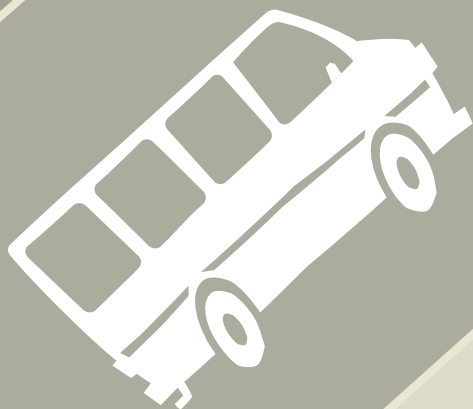


# Le bilan des déplacements

en **2016**  
à Paris



L'OBSERVATOIRE  
DES DEPLACEMENTS

A PARIS





# Sommaire

<b>Les faits marquants</b>	<b>4</b>
<b>Les chiffres de l'année</b>	<b>5</b>
<b>Les déplacements dans Paris</b>	<b>6</b>
<b>Les transports en commun</b>	<b>8</b>
<b>Les déplacements à vélo</b>	<b>14</b>
<b>Les déplacements des piétons</b>	<b>21</b>
<b>Les déplacements des PMR</b>	<b>23</b>
<b>La circulation</b>	<b>24</b>
<b>Les déplacements en deux-roues motorisés</b>	<b>34</b>
<b>Le stationnement</b>	<b>36</b>
<b>Les déplacements en taxis</b>	<b>39</b>
<b>Les déplacements touristiques</b>	<b>41</b>
<b>Le transport de marchandises</b>	<b>44</b>
<b>La sécurité des déplacements</b>	<b>46</b>
<b>La pollution atmosphérique</b>	<b>50</b>
<b>Le bruit routier</b>	<b>55</b>
<b>Le contexte économique</b>	<b>57</b>
<b>L'Observatoire des déplacements à Paris</b>	<b>58</b>

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



# Les faits marquants en 2016

## Déplacements

- **Circulation** : Interdiction de circulation les jours ouvrés entre 8h et 20h aux véhicules les plus polluants mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 (1<sup>er</sup> juillet) ; Paris Plage (18 juillet) suivie de l'aménagement des berges de Seine piétonnisées entre Tuileries et Mazas ; Pose d'un revêtement bitumineux anti-bruit sur le boulevard Périphérique entre les portes de Saint-Mandé et Dorée, entre les portes de Brancion et de la Plaine et au niveau de la porte de Vitry.
- **Modes de circulation douce** : Inauguration de la première borne publique Belib' de recharge pour véhicules électriques suivi du déploiement d'une trentaine de bornes réparties dans Paris (12 janvier) ; Création d'une piste vélo dans le couloir bus boulevard de Latour-Maubourg entre l'avenue de la Motte Piquet et le quai d'Orsay (18 mars) ; Début de l'opération de piétonisation de l'avenue des Champs-Élysées un dimanche par mois (8 mai) ; Création d'une liaison cyclable bidirectionnelle boulevard Bourdon coté pair (13 mai) ; Création de 12 zones 30 dans les 4<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements ; Lancement de l'appel à projet en faveur d'une logistique urbaine durable (7 juillet) ; Inauguration d'un espace de stationnement sécurisé Véligo à la gare Paris Montparnasse (28 septembre).
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Concertation sur le prolongement du T3 à l'ouest (18 janvier au 21 février) ; mise en service d'un Bluebus par la RATP sur la ligne 341 reliant la porte de Clignancourt à la place Charles-de-Gaulle-Étoile (à partir d'avril) ; Aménagements de voirie sur le parcours de la ligne 72 de l'avenue de Versailles au Pont de l'Alma (26 août) ; Concertation sur la restructuration du réseau de bus parisien (19 septembre au 30 novembre).
- **Aménagements** : Fin des travaux d'aménagement de la rue des Dames entre les rues Boursault et des Batignolles (5 février) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue Gaston Tessier (31 août) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue du Faubourg du Temple entre les rues de Valmy et de Malte (4 novembre) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue des Mariniers entre la rue Didot et la rue Schwartz (décembre).
- **Événements** : Quinzième édition de l'opération "Paris Plage" (du 18 juillet au 4 septembre) ; Opération Paris journée sans voiture (25 septembre) ; Participation au salon Autonomy (6 au 9 octobre).

## Stationnement

- Réouverture du parc de stationnement Hôtel de Ville après rénovation (18 novembre).
- Ouverture du nouveau parc de stationnement Frémicourt dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement (décembre).

## Sécurité

- Organisation de plusieurs animations pour le public parisien sur les dangers des angles morts des véhicules à gros gabarit.
- Poursuite des travaux du groupe de travail "Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP" pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 10 sites étudiés en 2016.

## Réglementation

- Vote par le Conseil de Paris de l'élargissement des mesures d'accompagnement dans le cadre du plan d'actions contre la pollution atmosphérique et pour l'amélioration de la qualité de l'air (1<sup>er</sup> juillet).
- Suite au décret du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte afin d'améliorer la qualité de l'air, mise en consultation de l'évaluation environnementale et sanitaire et du projet d'arrêté de Police concernant la ZCR parisienne (1<sup>er</sup> octobre au 15 décembre).



# Les chiffres de l'année

## Déplacements en transports en commun

➔ Évolution 2016 / 2015



Méto (RATP) :

**1 519 millions** de voyages

-0,1%



RER A et B (RATP) :

**478 millions** de voyages

+2,0%



Réseau de surface à Paris (RATP) :

**442 millions** de voyages

+2,0%



dont Tramway T3 :

**102 millions** de voyages

+5,1%



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

**973 millions** de voyages

+4,2%

## Déplacements à vélo

Fréquentation des aménagements cyclables :

+13%

Nombre de déplacements à Vélib' :

**38 622 119**

-2,0%

Image du vélo :

**81 % d'opinions positives**

## Circulation automobile

Paris intra-muros (réseau instrumenté) :

**1 398** véhicules\*km/h ramenés au km d'axe instrumenté

stable

Boulevard périphérique :

**5 391** véhicules\*km/h ramenés au km d'axe

-2%

Jours ouvrables, 7h-21h

## Déplacements en deux-roues motorisés

Évolution du nombre de 2 roues motorisés sur les sites enquêtés

+5%

## Stationnement

Nombre de places véhicules sur voirie :

**134 217\*** places

-5%

Nombre de places sur voirie pour les deux-roues :

**83 152\***

+15%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel dans les parcs concédés :

**8 788**

-5%

\* Données provisoires

## Déplacements touristiques

Nombre de forfaits de stationnement utilisés par des autocars de tourisme :

**184 755**

-2,5%

## Sécurité

Nombre de victimes de la circulation :

**7 310**

+5%

## Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **15** dépassements du seuil d'information et **4** dépassements du seuil d'alerte.



# Les déplacements dans Paris

## Déplacements en lien avec Paris

Source : STIF-OMNIL-DRIEA  
**Enquête Globale de Transport (EGT) 2010**

Après des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable.

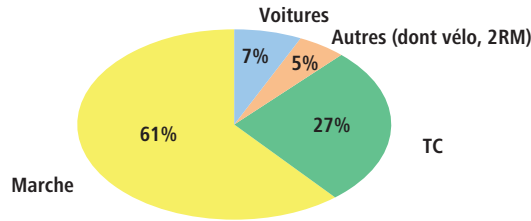


**Déplacements en lien avec Paris :**  
Déplacements ayant pour origine et/ou destination Paris (trajets effectués dans Paris intramuros ou entre Paris et la banlieue).

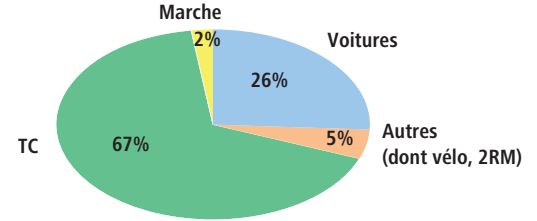
Une partie de ces déplacements est donc réalisée par des franciliens non parisiens.

### Mode de déplacements selon la liaison (un jour de semaine)

Liaison Paris - Paris



Échanges avec la banlieue



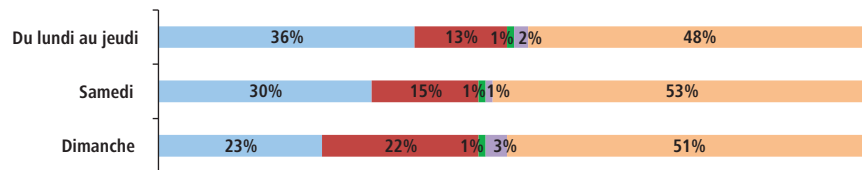
Dans Paris, **8 millions** de déplacements sont réalisés quotidiennement, dont 88 % par des parisiens. Un peu plus de 60% de ces déplacements internes à Paris se font à pied.

Les échanges avec la banlieue représentent **4,3 millions** de déplacements quotidiens, dont 26 % par des parisiens. Ce sont les transports en commun qui sont privilégiés dans ces échanges (67 %) et la voiture (26 %).

### Portée et durée selon la liaison (un jour de semaine)

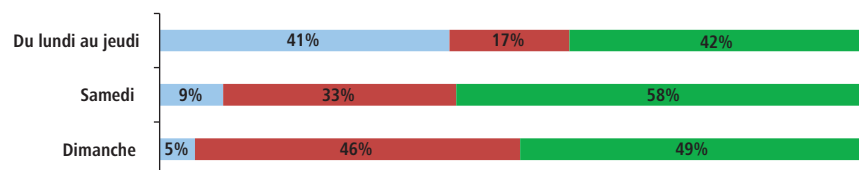
Liaison	Portée moyenne	Durée moyenne
Paris – Paris	1,5 km	19 mn
Paris – Petite Couronne	7,8 km	45 mn
Paris – Grande Couronne	24,1 km	70 mn

### Répartition des déplacements par mode selon le jour



Le week-end comme la semaine, un déplacement sur deux en lien avec Paris est effectué à pied. L'utilisation de la voiture augmente le dimanche au détriment de celle des transports en commun. La part modale du vélo augmente également le dimanche.

### Répartition des déplacements par motif selon le jour



Les déplacements associés au travail ou aux études représentent 41 % des déplacements en lien avec Paris un jour de semaine, mais seulement 9 % le samedi et 5 % le dimanche. Les loisirs et visites engendrent nettement plus de déplacements le week-end que le reste de la semaine.

- Transports en commun
- Voiture-deux-roues motorisés
- Autres
- Vélo
- Marche

- Travail/études
- Loisirs/visites
- Autres (accompagnement, affaires personnelles, etc...)

## Déplacements nocturnes dans Paris

Source : STIF-OMNIL-DRIEA  
Enquête Globale de Transport (EGT) 2010

Après des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable.



Un **déplacement la nuit** du jour J correspond à un déplacement dont l'heure de départ est comprise entre 21h le jour J et 6h le jour J+1. Un **déplacement en journée** correspond à un déplacement effectué entre 6h du matin et 21h. Un jour entier couvre l'ensemble de ces déplacements.

Déplacements la nuit

Déplacements en journée

Transports en commun

Voiture-deux-roues motorisés

Taxis

Vélo

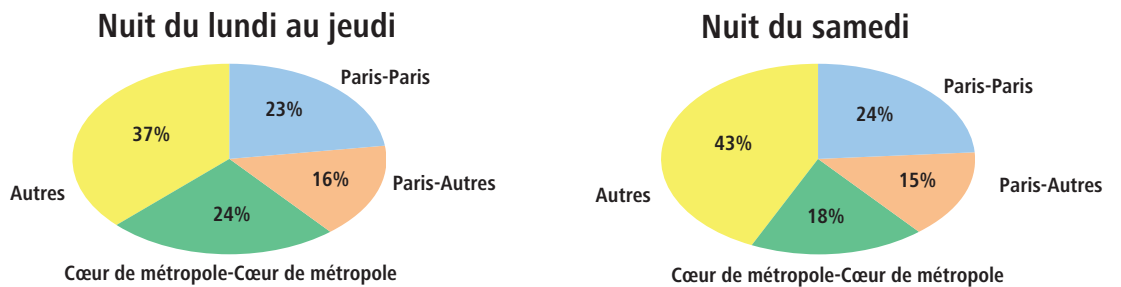
Marche

Travail/études

Loisirs/visites

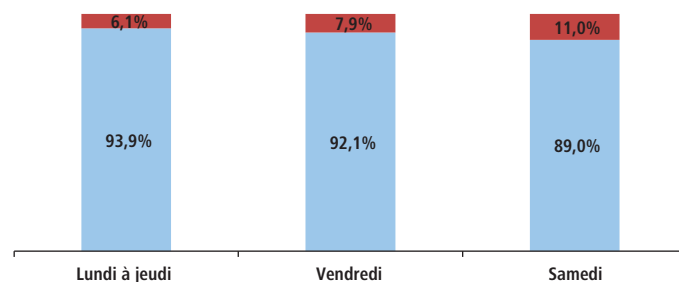
Autres (accompagnement, affaires personnelles, etc...)

### ➔ Répartition des déplacements nocturnes par territoire



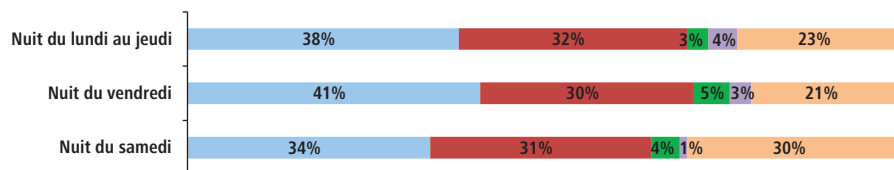
En Île-de-France, 1,8 millions de déplacements sont réalisés chaque nuit du lundi au jeudi et plus de 3 millions le samedi. La part des déplacements en lien avec Paris est de 39 % en semaine comme le samedi. Cette part est légèrement plus élevée le samedi entre minuit et 4h (44 %).

### ➔ Part des déplacements nocturnes sur l'ensemble des déplacements



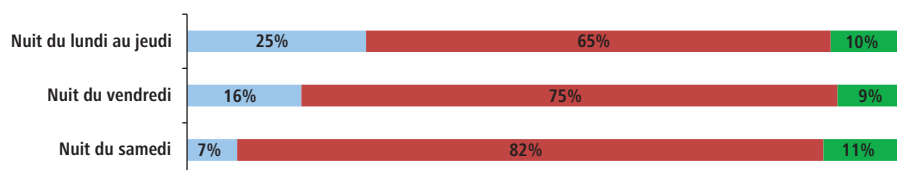
Dans Paris, on compte 11,7 millions de déplacements quotidiens du lundi au jeudi, 13 millions le vendredi et 11,3 millions le samedi. La part des déplacements la nuit représente entre 6,1% et 11% de ces déplacements selon les jours de la semaine.

### ➔ Répartition modale des déplacements nocturnes (de 21h à 6h)



La semaine comme le week-end, les transports en commun, la voiture et le deux-roues motorisé sont les modes privilégiés pour les déplacements nocturnes. La nuit du samedi, la part de la marche augmente au détriment de celle des transports en commun. L'usage du vélo et du taxi est marginal.

### ➔ Répartition des déplacements nocturnes par motif (de 21h à 6h)



Les loisirs sont le principal motif de déplacement la nuit, la semaine comme le week-end. Les déplacements liés au travail ou aux études représentent un quart des déplacements les nuits du lundi au jeudi et seulement 7 % la nuit du samedi.





# Les transports en commun

## Réseaux Offre

Source : RATP,  
Transilien SNCF



**Places kilomètres offertes (PKO) :**  
Produit du nombre de kilomètres de voitures par la capacité du matériel utilisé, celle-ci étant calculée sur la base de 4 personnes debout au mètre carré.

**Métro :**  
Ligne 3bis, 7bis et funiculaire compris.

**RER A et B :**  
Domaine RATP uniquement.

**Bus à Paris :**  
Lignes régulières, y compris Montmartrobus, ligne PC (comptée pour 2 lignes) et services conventionnés (Traverses).

**Bus en Banlieue :**  
Lignes régulières, services conventionnés et lignes affrétées (hors mode T et Noctilien).

**Noctilien :**  
Réseau de bus de nuit RATP et SNCF qui renforce l'offre de bus de 0h30 à 5h30 entre Paris et sa banlieue (y compris lignes Noctilien affrétées RATP).

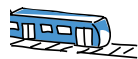
**Transilien SNCF :**  
Réseau Ile-de-France (train + tram-train), RER C, D, E et parties du RER A et B exploitées par la SNCF.

**Mode TCSP :**  
Tramway (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7, T8) + Trans Val de Marne (TVM) + Bus 393

**Gare nominale :**  
Station (gare) ou groupe de station (gares) de même dénomination.

**Points d'arrêt :**  
Pour chaque réseau, on ne compte qu'une seule fois un point d'arrêt dans le cas où plusieurs lignes du même réseau passent par ce point. Il s'agit d'une moyenne des deux sens.

### ➔ Évolution 2016 / 2015



#### Métro (RATP)

**16** lignes  
**206** km de lignes\*  
**303** stations nominales  
**29 591** millions PKO

+ 0,4%

### ➔ Évolution 2016 / 2015



#### RER A et B (+ Orlyval)

**2** lignes  
**115,1** km de lignes  
**66** stations nominales  
**26 442** millions PKO

+ 3,7%

**Orlyval : 7,3** km de lignes  
**3** gares nominales



#### Bus à Paris (RATP)

**64** lignes  
**564** km de lignes  
**1 230** points d'arrêt  
**3 267** millions PKO

+ 2,5%



#### Bus en banlieue (RATP)

**241** lignes  
**2 530** km de lignes  
**4 019** points d'arrêt  
**8 590** millions PKO

+ 2,1%



#### Noctilien (RATP, SNCF)

**48** lignes (32 RATP et 16 SNCF)  
**653** km de lignes (RATP) et  
**720** km (SNCF)  
**1 123** points d'arrêt (RATP) et  
**435** (SNCF)



#### Mode TCSP (RATP)

**10** lignes dont 2 lignes à Paris  
**128** km de lignes dont 25 km dans Paris  
**226** points d'arrêt dont 42 dans Paris  
**3 920** millions PKO

+ 20,3%



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

**1 280** km de lignes  
**388** gares nominales

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

# Fréquentation

- METRO  
(y compris Funiculaire de Montmartre)
- RESEAU DE SURFACE en banlieue (ensemble des réseaux RATP y compris le mode T)
- Transilien SNCF (RER A, B, C, D, E + train)
- RER A et B RATP (hors Orlyval)
- RESEAU DE SURFACE à Paris (Bus à Paris, y compris NOCTILIEN-RATP + T3)
- MODE TCSP (Paris + banlieue) (Tramway + TVM + Bus 393)
- NOCTAMBUS/NOCTILIEN (RATP)
- ORLYVAL
- BUS DE NUIT/NOCTILIEN (SNCF)

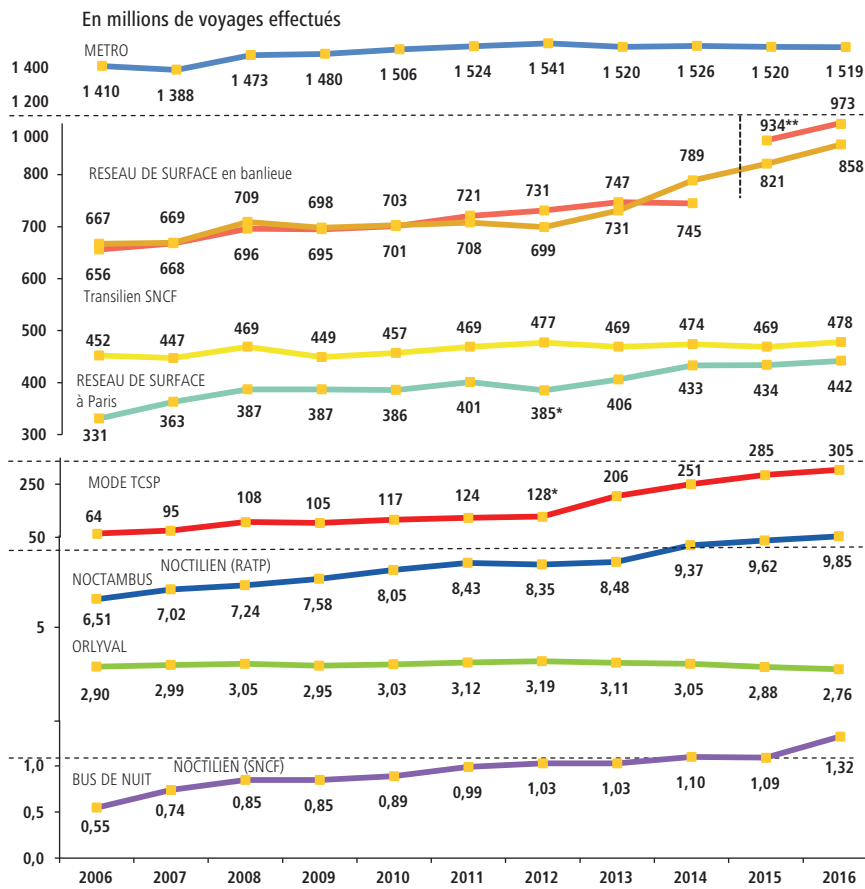


Les pourcentages d'évolution sont calculés à partir des données exactes de fréquentation (chiffres non arrondis).

## Nombre de voyages effectués

Évolution annuelle depuis 2006 (données brutes)

## Évolution 2016 / 2015



\* Mise en service du prolongement du tramway T3 (décembre 2012)

\*\* Modification de la méthode de calcul



**Tendance :** L'année 2016 confirme la tendance de fond d'augmentation de la fréquentation par rapport à 2015 sur l'ensemble des réseaux, excepté sur le réseau Orlyval en baisse depuis 2012.

## Qualité de service



## Indices de régularité

2015	2016	Évolution 2016/2015
97,9%	97,5%	-0,4
87,9%	86,8%	-1,1
88,6%	88,9%	+0,3
91,1%	91,6%	+0,5

## Définitions

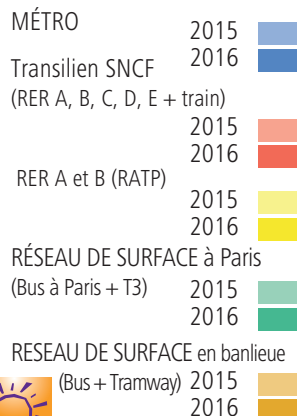
% de voyageurs ayant eu un temps d'attente conforme au service de référence en dehors des heures de pointe. Il est calculé par ligne sur les heures creuses. Niveau d'exigence par ligne fixé à 96,5%.

% de voyageurs arrivant à l'heure dans leur gare de destination ou avec un retard inférieur à 5 minutes, tous les jours et heures confondus.

% d'autobus passés aux points d'arrêts avec un intervalle conforme (attente supplémentaire < 2') ou à l'horaire prévu (retard < 5'), en fonction de la plage horaire, pondérés du volume de voyageurs par lignes.



## Fréquentation trimestrielle



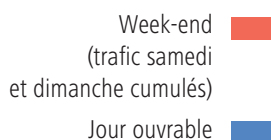
### Les mouvements sociaux :

**En 2015** sur le réseau SNCF : 9 et 10 mars, 9 avril, 8 et 9 octobre et le 25 octobre.  
Et sur le réseau RATP : 9 et 10 mars, 9 avril, le 25 octobre et le 18 novembre.

**En 2016** sur le réseau SNCF : 9, 19 et 30 mars, 26 avril, 18, 19, 25 et 26 mai, 1<sup>er</sup> au 20 juin. Et sur le réseau RATP : 9, 19, 30 et 31 mars, 28 avril, 1<sup>er</sup>, 2 et 3 juin.

## Métro

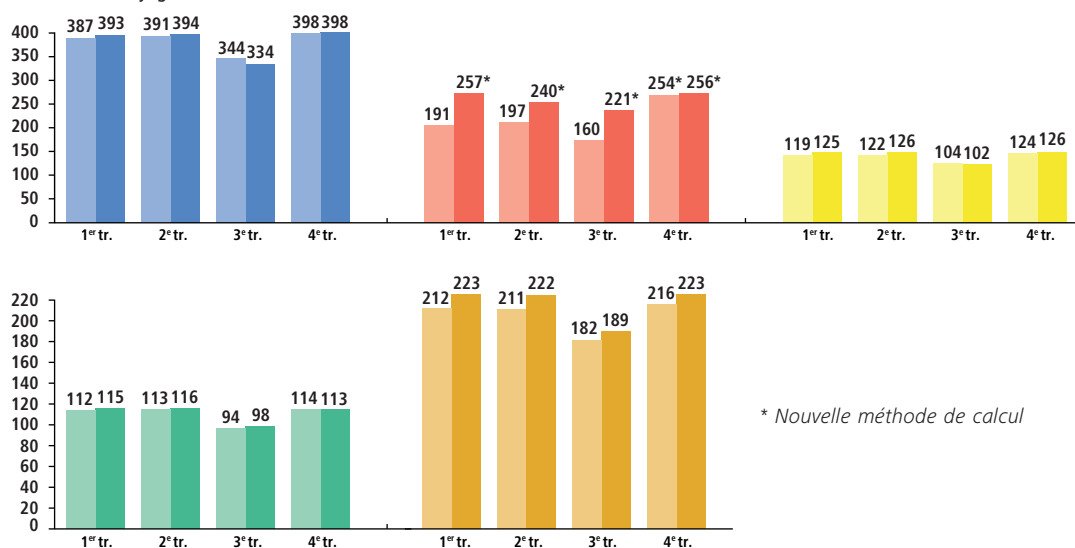
Source : RATP



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

## Evolution en 2016 et 2015

Nombre de voyages effectués en millions



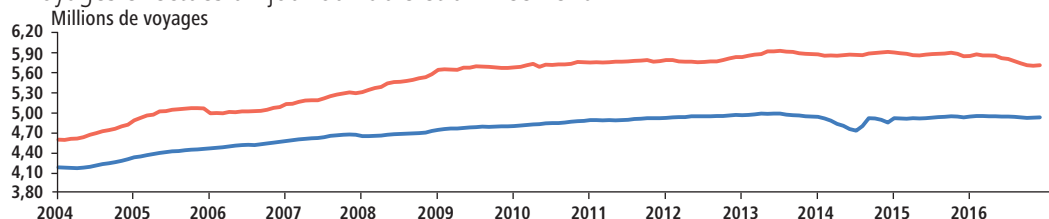
\* Nouvelle méthode de calcul



**Tendance :** La hausse enregistrée la première partie de l'année sur l'ensemble des réseaux, se poursuit au 3<sup>ème</sup> trimestre, sauf pour les réseaux ferrés RATP. Au dernier trimestre, la fréquentation affiche une hausse ou une quasi stabilité (pour le métro et pour le réseau de surface à Paris).

## Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



**Tendance :** Si en 2016, la fréquentation du jour ouvrable est globalement stable sur l'ensemble de l'année, celle du week-end affiche une légère baisse.

## Stations de métro les plus fréquentées

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

2015	Trafic Annuel	2016	Trafic Annuel
Gare du Nord	50,8	Gare du Nord	50,9
Saint-Lazare	38,2	Saint-Lazare	38,3
Gare de Lyon	35,9	Gare de Lyon	36,4
Montparnasse-Bienvenue	31,2	Montparnasse-Bienvenue	30,4
Gare de l'Est	20,4	Gare de l'Est	20,4
République	18,5	République	18,3
Les Halles	17,4	Bibliothèque	17,5
Bibliothèque	16,4	Les Halles	16,1
La Défense	15,0	La Défense	15,0
Bastille	13,4	Châtelet	13,5

Les stations les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2015, exceptée la station Bastille qui disparaît du classement au profit de la station Châtelet. Les quatre grandes gares SNCF génèrent le trafic annuel le plus élevé, supérieur à 30 millions de voyages chacune. Les autres stations sont d'importants nœuds de correspondance.

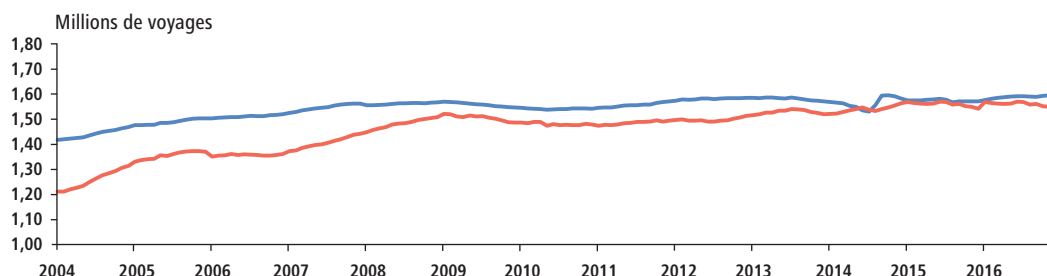
## RER (RATP)

Source : RATP

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

### Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



**Tendance :** Le nombre de voyages effectués les jours ouvrables sur le réseau RER est en hausse tout au long de l'année. La fréquentation du week-end est en baisse à partir du mois de juin.

### Gares du RER les plus fréquentées

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

2015	Trafic Annuel	2016	Trafic Annuel
Gare du Nord	47,8	Gare du Nord	47,7
Gare de Lyon	36,6	Gare de Lyon	37,2
La Défense	28,9	La Défense	31,1
Châtelet – Les Halles	26,0	Châtelet – Les Halles	26,4
Nanterre - Préfecture	22,0	Nanterre - Préfecture	22,9
Val de Fontenay	12,3	Val de Fontenay	13,0
Massy Palaiseau	8,6	Massy Palaiseau	9,0
Charles de Gaulle – Étoile	8,5	Charles de Gaulle – Étoile	8,4
Saint Michel – Notre-Dame	7,8	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,9
Noisy le Grand – Mont d'Est	7,4	Saint Michel – Notre-Dame	7,4

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2015 : les deux plus grandes gares SNCF, les grandes gares de correspondance, et les pôles d'activité majeurs (études, affaires ou tourisme), générant un fort trafic.

## Gares « Transilien »

Source : SNCF

### Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2015	Trafic quotidien	2016	Trafic quotidien
Gare du Nord	316 776	Gare du Nord	330 362
Gare Saint-Lazare	175 591	Gare Saint-Lazare	174 387
Gare de Lyon	113 990	Gare de Lyon	126 470
Hausmann Saint-Lazare	78 363	Hausmann Saint-Lazare	82 675
Magenta	78 212	Magenta	76 404
Juvisy	59 965	Juvisy	61 899
Châtelet – Les Halles	59 830	Châtelet – Les Halles	59 830
Saint-Michel – Notre-Dame	59 483	Saint-Michel – Notre-Dame	59 483
La Défense (hors RER A)	50 975	La Défense (hors RER A)	51 946
Bibliothèque F. Mitterrand	47 894	Bibliothèque F. Mitterrand	47 894

Le classement des gares les plus fréquentées est le même qu'en 2015.



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

## Tramway T3

Source : RATP



### Tramway T3

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

Mise en service le 15 décembre 2012 du prolongement du T3a et l'ouverture du T3b entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle avec 24 nouvelles stations.

## Bus à Paris

Source : RATP

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



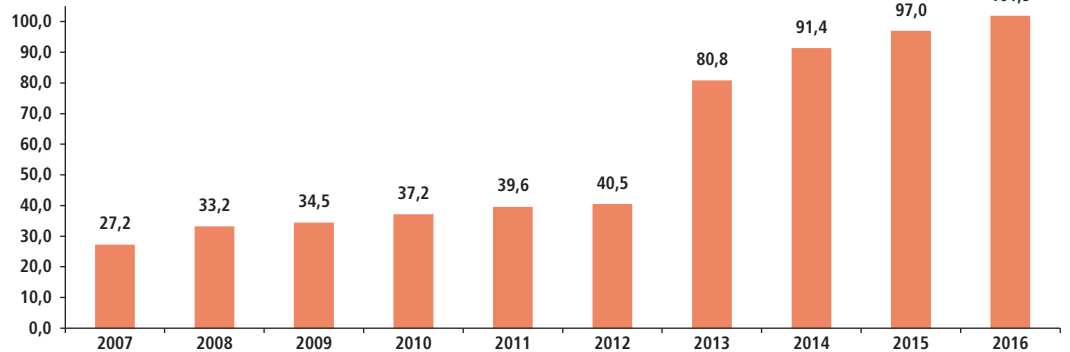
### Lignes de bus en service le week-end fin 2016 (y compris balabus) :

64 lignes le samedi (61 lignes en 2015)  
 62 lignes le dimanche (59 lignes en 2015).

## ➔ Fréquentation annuelle

Nombre de voyages effectués (en millions)

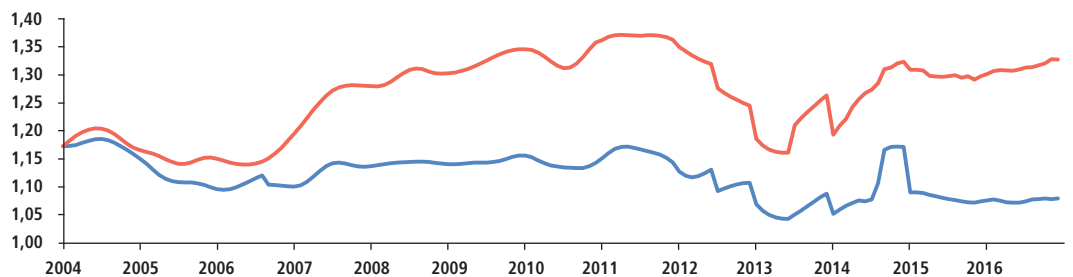
➔ Évolution 2016 / 2015 +5,1%



**Tendance :** Depuis sa création le 16 décembre 2006, 584 millions de voyages ont été effectués sur la ligne T3 du tramway. La fréquentation en 2016 est en hausse par rapport à celle de 2015 (+5,1 %).

## ➔ Fréquentation mensuelle

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end  
 Millions de voyages



**Tendance :** La fréquentation du jour ouvrable est globalement stable sur l'ensemble de l'année. La fréquentation du week-end augmente à partir du mois de juin.

## ➔ Lignes de bus les plus fréquentées

Moyenne journalière de mardi à vendredi (sauf juillet, août et vacances scolaires)

2015	Moyenne journalière	2016	Moyenne journalière
62	55 432	62	53 704
26	41 127	26	42 292
60	36 175	60	37 848
95	34 442	31	34 275
91	33 942	91	33 946
31	32 745	95	31 417
96	29 450	96	29 851
80	28 898	99 (PC3)	27 386
99 (PC3)	28 031	80	27 183
27	27 559	47	26 007

Les 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2015 exceptée la ligne 27 qui disparaît du classement au profit de la ligne 47. Ce sont les lignes 31 et 60 qui ont connu les hausses les plus importantes par rapport à 2015 (respectivement +4,7 % et +4,6 %). Les lignes 95 et 80 ont connu les baisses les plus fortes (respectivement -8,8% et -5,9 %).

## Mobilien

Source : RATP

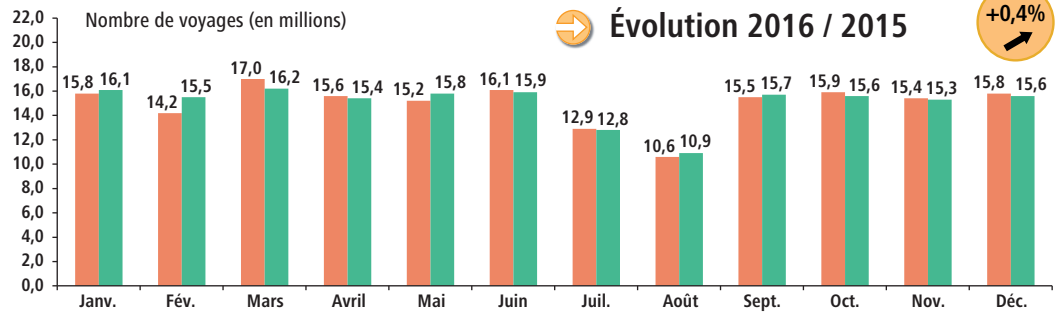


### Réseau bus Mobilien (contrat STIF / RATP 2016-2020) :

23 lignes Mobilien (21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 65, 68, 74, 76, 80, 81, 86, 91, 92, 95, 96, 97, 99 ou PC3).



## Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris

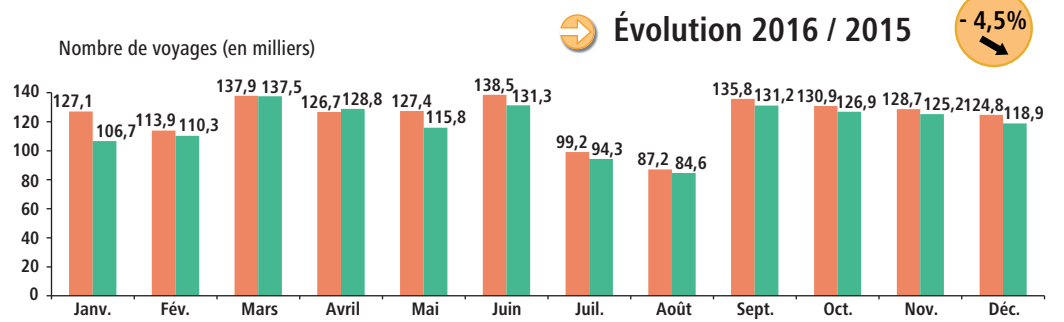


### Évolution 2016 / 2015



**Tendance :** En 2016, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de près de **181 millions** de voyages, en légère hausse par rapport à l'année 2015 (+0,4 %). La hausse est plus marquée au mois de février et de mai (respectivement +9,2 % et +3,9 %). Le mois de mars enregistre la baisse la plus importante (-4,7 %).

## Fréquentation mensuelle de l'ensemble des lignes de proximité



### Évolution 2016 / 2015



**Tendance :** En 2016, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **1 411 479** voyages, en légère baisse par rapport à l'année 2015. Le trafic voyageurs est en hausse pour les traverses Ney-Flandre (+4,8 %) et Brancion-Commerce (+5,9 %). Il est en baisse pour les traverses Charonne (-16,8 %), Bièvre-Montsouris (-10,3 %) et Batignolles-Bichat (-1,9 %).

## Noctilien

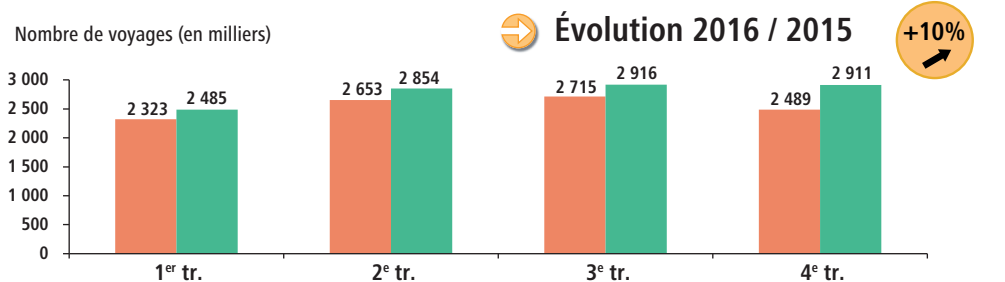
Source : RATP / SNCF



### Noctilien

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

## Fréquentation trimestrielle du Noctilien



### Évolution 2016 / 2015



**Tendance :** En 2016, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **11 165 506** voyages, en hausse par rapport à 2015 (+10 %). Cette hausse est surtout visible au dernier trimestre (+17 %).

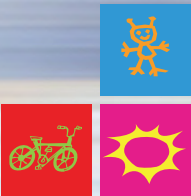
## Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées dans les couloirs bus

### Évolution 2016 / 2015

Pour circulation et stationnement

72 622





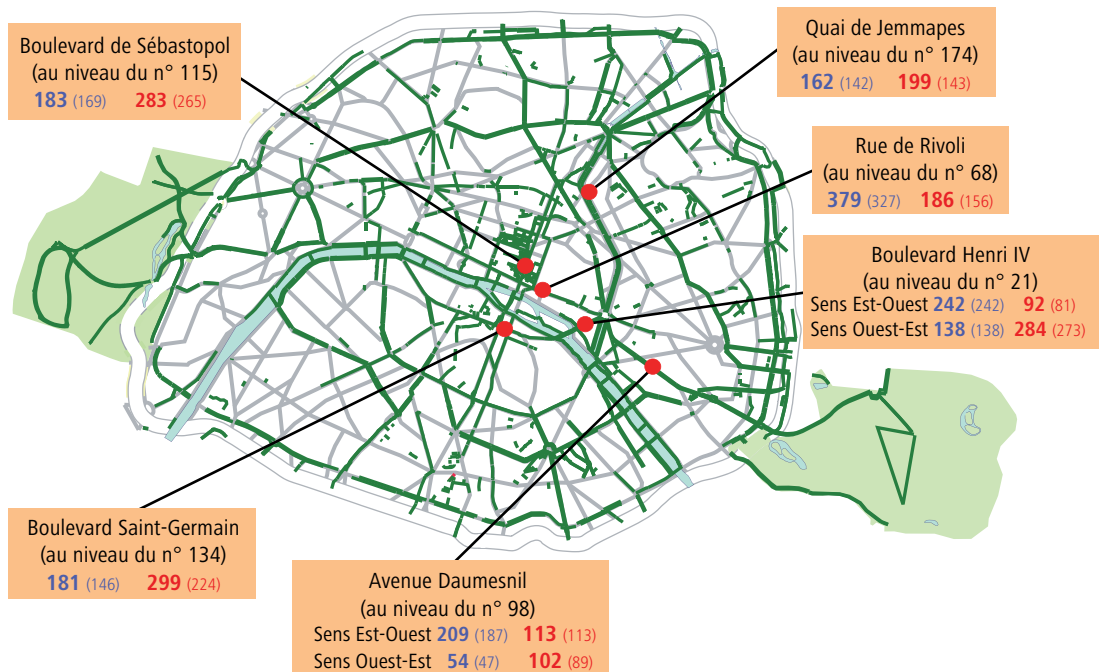
# Les déplacements à vélo

## Aménagements cyclables et leur fréquentation

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

Nombre de cyclistes  
entre 8h30 et 9h30  
Nombre de cyclistes  
entre 17h30 et 18h30  
Moyenne horaire  
sur l'année 2016  
(...) sur l'année 2015

### Comptages réalisés sur les sites aménagés



### Aménagements cyclables réalisés en 2016

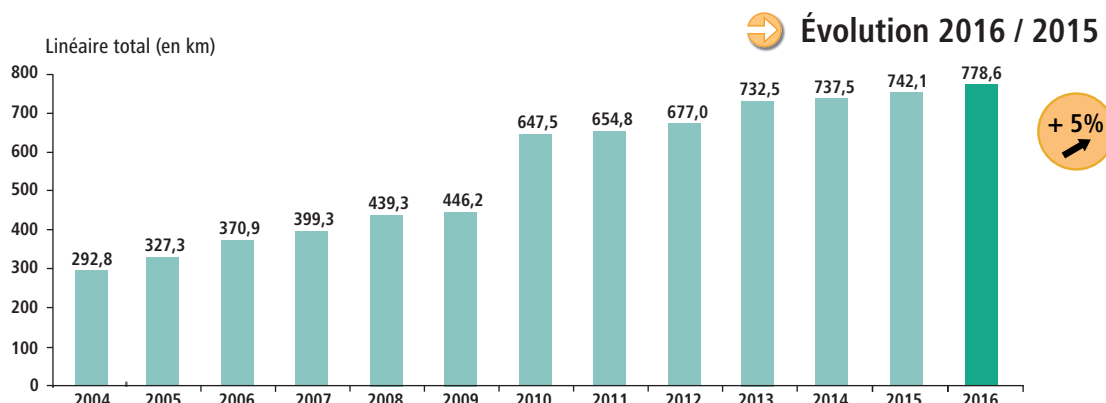
Nouveaux aménagements : 36,7 km

#### Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	-0,2 km*
Pistes sur trottoir et sur chaussée	0,4 km
Couloirs de bus	3,4 km
Doubles sens cyclables	25,2 km
Divers	7,7 km
<b>Total</b>	<b>36,5 km</b>

\* Suppression de la bande cyclable face à la maison de la radio et transformation de la bande cyclable quai de Valmy en piste

### Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2004



L'augmentation du linéaire cyclable en 2016 est due principalement à la création de 21,2 km de doubles sens cyclables.

Aux aménagements existants s'ajoutent :

Anneaux de vitesse	8,2 km	Pistes cyclotouristiques dans les bois	23,2 km
Passerelles et ouvrages d'art	0,8 km	Pistes le long des canaux (hors Paris)	51,6 km



**Arrêté préfectoral du 12 janvier 2001** :  
(n° 01-15042) portant autorisation aux  
cyclistes à deux roues d'utiliser les voies de  
circulation réservées à certains véhicules.



**Décret dit « Code de la Rue » du  
30 juillet 2008** (n° 2008-754) introduit  
dans le Code de la Route la généralisa-  
tion des double sens cyclables dans les  
zones 30 et zones de rencontre.



## Indice d'évolution du nombre de vélos

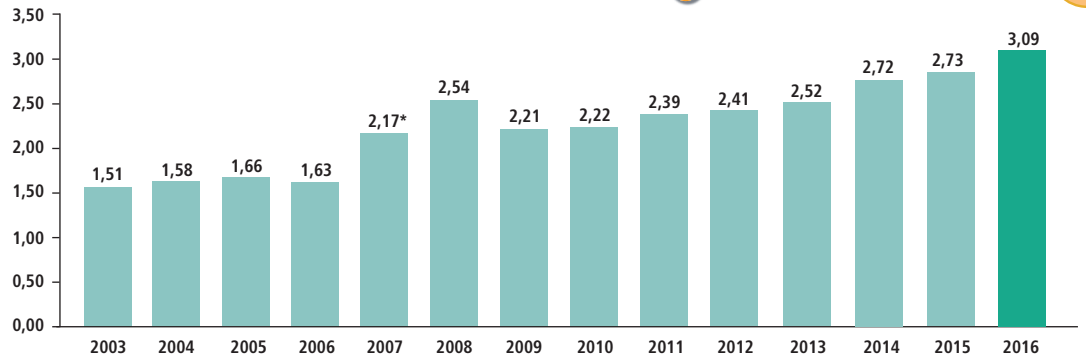


Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

### ➔ Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2016

#### ➔ Évolution 2016 / 2015

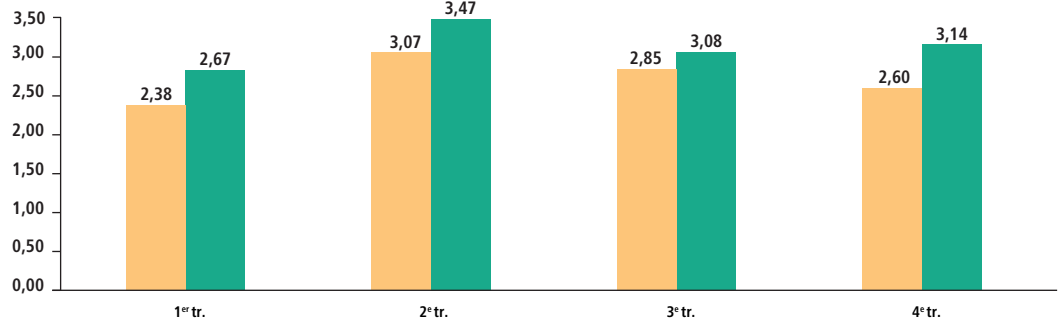
+13%



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

\* lancement du système de vélos en libre service Vélib' le 15 juillet 2007.

### ➔ Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2015 et 2016



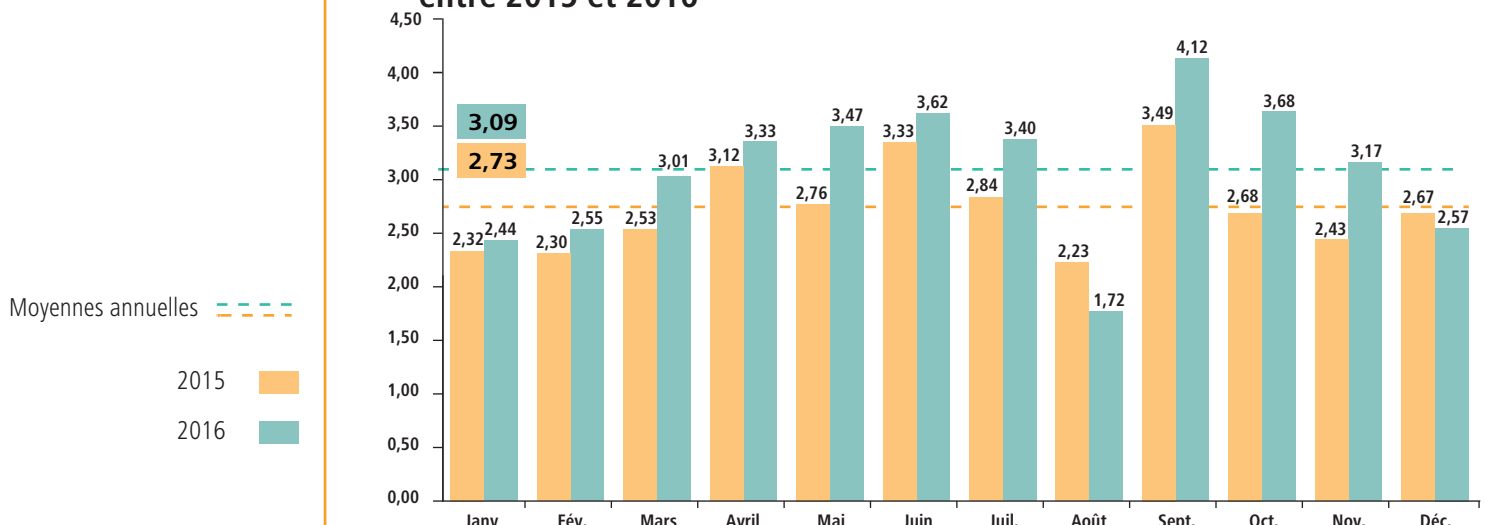
**Tendance :** Augmentation du nombre de vélos sur les sites en 2016 par rapport à 2015 plus marquée au dernier trimestre (+21 %).

Températures moyennes : 12,9°C en 2016, 13,4°C en 2015

Précipitations mensuelles moyennes : 54,5 mm en 2016 et 42,1 mm en 2015

Source : Météo France

### ➔ Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2015 et 2016



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2016, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en septembre et en octobre et minimale en août. Par rapport à 2015, les mois d'octobre et novembre connaissent les hausses les plus fortes (respectivement +37 % et +31 %). Le mois d'août connaît une baisse plus importante (-23 %). Comme en 2015, les Vélib' représentent en moyenne 41 % de l'ensemble des vélos comptés.



## Evolution Vélos-Vélib'

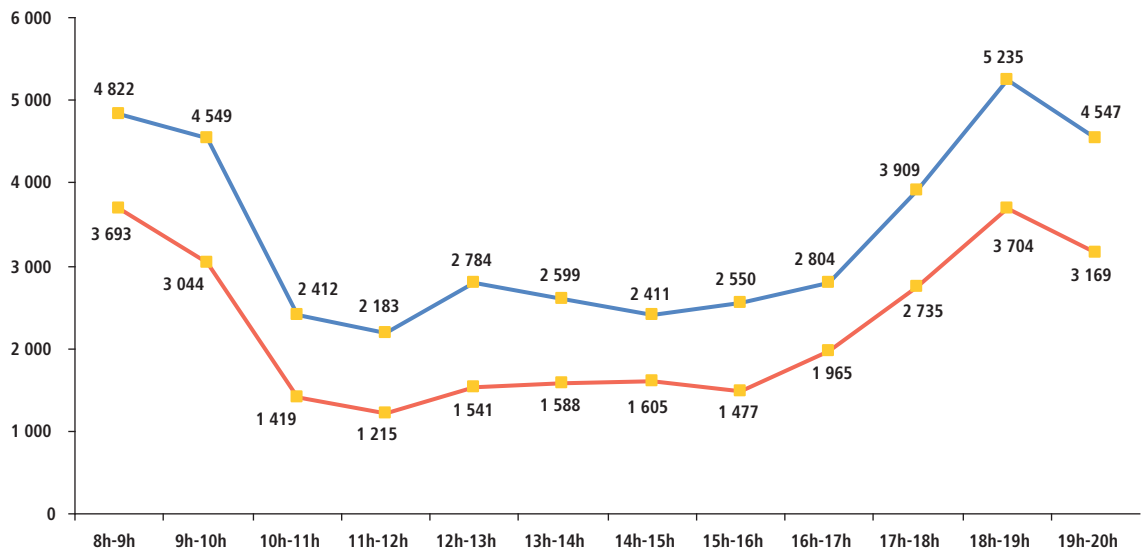
Enquête réalisée le mardi 11 octobre 2016 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)

Vélos personnels  Vélib' 



Ces enquêtes permettent de relever manuellement le nombre de deux-roues (deux-roues motorisés, vélos et Vélib') en circulation sur les différents aménagements de l'espace public (chaussée, trottoir, aménagement cyclable).

### Évolution du nombre de vélos au cours d'une journée



**Tendance :** Le nombre de vélos au cours d'une journée est maximal le matin entre 8 heures et 10 heures et le soir entre 18 heures et 20 heures.

Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **67 960 vélos** ont été recensés le 11 octobre 2016 (+13 % par rapport au 13 octobre 2015). Les Vélib' représentent 40 % de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.




#### Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 11 octobre 2016 :

Température : 9,3°C  
Précipitations : 0

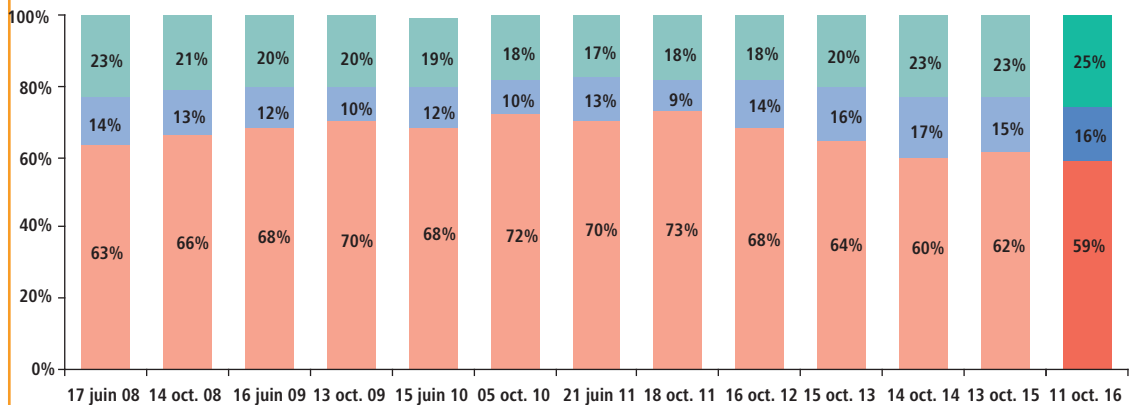
Source : Météo France

## Répartition vélos - deux-roues motorisés

Enquêtes réalisées un mardi de juin et d'octobre entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 39 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)

Vélos personnels  Vélib'  Deux-roues motorisés 

### Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2008 et 2016



**Tendance :** La part des deux-roues motorisés dans la circulation a diminué au profit des vélos personnels et des Vélib'. Les Vélib' représentent 16 % des deux-roues circulant sur les 39 sites enquêtés.

## Services offerts aux cyclistes

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

### Places de stationnement vélos (en 2016)

Nombre de places de stationnement vélos dans les parcs concédés répartis dans

**573**  
39 parcs

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie  
- places spécifiques vélos  
- places mixtes (vélos/2RM)

**35 603\***  
**11 886\***

\* Données provisoires

## Evolution du nombre de vélos

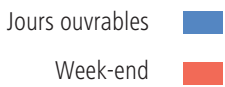


### Méthodologie :

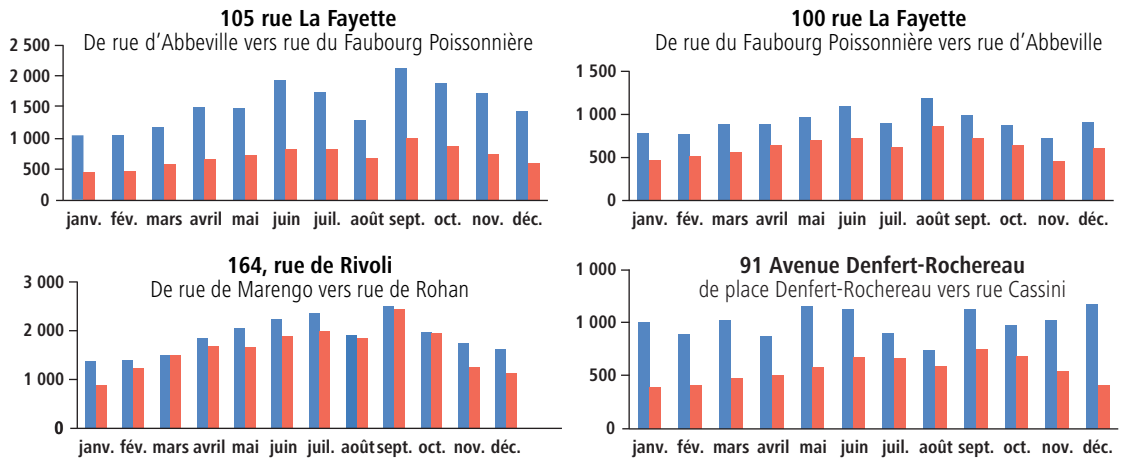
Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs permanents.

### Sites enquêtés : Paris intra-muros

105 et 100 rue Lafayette, 164 rue de Rivoli et 91 avenue Denfert-Rochereau.

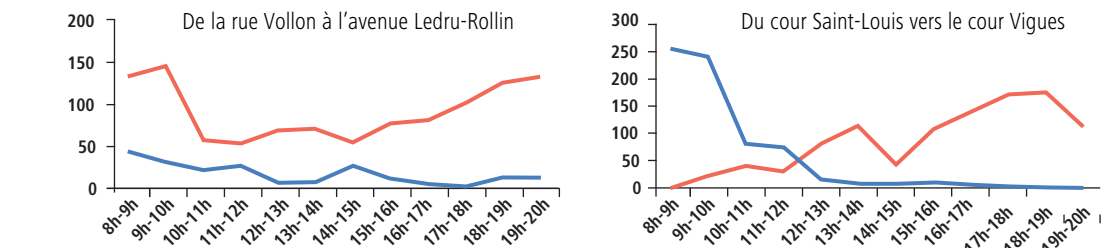


## Evolution du nombre de vélos : moyenne mensuelle jours ouvrables et week-end



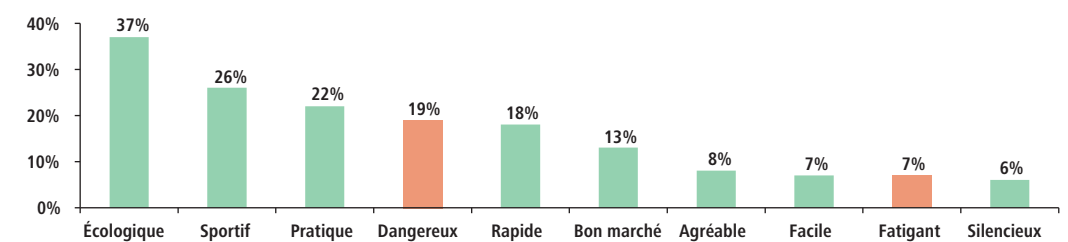
**Tendance :** La semaine comme le week-end, la fréquentation cyclable sur ces sites est maximale en septembre, sauf pour le 100 rue Lafayette où elle est maximale en août. On observe une augmentation de la fréquentation de 37 % sur le site 105, rue de Lafayette et de 26 % sur le site Denfert-Rochereau.

## Evolution du nombre de vélos au cours d'une journée



83 % des vélos allant vers l'avenue Ledru-Rollin circulent dans le couloir bus ouvert aux vélos, 16 % sur chaussée et 1 % sur trottoir. Le nombre de vélos est maximum entre 8h et 9h. 59 % des vélos se dirigeant vers le cour Vigues circulent dans le couloir bus ouvert aux vélos, 40 % sur chaussée (stationnement pour livraisons dans le couloir bus) et 1 % sur trottoir. Le nombre de vélos est maximum entre 9h et 10h.

## Image du vélo auprès des parisiens



81 % des parisiens interrogés ont une image positive du vélo (65 % en 2007). Le vélo est perçu comme dangereux par 19 % des parisiens (39 % en 2007).

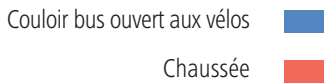
## Nombres d'infractions (procès verbaux) relevées Evolution 2016 / 2015

<b>pour circulation* et stationnement dans les voies cyclables</b>	<b>32 866</b>	<b>+5%</b>
<b>pour circulation non conforme par les cyclistes</b>	<b>2 358</b>	<b>-53%</b>

\* Circulation de véhicule à moteur sur une voie verte ou une aire piétonne (concernent essentiellement les deux-roues motorisés).

## Rue du Faubourg Saint-Antoine

Enquête réalisée le 5 avril 2016 entre 8h et 20h



## Enquête d'opinion

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

Enquête réalisée par téléphone auprès d'un échantillon de 673 parisiens et habitants de petite couronne en septembre 2016

## Infractions

Source : Préfecture de Police

## Vélib'

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



### Vélib' :

Système de location de vélos en libre service lancé le 15 juillet 2007. Au cours de l'année 2009, le système Vélib' a été mis en place dans 30 communes de la petite couronne.

### Station principale :

Elle comporte une borne principale et des bornettes.

### Station allégée :

Elle ne comporte que des bornettes.

### Abonnements Vélib' :

Trois formules d'abonnement : à l'année, à la semaine ou à la journée donnant droit à un nombre illimité de trajets, les 30 premières minutes de chaque trajet étant systématiquement gratuites.

### Vélib' Passion :

Abonnement offrant les 45 premières minutes gratuites à chaque trajet.

(%) : Pourcentage en 2015  
(chiffres consolidés)



### Déplacement à Vélib' :

Trajet compris entre la station d'origine ou l'utilisateur a pris un Vélib' et la station ou destination ou le Vélib' a été déposé.

## ➔ Offre (fin 2016)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations	<b>1 317</b>	<b>278</b>	<b>1 595</b>
dont stations principales	997	228	1 225
stations allégées	320	50	370

## ➔ Abonnés (fin 2016)

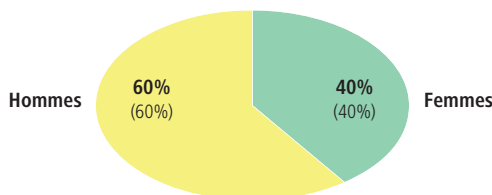
## ➔ Évolution 2016 / 2015

### Nombre d'abonnements

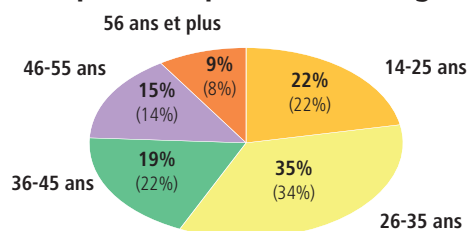
de courte durée 1 jour	<b>1 589 075</b>	<b>-8%</b>
de courte durée 7 jours	<b>85 099</b>	<b>-4%</b>
de longue durée (abonnements valides)	<b>300 485</b>	<b>+3%</b>
dont réabonnements	210 532	
Vélib'passion	70 490	

## ➔ Profil des utilisateurs de Vélib' (abonnés longue durée)

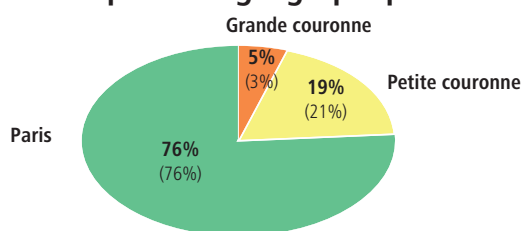
### Répartition par sexe



### Répartition par tranche d'âge



### Répartition géographique



Comme les années précédentes, les abonnés longue durée du système Vélib' sont en majorité des hommes entre 26 et 45 ans qui résident à Paris. Leur moyenne d'âge est de 36 ans.

## ➔ Déplacements des utilisateurs de Vélib'

## ➔ Évolution 2016 / 2015

Nombre de déplacements en 2016	<b>38 622 119</b>	<b>-2%</b>
dont banlieue (destination)	3 845 210	
banlieue (origine)	3 764 272	

## ➔ Durée moyenne d'un déplacement à Vélib'

## ➔ Évolution 2016 / 2015

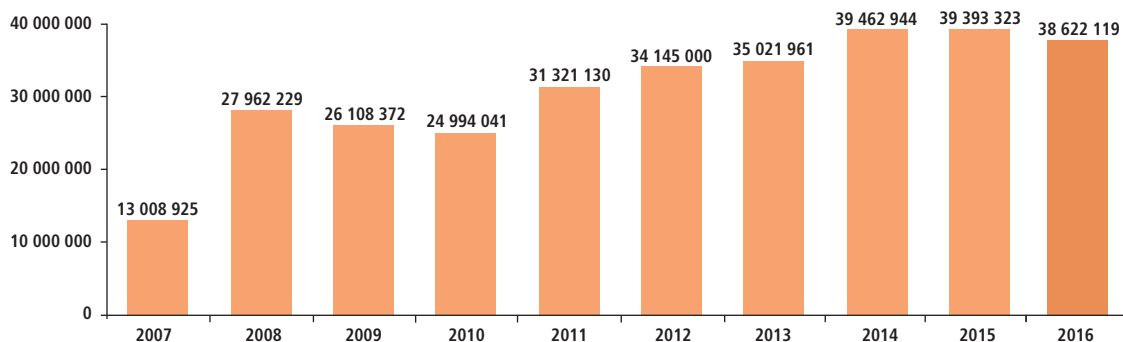
pour un abonné longue durée (Hors abonnements Vélib' Passion 45')	<b>13,42 min</b>	<b>-24%</b>
pour un abonné courte durée	<b>32,34 min</b>	<b>+31%</b>

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

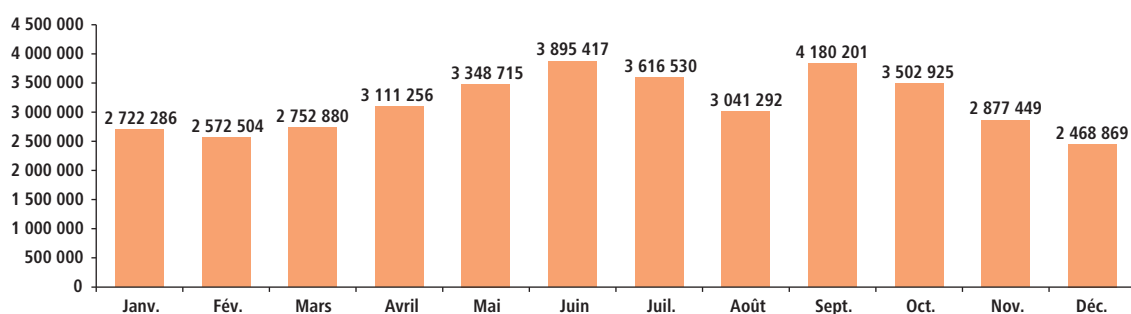
## Évolution annuelle du nombre de déplacements

Évolution 2016 / 2015

-2%

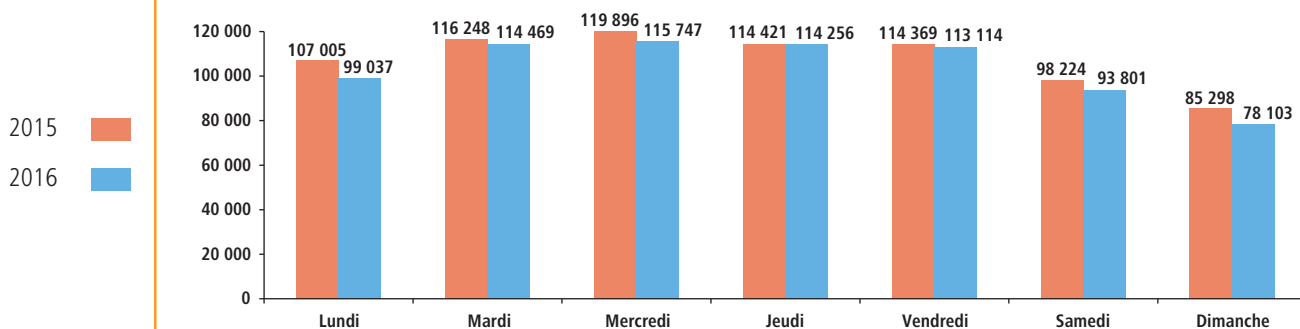


## Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2016)



**Tendance :** En légère baisse sur l'ensemble de l'année par rapport à 2015, le nombre de déplacements à Vélib' est maximal en septembre et minimal en décembre. Les mois de février et septembre ont connu les progressions les plus importantes des locations (respectivement +17 % et +9 %). Au contraire, les mois de mars, juin, novembre et décembre ont vu la fréquentation baisser significativement (respectivement -11 %, -12 %, -10 % et -16 %).

## Répartition des déplacements selon les jours de semaine



Le dimanche et le lundi enregistrent les baisses les plus fortes du nombre de déplacements à Vélib' par rapport à 2015 (respectivement -8,4 % et -7,5 %), la fréquentation du jeudi est quasiment stable. La journée du mercredi enregistre la plus forte fréquentation en 2016, le dimanche la plus faible.



Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année 2016, hors jours fériés.

## Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris  
Institut TNS-Sofres

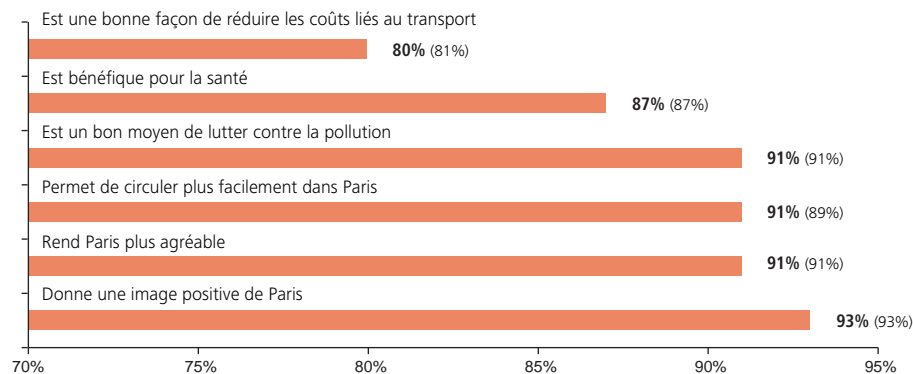
Enquête de satisfaction réalisée en ligne  
22 au 30 novembre 2016  
auprès de 509 usagers Vélib'  
(304 abonnés longue durée  
et 205 abonnés courte durée).

(%) : Pourcentage en 2015  
issu d'une enquête similaire.

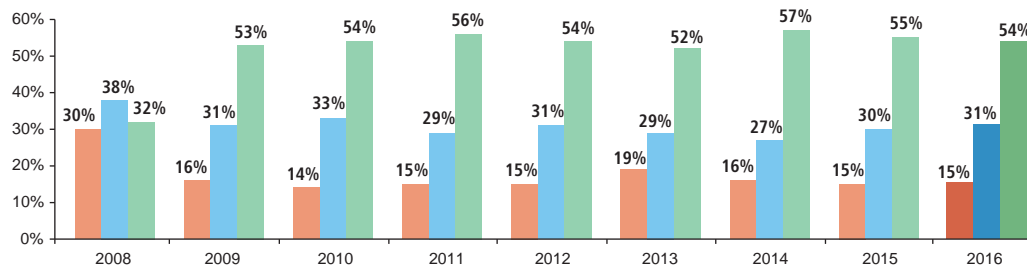
Plutôt le week-end  
Plutôt en semaine  
Autant la semaine que le week-end

### Image que les usagers ont du service

Les usagers pensent que le système Vélib' :

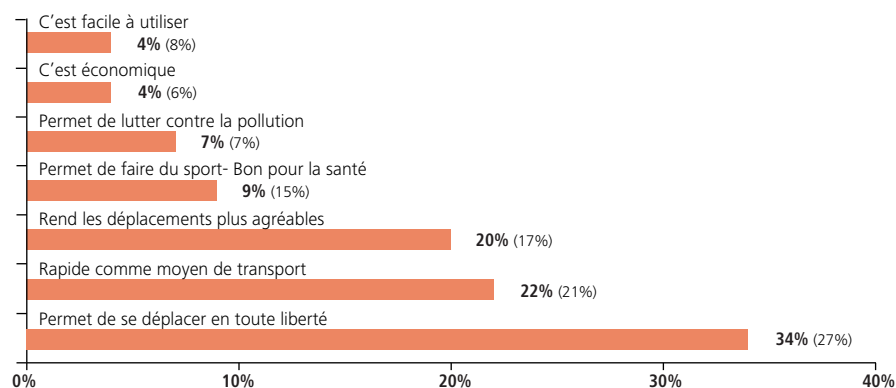


### Utilisation des Vélib' par les abonnés longue durée



Depuis 2009, les abonnés longue durée utilisent Vélib' aussi bien la semaine que le week-end, contrairement aux abonnés courte durée qui l'utilisent plutôt le week-end (43% en 2016).

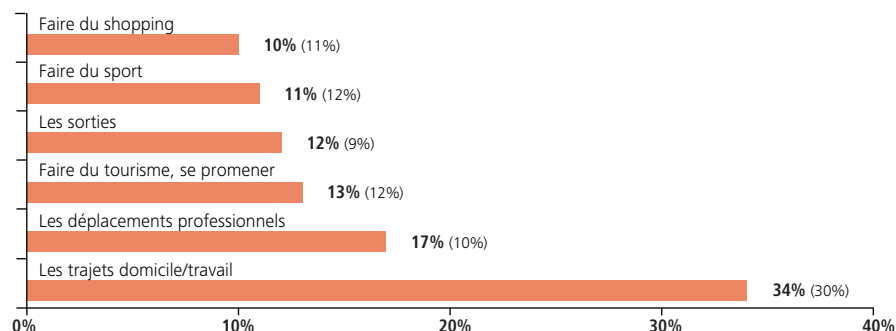
### Avantages liés à l'utilisation de Vélib' selon les abonnés longue durée

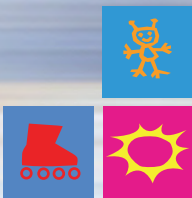


(%) : Pourcentage en 2015  
issu d'une enquête similaire

### Motif d'utilisation du service Vélib' par les abonnés longue durée

Les abonnés longue durée utilisent surtout Vélib' pour :





# Les déplacements des piétons

## Enquête d'opinion Place de la Nation

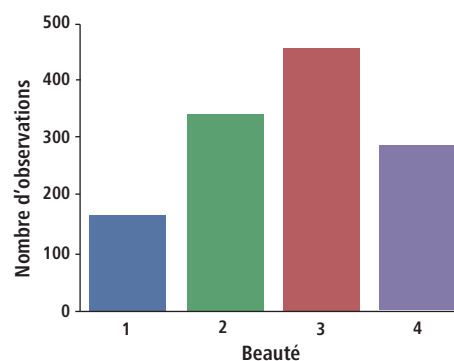
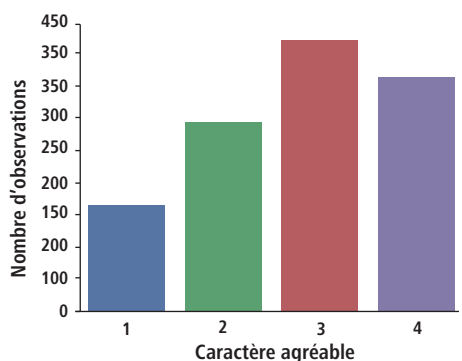
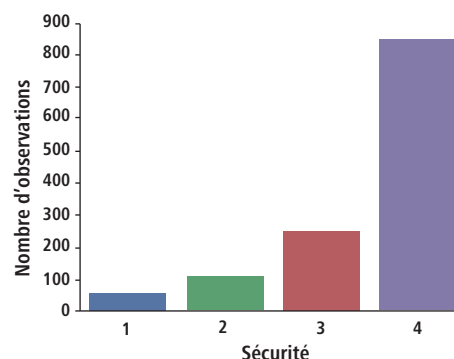
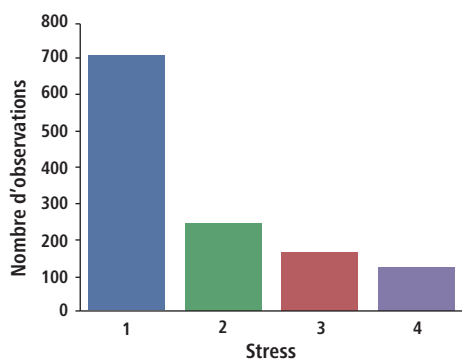
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
Et des déplacements

Enquête d'opinion réalisée  
du 29 mars au 3 avril 2016,  
auprès de 1 200 piétons.

### Echelle de 1 à 4

- Pas du tout 1
- Plutôt non 2
- Plutôt oui 3
- Complètement 4

### ➔ Perception de la place par les piétons



Sur les 1 200 piétons interrogés 50 % sont des femmes et 39 % habitent à moins de 500 m de la place de la Nation. La note moyenne est de 1,77 pour le stress, 3,51 pour la sécurité, 2,79 pour le caractère agréable et 2,69 pour la beauté.

## Évolution du nombre de piétons place de la Nation

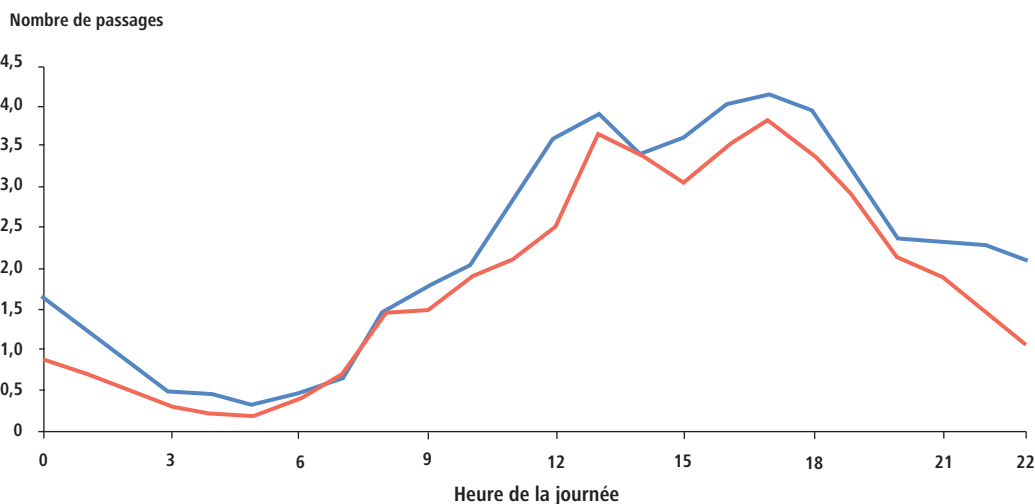
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
Et des déplacements

Donnée de capteurs Placemeter  
de fin mars à fin mai 2016

- Vers le Nord ■
- Vers le Sud ■

### ➔ Flux piétons sur la place de la Nation

#### Passage piéton situé au Sud de l'îlot central



Le flux piéton sur le passage piéton dans les 2 sens est maximal entre 12h et 18h.



## Évolution du nombre de piétons

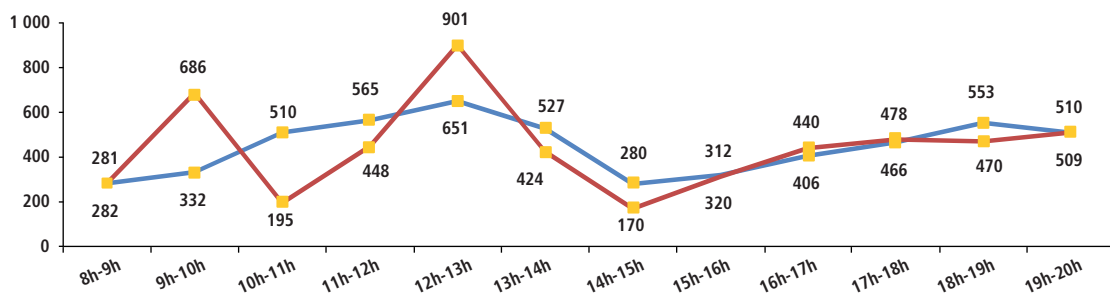
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
Et des déplacements  
Enquêtes réalisées  
le 5 avril 2016, de 8h à 20h.

Vers place de la Bastille ■  
Vers place de la Nation ■

### Flux piétons au cours d'une journée rue du Faubourg Saint-Antoine

#### Trottoir pair entre la rue de Reuilly et la station de métro Faidherbe-Chaligny

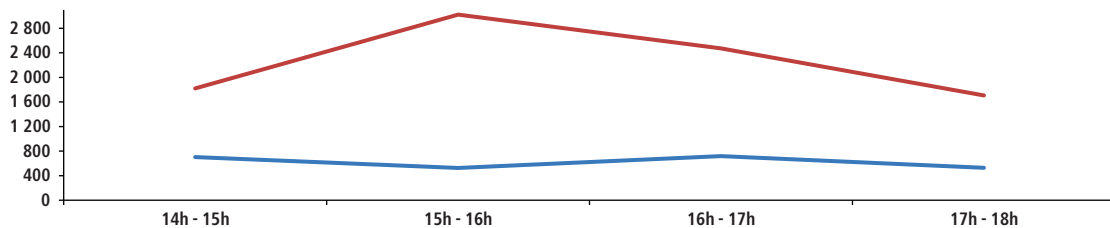
Nombre de piétons



10 717 piétons ont été comptabilisés sur ce trottoir entre 8h et 20h. On observe les flux piétons maximaux entre 12h et 13h quel que soit le sens. La circulation sur chaussée est très faible 11 piétons au total dont 10 en direction de la place de la Bastille.

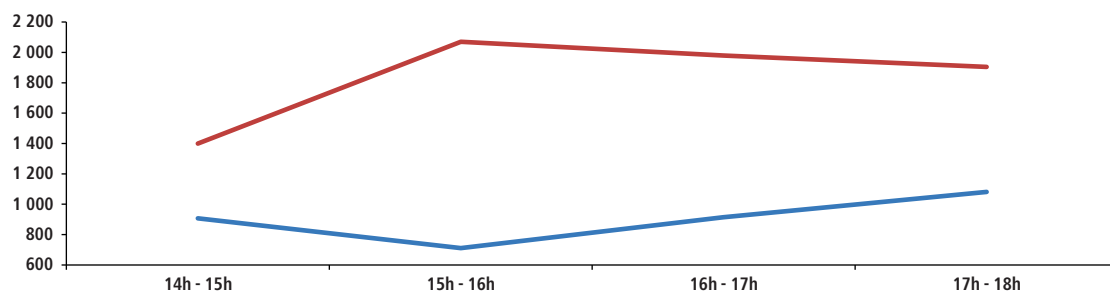
### Flux piétons un mardi et un samedi rue du Faubourg Saint-Antoine

#### Trottoir impair entre les rues Antoine Villon et Charles Baudelaire (2 sens confondus)



Ce trottoir est près de 4 fois plus fréquenté un samedi après-midi qu'un mardi après-midi (respectivement 9 022 et 2 476 piétons comptabilisés).

#### Trottoir pair entre cour Vigues et rue de Charonne (2 sens confondus)



Ce trottoir est 2 fois plus fréquenté un samedi après-midi qu'un mardi après-midi (respectivement 7 354 et 3 614 piétons comptabilisés).

#### Conditions météorologiques des jours d'enquête:

Le 5 avril 2016 : température 9° C, ciel dégagé.

Le 9 avril 2016 : température agréable, temps ensoleillé.

Source : Météo France

## Infractions

Source : Préfecture de Police

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

### Évolution 2016 / 2015

**pour stationnement ou arrêt**  
sur les trottoirs et les traversées piétonnes

85 845

-48%



# Les déplacements des PMR

(Personnes à mobilité réduite)

## Mobilité

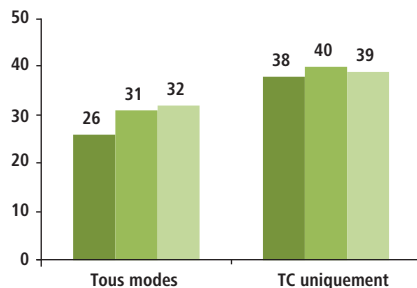
Source : STIF

Enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap 2014

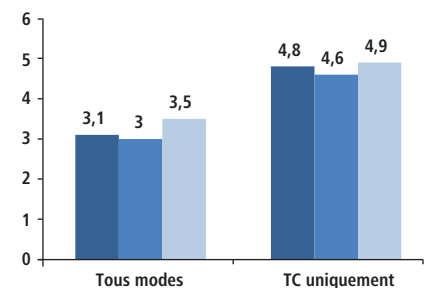
- Pas de handicap
- Handicap reconnu administrativement
- Tous handicaps

### ➔ Mobilité des parisiens PMR (16-59 ans)

#### Durée moyenne d'un déplacement (en minutes)



#### Portée moyenne d'un déplacement (en km)



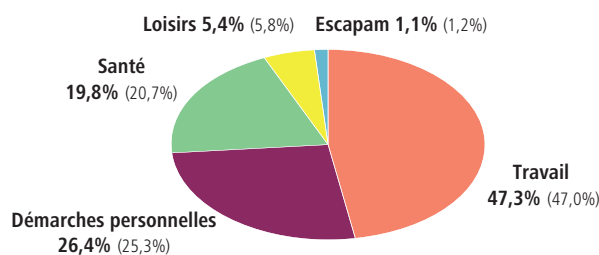
La durée moyenne d'un déplacement, tous modes confondus, est légèrement plus longue pour un parisien en situation de handicap. Cet écart se réduit pour un déplacement transport en commun.

La portée moyenne d'un déplacement pour un parisien en situation de handicap est semblable à celle d'un déplacement d'une personne sans handicap. Ce n'est pas le cas pour les déplacements des autres franciliens en situation de handicap, dont la portée moyenne est toujours inférieure à celle des déplacements des personnes sans handicap, particulièrement pour les déplacements en transports en commun (respectivement 15,2 km et 19,7 km en grande couronne).

### ➔ Service spécialisé PAM

Pour faciliter les déplacements sur Paris et l'ensemble de l'Île-de-France des personnes handicapées, la Ville de Paris, conjointement avec le Conseil Régional d'Île-de-France et le syndicat des transports d'Île-de-France, a lancé en novembre 2003 un service de transport spécialisé, PAM (Pour l'Aide à la Mobilité).

#### Répartition des courses par motif



#### ➔ Évolution 2016 / 2015

En 2016 :

294 154 courses réalisées,



5 570 usagers actifs

(ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2016)

(%) : Pourcentage en 2015

## Accessibilité à la voirie parisienne

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

**Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée**

**10 330** modules  
(soit **5 165** traversées)



**Abaissements de trottoirs**

**42 609**



**Places de stationnement réservées au PMR,**  
dont : places sur voirie  
places dans les parcs concédés

**5 284**  
**4 277\***  
**1 007** réparties dans 107,5 parcs



\* Données provisoires

## Infractions

Source : Préfecture de Police

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

### ➔ Évolution 2016 / 2015

**Pour arrêt ou stationnement**  
Sur les places réservées aux handicapés

**15 299**





# La circulation

## Circulation automobile dans Paris intra-muros (jours ouvrables)

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

### ➔ Réseau instrumenté dans Paris intra-muros

Réseau de 215 km d'axes équipés de capteurs

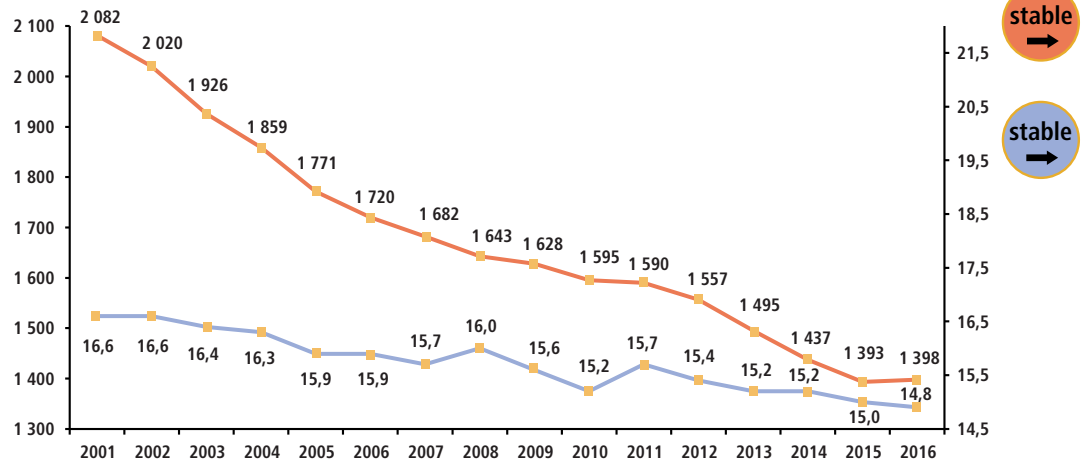


### ➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

### ➔ Évolution 2016 / 2015

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00



stable

stable



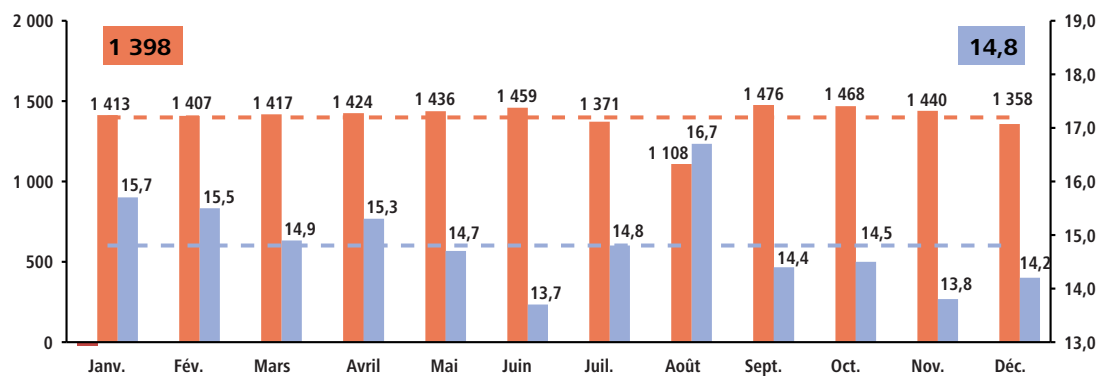
**Tendance :** Stabilité du volume de circulation automobile et de la vitesse moyenne de circulation sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2015.

### ➔ Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2016)

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



**Tendance :** Le mois de septembre enregistre la circulation automobile la plus forte (+6 % par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-21 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+ 13 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en juin (- 7 % par rapport à la moyenne annuelle).

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

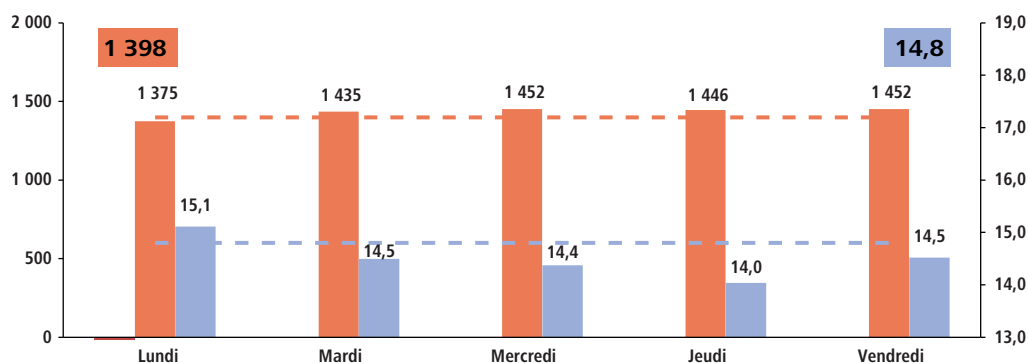
Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



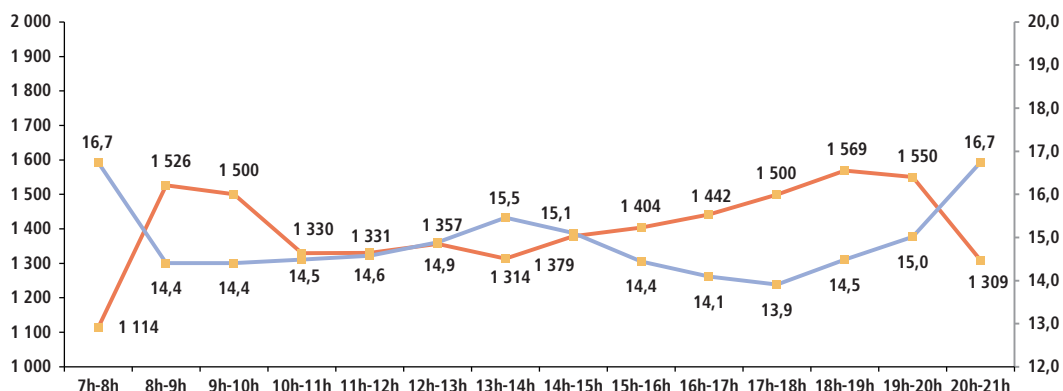
**Jours ouvrables 2016 : 253**  
soit  
Lundi : 49  
Mardi : 51  
Mercredi : 52  
Jeudi : 50  
Vendredi : 51

## Évolution de la circulation automobile (en 2016) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours



**Tendance :** La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-2 % par rapport à la moyenne annuelle), le mercredi et le vendredi sont les journées les plus chargées (+4 % par rapport à la moyenne annuelle).

## Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2016)



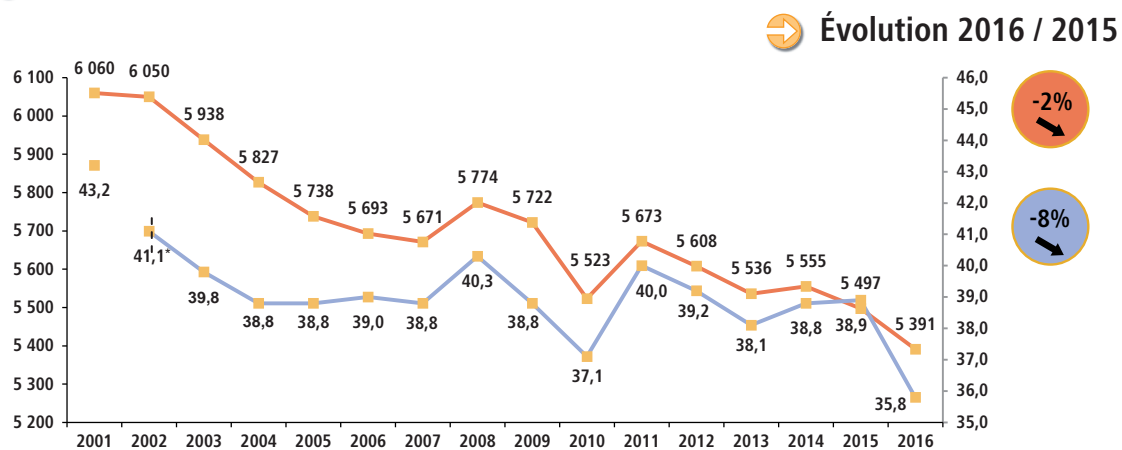
**Tendance :** Les heures de pointe se situent entre 8 heures et 9 heures le matin et entre 18 heures et 20 heures le soir.

## Circulation automobile sur le boulevard périphérique (jours ouvrables)

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

## Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique



Évolution 2016 / 2015

-2%

-8%

\* Changement du système de calcul.



**Tendance :** Légère baisse du volume de circulation automobile par rapport à 2015, accompagnée d'une baisse de la vitesse moyenne de circulation sur le boulevard périphérique.

## ➔ Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique (au cours de l'année 2016)

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

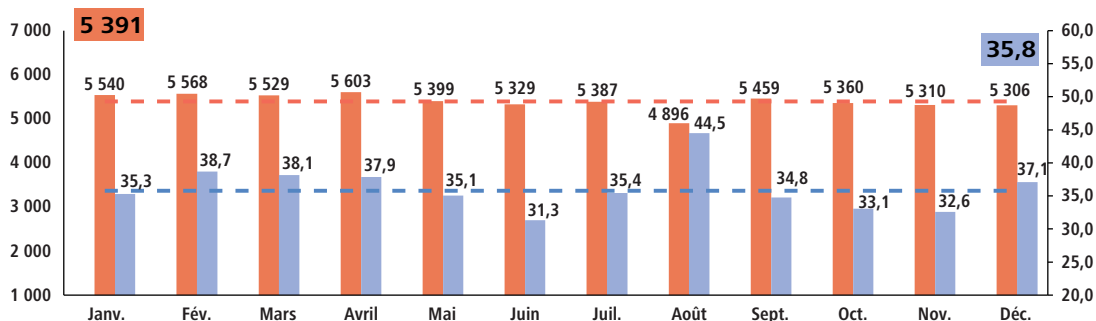
Vitesse en km/h  
entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2016 : 253

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



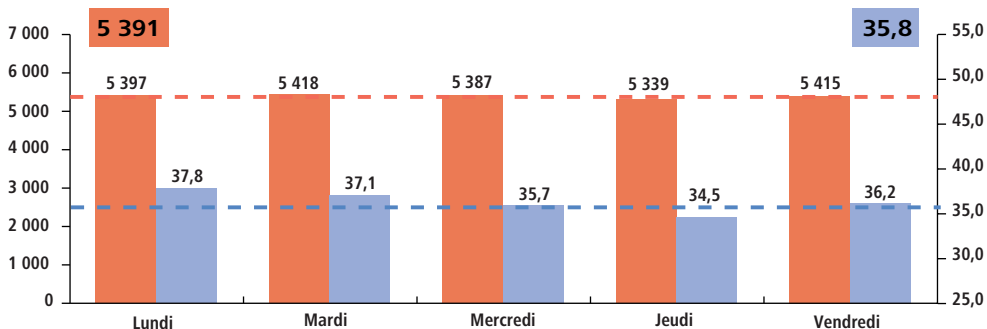
**Tendance :** Le mois d'avril enregistre la circulation automobile la plus forte (+4 % par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-9 % par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+24 % par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-12 % par rapport à la moyenne annuelle).

## ➔ Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2016)

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

Vitesse en km/h  
entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle

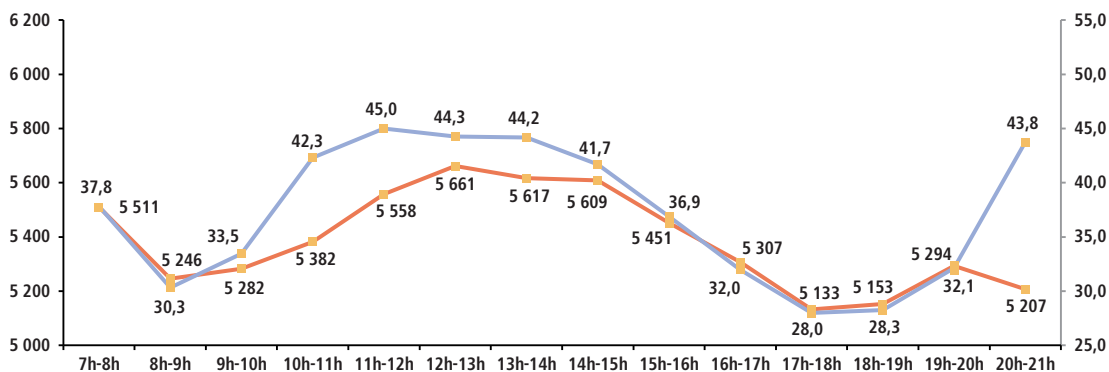


**Tendance :** La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi étant le jour où elle est la plus faible.

## ➔ Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2016)

Véhicules\* kilomètres par heure ramenés au km d'axe

Vitesse en km/h



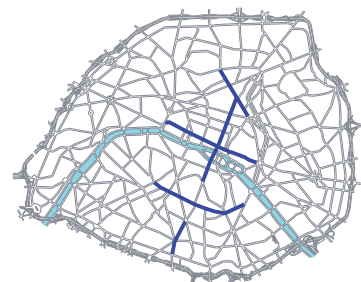
**Tendance :** La circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 7 heures et 20 heures, avec une accentuation de la congestion aux périodes de pointe du matin et du soir.



# Suivi d'itinéraires (jours ouvrables)

## Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



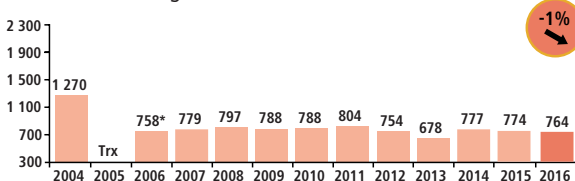
\*Moyenne de mars à décembre 2006

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

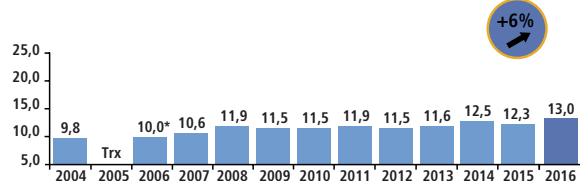
Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

### Évolution 2016 / 2015

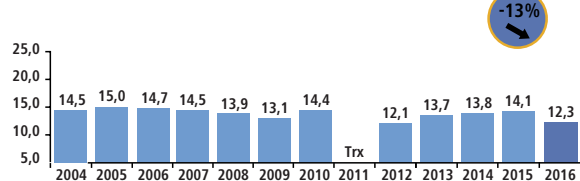
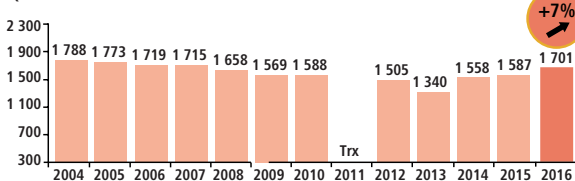
Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)



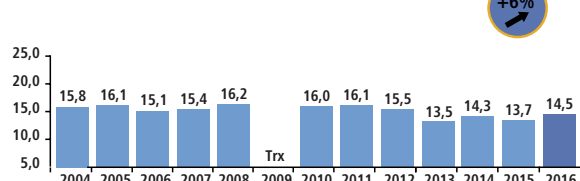
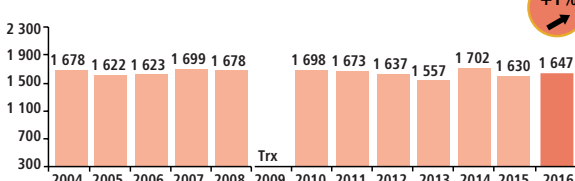
### Évolution 2016 / 2015



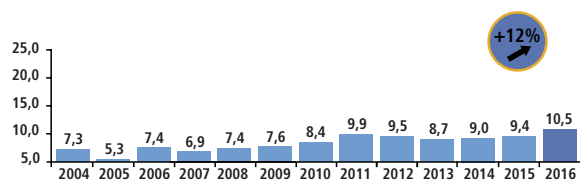
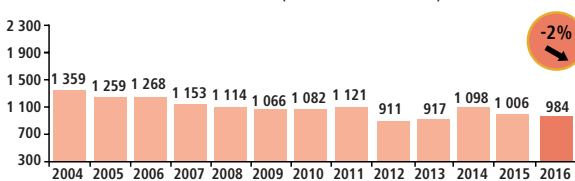
Quai Rive Droite



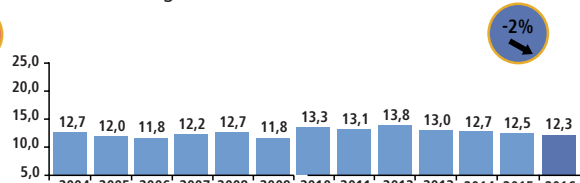
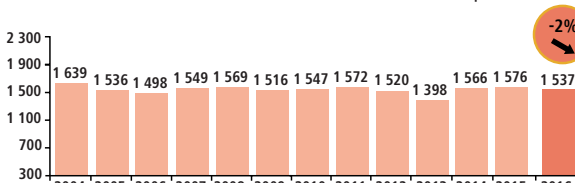
Rue Saint-Antoine – Rue de Rivoli



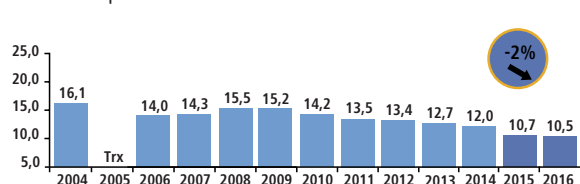
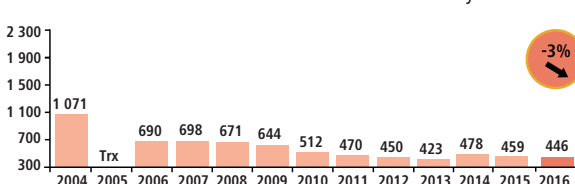
Avenue du Général Leclerc (sens Nord - Sud)



Boulevard Saint-Michel – Boulevard de Sébastopol – Boulevard de Strasbourg



Boulevard Saint-Marcel - Boulevard de Port-Royal - Boulevard du Montparnasse





## Composition du trafic

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

Enquêtes réalisées entre 7h et 21h,  
du mardi 15 au jeudi 17 novembre 2016  
dans Paris intra-muros et  
du mardi 22 au jeudi 24 novembre 2016  
pour le corridor périphérique  
(%) : Pourcentage en 2014



**Enquête de composition du trafic :**  
Cette enquête réalisée sur la voie publique permet de relever manuellement le nombre de véhicules par catégorie.

### Sites enquêtés :

#### Paris intra-muros

av. De la Grande Armée, av. de Clichy, av. de la Porte d'Orléans, av. d'Italie, bd du Montparnasse, cours de Vincennes, rue Lecourbe, rue de la Chapelle, rue de Rivoli, rue Beaubourg.

#### Boulevard des Maréchaux

Bd Lannes, Bd Ney, Bd Davout, Bd Masséna.

#### Boulevard périphérique

Pte de Saint-Cloud, pte d'Aubervilliers, pte de Montreuil, pte de Choisy.

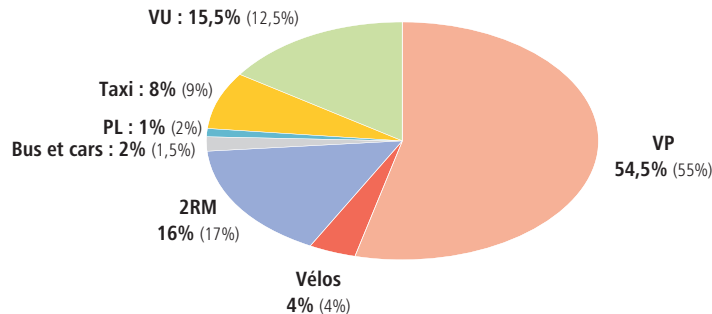
VP : véhicules particuliers

VU : véhicules utilitaires

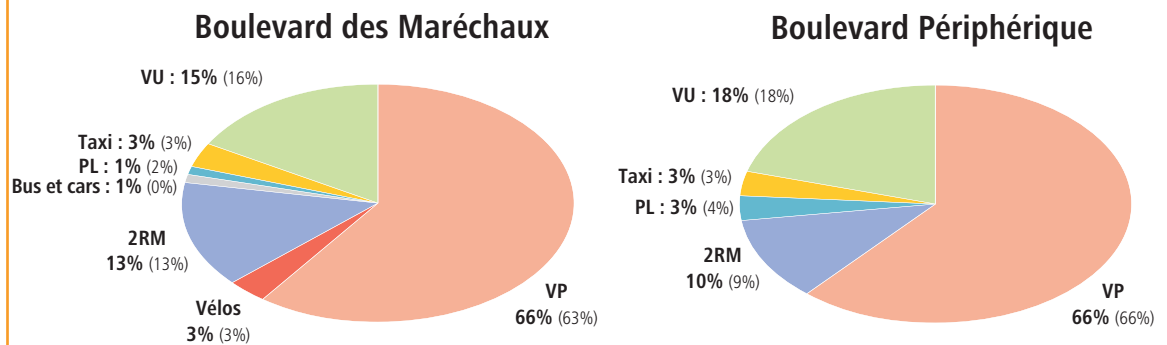
PL : poids lourd

2RM : deux-roues motorisés

### Paris intra-muros



### Corridor périphérique



**Tendance :** En 2016 dans Paris intramuros, baisse de la part des deux-roues motorisés et des taxis au profit des véhicules utilitaires par rapport à 2014. Stabilisation de la part des véhicules particuliers et des vélos.

Sur le boulevard des Maréchaux, baisse de la part poids lourds et des véhicules utilitaires au profit des véhicules particuliers. Sur le boulevard périphérique, baisse de la part des poids lourds au profit des deux-roues motorisés.

## Infractions

Source : Préfecture de Police

### Nombres d'infractions (procès-verbaux) relevées à l'encontre des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes

#### Évolution 2016 / 2015

Pour franchissement de feu rouge	10 234	-7%
Pour circulation en sens interdit	2 059	+2%

# La circulation dans l'hypercentre parisien

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

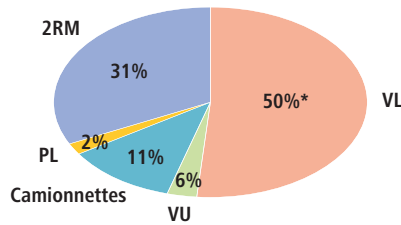
Enquête d'opinion réalisée  
du 3 novembre  
au 14 décembre 2015  
auprès de 1 127 usagers  
de véhicules motorisés



Le périmètre de l'enquête réalisée dans l'hypercentre parisien est délimité par le boulevard des Capucines et le boulevard Poissonnière au nord, le boulevard Beaumarchais et le boulevard Henri IV à l'est, le boulevard Saint-Germain au sud et la rue Saint-Florentin à l'ouest.

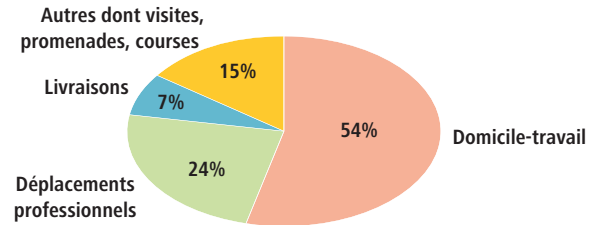
## ➔ Profil des usagers

### Types de véhicules



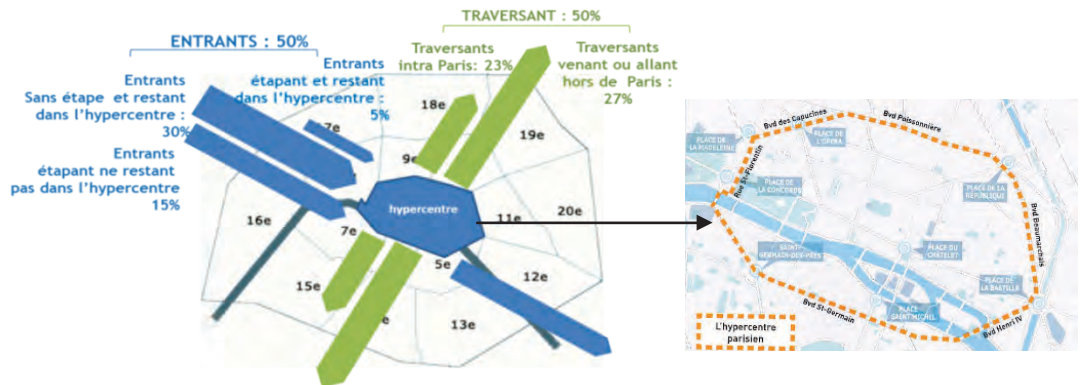
\* 1% d'Autolib'

### Motifs de déplacement



Plus des trois quarts des personnes interrogées (79 %) sont des particuliers. La moitié des véhicules sont des véhicules légers, suivi par les deux roues motorisés (22% de scooters et 9 % de motos). Dans 8 cas sur 10 la personne est seule dans son véhicule. La population concernée est majoritairement masculine (83 %) et active avec une proportion importante de CSP+ (62 %). Le motif principal de déplacement est le trajet domicile travail (54 %).

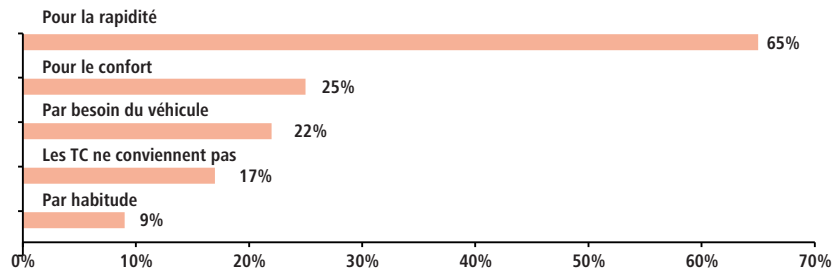
## ➔ Origine destination



Pour 55 % des usagers interrogés le trajet effectué a pour origine et destination Paris, dont 7 % concernent l'hypercentre (en origine et destination). Les trajets réalisés ont une portée une moyenne de 16 km pour une durée moyenne de 41 minutes.

## ➔ Raisons principales de l'utilisation de la voiture

Pour ce déplacement, les particuliers ont privilégié la voiture plutôt que les transports en commun :



## ➔ Conducteurs les plus sensibles à un changement de mode de transport

Un peu plus du quart de la population interrogée se déclare prêt à envisager d'autres modes de transport (29 % hors chauffeurs professionnels). C'est une population moins masculine composée majoritairement de cadres circulant plutôt en deux-roues motorisés. Leur trajet est plus court que le reste de l'échantillon, tant en distance qu'en durée. Le mode de transport alternatif serait le métro, à condition qu'il soit plus rapide et/ou moins cher.

## Parc parisien

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (MEDAD/SESP)

### IMMATRICULATIONS

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

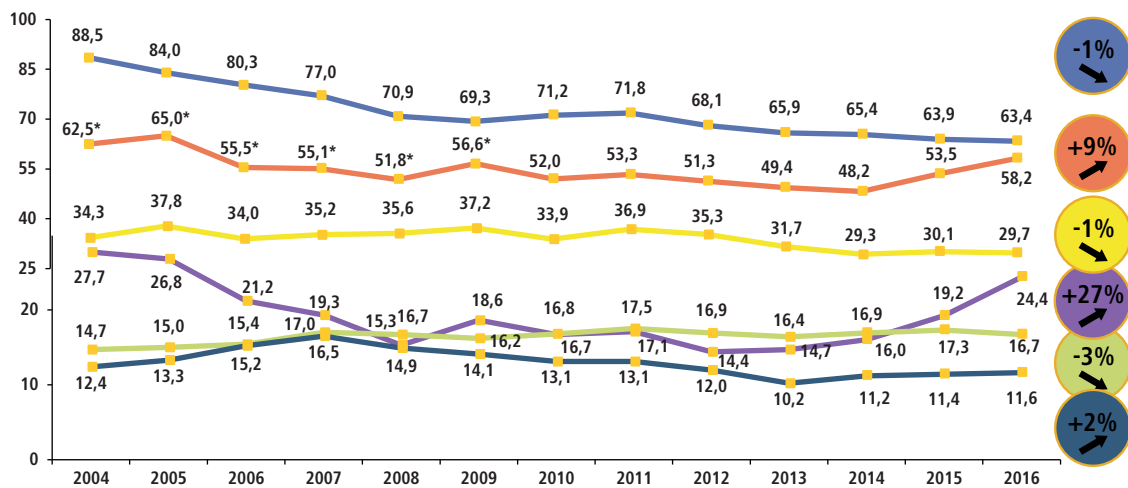
### PARC

- Voitures particulières (moins de 15 ans) ■
- Camions et camionnettes (moins de 20 ans) ■

## Paris intra-muros

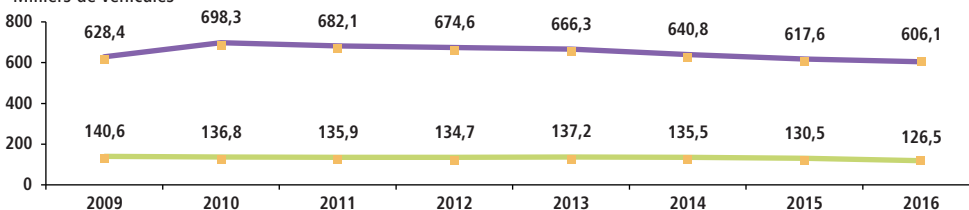
Milliers de véhicules

### Évolution 2016 / 2015



\* Y compris les véhicules électriques, à bicarburant et à superéthanol.

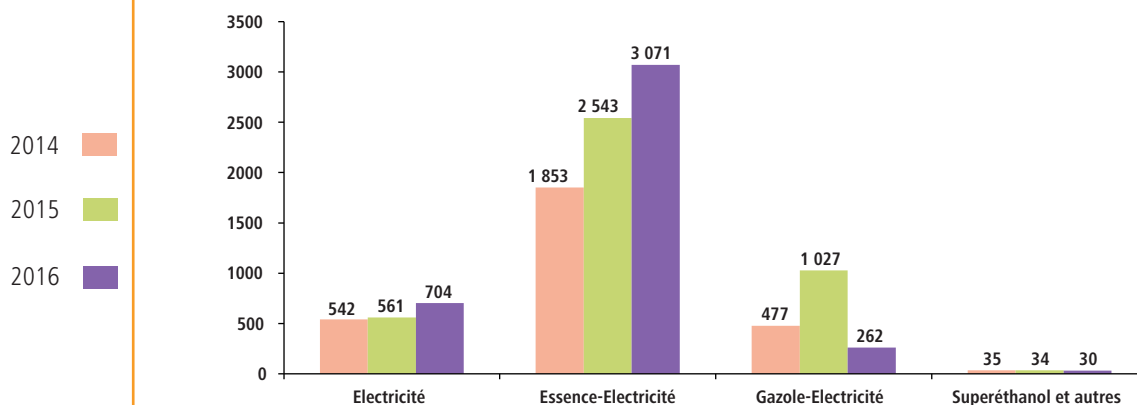
Milliers de véhicules



**Tendance :** Augmentation en 2016 du nombre d'immatriculations de voitures et de motos neuves, mais légère baisse du nombre d'immatriculations de voitures et de motos d'occasion. Baisse du parc de voitures particulières de moins de 15 ans et du nombre de camions et camionnettes de moins de 20 ans.

Les statistiques sur le parc de véhicules routiers sont calculées à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (pour les données observées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011). Celui-ci a été complété fin 2015 par l'introduction de véhicules manquants, d'où une augmentation des effectifs des parcs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, par rapport aux données publiés précédemment.

## Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris



**Tendance :** Augmentation du nombre d'immatriculations de voitures neuves électriques et à bicarburant essence et électricité (+21,6 %) et diminution du nombre d'immatriculations de véhicules à bicarburant Gazole et électricité (-74,5 %).

## Autolib'

Source :  
Syndicat Autolib' Métropole



### Autolib' :

Inauguré le 5 décembre 2011, le service Autolib' est géré par un syndicat mixte. Il regroupe fin 2015 86 communes de la métropole parisienne et la région Ile-de-France. Il s'agit d'un service public de location en libre-service et en "trace directe" (sans retour obligé du véhicule au point de départ).

Le syndicat mixte Autolib' a adopté une nouvelle dénomination le 18 juin 2013 « Autolib' Métropole ».

### ➔ Offre (fin 2016)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations sur voirie	572	470	1 042
Nombre de stations dans les parcs	29	14	43
Nombre de voitures en service			3 952

### ➔ Les stations et bornes à Paris

	Fin 2015	Fin 2016
Nombre d'espaces*	29	29
Nombre de stations standard	545	543
Nombre de stations en parking	31	29
Nombre de bornes de location	3 225	3 210
dont nombre de bornes de charge	605	643

\* Les espaces ont les mêmes caractéristiques que les stations mais possèdent également un abri et une borne d'abonnement. Ils sont ouverts 24 heures/24 et 7 jours/7.

### ➔ Abonnés (fin 2016)

#### Nombre d'abonnés actifs à Paris

#### ➔ Évolution 2016 / 2015

Prêt à rouler (courte durée)	24 953	-7%
Autolib' Premium (1 an)	109 011	-7%
Utilib' 1 an	83	-6%



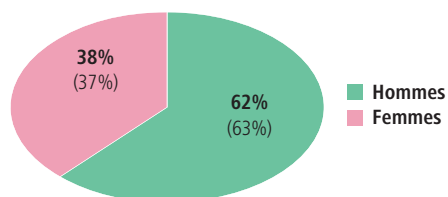
### Offres d'abonnement :

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2016, deux formules d'abonnement sont proposées : l'abonnement prêt à rouler en cas d'utilisation occasionnelle et l'abonnement Autolib' premium pour une durée de un an.

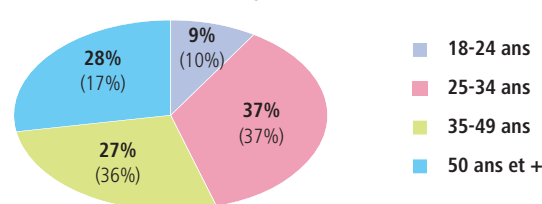
A ces deux formules s'ajoutent l'abonnement recharge électrique pour les propriétaires d'un véhicule électrique autre qu'Autolib', les forfaits Pro destinés ainsi qu'une offre dédiée aux artisans, Utilib'.

### Profil des abonnés 1 an (Paris et banlieue)

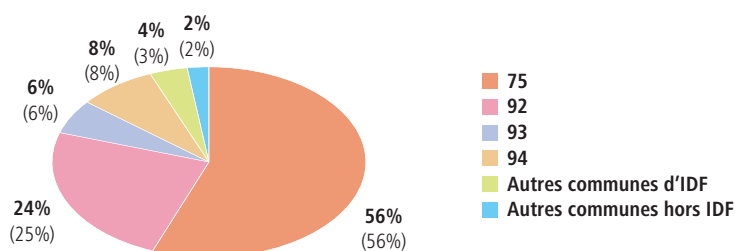
#### Répartition par sexe



#### Répartition par âge



#### Département de résidence



(%) : Pourcentage en 2015

Fin 2016, le nombre d'abonnés actifs 1 an (Paris et banlieue) est de 109 400 (+ 10 % par rapport à 2015). L'âge moyen de ces abonnés 1 an est de 38 ans (36 ans pour les abonnés de courte durée). 64 % des abonnés 1 an ont entre 25 et 49 ans (73 % en 2015). Parmi eux, la part des femmes est de 38 % (37 % en 2015).

## Autolib'

Source :  
Syndicat Autolib' Metropole

Semaine ■  
Week-End ■



Les véhicules du service Autolib' sont des voitures offrant 4 places, d'une autonomie de 250 km en ville. Elles sont dotées d'une batterie LMP (Lithium Métal Polymère), d'un bruitier qui signale discrètement aux piétons leur approche silencieuse, et d'un PC embarqué relié à tout moment au Centre Opérationnel. Une version utilitaire Utilib', lancé en 2014 offre un espace de coffre de 0,9 m<sup>3</sup> et accepte jusqu'à 230 Kg de charge utile.

Durée moyenne en minutes ■  
Distance moyenne en km ■

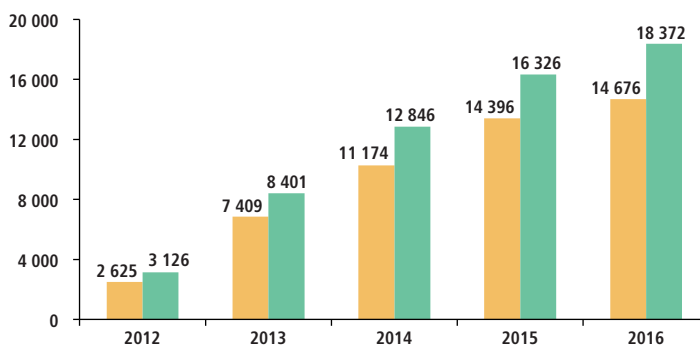


98 communes d'Île de France sont adhérentes au service Autolib', dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et de l'Essonne et couvrent un territoire de 665 km<sup>2</sup>.

Paris - Paris ■  
Paris-Banlieue et Banlieue-Paris ■  
Banlieue - Banlieue ■

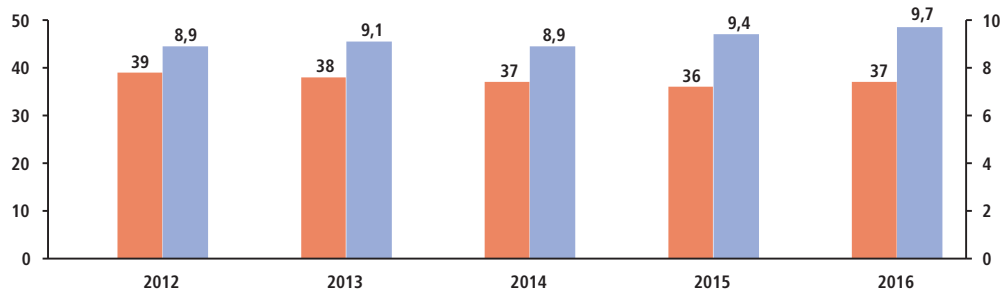
## Évolution annuelle de la fréquentation des stations à Paris

Nombre moyen de locations par jour



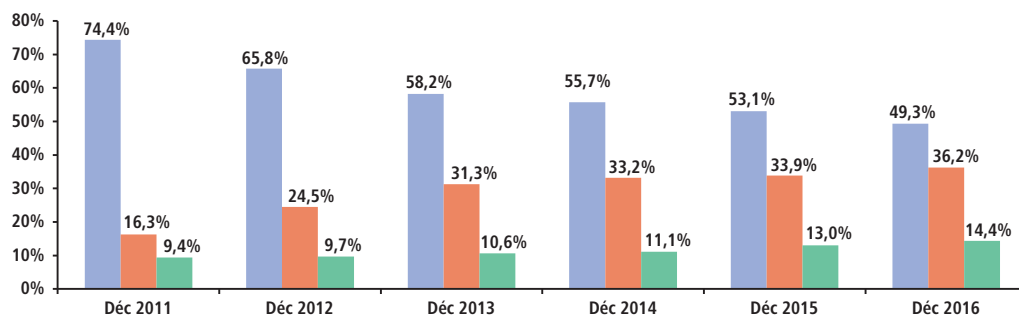
Avec un total de **5,76 millions** de locations sur l'année 2016, le nombre moyen de locations par jour a augmenté de 11 % par rapport à 2015 (10 % en semaine et 13 % le week-end).

## Caractéristiques des locations



**Tendance :** La durée moyenne d'une location est passée de 39 mn en 2012 à 37 mn en 2016. La distance moyenne parcourue augmente (exceptée en 2014).

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



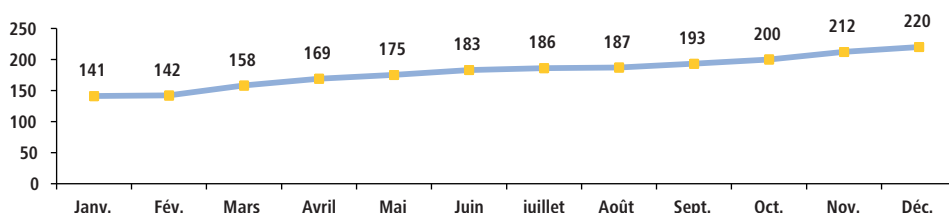
**Tendance :** Depuis 2011, Autolib' accentue sa dimension métropolitaine. La part des trajets Paris - Paris diminue au bénéfice des trajets ayant pour origine et/ou destination la proche couronne. La part des trajets ayant pour origine et/ou destinations la banlieue est passée de 47 % fin 2015 à 51 % fin 2016.



## Autolib'

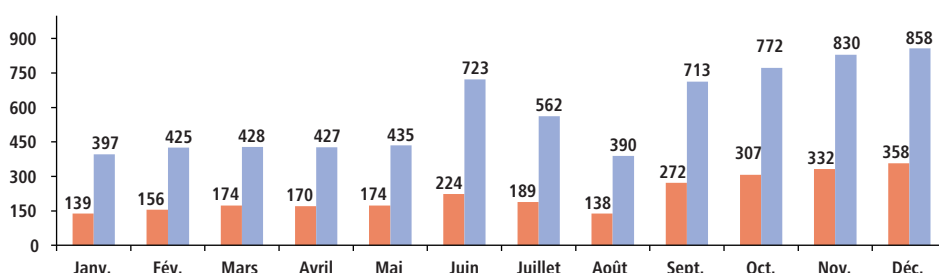
Source :  
Syndicat Autolib' Métropole

### Évolution mensuelle du nombre d'abonnements Utilib'



Le nombre d'abonnements Utilib' fin 2016 a augmenté de 63 % par rapport au nombre d'abonnements fin 2015 (220 fin 2016 dont 83 à Paris).

### Évolution mensuelle du nombre de recharges de véhicules tiers par jour



Autolib' offre la possibilité aux propriétaires de véhicules particuliers de les recharger en souscrivant à l'un des trois forfaits disponibles : « recharge AUTO », « recharge 2 ROUES » et « recharge PRO ».

2016 ■  
2015 ■

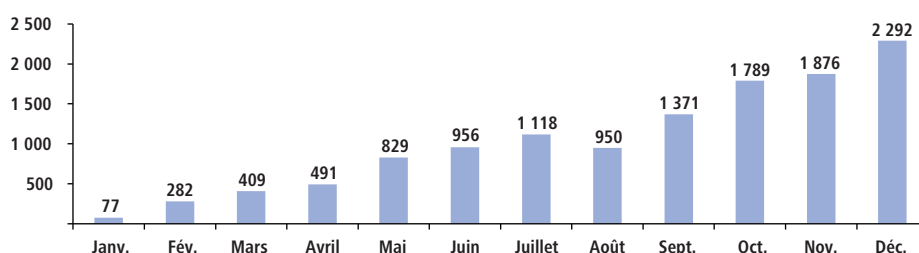


**Tendance :** En 2016, **212 247** recharges de véhicules privés ont été effectuées (80 169 en 2015) dont 83 % dans Paris intra-muros. Le nombre moyen de recharges par jour est passé de 220 en 2015 à 580 en 2016.

Fin 2016, on compte 5 555 abonnés recharge pour particuliers actifs (3 320 en 2015), dont 95 % d'abonnements « recharge AUTO » et 5 % d'abonnements « recharge 2 ROUES ».

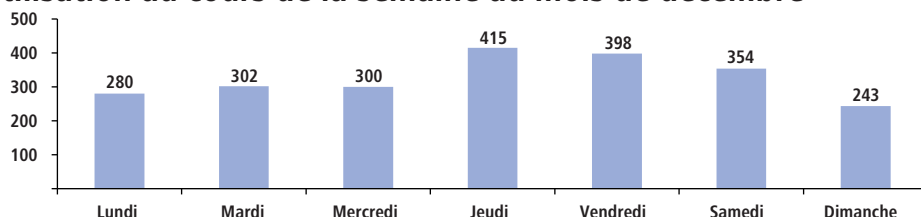
Les recharges sont moins fréquentes le dimanche que le reste de la semaine.

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



**Tendance :** En 2016, **12 450** recharges ont été effectuées sur le réseau de bornes publiques de recharge pour véhicules électriques Belib', correspondant à une consommation de 114 029 kWh. 32 stations étaient en service fin 2016.

### Utilisation au cours de la semaine au mois de décembre



**Tendance :** Le nombre de charges est maximal en milieu de semaine et minimal le dimanche.

## Utilisation des stations Belib'

Source :  
Sodetrel Mobilité



Les stations de recharge Belib' disposent de 3 bornes permettant de recharger ainsi jusqu'à 3 véhicules en même temps.

La borne centrale de la station dispose uniquement d'une prise domestique (3kW).

Les deux autres bornes disposent de tous les types de prises soit :

- une prise domestique signalée par un autocollant bleu «3kW» pour la recharge normale (3 kW),

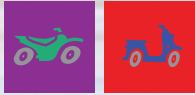
- des prises type 2 et 3, des câbles Chademo et Combo pour la recharge accélérée (22 kW).

Le temps de charge varie en fonction de la puissance utilisée.

Le tarif comprend le coût du stationnement et de la recharge. Le coût est calculé en fonction du temps de branchement à la prise, et non de la puissance (kW) délivrée.

À terme 180 bornes seront installées dans Paris.





# Les déplacements en deux-roues motorisés

## Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

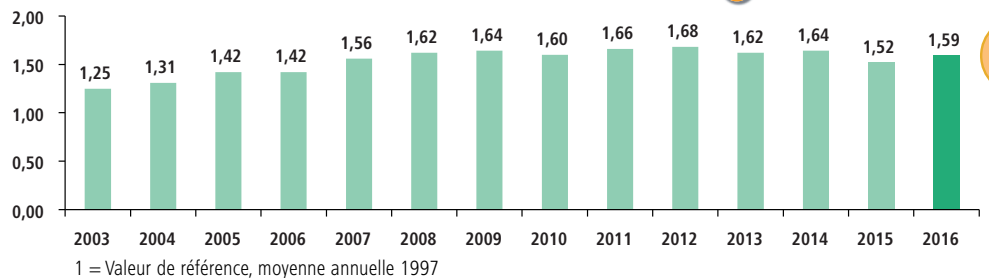
Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



Indice établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois pendant les périodes horaires 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

2015   
 2016

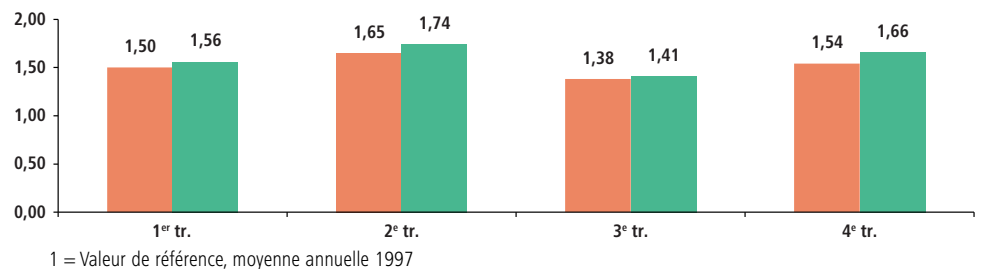
### Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2003 et 2016



### Évolution 2016 / 2015

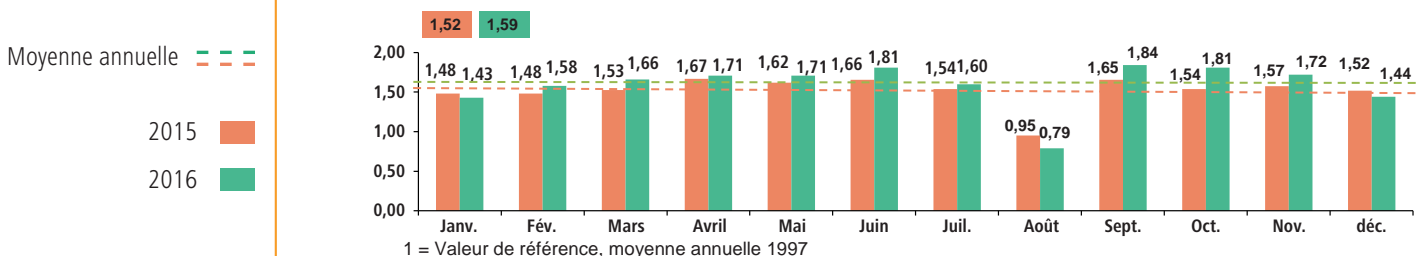
+5%

### Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2015 et 2016



**Tendance :** Hausse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2015. La hausse de la fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est plus marquée au dernier trimestre (+ 8 %).

### Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2014 et 2015



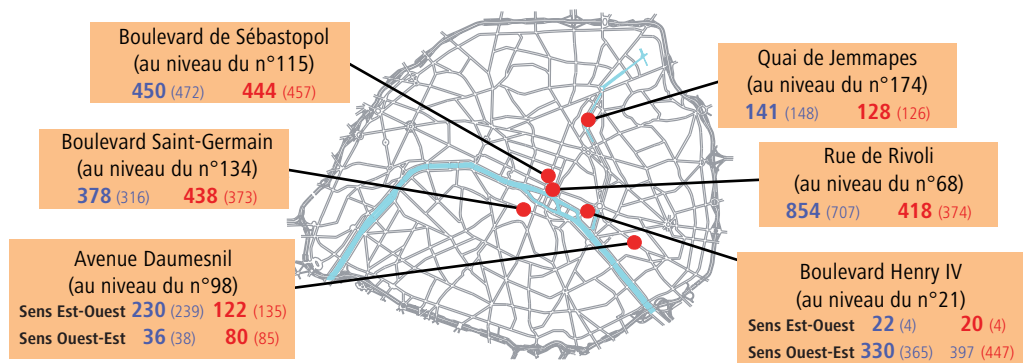
**Tendance :** En 2016, le nombre de deux-roues motorisés en circulation sur les sites suivis a été maximal en septembre et minimal en août. Par rapport à 2015, c'est le mois d'octobre qui connaît la hausse la plus importante (+18 %). Le mois d'août affiche la baisse la plus importante (-17 %).

## Fréquentation des sites suivis

Nombre de deux roues motorisés entre 8h30 et 9h30

Nombre de deux roues motorisés entre 17h30 et 18h30

Moyenne horaire sur l'année 2016 et (...) sur l'année 2015

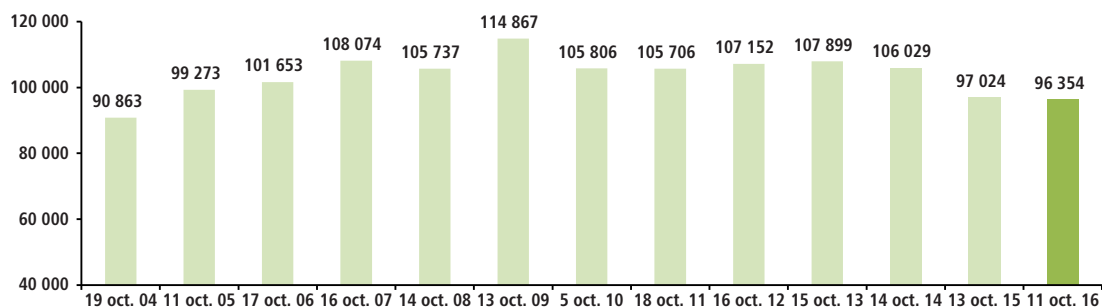


## Évolution du nombre de deux-roues motorisés dans Paris intra-muros

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



### Évolution journalière du nombre de deux-roues motorisés depuis 2004

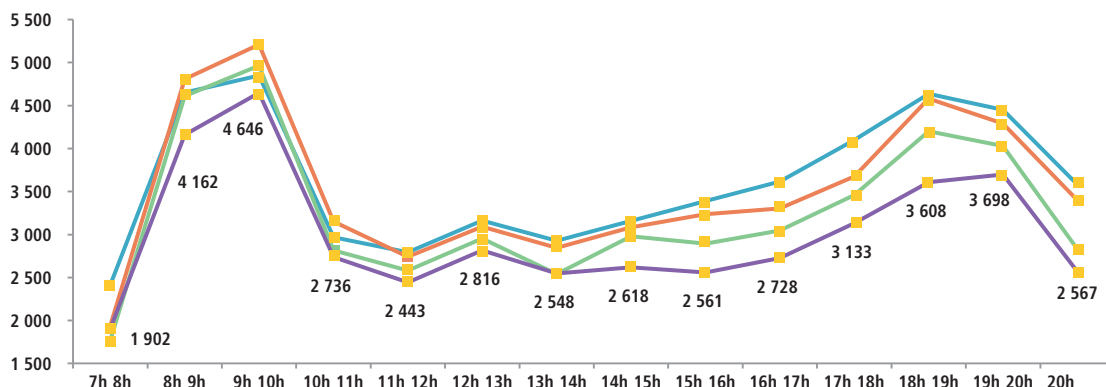


**Tendance :** En octobre 2016, le nombre de deux-roues motorisés est stable par rapport à l'enquête du mois d'octobre 2015.

### Nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée en semaine dans Paris intra-muros

Enquêtes de composition de trafic réalisées en novembre de 7h00 à 21h00

- 2009 ■
- 2011 ■
- 2014 ■
- 2016 ■



**Tendance :** Le nombre de deux-roues motorisés sur les sites comptés a diminué de 17 % par rapport à 2009. La diminution est plus marquée l'après-midi. Depuis 2009, le nombre de deux-roues motorisés est maximal le matin entre 9 heures et 10 heures et augmente progressivement l'après-midi pour atteindre son maximum entre 18 heures et 20 heures.

## Infractions

Source : Préfecture de Police



Procès-verbaux dressés par la Préfecture de Police sur la voirie parisienne.

### Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées à l'encontre des deux-roues motorisés

### Évolution 2016 / 2015

Pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus	7 676	-44%
Pour stationnement sur les trottoirs	92 879	+280%
Pour franchissement de feu rouge	4 217	-9%
Pour circulation en sens interdit	1 814	-6%



# Le stationnement

## Stationnement sur voirie

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



100% des places de stationnement à Paris ont vocation à être payantes. Cependant, des places gratuites ou non identifiées subsistent.



- Garage commercial :** Parc privé à usage public.
- Places rotatives :** Stationnement limité à 2 heures consécutives.
- Places mixtes :** Stationnement limité à 2 heures consécutives pour les non-résidents et à 7 jours consécutifs pour les résidents.
- Places gratuites :** Places de stationnement délimitées par un marquage sans mention particulière.
- Places spécifiques :** Places réservées (taxis, police, poste,...) livraison, deux-roues, GIG-GIC.



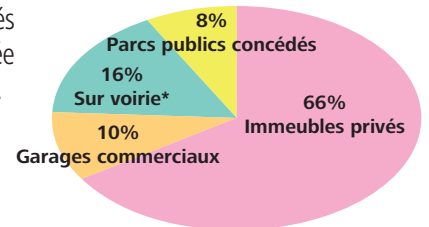
**Modification des règles du stationnement payant de surface :** Suppression de la gratuité le samedi et au mois d'août, extension des horaires du payant jusqu'à 20h, hausse des tarifs et passage à 2 zones tarifaires au lieu de 3.

Le tarif horaire des places payantes rotatives est de 4€ dans la zone 1 (arrdts 1 à 11) et de 2,40€ dans la zone 2 (arrdts 12 à 20). Pour les résidents le tarif est de 1,50€ par jour (au lieu de 0,65€), soit 9€ par semaine.

**Cartes de stationnement résidentiel**  
Depuis le 1<sup>er</sup> février 2015, passage en payant des cartes de stationnement résidentiel au tarif de 45€ pour un an et 90 € pour 3 ans. Le renouvellement n'est plus automatique. Possibilité d'obtenir ou de renouveler sa carte en ligne.

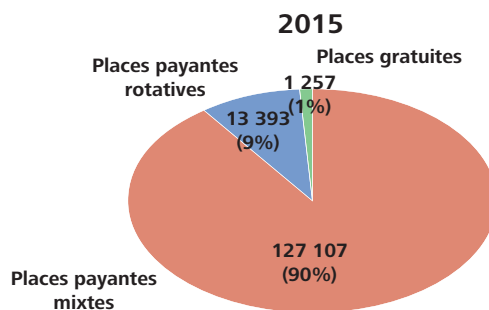
## ➔ Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 817 000. Les immeubles privés renferment environ 536 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2016).

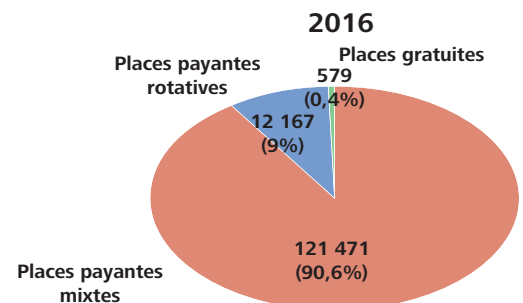


\* Hormis places spécifiques (livraisons, deux-roues, GIG-GIC et places réservées taxis, police, poste ....)

## ➔ Offre de stationnement véhicules sur voirie (hors bois)



Total places sur voirie : 141 757



Total places sur voirie : 134 217\*

\* Données provisoires

La diminution des places véhicules sur voirie s'opère au profit des places deux-roues.

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution 2016/2015
Nombre de places deux-roues dont :	36 000	42 700	47 200	55 500	61 000	67 800	71 100	71 100	72 255	83 152*	+15%
- places mixtes	19 500	19 500	20 200	20 200	15 700	15 700	14 200(*)	14 100	14 003	11 886*	-15%
- places spécifiques : deux-roues motorisés	10 000	12 900	14 600	19 100	25 000	28 400	31 100	31 100	32 278	35 663*	+14%
vélos	6 500	10 300	12 400	16 200	20 300	23 700	25 800	25 900	25 974	35 603*	+37%

\* Données provisoires

## ➔ Usagers du stationnement résidentiel

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	137 453	160 944	139 186	154 111	140 119	144 111	159 356	138 612	58 692	63 893



**Carte professionnels sédentaires :**  
Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2015, elle remplace la carte Sésame Artisans Commerçants. Elle est payante au tarif annuel de 45€ et la liste des ayant-droits est plus réduite. Le titulaire de cette carte professionnel peut utiliser un ticket horodateur valable 24H, au tarif résident. Il est autorisé à stationner 24h consécutives sur les emplacements payants des voies mixtes dans les 4 zones de stationnement résidentiel déterminées par l'adresse de son établissement, au tarif journalier de 1,50€ (non fractionnable).

Source : Préfecture de Police

## Stationnement dans les parcs concédés

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



**Parc concédé :**  
Parc de la ville de Paris, construit et exploité par une société de droit privé.

**Sociétés délégataires :**  
INDIGO, SAEMES, SPIE Autocité, SAGS, Q-Park, Realpark, Interparking, Accor

- ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4)
- ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11)
- ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20 et Marigny-Château à Vincennes)

### Carte professionnels sédentaires

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de cartes délivrées dans l'année	2 552	2 381	3 724	4 377	4 401	5 337	6 108	6 791	4 356*	8 666

\* Dont 2 372 cartes professionnelles sédentaires

### Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevés

Évolution 2016 / 2015

Pour arrêt ou stationnement

1 479 064

+1%

Le taux de respect visiteurs pour l'année 2016 est de 8,7%.

### Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2016 (places pour véhicules)

#### Parcs souterrains

126 parcs totalisent 67 185\* places,  
dont 82,5 parcs pratiquent un tarif abonné résident ou résident petit rouleur

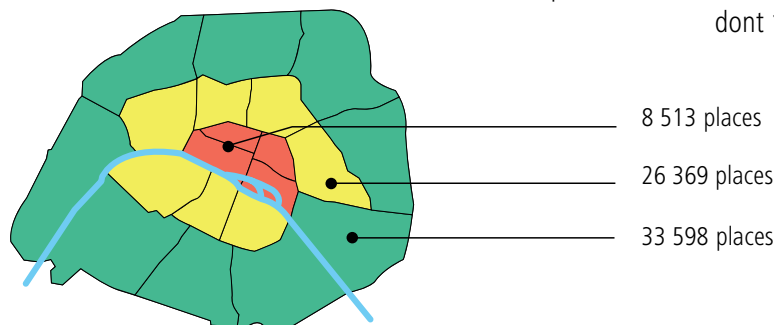
#### Parcs de surface

19 parcs de surfaces totalisent 1 295 places publiques  
L'ensemble de ces parcs pratique un tarif résidentiel (en abonnement)

\* Dont 125 parcs intra-muros totalisant 66 589 places et un parc de 596 places dans le Val de Marne, le parc Marigny-château

### Capacité des parcs par zone

Capacité totale : 68 480 places mixtes et garage  
dont 13 770 places amodiées



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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution 2016/2015
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	1 276	1 256	1 919	2 060	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661	2 795	+5%
	89 parcs	89 parcs	86 parcs	102 parcs	105 parcs	97 parcs	105 parcs	105 parcs	105 parcs	104 parcs	



### Sorties horaires :

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



### Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.

## Utilisation des parcs concédés

### Sorties horaires en 2016

### Evolution 2016 / 2015

Nombre total par jour **27 500**

-5%

Nombre/place publique/jour **0,50**

-4%

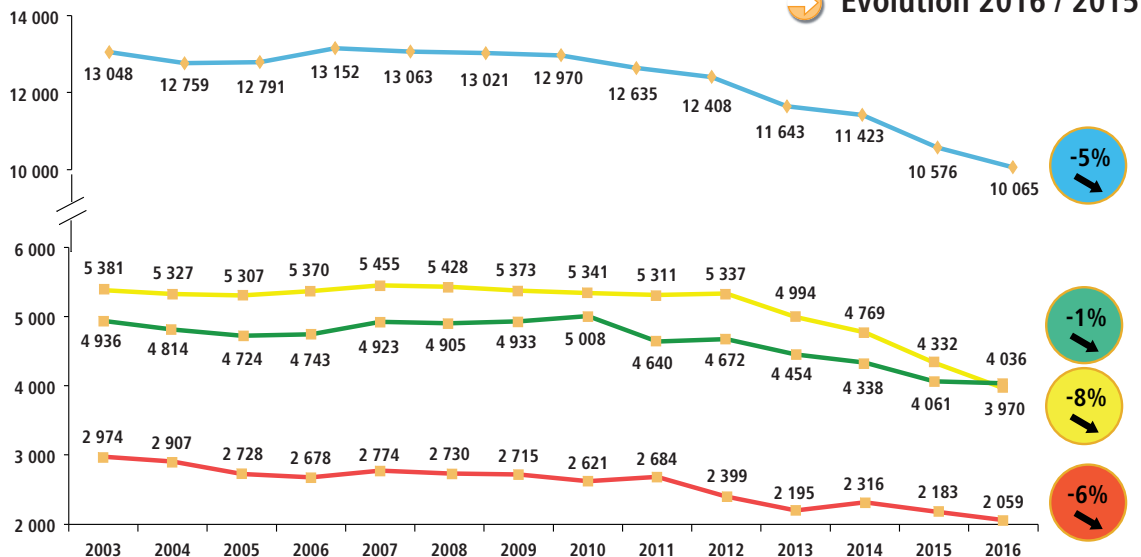
## Evolution des sorties horaires

dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers

### Evolution 2016 / 2015

- TOUT PARIS ■
- ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11) ■
- ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20) ■
- ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4) ■



## Abonnés (fin 2016)

### Evolution 2016 / 2015

### Tous véhicules

Nombre total d'abonnements (uniquement VL)

**32 322**

-5%

Nombre / place publique

**0,60**

-2%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

**8 788**  
83,5 parcs\*

-5%

dont  
**Deux-roues motorisés**

Nombre d'abonnements répartis dans

**1 478**  
105 parcs\*

-1%

\* ce chiffre inclus le parc Porte d'Italie qui a fermé le 31/03/2016 et n'offre donc plus de places depuis cette date.





# Les déplacements en taxis

## Offre

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

Enquête de composition du trafic :  
Du 15 au 17 novembre 2016

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



**Réseau structurant :**  
Grande stations + stations de quartier  
(117 stations).

## Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du 13 novembre 2016, le nombre de licences des taxis a été porté à 17 924. La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 8 %.

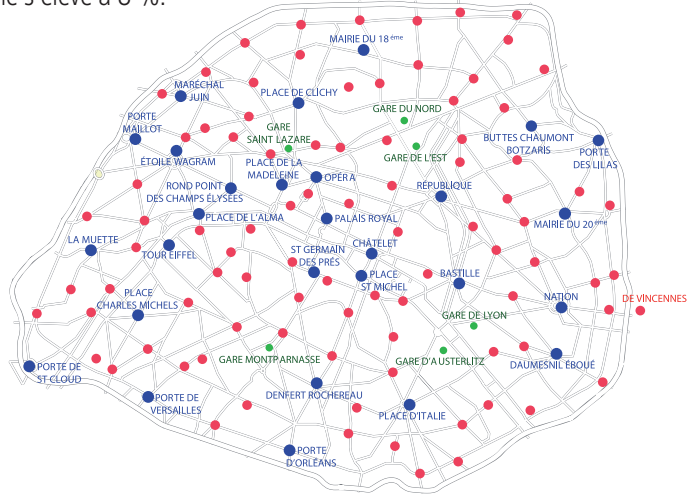
## Stations à Paris

425 stations de taxis, comptabilisant 3 004 places sont réparties dans la capitale dont :

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

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

11 stations en gare ferroviaire.



Les 120 stations principales regroupent 80% de l'activité des taxis en station. Chacune d'elle dispose d'un nom et d'un numéro permettant ainsi de la repérer plus facilement. Ces 120 stations sont équipées de nouveaux mobiliers.

## Courses en taxis

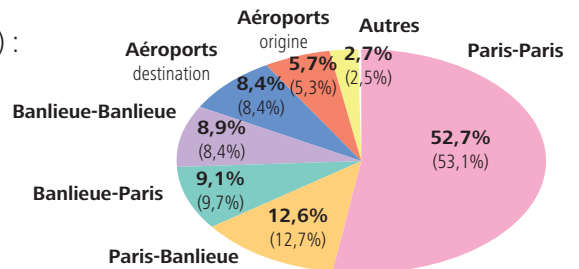
Source : Syndicat professionnel  
des centraux radio de taxis  
de Paris et de la région parisienne

(%) : Pourcentage en 2015

## Caractéristiques des voyages dans Paris

Établies sur un échantillon de 21 615 641 courses réalisées en Île-de-France.

- Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) :  
**4,24 km** (4,37 km en 2015).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris)  
entre 7h et 21h un jour ouvrable :  
**22 mn** (23 mn en 2015)



## Infractions

Source : Préfecture de Police

## Infractions relevées (procès-verbaux) sur les emplacements réservés aux taxis

## Évolution 2016 / 2015

Pour arrêt ou stationnement

21 035

-11%

## Utilisation des stations de taxis équipées de BAT

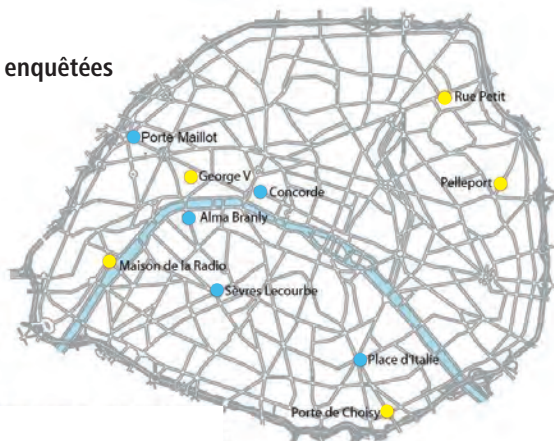
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
et des Déplacements

Enquête réalisée sur un échantillon  
de 10 stations de taxis le mardi  
13 décembre 2016 entre 8h à 24h

- Station équipée d'une borne BAT en état de marche ●
- Station non-équipée d'une borne BAT en état de marche ●

## Enquête taxis

Localisation  
des stations enquêtées



Le nombre moyen de clients par taxi est de de 1,39 (1,29 en 2011)



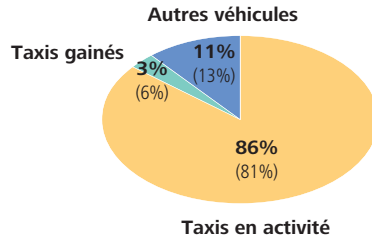
**Borne d'appel taxi (BAT) :**

Dispositif permettant d'appeler un taxi en station, présent principalement dans les grandes stations et les stations de quartier.

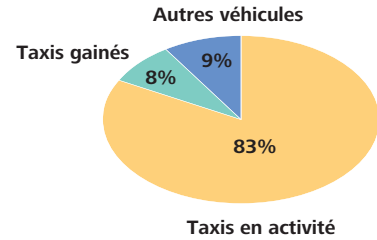
(%) : Pourcentage en 2011

### ➔ Type de véhicules stationnés

**Stations équipés d'une BAT**  
1 249 départs

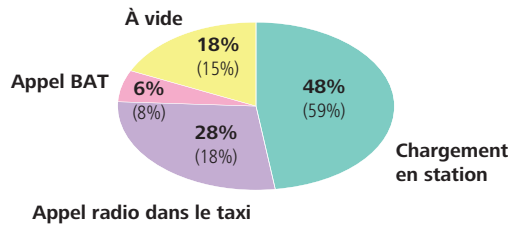


**Stations sans BAT**  
692 départs

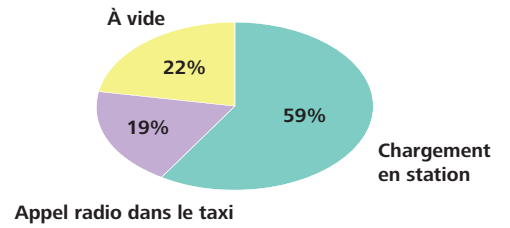


### ➔ Nombre de départs des taxis par motif

**Stations équipés d'une BAT**  
1 249 départs

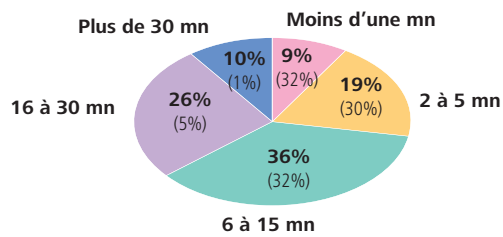


**Stations sans BAT**  
692 départs

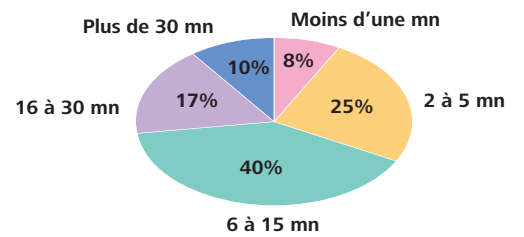


### ➔ Durée de stationnement des taxis actifs

**Stations équipés d'une BAT**  
Moyenne : 18 minutes

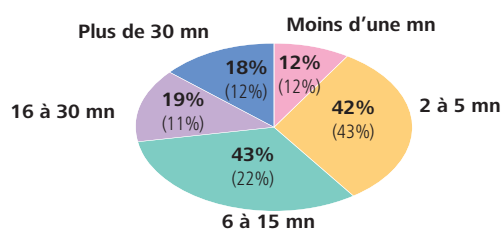


**Stations sans BAT**  
Moyenne : 27 minutes

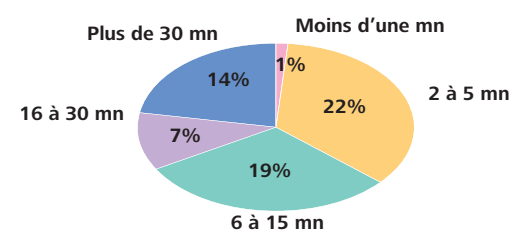


### ➔ Durée de stationnement des autres véhicules

**Stations équipés d'une BAT**  
Moyenne : 17 minutes



**Stations sans BAT**  
Moyenne : 22 minutes





# Les déplacements touristiques

## Autocars de tourisme

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

Enquête réalisée sur les 20 sites  
les plus fréquentés de Paris  
le 23 juin 2016 entre 9h et 19h  
ou 9h et 24h pour certains sites.

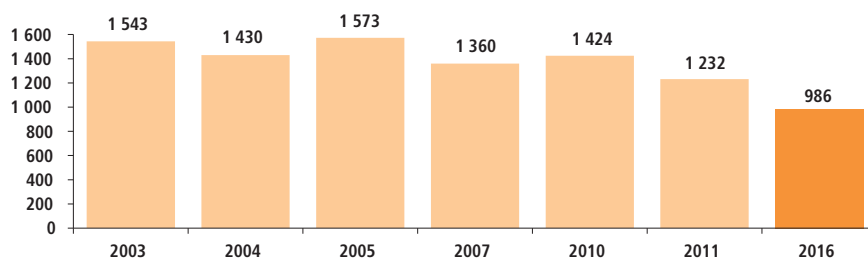


## Résultats de l'enquête « baromètre cars »

Sites avec plus de  
100 cars différents

Sites avec moins de  
100 cars différents

### Évolution du nombre d'autocars de tourisme



Le nombre d'autocars recensés sur les sites suivis a baissé de 20% par rapport à l'enquête de 2011.

### Offre de stationnement réservé aux autocars

690 places réparties en :

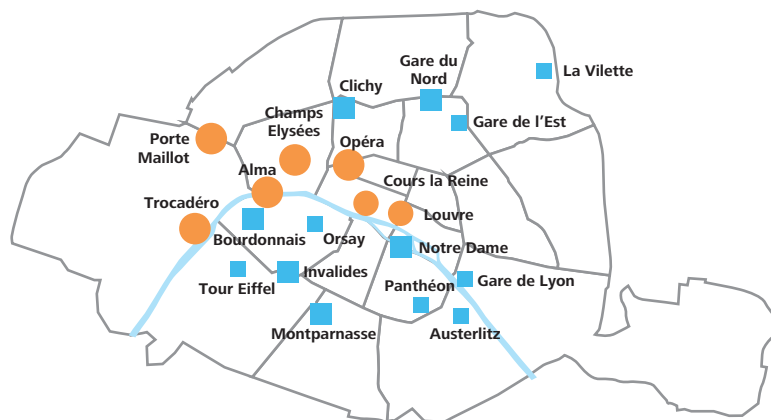
471 places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont 215 dans les parcs

167 places accessibles hors forfait (payantes ou non) dont 24 sur voirie et 143 dans les parcs

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

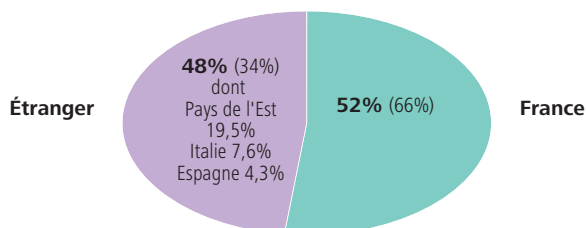
+1%

### Fréquentation des sites suivis



**Tendance :** Sur 7 des 20 sites enquêtés, la fréquentation dépasse 100 cars différents au cours de la journée. Comme en 2011, la plupart de ces sites sont situés le long de la Seine.

### Immatriculation des autocars recensés



(%) : Pourcentage en 2011



**Tendance :** En 2016, la part des autocars immatriculés en France est légèrement supérieure à celle des cars immatriculés à l'étranger.

## Résultats de l'enquête



## Forfaits de stationnement des autocars de tourisme



### Nombre de stationnement :

Il est calculé à partir de toutes les entrées dans les parcs faisant partie du forfait et de relevés effectués par des préposés entre 9h et 19h sur les sites sur voirie.



### Forfait (PASS autocar) :

Depuis le 16 juin 2003, donne accès à la majorité des parcs et places sur voirie. On distingue le PASS abonnés destiné aux sociétés d'autocars venant régulièrement sur Paris (hors ligne régulières) et le PASS occasionnel pour les visites et le voyage occasionnels à Paris. Les dispositions tarifaires correspondantes sont différentes.

## Forfaits dans les transports en commun

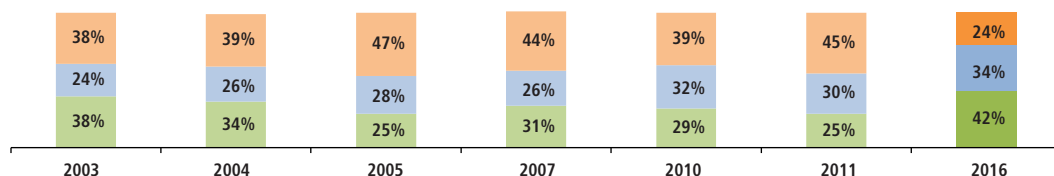


Source : STIF

**Mobilis** : valable une journée permettant d'effectuer un nombre de voyages illimité à l'intérieur des zones choisies du réseau de transport d'Île-de-France (sauf desserte d'aéroports).

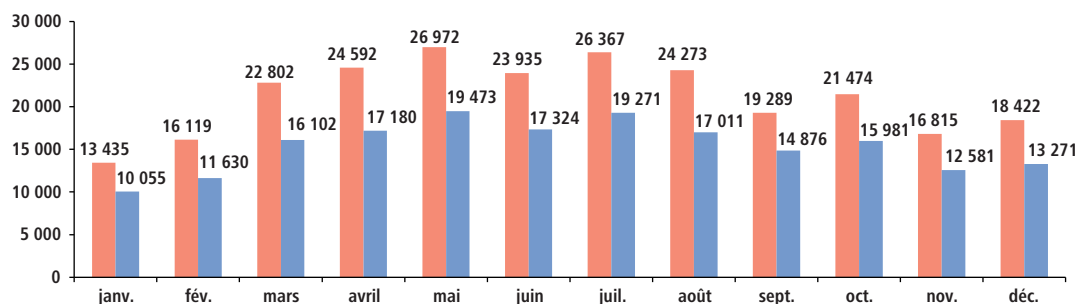
**Paris Visite** : valable pendant 1, 2, 3 ou 5 jours consécutifs permettant de se déplacer sur l'ensemble du réseau d'Île de France en fonction des zones choisies et bénéficier d'avantages culturels ou commerciaux.

## Évolution du nombre d'autocars de tourisme



**Tendance** : En 2016, 1 886 mouvements sont recensés décomposés en 677 arrêts (36 %) et 1 209 stationnements (64 %). 67 % de ces mouvements se font de manière licite. La durée moyenne de stationnement est de 1h33 mn.

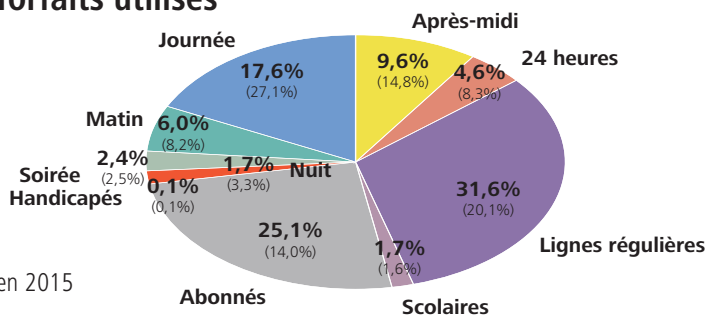
## Évolution mensuelle du nombre de stationnements et du nombre de forfaits utilisés



**184 755** forfaits vendus, soit - 2,5% par rapport à 2015 ;

**254 495** stationnements, soit -4% par rapport à 2015.

## Type de forfaits utilisés



(%) : Pourcentage en 2015



**Tendance** : Les parts de forfaits lignes régulières et abonnés sont en hausse par rapport à 2015. Celles des forfaits journée, après-midi et 24 h ont nettement baissé.

## Nombre de forfaits utilisés en 2016

## Évolution 2016 / 2015

Forfaits "Mobilis"  
(y compris tickets jeunes week-end)

5 559 500

-17%

Forfaits "Paris Visite"

1 906 000

-27%

## Transports de voyageurs par voie fluviale

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

### ➔ Nombre de passagers transportés en 2016

➔ Évolution 2016 / 2015

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

529 818

-41%

Sur les **canaux**  
- par bateaux de tourisme  
Sur les canaux à grand gabarit : Saint-Martin et Saint-Denis

67 200

-37%

## Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme et des Congrès de Paris

### ➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Évolution 2016 / 2015

	2015	2016	
<b>Nombre total d'arrivées</b>	15,2	14,5	-5%
dont Étrangers	8,9	8,0	
Français	6,3	6,5	
<b>Nombre total de nuitées</b>	35,2	31,8	-9,5%
<b>Nombre de nuitées d'affaires</b>	12,0	15,5	+29,2%
<b>Part de la clientèle d'affaires</b>	34,2%	48,8%	+14,6%
<b>Durée moyenne de séjour</b>	2,31 nuitées	2,20 nuitées	-4,8%
<b>Taux d'occupation moyen</b>	75,6%	72,5%	-3,1%



**Taux d'occupation des chambres dans l'hôtellerie homologuée :**  
Nombre de chambres occupées divisé par le nombre de chambres disponibles et multiplié par 100.



**Les pourcentages d'évolution** sont calculés sur les données exactes (non arrondies).

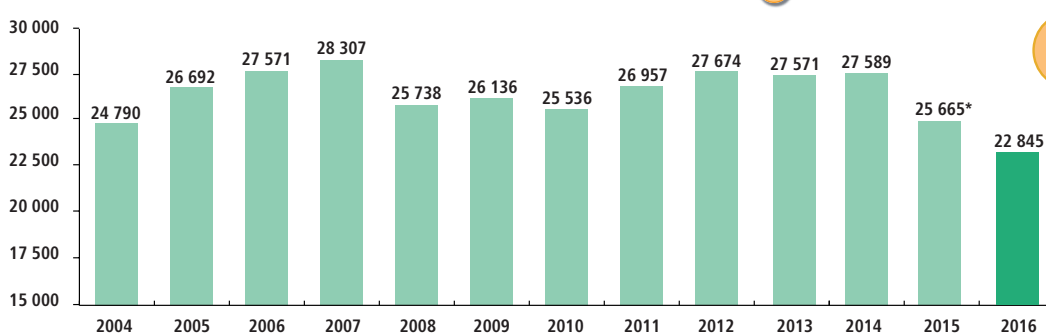


**Tendance :** La fréquentation hôtelière est en baisse par rapport à 2015, sauf pour la clientèle d'affaires.

### ➔ Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

➔ Évolution 2016 / 2015

Nombre d'entrées en milliers.



\* Chiffre consolidé

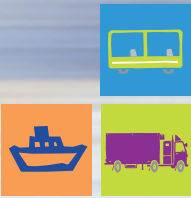
-11%



**Principaux sites culturels :**  
Tour Eiffel, Musée du Louvre, Centre Pompidou, Cité des Sciences, Musée d'Orsay, Arc de Triomphe.



**Tendance :** La fréquentation des grands sites culturels parisiens est en baisse par rapport à 2015.



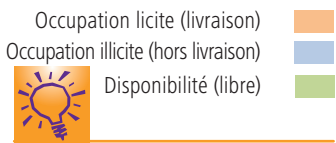
# Le transport de marchandises

## Voie routière

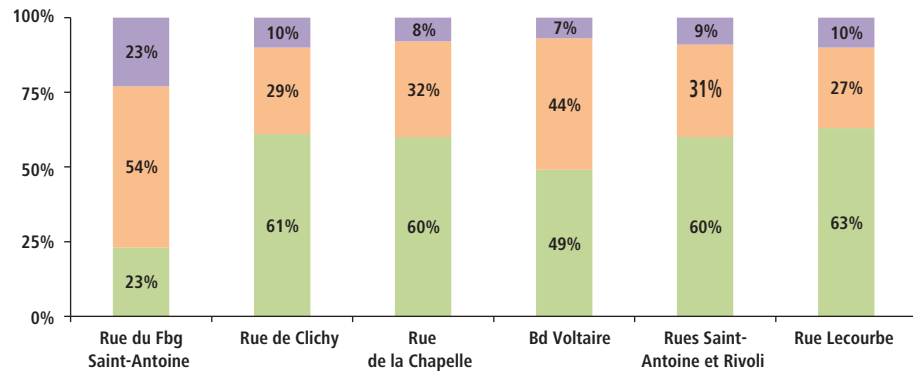
Source : Mairie de Paris

Direction de la Voirie et des déplacements

Enquêtes réalisées : rue du Faubourg Saint-Antoine entre Bastille et rue de Reuilly ; rue de Clichy entre rue de Londres et place Clichy ; rue de La Chapelle entre Bd et Rond-Point de la Chapelle ; boulevard Voltaire. Entre République et Nation. Rue Saint-Antoine et Rivoli entre Bastille et rue des Pyramides ; Rue Lecourbe entre rue Cambronnet et Bd Pasteur.



## Occupation des zones de livraison sur 6 sites



Sur les 6 sites enquêtés (soit 234 places de livraison), le taux de disponibilité varie entre 23 % et 63%. La durée d'une livraison varie entre 16 et 28 mn. Sur les 626 véhicules ayant effectué une livraison, 60 % sont des véhicules utilitaires, 30% des poids-lourds (> 3,5t) et 10 % des véhicules légers.

## Nombre de zones de livraison (fin 2016)

Nombre de zones de livraison	<b>9 607*</b>
dont :	
- zones de livraison partagées	7 328*
- zones de livraison sanctuarisées	2 279*

\* Données provisoires

## Infractions

Source : Préfecture de Police

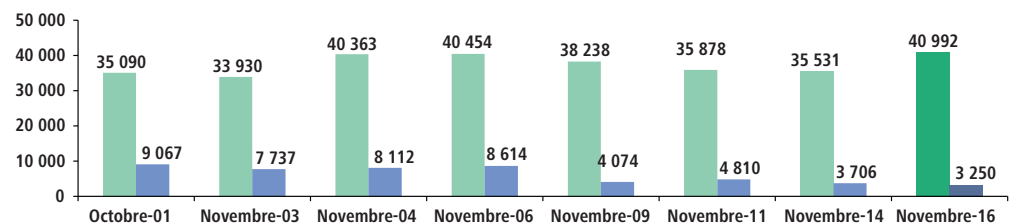
## Infractions relevées (procès-verbaux) relevées sur les zones de livraison

Évolution 2016 / 2015

Pour arrêt ou stationnement	<b>419 154</b>	<b>+2%</b>
-----------------------------	----------------	------------

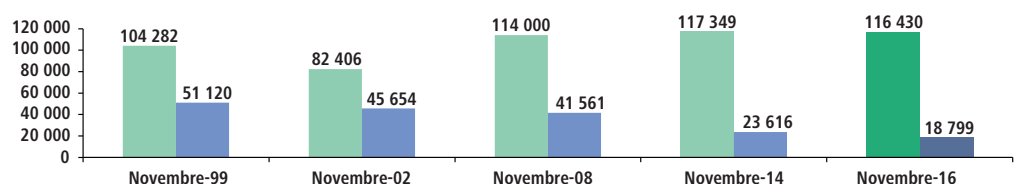
## Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires dans Paris intra-muros

Moyenne journalière (7h-21h) sur un échantillon de 10 sites



## Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires sur le corridor périphérique

(boulevard périphérique et boulevard des maréchaux) Moyenne journalière (7h-19h) sur un échantillon de 8 sites



Le trafic des poids lourds a baissé de 12 % dans Paris intra-muros par rapport à 2014 et de 20 % sur le corridor périphérique. Celui des véhicules utilitaires a augmenté de 15 % dans Paris intra-muros par rapport à 2014, mais a baissé de 1 % sur le corridor périphérique.

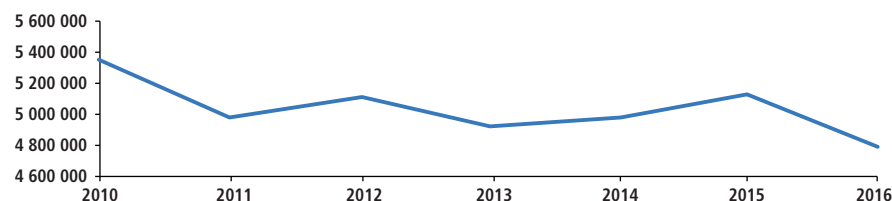


## Voie ferrée

Source : SNCF

### Flux de trafic fret en Île-de-France

Trafic global en train.km



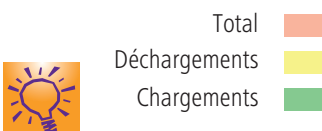
Le trafic fret a légèrement baissé en 2016 (-6%)

## Voie d'eau

Source : Ports de Paris

### Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	1 578 701 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 <sup>e</sup> )	149 113 tonnes
<b>Trafic total pour tous les ports parisiens</b>	<b>1 727 814 tonnes</b>



#### Ports parisiens inscrits au PLU :

**6 ports industriels :** Pont National, (13<sup>e</sup>), pont de Tolbiac (13<sup>e</sup>), pont de Bercy amont (12<sup>e</sup>), port Victor (15<sup>e</sup>), port du Point du Jour (16<sup>e</sup>), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19<sup>e</sup>).

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

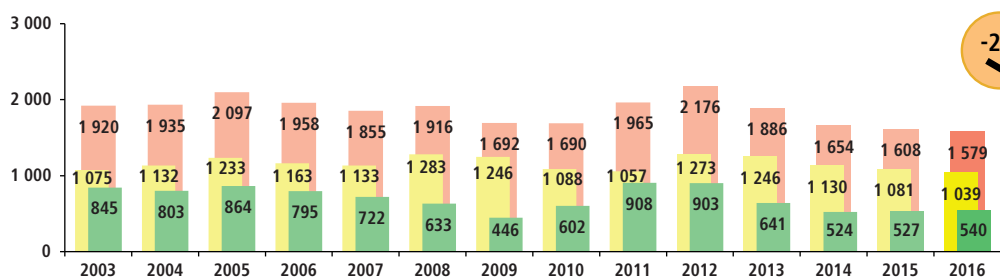
#### 15 plates-formes de transit à temps partagé :

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

#### Ports sur la Seine

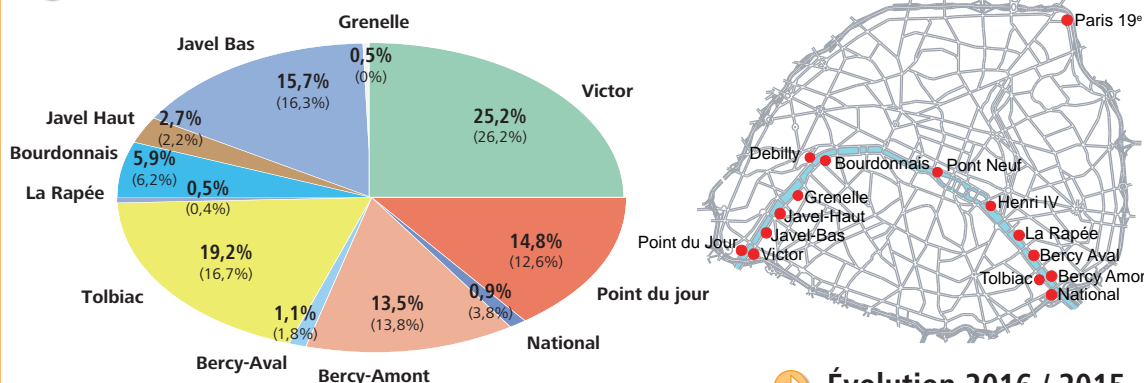
Trafic en milliers de tonnes

#### Évolution 2016 / 2015



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 99% de matériaux de construction, connaît une légère baisse en 2016, avec des chargements en hausse (+2%) et des déchargements en légère baisse (-4%).

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



#### Évolution 2016 / 2015

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

dont

Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris

20 206 083 tonnes

+1%

766 467 tonnes

+5%

Chiffre 2015 consolidé 20 017 067 tonnes





# La sécurité des déplacements

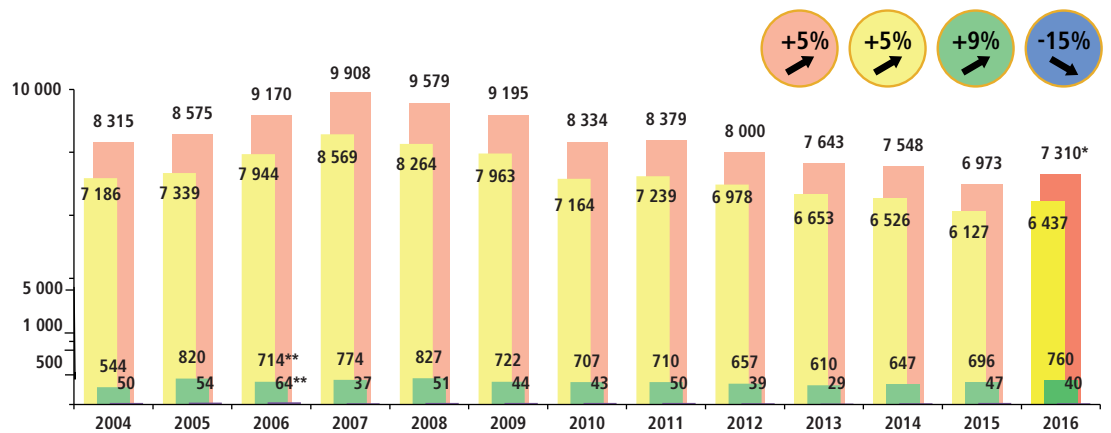
## Nombre d'accidents corporels et de victimes

Source : Fichier Municipal des accidents (jusqu'à 2006) et logiciel Concerto (à partir de 2007)

- VICTIMES
- ACCIDENTS
- BLESSÉS GRAVES
- TUÉS

### À Paris

### Évolution 2016 / 2015



\* dont sur le boulevard périphérique et les échangeurs : 622 accidents corporels, soit 10 % du total des accidents de Paris et 731 victimes (651 blessés légers, 77 blessés graves et 3 tués) soit 10 % du total. Parmi ces victimes, on dénombre 56% d'usagers de deux-roues motorisés, 44 % d'usagers quatre roues et 0,3 % de piétons.

\*\* changement de la définition de la gravité des victimes d'accidents corporels.

### Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

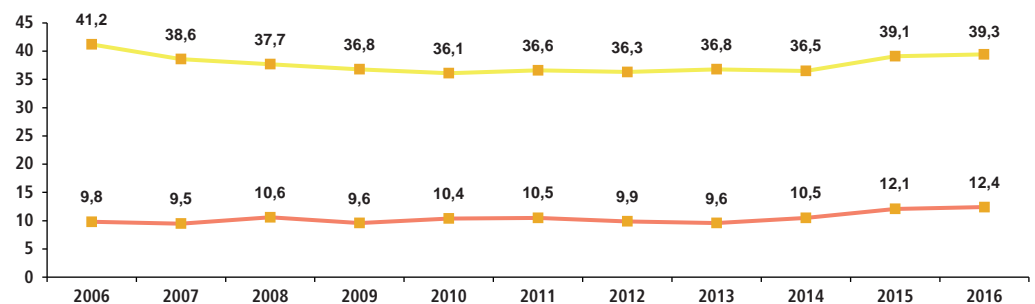
	Nombre d'accidents	Évolution 2016 / 2015	Nombre de victimes	Évolution 2016 / 2015
Paris	6 437	+5%	7 310	+5%
Île-de-France	19 322	+4%	23 590	+5%
Milieu urbain*	37 176	-0,1%	45 294	+0,2%
France**	57 522	+2%	76 122	+3%

\*En agglomération \*\*France métropolitaine.



**Tendance :** On constate une augmentation du nombre total d'accidents corporels (+ 5 %) et du nombre total de victimes (+ 5 %) à Paris par rapport à 2015, ainsi que du nombre de blessés légers (+4 %) et de blessés graves (+ 9 %). En revanche le nombre de tués diminue (-15 %). Les indicateurs concernant l'Île-de-France et la France métropolitaine montrent aussi une augmentation du nombre des accidents corporels et des victimes. Les accidents du milieu urbain français sont stables.

### Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents



**Tendance :** La gravité des accidents à Paris demeure bien inférieure à celle du milieu urbain français dans son ensemble.

## Évolution de la gravité des accidents

- FRANCE milieu urbain
- PARIS

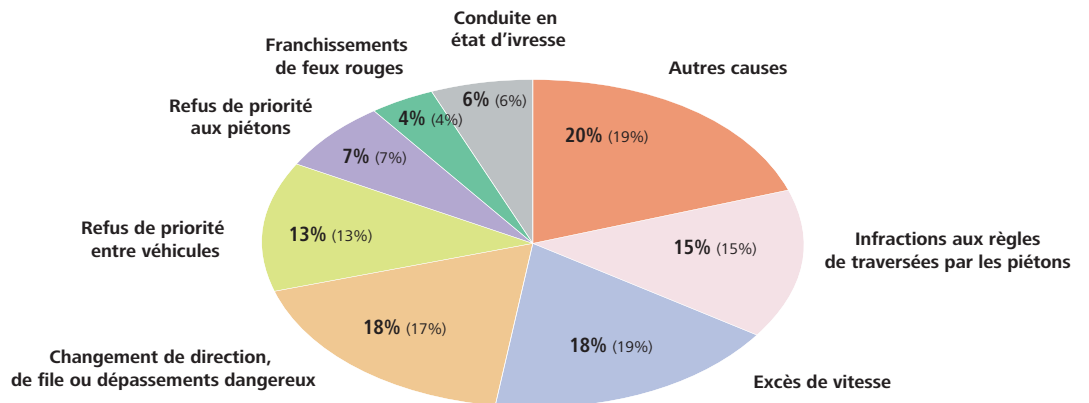


**Gravité des accidents :** Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.

## Répartition des accidents en 2016

(%) : Pourcentage des infractions en 2015.

### ➔ Répartition des accidents selon les principales causes

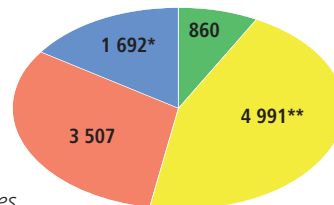


**Tendance :** Les excès de vitesse ainsi que les changements de direction représentent les principales causes des accidents en 2016. Viennent ensuite les infractions aux règles de traversées par les piétons, les refus de priorité entre véhicules, les refus de priorité aux piétons et enfin la conduite en état d'ivresse.

Les «autres causes» sont essentiellement la conduite dans des conditions perturbées\* (6 %), les demi-tours ou marche arrière (5 %), les ouvertures dangereuses de portières (3 %), la circulation de véhicules non autorisés dans les couloirs de bus (1 %), la conduite malgré l'usage de stupéfiants (1 %), la circulation en sens interdit (1 %), le franchissement de ligne continue (1 %), la conduite sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède (1 %) et la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens (1 %).

\*conduite dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément (les causes sont très diverses : mécanique défectueuse, chute d'un sac, appel téléphonique, etc...)

### ➔ Répartition des accidents par catégorie d'usagers impliqués

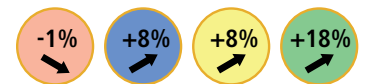
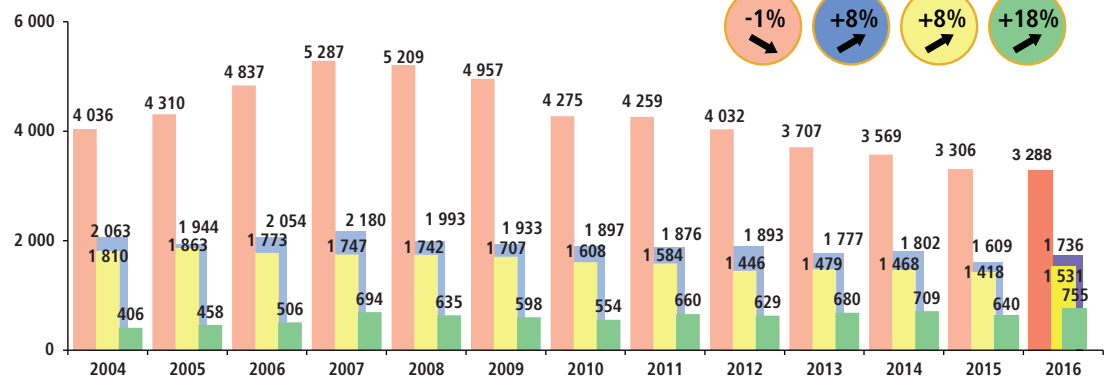


\*dont 41 rollers et trottinettes.

\*\*dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 4 282 (dont 85 accidents Autolib) ; VU : 716 ; PL : 125 ; TC (bus et autocars) : 166 ; tramway : 4 ; Tracteurs routiers : 14 ; autres : 1.

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

#### ➔ Évolution 2016 / 2015



**Tendance :** Les usagers des deux-roues motorisés représentent près de la moitié des victimes (45 % en 2016) alors qu'ils ne constituent que 16% du trafic dans Paris intra-muros et 10 % sur le boulevard périphérique et les échangeurs\*.

\* Enquêtes de composition de trafic réalisées en 2016 sur le boulevard périphérique et dans Paris intra-muros

- 2 ROUES-MOTORISÉS
- PIÉTONS
- 4 ROUES
- VÉLOS



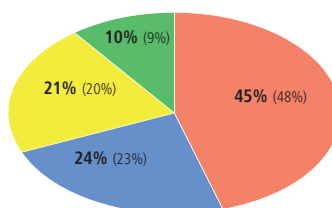
Le nombre d'accidents réparti par catégorie d'usagers est supérieur au total des accidents, un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories d'usagers.

## Sécurité des usagers

- 2 ROUES-MOTORISÉS
- PIÉTONS
- 4 ROUES
- VÉLOS

## ➔ Répartition des victimes par catégorie en 2016

- 2 ROUES-MOTORISÉS ■
- PIÉTONS ■
- 4 ROUES ■
- VÉLOS ■



(%) : Pourcentage en 2015.

Nombre de victimes tout Paris	dont tués	dont blessés graves (B.H)	dont blessés légers (B.N.H)
<b>Deux-roues motorisés</b>	<b>12</b>	<b>383</b>	<b>2 893</b>
dont - cyclomoteurs (49,9 cm <sup>3</sup> )	3	101	826
- motocyclettes ou scooters	9	282	2 067
dont > 50 cm <sup>3</sup> et ≤ 125 cm <sup>3</sup>	3	114	997
> 125 cm <sup>3</sup>	6	168	1 070
<b>Piétons</b>	<b>23</b>	<b>229</b>	<b>1 474</b>
dont - enfants (≤ 15 ans)	1	44	195
- adultes (entre 16 et 59 ans)	7	100	936
- personnes âgées (60 ans et +)	15	95	343
<b>4 roues</b>	<b>2</b>	<b>74</b>	<b>1 455</b>
dont - VL	2	68	1 266
dont occupants Autolib	0	2	29
- VU	0	3	101
- PL	-	0	10
- TC	-	3	74
- voiturette, quad et autres	-	0	4
<b>Vélos</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>688</b>
dont - Vélib	0	12	146



**Tendance :** Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 54 % des accidents corporels de la circulation. Le nombre de victimes deux-roues motorisés est en légère baisse par rapport à 2015, (18 de moins). La répartition par catégorie indique 72 % de victimes motocyclistes et 28 % de cyclomotoristes. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés (11,3 %) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (12,4 %).



### Taux de gravité :

Nombre de victimes tuées et blessées graves pour 100 accidents corporels.  
En 2016 à Paris, le taux de gravité est de 12,4 pour l'ensemble des accidents corporels.

Les accidents impliquant un piéton représentent 26 % des accidents corporels de la circulation. Le nombre des victimes piétons augmente par rapport à 2015 (+8 %). En 2016, les piétons représentent 24 % du total des victimes, réparties comme suit : 14 % d'enfants, 60 % d'adultes et 26 % de personnes âgées. Les personnes âgées constituent une part prépondérante (65 %) des piétons tués. Le taux de gravité des accidents de piétons en 2016 (15,5 %) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (12,4 %).



Les accidents impliquant des 4 roues représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2016 (78 %). Les victimes en 4 roues en augmentation par rapport à 2015 (+8 %) représentent 21 % du total des victimes en 2015. Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues (1,5 %) est très en deçà de celui de l'ensemble des accidents parisiens (12,4 %).

Les Autolib' ont été impliquées dans 85 accidents corporels de la circulation en 2016, occasionnant 99 victimes au total, dont 31 conducteurs ou passagers d'Autolib' et 68 victimes « autres » (27 piétons, 19 deux-roues motorisés, 11 conducteurs ou passagers de V.L. non Autolib', 7 cyclistes, 2 occupants de bus et 2 passagers de V.U.).

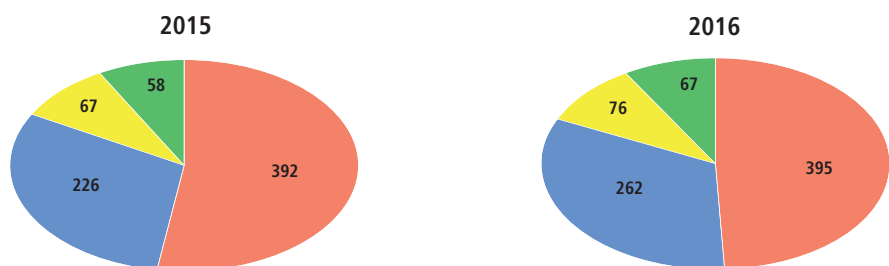
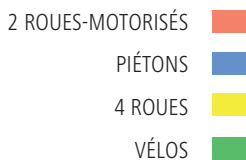


Les cyclistes sont impliqués dans 13 % des accidents corporels de la circulation et représentent 10 % des victimes en 2016. Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 18 % par rapport à 2015. À titre d'indication le nombre de cyclistes\* dans la circulation a augmenté de 13 % par rapport à 2016.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2016 est de 7,8 %. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (12,4 %). Les 158 victimes cyclistes utilisant Vélib' représentent 21 % de l'ensemble des victimes cyclistes en 2016, alors que la part des cyclistes Vélib' dans la circulation, parmi l'ensemble des cyclistes\*, est de 41 %.

\*comptages de l'Observatoire

## Évolution du nombre de tués et blessés graves



**Tendance :** Les usagers les plus vulnérables sont en majorité les deux-roues motorisés et les piétons.

## Actions en faveur de la sécurité routière

### Actions partenariales

- Poursuite de la procédure de transmission des télégrammes d'accidents entre la Préfecture de Police et la Ville de Paris, afin de suivre et d'analyser quasi en temps réel les causes d'accidents graves et mortels. 215 télégrammes ont été diffusés en 2016.
- Poursuite des études engagées en 2007 sur les sites les plus accidentogènes à Paris par le groupe de travail réunissant la Ville de Paris, la Préfecture de Police et la RATP. Les propositions peuvent concerner des modifications de l'infrastructure, des contrôles, des actions de sensibilisation. Les actions proposées font l'objet de projets. En 2016, 10 sites accidentogènes ont été étudiés.

### Actions de sensibilisation

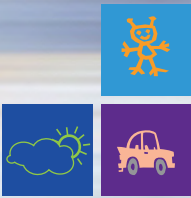
- À l'initiative du Comité de Paris de l'association La Prévention Routière subventionnée par la Mairie de Paris, sensibilisation de plusieurs milliers d'écoliers et collégiens.
- Subvention à l'association La Ligue Contre La Violence Routière (Association départementale de Paris).
- Organisation par la Ville de Paris d'animations pour sensibiliser les usagers aux dangers de l'angle mort, en collaboration avec les Transports Automobiles Municipaux et des associations (Wimoov, La Ligue Contre la Violence Routière, Ligue Moto IdF).
- Soutien aux actions de sécurité routière organisées par « Wimoov » de jour comme de nuit (lieux étudiants et jeunes, festivals, soirées étudiantes et discothèques).
- Soutien à l'action concernant l'organisation d'actions en journée et de soirées responsables par Avenir Santé (concours « Monte ta soirée »).
- Soutien à l'action de développement du programme « Un réseau francilien pour des villes à vivre » par Rue de l'Avenir.
- Formation des cyclistes à la remise en selle. Des cours organisés avec le concours d'associations ont lieu à Paris.



### Sites « accidentogènes » étudiés en 2016 :

carrefour rue Montmartre/ rue du Faubourg Montmartre / boulevard Montmartre / boulevard Poissonnière (2<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>) ; section courante du boulevard Poissonnière de rue Montmartre à rue Rougemont (2<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>) ; carrefour boulevard de Strasbourg / boulevard St Denis / boulevard de Sébastopol (2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup>) ; carrefour pont de la Concorde / quai d'Orsay (7<sup>e</sup>) ; carrefour rue Lafayette / rue Louis Blanc (10<sup>e</sup>) ; carrefour rue Lafayette / rue du Faubourg Saint-Martin (10<sup>e</sup>) ; carrefour boulevard Poniatowski / rue de Charenton / avenue de la porte de Charenton (12<sup>e</sup>) ; carrefour boulevard Sout / avenue Courteline (12<sup>e</sup>) ; carrefour rue de la Convention / rue de Vaugirard (15<sup>e</sup>) ; carrefour avenue Mathurin Moreau / avenue Simon Bolivar (19<sup>e</sup>).





# La pollution atmosphérique

## Surveillance de la qualité de l'air

Source : AIRPARIF-  
Mairie de Paris



### Stations de fond :

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

### Stations trafic :

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

### Stations d'observation :

Exploitées pour l'étude des phénomènes atmosphériques sans rapport avec l'exposition du public à la pollution (station au 3<sup>e</sup> étage de la Tour Eiffel).



Les **valeurs limites** sont définies par la **réglementation européenne** et reprises dans la réglementation française. Elles correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir, ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint. Ce sont donc des **valeurs réglementaires contraignantes**. Elles doivent être respectées chaque année.

Les **valeurs cibles**, définies par les **directives européennes**, correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée. Il n'y a pas de contraintes contentieuses associées à ces valeurs, mais des enjeux sanitaires avérés.

Les **objectifs de qualité** sont définis par la **réglementation française**. Ils correspondent à une qualité de l'air jugée acceptable ou satisfaisante.

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

## ➔ Impact météorologique

La météorologie de l'année 2016 est marquée par deux semestres contrastés. Le premier semestre a connu des conditions plutôt favorables à la dispersion des polluants : un temps peu ensoleillé, une pluviométrie excédentaire et des températures supérieures aux normales saisonnières, en particulier en période hivernale. À l'inverse, le second semestre est marqué par un temps sec et très ensoleillé, et des températures conformes à la normale, avec une vague de chaleur tardive fin août. Les conditions anticycloniques puissantes et durables du mois de décembre ont été exceptionnelles. Cette météorologie particulière a fortement impacté la qualité de l'air francilienne sur l'année (émissions locales faibles en janvier/février mais fortes en décembre, photochimie en été).

## ➔ Réseau de mesure d'Airparif

Le réseau de mesure régional est dimensionné pour répondre aux exigences réglementaires françaises et européennes, mais aussi aux problématiques de qualité de l'air liées au contexte local.

Le dispositif de surveillance est composé d'un réseau de mesures fixes continues, complété de mesures discontinues et d'outils de modélisation. Les résultats de ce dispositif sont affinés par des campagnes de mesures ponctuelles en différents points de la région.

Selon les références françaises et européennes, une distinction est faite entre les situations de fond (points de mesure éloignés des sources et représentant le niveau de pollution général d'un secteur géographique) et les situations de proximité au trafic, le long des axes de circulation.

### Typologie des stations à Paris :

- 7 stations de fond, dont 1 semi-permanente ;
- 13 stations de proximité au trafic, dont 4 temporaires et 9 permanentes ;
- 1 station d'observation

### Typologie des stations en Petite Couronne :

- 15 stations de fond ;
- 9 stations de proximité au trafic, dont 7 temporaires et 2 permanentes

### Implantation des stations de mesure à Paris et en Petite Couronne



#### Typologie des stations de mesure

- Station de fond
- Station de fond semi-permanente
- ▼ Station trafic permanente
- ▼ Station trafic semi-permanente
- ▲ Station d'observation

## ➔ Normes de qualité de l'air

Pour juger de la qualité de l'air d'une année, la réglementation s'appuie sur plusieurs notions : les valeurs limites, les valeurs cibles, les objectifs de qualité et les objectifs à long terme qui concernent spécifiquement l'ozone.

Malgré une tendance à la baisse des niveaux de la pollution chronique depuis quelques années, les concentrations de dioxyde d'azote et de particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) à Paris restent problématiques, avec des dépassements importants des valeurs limites. Les concentrations en benzène et en ozone sont supérieures aux objectifs de qualité français.



## Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>



### Effets sur la santé :

Le dioxyde d'azote, qui est un gaz toxique à fortes concentrations, provoque des inflammations des voies respiratoires et une diminution de la fonction pulmonaire (OMS, 2011).

La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour le NO<sub>2</sub>, sont fixés à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

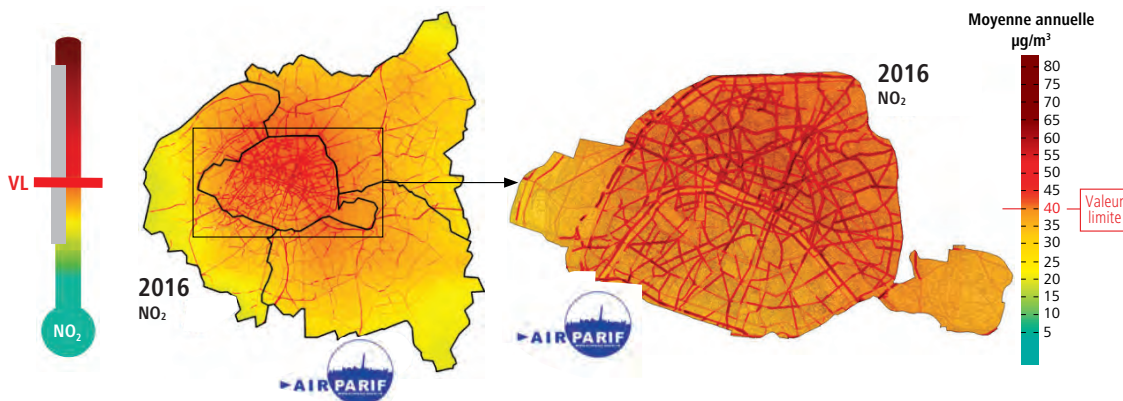


La baisse importante des teneurs en oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) enregistrée au début des années 2000, aussi bien en situation de fond qu'à proximité immédiate du trafic routier, s'explique notamment par l'importance prise progressivement par le nombre de véhicules catalysés dans le parc roulant. La relative stabilité observée depuis quelques années pourrait s'expliquer par un parc roulant catalysé déjà prédominant. Les gains obtenus pour des normes Euros plus récentes sont à présent plus faibles.

## Particules PM<sub>10</sub>

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

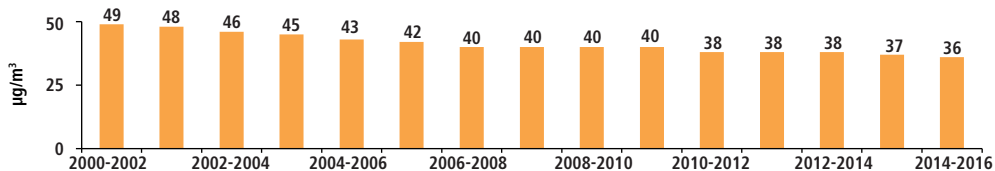
Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. À Paris, les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) sont dues en grande majorité au trafic routier (66 %) et au secteur résidentiel et tertiaire (31 %). Les concentrations les plus élevées sont relevées au cœur de l'agglomération parisienne, et au voisinage des principaux axes routiers régionaux et parisiens. Les concentrations sont généralement plus soutenues sur la rive droite de la Seine.



En 2016, le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO<sub>2</sub>** (40 µg/m<sup>3</sup>) concerne près de 1,1 millions d'habitants, soit plus de un parisien sur deux.

### ➔ Evolution des niveaux de NO<sub>2</sub>

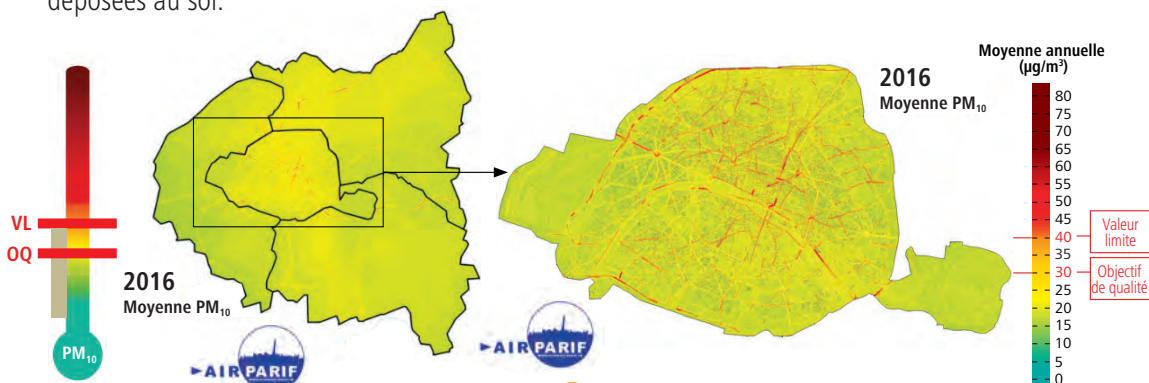
Concentration moyenne sur 3 ans en dioxyde d'azote à Paris (5 stations de fond)



Une baisse est observée ces quatre dernières années sur l'ensemble des stations. Les tendances sont différentes selon les stations. Les grandes voies de circulation (Boulevard Périphérique) sont en moyenne stables sur la période, alors que les stations de Paris intra-muros enregistrent une baisse de l'ordre de 20 %.

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

Les sources de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>) sont multiples. Il existe des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire, le trafic routier, les chantiers et carrières et l'agriculture. Les sources de particules sont également indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transport à travers l'Europe, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol.



## Particules PM<sub>10</sub>



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

### Effets sur la santé :

Les concentrations des particules auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales, ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires (OMS, 2011).

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

## Particules PM<sub>2,5</sub>



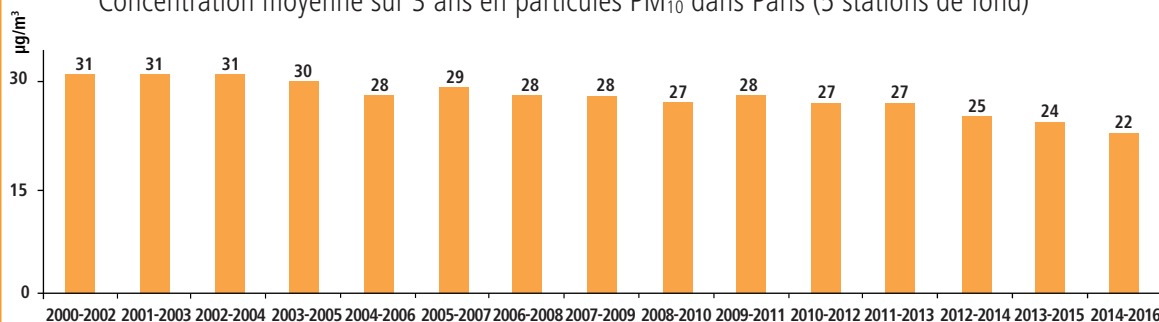
La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les PM<sub>2,5</sub>, visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 25 µg/m<sup>3</sup>, à 20 µg/m<sup>3</sup> et à 10 µg/m<sup>3</sup>, en moyenne annuelle.

Comme en 2015, toutes les stations de mesure parisiennes respectent la **valeur limite annuelle** avec des valeurs comprises entre 22 et 35 µg/m<sup>3</sup>. Le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la **valeur limite annuelle** en PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) est très faible.

L'**objectif de qualité** (30 µg/m<sup>3</sup>) est toujours dépassé à proximité des axes routiers. En 2016, ce dépassement concerne environ 60 000 parisiens.

### ➔ Evolution des niveaux des PM<sub>10</sub>

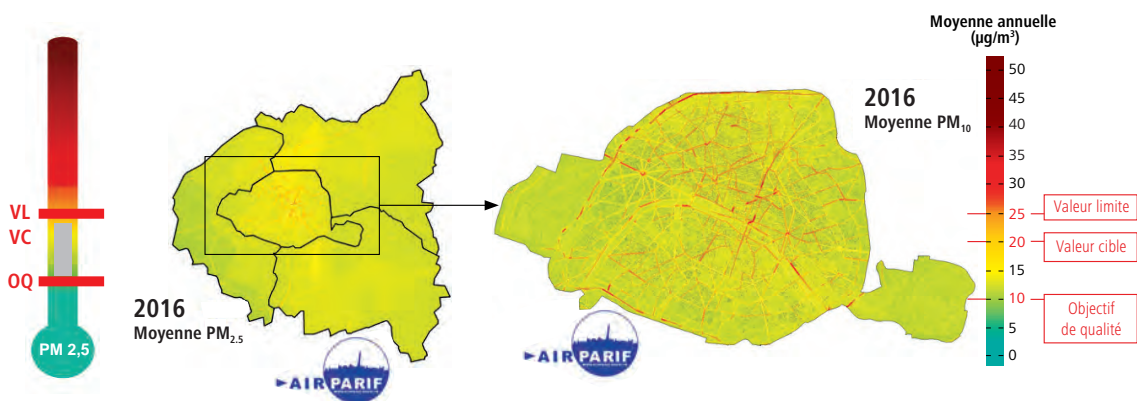
Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM<sub>10</sub> dans Paris (5 stations de fond)



En s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs moyennes en PM<sub>10</sub> dans Paris montrent une tendance à la baisse depuis 2000 (-30 % entre 1999 et 2016 sur les sites de fond parisiens).

### ➔ Concentration moyenne annuelle de PM<sub>2,5</sub> sur Paris et la petite couronne

Les sources des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>) sont multiples. Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire (notamment le chauffage au bois), le trafic routier et l'agriculture. Les sources des PM<sub>2,5</sub> sont également indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, pouvant être transportées à travers l'Europe.



Les concentrations les plus élevées sont relevées dans le coeur dense de l'agglomération parisienne, au voisinage des grands axes routiers. La **valeur limite annuelle** est respectée sur la totalité du département parisien en 2016.

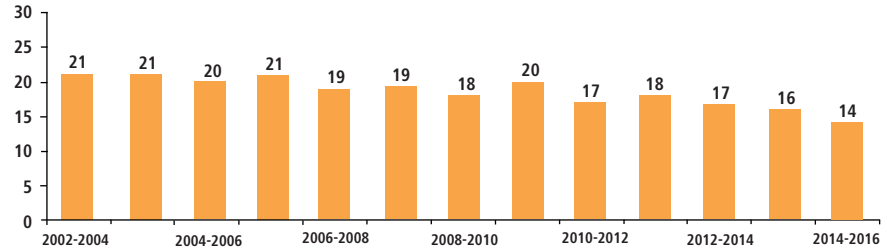
En 2016, moins de 2 % des parisiens (soit environ 30 000 habitants) sont potentiellement exposés à un air excédant la **valeur cible annuelle** pour les particules PM<sub>2,5</sub>.

La totalité du territoire parisien et des habitants est concerné par un dépassement de l'**objectif de qualité** (10 µg/m<sup>3</sup>). Ce seuil est également dépassé sur quasiment tout le territoire francilien.

## Particules PM<sub>2,5</sub>

### ➔ Evolution des niveaux des PM<sub>2,5</sub>

Concentration moyenne annuelle en particules PM<sub>2,5</sub> dans Paris (stations de fond)

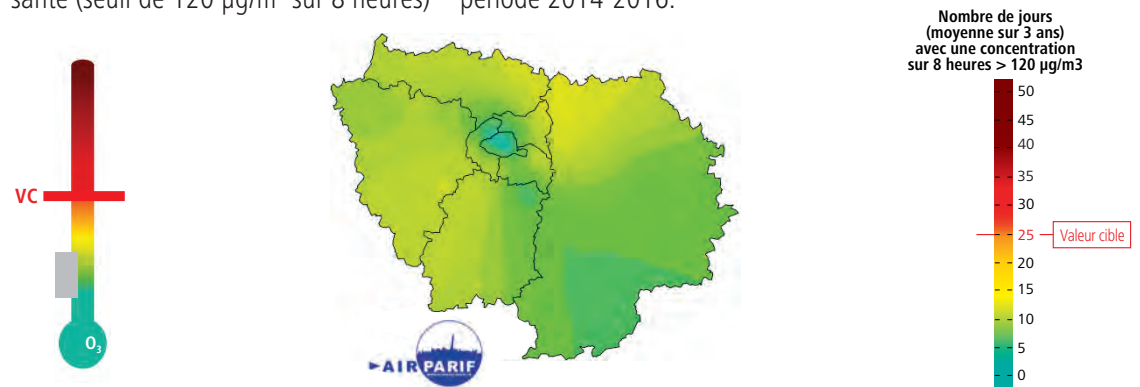


Les teneurs annuelles de **particules PM<sub>2,5</sub>** fluctuent du fait des conditions météorologiques. En s'affranchissant des variations météorologiques, les niveaux moyens annuels de PM<sub>2,5</sub> ont baissé de plus 30 % entre 2002-2004 et 2014-2016 sur les sites de fond parisien. Cette baisse s'explique par la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel (environ -70 % entre 2000 et 2012).

## Ozone O<sub>3</sub>

### ➔ Mesure de l'ozone

La carte représente la situation de l'Île-de-France au regard de la valeur cible en ozone (O<sub>3</sub>) pour la santé (seuil de 120 µg/m<sup>3</sup> sur 8 heures) – période 2014-2016.

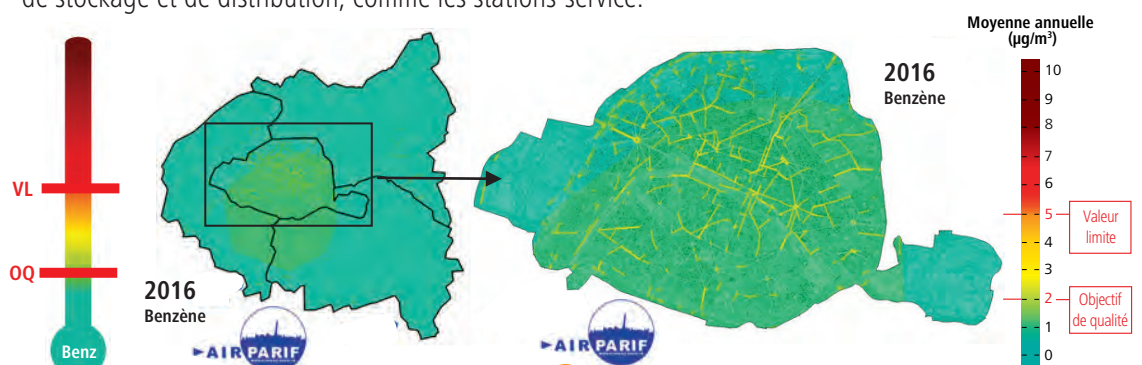


**La valeur cible** pour la protection de la santé, établie en moyenne sur 3 ans, n'est plus dépassée en Île-de-France depuis la période 2006-2008. Paris observe le nombre de jours le plus faible de la région, en moyenne un peu plus de 5 jours de dépassement du seuil de la valeur cible.

**L'objectif de qualité** relatif à la protection de la santé (120 µg/m<sup>3</sup> sur une période de 8 heures) est dépassé chaque année en tout point de la région. A Paris, il a été dépassé au cours de 3 à 7 journées selon les stations. C'est deux fois moins qu'en 2015, en raison de conditions d'insolation et de températures basses au printemps.

### ➔ Concentration moyenne annuelle de benzène sur Paris et la petite couronne

Le benzène est un polluant émis majoritairement par le trafic routier, plus particulièrement les véhicules à motorisation essence dont les deux-roues motorisés. Il est également présent à proximité des zones de stockage et de distribution, comme les stations-service.



L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz «précurseurs», le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire (UV).

L'ozone réagit chimiquement avec le monoxyde d'azote émis en grande partie par le trafic routier. Les teneurs en ozone sont donc très faibles à proximité immédiate du trafic routier.

#### Effets sur la santé :

Les concentrations élevées de l'ozone ont des effets marqués sur la santé de l'homme : problèmes respiratoires, déclenchement de crises d'asthme, diminution de la fonction pulmonaire et apparition de maladies respiratoires.

## Benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>



## Benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>



### Effets sur la santé :

Le benzène est cancérigène pour l'homme. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés qui ont également des effets toxiques et/ou cancérigènes.

Il a un effet indirect sur l'environnement, puisque c'est un précurseur d'ozone qui perturbe la photosynthèse et a un impact négatif sur la végétation.

La valeur limite annuelle, et l'objectif de qualité, sont fixés respectivement à 5 µg/m<sup>3</sup> et à 2 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

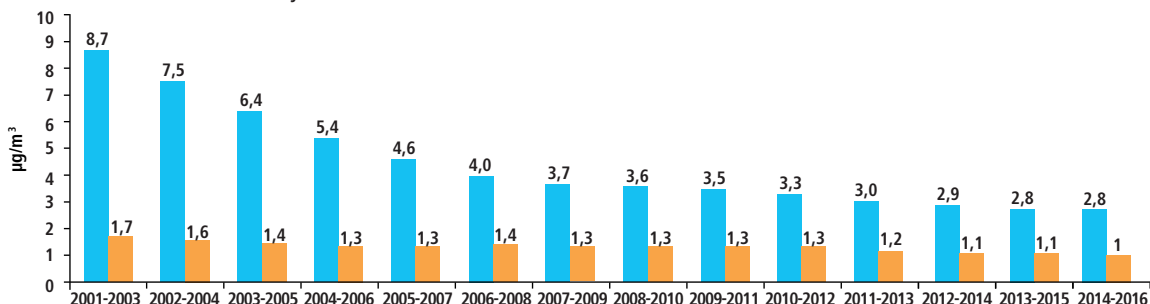


Les concentrations les plus élevées sont relevées à proximité des axes de circulation, et plus particulièrement près des axes parisiens où les conditions de circulation et de dispersion des émissions sont plus difficiles.

La valeur limite européenne relative au benzène (5 µg/m<sup>3</sup>) est respectée à Paris, comme sur l'ensemble de l'Île-de-France. L'objectif de qualité français (2 µg/m<sup>3</sup>) est dépassé et concerne environ 50 000 habitants.

### Évolution des niveaux de benzène

Concentration moyenne sur 3 ans en benzène dans Paris



Sur la période 2000-2007, les teneurs en benzène ont connu une forte baisse, en raison de la réglementation européenne ayant limité le taux de benzène dans les carburants. Depuis 2007, la baisse observée est plus lente, voire stable entre 2013-2015 et 2014-2016.

## Bilan de l'indice de qualité de l'air

(%) : Pourcentage en 2015.



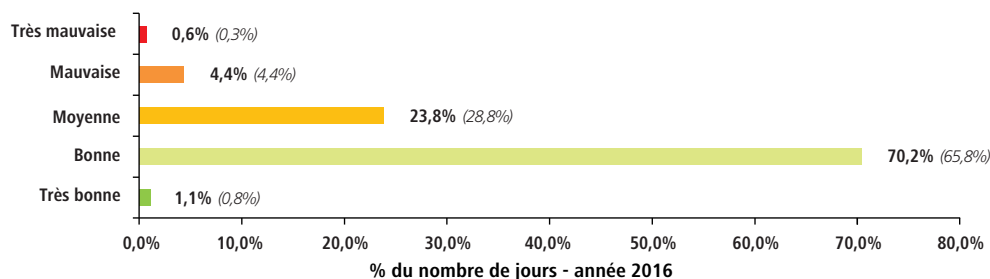
L'indice citeair (Common Information to European Air) permet de comparer la qualité de l'air dans près d'une centaine de villes européennes selon la même méthode et le même outil.

À travers une échelle de 5 classes de couleurs et 5 qualificatifs, ils informent sur les polluants les plus problématiques en Europe :

Pour l'indice général, les polluants obligatoires sont le NO<sub>2</sub>, les PM<sub>10</sub> et l'ozone.

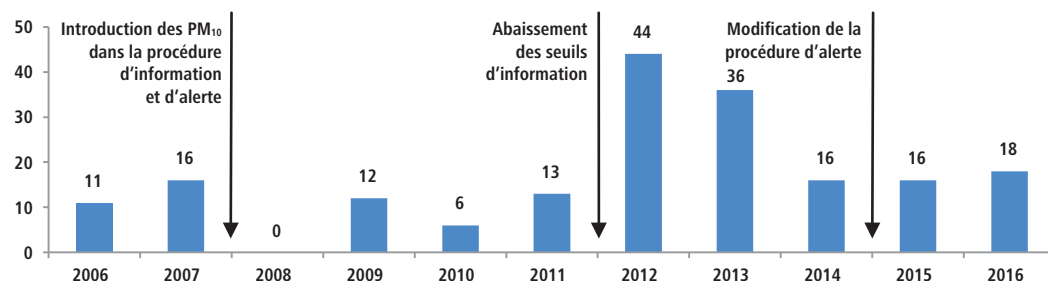
Pour l'indice trafic, les polluants obligatoires sont le NO<sub>2</sub> et les PM<sub>10</sub>.

### Indice général CITEAIR (pour le département de Paris)



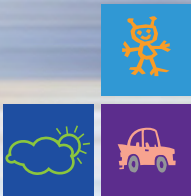
L'indice de qualité de l'air a été « bon » plus de 70 % du temps (257 jours).

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



L'année 2016 a comptabilisé un nombre de jours de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte légèrement supérieur aux années 2014 et 2015.

Ces déclenchements ont majoritairement concerné les particules PM<sub>10</sub> (11 jours de dépassement du seuil d'information et 4 jours du seuil d'alerte) avec notamment, au mois de décembre, un épisode de pollution aux particules PM<sub>10</sub>, exceptionnel tant par sa durée que par son intensité (8 jours de dépassement). Cet épisode a conduit à la mise en place de mesures d'urgence par la Préfecture de Police (mise en place de la circulation alternée pendant 6 jours du 6 au 9 décembre, puis les 16 et 17 décembre).



# Le bruit routier

## Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF - Mairie de Paris



### Directive européenne 2002/49/CE :

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

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



### L'indice harmonica :

Cet indice mis au point par les observatoires du bruit français Bruitparif et Acoucity, permet de s'affranchir de l'échelle des décibels difficile à appréhender pour le grand public du fait de sa nature logarithmique. L'indice harmonica combine une note de 0 à 10, une forme rectangle surmontée d'un triangle et une couleur (vert, orange ou rouge). La note représente le niveau de pollution sonore. La forme rectangle symbolise le niveau de bruit de fond et le triangle symbolise l'importance des pics de bruit. La couleur permet de situer l'environnement sonore par rapport aux niveaux recommandés et critiques.

## ➔ Le bruit routier

Sur la base des cartes de bruit de 2015, établies en application de la directive 2002/49/CE, 11 % des Parisiens, soit 231 000 personnes, seraient exposées au-dessus du seuil réglementaire de 68 dB(A) en Lden et 5,2 %, soit 109 150 personnes, seraient au-dessus du seuil de 62 dB(A) la nuit.

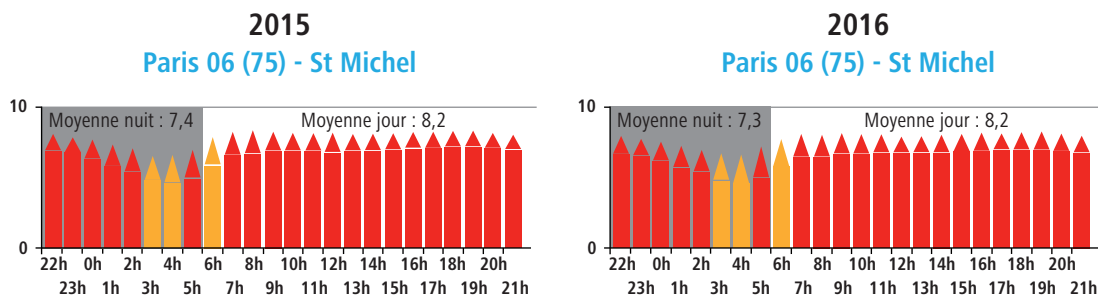
## ➔ Réseau de mesure de Bruitparif

Bruitparif, observatoire du bruit en Île-de-France, est une association régionale qui remplit trois missions sur le territoire francilien : l'observation et l'évaluation du bruit, l'accompagnement des acteurs publics et l'information des citoyens. Fin 2016, elle dispose d'un réseau de 65 sites équipés de stations de mesures long-terme en Île-de-France dont 29 à Paris.

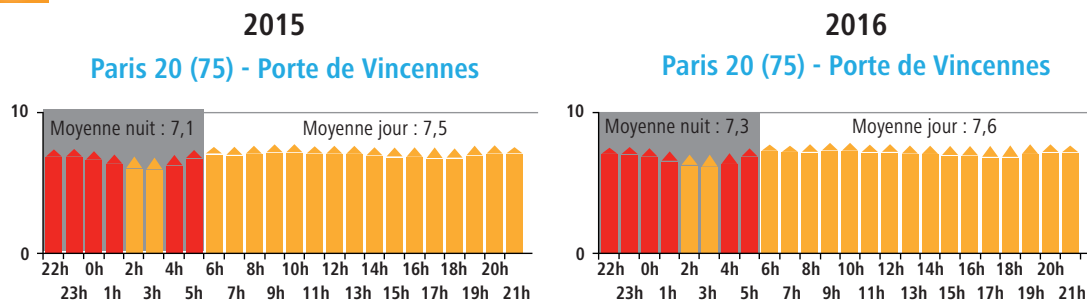
### Implantation des sites de mesure du bruit routier à Paris



## ➔ Évolution de l'indice harmonica sur deux stations de mesure



**Tendance :** Très légère baisse de l'indice harmonica entre 2015 et 2016 pour la moyenne de nuit (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).



**Tendance :** Légère augmentation de l'indice harmonica entre 2015 et 2016 pour les moyennes de nuit et de jour (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).



## Exposition des Parisiens

Source : BRUITPARIF - Mairie de Paris

### Zones piétonnes / circulation fermée aux véhicules à moteurs

Vélos, triporteurs, trottinettes, skate-boards, rollers, etc. pourront circuler librement, dans le respect de la sécurité des piétons.

Seuls les véhicules définis par arrêté conjoint du Préfet de Police et de la Mairie de Paris\* sont autorisés à circuler. Leur vitesse est limitée à 20 km/h.

\*Transport en commun, véhicules d'urgence, taxis et livraisons

### Circulation fortement déconseillée, vitesse limitée à 20 km/h hors périphérique

## ➔ Impact acoustique de la « journée sans voiture » du 25 septembre 2016

Dimanche 25 septembre, de 11H00 à 18H00, s'est tenue à Paris la seconde édition de la "journée sans voiture". L'opération concernait 45 % du territoire parisien (650 km de voies sans véhicules), soit un périmètre 5 fois plus grand que l'année précédente. La circulation était limitée à 20 km/heure dans la capitale et les bois.



**Tendance :** Bruitparif a relevé une baisse de 3,2 décibels en moyenne sur les axes centraux, avec un record à -10,4 décibels en milieu de journée, sur les Champs-Élysées. En 2015, la baisse moyenne avait été de 2,1 décibels.

Une augmentation des niveaux sonores, due au report de trafic en dehors de la zone concernée a également été constatée, avec par exemple +1,9 décibels à la hauteur du terre-plein de la porte de Vincennes.

## ➔ Les enrobés phoniques

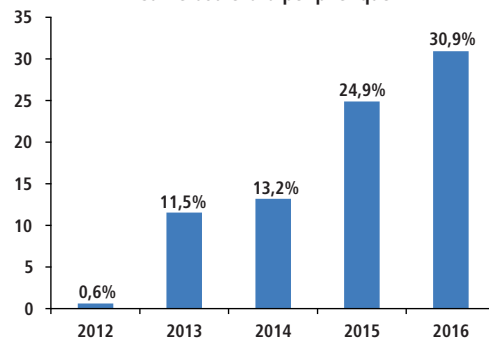


### Les revêtements acoustiques :

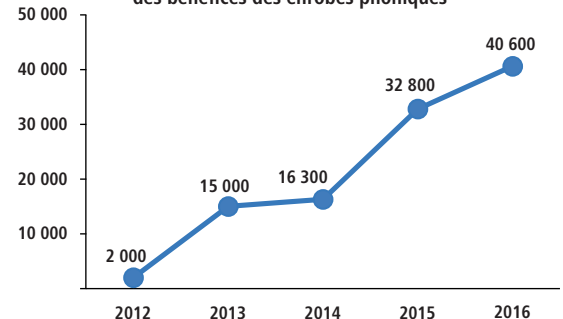
Pertinents sur des voies à vitesse supérieure à 40 km/h, les revêtements peu bruyants ou enrobés phoniques permettent un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.

L'expérimentation menée en 2012 Porte de Vincennes a mis en évidence les améliorations importantes apportées par ces nouveaux revêtements : bonne résistance du revêtement et baisse moyenne des niveaux sonores de 6,3 dB(A) au niveau du terre-plein central et de 3,7 dB(A) en façade de l'immeuble Lherminier un an après.

Évolution du linéaire d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique



Estimation du nombre de riverains du boulevard périphérique profitant des bénéfices des enrobés phoniques



En 2016, quatre zones du boulevard périphérique ont été recouvertes d'enrobés phoniques sur 2 108 m, de l'avenue de la porte de Brancion à l'avenue de la porte de la Plaine, de l'avenue Courteline à l'avenue Daumesnil, au-dessus du quai d'Ivry côté intérieur, porte de Vitry et pont à haubans côté extérieur.



# Le contexte économique

## Établissements

Source :

Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Région  
Paris Ile de France

Exploitation TERRItem du comptage  
des établissements de SIRENE  
(répertoire exhaustif de l'INSEE)

Paris ■  
Île de France ■



**TERRItem :**  
Base de données socio-économiques  
de la CCIR Paris Ile de France, au  
service des entreprises.

**Type d'établissements recensés :**  
Entreprises industrielles et commerciales,  
commerçants, artisans, professions  
libérales, artistiques, associations,  
administrations.

## Chiffre d'affaires des entreprises

Source :

Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Région  
Paris Île de France

Enquête d'opinion de conjoncture

Paris ■  
France milieu urbain ■

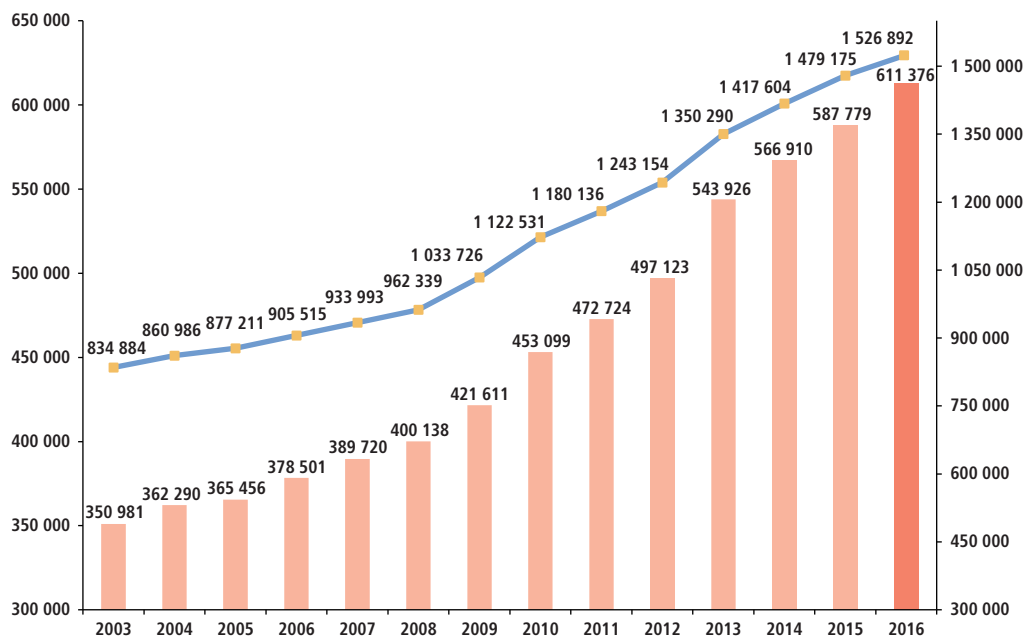


**Enquête d'opinion de conjoncture :**  
Enquête téléphonique menée par la  
CCIR Paris Ile-de-France auprès de 4 325  
dirigeants d'entreprises de tous les  
secteurs d'activité dont 504 implantés  
à Paris et réalisée par MEDIAMETRIE  
du 5 au 23 septembre 2016.

### ➔ Nombre d'établissements implantés à Paris et en Île-de-France

Au 31 décembre de chaque année

### ➔ Évolution 2016 / 2015



+3%

+4%

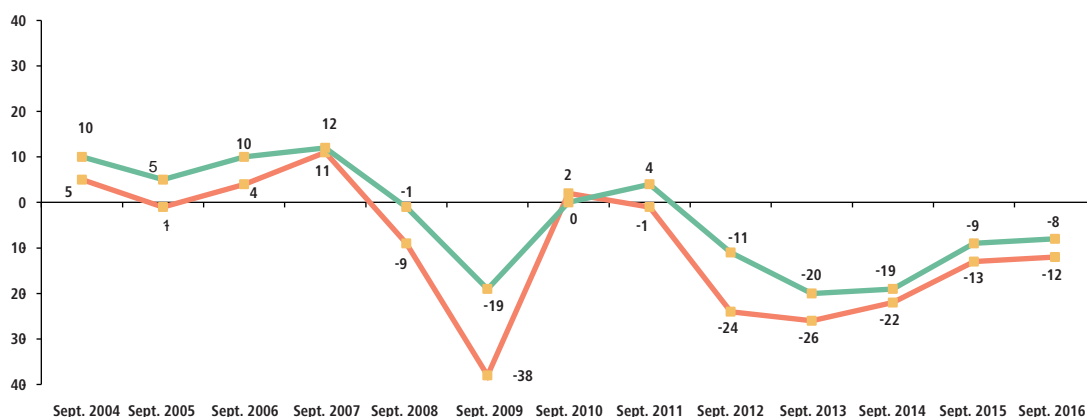


**Tendance :** L'augmentation du nombre d'établissements se poursuit à Paris comme en Île-de-France. La mise en place du statut d'auto-entrepreneurs en 2009 a accentué la progression.

### ➔ Évolution déclarée du chiffre d'affaires (au cours des six derniers mois)

Toute activité confondue

Solde : % « en hausse » moins % « en baisse »



**Tendance :** L'indice 2016 confirme l'évolution favorable constatée depuis trois ans (+1 point pour Paris et la France métropolitaine). Comme les années précédentes, les entreprises parisiennes dont le chiffre d'affaire est en baisse sont plus nombreuses que celles pour lesquelles il augmente. Les secteurs de la construction, des commerces et services de proximité connaissent de fortes baisses (respectivement -21 et -30), alors que ceux de l'industrie et des autres services (services aux entreprises, immobilier, banques, ...) se rapprochent de l'équilibre (tous deux à -2).



# L'Observatoire des déplacements à Paris

**Mairie de Paris**  
**Direction de la Voirie**  
**et des Déplacements**  
**Agence de la Mobilité**  
121, avenue de France  
CS 51388 75639 Paris cedex 13

**Secrétariat**  
Tél. : 01 40 28 74 50

**Préfecture de Police**  
7, boulevard du Palais  
75004 Paris

**Direction Régionale de l'INSEE**  
**Île-de-France**  
7, rue Stéphenson  
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

**Conseil Régional**  
**d'Île-de-France**  
35, boulevard des Invalides  
75007 Paris

**Direction Régionale et Interdépartementale**  
**de l'Équipement et de l'Aménagement**  
21/23, rue Miollis  
75732 Paris cedex 15

**Syndicat des Transports**  
**d'Île-de-France (STIF)**  
41, rue de Châteaudun  
75009 Paris

**Chambre de Commerce**  
**et d'Industrie de Paris**  
Délégation de Paris  
2, place de la Bourse  
75002 Paris

**RATP**  
54, quai de la Rapée  
75599 Paris cedex 12

**Ports de Paris**  
2, quai de Grenelle  
75732 Paris cedex 15

**SNCF**  
Tour Paris Lyon  
209/211, rue de Bercy  
75585 Paris cedex 12

**Office du Tourisme**  
**et des Congrès de Paris**  
25, rue des Pyramides  
75001 Paris

**AIRPARIF**  
7, rue Crillon  
75004 Paris



# Le bilan

des déplacements

en **2016**

à Paris

