules individuels contribuent à la réduction de l'empreinte environnementale des transports.



Objectif à atteindre

n°11

→ Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

Des modes légers en free-floating qui doivent être régulés

Une opportunité de développement de la micromobilité

Les services de vélos, trottinettes et scooters électriques en free-floating apparus dans l'espace public depuis quelques années génèrent des effets ambivalents. Ces véhicules permettent de réaliser davantage de déplacements en modes non-thermiques, souvent pour de courtes durées et sur le « dernier kilomètre » du trajet, favorisant l'intermodalité. Dans le cas des scooters, ils peuvent également se substituer à des déplacements en voiture personnelle.

Néanmoins, le développement rapide des flottes a entraîné l'encombrement de l'espace public par les véhicules en free-floating stationnés sur le trottoir.

Une utilisation en hausse des services de free-floating depuis la crise sanitaire

Bien que marginale, l'utilisation de trottinettes et scooters en free-floating avait augmenté lors de la crise sanitaire (Institut Paris Région, 2021). A la suite de l'interdiction des trottinettes en libre-service, cette utilisation pourrait se reporter sur les vélos en libre-service ainsi que sur les scooters.

Le retrait des trottinettes en libre-service

Après un encadrement de l'utilisation et du stationnement des trottinettes en libre-service de trois opérateurs (Dott, Lime et Tier) jusqu'en 2023, la Ville de Paris a consulté

les Parisiens sur la fin des trottinettes électriques en libre-service dans Paris Intra-muros. Le vote « contre les trottinettes » l'ayant emporté, l'ensemble des trottinettes en libre-service des différents opérateurs en service a été retiré de l'espace public le 31 août 2023.

Une offre de services désormais limitée aux vélos et aux scooters

A l'heure actuelle, trois opérateurs déploient des services de vélos partagés : Lime, Dott et Tier, tandis que 3 opérateurs sélectionnés par la Ville de Paris dans le cadre d'un appel à candidature proposent la location de scooter en trace directe. Ces derniers doivent respecter les règles de stationnement mise en vigueur afin de réduire l'obstruction de l'espace public. La part des vélos en libre-service tend à croître ; elle représentait 2% des vélos recensés à Paris en 2021 contre 4,6% en 2022, s'expliquant notamment par une croissance du parc de vélos à assistance électrique des opérateurs. Lime ainsi est passé de 3 000 vélos à 10 000 vélos entre 2021 et 2023 (Le Parisien, 2023).



Objectifs à atteindre

n°11 & 17

- Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation
- Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités

Les enjeux sociétaux de la mobilité à Paris

Faire de Paris une ville accessible

Adapter l'environnement urbain aux évolutions démographiques

En 2019, les moins de 20 ans représentaient 19% de la population parisienne, contre 17% pour les plus de 65 ans. Selon les projections de l'INSEE, à horizon 2040, la part des premiers diminuerait (17%), tandis que la part de seniors aurait tendance à croître (22% de plus de 65 ans). Ces évolutions démographiques nécessitent d'adapter l'espace public et les infrastructures de transports aux besoins spécifiques liés à l'âge et à la perte de certaines capacités motrices. Pour ce faire, la Ville s'est dotée d'un schéma parisien en direction des seniors 2017-2021, renouvelé pour la période 2022-2026, ainsi que d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics en 2012.

L'accessibilité pour tous et toutes, principe au cœur des politiques de mobilité urbaine

La Ville est engagée dans la traduction du principe d'égalité des droits et des chances des personnes handicapées (loi Handicap de 2005) en actions tangibles, notamment dans l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite. Elle propose la gratuité des Pass Paris Senior et Access', un forfait permettant de voyager gratuitement sur le réseau de transport francilien (soumis à un plafond de ressources) pour les seniors et personnes en situation de handicap.

Aujourd'hui, l'ensemble des lignes de bus parisiennes, les cinq lignes de Traverses, la totalité des lignes de tramway et la plupart

des stations de RER sont considérées comme pleinement accessibles aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR).

Le service Pour Aider à la Mobilité (PAM) propose une solution individualisée aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un service de transport à la demande fonctionnant 7 jours sur 7, de 6h à minuit. Ce service comptait en 2021 plus de 6 500 usagers actifs, réalisant 213 000 courses par an (Ville de Paris). En 2023 la gestion de ce service a été repris au niveau régional.

Des infrastructures qui doivent encore évoluer

Dans le métro, seule la ligne 14 (soit 3% des stations) est entièrement accessible aux personnes utilisatrices de fauteuils roulants (RATP, 2023).

L'accessibilité du métro relève du domaine de compétence d'Ile-De-France Mobilités (IDFM), cependant la Ville de Paris, consciente de l'ampleur des efforts qui restent à fournir, travaille avec IDFM à l'identification et à la mise en œuvre de solutions permettant d'accélérer la mise en accessibilité.

La Ville de Paris renouvelle tous les 5 ans une Stratégie « handicap, inclusion et accessibilité universelle » (dont la dernière en date couvre la période 2022-2026). La question de l'accessibilité est un axe de travail majeur dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024.

Les enjeux sociétaux de la mobilité à Paris

Faire de Paris une ville inclusive

Paris, engagée pour l'égalité de toutes et tous dans l'accès aux espaces publics et aux transports

En 2021, plus d'une Francilienne (51,5%) sur deux déclarait avoir peur dans les transports (d'être agressée, volée). Leur genre est le premier critère de vulnérabilité lorsqu'elles se déplacent en transports en commun (Institut Paris Région, 2021). Dans une enquête de 2019, des utilisatrices du réseau francilien ont été interrogées sur les précautions prises pour faire face à ces craintes : 59% d'entre elles ont indiqué adapter leur apparence, leur tenue vestimentaire (alors que ce n'est le cas que pour 26% des hommes), et 44% ont déclaré se reporter vers un autre mode de transport moins anxiogène (quand cette mesure ne concerne que 30% des hommes) (Institut Paris Région, 2019).

Face à ces constats, la Ville encourage une transition de l'aménagement urbain pour mieux y inclure les femmes, et favoriser la mixité et l'égalité dans l'accès aux infrastructures. Ainsi, depuis 2016, 3 séries de « Guides référentiels genre et espace public » ont été publiés par la ville de Paris (2016, 2021 et 2023). En parallèle, la direction de l'Urbanisme de la ville de Paris organise les « Réveils du genre », cycle de formation et de sensibilisation à destination des acteurs et actrices de la ville.

Ces guides ont été utilisés lors de plusieurs expérimentations telles que la rénovation de 7 places en adoptant une démarche

sensible au genre, l'organisation de marches ou voyages exploratoires, visant à intégrer les expériences ressenties des femmes, et dans les stratégies de lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun.

A l'échelle de l'Île-de-France, à partir du 1^{er} septembre 2023, la RATP a généralisé la descente à la demande entre deux arrêts à partir de 22h, visant à favoriser la sécurité des femmes dans les transports en commun.

Paris, engagée pour la tolérance et le respect des droits des personnes LGBTQI+

Le sentiment d'insécurité dans l'espace public et les transports concerne également les personnes LGBTQI+. Lors de la même étude menée auprès des détenteurs du passe Navigo, 8% des hommes interrogés ont indiqué leur orientation sexuelle comme premier facteur d'insécurité dans les transports en commun (contre 2% chez les femmes) (Institut Paris Région, 2019). L'attention à la sécurité des personnes LGBTQI+ dans les transports s'inscrit dans la démarche globale visant à faire de Paris la « capitale des droits LGBTQI+ ».



Objectif à atteindre

n°1

→ Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public

Les politiques de mobilité menées à Paris

Un trafic routier en voie d'apaisement

Une diminution générale du trafic et de la vitesse de circulation



-4,2 km/h et - 50% de trafic sur 20 ans dans Paris (hors Boulevard périphérique)

Mais des effets locaux contrastés

— 53% et 50 % sur les axes Saint-Marcel Port-Royal - Montparnasse et Saint-Michel - Sébastopol - Strasbourg

— 6% quais rive Droite

Un rééquilibrage de la mobilité en faveur des modes actifs

Les modes actifs, largement utilisés

La marche, premier mode des Parisiens



Le vélo, un mode qui gagne en importance

Des modes qui peuvent gagner en inclusivité et en extension géographique

-Rendre l'espace public accueillant pour toutes et tous

La proportion de femmes piétonnes chute de 9 points entre le jour et la nuit. de celles qui marchent seules chute de 27 points.

- Promouvoir une pratique métropolitaine du vélo

Seuls 13% des trajets à vélo en Ile -de-France sont effectués entre Paris et la petite couronne contre 26% dans Paris.

1 cycliste sur 4 empruntant les Coronapistes parisiennes habite en banlieue

La réforme du stationnement

Une occupation disproportionnée de l'espace public

Les places de stationnement voiture occupent 8% de l'espace public, alors que 65% des ménages parisiens n'ont pas de voiture.



Une réforme pour permettre de nouveaux usages

En 2021, les états généraux du stationnement ont acté la suppression de 60 000 places, soit près de la moitié du stationnement en voirie.

De l'espace libéré pour :

- + l'ajout de places pour vélos-cargos et deux-roues, de places GIC-GIG pour les PMR et de zones de livraison
- + la végétalisation
- + l'ajout de places pour l'autopartage
- + la pérennisation des terrasses temporaires

Les politiques de mobilité menées à Paris

Paris, laboratoire de la mobilité partagée

Vélib', un service métropolitain central dans l'essor du vélo :

En 2022, 42 millions de locations de Vélib' ont été réalisées.



13% de + qu'en 2019.

En 2022, les Vélib' représentaient 25% des vélos enregistrés par les compteurs de la ville.

L'autopartage en boucle fonctionne comme levier de démotorisation :

En 2021, 6% des Parisiens sont abonnés à des services d'autopartage. 1/4 se sont démotorisés grâce à cette pratique.



D'ici 2030, le nombre total d'abonnés à l'autopartage pourrait augmenter de près de 60%.

Une ville engagée pour l'égalité de genre

51,5 % des femmes déclarent avoir peur dans les transports en commun

Les femmes représentent la quasi-totalité des victimes d'atteintes sexuelles



59% des femmes adaptent leur apparence pour voyager dans les TC

44 % préfèrent emprunter un autre mode de transport que les TC, moins anxiogène²⁵.

Des « guides référentiels genre et espace public » pour intégrer les besoins des femmes dans l'aménagement urbain

Une ville accessible à tous

Des solutions de mobilité adaptées

- L'ensemble des réseaux de bus et de tramway est accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Le service Pour Aider à la Mobilité (PAM) propose un service individualisé et à la demande pour plus de 6 500 usagers actifs.

4400
places de stationnement
réservées aux PMR



Un besoin de réaménagement du réseau ferré

Aujourd'hui, seule une ligne du métro parisien (ligne 14), soit 3% des stations du réseau, peut être considérée entièrement accessible.

La Ville de Paris a mis au point une Stratégie « handicap, inclusion et accessibilité universelle » déclinant un programme sur cinq ans (2022-2026).

Sources : Les politiques de mobilité menées à Paris

Une action en faveur de la réduction des vitesses et du rééquilibrage de l'espace public

Ville de Paris, 6^t Bureau de recherche, Estimer le report modal à partir d'une analyse rétrospective des boucles de déplacements, 2017

Ville de Paris, 40 propositions pour transformer le périphérique, 2029

Ville de Paris, La vitesse limitée à 30km/h dans la majorité des voies parisiennes, 2021

Ville de Paris, Plan Vélo 2015-2020

Ville de Paris, stratégie Paris aux piétons, 2017

Ville de Paris, États généraux et réforme du stationnement, 2020-2021

APUR, Les dispositifs d'accompagnement – ZFE mobilité dans le Grand Paris, 2021

ITDP, Paris, France Honored with the 2023 Sustainable Transport Award, 2023

Une baisse générale du trafic routier

Ville de Paris, Paris Data, 2023

Ville de Paris, Observatoire parisien des mobilités, Bilan des déplacements 2022

Ville de Paris, 6^t Bureau de recherche, Estimer le report modal à partir d'une analyse rétrospective des boucles de déplacements, 2017

Sleiman, L., Crifo, P., & Schmutz, B. Des centres plus verts, des banlieues plus grises, 2021

Ville de Paris, Etat initial de l'environnement du PCAET, 2023

Le soutien à la marche

Ville de Paris, Guide référentiel genre et espace public, 2021

Apur, Évolution des mobilités dans le Grand Paris, 2021

IAU, La marche à pied en Île-de-France, 2016

Omnil, EGT 2020

Omnil, EGT 2010, Fiche Paris, 2013

Omnil, EGT 2010, Fiche marche

Le Parisien, La circulation sera bannie aux abords de 185 écoles, 2021

Ville de Paris, Référentiel « genre et espace public », 2021

Ville de Paris, Les rues aux écoles, 2023

APUR, Orientations pour des espaces publics végétalisés à Paris, 2020

APUR, La marche et le vélo plébiscités en période de crise sanitaire, 2020

L'essor du vélo

Ville de Paris, 6^t bureau de recherche, Usage des pistes cyclables temporaires « Coronapistes » à Paris, 2020

Collectif Vélo & Territoires, Bulletins de fréquentation, 2021

Paris Data, Données comptages vélos, 2023

Paris en Selle, Moyenne journalière compteurs vélos à Paris, 2021

Institut Paris Région, L'état des aménagements cyclables en 2019

Région Île-de-France, RER Vélo, 2023

Paris en selle, Observatoire du plan vélo, 2023

Ville de Paris, Plan vélo 2021-2026

Sources : Les politiques de mobilité menées à Paris

Vélos en libre-service

Vélib' Métropole, [Vélib' en chiffres](#), 2021
6t pour la Ville de Paris, [Usage des pistes cyclables temporaires « Coronapistes » à Paris](#), 2020
6t IFFSTAR, [Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart Nord-Est de Paris](#), 2021
Vélib métropole, [Modification de la grille tarifaire](#), 2021
Ville de Paris, [Bulletin de l'observatoire des déplacements](#), 2022
Ville de Paris, [Vélib](#), 2020
SAVM, [Garches et La Courneuve rejoignent le réseau Velib' Métropole](#), 2023

Autres modes en free-floating

6t, Ademe, [Usages et usagers de services de trottinettes électriques en free-floating en France](#), 2019
6t pour Voi, [A roadmap towards inclusivity in micromobility services](#), 2021
Institut Paris Région, [Tableau de bord de la mobilité en Île-de-France](#), 2021
Omnil, EGT [2018](#)
Ville de Paris, [Véhicules partagés](#), 2023
Le Parisien, [Fin des trottinettes en libre-service à Paris](#), 2023

L'autopartage, levier de démotorisation

Ville de Paris, 6t bureau de recherche, [L'autopartage à Paris, deux offres distinctes](#), synthèse, 2021
Ville de Paris, [Mobilib', une voiture quand j'en ai besoin](#), 2022

Paris, ville accessible

Ville de Paris, 6t-bureau de recherche, Infographies, 2020
RATP, [Accessibilité des réseaux](#), 2017
Ville de Paris, stratégie « [Handicap, inclusion et accessibilité universelle](#) », 2022-2026
Ville de Paris, [Schéma parisien en direction des séniors](#) 2017-2021
Institut Paris Région, [Femmes, insécurité et transports](#), 2019
Institut Paris Région, [Sentiment d'insécurité dans les transports en 2019](#)
Ville de Paris, [Guide référentiel genre et espace public](#), 2021
Ville de Paris, [Paris, ville phare de l'inclusion et de la diversité](#), 2017
Insee, [Projections démographiques pour Paris à l'horizon 2040](#), 2023
Ville de Paris, [Schéma Seniors à Paris 2022-2026](#)
Ville de Paris, [Genre et espace public](#), 2023
Institut Paris Région, [Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France](#), 2023
Le monde, [Les arrêts à la demande généralisés dans les bus à Paris après 22 heures à partir de vendredi](#), 2023