

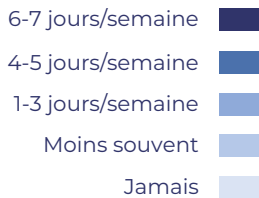


# Déplacements

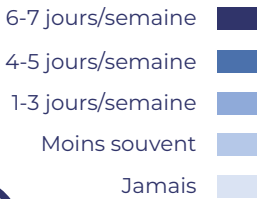


## MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

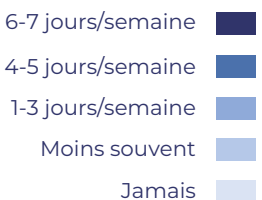
Source : Enquêtes Tendances Mobilités 2024 et 2025 (ETM) du Collectif Mobilité



Enquêtes réalisées du 6 au 31 mai 2024 et du 6 au 31 mai 2025 auprès d'un échantillon de 2 708 résidents franciliens représentatif de la population âgée de plus de 18 ans au sujet de leurs déplacements.



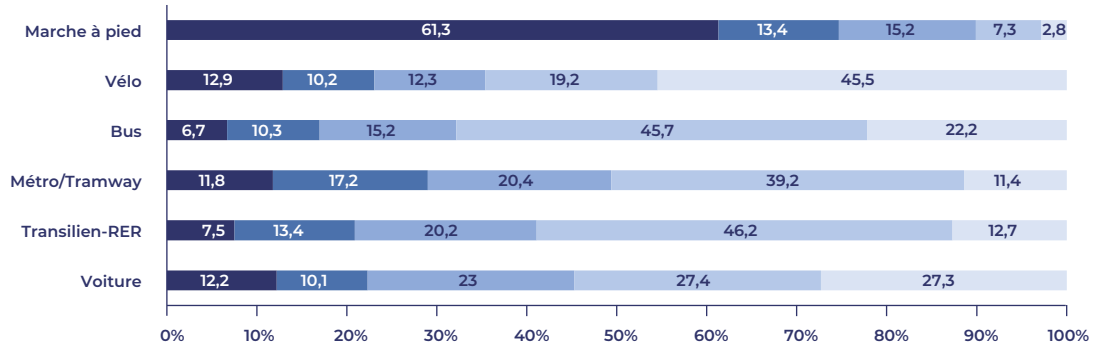
Le Collectif Mobilité est une association portée par des acteurs français du transport contribuant à la mobilité, en Île-de-France comme dans d'autres régions, rassemblant notamment des collectivités territoriales (Paris, le département de l'Essonne) ou des structures intercommunales (Paris Ouest La Défense, Métropole du Grand Lyon), des agences d'urbanisme (l'APUR, l'IPR), des opérateurs de transport, de logistique, de constructeurs ou de fournisseurs d'énergie.



## Fréquence d'usage des transports en Île-de-France

En 2025 selon le mode de déplacement

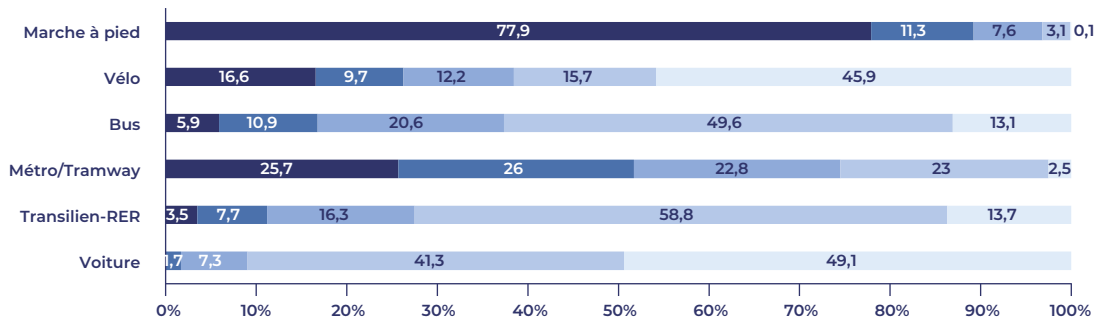
### 2025



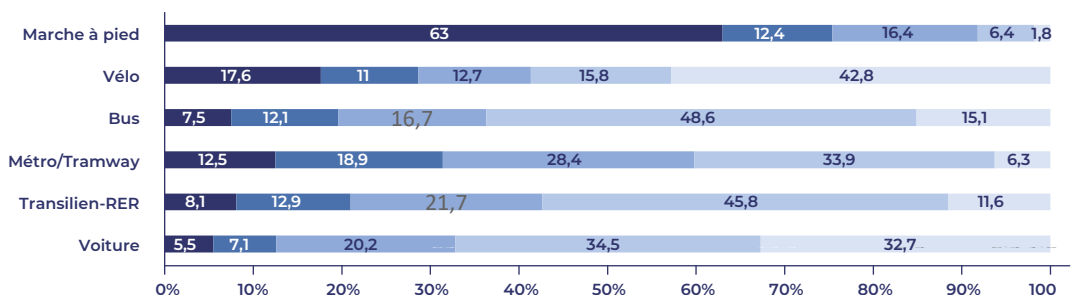
**Tendance :** En 2025, les Franciliens déclarent se déplacer au moins 4 jours par semaine à pied pour près de 75 % d'entre eux, à vélo pour près de 23 %, (contre 18,7 % en 2024), en voiture pour 22 % (contre 26 % en 2024), en Transilien ou RER, pour 29 % en métro ou tramway pour 21 %, en bus pour 17 %. Toutefois, les Franciliens déclarent se déplacer moins souvent qu'une journée dans la semaine en bus pour près de 68 %, à vélo pour près de 65 %, en Transilien ou RER pour 59 %, en voiture pour près de 55 % et en métro ou tramway pour près de 51 %. Seule la marche demeure le mode de déplacement le plus régulier (10 % des Franciliens disent marcher rarement ou jamais).

## Fréquence d'usage des transports à Paris, Petite couronne et Grande couronne - 2025 selon le mode de déplacement

### Paris en 2025

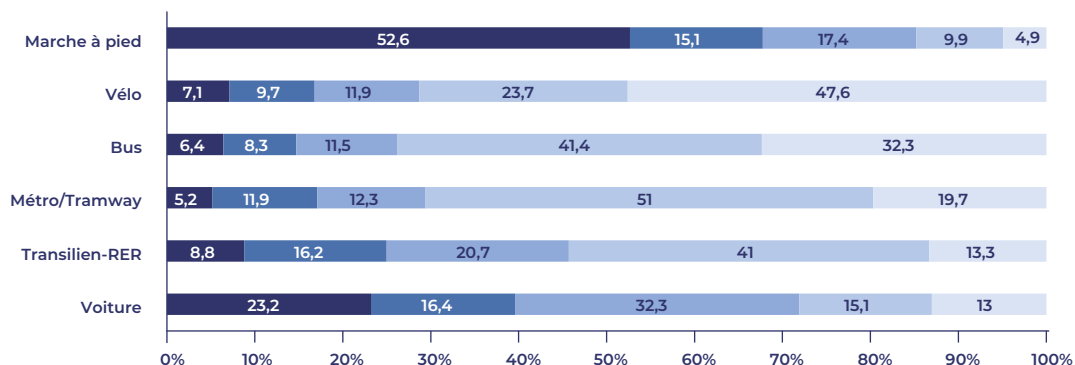
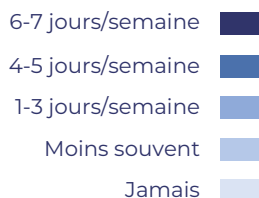


### Petite couronne en 2025





## Grande couronne en 2025



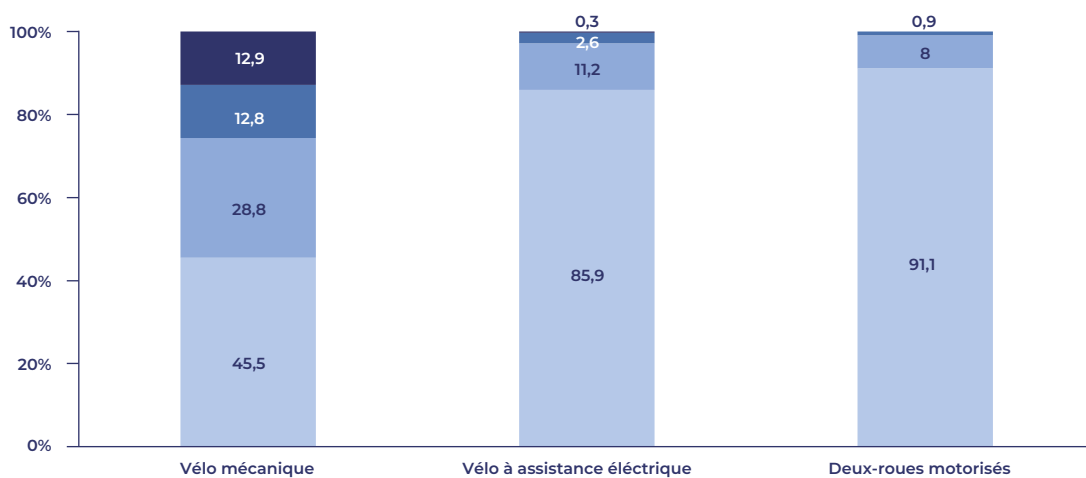
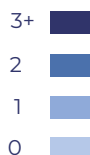
**Tendance :** En 2025, les résidents parisiens déclarent se déplacer au moins 4 jours par semaine à pied pour 89,2 %, en métro ou tramway pour 51,7 %, à vélo pour 26,3%, en bus pour 16,8 %, en Transilien ou RER pour 11,2 %, en voiture pour 1,7 % (aucun Parisien ne déclare utiliser la voiture tous les jours contre 5,5 % des résidents de petite couronne et 23,2 % des résidents de grande couronne). Les Parisiens déclarent se déplacer moins souvent qu'une journée par semaine en voiture pour 90,4 % et à vélo pour 61,6 %.

La hiérarchie des modes de déplacement du point de vue de la fréquence se retrouve presque à l'identique chez les résidents de la Petite couronne (la pratique du vélo est plus fréquente que l'utilisation de la voiture) qui déclarent se déplacer au moins 4 fois par semaine à pied pour 75,4 %, en métro ou tramway pour 31,4 %, à vélo pour 28,6 %, en Transilien ou RER pour 21 %, en bus pour 19,6% et en voiture pour 12,6 %.

En revanche, les résidents de la Grande couronne déclarent se déplacer au moins 4 fois par semaine à pied pour 67,7 %, en voiture pour 39,6 %, en Transilien ou RER pour 25 %, en métro ou tramway pour 17,1 %, en vélo pour 16,8 % et en bus pour 14,7 %.

## Taux d'équipement à Paris en deux-roues en 2025

Pourcentage d'individus (et non de ménages) selon l'engin de déplacement et selon le nombre



**Tendance :** 54,5% des Parisiens déclarant faire partie d'un ménage possèdent au moins un vélo mécanique et 14,1% au moins un vélo à assistance électrique, quand 8,9% d'entre eux déclarent posséder au moins un deux-roues motorisés.



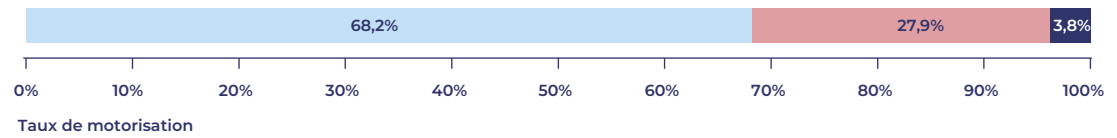
## TAUX DE MOTORISATION À PARIS

Source : INSEE Recensements de la population 2022

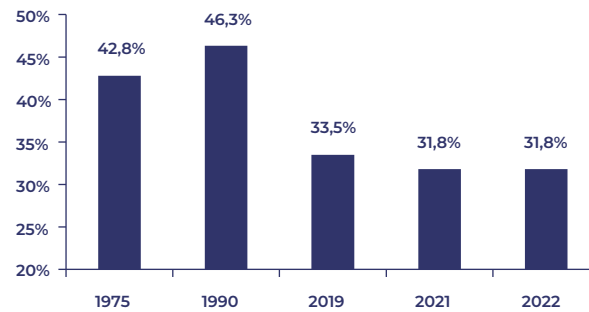
- Sans voiture ■
- 1 voiture ■
- 2 voitures ou plus ■

## Taux de motorisation des ménages parisiens au 1<sup>er</sup> janvier 2022

En fonction du nombre de voitures personnelles



## Évolution du taux de motorisation des ménages parisiens depuis 1975



**Tendance :** Le taux de motorisation des ménages à Paris au 1<sup>er</sup> janvier 2022 s'élève comme en 2021 à 31,8 % (contre 33,5 % en 2019) et confirme la tendance de fond à la baisse du nombre d'immatriculations de véhicules à Paris depuis le pic atteint en 1990. Plus précisément, 27,9 % des ménages parisiens possèdent une voiture et 3,8 % en ont au moins deux à leur disposition.

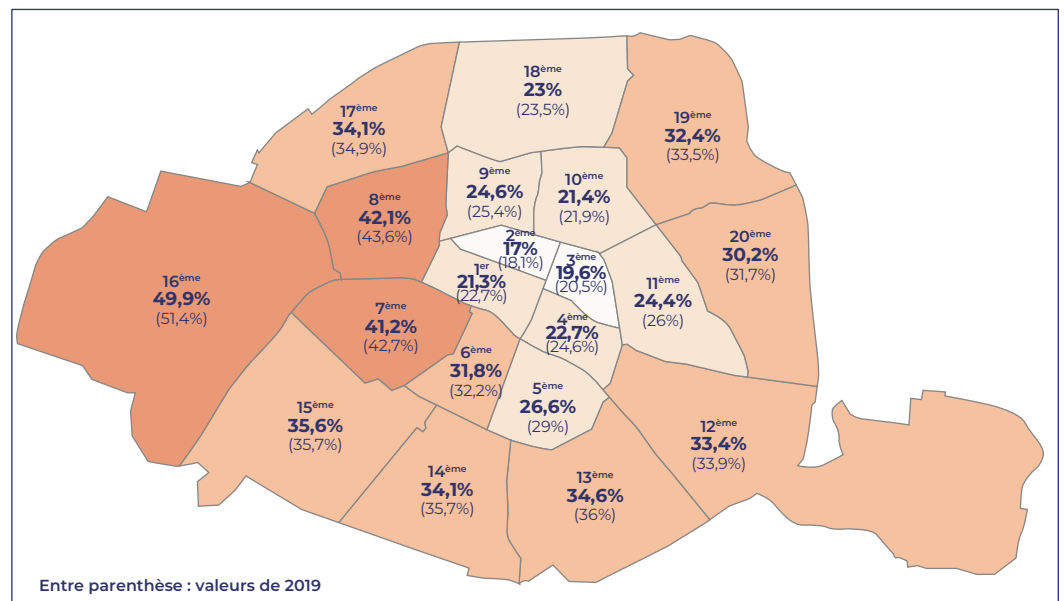
Source : INSEE Recensements de la population 2019 et 2022.

Les résultats du recensement de la population 2019 et 2022 sont élaborés à partir des résultats des enquêtes annuelles de recensement (EAR effectuées respectivement entre 2016 et 2020 et entre 2019 et 2024.

- De 10 à 20 % ■
- De 20 à 30 % ■
- De 30 à 40 % ■
- De 40 à 50 % ■

## Taux de motorisation des ménages parisiens au 1<sup>er</sup> janvier 2022

Selon l'arrondissement



**Tendance :** Les taux de motorisation que fournit le recensement de la population 2022 est en baisse (ou restent stables) dans tous les arrondissements parisiens par rapport aux valeurs du recensement de 2019 et varie peu par rapport aux chiffres issus du recensement de la population 2021 (voir Bilan 2024) : entre -1,4 point dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement et +0,6 point dans les 3<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements. Comme en 2021, l'ouest parisien demeure le plus motorisé (entre 41 % et 50 %), suivi de la couronne périphérique (entre 30 % et 36 %, sauf dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement où il s'élève à 23 %), puis de l'hypercentre (entre 17 % et 25 % sauf dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement avec près de 32 %). Le 16<sup>ème</sup> arrondissement possède le taux de motorisation le plus élevé (49,9 %, en baisse de 0,5 point par rapport à 2021), ainsi que les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements. Les taux de motorisation les plus faibles se trouvent dans le centre de Paris, et notamment dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements (respectivement 17 % et 19,6 %).



## ÉVOLUTION DES MOBILITÉS DANS LES DÉPLACEMENTS « DOMICILE- TRAVAIL » EN ÎLE-DE-FRANCE

Source : INSEE

Recensements de  
la population 2015 et 2022  
(exploitation complémentaire)

Les résultats du recensement  
de la population 2015 et 2022  
sont calculés principalement  
à partir des résultats  
des enquêtes annuelles  
de recensement (EAR)  
effectuées respectivement  
de 2013 à 2017  
et de 2019 à 2024.

Pas de déplacement

Marche

Vélos

Deux-roues motorisés

Voitures, camions,  
fourgonnettes

Transports en commun

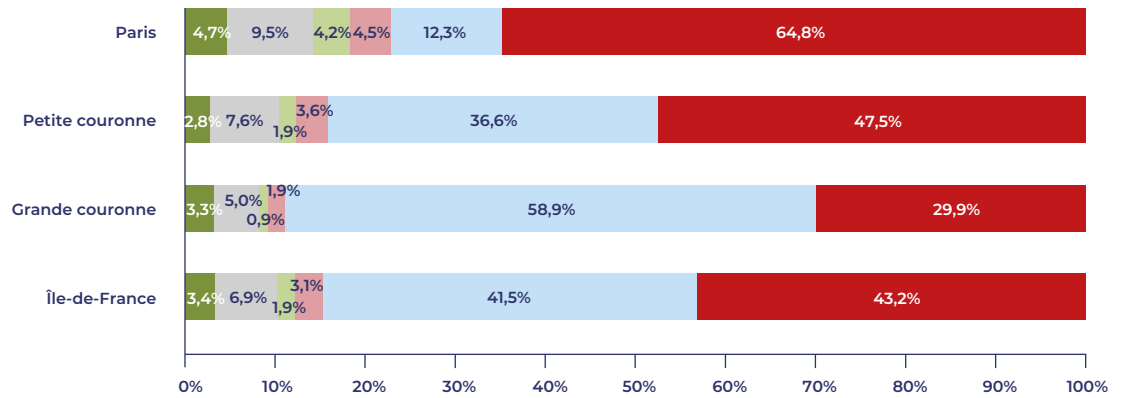


Les résultats du recensement de la  
population 2015 et 2022 sont calculés  
principalement à partir des résultats des  
enquêtes annuelles de recensement  
(EAR) effectuées respectivement de  
2013 à 2017 et de 2019 à 2024.

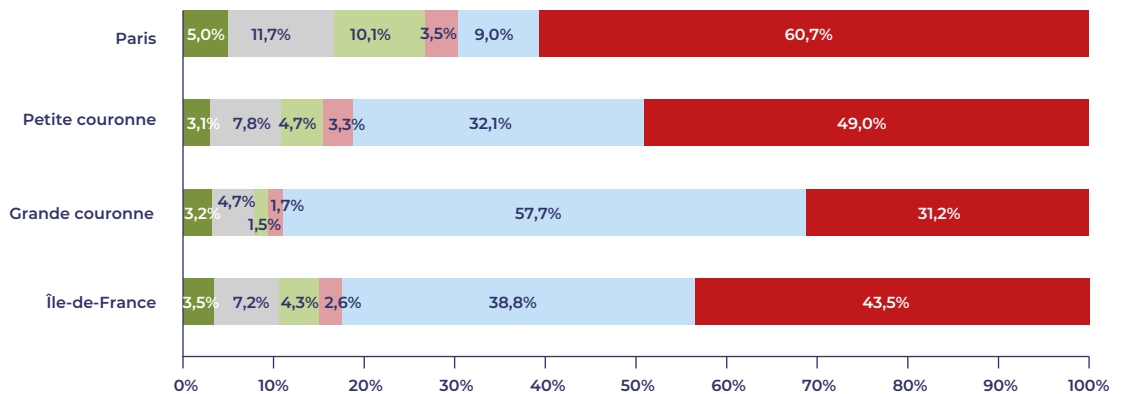
## Parts des modes principaux dans les déplacements « domicile-travail »

Chez les actifs (hors demandeurs d'emploi) en 2015 et 2022

2015



2022



**Tendance :** D'après l'exploitation complémentaire du recensement de la population 2022 couvrant la période 2019-2024, 60,7 % des actifs parisiens de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) utilisent les transports en commun comme mode principal de déplacement pour aller au travail (-4,1 points par rapport à 2015), 11,7 % d'entre eux marchent (+2 points), 10,1 % pratiquent le vélo (+5,9 points) devant la voiture pour 9 % d'entre eux (-3,3 points) et 3,5 % utilisent un deux-roues motorisé (-1 point). La part modale vélo dans les déplacements ayant pour motif le travail des actifs parisiens (10,1 % en 2022 contre 8,7 % en 2021) passent désormais devant celle de la voiture (9 % en 2022, 9,5 % en 2021).

En petite couronne, 49 % des actifs empruntent les transports en commun (+1,5 point par rapport à 2015) pour se rendre au travail, 32,1% une voiture (en baisse de -4,5 points), 4,7 % un vélo (en hausse de +2,8 points), 3 % un deux-roues motorisé (-0,6 point), et 7,8 % disent marcher (stable). Par rapport au recensement de l'INSEE 2021, la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail perd 0,7 points (32,8 % en 2021) quand celle du vélo augmente d'autant (+0,7 point, 4 % en 2021).

En grande couronne, la majorité des actifs (57,7 %) continuent d'utiliser une voiture pour aller travailler (en baisse de -1,2 point par rapport à 2015, -0,7 point par rapport à 2021), 31,2 % des actifs empruntent les transports en commun (en hausse de 1,3 point par rapport à 2015), 7,2 % marchent (stable), 2,6 % utilisent un deux-roues motorisé (-0,5 point par rapport à 2015) et 1,5 % à utiliser un vélo (en très légère hausse de +0,6 point par rapport à 2015, stable par rapport à 2021).

Plus globalement, les modes principaux de déplacement des actifs franciliens dans leurs déplacements domicile-travail demeurent les transports en commun (43,5 %, stable par rapport à 2015), la voiture (38,8 % contre 39,3 % en 2021 et 41,5 % en 2015), la marche (7,2 % contre 6,9 % en 2015), puis le vélo (4,3 % contre 3,8 % en 2021 et 1,9 % en 2015) et le deux-roues motorisé (2,6 % contre 3,1% en 2015).



## PARTS MODALES DES PARISIENS QUI TRAVAILLENT À PARIS

Source : INSEE

Recensements de la population à Paris 2022 (exploitation complémentaire)

- Pas de déplacement ■
- Marche ■
- Vélos ■
- Deux-roues motorisés ■
- Voitures, camions, fourgonnettes ■
- Transports en commun ■

## PARTS MODALES VÉLOS PAR ARRONDISSEMENT

Source : INSEE Recensements de la population 2021

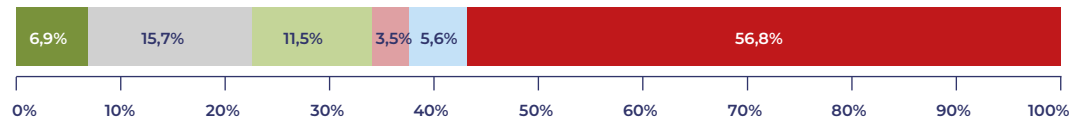
### Parts modales vélos pour les déplacements domicile travail

- Entre 6 % et 8 % ■
- Entre 8 % et 10 % ■
- Entre 10 % et 12 % ■
- Supérieur 12 % ■

## Parts modales des déplacements des résidents parisiens pour aller travailler à Paris

Actifs de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) en 2022

Mode principal des déplacements domicile-travail



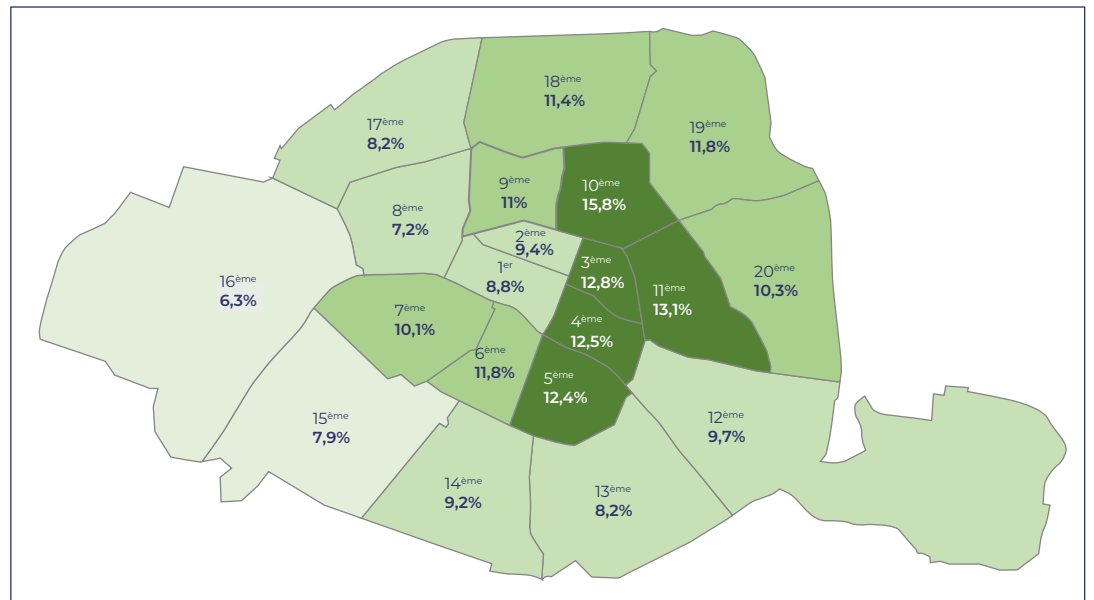
**Tendance :** Le recensement de la population 2022 met en évidence que les transports en commun pour 56,8 % des actifs de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) demeurent le mode de transport principal pour aller travailler à Paris. Suivent les parts modales suivantes : la marche pour 15,7 % des actifs, le vélo pour 11,5 %, la voiture pour 5,6% et le deux-roues motorisé pour 3,5 % (deux fois plus d'actifs résidents parisiens se rendent au travail à vélo qu'en voiture).

Il est à noter que 6,9 % des actifs déclarent n'effectuer aucun déplacement professionnel, signifiant ainsi qu'un peu moins de 7 % des actifs parisiens travaillent à domicile.

## Parts modales vélo des résidents parisiens

Actifs de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) en 2022

Mode principal des déplacements domicile-travail



**Tendance :** Les parts modales vélo les plus importantes des actifs parisiens dans leurs déplacements domicile-travail se trouvent dans la partie est de l'hypercentre parisien (3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> arrondissements). Supérieures à 12 %, elles le sont aussi de la moyenne parisienne s'élevant à 11,5 %. Les parts modales vélo comprises entre 10 % et 12 % se situent à la périphérie nord-est, dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement et rive gauche dans les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements, quand les parts modales vélos comprises entre 8 % et 10 % sont localisées à la périphérie sud-est (12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements) et dans l'ouest parisien (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements). Les 15 et 16<sup>ème</sup> arrondissements ont des parts modales vélo inférieures à 8 %.



## PARTS MODALES VÉLOS/ VOITURES PAR ARRONDISSEMENT

Source : INSEE Recensements de la population 2022 (exploitation complémentaire)

### Cyclistes > véhicules légers

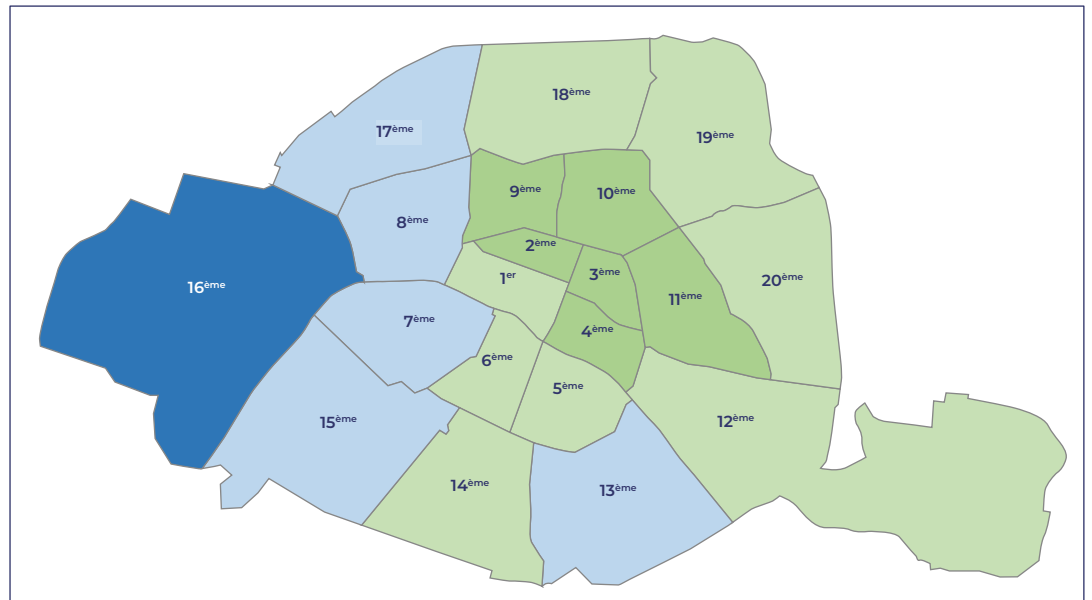
- Entre 1 à 2 fois supérieur
- Plus de 2 fois supérieur

### Cyclistes < véhicules légers

- Entre 1 à 2 fois supérieur
- Plus de 2 fois supérieur

## Écart entre les parts modales des résidents parisiens se déclarant cyclistes ou automobilistes

Actifs de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) en 2022  
Mode principal des déplacements domicile-travail



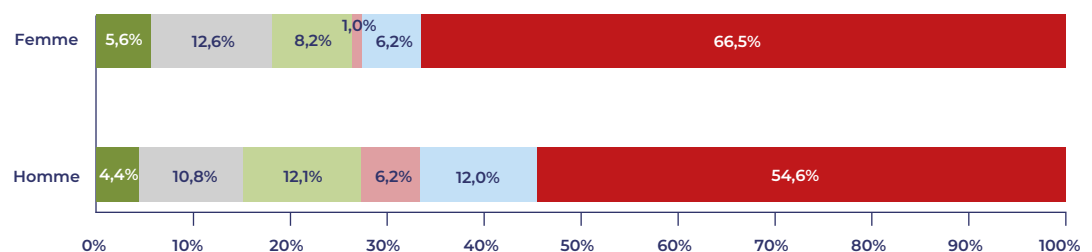
**Tendance :** L'écart entre la part modale du vélo et la part modale de la voiture chez les actifs parisiens de plus de 15 ans dans leurs déplacements domicile-travail met en évidence la prédominance du vélo dans l'est et le centre parisien (à l'exception du 13<sup>ème</sup> arrondissement) et notamment dans les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> arrondissements). *A contrario* la prédominance de la voiture se trouve dans l'ouest de Paris dans cinq arrondissements (7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements et particulièrement dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement).

## PARTS MODALES SELON LE GENRE

## Parts modales des déplacements des résidents parisiens selon le genre

Actifs de plus de 15 ans (hors demandeurs d'emploi) en 2022 - Mode principal des déplacements domicile-travail

- Pas de déplacement
- Marche
- Vélos
- Deux-roues motorisés
- Voitures, camions, fourgonnettes
- Transports en commun



**Tendance :** Chez les actifs parisiens dans leurs déplacements domicile-travail, les femmes privilégient plus l'usage des transports en commun que les hommes (respectivement 66,5 % contre 54,6 % pour les hommes) et la marche à pied (12,6 % contre 10,8 % pour les hommes). En revanche, toujours chez les actifs se rendant au travail, les femmes utilisent moins le vélo (8,2 %) que les hommes (12,1 %), la voiture (6,2 % contre 12 % pour les hommes) et le deux-roues motorisé (1 % contre 6,2 % pour les hommes). En dehors des transports en commun, la pratique du vélo chez les hommes (12,1 %) comme chez les femmes (8,2 %) l'emporte désormais sur l'utilisation de la voiture (12 % pour les hommes et 6,2 % pour les femmes) pour aller travailler.