

Le bilan des déplacements

en **2013**
à Paris



L'OBSERVATOIRE
DES DEPLACEMENTS

APARIS





Sommaire

Les faits marquants	4
Les déplacements des Parisiens	5
Les transports en commun	7
Les déplacements à vélo	14
Les déplacements des piétons	22
Les déplacements des PMR	24
La circulation	25
Les déplacements en deux-roues motorisés	32
Le stationnement	35
Les déplacements en taxis	38
Les déplacements touristiques	39
Le transport de marchandises	42
La sécurité des déplacements	44
La pollution atmosphérique	48
Le contexte économique	54
Le bruit routier	55
Les chiffres de l'année	57
L'observatoire des déplacements à Paris	58

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'Ile-de-France, du Conseil Régional d'Ile-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 2013

Déplacements

- **Aménagements** : Fin des travaux d'aménagement de la **place de la Porte de Vanves** (8 mars) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue **Cardinet** (avril 2013) ; Inauguration de la place de la **République** (16 juin) ; Inauguration des aménagements de la rive gauche des **berges de Seine** entre le Pont de l'Alma et le Port de Solferino, sur 2,3 km (19 juin) ; Inauguration des nouveaux aménagements de **l'avenue de Clichy** entre La Fourche et la Place de Clichy (16 septembre) ; Inauguration du nouveau **quartier Beaugrenelle** et des aménagements de voirie (22 octobre).
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Suite au prolongement du T3, modification de l'offre de service bus et notamment suppression de la ligne PC2 et d'une partie de la ligne PC3 ; Inauguration de la station « Mairie de Montrouge » sur la ligne 4 du métro (23 mars) ; Augmentation de la fréquence des trains sur le RER B Nord (3 septembre) ; Mise en service dans le 15^{ème} arrondissement de la **traverse Brancion-Commerce** desservant 28 arrêts sur une boucle de 8 km (16 octobre) ; Renforcement d'une vingtaine de lignes de bus sur la région parisienne et notamment des lignes 42 et 87 à Paris (à partir du 4 novembre) ; Mise en place d'une nouvelle grille horaire sur la ligne B du RER et renforcement de l'offre en soirée sur la ligne A (à partir du 16 décembre).
- **Modes de circulation douce** : Inauguration des aménagements cyclables entre le Rond-Point des Champs Elysées et la place de la Concorde (26 juin) ; Généralisation à toutes les zones 30 du dispositif de "cédez le passage cycliste au feu" ; Dans le cadre du programme "la rue en partage", création d'une trentaine de zones 30 et de 23 zones de rencontre.
- **Circulation automobile** : fermeture définitive à la circulation de la voie express rive gauche pour permettre la poursuite des travaux d'aménagement des berges de Seine (27 janvier) ; limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'avenue de Clichy (1^{er} septembre).
- **Evènements** : Douzième édition de l'opération «Paris Plage» (du 20 juillet au 18 août) ; Semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre) ; Journée du Transport Public consacrée aux trajets domicile - travail (18 septembre) ; Signature de la charte marchandises pour une logistique urbaine durable (18 septembre).

Stationnement

- Installation du paiement par CB sur les 8 000 horodateurs parisiens et suppression du paiement par MONEO (fin juillet).
- Ouverture du parking **Jean Bouin** dans le 16^{ème} (2 septembre), du parking **Watt** dans le 13^{ème} (12 septembre) et du parc autocars de la Porte d'Issy dans le 15^{ème} (16 octobre).
- Mise en place d'un télé-service Internet accessible 24h sur 24, permettant d'effectuer les demandes de cartes de stationnement en ligne sur Paris.fr (18 octobre).

Sécurité

- Généralisation du dispositif de limitation de la vitesse à 30km/h aux abords des établissements scolaires (3 septembre)
- Participation à l'opération de prévention routière « sauve ta vie » organisée par la Préfecture de Police, à l'Université Paris-Diderot (3 octobre).
- Poursuite des travaux du groupe de travail « Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP » pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 7 sites étudiés en 2013.

Réglementation

- Vote au sénat de l'amendement sur la dépenalisation du stationnement qui permet aux maires de fixer le niveau des amendes de stationnement sur leur commune (5 juin).



Les déplacements dans Paris

Déplacements en lien avec le territoire parisien

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.

(%) : Pourcentage en 2001



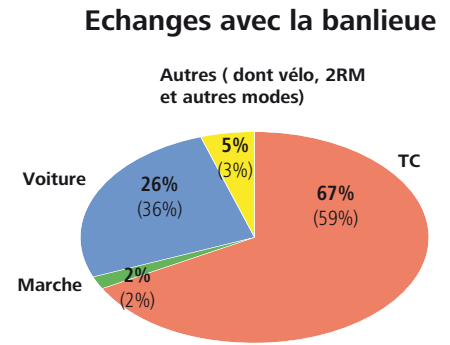
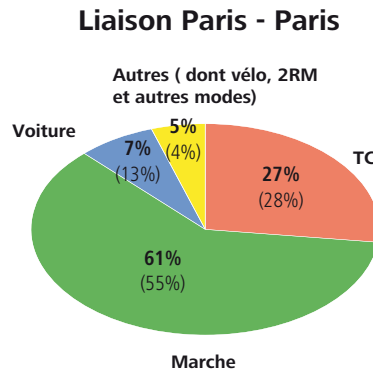
Déplacements en lien avec Paris :
 Déplacements ayant pour origine et/ou destination Paris (trajets effectués dans Paris intramuros ou entre Paris et la banlieue).
 Une partie de ces déplacements est donc réalisée par des franciliens non parisiens.

➔ Portée et durée par mode (trajets dans Paris ou entre Paris et la banlieue)

	Portée moyenne	Durée moyenne
Transports en commun	9,0 km	47 mn
Marche	0,4 km	13 mn
Voiture	9,5 km	39 mn

La portée moyenne des **déplacements internes à Paris (liaison Paris-Paris)** est de 3,5 km en transports en commun, 0,4 km à pied et 3 km en voiture. La durée moyenne est de 33 mn pour les transports en commun, 12 mn pour la marche et 25 mn pour la voiture.

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



Dans Paris, **8 047 000** déplacements sont réalisés quotidiennement dont 88 % par des parisiens. Un peu plus de 60% de ces déplacements internes à Paris se font à pied. Plus du quart est réalisé en transports en commun (27%).

Les échanges avec la banlieue représentent **4 294 000** déplacements quotidiens dont 26 % sont effectués par des parisiens. Ce sont les transports en commun qui sont privilégiés dans ces échanges (67%) et la voiture (26%).

➔ Mobilité quotidienne selon le jour de la semaine

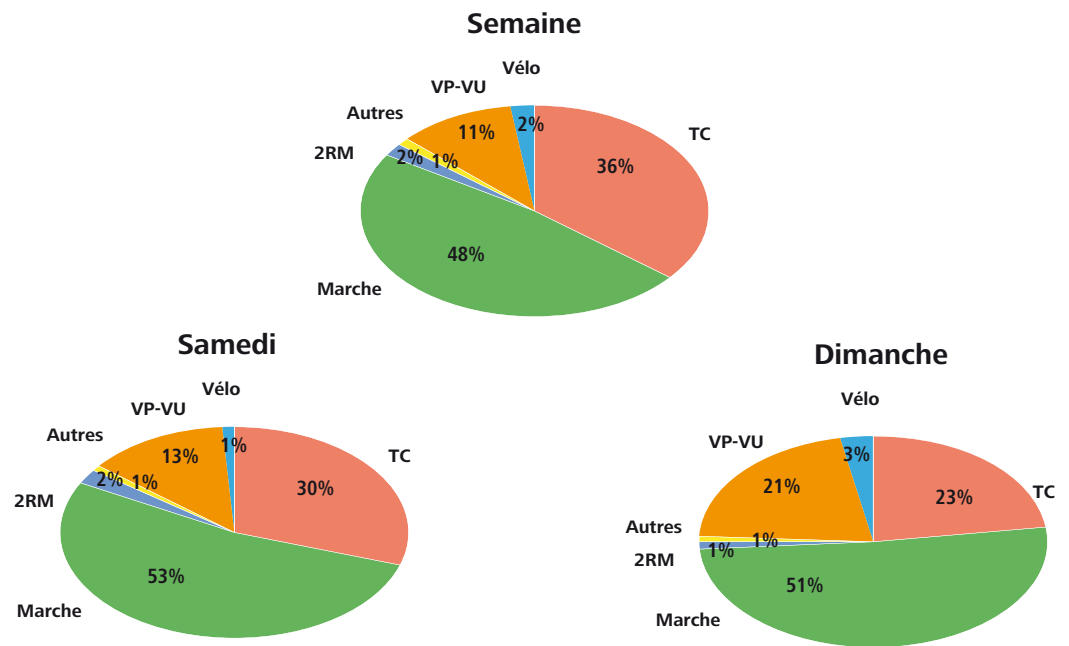
Nombre de déplacements	Parisiens	Autre Franciliens	Ensemble des Franciliens
Lundi à vendredi	4,15	3,81	3,87
Samedi	4,05	3,15	3,33
Dimanche	2,81	2,31	2,41

Quel que soit le jour de la semaine, les parisiens effectuent plus de déplacements que les autres franciliens. Le samedi, ils se déplacent autant que la semaine et réalisent près d'un déplacement de plus que les autres franciliens. Le dimanche, les Parisiens comme les autres Franciliens effectuent moins de déplacements.

Déplacements selon le mode et le jour

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.

➔ Répartition par mode selon le jour

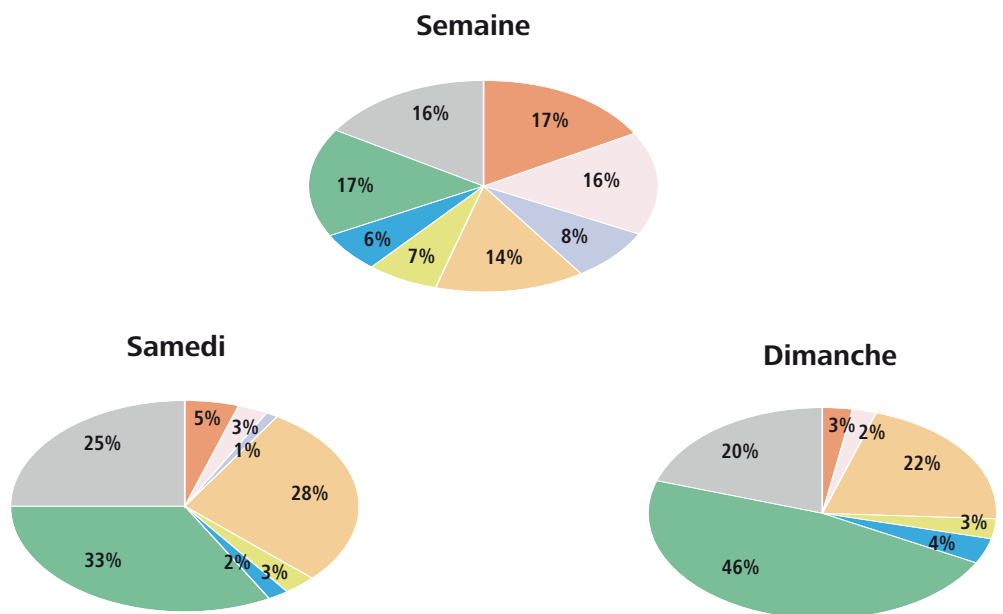


Le week-end comme la semaine, un déplacement sur deux en lien avec Paris est effectué à pied. L'utilisation de la voiture augmente le dimanche au détriment de celle des transports en commun. La part modale du vélo augmente également le dimanche.

Déplacements selon les motifs et le jour

- Domicile - Travail
- Secondaires liés au travail
- Domicile - Études
- Domicile - Achats
- Domicile - Affaires personnelles, autres
- Domicile - Accompagnement
- Domicile - Loisirs/Visites
- Secondaires non liés au travail

➔ Répartition par motif selon le jour



Les déplacements contraints (dont l'une des extrémités est associée 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 achats, les loisirs et visites engendrent nettement plus de déplacements le week-end que le reste de la semaine (61% le samedi, 68% le dimanche et 31% un jour de semaine).



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 Balabus, 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.

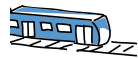
Mode TCSP :
Tramway (T1, T2, T3a, T3b, T5, T7) + Trans Val de Marne (TVM) + Bus 393

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

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

➔ Évolution 2013/2012

➔ Évolution 2013/2012



Métro (RATP)

16 lignes
206 km de lignes*
304 stations nominales
28 643 millions PKO



RER A et B (+ Orlyval)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 stations nominales
23 807 millions PKO



Orlyval : 7,3 km de lignes
4 gares nominales



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
597 km de lignes
1 392 points d'arrêt
3 202 millions PKO



Bus en banlieue (RATP)

242 lignes
2 419 km de lignes
4 818 points d'arrêt
8 093 millions PKO



Noctilien (RATP, SNCF)

47 lignes (31 RATP et 16 SNCF)
647 km de lignes (RATP)
720 km de lignes (SNCF)
1 070 points d'arrêt (RATP)
435 points d'arrêt (SNCF)



Mode TCSP (RATP)

6 lignes dont 2 lignes à Paris
88 km de lignes dont 22,4 km dans Paris
203 points d'arrêt dont 42 dans Paris
2 368 millions PKO





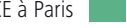
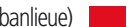


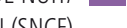


Transilien SNCF (RER A, B, C, D, E + train)

1 351 km de lignes
385 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)

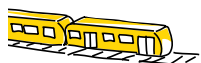


Les pourcentages d'évolution sont calculés à partir des données exactes de fréquentation (chiffres non arrondis).

L'année 2003 perturbée (mouvements sociaux en mai et juin, canicule durant l'été).

L'année 2007 également perturbée par les mouvements sociaux du 4^e trimestre liés à la réforme du régime des retraites.

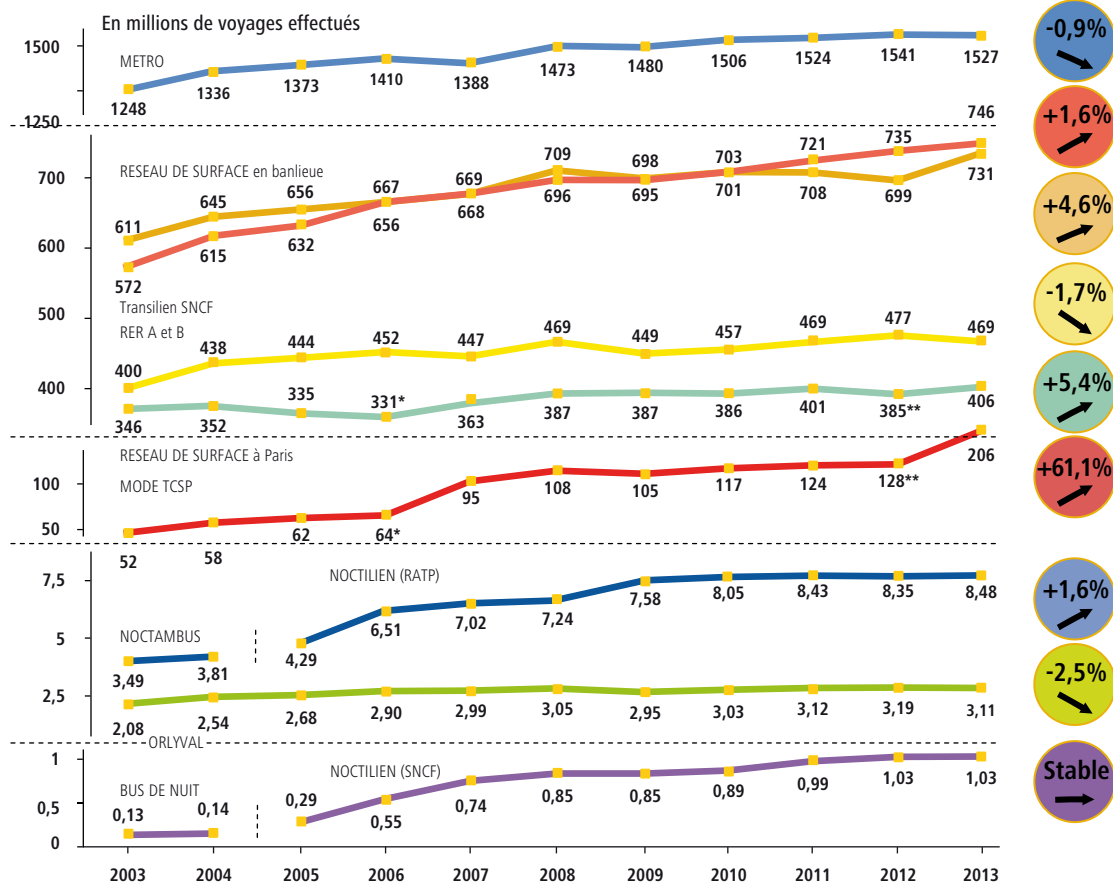
Qualité de service



Nombre de voyages effectués

Evolution annuelle depuis 2003 (données brutes)

Evolution 2013/2012



* mise en service du tramway T3 (décembre 2006)

** mise en service du prolongement du tramway T3 (décembre 2012)



Tendance : L'année 2013 affiche une hausse de la fréquentation par rapport à 2012 sur l'ensemble des réseaux, excepté sur les réseaux du métro, du RER A et B (RATP) et ORLYVAL pour lesquels la fréquentation est en baisse. La fréquentation du réseau de surface à Paris enregistre une hausse de plus de 5 %, grâce notamment à la mise en service fin 2012 du prolongement du tramway T3 à l'est.

Indices de régularité

2012	2013	Evolution 2013/2012
97,6%	97,8%	+0,2
86,7%	85,5%	-1,2
87,9%	87,0%	-0,9
94,8%	92,9%	-1,9
94,5%	94,8%	+0,3

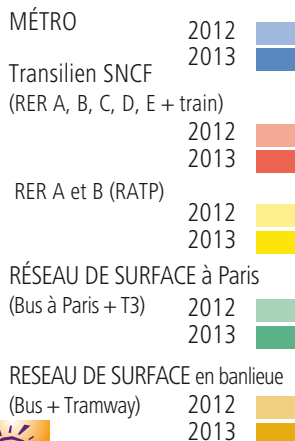
Définitions

% 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.

% de voyageurs ayant attendu le bus moins de 2 minutes supplémentaires au temps prévu entre deux passages.

Fréquentation trimestrielle



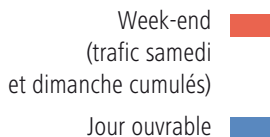
Les mouvements sociaux :

En 2012 sur le réseau bus RATP : le 25 mars, le 15 avril et le 30 septembre.
 Sur le réseau SNCF : le 25 octobre.
 Sur le RER B RATP : le 20 décembre.

En 2013 sur le réseau SNCF : les 3 et 6 juin et sur le RER B RATP : le 11 octobre.

Métro

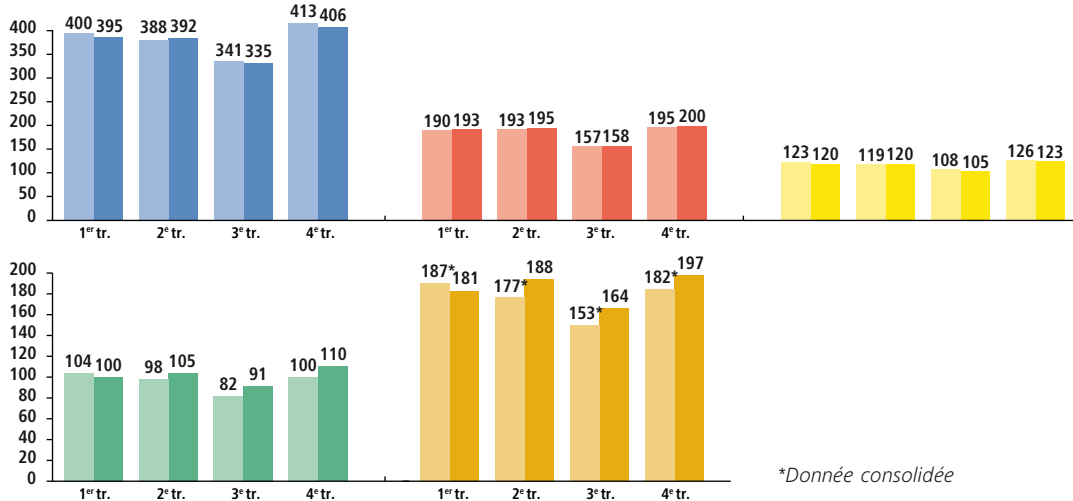
Source : RATP



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 2013 et 2012

Nombre de voyages effectués en millions



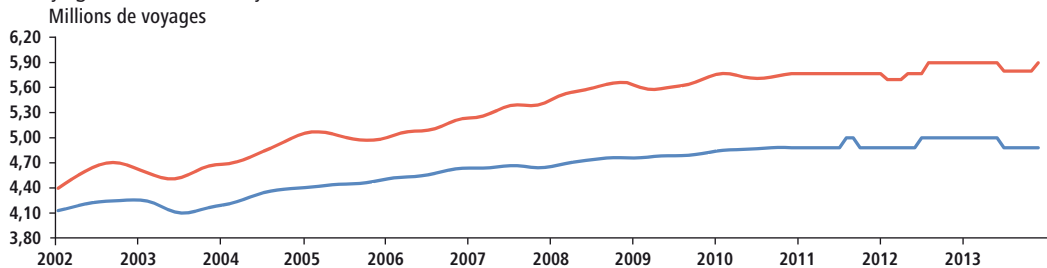
*Donnée consolidée



Tendance : L'évolution trimestrielle du nombre de voyages est contrastée. Au 1er trimestre 2013, l'ensemble des réseaux accuse une baisse de fréquentation, excepté le Transilien SNCF dont la fréquentation est en légère augmentation tout au long de l'année. Au 2^{ème} trimestre en revanche, la fréquentation est en hausse sur tous les réseaux. Au second semestre, la hausse se poursuit pour les réseaux de surface à Paris et en banlieue, mais le métro et le RER A et B RATP enregistrent une baisse de la fréquentation.

Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : La fréquentation du week-end comme celle du jour ouvrable, stable au cours du premier semestre, a enregistré ensuite 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)

2012	Trafic Annuel	2013	Trafic Annuel
Gare du Nord	49,7	Gare du Nord	50,0
Saint-Lazare	45,3*	Saint-Lazare	44,9
Gare de Lyon	35,0	Gare de Lyon	34,9
Montparnasse-Bienvenue	31,5	Montparnasse-Bienvenue	31,9
Gare de l'Est	20,0	Gare de l'Est	20,0
République	16,7	République	17,0
Bibliothèque	15,9	Bibliothèque	15,5
Châtelet	14,1	Châtelet	13,9
La Défense	14,0	La Défense	14,3
Bastille	13,2	Bastille	13,7

*Chiffre consolidé

Le classement des stations les plus fréquentées est le même qu'en 2012. Les quatre grandes gares SNCF génèrent le trafic annuel le plus élevé, supérieur à 30 millions de voyages. Les autres stations sont d'importants nœuds de correspondance.

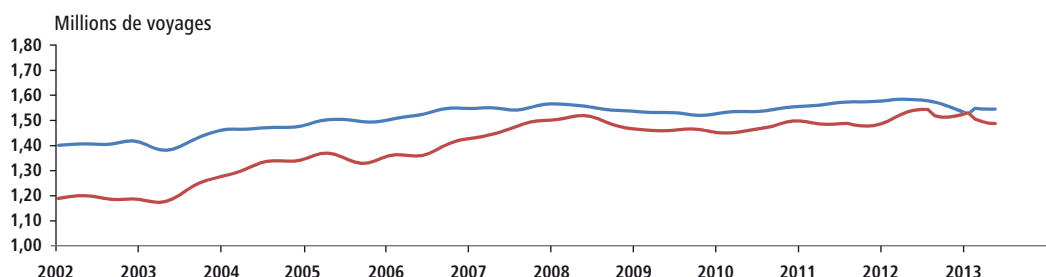
RER (RATP)

Source : RATP

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

Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : Après une légère baisse au cours du premier semestre, le nombre de voyages effectués les jours ouvrables sur le réseau RER a tendance à se stabiliser. La fréquentation le week-end, stable jusqu'en mai enregistre un fléchissement les 6 derniers mois de l'année.

Gare du RER les plus fréquentées

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

2012	Trafic Annuel	2013	Trafic Annuel
Gare du Nord	46,4	Gare du Nord	46,8
Gare de Lyon	34,0	Gare de Lyon	35,3
La Défense	30,2	La Défense	30,2
Nanterre - Préfecture	23,4	Nanterre - Préfecture	23,1
Châtelet – Les Halles	12,1	Châtelet – Les Halles	18,4**
Val de Fontenay	12,0	Val de Fontenay	11,9
Charles de Gaulle – Etoile	9,8*	Charles de Gaulle – Etoile	9,4
Saint Michel – Notre-Dame	7,8	Saint Michel – Notre-Dame	7,8
Massy Palaiseau	8,5	Massy Palaiseau	8,6
Noisy le Grand – Mont d'Est	6,9	Noisy le Grand – Mont d'Est	6,8

*Chiffre consolidé

**Modification du comptage suite aux travaux du pôle d'échange (Châtelet - Les Halles)

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2012 : deux grandes gares SNCF, des grandes gares de correspondance, des pôles d'activité (études, affaires ou tourisme), générant un fort trafic. La gare Châtelet – Les Halles enregistre une hausse importante (+52 %).

Gares « Transilien »

Source : SNCF

Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2012	Trafic quotidien	2013	Trafic quotidien
Gare du Nord	287 250	Gare du Nord	287 250
Gare Saint-Lazare	168 480	Gare Saint-Lazare	168 480
Gare de Lyon	109 647	Gare de Lyon	109 650
Hausmann Saint-Lazare	78 363	Hausmann Saint-Lazare	78 360
Magenta	78 212	Magenta	78 210
Juvisy	59 969	Juvisy	59 970
Châtelet – Les Halles	59 830	Châtelet – Les Halles	59 830
Saint-Michel – Notre-Dame	59 483	Saint-Michel – Notre-Dame	59 480
La Défense (hors RER A)	48 380	La Défense (hors RER A)	48 370
Gare Montparnasse	43 549	Bibliothèque F. Mitterrand	47 890

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes que les années précédentes à l'exception de la gare Montparnasse qui disparaît du classement au profit de la gare Bibliothèque François Mitterrand. La fréquentation des autres gares est stable par rapport à celle de 2012.



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

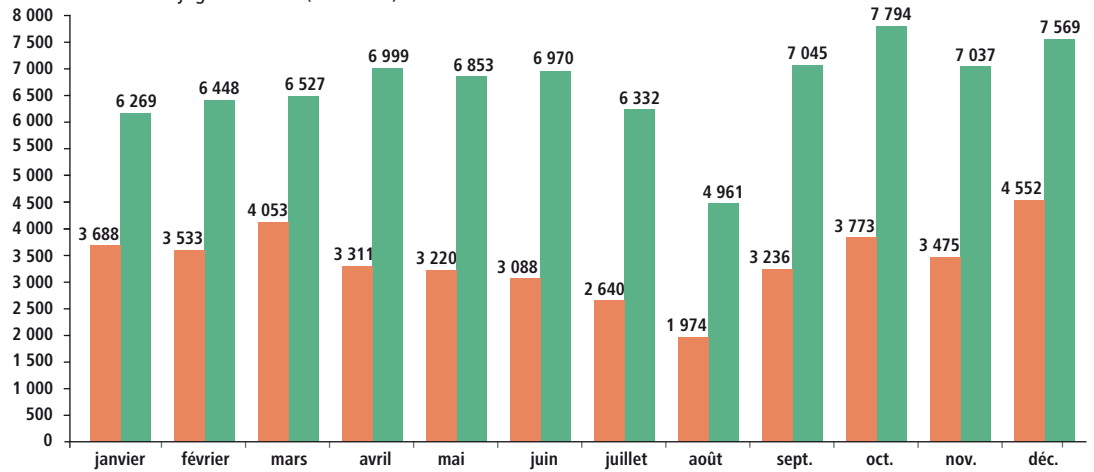
Mise en service le 16 décembre 2006 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry.

Mise en service le 15 décembre 2012 du prolongement du T3 entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle avec 24 nouvelles stations.



Fréquentation mensuelle

Nombre de voyages effectués (en milliers)



Evolution 2013 / 2012

+99,3%



Tendance : En 2013, sur la ligne de tramway T3, **80,8 millions** de voyages ont été effectués. Suite à la mise en service de la prolongation du T3 en décembre 2012, la fréquentation a quasiment doublé par rapport à celle de 2012 (+ 99,3 %). Cette forte hausse est particulièrement marquée aux mois de juin, juillet et août (respectivement + 125,7 %, + 139,8 % et + 151,3 %) et plus faible en début et en fin d'année (+ 61,0 % en mars et 66,3 % en décembre).

Bus à Paris

Source : RATP



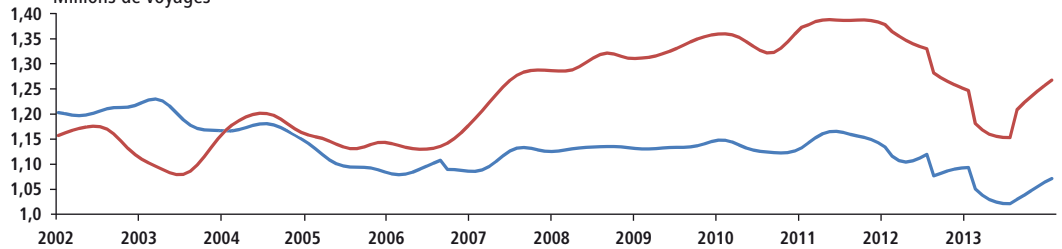
Lignes de bus en service le week-end fin 2013 (y compris balabus) :

64 lignes le samedi (60 lignes en 2012)
60 lignes le dimanche (57 lignes en 2012).

Fréquentation mensuelle

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end

Millions de voyages



Tendance : Après avoir connu un fléchissement au cours du premier semestre, la fréquentation des bus à Paris les jours ouvrables et le week-end a progressé au second semestre.

Lignes de bus les plus fréquentées

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

	2012	Moyenne journalière	2013	Moyenne journalière
	62	50 030	62	52 650
PC3		43 147	26	40 579
26		42 341	95	37 749
95		38 140	91	35 988
91		35 188	31	32 115
PC2		34 284	60	31 860
60		32 691	PC3	29 818
31		32 270	80	29 751
96		32 012	54	28 342
80		31 181	27	28 074

En 2013, 8 des 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2012. La ligne PC2 qui a été supprimée avec la mise en service de la prolongation du T3 et la ligne 96 disparaissent du classement au profit des deux lignes Mobilien 54 et 27. Exceptées les lignes 62 et 91, les 6 autres lignes affichent une baisse de la fréquentation journalière, les lignes 26 et 80 ayant connue les baisses les plus importantes (respectivement -4,2 % et -4,6 %). La baisse de fréquentation de la ligne PC3 (- 31 %) s'explique par la suppression d'une partie de la ligne entre la Porte des Lilas et la Porte de la Chapelle.

Mobilien

Source : RATP



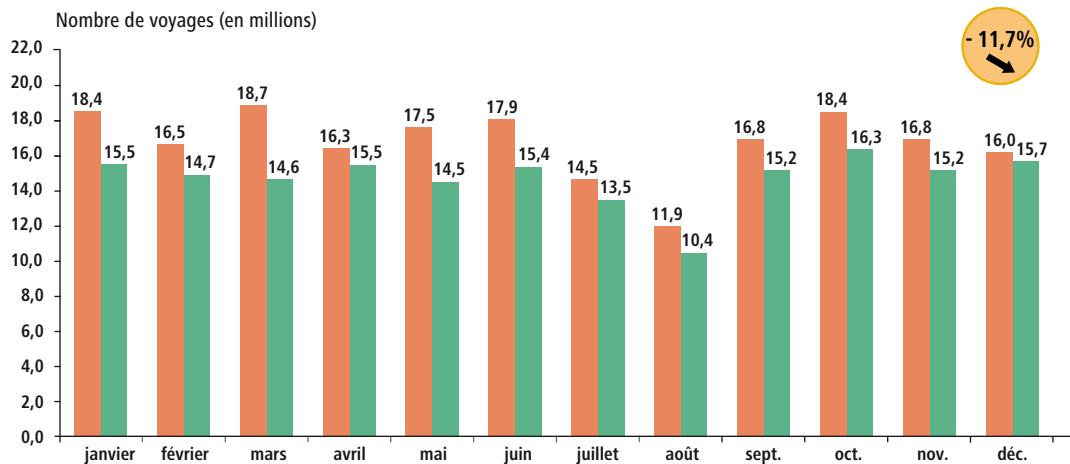
Réseau bus Mobilien (contrat STIF / RATP 2012-2015) :

24 lignes Mobilien (21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 65, 68, 74, 76, 80, 81, 86, 91, 92, 95, 96, 97, 98, 99).

2012 ■
2013 ■

➔ Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris

➔ Evolution 2013 / 2012



Tendance : En 2013, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **176,5 millions** de voyages, en baisse de 11,7% par rapport à l'année 2012. Cette baisse est directement liée à l'impact sur le réseau de bus de Paris du prolongement du tramway T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, mis en service fin 2012. En effet, la ligne Mobilien 98 (PC2) a été supprimée ainsi que le tronçon Porte de la Chapelle à Porte de la Villette de la ligne Mobilien 99 (PC3) et le tronçon Porte de la Chapelle à Mairie d'Aubervilliers de la ligne 65.

Couloirs bus

Source : RATP



➔ Aménagement de couloir bus à paris (fin 2013)

Type d'aménagement	Longueur	Précisions
Couloirs peinture dans le sens de la circulation :	99,6 km	délimités par une signalisation « peinture »
Couloirs peinture à contresens de la circulation :	18,0 km	
Sites protégés : Dont espaces piétons-bus :	55,0 km 1,3 km	chaussée indépendante,
Total	172,6 km	
incluant Couloirs ouverts aux vélos :	151,9 km	

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Evolution 2013 / 2012

pour circulation	13 702	+ 2%
pour stationnement	40 937	- 6%



Bus de proximité

A la fin 2013, cinq lignes de bus de proximité, équipées de microbus de 22 places, fonctionnent tous les jours de la semaine.

• « **La Traversée de Charonne** », inaugurée en novembre 2004, relie la Place Gambetta et le cours de Vincennes (20^e arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

• « **La Traversée Bièvre-Montsouris** », mise en service en décembre 2005, relie la Place de l'Abbé Georges Hénocque (13^e arrdt) et Alésia-Général Leclerc (14^e arrdt) sur 7,3 km d'itinéraire.

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

• « **La Traversée Batignolles-Bichat** », mise en service en décembre 2011, relie l'Hôpital Bichat (18^e arrt) et le quartier des Batignolles (17^e arrt) sur 8 km d'itinéraire.

• « **La Traversée Brancion-Commerce** », mise en service en octobre 2012, dessert le sud-est du 15^e dont le parc Georges Brassens, la Mairie du 15^e et la Porte de Versailles sur 8 km d'itinéraire.



Noctilien

Source : RATP / SNCF

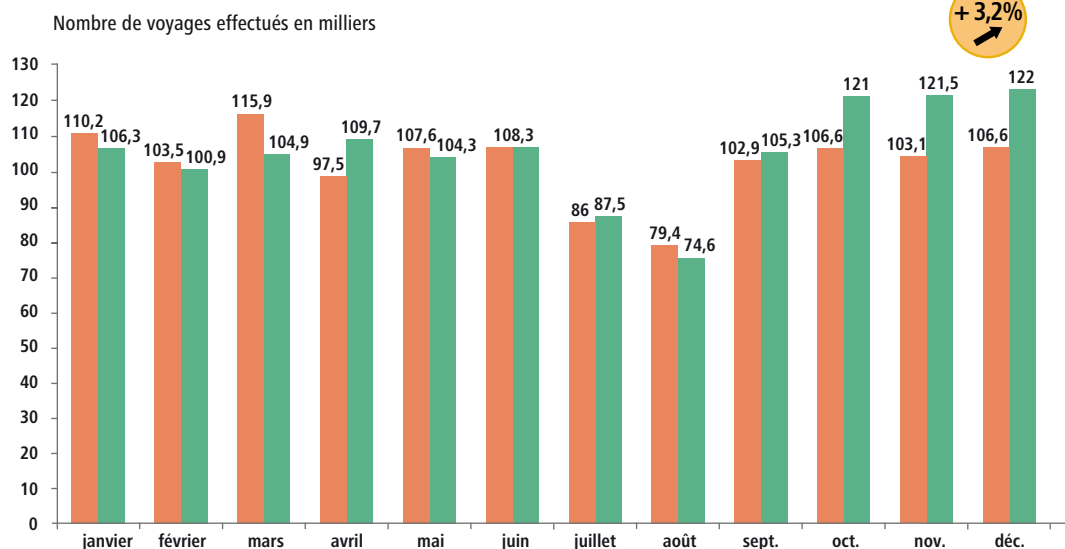


Noctilien

Réseau de bus nocturnes exploité par la RATP et Transilien SNCF, circulant toutes les nuits en Ile-de-France de 0h30 à 5h30 du matin. Il est composé de 2 lignes « circulaires » dans Paris, de 36 lignes au départ de Paris appelées « radiales », exploitées par la RATP, et de 8 lignes de banlieue à banlieue appelées « traversantes », exploitées par la SNCF.

➔ Fréquentation mensuelle de l'ensemble des lignes de proximité

➔ Evolution 2013 / 2012

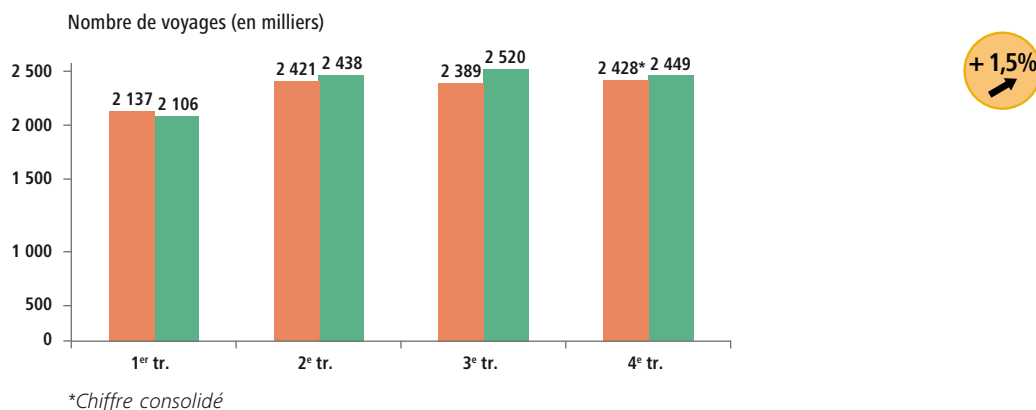


Tendance : En 2013, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle de **1 266 741** voyages, en hausse (+3,2%) par rapport à l'année 2012. Une 5^{ème} traversée a été mise en service dans le 15^{ème} arrondissement le 16 octobre 2013 : la traversée Brancion-Commerce. Le trafic voyageurs en 2013 est de :

- 365 190** voyageurs pour la Traversée de Charonne (-4%)
- 284 720** voyageurs pour la Traversée Bièvre-Montsouris (+0,3%)
- 352 083** voyageurs pour la Traversée Ney-Flandre (+10%)
- 241 277** voyageurs pour la Traversée Batignolles-Bichat (-0,8%)
- 23 471** voyageurs pour la Traversée Brancion-Commerce.

➔ Fréquentation trimestrielle du Noctilien

➔ Evolution 2013 / 2012



Tendance : Le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle en 2013 de **9 514 332** voyages, en hausse par rapport à 2012 (+ 1,5 %).



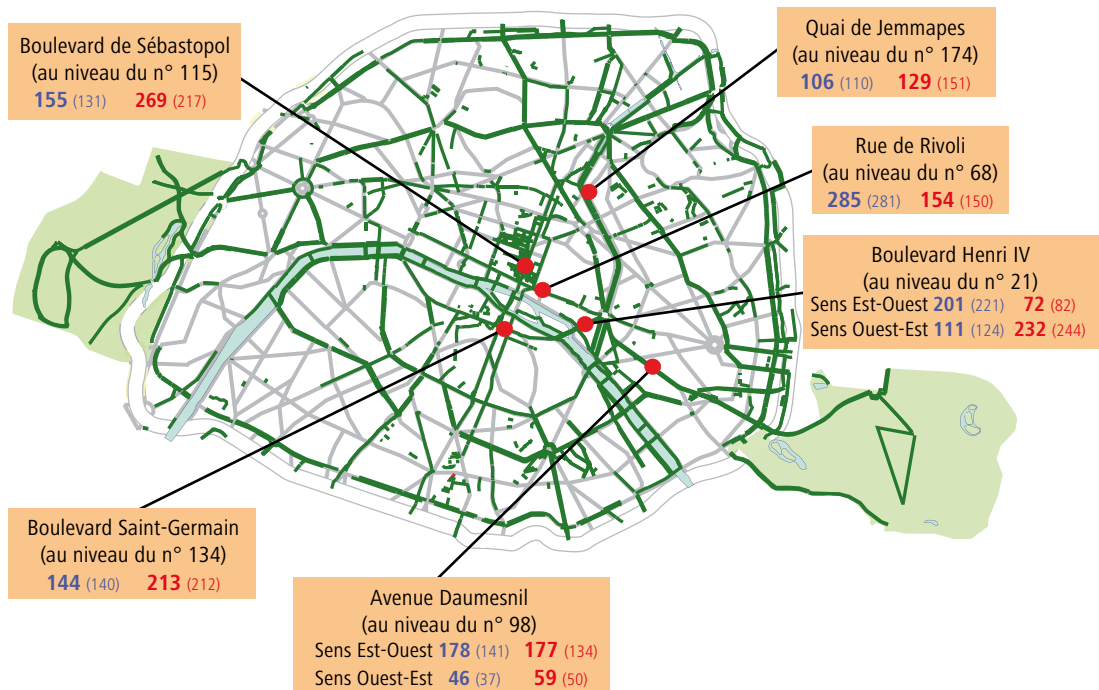
Les déplacements à vélo

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 2013
(...) sur l'année 2012

Comptages réalisés sur les sites aménagés



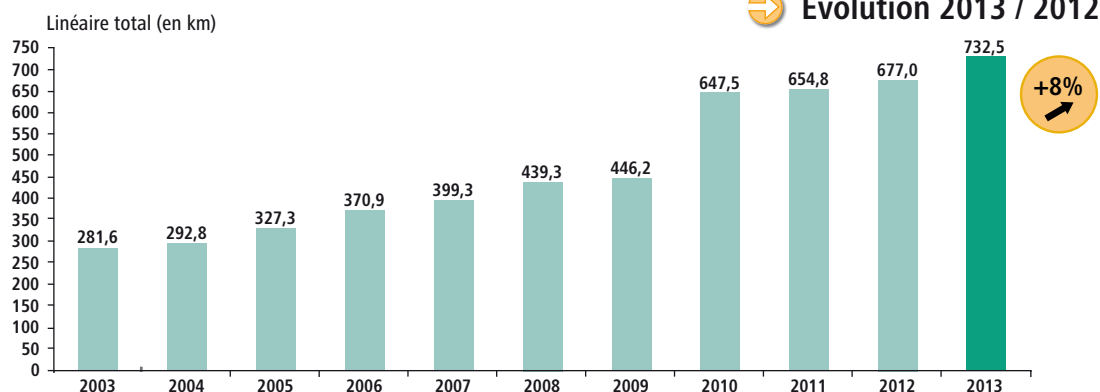
Aménagements cyclables réalisés en 2013

Nouveaux aménagements : 55,5 km

Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	2,1 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	1,5 km
Couloirs de bus	1,3 km
Doubles sens cyclables	44,4 km
Divers	6,2 km
Total	55,5 km

Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2003



L'augmentation du linéaire cyclable en 2013 est due principalement à la création de 36,9 km de double sens cyclables dans le cadre de l'extension des zones 30 et des zones de rencontre.

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
cycles à deux roues d'utiliser les voies de
circulation réservées à certains véhicules.



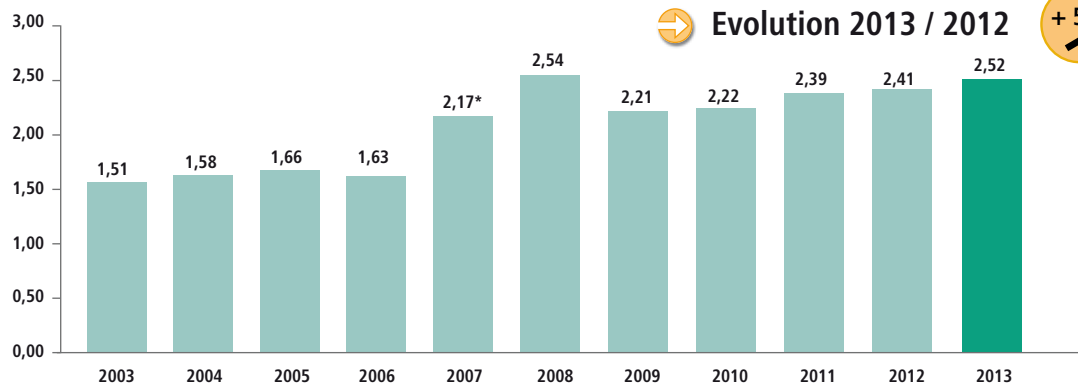
**Décret dit « Code de la Rue » du
30 juillet 2008** (n° 2008-754)
introduit dans le Code de la Route la
généralisation des double sens cyclables
dans les zones 30 et zones de rencontre.

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.

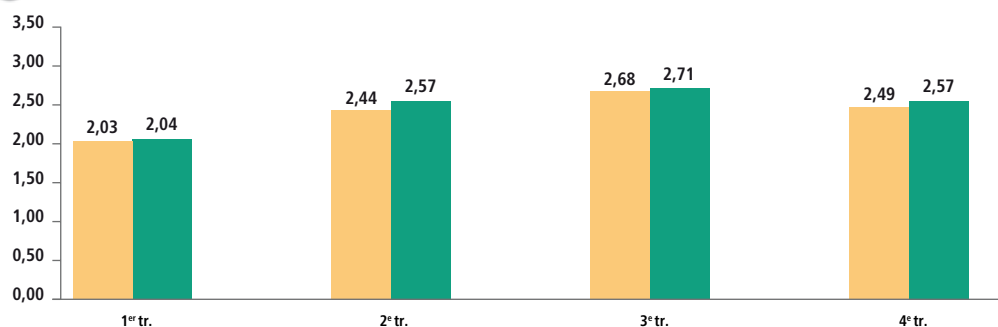
Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2013



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 2012 et 2013



2012 ■
2013 ■



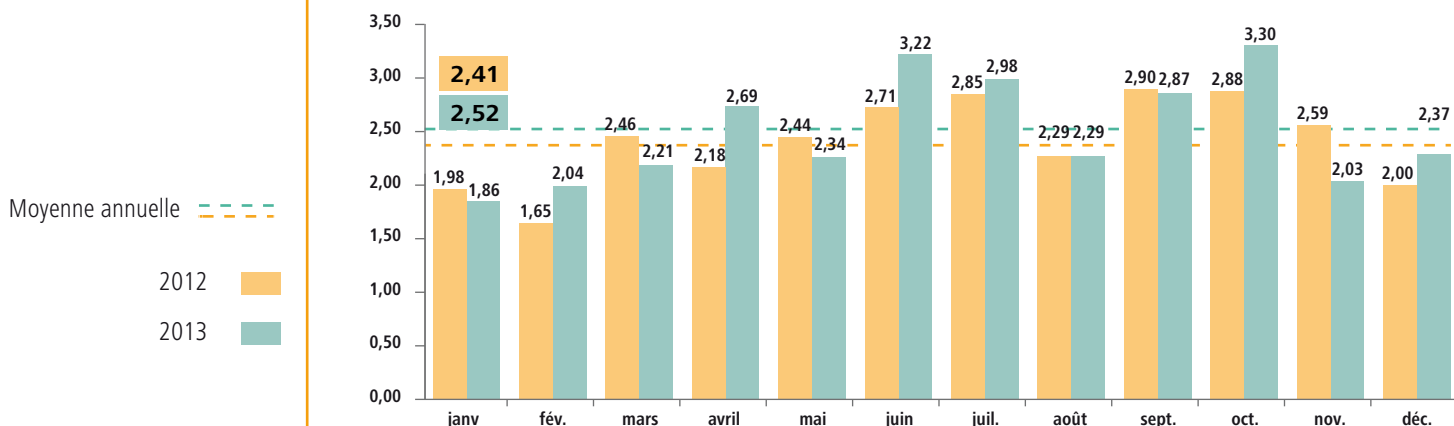
Tendance : Augmentation du nombre de vélos sur les sites suivis en 2013 par rapport à 2012, plus marquée au deuxième et au dernier trimestre (respectivement +5% et +3%). La stabilité de la fréquentation des aménagements cyclables enregistrée au cours du premier trimestre est liée aux mauvaises conditions météorologiques observées durant cette période (fortes précipitations et températures peu élevées).

Températures moyennes : 11,9°C en 2013, 12,4°C en 2012

Précipitations mensuelles moyennes : 49 mm durant 74 h 39 mn en 2013, 52 mm durant 56 h 18 mn en 2012

Source : Météo France

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2012 et 2013



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2013, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en juin et en octobre et minimale en janvier. Par rapport à 2012, les mois de février, avril et juin connaissent les hausses les plus fortes (respectivement +23,6%, +23,4 % et +18,5%). Les mois de mars et de novembre connaissent les baisses les plus importantes (respectivement -10,2% et -21,6%). Les Vélib' représentent en moyenne 42% de l'ensemble des vélos comptés, en légère progression par rapport à 2012 (41%).

Evolution Vélos-Vélib'

Enquêtes réalisées le mardi 15 octobre 2013 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 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).

Source : Météo France

Répartition vélos - deux-roues motorisés

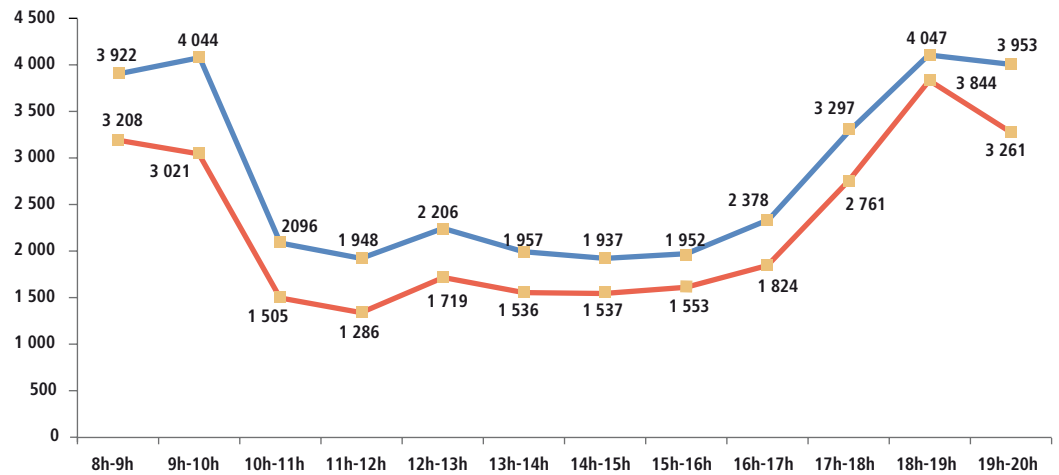
Enquêtes réalisées un mardi de juin et d'octobre jusqu'en 2011, puis un mardi d'octobre en 2012 et 2013, entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)

Vélos personnels  Vélib'  Deux-roues motorisés 

Services offerts aux cyclistes

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

Évolution du nombre de vélos au cours d'une journée



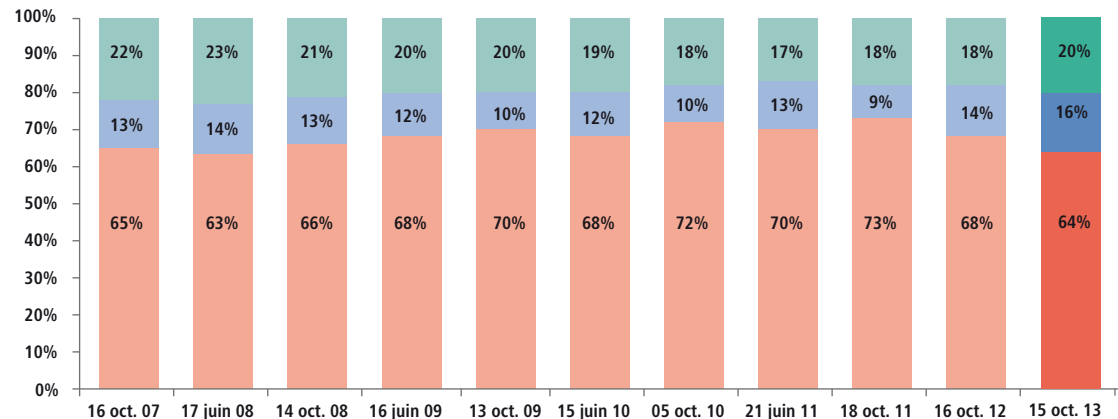
Tendance : Le nombre de vélos au cours d'une journée est maximal le matin entre 8h00 et 10h00 et le soir entre 18h00 et 20h00. Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **60 790** vélos ont été recensés le 15 octobre 2013. Les Vélib' représentent 45% de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 15 octobre 2013 :

Température : 12,4°C

Précipitations : 0

Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2007 et 2013



Tendance : La part des deux-roues motorisés dans la circulation a diminué au profit des vélos personnels et des Vélib' lors de la dernière enquête. Les Vélib' représentent 16% des deux-roues circulant sur les 38 sites enquêtés.

Places de stationnement vélos (en 2013)

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

454

31 parcs

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

15 700

Evolution du nombre de vélos



Méthodologie :

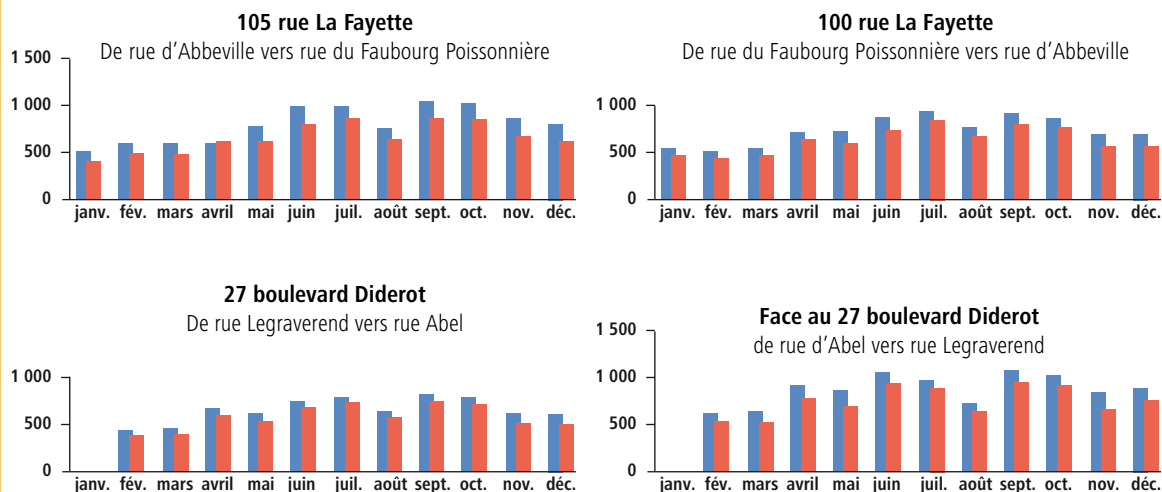
Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs permanents.

Sites enquêtés : Paris intra-muros

100 et 105 rue Lafayette,
27 Boulevard Diderot

Jours ouvrables 
Week-end 

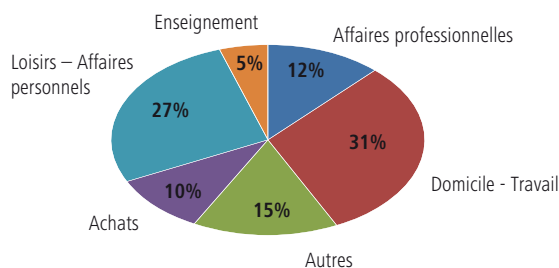
Evolution du nombre de vélos : moyenne mensuelle jours ouvrables et week-end



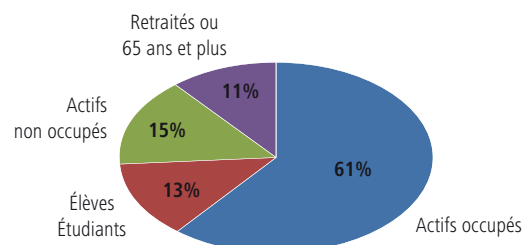
Tendance : La semaine comme le week-end, la fréquentation cyclable sur ces sites est maximale de juin à octobre (hors mois d'août).

Répartition des déplacements à vélo en lien avec Paris

Selon les motifs



Selon l'activité



En 2010, dans Paris, 43% des déplacements à vélo sont liés au travail et l'utilisateur type du vélo est un actif occupé.

Nombres d'infractions (procès verbaux) relevées Evolution 2013 / 2012

pour circulation dans les voies cyclables*	2 625	+18%
pour stationnement dans les voies cyclables	42 330	-5%
pour circulation non conforme par les cyclistes	9 648	-18%

* Circulation de véhicule à moteur sur une voie verte ou une aire piétonne

Déplacements à vélo dans Paris

Source :
STIF-OMNIL-DRIEA
Enquête Globale Transport (EGT) 2010
auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable.

Infractions

Source :
Préfecture de Police

Enquête d'opinion

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

Enquête d'opinion réalisée
les 4 et 5 avril 2013
auprès de 596 cyclistes
dans la rue dont 245 usagers vélib'.
En complément 150 cyclistes
ont été interrogés par téléphone
sur la base d'un questionnaire
approfondi.

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.

➔ Profil des utilisateurs de vélos

66% sont des hommes (60% en 2011 et 61% en 2007) ; la proportion d'hommes tend à revenir à son niveau de 1998 ou elle atteignait 67% ;
47% ont entre 30 et 50 ans (49% en 2011 et 50% en 2007);
78% sont des actifs (76% en 2011 et 78% en 2007) ;
14% portent un casque (20% en 2011 et 11% en 2007) ;
2% utilisent un vélo à assistance électrique (3% en 2011).

➔ Caractéristiques des déplacements à vélos

71% des déplacements réalisés un jour de semaine sont des déplacements professionnels (66% en 2011, 67% en 2007 et 74% en 2005) ;
La durée moyenne des déplacements du jour est de 25 minutes, comme en 2011, 2007 et 2005.
77% des déplacements sont réalisés intra-muros (84% en 2011).
51% des cyclistes interrogés utilisent le vélo depuis plus de 5 ans.

➔ Freins à l'utilisation du vélo

Les trois principaux obstacles à l'utilisation du vélo à Paris sont : l'importance de la circulation (64% contre 50% en 2011), l'insécurité et le danger (49% contre 47% en 2011) et le manque d'aménagements (41% contre 46% en 2011).

➔ Perception des aménagements de voirie

97% des cyclistes interrogés connaissent les double sens cyclables (94% en 2011), et parmi eux 93% les utilisent (86 % en 2011) ;
Seuls 53% des cyclistes interrogés connaissent les itinéraires jalonnés et 98% d'entre eux s'y sentent plutôt à l'aise et très à l'aise.
48% des cyclistes interrogés stationnent dans les espaces dédiés tandis que 52% accrochent leur vélo au mobilier urbain.

➔ Offre (fin 2013)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations	1 322	286	1 608
dont stations principales	995	233	1 228
stations allégées	327	53	380

➔ Abonnés (fin 2013)

Nombre d'abonnements

		Evolution 2013 / 2012
de courte durée 1 jour	1 639 160	-7%
de courte durée 7 jours	95 660	-17%
de longue durée (abonnements valides)	256 467	
dont réabonnements	165 263	
Vélib'passion	52 170	+5%

Vélib'

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



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.

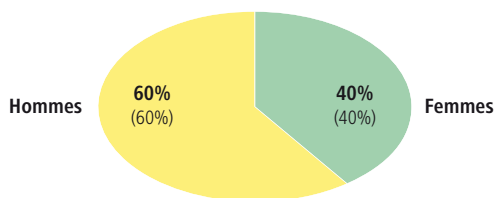
Vélib' Passion :

Abonnement offrant les 45 premières minutes gratuites à chaque trajet.

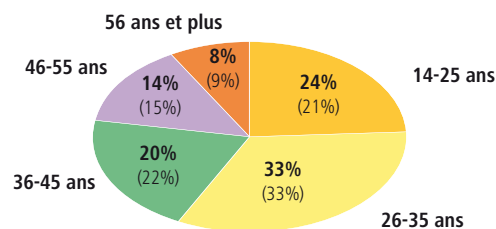
(%) : Pourcentage en 2012

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

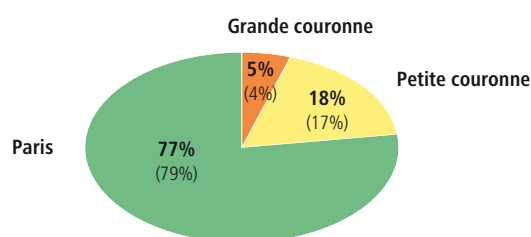
Répartition par sexe



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.

➔ Déplacements des utilisateurs de Vélib'

➔ Evolution 2013 / 2012

Nombre de déplacements en 2013

dont banlieue (destination)
banlieue (origine)

35 021 961

3 429 591

3 325 160

+3%

➔ Durée moyenne d'un déplacement à Vélib'

➔ Evolution 2013 / 2012

pour un abonné longue durée
(Hors abonnements Vélib' Passion 45')

14,17 min

-3%

pour un abonné courte durée

34,36 min

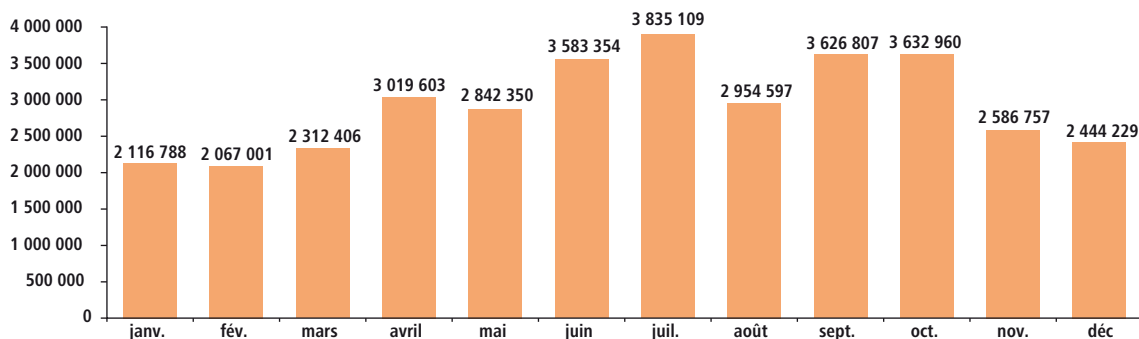
-4%



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.

Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2013)



Tendance : Positive sur l'ensemble de l'année (+3%), l'évolution par rapport à 2012 du nombre de déplacements à Vélib' est contrastée suivant les mois. Les mois de février, avril, juillet, octobre et décembre ont connu une forte progression des locations (respectivement +13%, +27%, +20%, +11% et +13%), facilitée par des conditions météorologiques plus favorables. Au contraire, les mois de janvier, mars, mai et novembre ont vu leur fréquentation baisser (respectivement -9%, -23%, -12% et -6%, par rapport aux mois équivalents de 2012), en lien avec la pluviosité marquée à cette période. La fréquentation des autres mois est restée plus stable.

Vélib'

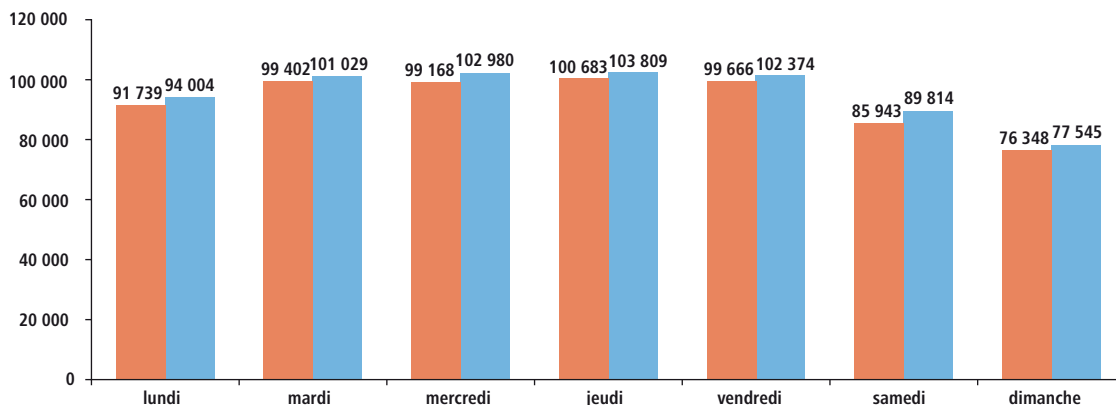
Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements /
SOMUPI

2012 ■
2013 ■



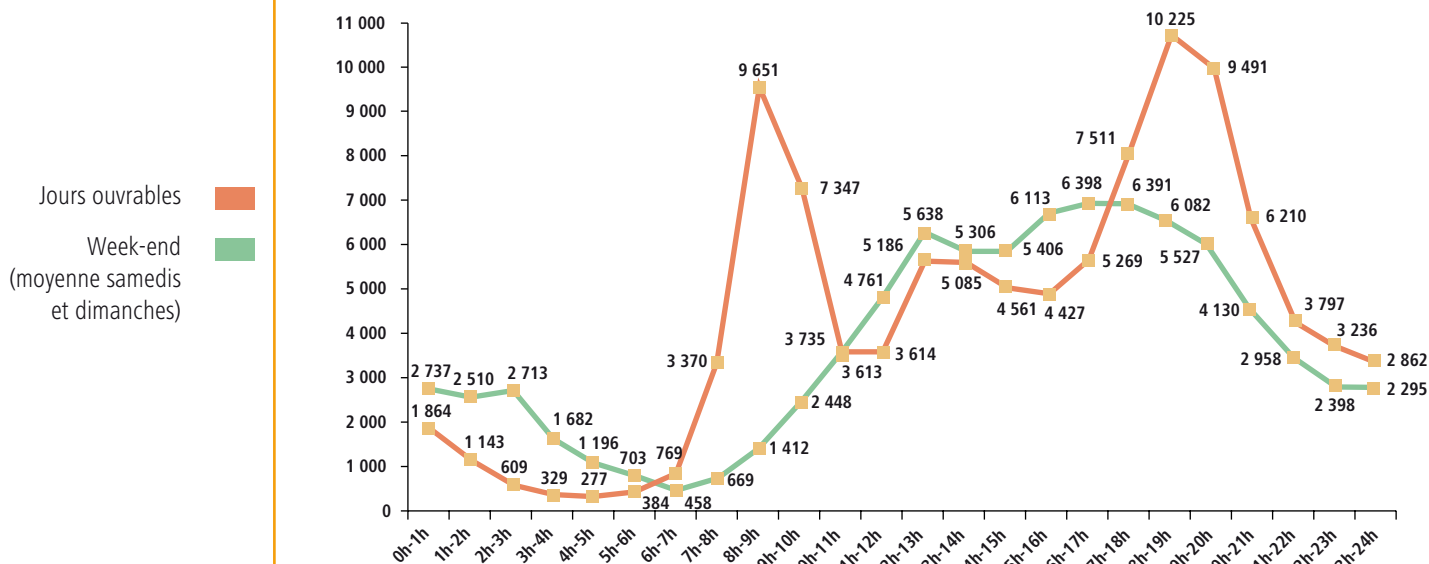
Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année 2013, hors jours fériés.

Répartition des déplacements selon les jours de la semaine



La hausse du nombre de déplacements à Vélib' par rapport à 2012, est visible tous les jours de la semaine. Les journées du mercredi et du jeudi enregistrent la plus forte fréquentation en 2013.

Évolution du nombre de déplacements au cours d'une journée moyenne



Au cours d'un jour ouvrable, on enregistre deux périodes de pointe d'utilisation de Vélib', le matin entre 8h et 10h et le soir entre 18h et 20h, la fréquentation du soir étant plus importante que celle du matin. Le samedi ou le dimanche, le nombre de déplacements à Vélib' est maximal l'après-midi entre 15h et 19h.

➔ Satisfaction globale des usagers de Vélib'

86% des usagers sont satisfaits du service Vélib', 16% sont tout à fait satisfaits (90% et 13%) ;
89% des usagers jugent le coût de l'abonnement classique adapté ou bon marché (92%) ;
25% des usagers trouvent le coût du ticket 1 jour trop élevé (26%) ;
93% des usagers sont satisfaits du site internet velib.paris.fr (92%) ;
37% des usagers et 62% des abonnés longuedurée ont déjà utilisé l'une des applications smartphone Vélib' (30% et 51%).

➔ Profil des abonnés de Vélib'

88% des abonnés utilisent le service depuis plus d'un an (37%) ;
29% des abonnés longue durée sont des nouveaux abonnés longue durée (15%) ;
93% des abonnés longue durée déclarent avoir l'intention de se réabonner (98%) ;
84% des abonnés courte durée n'ont jamais été abonnés longue durée (81%).

Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris,
Institut TNS-Sofres

Enquête de satisfaction réalisée en ligne du 28 oct. au 12 nov. 2013 auprès de 503 usagers Vélib' (302 abonnés longue durée et 201 abonnés courte durée).

(%) : Pourcentage en 2012 issu d'une enquête similaire.

Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris
Institut TNS-Sofres

Enquête de satisfaction réalisée en ligne du 28 oct. au 12 nov. 2013 auprès de 503 usagers Vélib' (302 abonnés longue durée et 201 abonnés courte durée).

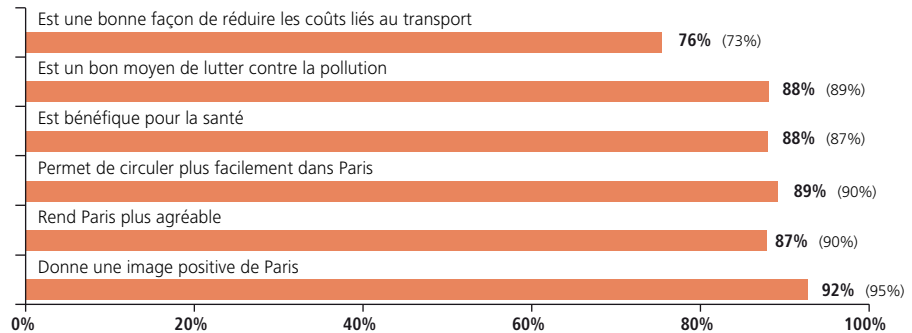
(%) : Pourcentage en 2012 issu d'une enquête similaire.

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

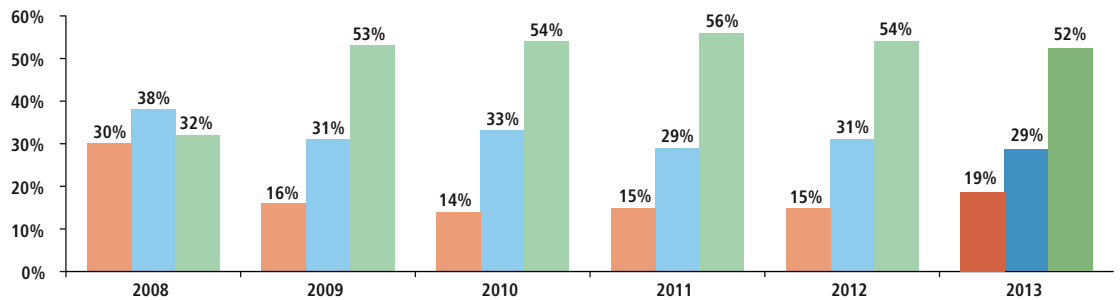
(%) : Pourcentage en 2012 issu d'une enquête similaire

Image que les usagers ont du service

Les usagers pensent que le système Vélib' :

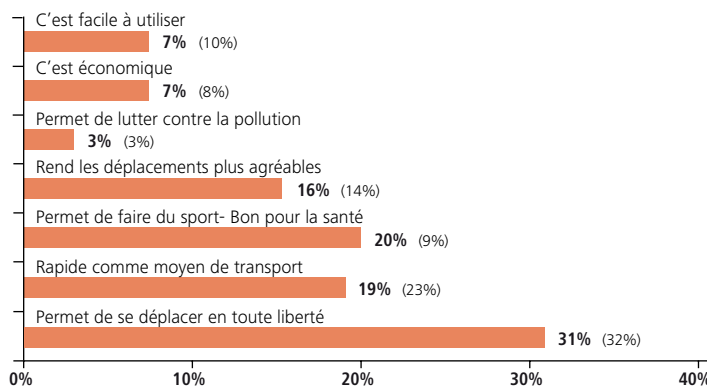


Utilisation des Vélib' par les abonnés longue durée



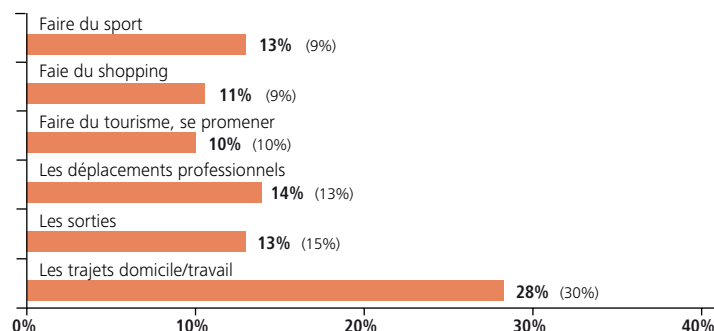
Depuis 2009, les abonnés longue durée utilisent Vélib' aussi bien la semaine que le week-end, contrairement aux abonnés courte durée qui l'utilisent principalement le week-end (57%).

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



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

Les abonnés longue durée utilisent surtout Vélib' pour :





Les déplacements des piétons

Déplacements à pied dans Paris

Source : STIF – OMNIL – DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010

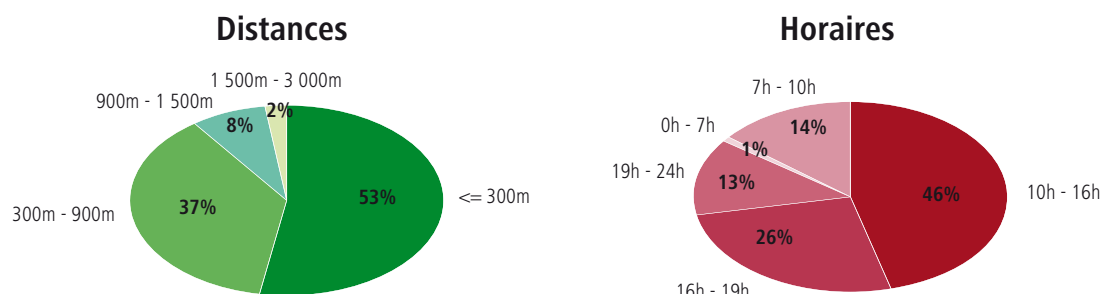
Auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements, effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable

➔ Evolution du nombre de déplacements à pied dans Paris (en milliers de déplacements)

Liaison Paris - Paris	1976	1983	1991	2001	2010
	4 470	3 910	3 530	3 600	4 900*

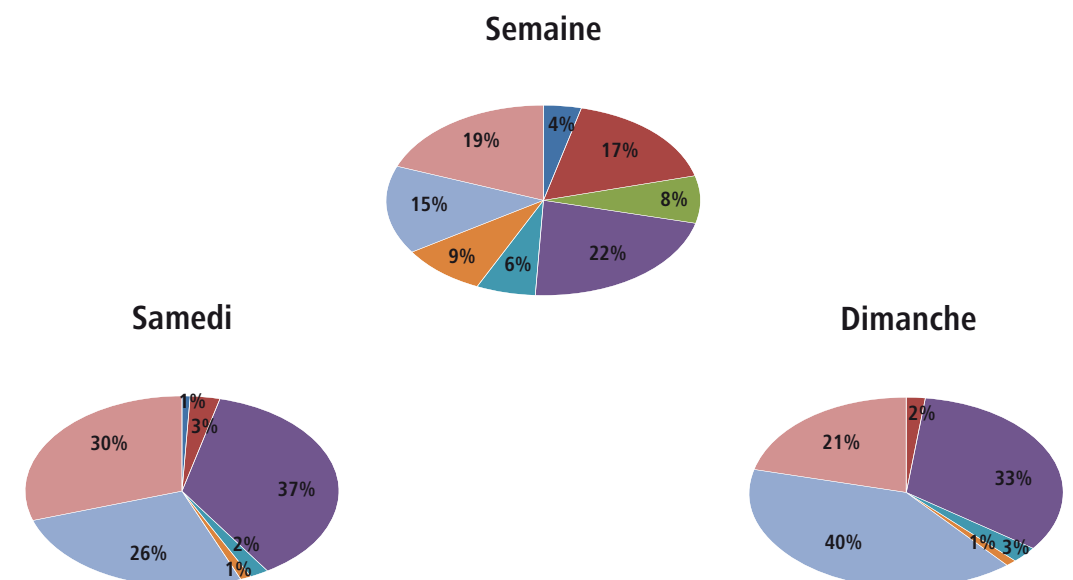
*dont 4 250 milliers de déplacements à pied effectués chaque jour par les parisiens

➔ Répartition des déplacements à pied sur la liaison Paris - Paris



➔ Répartition selon les motifs et le jour des déplacements à pied (liaisons Paris-Paris et Paris-Banlieue)

- Domicile – Travail ■
- Secondaires liés au travail ■
- Domicile – Etudes ■
- Domicile – Achats ■
- Domicile Affaires personnelles, autres ■
- Domicile – Accompagnement ■
- Domicile – Loisirs/Visites ■
- Secondaires non liés au travail ■



Avec **4,8 millions** de déplacements à pied effectués quotidiennement, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé dans Paris où elle représente 60,5 % des déplacements.

Les déplacements à pied du week-end se font majoritairement entre le domicile et les lieux d'achat, de loisirs et de visites, tant le samedi que le dimanche

Déplacements à pied dans Paris

Source : STIF – OMNIL-DRIEA

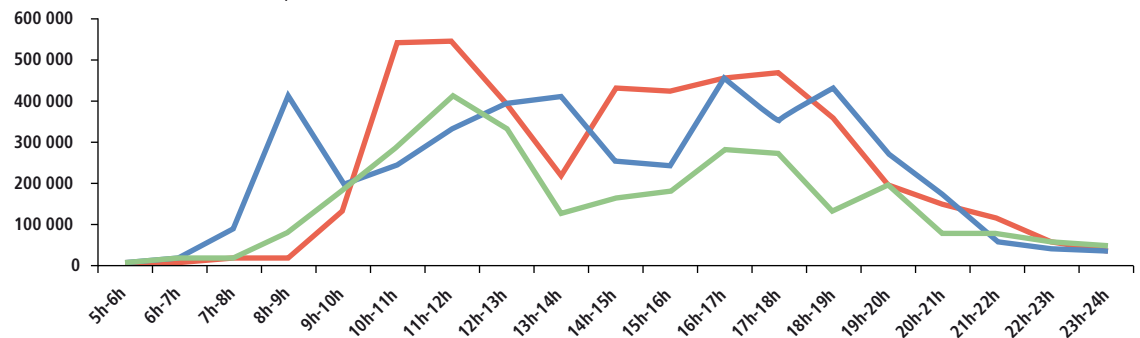
Enquête Globale Transport (EGT) 2010

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

Semaine — (bleu)
Samedi — (rouge)
Dimanche — (vert)

➔ Répartition horaire des déplacements à pied

(selon l'heure de départ)



Les déplacements à pied en semaine, comme l'ensemble des déplacements, présentent des périodes de pointe le matin, le soir et le midi (pause déjeuner). L'heure de pointe du soir, entre 16h et 17h, correspond aux déplacements de sortie d'école.

Évolution du nombre de piétons

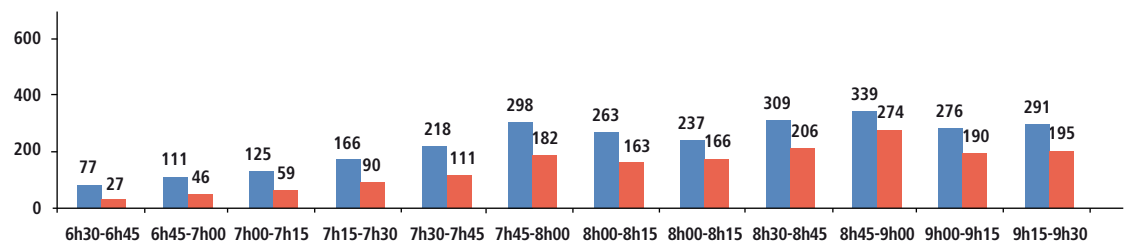
Source : Mairie de Paris
Direction de la voirie et des Déplacements

Enquête réalisée le jeudi 17 octobre 2013 de 6h30 à 9h30 et de 16h00 à 21h00

Trottoir nord — (bleu)
Trottoir sud — (rouge)

➔ Nombre de piétons au cours d'une journée : rue de Dunkerque

Evolution du nombre de piétons le matin

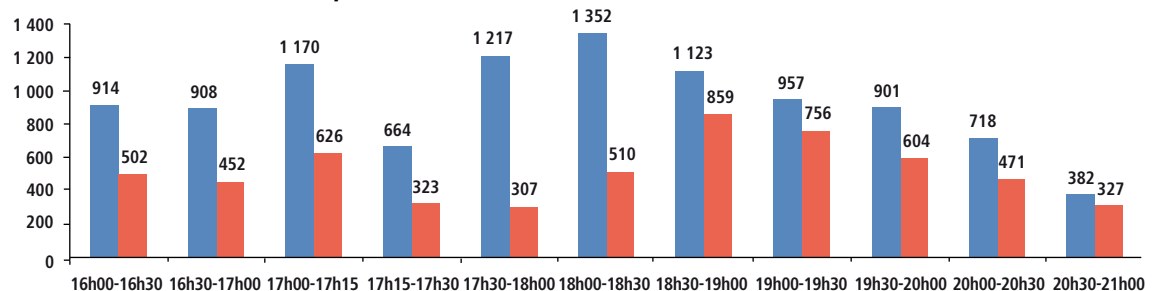


Conditions météorologiques du jour d'enquête, le 17 octobre 2013 :

Température : 14°C,

Précipitations : 0

Evolution du nombre de piétons le soir



Sur les trottoirs de la rue de Dunkerque devant la Gare du Nord, 4 419 piétons ont été comptabilisés le matin entre 6 heures 30 et 9 heures 30 et 15 410 le soir entre 16 heures et 21 heures. Le maximum (environ 1 982 personnes) a été relevé entre 18 heures 30 et 19 heures.

Infractions

Source : Préfecture de Police

➔ Nombre d'infractions (procès verbaux) relevées

➔ Evolution 2013 / 2012

pour stationnement ou arrêt
sur les trottoirs et les traversées piétonnes

366 179

-2%



Les déplacements des PMR

(Personnes à mobilité réduite)

Accessibilité des transports collectifs

Source : RATP



Ligne accessible:

Points d'arrêts aménagés et bus à plancher bas équipés d'une rampe rétractable permettant l'accès des personnes en fauteuil roulant.

Comptages des voyages UFR dans les bus :

Ce comptage est effectué à vue par les machinistes.



PAM :

Transport à la demande destiné aux personnes en situation de handicap résidant à Paris, disponible 7 jours sur 7, toute l'année sauf le 1^{er} mai, de 6 heures à minuit.

ESCAPAM :

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

(%) : Pourcentage en 2012

Accessibilité à la voirie parisienne

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

Infractions

Source : Préfecture de Police

➔ Usagers en fauteuil roulant (UFR) dans les bus parisiens

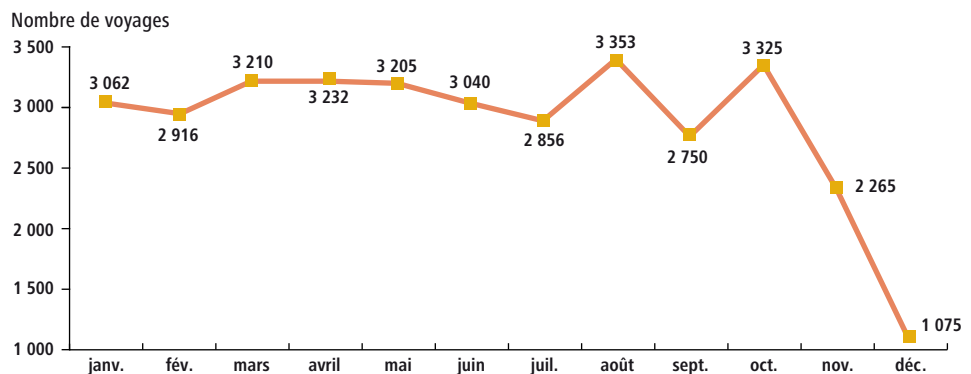
➔ Evolution 2013 / 2012

Voyages UFR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de voyages réalisés	16 520	18 311	21 012	26 190	29 887	36 530	35 481	34 289

-3%

Toutes les lignes de bus, exceptés Montmartrobus et Balabus, sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

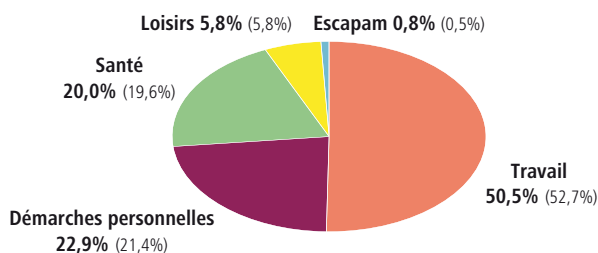
Fréquentation mensuelle par des UFR (en 2013)



➔ Service spécialisé PAM

Pour faciliter les déplacements sur Paris et l'ensemble de l'Île-de-France aux 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 nouveau service de transport spécialisé, PAM (Pour l'Aide à la Mobilité).

Répartition des courses par motif



➔ Evolution 2013 / 2012

En 2013 :
293 130 courses réalisées,

+1%

5 445 usagers actifs
(ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2013)

➔ Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussées

Nombre de modules sonores : 9 496 (soit 4 748 traversées)

stable

➔ Aménagements de trottoirs

Nombre d'abaissement de trottoirs : 42 179

➔ Places de stationnement réservées aux PMR

Nombre de de places sur voirie : 4 145

Nombre de places dans les parcs concédés : 993 réparties dans 107 parcs (dont 78 parcs accessibles depuis la surface par ascenseur)

+3%

➔ Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

➔ Evolution 2013 / 2012

Pour arrêt ou stationnement

Sur les places réservées aux handicapés

22 421

-20%



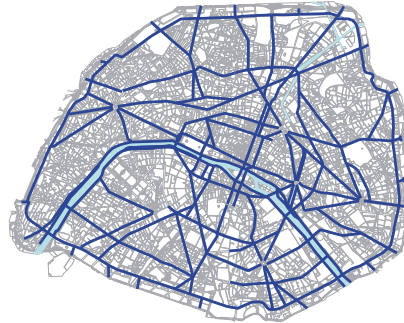
La circulation

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 196 km d'axes équipés de capteurs

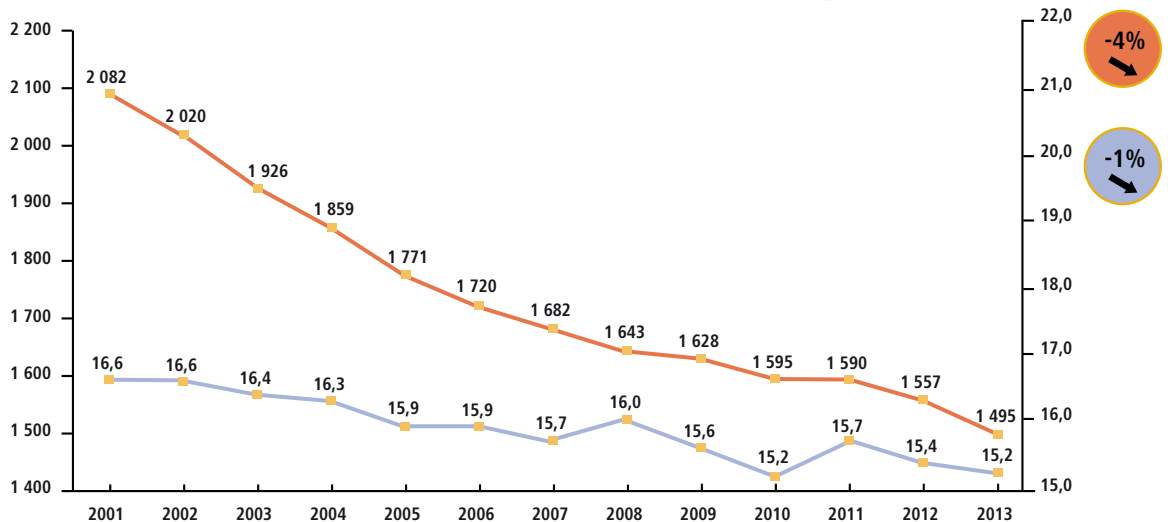


➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

➔ Evolution 2013 / 2012

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

Vitesse en km/h



-4%

-1%



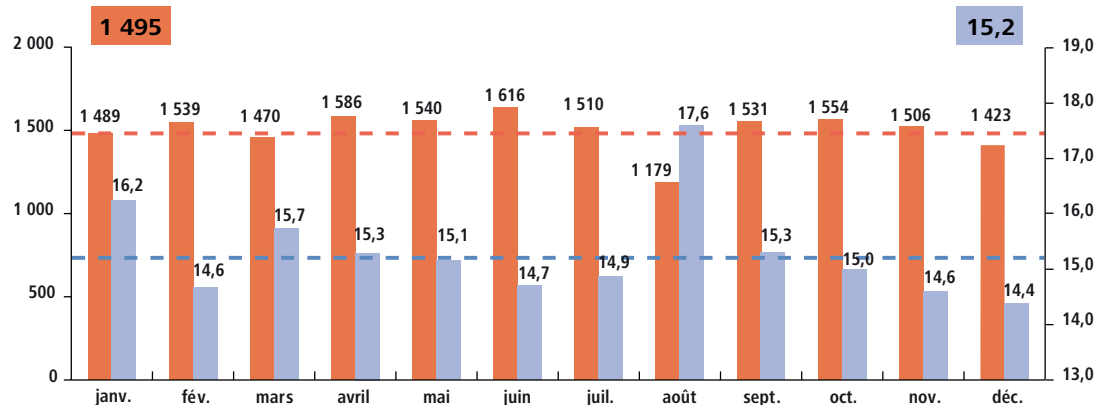
Tendance : Diminution du volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2012, accompagnée d'une légère baisse de la vitesse moyenne de circulation (-1% par rapport à 2012).

➔ Evolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2013)

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



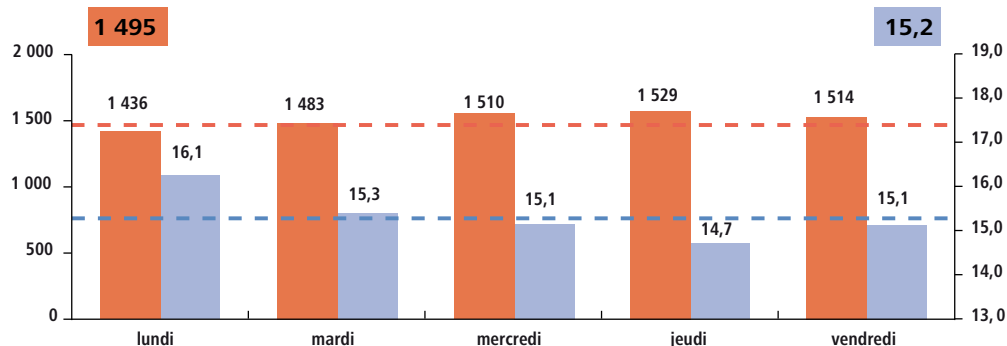
Tendance : Comme en 2012, le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+8% par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-21% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+15% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en décembre (-6% par rapport à la moyenne annuelle).

➔ Évolution de la circulation automobile (en 2013) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours

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

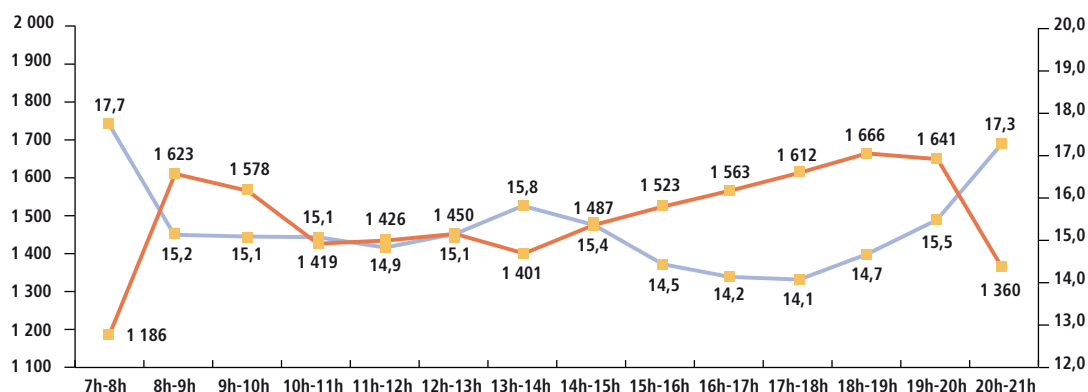
Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Tendance : La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-4% par rapport à la moyenne annuelle) ; le jeudi est la journée la plus chargée (+2% par rapport à la moyenne annuelle).

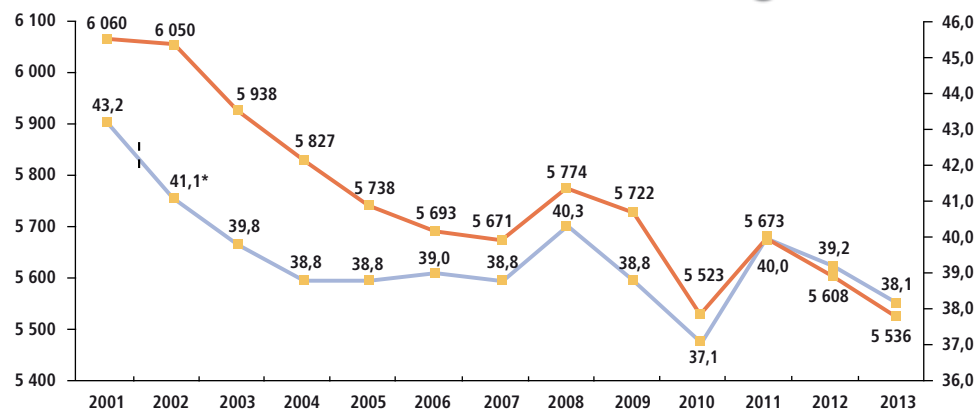
➔ Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2013)



Tendance : Les heures de pointe se situent entre 8 heures et 9 heures le matin et entre 17 heures et 20 heures le soir.

➔ Évolution annuelle de la circulation automobile sur le boulevard périphérique

➔ Evolution 2013 / 2012



-1%

-3%



Tendance : Diminution du volume de circulation automobile accompagnée d'une baisse de la vitesse moyenne de circulation sur le boulevard périphérique.



Jours ouvrables 2013 : 251

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

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

Vitesse en km/h

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

➔ Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique (au cours de l'année 2013)

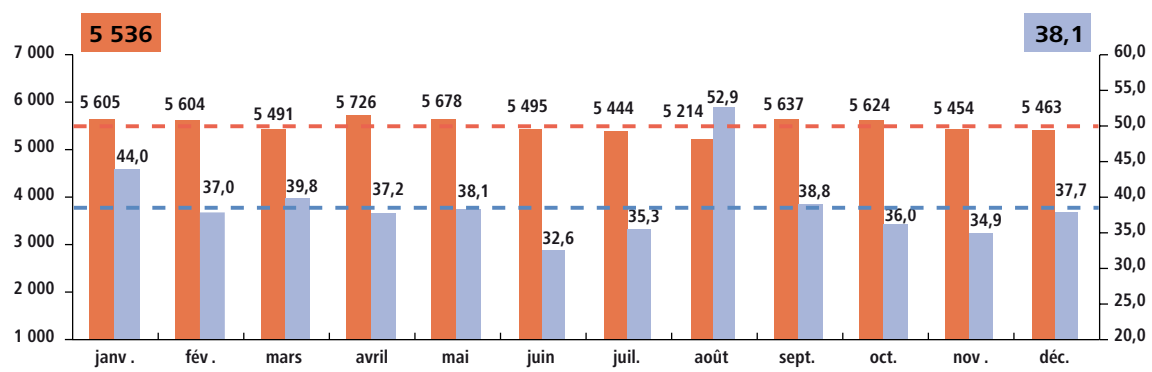
Véhicule* kilomètres par heure entre 7h00 et 21 h00 ramenés au km d'axe instrumenté

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2013 : 251
soit
Lundi : 49
Mardi : 52
Mercredi : 49
Jeudi : 50
Vendredi : 51



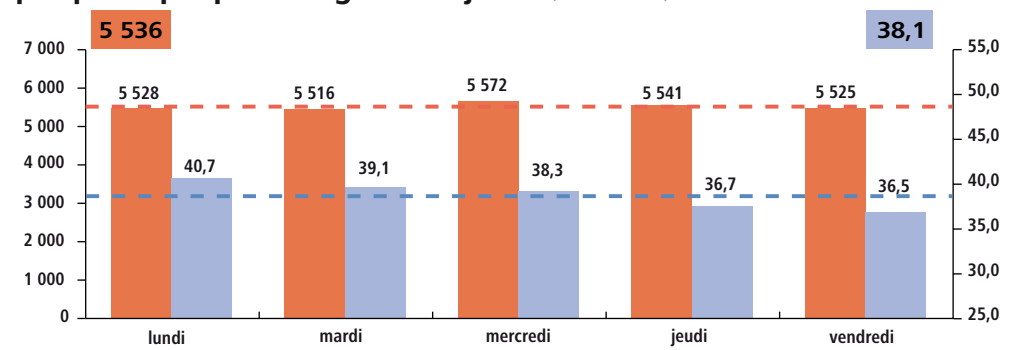
Tendance : Le mois d'avril enregistre la circulation automobile la plus forte (+3% par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-6% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+39% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-15% par rapport à la moyenne annuelle).

➔ Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2013)

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle

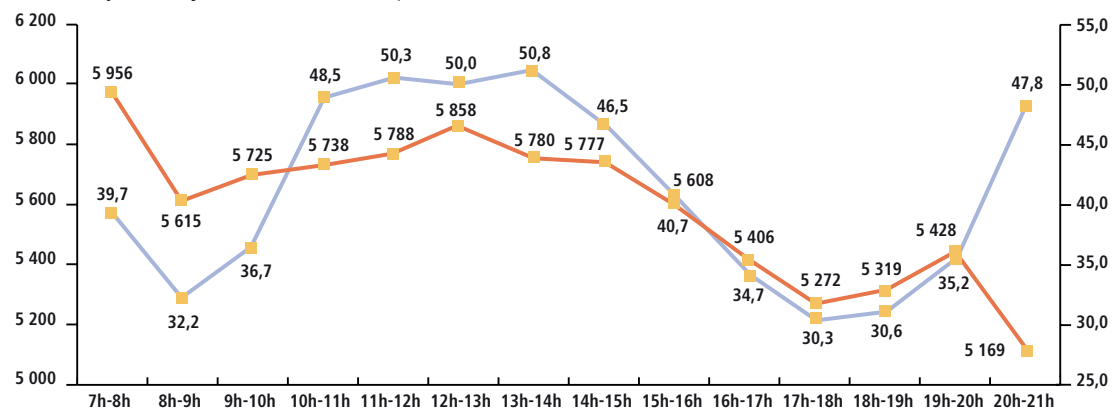


Tendance : La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de la semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi et le vendredi étant les jours où la vitesse est la plus faible.

➔ Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2013)

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

Vitesse en km/h



Tendance : La circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 7 heures et 21 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

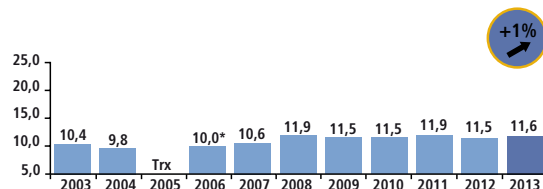
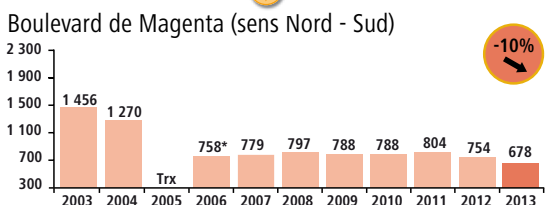
Evolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



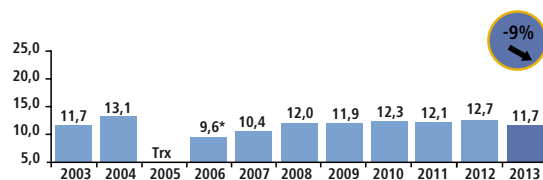
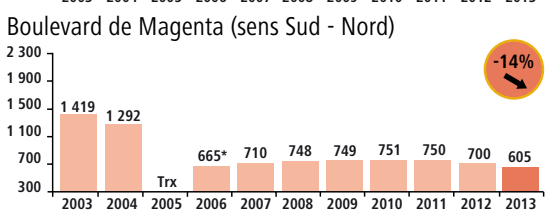
Evolution 2013 / 2012

Evolution 2013 / 2012

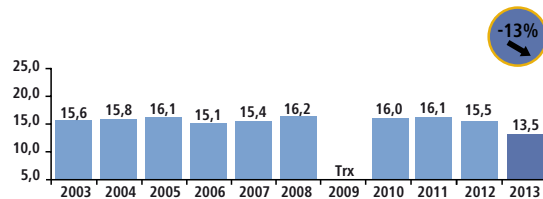
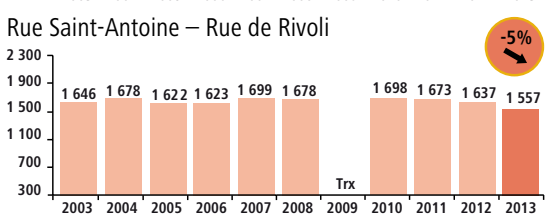
*Moyenne de mars à décembre 2006



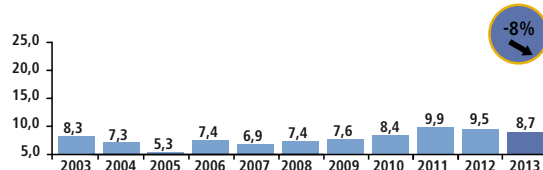
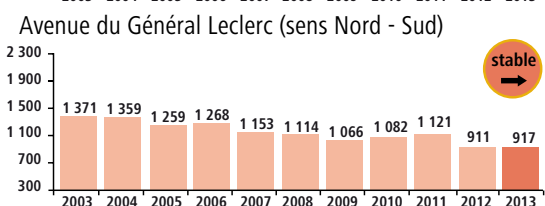
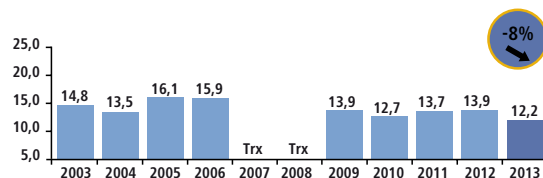
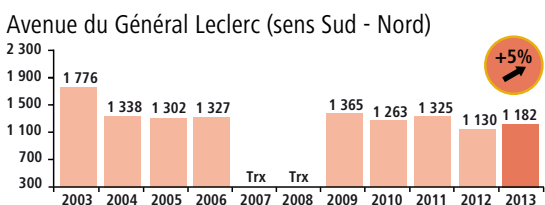
*Moyenne de juin à décembre 2006



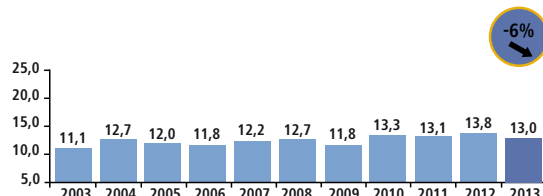
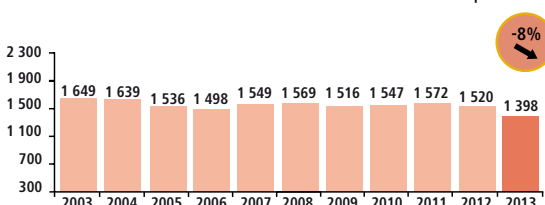
Véhicule* kilomètres par heure entre 7h00 et 21 h00 ramenés au km d'axe instrumenté



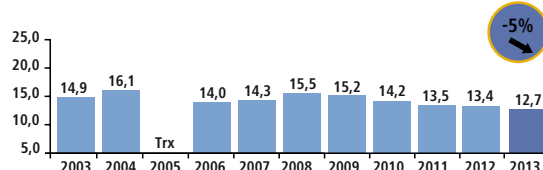
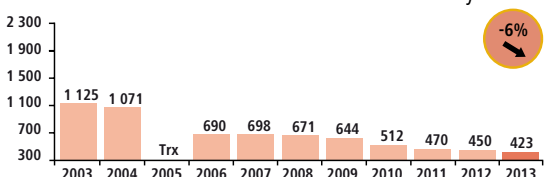
Vitesse en km/h



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



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



En 2013, sur un certains nombre d'axes, la circulation n'a pu être mesurée que partiellement en raison de travaux ou de l'indisponibilité des capteurs.

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Evolution 2013 / 2012

pour franchissement de feu rouge	26 268	+57%
pour circulation en sens interdit	7 332	+72%
pour engagement dans une intersection*	1 593	-39%

* Le véhicule peut être immobilisé et gêner la circulation.

par les radars sur le boulevard périphérique

pour excès de vitesse	127 494	+17%
------------------------------	----------------	-------------



Radars automatiques :

Seize radars fixes de contrôle automatique de la vitesse sont en fonctionnement fin 2013 sur le boulevard périphérique.



Tendance : Durant cette année, **518 296** procès-verbaux pour infraction aux règles de circulation ont été émis par la Préfecture de Paris sur la voirie parisienne, soit une baisse de 4 % par rapport à 2012.

Parc parisien

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

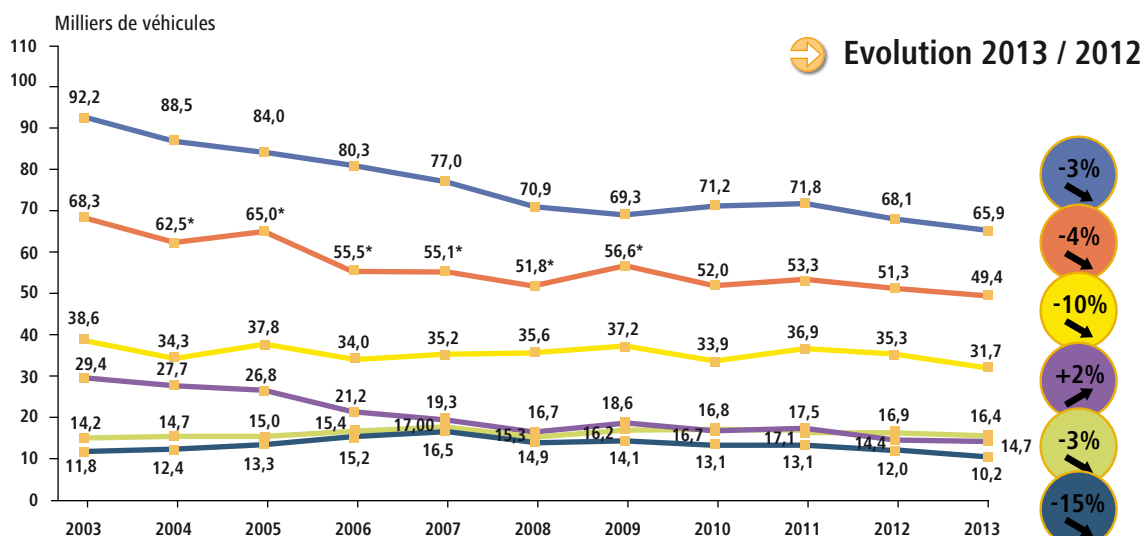
IMMATRICULATIONS

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

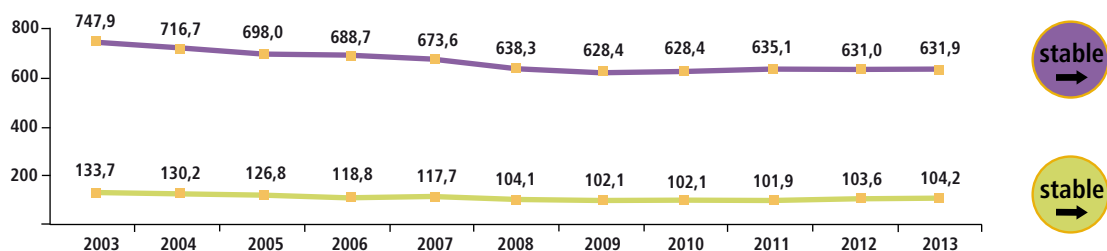
PARC

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

➔ Véhicules immatriculés à Paris (cartes grises)



Milliers de véhicules



Tendance : Diminution en 2013 du nombre d'immatriculations de voitures et de motos tant neuves que d'occasion. Stabilité du parc de voitures particulières et camions-camionnettes de moins de 15 ans.

Autolib'

Source :
Syndicat Mixte Autolib'



Autolib' :

Inauguré le 5 décembre 2011, le service Autolib' est géré par un syndicat mixte. Il regroupe 59 communes de la métropole parisienne et la région Ile-de-France. Il s'agit d'un nouveau 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' Metropole».

➔ Offre (fin 2013)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations sur voirie	490	343	833
Nombre de stations dans les parcs	14	9	23
Nombre de voitures en service			2 010

➔ Les stations et bornes à Paris (fin 2013)

Nombre d'espaces*	30
Nombre de stations standard	460
Nombre de stations dans les parcs concédés	12
Nombre de bornes d'abonnement	30
Nombre de bornes de location	504
Nombre de bornes de charge	2 284

* 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 2013)

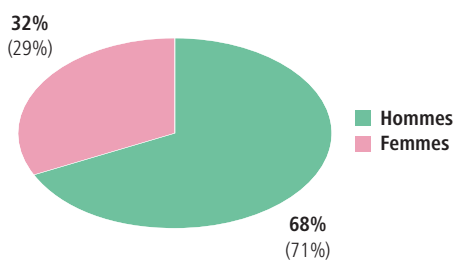
Nombre d'abonnés actifs à Paris

➔ Evolution 2013 / 2012

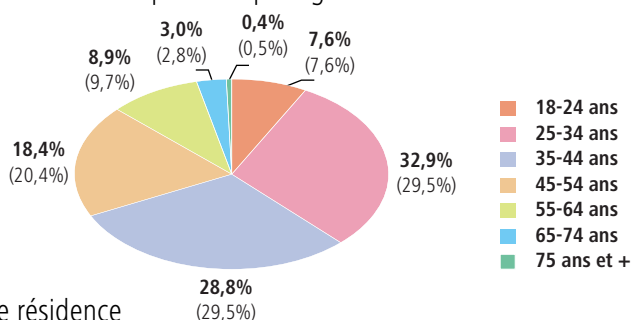
De courte durée (1 jour, 1 semaine)	130	-91%
De longue durée (1 mois)	254	-23%
De longue durée (1 an)	26 453	+205%
Forfait partagé (8h et 16h)	49	

Profil des abonnés 1 an (Paris et banlieue)

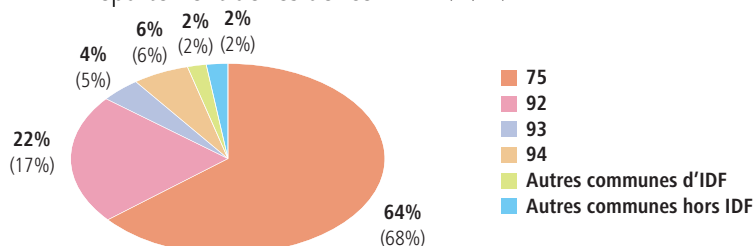
Répartition par sexe



Répartition par âge



Département de résidence



Offres d'abonnement :

Cinq formules d'abonnement sont proposées : un an, un mois, une semaine ou un jour ainsi qu'un forfait partagé. Le forfait partagé 16h qui nécessitait un engagement d'1 an a été remplacé par le forfait partagé 8h dont la durée de validité est de deux mois. À ces 5 formules s'ajoute l'abonnement recharge électrique pour les propriétaires d'un véhicule électrique autre qu'Autolib'.

(%) : pourcentage en 2012

Le nombre d'abonnés courte durée (1 jour, 1 semaine) à Paris a diminué au profit des abonnés longue durée (1 mois et 1 an).

Le nombre d'abonnés actifs longue durée Paris et banlieue est de 41 554. L'âge moyen de ces abonnés de longue durée est de 40 ans (35 ans pour les abonnés de courte durée).

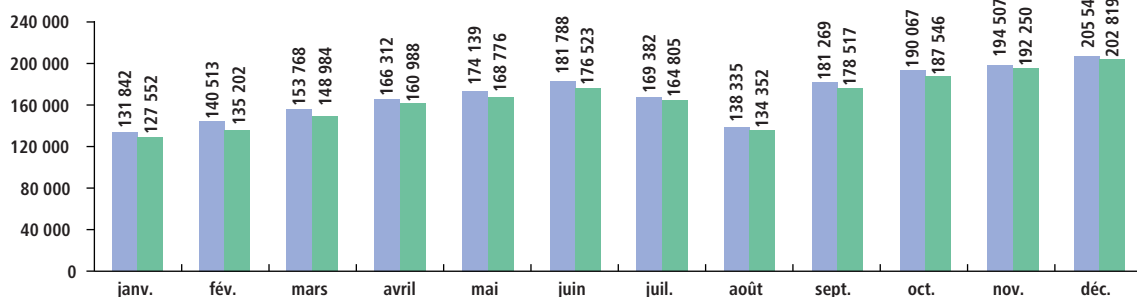
80,2% des abonnés 1 an ont entre 25 et 54 ans. Parmi eux, la part des femmes est passée de 29% à 32 %.

Autolib'

Source :
Syndicat Mixte Autolib'

Départs ■
Arrivées ■

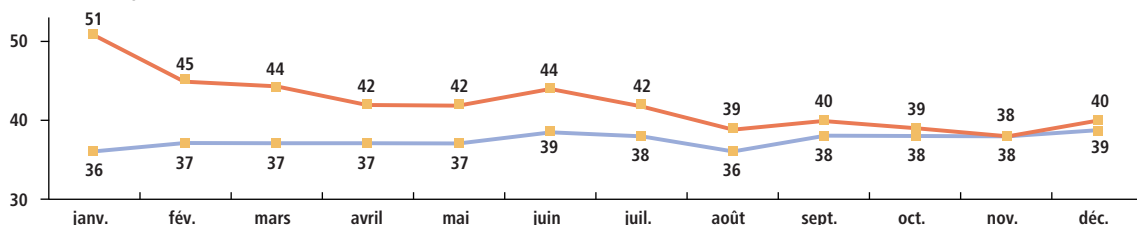
Évolution mensuelle de la fréquentation des stations à Paris (en 2013)



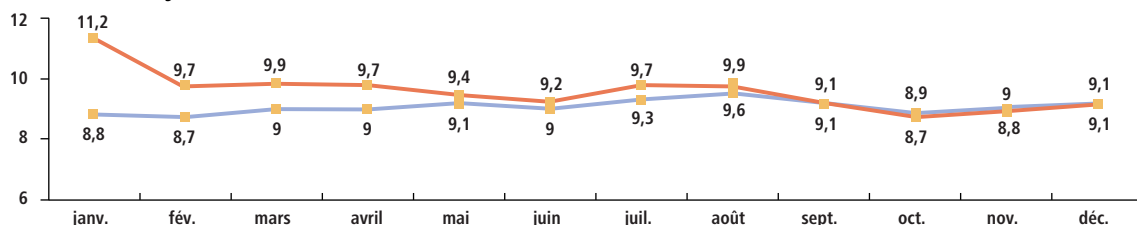
La fréquentation mensuelle des stations à Paris a continué à progresser tout au long de l'année 2013, excepté un léger fléchissement en juillet et en août, pour les départs comme pour les arrivées.

Caractéristiques des locations

Durée moyenne d'une location (en minutes)

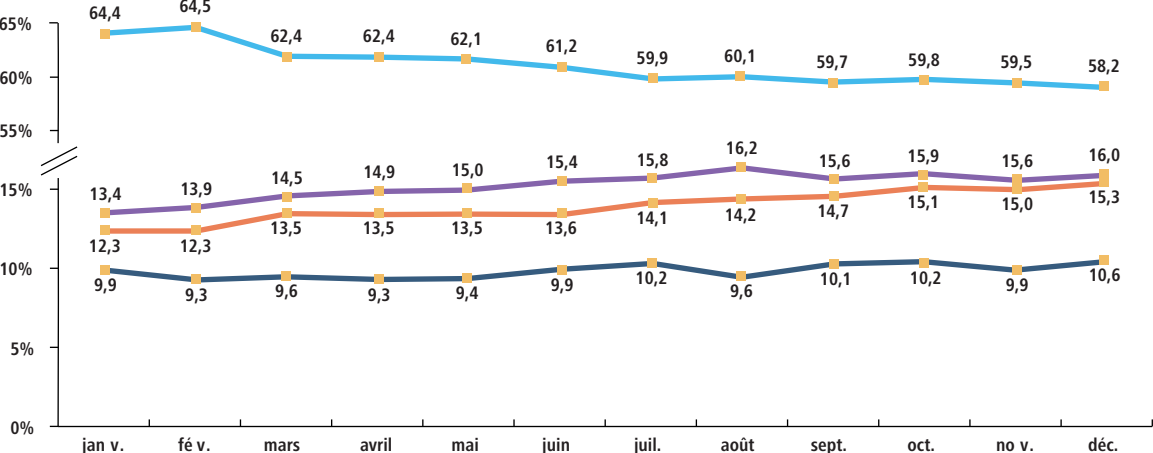


Distance moyenne d'une location (en km)



Tendance : En 2013, la durée moyenne d'une location est maximale en juin et en décembre et minimale en janvier et en août. La distance moyenne parcourue est maximale en août où le trafic est plus fluide et minimale en février et en octobre.

Répartition des trajets selon l'origine et la destination (en 2013)



Tendance : Comme en 2012, on observe au cours de l'année, une diminution de la part des trajets Paris-Paris au bénéfice de trajets ayant pour origine et/ ou destination la proche couronne.



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 bruiteur qui signale discrètement aux piétons leur approche silencieuse, et d'un PC embarqué relié à tout moment au Centre Opérationnel.

2013 ■
2012 ■



59 communes d'Ile de France sont déjà partenaires du service Autolib', dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne.

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



Les déplacements en deux-roues motorisés

Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

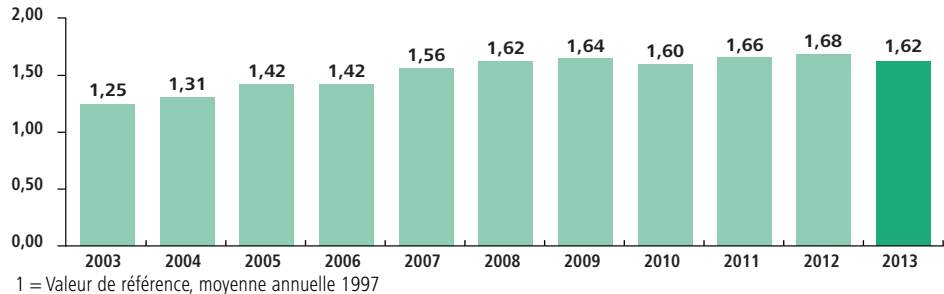
Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



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.

2012 ■
2013 ■

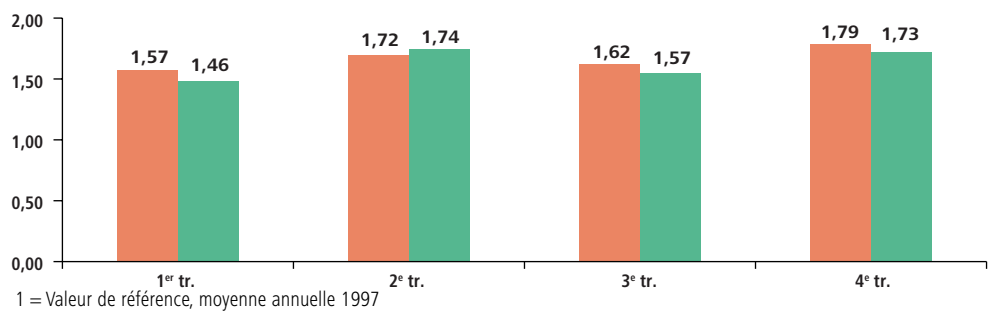
Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2003 et 2013



Evolution 2013 / 2012

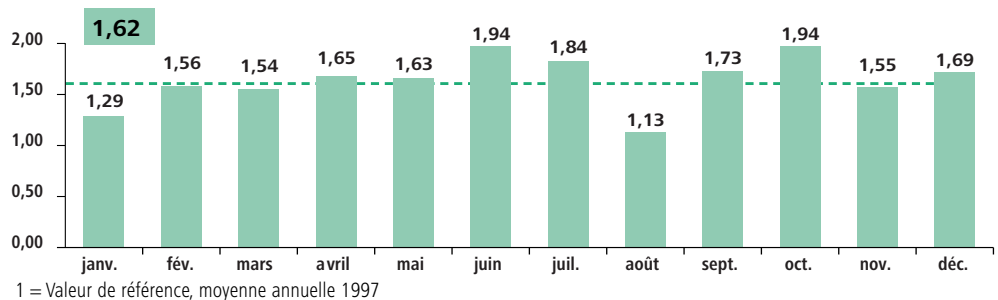
-3%

Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2012 et 2013



Tendance : Baisse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2012. La fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est en baisse, excepté au 2^{ème} trimestre. Les précipitations importantes enregistrées au cours des 1^{er} et 3^{ème} trimestres n'ont pas favorisé l'utilisation du deux-roues.

Indice d'évolution mensuel du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2013



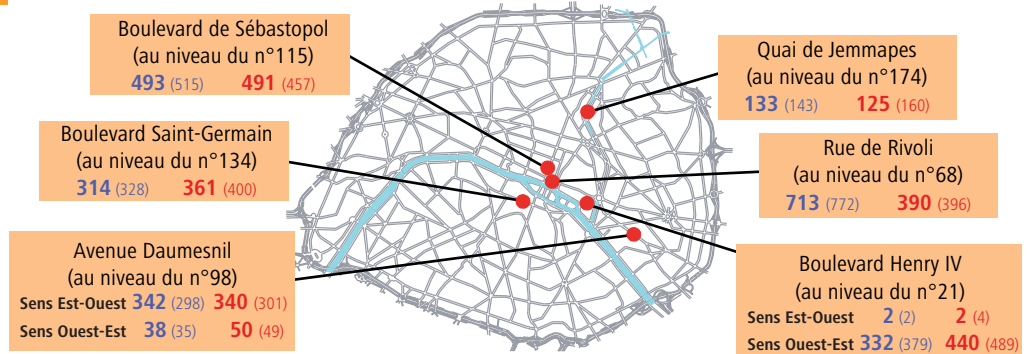
Tendance : En 2013, le nombre de deux-roues motorisés en circulation a été maximal en juin et en octobre et minimal en janvier et en août (période la moins fréquentée en général).

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 2013 et (...) sur l'année 2012



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

Enquête réalisée le mardi 15 octobre 2013 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)

Octobre 2013 ■
 Octobre 2012 ■
 Octobre 2011 ■
 Octobre 2004 ■



Conditions météorologiques des jours d'enquête

15 octobre 2013

Temp. moy. : 12,4°C

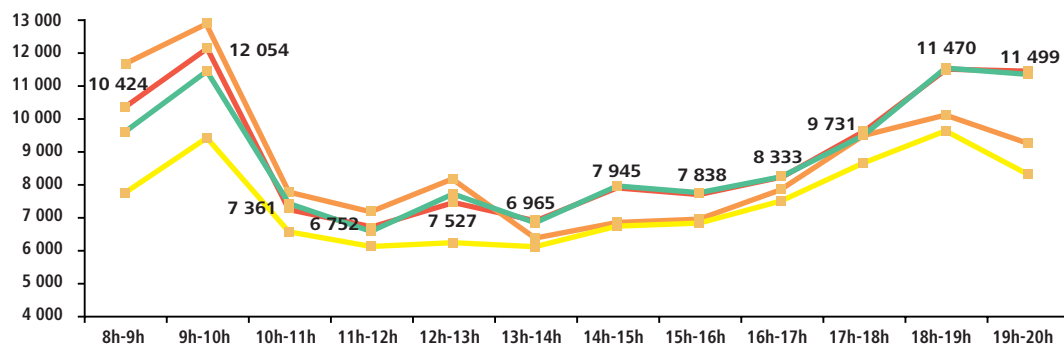
Précipitations : 0

16 octobre 2012

Temp. moy. : 11,5°C

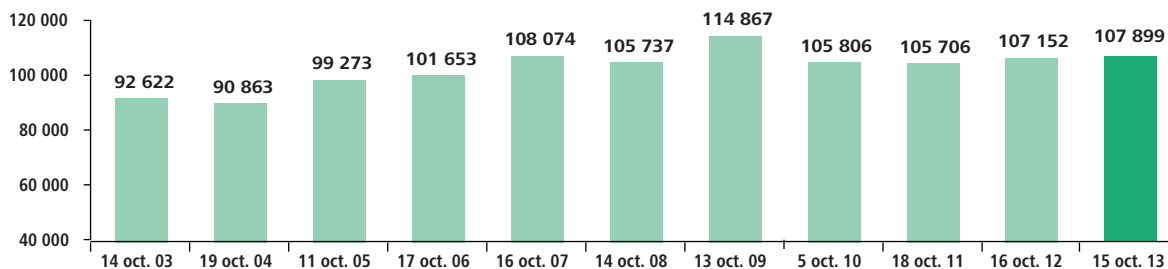
Précipitations : 0,4 mm pendant 1 h 19

Nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée en semaine



Le nombre de deux-roues-motorisés est maximal entre 9 heures et 10 heures et entre 18 heures et 20 heures. On note une légère augmentation du nombre de deux-roues motorisés entre 8 heures et 10 heures par rapport à 2012.

Évolution journalière du nombre de deux-roues motorisés depuis 2003 entre 8h et 20h (une journée entière en octobre sur un échantillon de sites)



Tendance : En octobre 2013, le nombre de deux-roues motorisés est stable par rapport à l'enquête du mois d'octobre 2012.

Déplacements en deux-roues motorisés dans Paris

Source : STIF – OMNIL – DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010

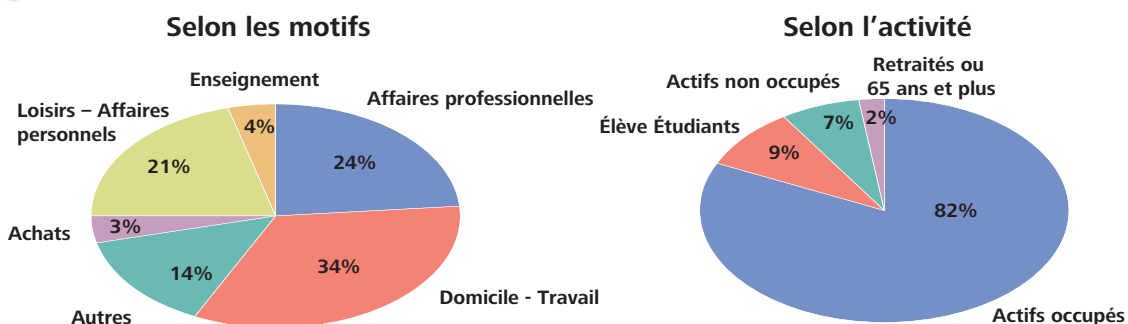
auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable



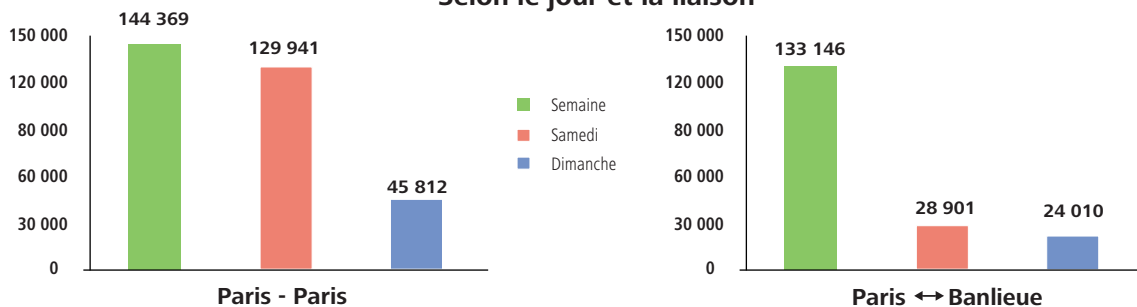
Déplacements en lien avec Paris : Déplacements ayant pour origine et/ou destination Paris (trajets effectués dans Paris intramuros ou entre Paris et la banlieue).

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

Répartition des déplacements en deux-roues dans Paris



Selon le jour et la liaison



Les déplacements en deux-roues motorisés en lien avec Paris sont majoritairement liés au travail (58%). L'usage du deux-roues motorisés diminue très fortement le dimanche que ce soit pour les déplacements internes ou les échanges avec la banlieue.

Utilisation de l'espace public

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



Enquête réalisée le mardi 15 octobre 2013 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 points de Paris).



Enquête réalisée le jeudi 5 décembre 2013 de 6h à 18h avenue de Clichy entre La Fourche et la Porte de Clichy dans le 17^{ème} arrondissement.

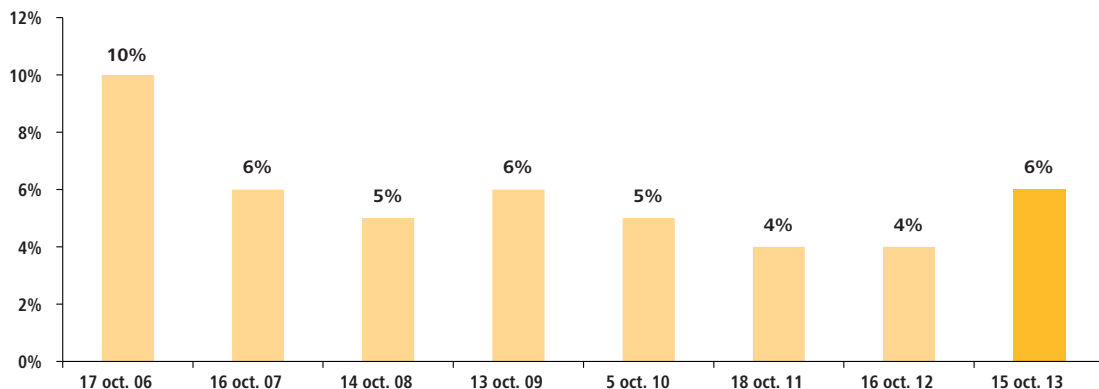
Infractions

Source : Préfecture de Police



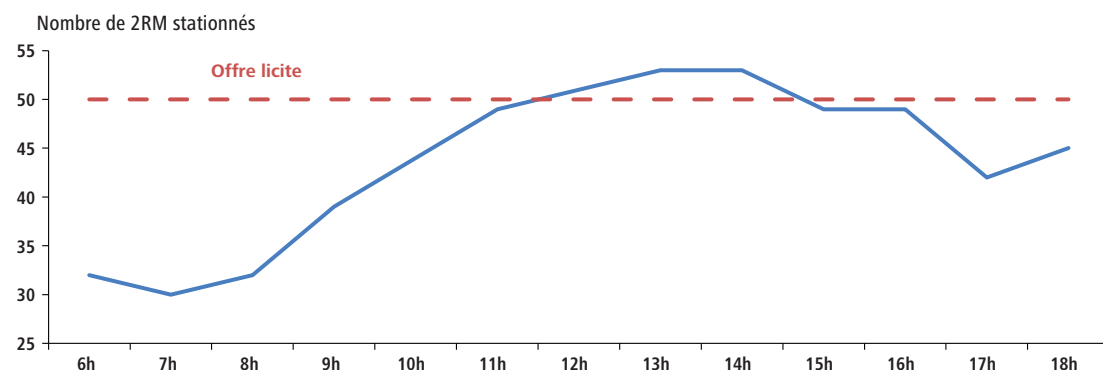
Procès-verbaux dressés par la Préfecture de Police sur la voirie parisienne.

Évolution du nombre de deux-roues motorisés circulant dans les couloirs de bus



Tendance : Globalement, sur l'ensemble des sites enquêtés le nombre de deux-roues motorisés en infraction dans les couloirs de bus est stable.

Utilisation des zones spécifiques de stationnement pour les deux-roues motorisés

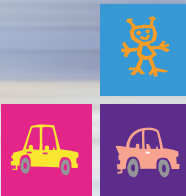


Le nombre de deux roues-motorisés stationnés dépasse l'offre licite entre 12 heures et 15 heures. Le stationnement illicite des deux-roues motorisés représente, en moyenne sur la durée de l'enquête, 80% du stationnement total des deux-roues motorisés.

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

Évolution 2013 / 2012

pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus	4 905	-4%
pour circulation sur les trottoirs	3 774	+20%
pour stationnement sur les trottoirs	150 142	-10%
pour franchissement de feu rouge	4 740	-28%
pour circulation en sens interdit	2 742	-30%



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.



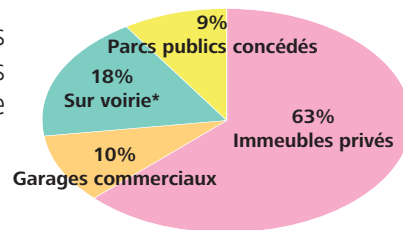
Nouveau zonage du stationnement :
En 2005, refonte des zones de stationnement résidentiel : 160 zones au lieu de 42 (ancien zonage, datant de 1994, ne correspondait plus à l'offre effective et au besoin de stationnement).

Tarifs :
A partir du 1^{er} juillet 2009, les tarifs horaires des places payantes rotatives sont de 1,20 ; 2,40 et 3,60 euros selon leur situation géographique dans Paris. Pour les résidents le tarif est de 0,65 euro pour une journée uniformément pour tout Paris, soit 3,25 euros par semaine.

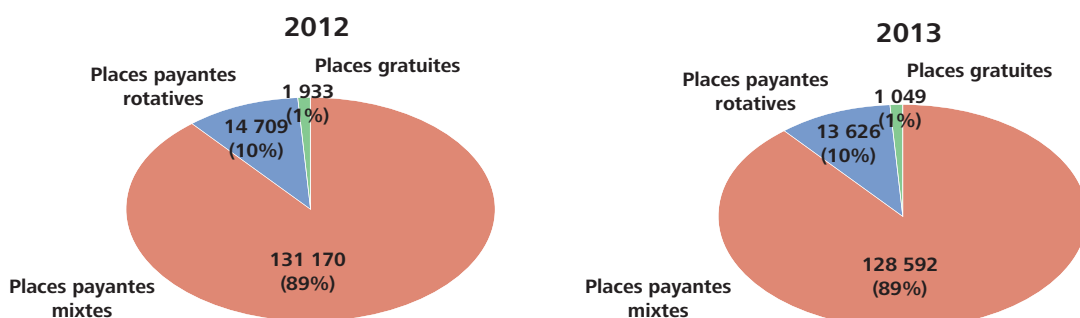
➔ Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 818 000. Les immeubles privés renferment environ 519 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2013).

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



➔ Offre de stationnement véhicules sur voirie



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

➔ Places pour les deux-roues sur voirie

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution 2013/2012
Nombre de places deux-roues dont :	29 000	34 000	36 000	42 700	47 200	55 500	61 000	67 800	71 100	+5%
- places mixtes		19 200	19 500	19 500	20 200	20 200	15 700	15 700	14 200(*)	-10%
- places spécifiques : deux-roues motorisés		8 800	10 000	12 900	14 600	19 100	25 000	28 400	31 100	+10%
vélos		6 000	6 500	10 300	12 400	16 200	20 300	23 700	25 800	+9%

(*) Transformation de places mixtes en places spécifiques vélos et/ou deux-roues motorisés.

➔ Usagers du stationnement résidentiel

	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	254 537	150 708	137 453	160 944	139 186	154 111	140 119	144 111	159 356

* En 2005, à l'évolution habituelle s'ajoute le renouvellement exceptionnel de l'ensemble des cartes en cours de validité, dû au nouveau zonage.

En 2013, au total **296 495** cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité.



Carte Sésame Artisan Commerçant :
Elle permet aux artisans et commerçants implantés à Paris de stationner pendant 10 heures consécutives à proximité de leur établissement au tarif de 0,65 euro par jour. Cette carte est gratuite.

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.

Société concessionnaire :
Bercy relais Mercure, Gecina, Omniparc, Parcofrance service, Real park, Serimo S.A., SAEMES, société du garage parking St-Honoré, société du parc Etoile Foch, Société Paris parking Bourse, Uniparc, Vinci park.

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

➔ Carte Sésame Artisan Commerçant

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de cartes Sésame délivrées dans l'année	2 552	2 381	3 724	4 377	4 401	5 337	6 108

➔ Evolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

➔ Evolution 2013 / 2012

Pour arrêt ou stationnement

6 481 846

-4%

➔ Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2013 (places pour véhicules)

Parcs souterrains

126 parcs totalisent **69 345 *** places,
dont **63** parcs pratiquent un tarif résident ou petit rouleur

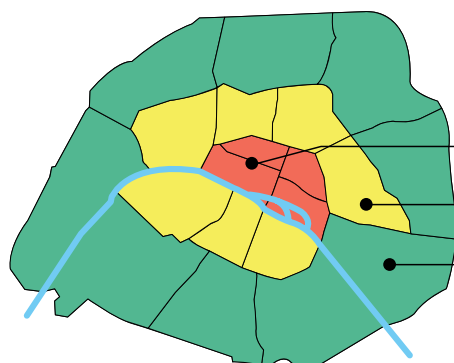
Parcs de surface

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 68 784 places et un parc de 561 places dans le Val de Marne, le parc Marigny-Vincennes

➔ Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **70 640** places mixtes et garage
dont **57 085** places publiques VL
et **13 555** places amodiées



8 911 places

27 046 places

34 683 places

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution 2013/2012
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	1 172	1 172	1 276	1 256	1 919	2 060	2 164	2 293	2 361*	+3%
	86 parcs	86 parcs	89 parcs	89 parcs	86 parcs	102 parcs	105 parcs	105 parcs	105 parcs	

* dont 2 304 places dans Paris intra-muros réparties dans 104 parcs et 57 places dans le parc Marigny Vincennes



Sorties horaires :

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

TOUT PARIS

ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11)

ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20)

ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4)



Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.

Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2013

Evolution 2013 / 2012

Nombre total par jour **31 899***

-6%

Nombre/place publique/jour **0,56**

stable

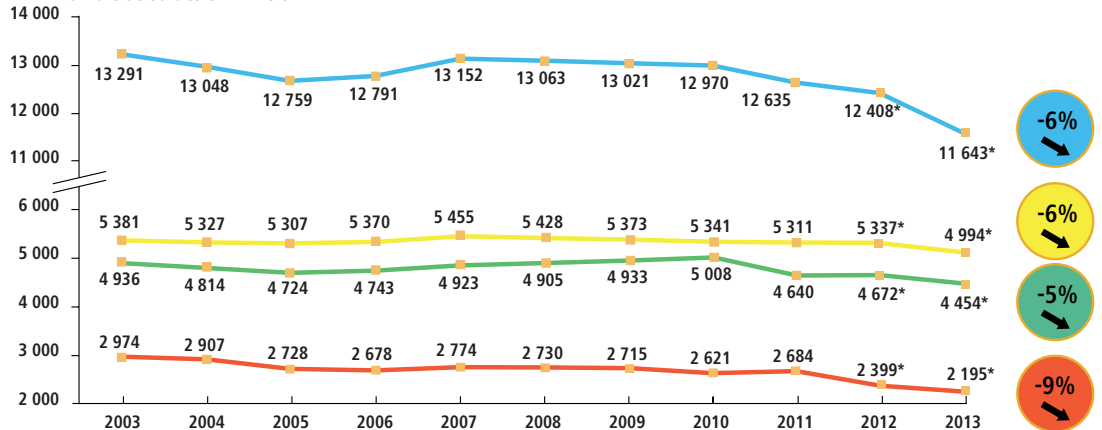
* Chiffre 2012 consolidé : 33 995

Evolution des sorties horaires

dans les parcs de stationnement concédés

Evolution 2013 / 2012

Nombre de sorties en milliers



* Y compris sorties gratuites et forfaits déclarés

Abonnés (fin 2013)

Evolution 2013 / 2012

Tous véhicules

Nombre total d'abonnements

37 417*

-2%

Nombre / place publique

0,66

-6%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

9 590

80 parcs

+2%

dont **Deux-roues motorisés**

Nombre d'abonnements répartis dans

1 545*

99 parcs

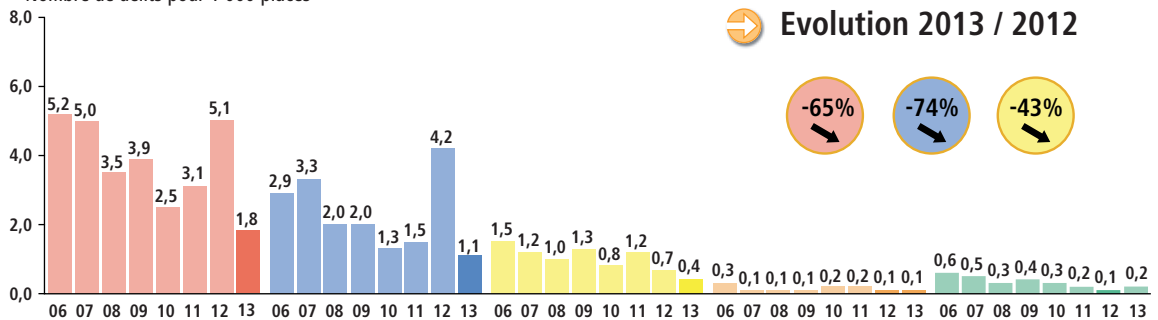
-2%

* Chiffres 2012 consolidés : 38 238 et 1 577

Délits dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de délits pour 1 000 places

Evolution 2013 / 2012



Tendance : Baisse par rapport à 2012, du nombre total des délits dans les parcs concédés, des vols d'objets dans les voitures et des actes de vandalisme sur des véhicules.

Source : APEP (Association des Promoteurs et Exploitants de Parkings) Statistiques basées sur 75 parcs représentant 53 945 places surveillées.

TOTAL DES DELITS

Vols d'objets dans les voitures
Actes de vandalisme sur des véhicules

Vols de voitures (y compris moto)

Délits contre les personnes



Les déplacements en taxis

Offre

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



Réseau structurant :
Grande stations + stations de quartier
(117 stations).
Cubes lumineux :
Installés sur les grandes stations, afin
d'améliorer leur perception par les
usagers.

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

Taxis à Paris

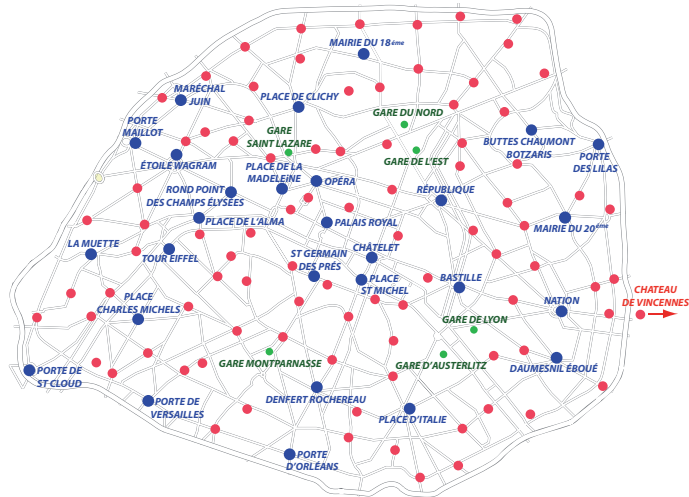
Par arrêté préfectoral en date du 17 septembre 2013, le nombre de licences des taxis a été porté à 17 636.

Stations à Paris

Pour faciliter l'usage du taxi, la Ville de Paris a mis en place en 2007 une nouvelle organisation des stations de taxis.

425 stations de taxis, comptabilisant 3 004 places sont réparties dans la capitale dont :
28 grandes stations à proximité des sites touristiques, munies de «cubes lumineux» ;
89 stations de quartier ;
308 stations locales situées près des hôpitaux, hôtels, théâtres...

Auxquelles s'ajoutent :
11 stations en gare ferroviaire.



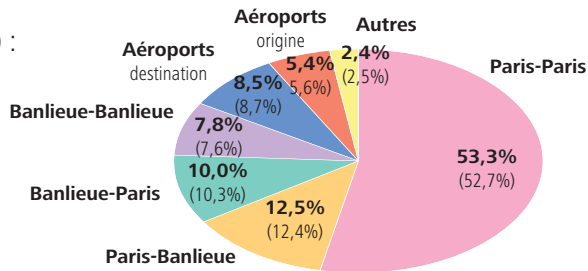
Courses en taxis

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

Caractéristiques des voyages dans Paris (en 2013)

Etablies sur un échantillon de 24 147 070 courses réalisées en Ile-de-France.

- Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) :
4,54 km (4,63km en 2012).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris)
entre 7h et 21h un jour ouvrable :
24mn (25 mn en 2012)

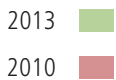


(%) : Pourcentage en 2012

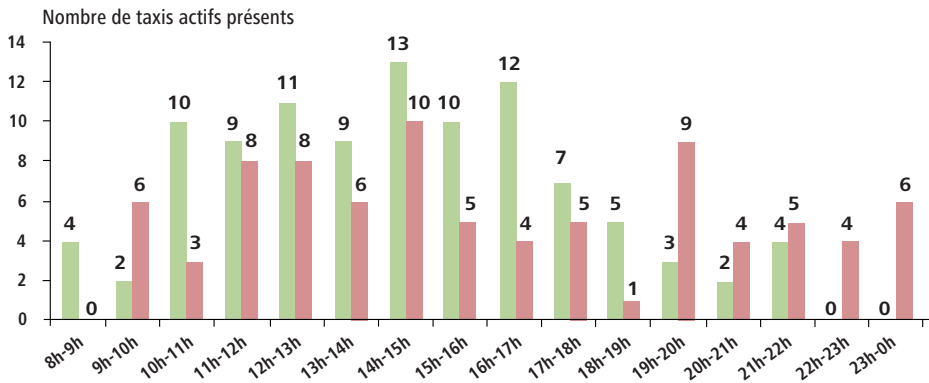
Fréquentation d'une station de taxis

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

Enquête réalisée le
jeudi 7 octobre de 8h à 24h



Fréquentation de la station du 1 Boulevard Haussmann sur les Grands Boulevards



Le nombre de taxis actifs présents à la station du boulevard Haussmann est maximum sur la tranche 10h/17h en 2013.

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

Evolution 2013 / 2012

pour arrêt ou stationnement

38 308

-19,6%



Les déplacements touristiques

Autocars de tourisme

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

(%) : Pourcentage en 2001



Enquête APUR réalisée les 21 et 26 septembre 2013, auprès des chauffeurs d'autocars à proximité des deux sites touristiques Notre-Dame et Opéra.



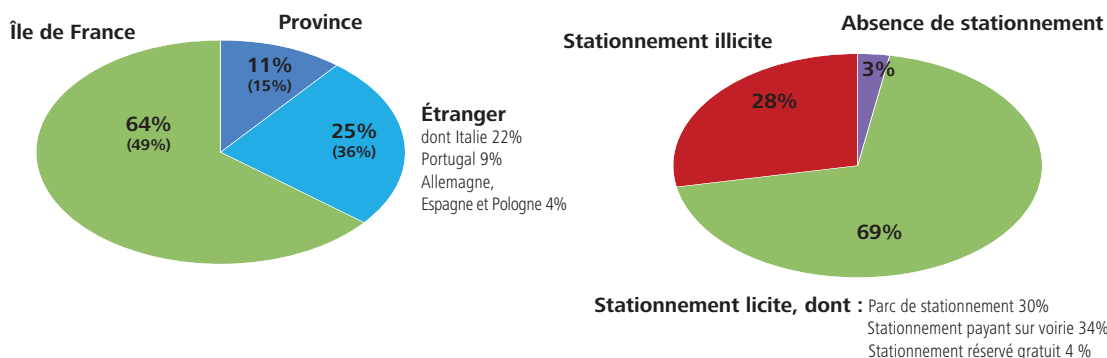
Forfaits de stationnement des autocars de tourisme



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

(%) : Pourcentage en 2012

➔ Origine et mode de stationnement sur deux sites touristiques



187 autocars ont été recensés sur les 2 sites au cours des 2 jours d'enquête. La proportion d'autocars en provenance de l'étranger est en hausse par rapport à 2001 sur ces 2 sites. D'après les déclarations des chauffeurs d'autocars, plus des deux-tiers du stationnement se fait de manière licite durant la journée.

➔ Offre de stationnement réservé aux autocars

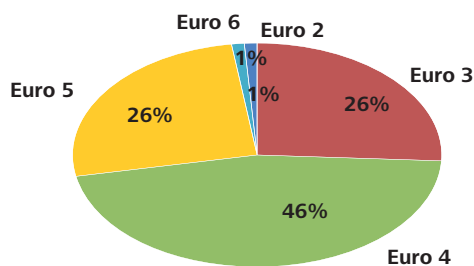
657 places réparties en :

430 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

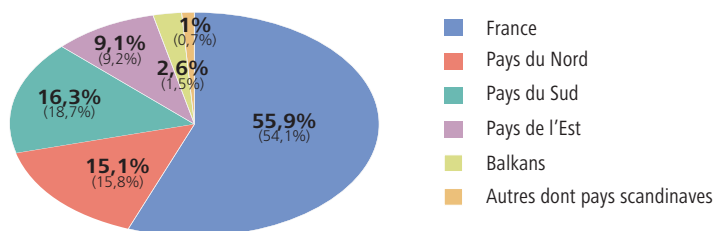
60 places réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs

➔ Répartition par norme Euro des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Près la moitié des cars abonnés est Euro 4, un quart est Euro 5

➔ Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Tendance : En 2013, la part de cars immatriculés en France ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar a progressé par rapport à 2012, tout comme celle des cars immatriculés dans les Balkans.

Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

Nombre de stationnements ■
 Nombre de forfaits utilisés ■



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.



(%) : Pourcentage en 2012



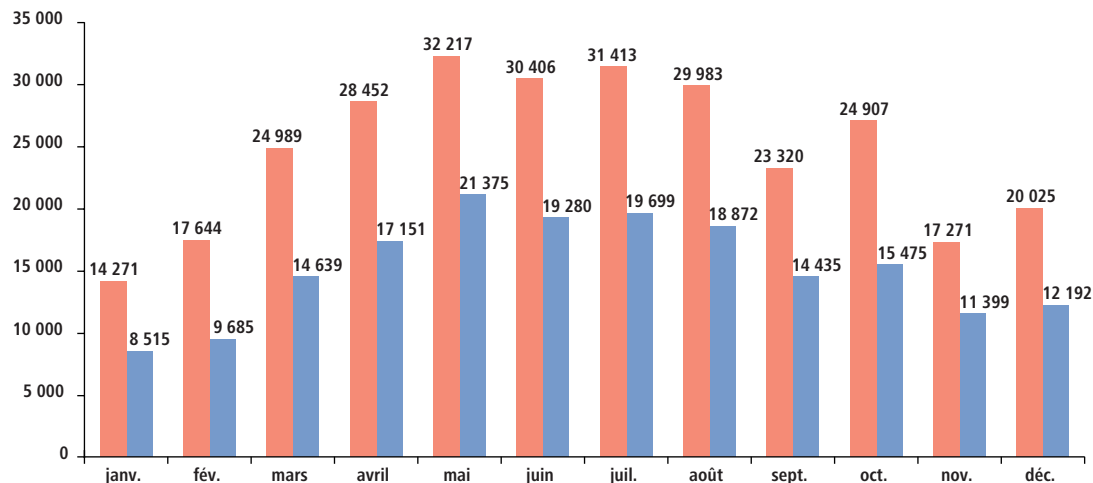
Forfait :

Le forfait donne accès à la majorité des parcs et places sur voirie. Il est en place depuis le 16 juin 2003.

Forfaits dans les transports en commun

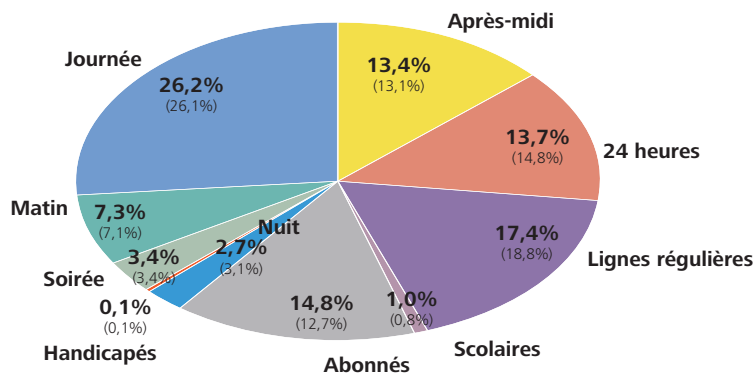
Source : STIF

➔ Evolution mensuelle du nombre de stationnements et du nombre de forfaits utilisés



182 717 forfaits vendus, soit + 1,6% par rapport à 2012 ;
294 898 stationnements, soit - 6% par rapport à 2012.

➔ Type de forfaits utilisés



Tendance : La part des forfaits abonnés, celles des forfaits journée, matin et après-midi sont en augmentation, par rapport à 2012. Cette évolution confirme la tendance observée en 2012.

➔ Nombre de forfaits utilisés en 2013

➔ Evolution 2013 / 2012

Forfaits "Mobilis" (y compris tickets jeunes week-end)	7 891 000	-0,5%
Forfaits "Paris Visite"	3 007 000	+0,5%

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

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

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 2013

➔ Evolution 2013 / 2012

Sur la Seine durant la période de janvier jusqu'à fin décembre (sauf durant les crues) - par Batobus	801 551	-13%
Sur les canaux - par bateaux de tourisme Sur les canaux à grand gabarit : Saint-Martin et Saint-Denis	120 000	stable
- par navettes sur les canaux	1 255 000	+8%

Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme et des Congrès de Paris

➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Evolution 2013 / 2012

	2012	2013	
Nombre total d'arrivées	15,7	15,6	stable
dont Étrangers	8,7	9,1	
Français	7,0	6,5	
Nombre total de nuitées	36,9	36,7	stable
Nombre de nuitées d'affaires	15,8	14,3	-9%
Part de la clientèle d'affaires	43,2%	39,0%	-4,2
Durée moyenne de séjour	2,35 nuitées	2,34 nuitées	stable
Taux d'occupation moyen	79,6%	79,0%	-0,6



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).



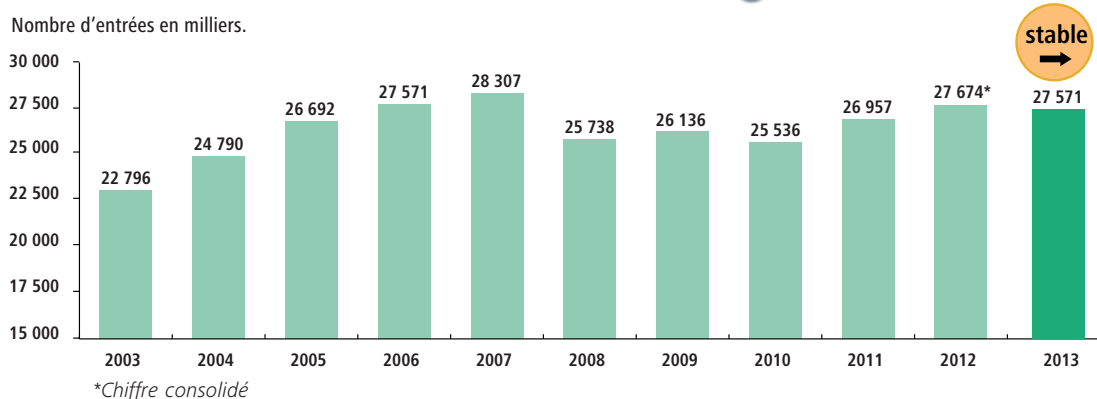
Principaux sites culturels :
Tour Eiffel, Musée du Louvre, Centre Pompidou, Cité des Sciences, Musée d'Orsay, Arc de Triomphe.



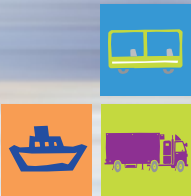
Tendance : La fréquentation hôtelière est quasiment stable en 2013, mais en baisse pour le tourisme d'affaires.

➔ Evolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

➔ Evolution 2013 / 2012



Tendance : La fréquentation des grands sites culturels parisiens est stable par rapport à 2012



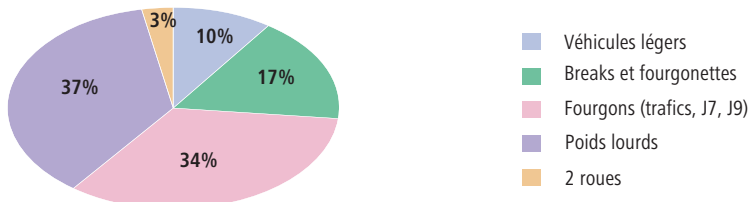
Le transport de marchandises

Zones de livraison

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

Types de véhicules sur les zones de livraison

Rue Rambuteau de la rue Beaubourg à la rue des Archives



37% des livraisons se sont effectuées avec des poids lourds (PTAC > 3,5T) et 34% avec des fourgons (PTAC compris entre 2,1T et 3,5T) : ce total de 71 % de véhicules de plus de 2,1T traduit la forte activité commerciale de la voie. Les breaks et fourgonnettes (17%), les véhicules légers (10%) et les deux-roues (3%) se partagent le tiers restant.

Nombre de zones de livraison (fin 2013)

Nombre de zones de livraison	9 477
dont :	
- zones de livraison partagées	7 459
- zones de livraison sanctuarisées	2 018

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées sur les zones de livraison

Evolution 2013 / 2012

Pour arrêt ou stationnement	629 063
dont enlèvements	86 013

-8%

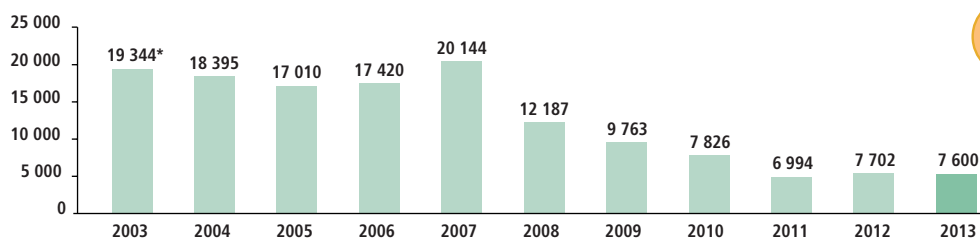
Voie ferrée

Source : SNCF

Flux de trafic fret en Ile-de-France

Trafic global en milliers de tonnes (arrivages + expéditions)

Evolution 2013 / 2012



*Changement du périmètre de calcul

-1%

La baisse sensible du trafic du fret observée depuis 2008 s'explique essentiellement par un transfert d'une partie de l'activité vers d'autres opérateurs ferroviaires sur le territoire français. Depuis 2010, le trafic fret a tendance à se stabiliser.

Voie d'eau

Source : Ports de Paris

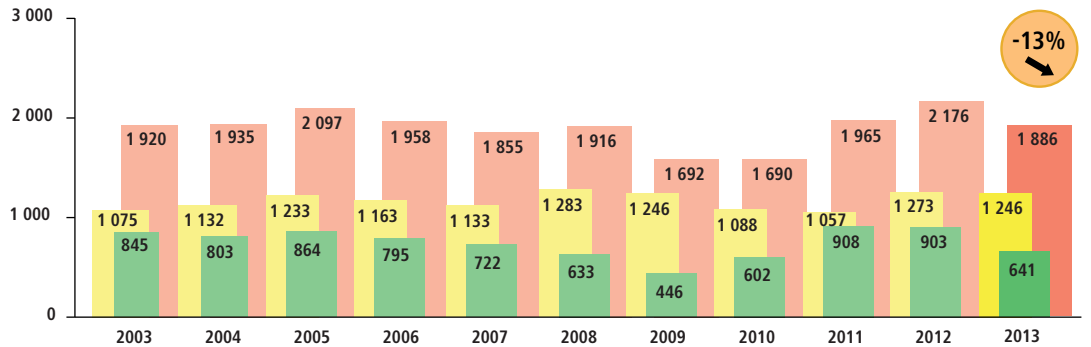
Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	1 886 524 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	150 081 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	2 036 605 tonnes

Ports sur la Seine

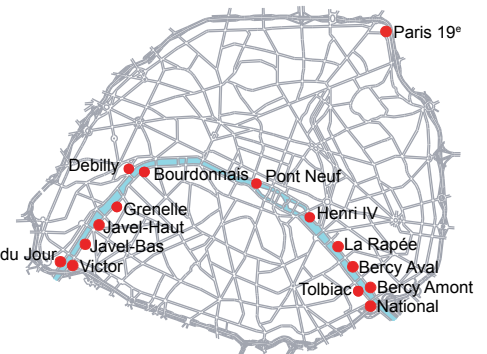
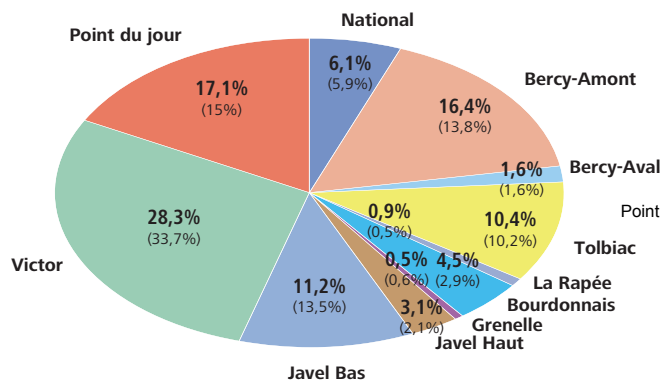
Trafic en milliers de tonnes

Evolution 2013 / 2012



Le trafic total des ports parisiens sur la Seine, composé à 99% de matériaux de construction, connaît une baisse sensible en 2013, avec des déchargements stables et des chargements en baisse (-29%).

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Les ports Henry IV, Pont Neuf et Debilly sont des ports de transit à temps partagé où l'entreprise « Vert chez Vous » a réalisé des déchargements de colis (32 T sur chaque port) dans le cadre de son activité de livraison urbaine en triporteurs.

Evolution 2013 / 2012

Trafic fluvial total en Ile-de-France	20 802 403 tonnes	-7%
dont		
Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris	1 084 575 tonnes	+2%



Ports parisiens inscrits au PLU :
6 ports industriels : Pont National, (13^e), pont de Tolbiac (13^e), pont de Bercy amont (12^e), port Victor (15^e), port du Point du Jour (16^e), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19^e).

2 ports mixtes : Port de la Bourdonnais (7^e), port de Javel Bas (15^e).

16 plates-formes de transit à temps partagé : port d'Austerlitz (13^e), port de la Rapée (12^e), port de Bercy aval (12^e), port Saint Bernard (5^e), port Henri IV (5^e), port du Pont Neuf (5^e), port de la Tournelle (5^e), port des Célestins (4^e), port des Grands Augustins (1^{er}), port du Louvre (1^{er}), port des Saints Pères (6^e), port des Champs Elysées (8^e), port du Gros Caillou (7^e), port de Grenelle (15^e), port de Javel haut (15^e).



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

(%) : Pourcentage en 2012



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



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 ■



Un accident corporel provoque une ou plusieurs victimes et implique au moins un véhicule. Parmi les victimes, on distingue les tués, les blessés graves, (hospitalisés) et les blessés légers.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'Etat a changé la définition de la gravité des victimes d'accidents corporels, afin de s'aligner sur la directive européenne : tués :

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

blessé grave appelé B.H., (blessé hospitalisé) ;

Victime nécessitant plus de 24h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours minimum antérieurement) ;

blessé léger appelé B.N.H., (blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures).

Évolution de la gravité des accidents

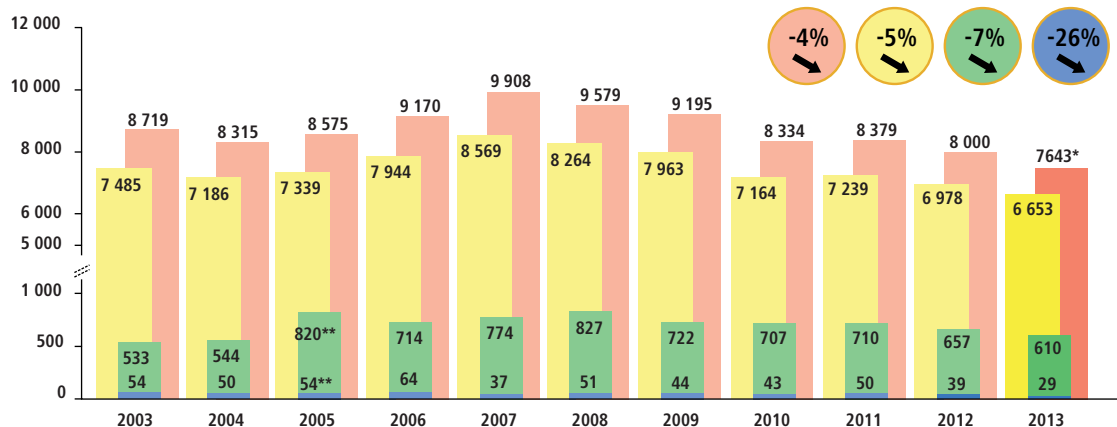
- FRANCE milieu urbain ■
- PARIS ■



Gravité des accidents :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.

À Paris



* dont sur le boulevard périphérique et les échangeurs : 742 accidents corporels, soit 11% du total des accidents de Paris et 912 victimes (853 blessés légers, 55 blessés graves et 4 tués) soit 12% du total. Parmi ces victimes, on dénombre 57% d'usagers de deux-roues motorisés, 43% d'usagers quatre roues et 0,2% de piétons.

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

Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

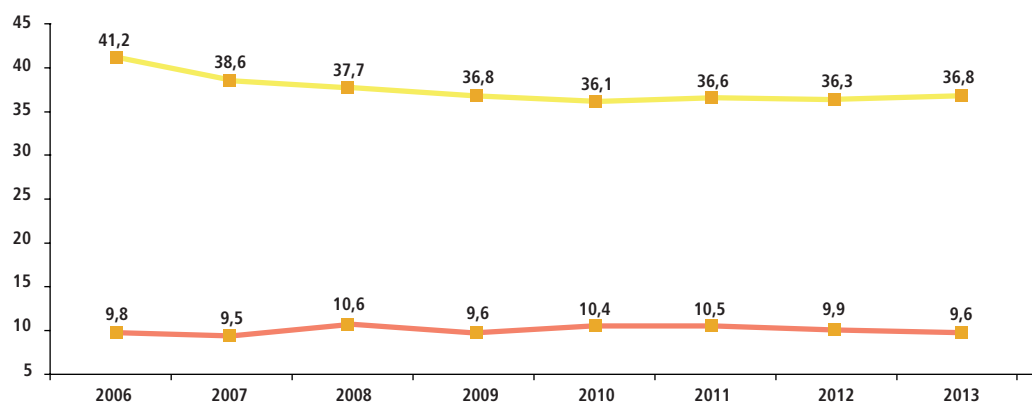
	Nombre d'accidents	Évolution 2013/2012	Nombre de victimes	Évolution 2013/2012
Paris	6 653	-5%	7 643	-4%
Ile-de-France	18 304	-3%	21 892	-4%
Milieu urbain	39 419	-7%	47 742	-8%
France*	56 812	-6%	73 875	-7%

*France métropolitaine.



Tendance : On constate une diminution du nombre total d'accidents corporels (- 5%) et du nombre total de victimes (- 4%) à Paris par rapport à 2012. Cette diminution s'accompagne d'une baisse du nombre des tués (10 de moins), des blessés graves (47 de moins) et des blessés légers (300 de moins). Les indicateurs concernant l'Île-de-France, le milieu urbain français et la France métropolitaine évoluent dans le même sens.

Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents

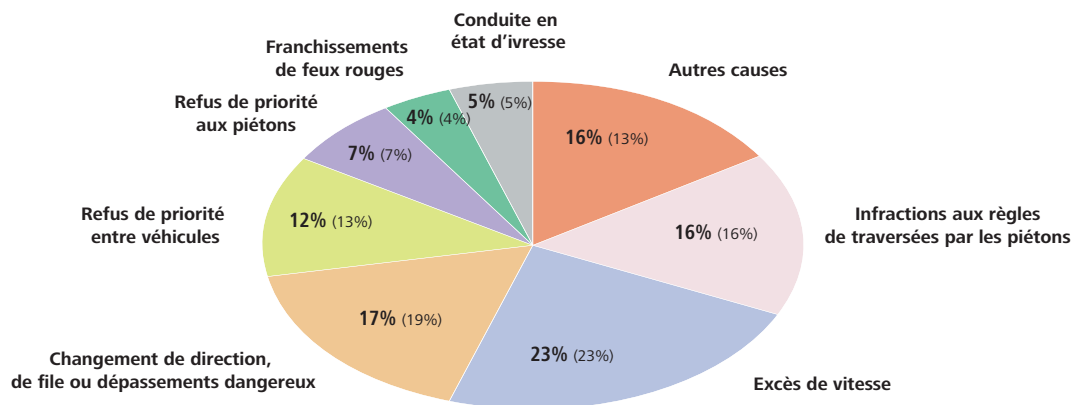


Tendance : La gravité des accidents à Paris a tendance à diminuer et demeure bien inférieure à celle du milieu urbain français dans son ensemble.

Répartition des accidents en 2013

(%) : Pourcentage des infractions en 2012.

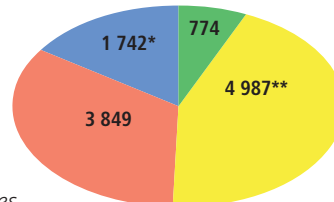
➔ Répartition des accidents selon les principales causes



Tendance : Les excès de vitesse représentent la principale cause des accidents en 2013. Viennent ensuite les changements de direction, de file et les dépassements dangereux, puis les infractions aux règles de traversées par les piétons et enfin les refus de priorité entre véhicules. Les « autres causes » sont essentiellement les demi-tours ou marche arrière (4%), la conduite dans des conditions perturbées* (4%), les ouvertures 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%) et la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens (1%).

*Conduite dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manoeuvrer aisément (causes diverses : mécanique défectueuse, chute de sac, appel téléphonique, etc ...)

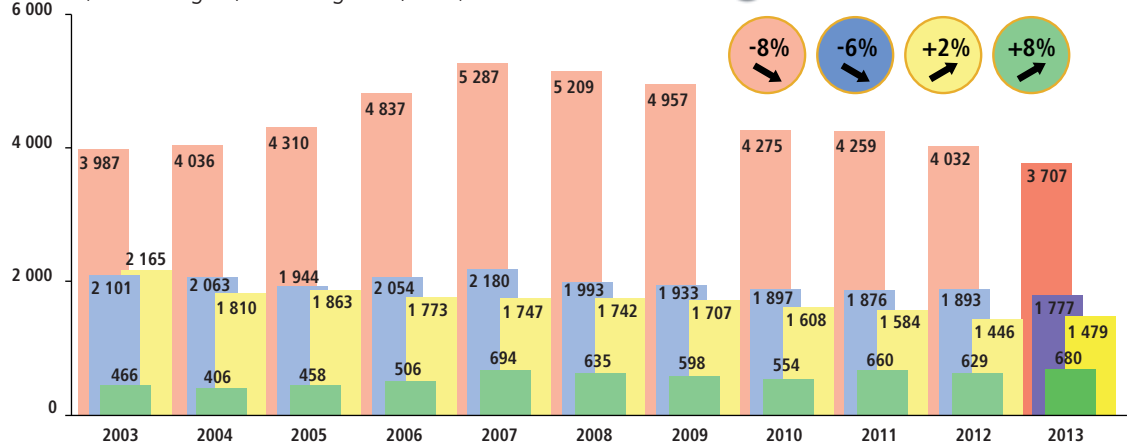
➔ Répartition des accidents par catégorie d'usagers impliqués



*dont 39 rollers et trottinettes.

**dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 4 213 (dont 53 accidents Autolib) ; VU : 723 ; PL : 166 ; TC : 160 ; engin spécial : 1 ; tramway : 3 ; Tracteurs routiers : 16 ; autres : 20.

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



Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent toujours la moitié des victimes (49% en 2013) alors qu'ils ne représentent que 17% du trafic motorisé dans Paris intra-muros* et 8% sur le boulevard périphérique et les échangeurs*.

*Enquêtes de composition de trafic réalisées en 2008 sur le boulevard périphérique et les échangeurs et en 2011 dans Paris intra-muros.

- 2 ROUES-MOTORIZÉS
- PIÉTONS
- 4 ROUES
- VÉLOS



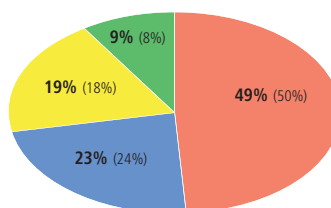
Le nombre d'accidents réparti par catégorie d'usagers est supérieur au total des accidents, un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories d'usagers.

Sécurité des usagers

- 2 ROUES-MOTORIZÉS
- PIÉTONS
- 4 ROUES
- VÉLOS

➔ Répartition des victimes par catégorie en 2013

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



(%) : Pourcentage en 2012.

Nombre de victimes tout Paris		dont tués	dont blessés graves	dont blessés légers
Deux-roues motorisés	3 707	13	314	3 380
dont - cyclomoteurs (49,9 cm ³)	1 069	2	75	992
- motocyclottes ou scooters	2 638	11	239	2 388
dont > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	1 300	5	113	1 182
> 125 cm ³	1 338	6	126	1 206
Piétons	1 777	13	200	1 564
dont - enfants (≤ 15 ans)	273	0	28	245
- adultes (entre 16 et 59 ans)	1 041	4	96	941
- personnes âgées (60 ans et +)	463	9	76	378
4 roues	1 479	2	41	1 436
dont - VL	1 271	1	37	1 233
dont occupants Autolib	21	-	2	19
- VU	115	1	1	113
- PL	11	-	-	11
- TC	63	-	1	62
- voiturette, quad et autres	19	-	2	17
Vélos	680	1	55	624
dont - Vélib	178	-	19	159



Tendance : Les accidents impliquant un deux-roues motorisés, représentent 58% des accidents corporels de la circulation en 2013. Le nombre de victimes deux-roues motorisés, en baisse par rapport à 2012 (-8%), représentent près de la moitié des victimes (49%). Les blessés légers diminuent (301 de moins qu'en 2012) ainsi que les blessés graves (22 de moins) et les tués (2 de moins). La répartition par catégorie indique 71% de victimes motocyclistes et 29% de cyclomoteuristes en 2013, en légère hausse pour les victimes motocyclistes par rapport à 2012. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés (8,2%) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,6%).

Les accidents impliquant un piéton, dont le nombre a baissé par rapport à 2012, représentent un peu plus du quart (26%) des accidents corporels de la circulation en 2013 à Paris. Le nombre de victimes piétons diminue par rapport à 2012 (- 6%). Cette diminution repose sur celle des tués (5 de moins), des blessés graves (22 de moins) et des blessés légers (89 de moins).

En 2013, les piétons représentent 23% du total des victimes, réparties comme suit : 15% d'enfants, 59% d'adultes et 26% de personnes âgées. Au sein de la population parisienne, la part des enfants (de moins de 15 ans) est de 13%, des adultes 65% et des personnes âgées 22%. Les personnes âgées constituent près des deux tiers des piétons tués (69%). Le taux de gravité des accidents de piétons (12,2%) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,6%).

Les accidents impliquant un quatre roues représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2013 à Paris (75%). Les victimes en quatre roues représentent 19% du total des victimes à Paris en 2013. On observe une augmentation du nombre de blessés légers (44 de plus) et de tués (1 de plus), mais une diminution du nombre de blessés graves (12 de moins). Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de quatre roues est de 1%. Ce taux est très en deçà (10 fois moins) de celui de l'ensemble des accidents parisiens (9,6%).

Les Autolib' ont été impliquées dans 53 accidents corporels de la circulation en 2013, occasionnant 60 victimes au total, dont 21 conducteurs ou passagers d'Autolib' et 39 victimes « autres » (dont 18 piétons, 14 deux roues-motorisés et 7 cyclistes).



Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.
En 2013 à Paris, le taux de gravité est de 9,6 pour l'ensemble des accidents corporels.





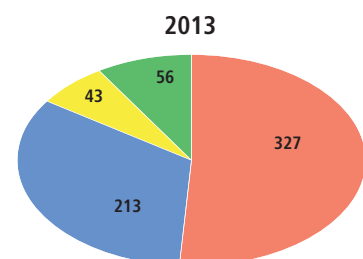
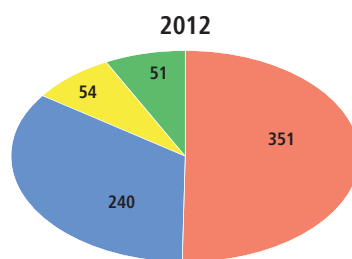
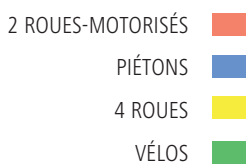
Les cyclistes sont impliqués dans 12% des accidents corporels de la circulation en 2013. Ils représentent 9% des victimes en 2013. Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 8% par rapport à 2012. Cette augmentation repose sur celle des blessés légers (46 de plus) et celle des blessés graves (9 de plus). Cependant, le nombre de tués diminue de manière importante (4 de moins).

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2013 est de 7,2%. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,6%).

Les 178 victimes cyclistes utilisant Vélib' représentent 26% de l'ensemble des victimes cyclistes en 2013, alors que la part des cyclistes Vélib' dans la circulation, parmi l'ensemble des cyclistes*, est de 42%.

*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. 127 télégrammes ont été diffusés en 2013.
- 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 2013, 7 sites accidentogènes ont été étudiés.

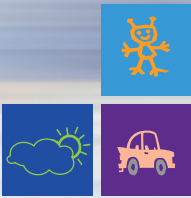
Actions de sensibilisation

- A 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 (Voiture & Co, MDB, La Prévention Routière, Ligue Moto IdF).
- Soutien à la sensibilisation des usagers deux-roues motorisés par Voiture and Co (remise des prix du concours de design de blouson).
- Soutien à l'action concernant l'organisation des soirées responsables d'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 2013 :

Carrefour avenue Daumesnil/ avenue Ledru-Rollin (12^e) ; carrefour avenue d'Italie / rue de Tolbiac (13^e) ; allée de la Reine Marguerite de l'allée Saint-Denis à la route de l'Hippodrome (16^e) ; boulevard Barbès, du carrefour Custine / Poulet au carrefour Ordener / Ornano (18^e) ; boulevard périphérique intérieur, de la Porte de Saint-Ouen à la Porte de Clignancourt (18^e) ; rue des Pyrénées, de la Villa des Pyrénées à la rue d'Avron / rue des Pyrénées (20^e) ; boulevard périphérique intérieur, de la bretelle d'accès à la bretelle de sortie sous la place de la Porte de Montreuil (20^e).



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

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.

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

Les conditions météorologiques en 2013 ont été globalement assez favorables à des niveaux de pollution modérés, avec peu de périodes durables propices aux épisodes de pollution intense. L'été a été chaud et très ensoleillé, sans pour autant atteindre des températures caniculaires.

➔ 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.

Une nouvelle station trafic a été mise en service fin 2013 en façade d'immeuble boulevard Soult dans le 12^{ème} arrondissement (ses résultats ne sont pas statistiquement représentatifs pour l'année 2013).

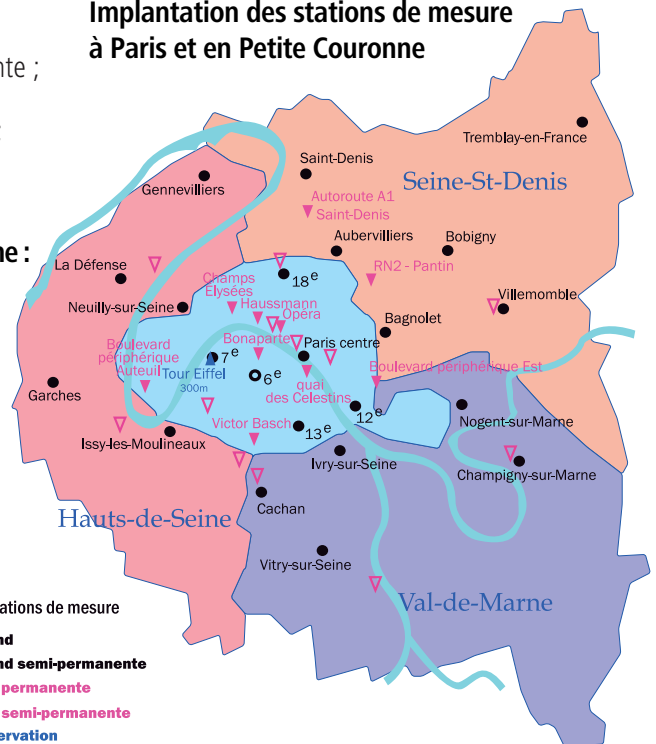
Typologie des stations à Paris :

- 6 stations de fond, dont 1 semi-permanente ;
- 12 stations de proximité au trafic, dont 4 temporaires et 8 permanentes ;
- 1 station d'observation

Typologie des stations en Petite Couronne :

- 16 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 objectifs de qualité, les valeurs cibles et les objectifs à long terme qui concernent spécifiquement l'ozone.

Au regard des normes européennes et françaises de la qualité de l'air, des polluants restent problématiques dans certaines zones d'Ile-de-France, en raison du dépassement récurrent des seuils fixés par ces normes. Il s'agit notamment du dioxyde d'azote, des particules (PM10 et PM2.5), du benzène et de l'ozone.

Dioxyde d'azote NO₂



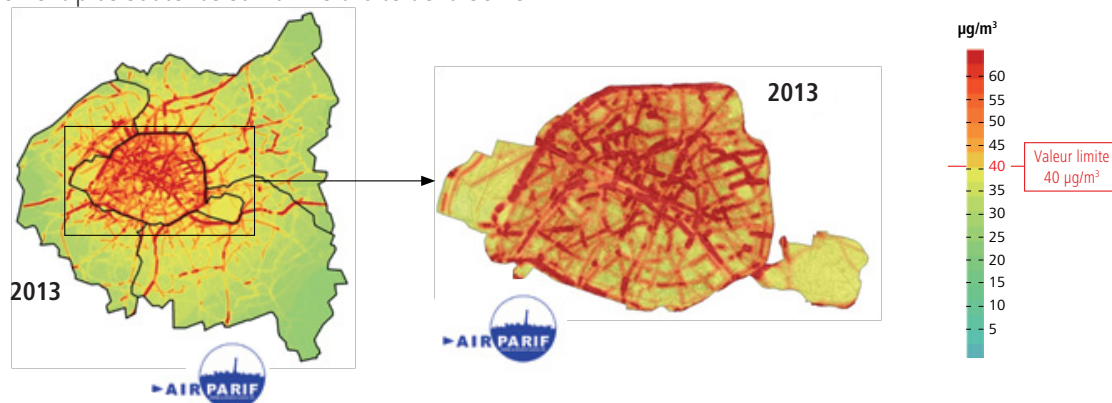
Effets sur la santé :

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

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

➔ Concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote NO₂ sur Paris et la petite couronne (situation de fond et de proximité au trafic routier)

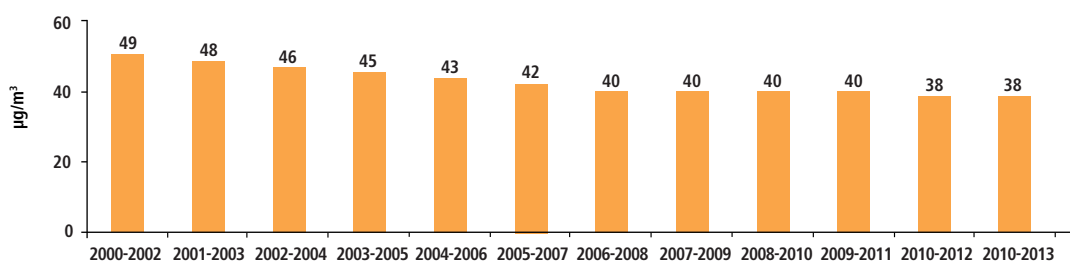
Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. Les concentrations les plus élevées sont relevées au voisinage des principaux axes routiers régionaux et des axes parisiens. A Paris, les niveaux moyens de NO₂ sont les plus élevés de l'Île-de-France et sont généralement plus soutenus sur la rive droite de la Seine.



En 2013, le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO₂** (40 µg/m³) concerne environ 650 km d'axes routiers parisiens, soit près de 90% du réseau routier modélisé. Plus de 2 millions d'habitants sont potentiellement exposés à un air excédant la valeur limite annuelle pour le NO₂, soit plus de 90% des parisiens.

➔ Evolution des niveaux de NO₂

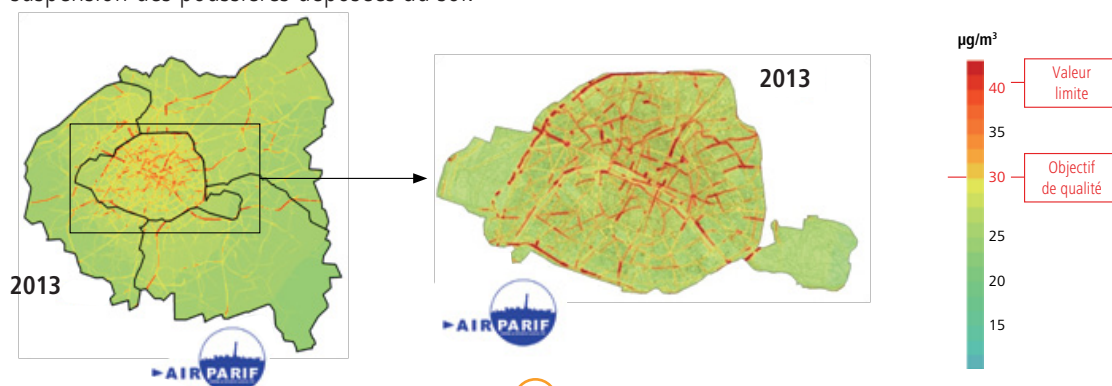
Concentration moyenne sur 3 ans en dioxyde d'azote à Paris (5 stations de fond)



En situation de fond, les niveaux de NO₂ observent une baisse de 2000 à 2007, qui s'explique notamment par la généralisation progressive des pots catalytiques. Après une courte période de stabilité de 2008 à 2010, une baisse, plus lente, semble de nouveau s'amorcer sur les deux dernières années.

➔ Concentration moyenne annuelle de particules PM10 sur Paris et la petite couronne (situation de fond et de proximité au trafic routier)

Les sources de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) sont multiples. A Paris, pour les rejets directs, les principaux secteurs d'émission sont le trafic routier (56%), le secteur résidentiel-tertiaire (24%), les chantiers et carrières (9%). Les sources de particules sont également indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux, transport de particules à travers l'Europe, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol.



Particules PM10



La baisse importante des teneurs en oxydes d'azote (NO₂) 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.

Particules PM10



Particules PM10 et PM2.5 : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM10, de diamètre inférieur à 10 µm et les PM2.5, de diamètre inférieur à 2,5 µm. Les particules PM10 sont majoritairement formées de particules PM2.5 : en moyenne annuelle, les PM2.5 représentent environ 60 à 70% des PM10.

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 PM10, visent la protection de la santé et sont fixés respectivement à 40 µg/m³ et à 30 µg/m³ en moyenne annuelle.

Particules PM2.5



En 2007 : changement de méthode de mesure induisant une hausse moyenne des teneurs annuelles évaluée de l'ordre de 30%.



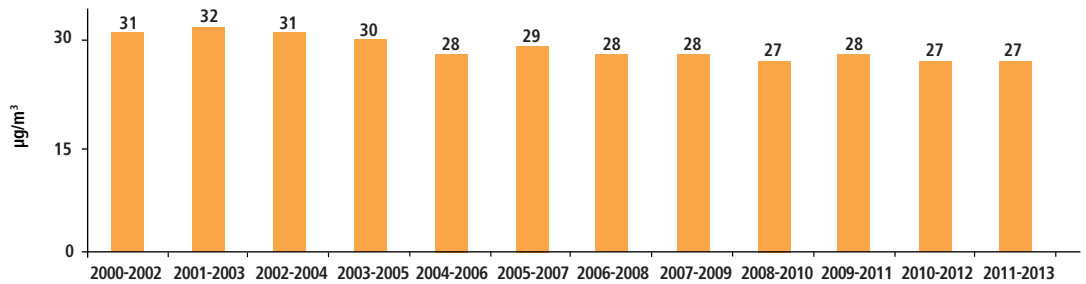
La valeur limite annuelle, comme la valeur cible et l'objectif de qualité, pour les PM2.5, cherchent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 26 µg/m³, à 20 µg/m³ et à 10 µg/m³ en moyenne annuelle.

En 2013, le dépassement de **l'objectif annuel de qualité** (30 µg/m³) concerne près de 300 km d'axes routiers parisiens, soit environ 35% du réseau routier modélisé. Près de 400 000 habitants sont potentiellement exposés à un air excédant l'objectif de qualité annuel pour les particules PM10.

En revanche, la superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la **valeur limite annuelle** en PM10 (40 µg/m³) sont très faibles.

➔ Evolution des niveaux des PM10

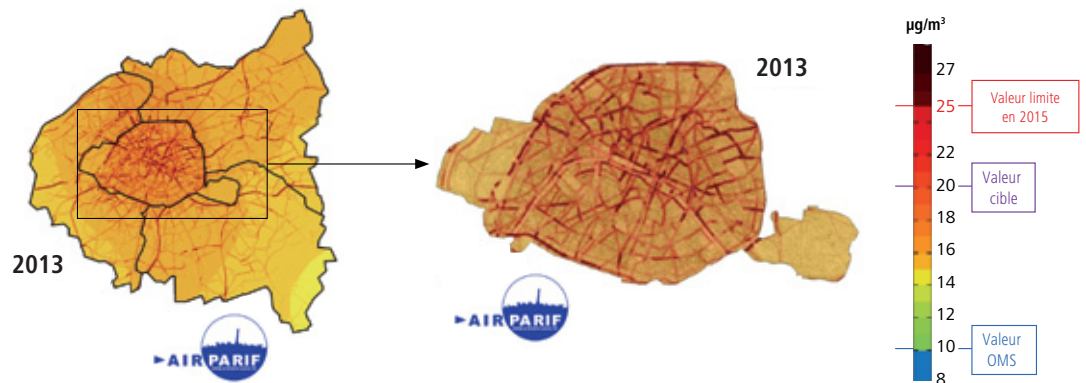
Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM10 dans Paris (5 stations de fond)



En situation de fonds, si l'on s'affranchit des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs de PM10 dans Paris montrent une légère tendance à la baisse au cours des 15 dernières années (-13% entre 1999-2001 et 2011-2013). Cette évolution des niveaux est à mettre en relation avec la baisse des émissions parisiennes de particules, de l'ordre de -50% entre 2000 et 2010. En 2013, les normes européennes et françaises de qualité de l'air relatives aux particules PM10 sont respectées en situation de fond.

➔ Concentration moyenne annuelle de particules PM2.5 sur Paris et la petite couronne (situation de fond et de proximité au trafic routier)

Pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2.5), on retrouve les mêmes secteurs prédominants. Dans Paris, les émissions sont réparties principalement sur les secteurs du trafic routier (58%) et du résidentiel et tertiaire (27%). Les autres secteurs d'activités présents dans Paris contribuent pour moins de 10% chacun. A proximité du trafic routier, on estime que 45% des particules PM2.5 proviennent de l'impact du trafic local, 15% de la pollution ambiante de l'agglomération et 40% de l'import (transport et réactions chimiques).



C'est aux abords des axes de circulation que les concentrations sont les plus élevées.

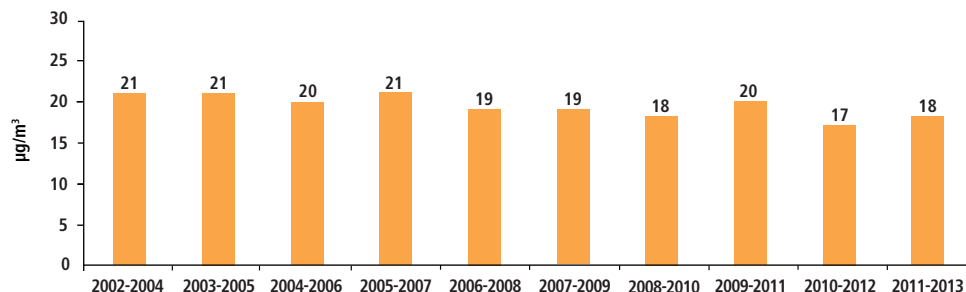
A Paris, les seuils réglementaires en PM2.5 (valeur limite annuelle et valeur cible) ne sont dépassés qu'en situation de proximité de trafic.

La totalité du territoire parisien et des habitants est concerné par un dépassement de **l'objectif de qualité** (10 µg/m³). Ce seuil est également dépassé en tout point de la région.

Particules PM2.5

➔ Evolution des niveaux des PM2.5

Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM10 dans Paris (5 stations de fond)



Comme pour les PM10, les teneurs annuelles de **particules PM2.5** fluctuent du fait des conditions météorologiques. Toutefois, si on s'affranchit de ces variations météorologiques, les niveaux moyens annuels baissent très légèrement entre 2000/2002 et 2011/2013.

Ozone O₃

➔ Mesure de l'ozone

L'ozone, polluant secondaire, se caractérise par des niveaux de fond plus importants en zones périurbaine et rurale. Ce polluant n'est mesuré que sur les stations de fond et pas sur les stations trafic.

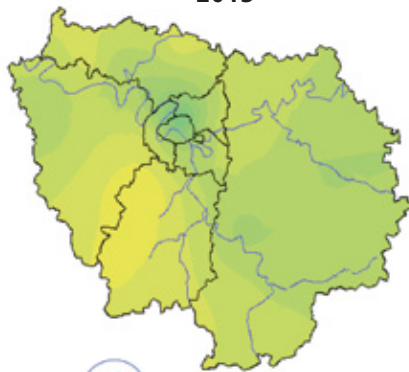


L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz « pré-curseurs », le dioxyde d'azote (NO₂), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire (UV). L'ozone réagit chimiquement avec le monoxyde d'azote émis en grande partie par le trafic routier. Les teneurs en ozone sont donc très faibles à proximité immédiate du trafic routier.

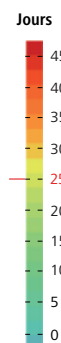
Effets sur la santé :

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.

Objectif de qualité 2013



Valeur cible 2011-2013



Valeur cible :
25 jours
en moyenne
sur 3 ans

Les cartes représentent à l'échelle de l'Ile-de-France, le nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité en ozone en 2013 et la situation au regard de la valeur cible sur la période 2011-2013.

A Paris, les niveaux d'ozone, en moyenne plus faibles que ceux des autres départements franciliens, dépassent les objectifs de qualité mais pas les valeurs cibles.

L'objectif de qualité relatif à la protection de la santé (seuil de 120 µg/m³ en moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser en cours d'année) est dépassé sur toutes les stations parisiennes de même que sur toutes les stations franciliennes. A Paris, il est dépassé au cours de 5 à 12 journées en fond selon les stations.

La valeur cible (seuil de 120 µg/m³ en moyenne 8 heures, à ne pas dépasser plus de 25 jours en moyenne sur 3 ans) est respectée dans Paris, de même que sur l'ensemble de la région Ile-de-France. Paris observe en moyenne un peu plus de 8 jours de dépassements du seuil de la valeur cible (25 jours autorisés). En situation de fonds, les moyennes annuelles d'ozone à Paris sont comprises entre 36µg/m³ et 40 µg/m³.

Benzène C₆H₆



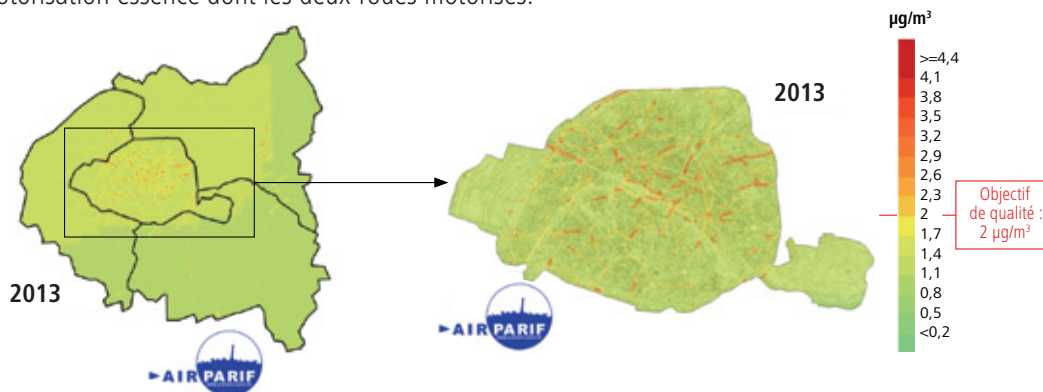
Effets sur la santé :

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 impact négatif indirect sur la végétation, en tant que précurseur d'ozone - perturbant la photosynthèse.

La valeur limite annuelle, comme l'objectif de qualité, sont fixés respectivement à 5 µg/m³ et à 2 µg/m³ en moyenne annuelle.

➔ Concentration moyenne annuelle de benzène sur Paris et la petite couronne (situation de fond et de proximité au trafic routier)

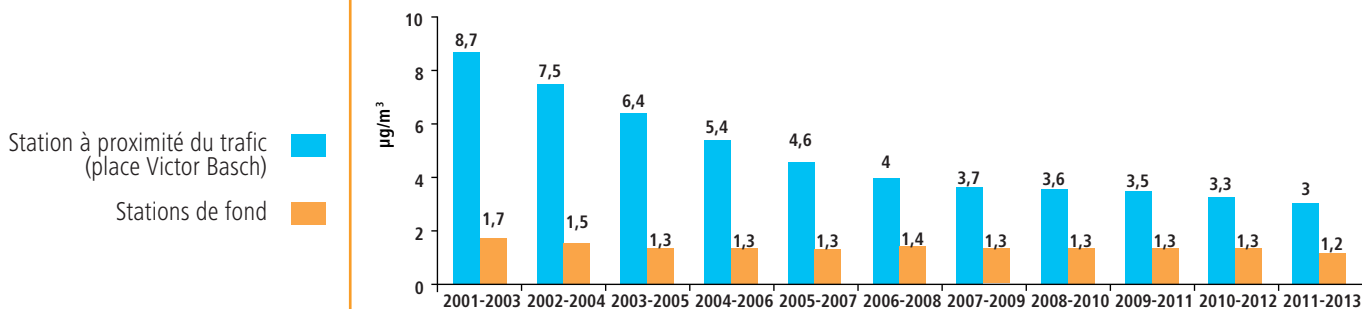
Le benzène est un polluant émis majoritairement par le trafic routier, plus particulièrement les véhicules à motorisation essence dont les deux-roues motorisés.



Les concentrations sont plus élevées à proximité des axes de circulation. Les concentrations de benzène en situation de fond sont légèrement plus élevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne. Les normes européennes et françaises de qualité de l'air sont respectées en situation de fond. En situation de proximité du trafic routier, la valeur limite annuelle est respectée mais l'objectif de qualité est dépassé. En 2013, l'objectif de qualité à Paris est dépassé sur environ 160 km d'axes et concerne approximativement 200 000 habitants.

➔ Évolution des niveaux de benzène

Concentration moyenne sur 3 ans en benzène dans Paris



Sur la période 2000-2007, les teneurs en benzène en proximité au trafic 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 tend à se stabiliser, en dessous de la valeur limite européenne mais au-dessus de l'objectif de qualité français.

En situation de fond, la même tendance est observée sur la période 2000-2005. Les niveaux sont stables ces dernières années et respectent la réglementation, française et européenne.

➔ Evolution générale des concentrations des principaux polluants

	Tendance période récente (2007-2013)		Évolution 2013/2012	
	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic
NO ₂	↘	→	→	↘
PM10	→	→	↘	↘
PM2,5	→	→	↘	↘
O ₃	→	nd	→	nd
Benzène	→	↘	↘	↘

Niveaux de pollution en Ile-de-France

Bilan des indices de qualité de l'air



En 2013, en Ile-de-France, les indices CITEAIR de Paris intra-muros ont été calculés à partir des 12 stations parisiennes (6 stations de fonds et 6 stations de trafic).

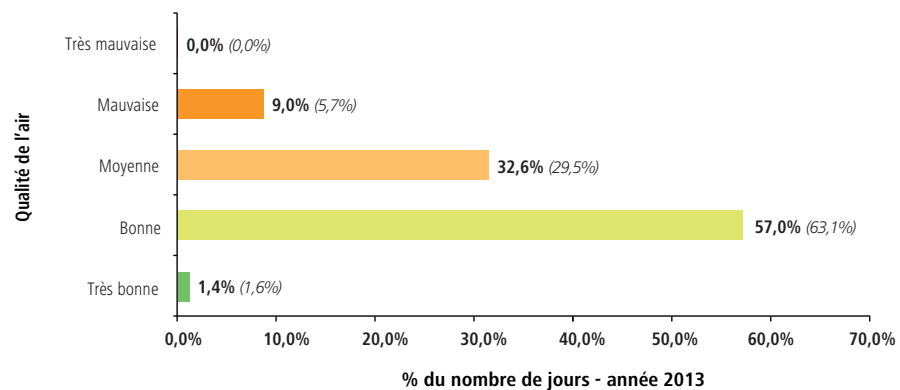
➔ Bilan de l'indice de qualité de l'air européen CITEAIR

Les indices CITEAIR (Common Information to European Air) permettent de comparer la qualité de l'air dans près d'une centaine de villes européennes selon la même méthode et le même outil.

A travers une échelle de 5 classes de couleurs (du vert au rouge en passant par l'orange) et 5 qualificatifs (qualité de l'air « très bonne » à « très mauvaise »), ils informent sur les polluants les plus problématiques en Europe :

Pour l'indice général, les polluants obligatoires sont le NO₂, les PM₁₀ et l'ozone.

Indice fond CITEAIR (fond, Paris intra-muros)



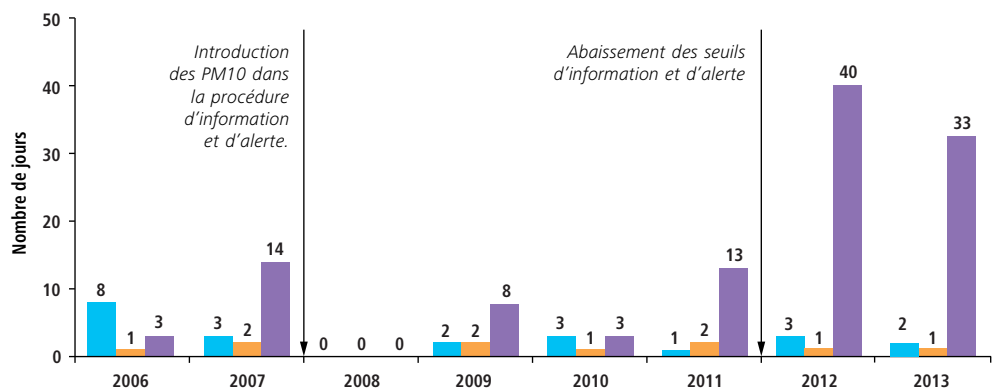
Dans Paris intra-muros, l'indice général (fond) a été très bon ou bon environ 60% du temps. La qualité de l'air a été plus souvent moyenne qu'en 2012, notamment en raison de l'épisode de forte pollution de décembre 2013.

➔ Bilan des déclenchements de la procédure d'information et d'alerte en Ile-de-France

O₃

NO₂

PM10



Compte-tenu de l'introduction des PM10 dans la procédure d'information et d'alerte en 2008 puis de l'abaissement des seuils pour ce même polluant fin 2011, le nombre de déclenchements de la procédure est beaucoup plus élevé en 2012 et 2013.

Seuls 3 jours de déclenchement pour les polluants autres que les PM10 ont été relevés en 2013 (2 pour l'ozone et 1 pour le dioxyde d'azote).

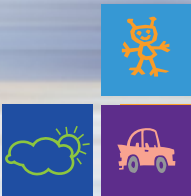
Mais pour les PM10, l'année 2013 présente des événements de pollution durables et plus de dépassements du seuil d'alerte qu'en 2012 (7 jours consécutifs de dépassement du seuil d'information pour les PM10 du 21 au 30 mars et 6 jours de dépassement du seuil d'alerte dont 5 jours consécutifs du 9 au 13 décembre).



L'arrêté inter-préfectoral, entré en application le 30 novembre 2011, a modifié les seuils de déclenchement pour les particules PM10.

Ainsi, le seuil d'information, initialement fixé à 80 µg/m³, a été abaissé à 50 µg/m³. Le seuil d'alerte est passé de 125 µg/m³ à 80 µg/m³.

Cet abaissement des seuils a pour conséquence un nombre plus important de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte.



Le bruit routier

Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF - Mairie de Paris
Direction des Espaces Verts
Et de l'Environnement

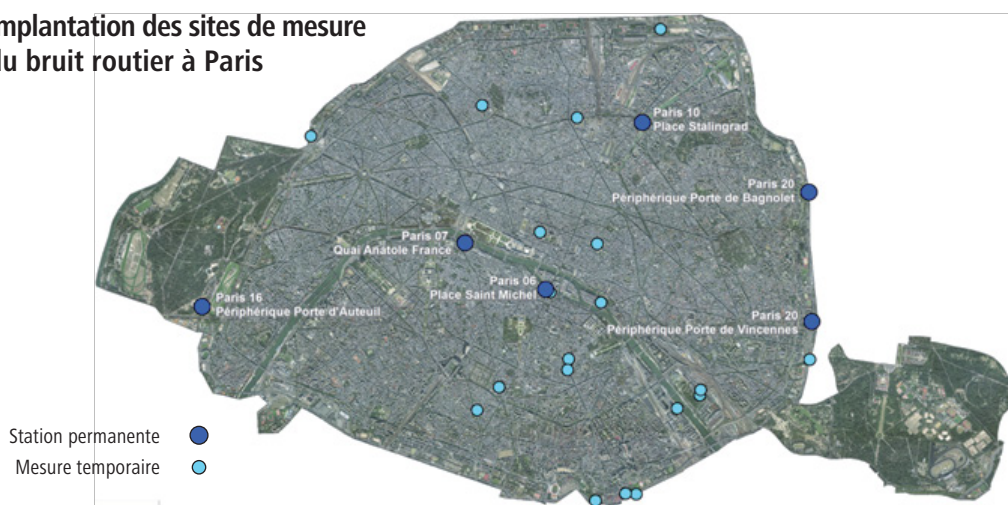
➔ Le bruit routier

Sur la base des cartes de bruit de 2007, établies en application de la directive 2002/49/CE, 26% des Parisiens, soit 580 000 personnes, seraient exposées au-dessus du seuil réglementaire de 68 dB(A) en Lden et 15%, soit 330 000 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. Elle dispose d'un réseau de 38 stations de mesure opérationnelles en Île-de-France dont 10 à Paris (6 stations permanentes consacrées au bruit routier).

Implantation des sites de mesure du bruit routier à Paris



Directive européenne 2002/49/CE :

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

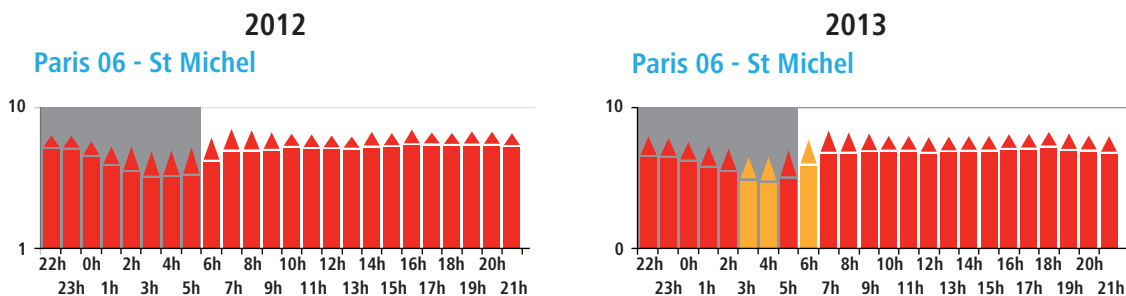
Le champ d'application de cette directive concerne le bruit dans l'environnement. Celui-ci est défini comme « le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines ». Routes, voies ferrées, aéroports, industries sont les grandes sources de bruit ciblées en priorité par cette directive.



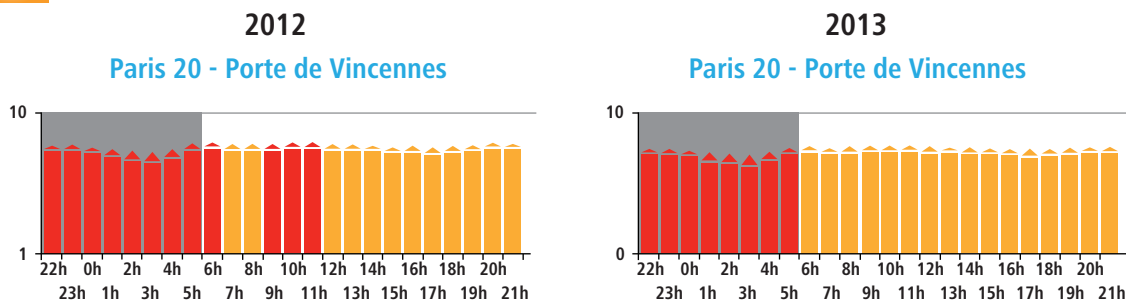
L'indice harmonica :

Cet indice mis au point par les observatoires du bruit français Bruitparif et Acoucité, 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.

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



Tendance : Amélioration de l'indice harmonica en 2013, en cœur de nuit entre 3h et 5h ainsi qu'en début de matinée entre 6h et 7h (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).



Tendance : Amélioration de l'indice harmonica en 2013, le matin entre 6h et 12h (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).

Exposition des Parisiens

Source : BRUITPARIF-
Mairie de Paris
Direction des Espaces Verts
Et de l'Environnement



Indicateurs de bruit :

Le Lden est « l'indicateur de bruit associé globalement à la gêne ». Il découpe la journée en trois périodes d=day (jour, de 6h à 18h), e=evening (soirée, de 18h à 22h), n=night (nuit, de 22h à 6h) pour lesquelles le niveau sonore moyen calculé à long terme est affecté d'un coefficient permettant de prendre en compte la gêne plus importante en soirée et la nuit par rapport à la journée.

Une valeur limite réglementaire a été fixée par l'État français à 68 dB(A).

Le Ln est « l'indicateur de bruit associé globalement aux troubles du sommeil ». Il correspond à la gêne de nuit (22h-6h).

Une valeur limite réglementaire a été fixée par l'État français à 62 dB(A).

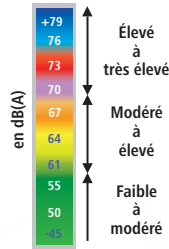
L'OMS recommande une valeur cible d'intérêt pour le Ln à 55 dB(A), extérieur. Le seuil permettant de réduire les risques d'effets néfastes sur la santé est, lui, fixé à 40 dB(A), extérieur.



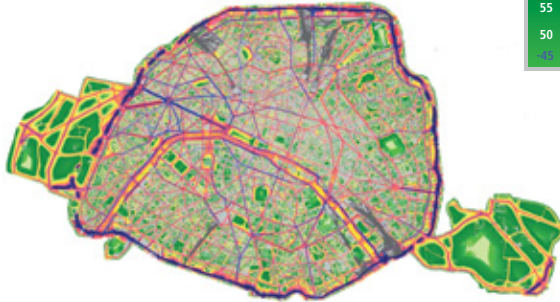
Les revêtements acoustiques :

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.

Cartes du bruit routier



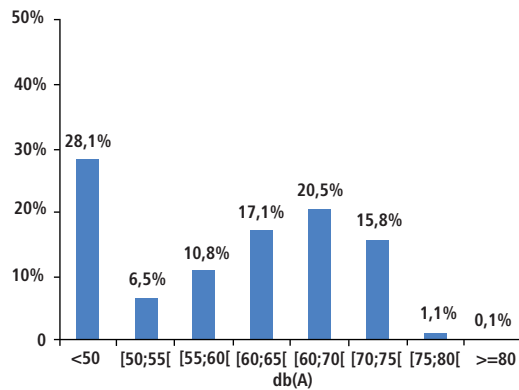
Carte Lden (24h) de 2007



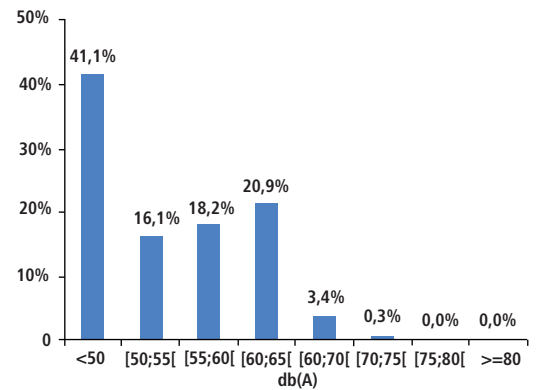
Carte Ln (nuit) de 2007



Exposition de la population au bruit routier selon l'indicateur Lden



Exposition de la population au bruit routier selon l'indicateur Ln

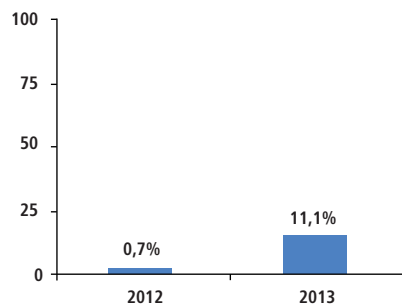


La carte Lden de 2007 permet d'estimer qu'environ 38% de Parisiens résident dans un environnement sonore que l'on peut qualifier de fatiguant ou bruyant à cause du trafic routier (Lden > 65 dB(A)).

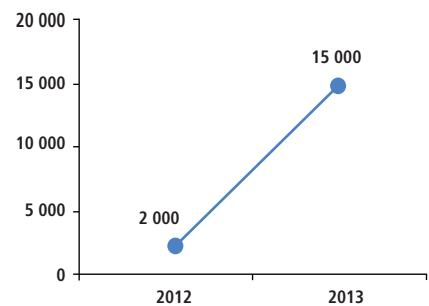
La carte Ln de 2007 montre que la part des habitants résidant dans un environnement nocturne bruyant (Ln > 60 dB(A)) est de 25%. 6 300 personnes sont encore exposées à des niveaux supérieurs à 70 dB(A). A peine plus d'un Parisien sur deux (58%) bénéficie d'un environnement calme (< 55 dB(A)) la nuit.

Les enrobés phoniques

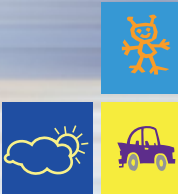
Évolution du linéaire d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique



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



Entre le 8 juillet et le 10 octobre 2013, 9 zones du boulevard périphérique ont été recouvertes d'enrobés phoniques, représentant un linéaire total de 3,3 km.



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 Ile de France

Enquête d'opinion de conjoncture

Paris ■
France milieu urbain ■

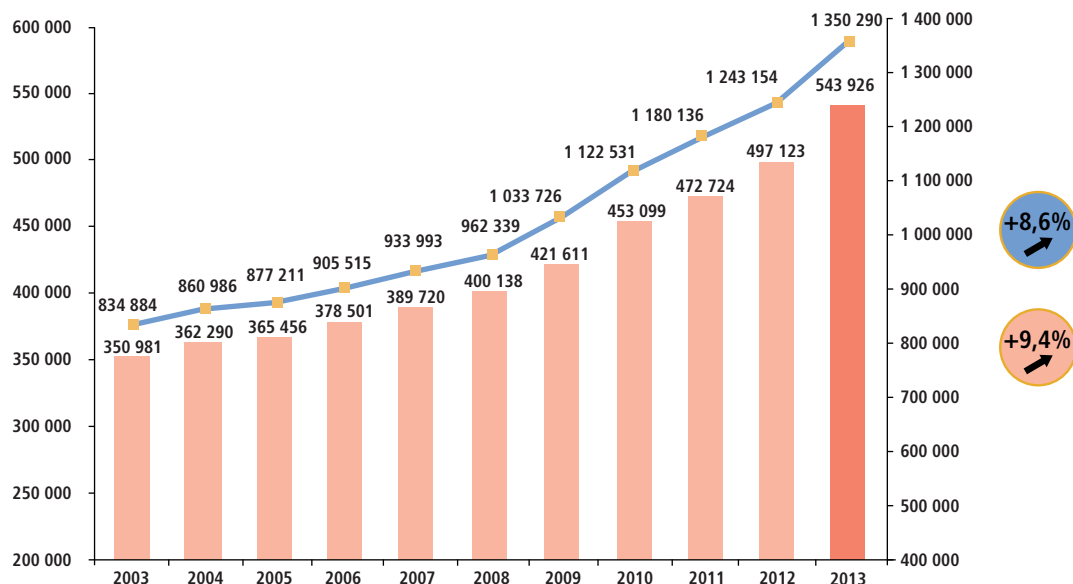


Enquête d'opinion de conjoncture :
Enquête téléphonique menée par la CCIR
Paris Ile de France auprès de 6 200
dirigeants d'entreprises de tous les
secteurs d'activité dont 913 implantés à
Paris et réalisée par MEDIAMETRIE du 9
au 27 septembre 2013

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

Au 31 décembre de chaque année

➔ Evolution 2013 / 2012

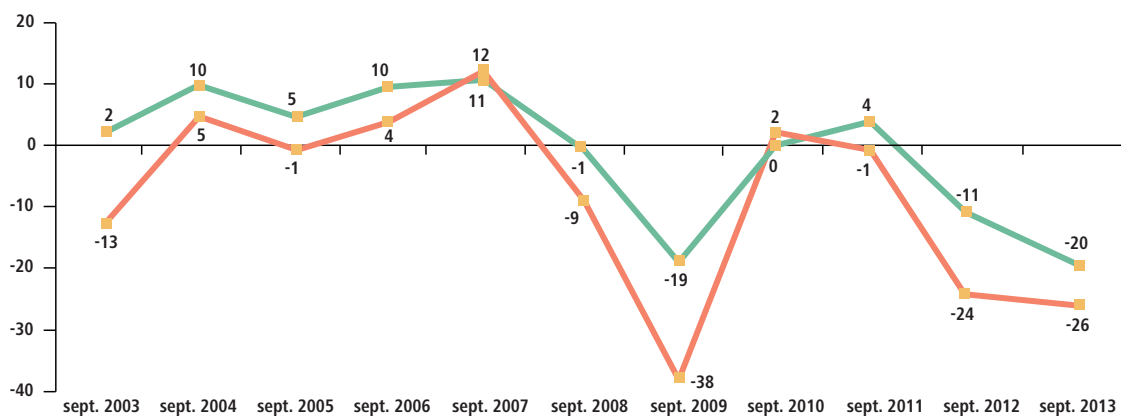


Tendance : L'augmentation du nombre d'établissements se poursuit à un rythme plus soutenu sur les 5 dernières années, à Paris comme en Ile-de-France. La hausse a été de 9,4% en 2013 par rapport à l'année précédente (+8,6% en Ile-de-France). La mise en place du statut d'auto-entrepreneur en 2009 contribue à cette évolution. Les industries culturelles et créatives ont été dynamiques avec une hausse importante du nombre d'établissements tout particulièrement dans la fabrication et le négoce de vêtements, de parfums et de joaillerie, dans les activités de design et les activités créatives, artistiques et de spectacle. La hausse a été également soutenue dans les activités de conseil notamment dans les domaines informatiques et juridiques. Le nombre de commerces de détail alimentaires et de restaurants a lui aussi progressé. Les e-commerces connaissent une progression particulièrement marquée.

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

Toute activité confondue

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



Tendance : Le recul de l'activité des entreprises parisiennes est confirmé en 2013 avec près d'une entreprise sur deux annonçant un chiffre d'affaires en baisse. Toutes les activités sont concernées notamment le secteur des services aux entreprises, particulièrement présent à Paris, qui enregistre un net déclin par rapport à 2012. Dans un contexte de dégradation de la situation financière et de la trésorerie, la prudence perdure en termes d'investissements et d'embauches. Au niveau national, le solde d'opinion connaît, de son côté, un recul marqué.



Les chiffres de l'année

Déplacements en transports en commun

→ Evolution 2013 / 2012



Métro (RATP) :

1 527 millions de voyages

-0,9%



RER A et B (RATP) :

469 millions de voyages

-1,7%



Réseau de surface à Paris (RATP) :

406 millions de voyages

+5,4%



dont
Tramway T3 :

80,8 millions de voyages

+99,3%



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

746 millions de voyages

+1,6%

Déplacements à vélo

Fréquentation des aménagements cyclables

+5%

Nombre de déplacements à Vélib' :

35 021 961

+3%

Circulation automobile

Paris intra-muros (réseau instrumenté) :

1 495 véhicules* km/h ramenés au km d'axe instrumenté

-4%

Boulevard périphérique :

5 536 véhicules* km/h ramenés au km d'axe

-1%

Jours ouvrables, 7h-21h

Déplacements en deux-roues motorisés

Evolution du nombre de 2 roues motorisés sur les sites enquêtés

-3%

Stationnement

Payant de surface :

142 218 places

Nombre de places de stationnement sur voirie pour les deux-roues :

71 100

+5%

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

9 590

+2%

Déplacements touristiques

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

182 717

+1,6%

Sécurité

Nombre de victimes de la circulation :

7 643

-4%

Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **30** dépassements du seuil d'information et **6** dépassements du seuil d'alerte.



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
Fax : 01 40 28 70 15

Préfecture de Police
7, boulevard du Palais
75004 Paris

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

**Conseil Régional
d'Ile-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'Ile-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 **2013**

à Paris



MAIRIE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DE DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896



TOUTE L'INFO
au 3975* et
sur **PARIS.FR**

*Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe sauf tarif propre à votre opérateur