

# Le bilan des déplacements

en **2015**  
à Paris



L'OBSERVATOIRE  
DES DEPLACEMENTS

A PARIS





# Sommaire

<b>Les faits marquants</b>	<b>4</b>
<b>Les chiffres de l'année</b>	<b>5</b>
<b>Les déplacements des Parisiens</b>	<b>6</b>
<b>Les transports en commun</b>	<b>7</b>
<b>Les déplacements à vélo</b>	<b>13</b>
<b>Les déplacements des piétons</b>	<b>20</b>
<b>Les déplacements des PMR</b>	<b>22</b>
<b>La circulation</b>	<b>23</b>
<b>Les déplacements en deux-roues motorisés</b>	<b>31</b>
<b>Le stationnement</b>	<b>33</b>
<b>Les déplacements en taxis</b>	<b>36</b>
<b>Les déplacements touristiques</b>	<b>37</b>
<b>Le transport de marchandises</b>	<b>40</b>
<b>La sécurité des déplacements</b>	<b>42</b>
<b>La pollution atmosphérique</b>	<b>46</b>
<b>Le bruit routier</b>	<b>53</b>
<b>Le contexte économique</b>	<b>55</b>
<b>L'observatoire des déplacements à Paris</b>	<b>56</b>

L'Observatoire est animé par la Mairie de Paris avec la collaboration de la Préfecture de Police, de l'INSEE, de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, du Syndicat des Transports d'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 2015

## Déplacements

- **Aménagements** : Fin des travaux d'aménagement de la place Gabriel Péri (27 février) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue Saint-Lazare (4 juin) ; Début des travaux d'aménagement de l'avenue de la Porte d'Ivry, dans la ZAC Joseph Bedier – Porte d'Ivry (3 août) ; Fin des travaux d'aménagement des abords de la Halle Secrétan (18 septembre) ; Fin des travaux d'aménagement des abords du Parc des Princes (2 octobre) ; Inauguration de la place de la laïcité (9 décembre) ; Inauguration de la rue Césaria Evora (11 décembre) ;
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Inauguration du premier abri voyageur "intelligent" place de la Bastille suivi du déploiement des 2000 abris (23 mars) ; Mise en place du Pass Navigo unique au tarif de 70 € (1<sup>er</sup> septembre) ; Mise en service de la gare Rosa Parks du RER E "Eole" et renforcement de 5 lignes de bus desservant la nouvelle gare (13 décembre).
- **Modes de circulation douce** : Inauguration des premières bornes de recharge électrique rapide sur les stations-services en concession sur le boulevard périphérique porte de Vincennes ; création d'une bande cyclable à contre sens rue Bobillot entre la place d'Italie et la rue de la Butte aux Cailles (octobre), création d'une piste bidirectionnelle boulevard de Picpus entre le square Courteline et le boulevard de Reuilly (septembre), création d'une piste bidirectionnelle boulevard de Reuilly entre la place Félix Eboué et le boulevard de Bercy (septembre), création d'une liaison cyclable bidirectionnelle quai François Mauriac entre le boulevard Vincent Auriol et la rue Neuve Tolbiac (novembre) ; Généralisation du dispositif de "cédez le passage cycliste à tous les carrefours parisiens" (28 août) ; Inauguration du Service de Véhicules Partagés SVP (5 novembre) ; Création d'un syndicat mixte ouvert dénommé "Syndicat d'Études Vélib' Métropole" (14, 15 et 16 décembre).
- **Circulation automobile** : Fermeture provisoire du tunnel de l'Étoile (16 mars au 13 octobre) ; Pose d'un revêtement bitumineux anti-bruit sur le boulevard Périphérique entre les portes d'Ivry et de Choisy et aux abords de la porte de Gentilly (9 juin) ; fermeture définitive à la circulation de transit nord-sud du tunnel des Halles (1<sup>er</sup> novembre).
- **Évènements** : Quatorzième édition de l'opération "Paris Plage" (du 20 juillet au 16 août) ; Opération Paris journée sans voiture (27 septembre) ; Semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre).

## Stationnement

- Modification des règles du stationnement payant de surface : suppression de la gratuité le samedi et au mois d'août, extension des horaires du payant jusqu'à 20h, hausse des tarifs et passage à 2 zones tarifaires au lieu de 3, hausse des tarifs du stationnement des autocars (1<sup>er</sup> janvier).
- Création d'une nouvelle carte de stationnement basse émission (mars).
- Modification des modalités de stationnement des professionnels exerçant à Paris (15 avril et 1<sup>er</sup> mai)
- Extension à tous les arrondissements parisiens du paiement du stationnement par Smartphone, P Mobile, pour les visiteurs, résidents ou professionnels (1<sup>er</sup> juillet).
- Passage de la facturation au quart d'heure dans les parcs concédés (1<sup>er</sup> juillet).
- Organisation de plusieurs animations pour le public parisien sur les dangers des angles morts des véhicules à gros gabarit.
- Poursuite des travaux du groupe de travail "Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP" pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 4 sites étudiés en 2015.

## Sécurité

## Réglementation

- Vote par le conseil de Paris des mesures d'accompagnement proposées dans le cadre du plan d'action contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier et pour l'amélioration de la qualité de l'air (9 février).
- Extension de la vidéo verbalisation à 34 nouveaux axes, 8 carrefours accidentogènes et quasi-totalité des couloirs bus (11 mai).



# Les chiffres de l'année

## Déplacements en transports en commun

→ Evolution 2015 / 2014



Méto (RATP) :

**1 520 millions** de voyages

-0,4%



RER A et B (RATP) :

**469 millions** de voyages

-1,0%



Réseau de surface à Paris (RATP) :

**434 millions** de voyages

+0,2%



dont  
Tramway T3 :

**97 millions** de voyages

+6,1%



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

**934\*** millions de voyages

*\* Nouvelle méthode de calcul*

## Déplacements à vélo

Fréquentation des aménagements cyclables

stable

Nombre de déplacements à Vélib' :

**39 398 323**

stable

## Circulation automobile

Paris intra-muros (réseau instrumenté) :

**1 393** véhicules\*km/h ramenés au km d'axe instrumenté

-3%

Boulevard périphérique :

**5 497** 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

-7%

## Stationnement

Nombre de places véhicules sur voirie :

**141 757**

Nombre de places sur voirie pour les deux-roues :

**72 255**

+2%

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

**9 275**

-2%

## Déplacements touristiques

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

**189 505**

+5,5%

## Sécurité

Nombre de victimes de la circulation :

**6 973**

-8%

## Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **12** dépassements du seuil d'information et **4** dépassements du seuil d'alerte.

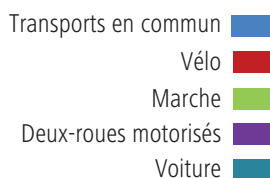


# Les déplacements des Parisiens

## Déplacements des parisiennes et des parisiens (âgés de 15 à 25 ans)

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

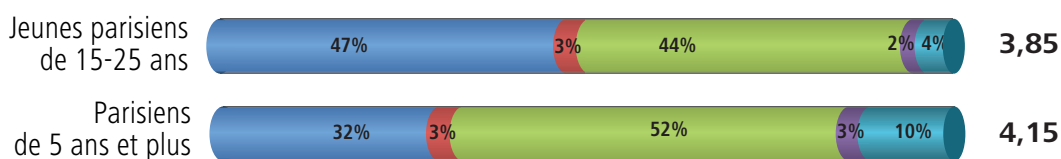
Après des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable.



### Portée moyenne des déplacements en 2010 par mode

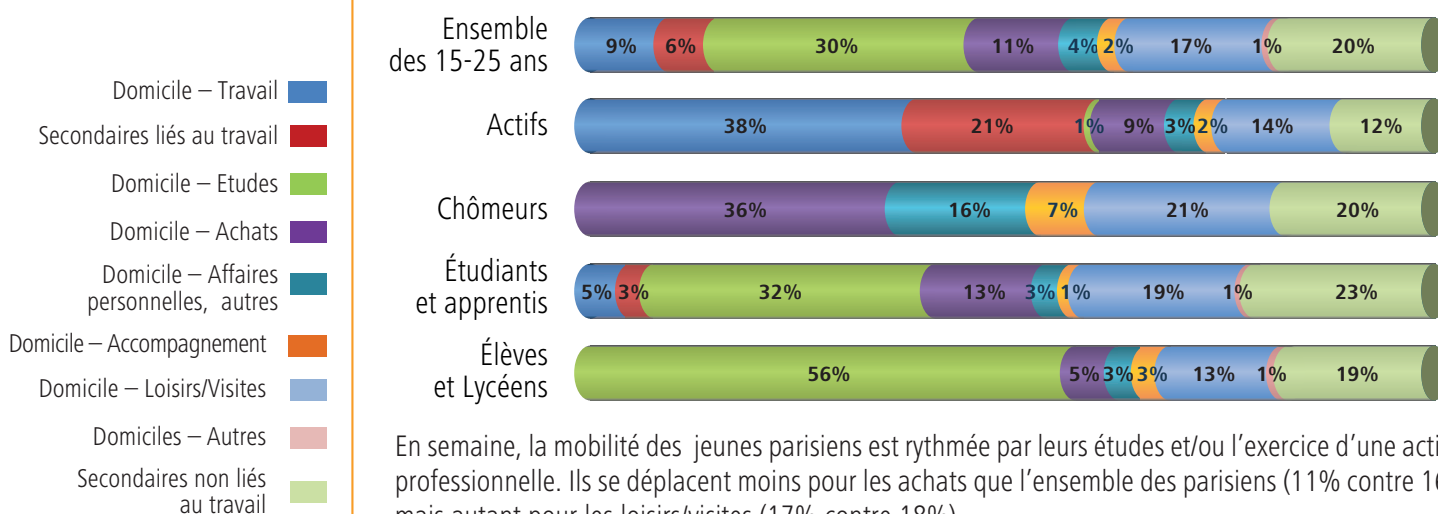
	15 - 25 ans	Parisiens de 5 ans et plus
Transports collectifs	4,5	5,3
Voitures	5,4	6,9
Deux-roues motorisés	2,6	4,0
Vélo	2,7	2,2
Marche	0,5	0,4

### Modes utilisés pour les déplacements de la journée en 2010



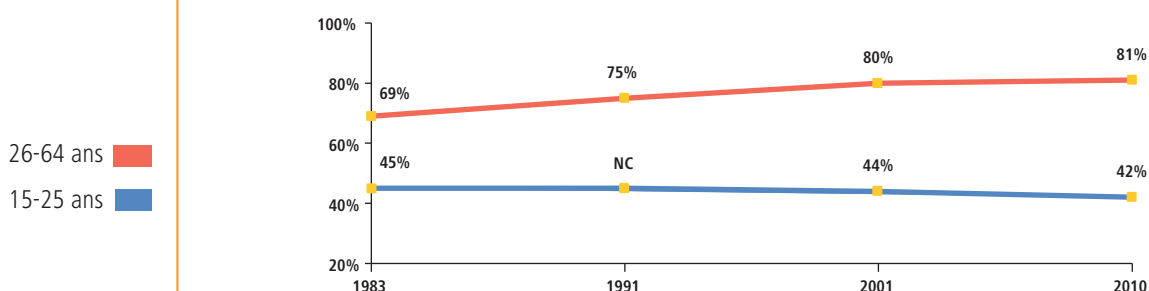
Les jeunes parisiens de 15 à 25 ans effectuent 3,85 déplacements par jour (4,15 pour les parisiens de 5 ans et plus). Ils utilisent en priorité les transports en commun collectifs (47% contre 32% pour l'ensemble des parisiens de 5 ans et plus). Les modes actifs (marche et vélo) représentent 47% de leurs déplacements (55% pour l'ensemble des parisiens). Ils utilisent moins la voiture que l'ensemble des parisiens (respectivement 4% et 10%).

### Motifs des déplacements de la journée



En semaine, la mobilité des jeunes parisiens est rythmée par leurs études et/ou l'exercice d'une activité professionnelle. Ils se déplacent moins pour les achats que l'ensemble des parisiens (11% contre 16%) mais autant pour les loisirs/visites (17% contre 18%).

### Evolution de la possession du permis de conduire (chez les jeunes parisiens)



La baisse du taux de possession du permis de conduire chez les jeunes parisiens, amorcée en 2001, se poursuit. Elle est plus importante chez les jeunes franciliens (55% en 2001 et 46% en 2010).



# 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 3 lignes) et services conventionnés (Traverses).

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

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

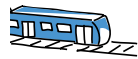
**Transilien SNCF :**  
Réseau Ile-de-France (train + tram-train), RER C, D, E et parties du RER A et B exploitées par la SNCF.

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

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

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

### ➔ Évolution 2015/2014



#### Métro (RATP)

**16** lignes  
**206** km de lignes\*  
**303** stations nominales  
**29 470** millions PKO

stable  
➔

### ➔ Évolution 2015/2014



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

**2** lignes  
**115,1** km de lignes  
**66** stations nominales  
**25 503** millions PKO

+ 2%  
➔

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



#### Bus à Paris (RATP)

**64** lignes  
**573** km de lignes  
**1 305** points d'arrêt  
**3 188** millions PKO

-0,7%  
➔



#### Bus en banlieue (RATP)

**240** lignes  
**2 451** km de lignes  
**4 023** points d'arrêt  
**8 409** millions PKO

+ 1%  
➔



#### Noctilien (RATP, SNCF)

**48** lignes (32 RATP et 16 SNCF)  
**663** km de lignes (RATP) et  
**720** km (SNCF)  
**1 099** points d'arrêt (RATP) et  
**437** (SNCF)



#### Mode TCSP (RATP)

**10** lignes dont 2 lignes à Paris  
**126** km de lignes dont 25 km dans Paris  
**226** points d'arrêt dont 42 dans Paris  
**3 258** millions PKO

+ 22%  
➔



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

**1 280** 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)

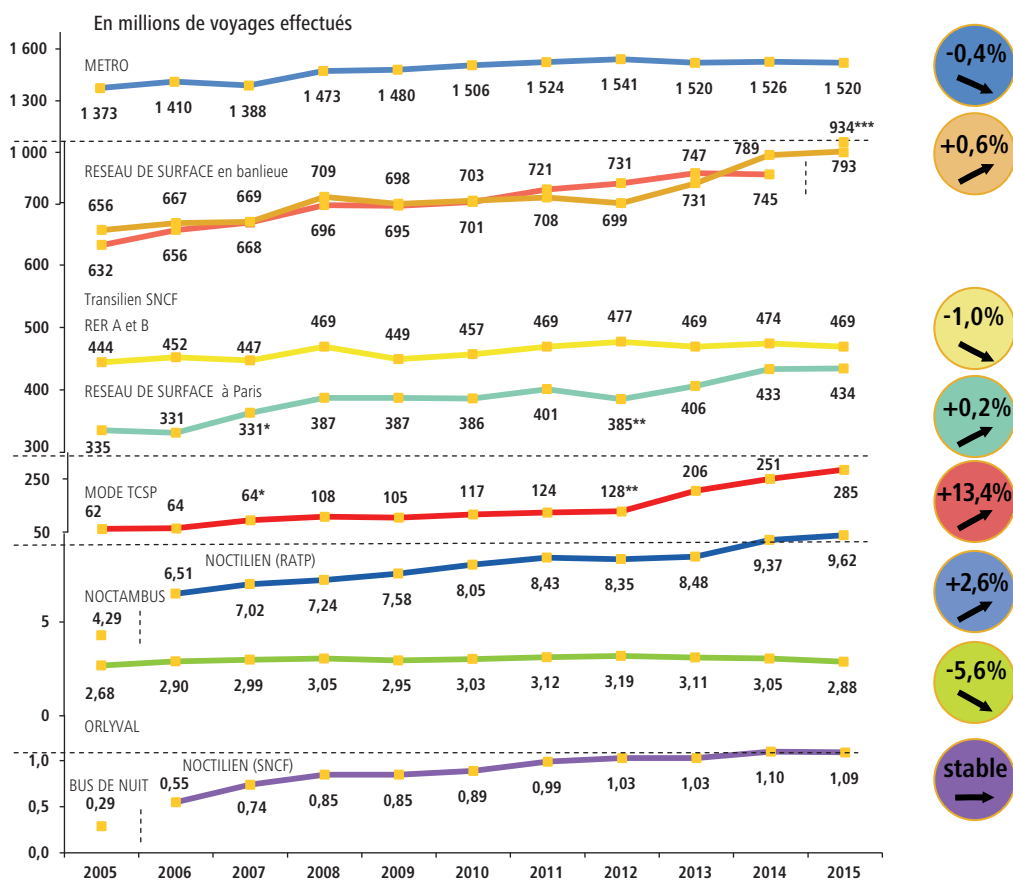


Les pourcentages d'évolution sont calculés à partir des données exactes de fréquentation (chiffres non arrondis).

## ➔ Nombre de voyages effectués

Évolution annuelle depuis 2005 (données brutes)

## ➔ Evolution 2015/2014



\* Mise en service du tramway T3 (décembre 2006)

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

\*\*\* Modification de la méthode de calcul

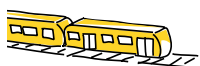


**Tendance :** L'année 2015 affiche une stabilité ou une légère baisse de la fréquentation sur l'ensemble des réseaux, excepté le TCSP. Les attentats de janvier et novembre ont eu un impact négatif sur la fréquentation des transports en commun, plus particulièrement sur le métro en raison du recul de la clientèle touristique. La fermeture du tronçon Auber - la Défense pour travaux en été a pénalisé la fréquentation du RER A. Inversement, la mise en place du Pass Navigo unique le 1<sup>er</sup> septembre a dynamisé le trafic.

## Qualité de service



METRO



RER A, B, C, D, E (RATP et SNCF)



Transilien SNCF



Bus à Paris

## ➔ Indices de régularité

2014	2015	Evolution 2015/2014
97,9%	97,9%	stable
87,5%	87,9%	+0,4
88,6%	88,6%	stable
90,8%	91,1%	+0,3

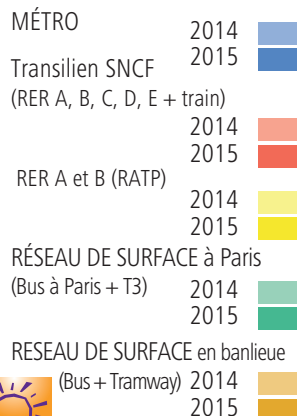
## Définitions

% 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.

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

## Fréquentation trimestrielle



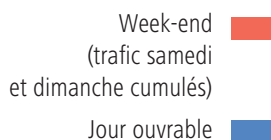
### Les mouvements sociaux :

**En 2014** sur le réseau SNCF : du 10 au 25 juin, le 23 septembre et le 4 novembre. Et sur le réseau RATP : le 23 septembre et le 9 octobre (RER B).

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

## Métro

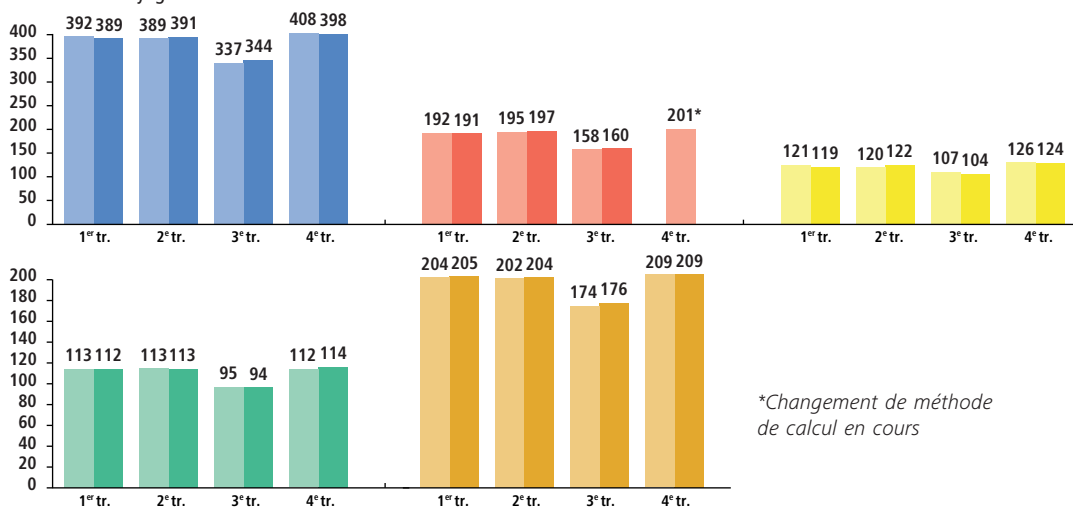
Source : RATP



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 2015 et 2014

Nombre de voyages effectués en millions



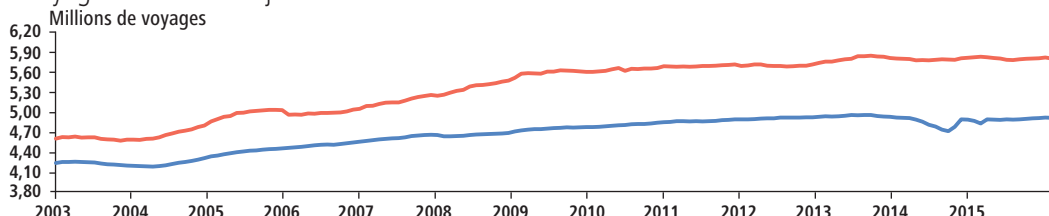
\*Changement de méthode de calcul en cours



**Tendance :** L'évolution trimestrielle du nombre de voyages est contrastée. Elle est quasiment stable sur l'ensemble de l'année pour les réseaux de surface à Paris et en banlieue, ainsi qu'au premier semestre pour le RER A et B RATP, avant l'impact des travaux d'été. La fréquentation du métro est en baisse au 1<sup>er</sup> et au dernier trimestre, en grande partie sous l'effet des attentats, et en légère hausse le reste de l'année. Stable au 1<sup>er</sup> trimestre, la fréquentation du Transilien augmente légèrement au 2<sup>e</sup> et au 3<sup>e</sup> trimestre.

## Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



**Tendance :** En 2015, la fréquentation du jour ouvrable comme du week-end est globalement stable sur l'ensemble de l'année. Celle du week-end affiche toutefois une légère baisse en fin d'année, les attentats de novembre ayant eu un impact spécifique sur les déplacements non-obligés, tandis que le trafic des jours ouvrables s'est rétabli plus rapidement.

## Stations de métro les plus fréquentées

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

2014	Trafic Annuel	2015	Trafic Annuel
Gare du Nord	51,3	Gare du Nord	50,8
Saint-Lazare	38,1	Saint-Lazare	38,2
Gare de Lyon	35,2	Gare de Lyon	35,9
Montparnasse-Bienvenue	31,6	Montparnasse-Bienvenue	31,2
Gare de l'Est	20,3	Gare de l'Est	20,4
République	18,2	République	18,5
Les Halles	18,0	Les Halles	17,4
Bibliothèque	15,8	Bibliothèque	16,4
La Défense	14,4	La Défense	15,0
Bastille	13,6	Bastille	13,4

Les stations les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2014. La plus forte progression est enregistrée pour la Défense et Bibliothèque (respectivement +4% et +3,8%), la plus forte baisse pour Les Halles (-3,3%). 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.



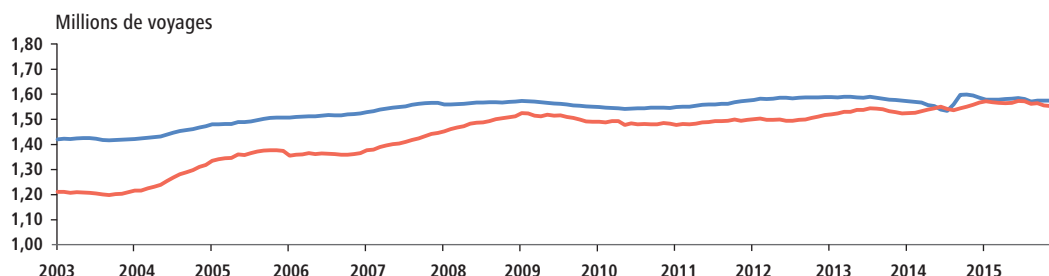
## RER (RATP)

Source : RATP

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

### Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



**Tendance :** Le nombre de voyages effectués les jours ouvrables sur le réseau RER est en hausse au 2<sup>ème</sup> trimestre, en baisse de juin à août suite aux travaux et stable le reste de l'année. La fréquentation du week-end est en baisse sauf au 2<sup>ème</sup> trimestre.

### Gares du RER les plus fréquentées

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

2014	Trafic Annual	2015	Trafic Annual
Gare du Nord	48,2	Gare du Nord	47,8
Gare de Lyon	36,4	Gare de Lyon	36,6
La Défense	30,1	La Défense	28,9
Châtelet – Les Halles	26,6	Châtelet – Les Halles	26,0
Nanterre - Préfecture	23,8	Nanterre - Préfecture	22,0
Val de Fontenay	12,2	Val de Fontenay	12,3
Charles de Gaulle – Etoile	9,4	Massy Palaiseau	8,6
Massy Palaiseau	8,6	Charles de Gaulle – Etoile	8,5
Saint Michel – Notre-Dame	7,8	Saint Michel – Notre-Dame	7,8
Noisy le Grand – Mont d'Est	7,1	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,4

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2014 : deux grandes gares SNCF, des grandes gares de correspondance, des pôles d'activité (études, affaires ou tourisme), générant un fort trafic.

## Gares « Transilien »

Source : SNCF

### Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2014	Trafic quotidien	2015	Trafic quotidien
Gare du Nord	316 776	Gare du Nord	316 776
Gare Saint-Lazare	175 591	Gare Saint-Lazare	175 591
Gare de Lyon	113 990	Gare de Lyon	113 990
Hausmann Saint-Lazare	78 363	Hausmann Saint-Lazare	78 363
Magenta	78 212	Magenta	78 212
Juvisy	59 965	Juvisy	59 965
Châtelet – Les Halles	59 830	Châtelet – Les Halles	59 830
Saint-Michel – Notre-Dame	59 483	Saint-Michel – Notre-Dame	59 483
La Défense (hors RER A)	50 975	La Défense (hors RER A)	50 975
Bibliothèque F. Mitterrand	47 894	Bibliothèque F. Mitterrand	47 894

Le classement des gares les plus fréquentées est le même qu'en 2014.



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

## Tramway T3

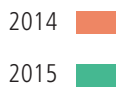
Source : RATP



### Tramway T3

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

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

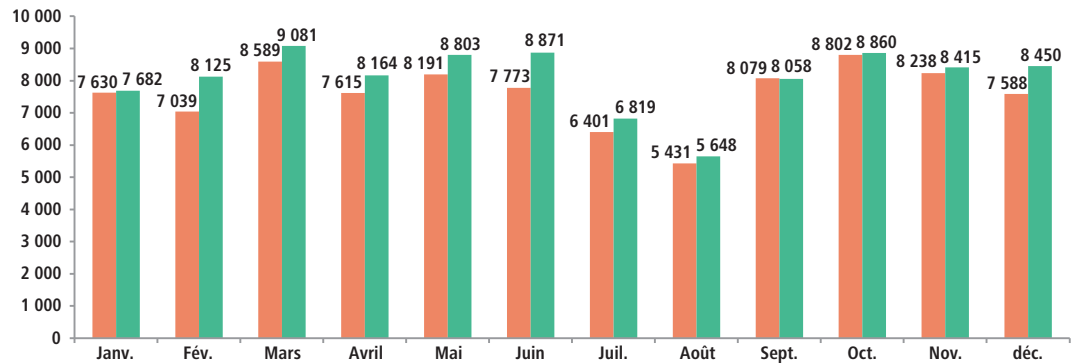


## Fréquentation mensuelle

Nombre de voyages effectués (en milliers)

## Evolution 2015 / 2014

+ 6,1%



**Tendance :** En 2015, sur la ligne de tramway T3, près de **97 millions** de voyages ont été effectués. La fréquentation est en hausse par rapport à celle de 2014 (+6,1%). Cette hausse est particulièrement marquée aux mois de février, juin et décembre (respectivement +15,4%, +14,1%, et +11,4%) et plus faible en janvier, septembre et octobre (respectivement +0,7%, -0,3% et +0,7%).

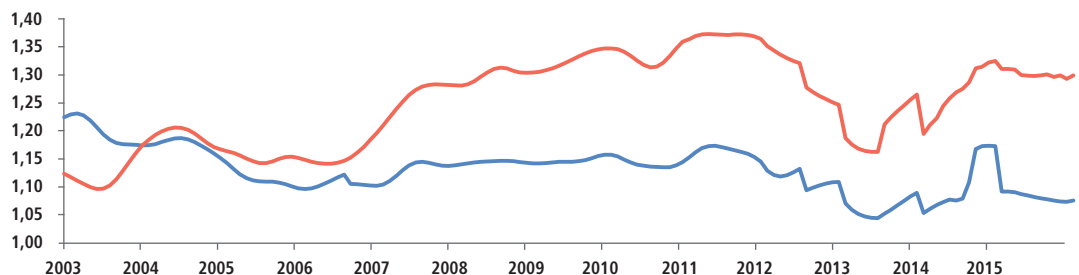
## Bus à Paris

Source : RATP



## Fréquentation mensuelle

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



**Tendance :** La fréquentation du jour ouvrable en légère baisse les 9 premiers mois se stabilise au dernier trimestre. Après une légère baisse à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre, la fréquentation du week-end se stabilise.

## Lignes de bus les plus fréquentées

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

2014	Moyenne journalière	2015	Moyenne journalière
62	56 025	62	55 432
26	40 875	26	41 127
95	36 079	60	36 175
91	35 733	95	34 442
60	34 493	91	33 942
99 (PC3)	34 215	31	32 745
31	33 107	96	29 450
80	29 843	80	28 898
96	28 884	99 (PC3)	28 031
27	28 274	27	27 559

Les 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2014. Elles affichent une baisse de la fréquentation journalière, à l'exception des lignes 60, 96 et 26. La ligne 99 (PC3) a connu la baisse la plus forte (-18%) suite aux nombreux travaux dans le secteur.



### Lignes de bus en service le week-end fin 2015 (y compris balabus) :

61 lignes le samedi (60 lignes en 2014)  
59 lignes le dimanche (58 lignes en 2014).

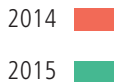
## Mobilien

Source : RATP

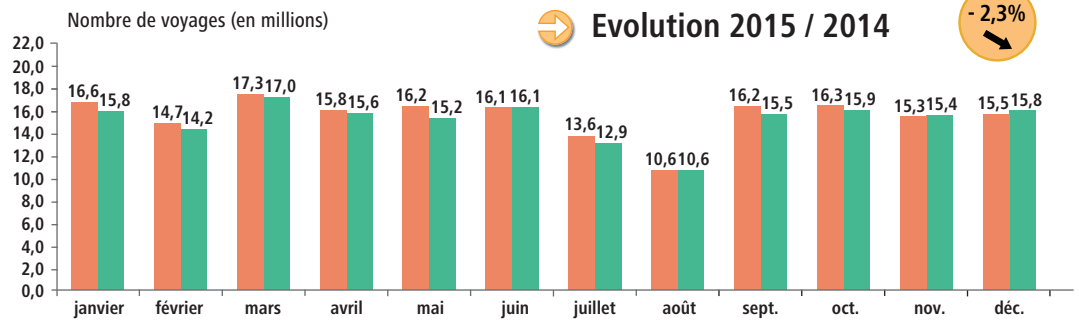


### Réseau bus Mobilien (contrat STIF / RATP 2012-2015) :

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

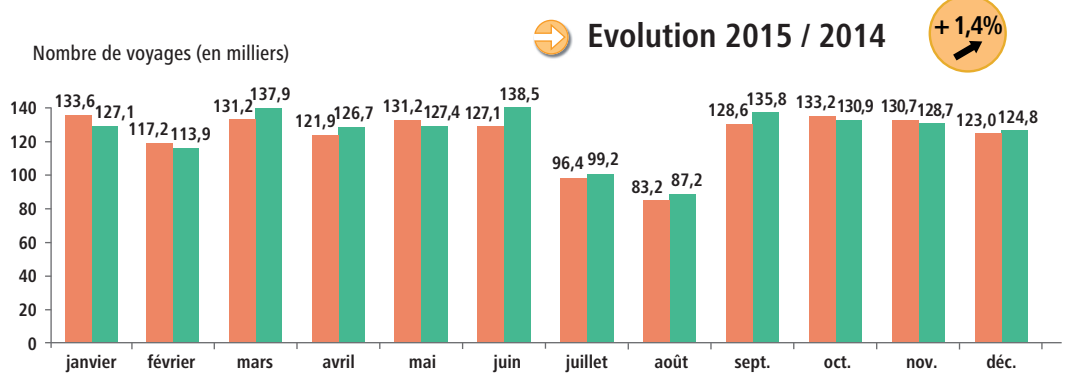


## Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris



**Tendance :** En 2015, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **180 millions** de voyages, en baisse de 2,2% par rapport à l'année 2014. Cette baisse est plus marquée au mois de mai et de juillet (respectivement -6% et -5%). La fréquentation des mois de novembre et décembre est en légère hausse (respectivement +0,4% et +1,9%).

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



**Tendance :** En 2015, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **1 478 111** voyages, en légère hausse par rapport à l'année 2014 (+1,4%).

Le trafic voyageur en 2015 est de :

- 363 814** voyageurs pour la Traversée de Charonne (-0,6%)
- 279 826** voyageurs pour la Traversée Bièvre-Montsouris (-2,9%)
- 393 818** voyageurs pour la Traversée Ney-Flandre (+4,2%)
- 272 600** voyageurs pour la Traversée Batignolles-Bichat (-1,3%)
- 168 053** voyageurs pour la Traversée Brancion-Commerce (+17,7%).

## Noctilien

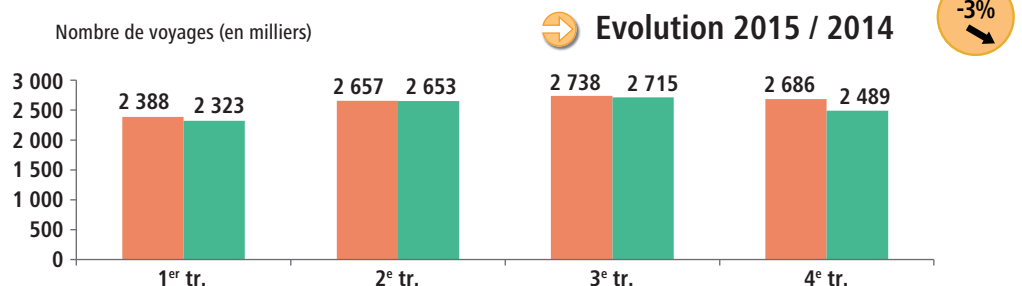
Source : RATP / SNCF



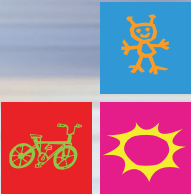
### Noctilien

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 32 lignes au départ de Paris appelées «radiales», exploitées par la RATP, et de 8 lignes de banlieue à banlieue appelées «traversantes», exploitées par la SNCF.

## Fréquentation trimestrielle du Noctilien



**Tendance :** En 2015, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **10 178 935** voyages, en baisse par rapport à 2014 (-3%). Cette baisse est surtout visible au dernier trimestre (-7%).



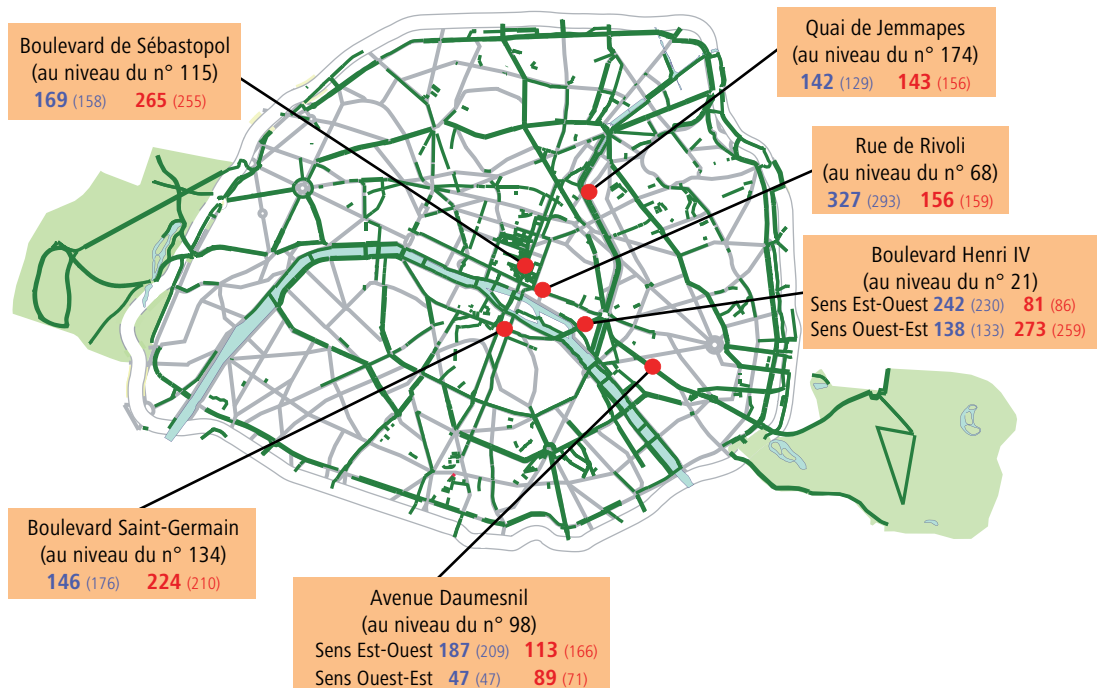
# Les déplacements à vélo

## 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 2015  
(...) sur l'année 2014

### Comptages réalisés sur les sites aménagés



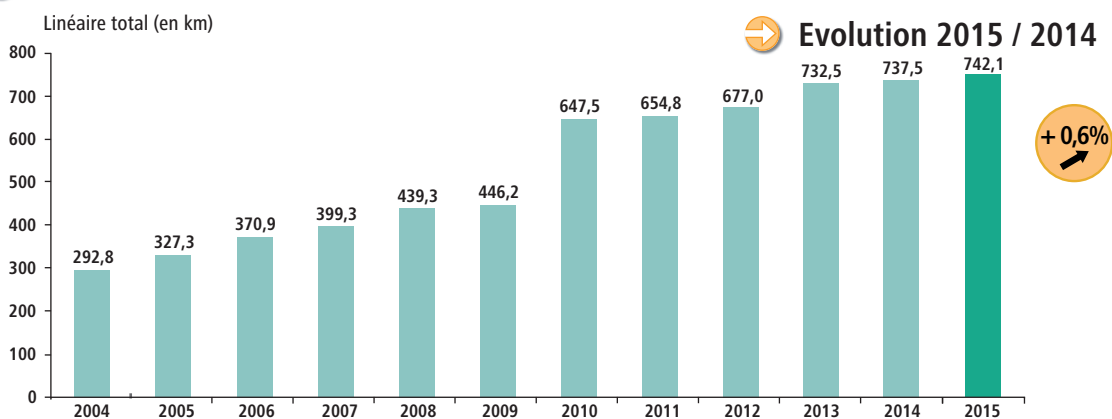
### Aménagements cyclables réalisés en 2015

Nouveaux aménagements : 4,6 km

#### Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	0,1 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	2,5 km
Couloirs de bus	0 km
Doubles sens cyclables	2,0 km
Divers	0 km
<b>Total</b>	<b>4,6 km</b>

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



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.



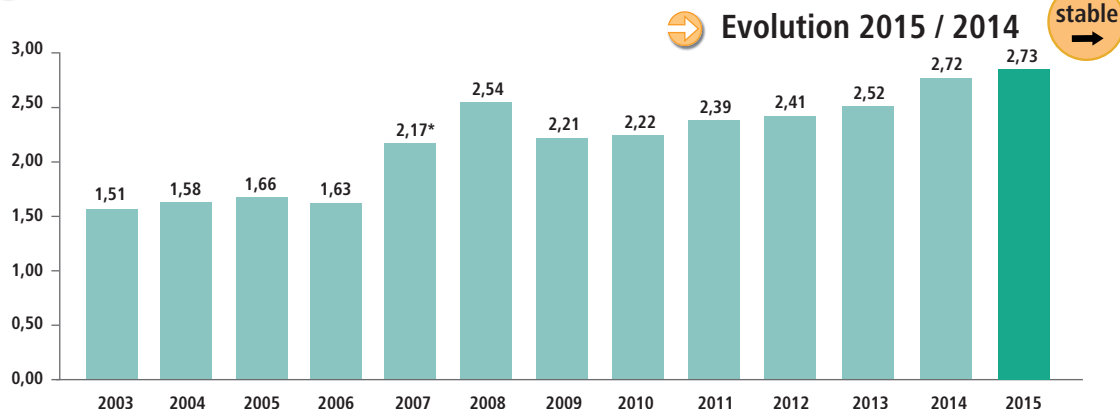
**Décret dit « Code de la Rue » du  
30 juillet 2008** (n° 2008-754) introduit  
dans le Code de la Route la généralisa-  
tion des double sens cyclables dans les  
zones 30 et zones de rencontre.

## Indice d'évolution du nombre de vélos



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

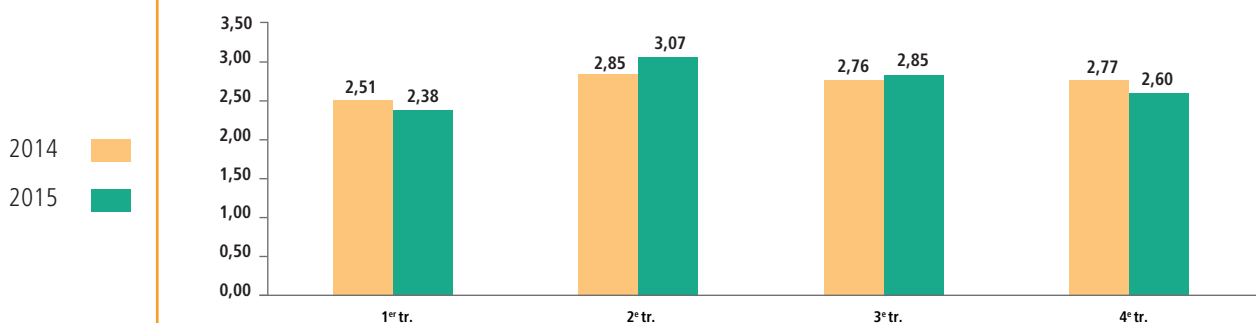
### Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2015



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 2014 et 2015



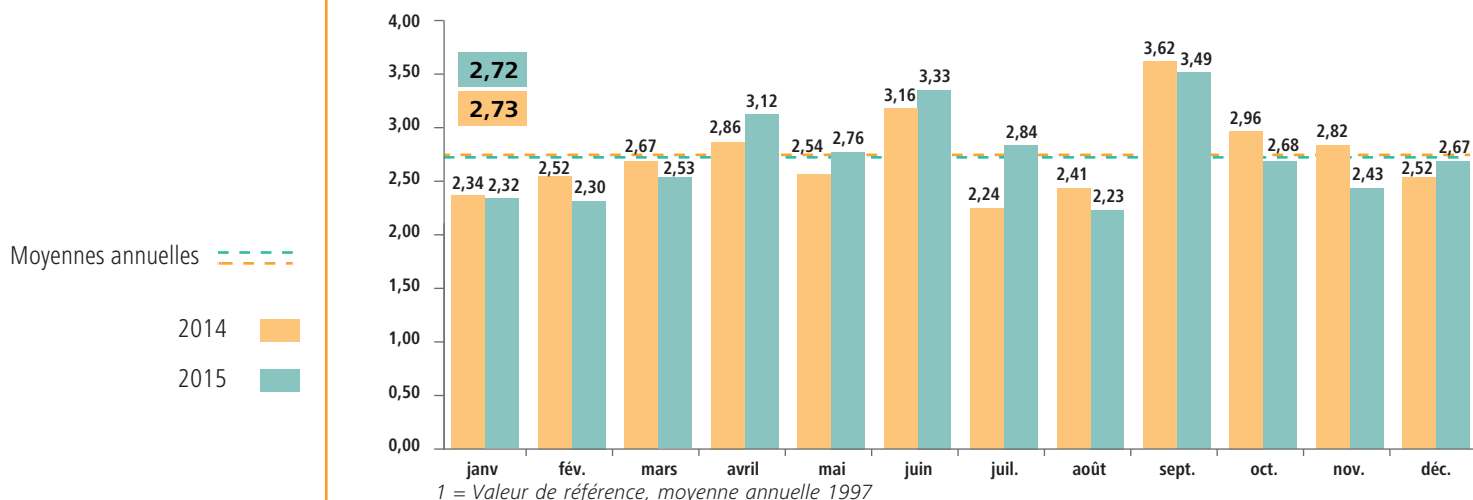
**Tendance :** Augmentation du nombre de vélos sur les sites suivis au deuxième et au troisième trimestres (respectivement +8% et +3%) et légère baisse de la fréquentation des aménagements cyclables au premier et au dernier trimestres (respectivement -5% et -6%).

Températures moyennes : 13,4°C en 2015, 13,4°C en 2014

Précipitations mensuelles moyennes : 42,1 mm en 2015, 53,7 mm en 2014

Source : Météo France

### Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2014 et 2015



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2015, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en juin et en septembre et minimale en août. Par rapport à 2014, les mois d'avril, mai et juillet connaissent les hausses les plus fortes (respectivement +9% +8,6% et +26,6%). Le mois de novembre connaît la baisse la plus importante (-13,9%). Les Vélib' représentent en moyenne 41% de l'ensemble des vélos comptés, en légère baisse par rapport à 2014 (42%).

## Evolution Vélos-Vélib'

Enquête réalisée le mardi 13 octobre 2015 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 33 ponts de Paris)

Vélos personnels  Vélib' 






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

Source : Météo France

## Répartition vélos - deux-roues motorisés

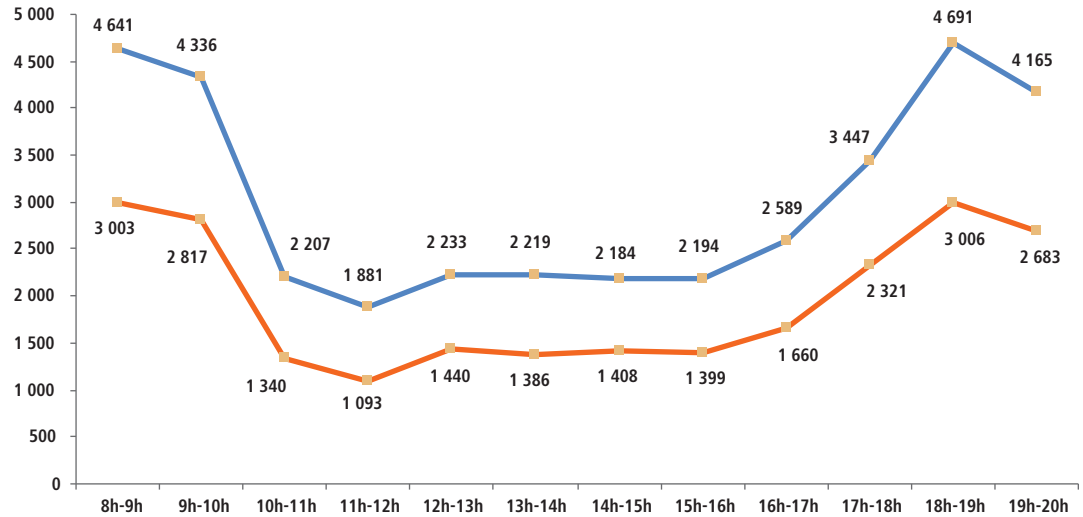
Enquêtes réalisées un mardi de juin et d'octobre entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)

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 8 heures et 10 heures et le soir entre 18 heures et 20 heures.

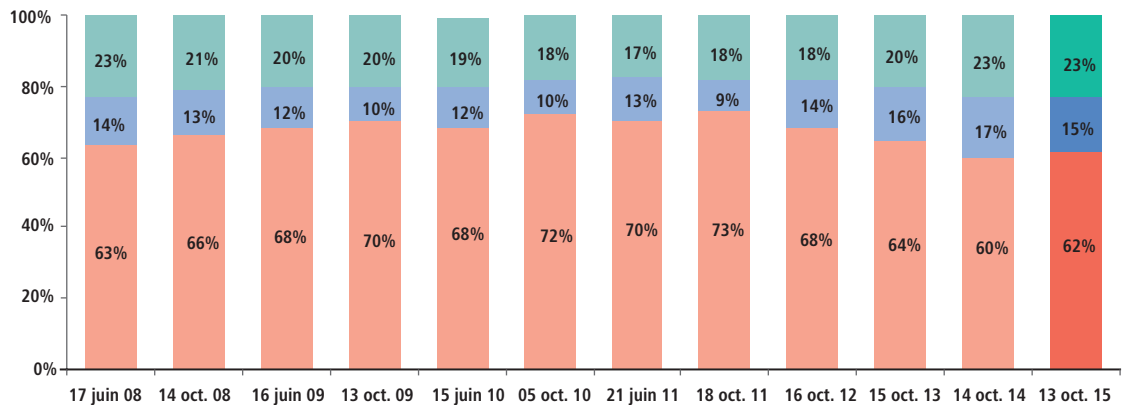
Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **60 343** vélos ont été recensés le 13 octobre 2015. Les Vélib' représentent 39% de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 13 octobre 2015 :

Température : 9,5°C

Précipitations : 0

### Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2008 et 2015



**Tendance :** La part des Vélib' dans la circulation a diminué au profit des deux-roues motorisés. Les Vélib' représentent 15% des deux-roues circulant sur les 38 sites enquêtés.

### Places de stationnement vélos (en 2015)

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

**578**

38 parcs

Nombre de places de stationnement vélos sur voirie

- places spécifiques vélos

**25 974**

- places mixtes (vélos/2RM)

**14 003**

## Evolution du nombre de vélos



### Méthodologie :

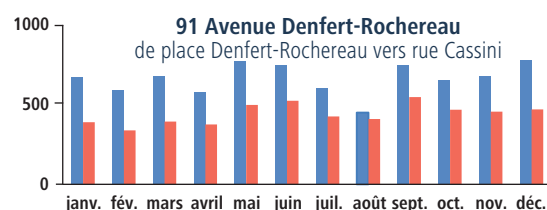
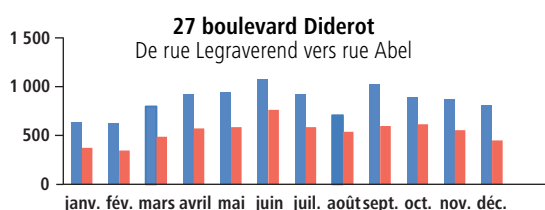
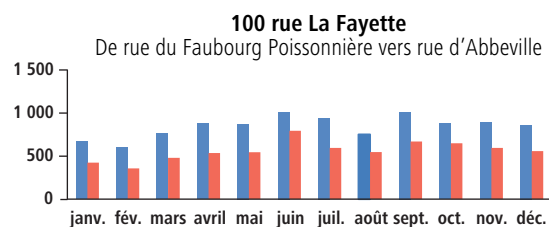
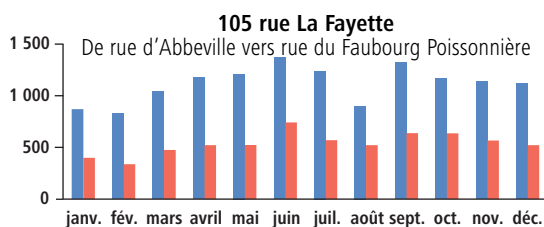
Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs permanents.

### Sites enquêtés : Paris intra-muros

105 et 100 rue Lafayette, 27 Boulevard Diderot et 91 avenue Denfert-Rochereau.



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



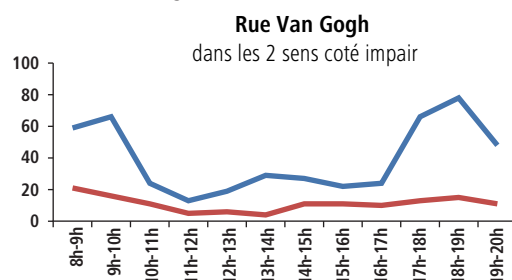
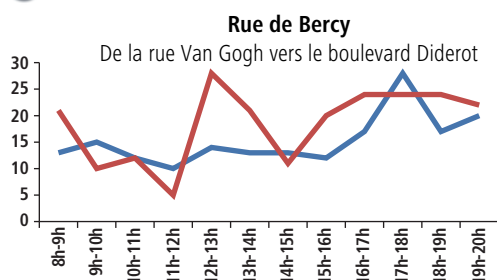
**Tendance :** La semaine comme le week-end, la fréquentation cyclable sur ces sites est maximale en juin et en septembre.

## Secteur Gare de Lyon

Enquête réalisée le 12 février 2015 entre 8h et 20h



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



222 vélos et 194 vélib' ont été recensés rue de Bercy allant vers le boulevard Diderot. 134 vélos et 475 vélib' ont été recensés rue Van Gogh, coté impair. Dans les deux cas, le nombre de vélib' est maximum entre 17h et 18h

## Enquête d'opinion Place de la République

Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements  
Enquête d'opinion réalisée le 17 et le 20 juin 2015, auprès de 168 cyclistes.

### Profils des cyclistes interrogés

43% sont des femmes ;  
61% ont entre 19 et 34 ans, 15% entre 35 et 44 ans, 8% 55 ans et plus ;  
66% sont des actifs et 22% travaillent dans le secteur ;  
42% sont riverains et 64% sont parisiens.

### Fréquentation et perception de la place

66% des cyclistes fréquentent la place au moins une fois par semaine ;  
45% y vont pour les loisirs, 31% pour la détente et 21% pour le travail ;  
81% trouvent que les déplacements à vélo sur la place sont faciles ;  
80% estiment que la cohabitation dans la voie partagée est facile ;  
81% estiment que les déplacements sur la place et son esplanade sont sécurisants ;  
81% trouvent que la place est un lieu agréable.

## Vélib'

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



### Vélib' :

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

### Station principale :

Elle comporte une borne principale et des bornettes.

### Station allégée :

Elle ne comporte que des bornettes.

### Abonnements Vélib' :

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

### Vélib' Passion :

Abonnement offrant les 45 premières minutes gratuites à chaque trajet.

(%) : Pourcentage en 2014



### Déplacement à Vélib' :

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

## ➔ Offre (fin 2015)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations	<b>1 320</b>	<b>283</b>	<b>1 603</b>
dont stations principales	997	232	1 229
stations allégées	324	51	375

## ➔ Abonnés (fin 2015)

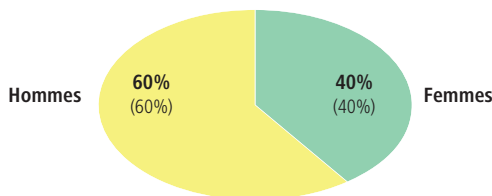
### Nombre d'abonnements

## ➔ Evolution 2015 / 2014

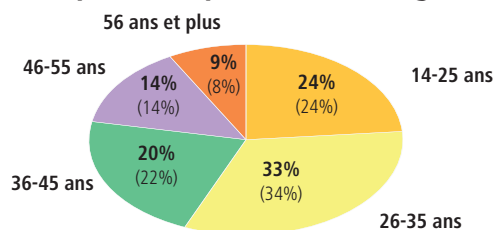
de courte durée 1 jour	<b>1 720 827</b>	<b>-8%</b>
de courte durée 7 jours	<b>94 228</b>	<b>-4%</b>
de longue durée (abonnements valides)	<b>295 440</b>	<b>+3%</b>
dont réabonnements	196 768	
Vélib'passion	66 379	

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

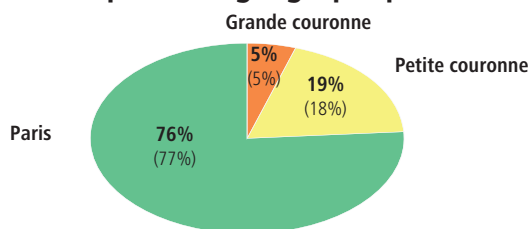
### Répartition par sexe



### Répartition par tranche d'âge



### Répartition géographique



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

## ➔ Déplacements des utilisateurs de Vélib'

## ➔ Evolution 2015 / 2014

Nombre de déplacements en 2015	<b>39 398 323</b>	<b>stable</b>
dont banlieue (destination)	3 999 070	
banlieue (origine)	3 893 223	

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

## ➔ Evolution 2015 / 2014

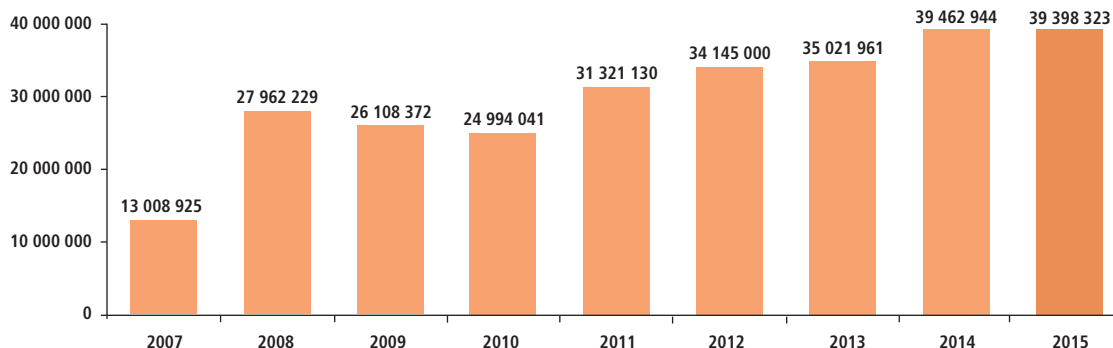
pour un abonné longue durée (Hors abonnements Vélib' Passion 45')	<b>17,78 min</b>	<b>+21%</b>
pour un abonné courte durée	<b>24,68 min</b>	<b>-30%</b>



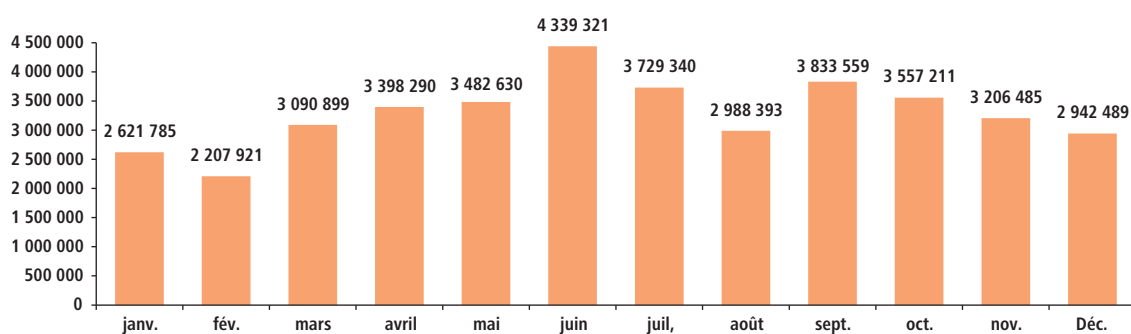
Source : Mairie de Paris,  
Direction de la Voirie  
et des Déplacements /  
SOMUPI

## Évolution annuelle du nombre de déplacements

Evolution 2015 / 2014 **stable**

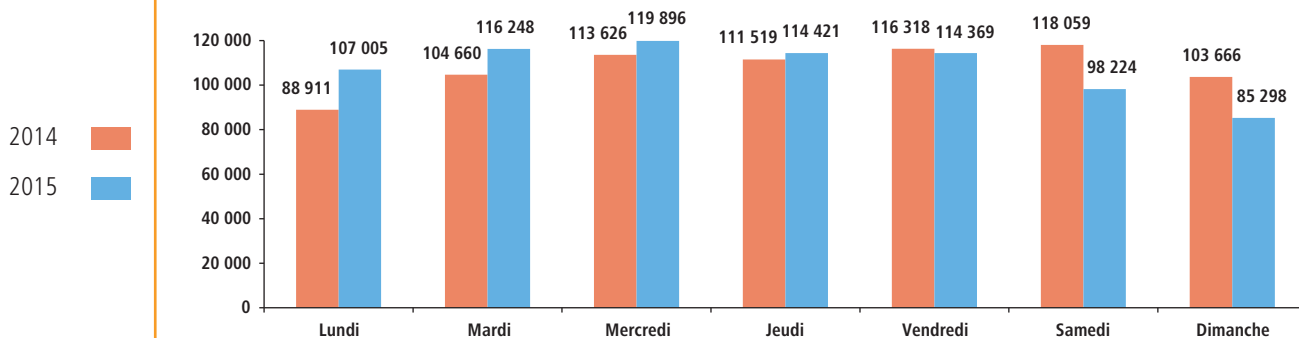


## Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2015)



**Tendance :** Stable sur l'ensemble de l'année, l'évolution par rapport à 2014 du nombre de déplacements à Vélib' est contrastée suivant les mois. Les mois de juin, août et décembre, ont connu une assez forte progression des locations (respectivement +12%, +8% et +21%). Au contraire les mois de mars, septembre et octobre ont vu la fréquentation baisser (respectivement -10%, -12% et -10% par rapport aux mois équivalents de 2014).

## Répartition des déplacements selon les jours de semaine



Le lundi et le mardi enregistrent la hausse la plus forte du nombre de déplacements à Vélib' par rapport à 2014 (respectivement +20% et +11%), le samedi et le dimanche la baisse la plus forte (respectivement -17% et -18%). Les journées du mardi et du mercredi enregistrent la plus forte fréquentation en 2015, le samedi et le dimanche la plus faible



Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année 2015, hors jours fériés.

## Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris  
Institut TNS-Sofres

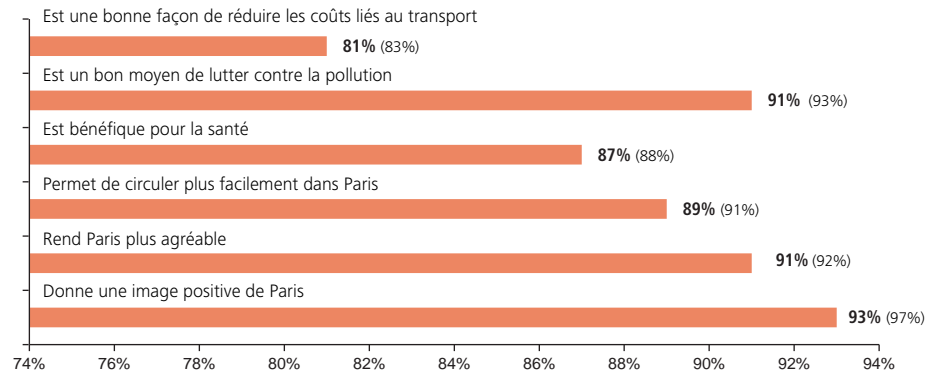
Enquête de satisfaction réalisée en ligne du 2 au 9 novembre 2015 auprès de 501 usagers Vélib' (301 abonnés longue durée et 200 abonnés courte durée).

(%) : Pourcentage en 2014 issu d'une enquête similaire.

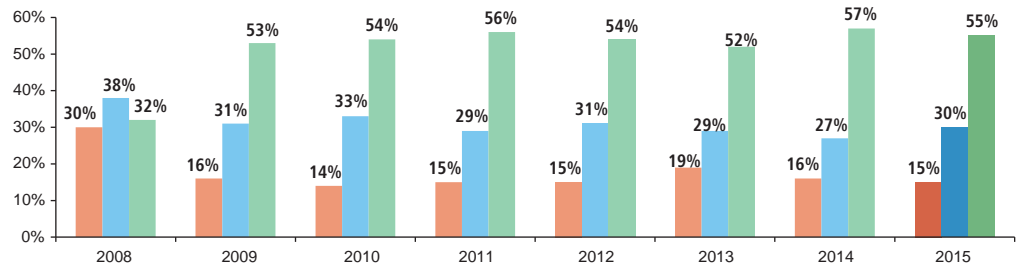
Plutôt le week-end  
Plutôt en semaine  
Autant la semaine que le week-end

### Image que les usagers ont du service

Les usagers pensent que le système Vélib' :

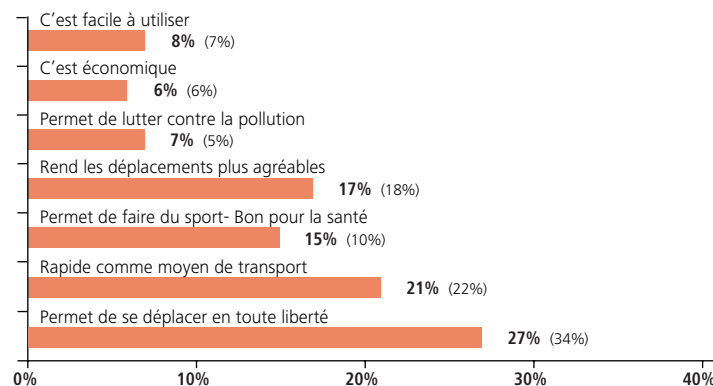


### Utilisation des Vélib' par les abonnés longue durée



Depuis 2009, les abonnés longue durée utilisent Vélib' aussi bien la semaine que le week-end, contrairement aux abonnés courte durée qui l'utilisent plutôt le week-end (54% en 2015).

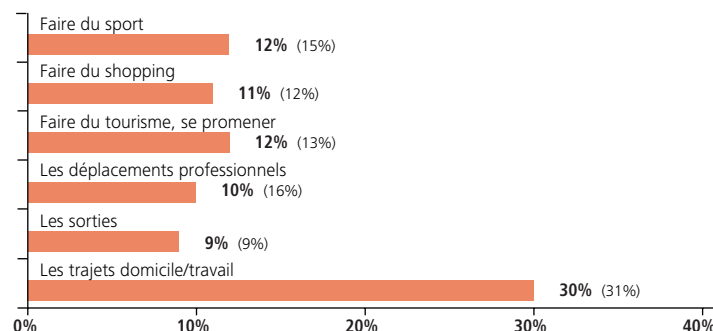
### Avantages liés à l'utilisation de Vélib' selon les abonnés longue durée



(%) : Pourcentage en 2014 issu d'une enquête similaire

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

Les abonnés longue durée utilisent surtout Vélib' pour :





# Les déplacements des piétons

## Enquête d'opinion Place de la République

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

Enquête d'opinion réalisée  
le 17 et le 20 juin 2015,  
auprès de 451 piétons.

### ➔ Profil des piétons sur la place de la République

56% sont des femmes ;  
47% ont entre 25 et 44 ans, 23% entre 15 et 24 ans, 7% 65 ans et plus ;  
61% sont des actifs, dont 31 % sont CSP+ ;  
39% sont riverains et 48% sont parisiens ;  
21% travaillent dans le secteur.

### ➔ Fréquentation piétonne de la place de la République

61% des piétons fréquentent la place au moins une fois par semaine (86% pour les piétons riverains) ;  
73% des piétons non riverains fréquentent la place au moins une fois par mois (dont 44% au moins une fois par semaine) ;  
69% des piétons se rendent sur la place en métro (78% pour les non riverains), 28% à pieds ;  
56% y vont pour les loisirs (61% pour les piétons non riverains), 45% pour la détente et 15% pour le travail (33% pour les piétons riverains).

### ➔ Perception de la place de la République par les piétons

77% des piétons trouve la cohabitation facile entre les différent type d'usagers sur la voie partagée ;  
90% des piétons trouvent que la traversée de la place à pied est confortable ;  
83% des piétons trouvent que les déplacements sur la place et son esplanade sont sécurisants ;  
82% des piétons trouvent que les matériaux au sol sont beaux ;  
95% des piétons trouvent que la place est un lieu agréable ;  
95% des piétons trouvent que la place est un endroit convivial ;  
93% des piétons trouvent que le réaménagement de la place est une réussite.

## Évolution du nombre de piétons

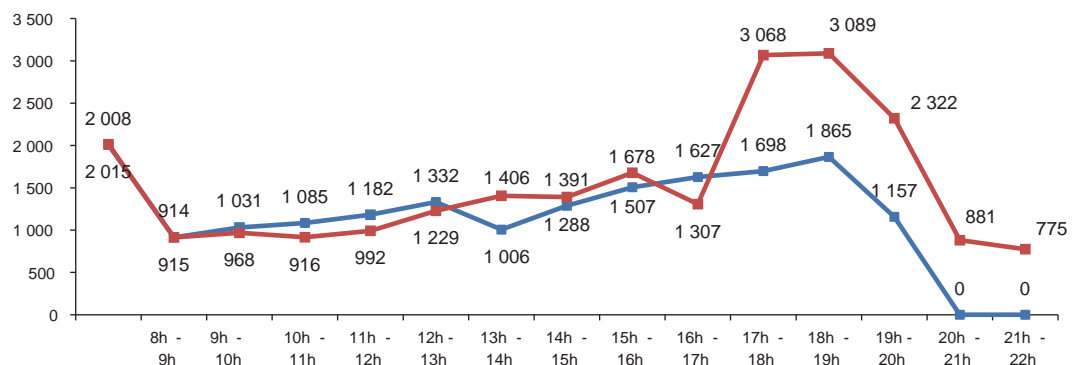
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
Et des déplacements

Enquêtes réalisées  
le 11 septembre 2008 et le  
8 septembre 2015, de 8h à 22h.

En 2008   
en 2015  
après l'aménagement 

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

Trottoir entre la rue du Faubourg du Temple et l'Avenue de la République (sens cumulés)



Entre 2008 et 2015, la fréquentation piétonne sur ce trottoir a augmenté de 33% (15 692 piétons comptabilisés en 2008 et 20 937 en 2015). La fréquentation en 2015, en légère diminution jusqu'à 13h par rapport à 2008, a nettement augmenté à partir de 17h. En 2008 comme en 2015, les flux sont maximaux entre 17 et 19h.

#### Conditions météorologiques du jour d'enquête

le 11 septembre 2008 : soleil matin, température 18°C. Orages le soir, température 25°C.

le 8 septembre 2015 : ciel gris le matin, température 15°C. Temps instable à partir de 12h, température 20°C

Source : Météo France

## Évolution du nombre de piétons

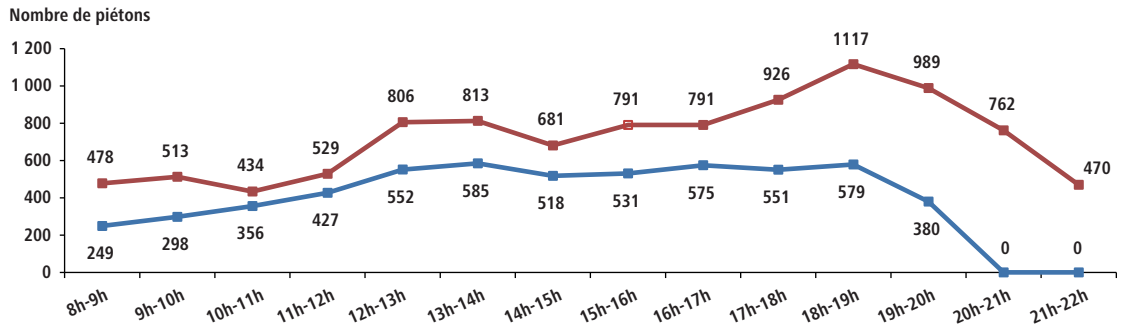
Source : Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
Et des déplacements

Enquêtes réalisées  
le 11 septembre 2008 et le  
8 septembre 2015, de 8h à 22h.

En 2008 ■  
En 2015  
après aménagement ■

### Flux piétons place de la République

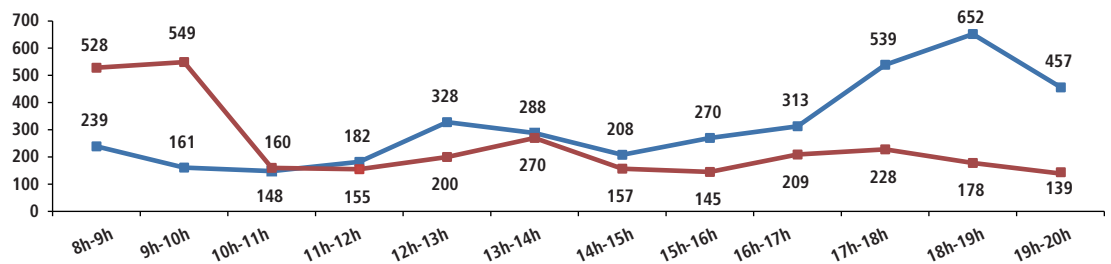
#### Traversée entre le centre de la place et la rue du Temple (sens cumulés)



Entre 2008 et 2015, la fréquentation piétonne sur cette traversée a augmenté de 80% (5 600 piétons comptabilisés en 2008 et 10 100 en 2015). La fréquentation en 2015, croît jusqu'à 19h. Dans les deux cas les flux sont maximaux entre 18h et 19h.

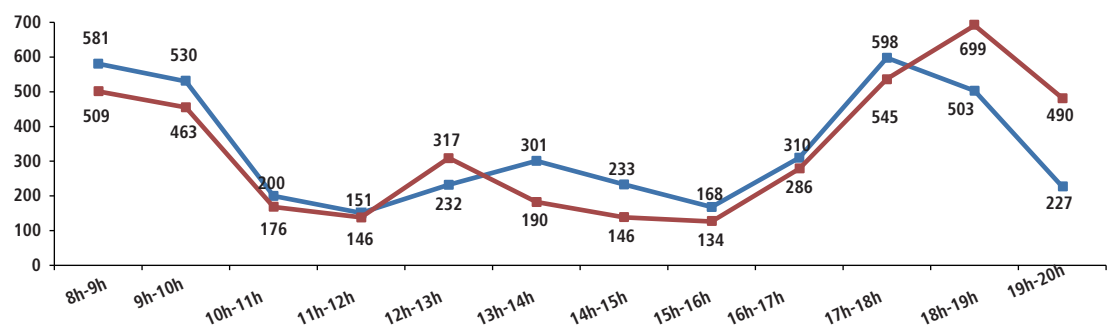
### Nombre de piétons au cours d'une journée rue Van Gogh

#### Évolution du nombre de piétons sur le trottoir côté pair



Le flux piétons venant de la rue de Bercy est important entre 17h et 20h (1648 piétons comptabilisés). Dans le sens inverse, le flux est important entre 8h et 9h (1077 piétons comptabilisés).

#### Évolution du nombre de piétons sur le trottoir côté impair



Dans un sens comme dans l'autre, le flux piétons est important le matin entre 8h et 10h et le soir entre 17h et 19h.

Conditions météorologiques du jour d'enquête, le 12 février 2015  
Température : entre 4 et 7°C - Précipitation = 0

Source : Météo France



# Les déplacements des PMR

(Personnes à mobilité réduite)

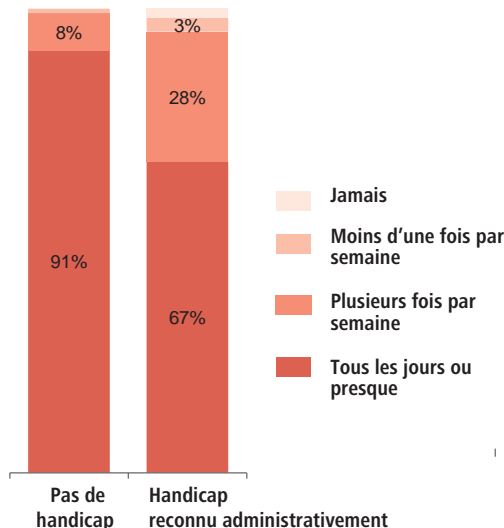
## Mobilité

Source : STIF

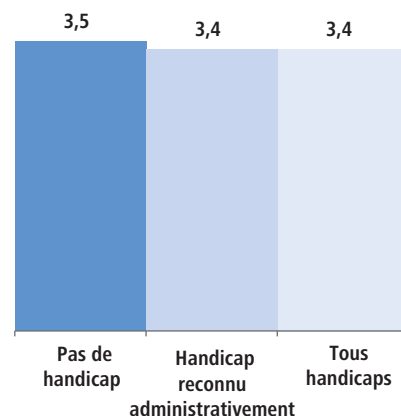
Enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap 2014

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

#### Fréquence des déplacements hors du domicile



#### Mobilité quotidienne

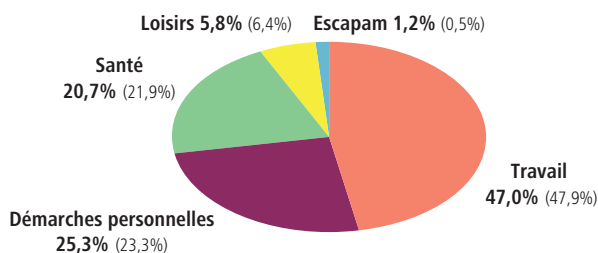


95% des personnes ayant un handicap reconnu déclarent se déplacer plusieurs fois par semaine (99% pour les personnes sans handicap). Parmi les personnes qui se sont déplacées, l'écart entre le nombre de déplacements réalisés est négligeable.

### ➔ Service spécialisé PAM

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

#### Répartition des courses par motif



#### ➔ Evolution 2015 / 2014

En 2015 :

**302 813** courses réalisées,

stable

**5 600** usagers actifs (ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2015)



#### 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<sup>er</sup> mai, de 6 heures à minuit du lundi au jeudi et jusqu'à 2 heures du matin les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

#### ESCAPAM :

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

(%) : Pourcentage en 2014

## Accessibilité à la voirie parisienne

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

**Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée**

**10 388** modules (soit **5 194** traversées)

+8%

**Abaissements de trottoirs**

**42 634**

+0,3%

**Places de stationnement réservées au PMR,**

**5 205**

dont : places sur voirie

**4 201**

places dans les parcs concédés

**1 004** réparties dans 107 parcs

stable



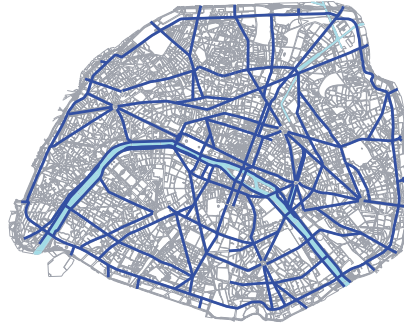
# La circulation

## 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

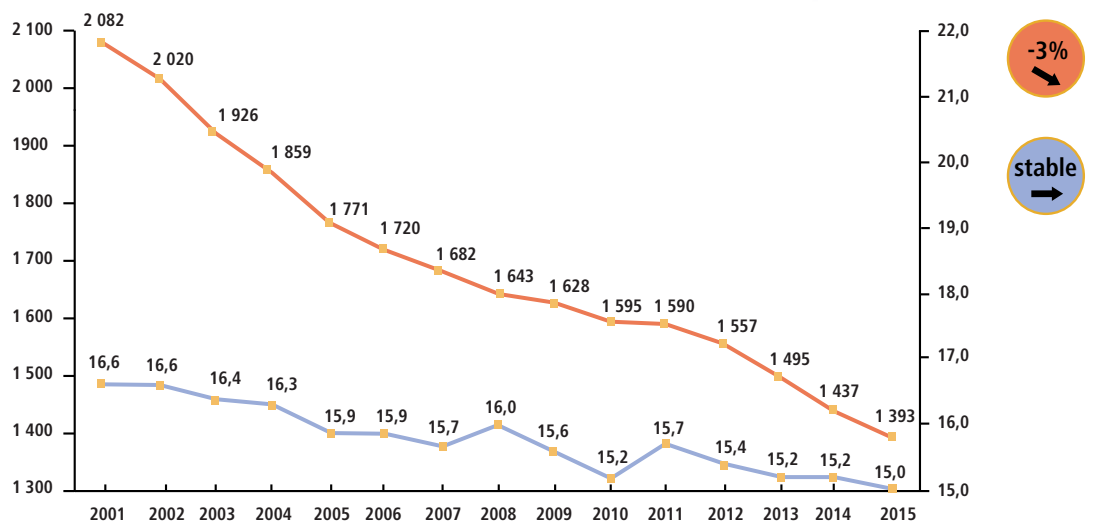


### ➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

#### ➔ Evolution 2015 / 2014

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00



-3%

stable



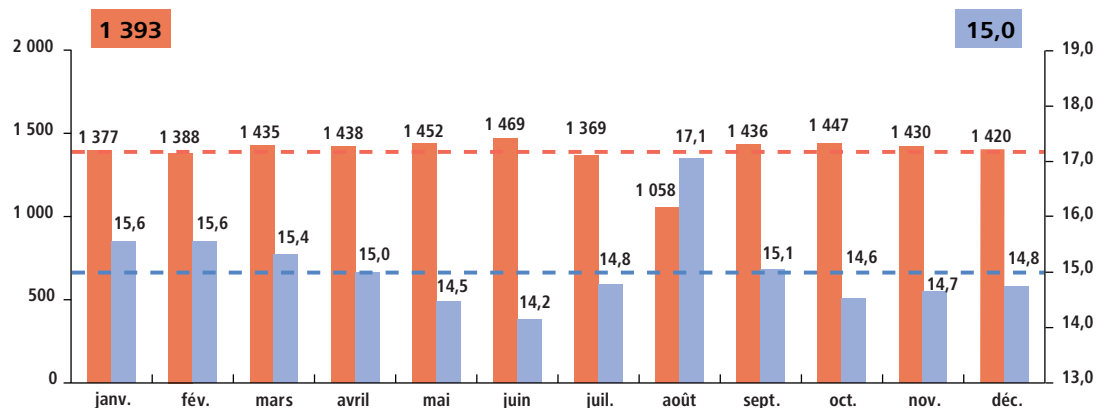
**Tendance :** Diminution du volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2014, accompagnée d'une stabilité de la vitesse moyenne de circulation.

### ➔ Evolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2015)

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



**Tendance :** Comme en 2014, le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+5,4% par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-24% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+ 14% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en juin (- 5% par rapport à la moyenne annuelle).

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

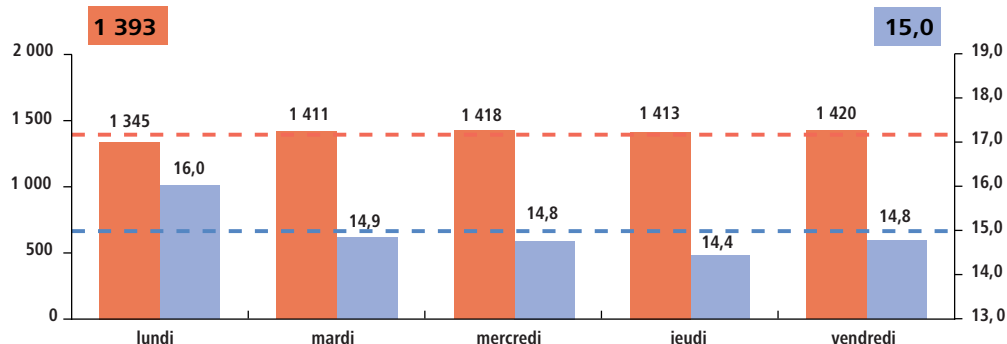
Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2015 : 252

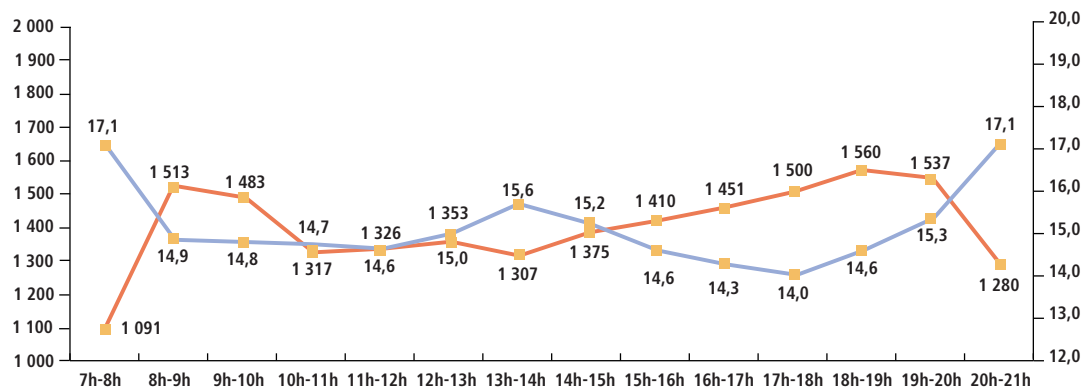
soit  
Lundi : 50  
Mardi : 51  
Mercredi : 51  
Jeudi : 51  
Vendredi : 49

## Évolution de la circulation automobile (en 2015) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours



**Tendance :** La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-3% par rapport à la moyenne annuelle), le mercredi et le vendredi sont les journées les plus chargées (+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 2015)



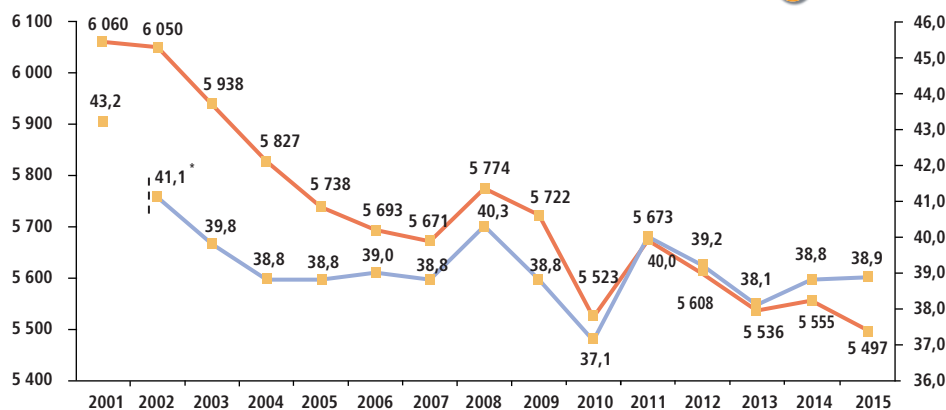
**Tendance :** Les heures de pointe se situent entre 8 heures et 9 heures le matin et entre 17 heures et 20 heures le soir.

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

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

## Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique



\* Changement du système de calcul.

### Evolution 2015 / 2014

-1%

stable



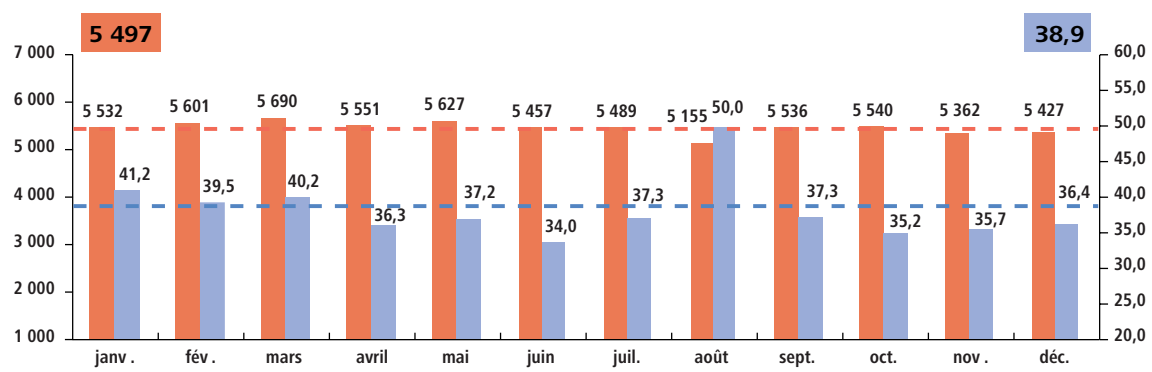
**Tendance :** Légère baisse du volume de circulation automobile par rapport à 2014, accompagnée d'une stabilité de la vitesse moyenne de circulation sur le boulevard périphérique.

## Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique (au cours de l'année 2015)

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle



**Jours ouvrables 2015 : 252**  
soit  
Lundi : 50  
Mardi : 51  
Mercredi : 51  
Jeudi : 51  
Vendredi : 49



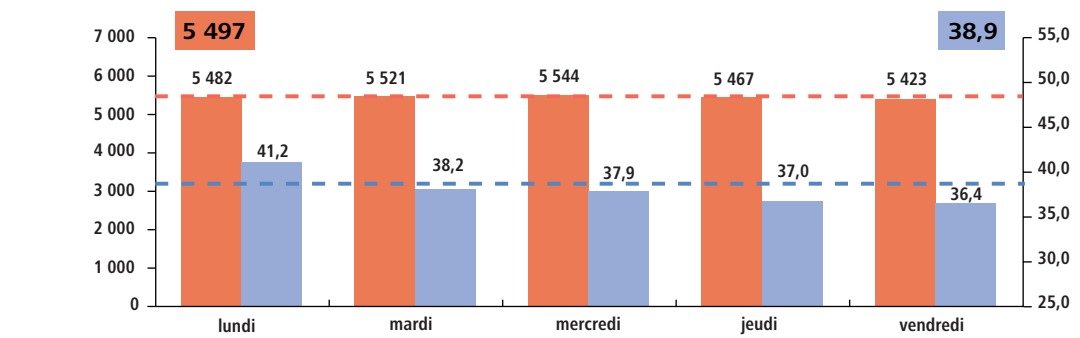
**Tendance :** Le mois de mars enregistre la circulation automobile la plus forte (+4% par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-6% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+29% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-13% par rapport à la moyenne annuelle).

## Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2015)

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

Moyenne annuelle

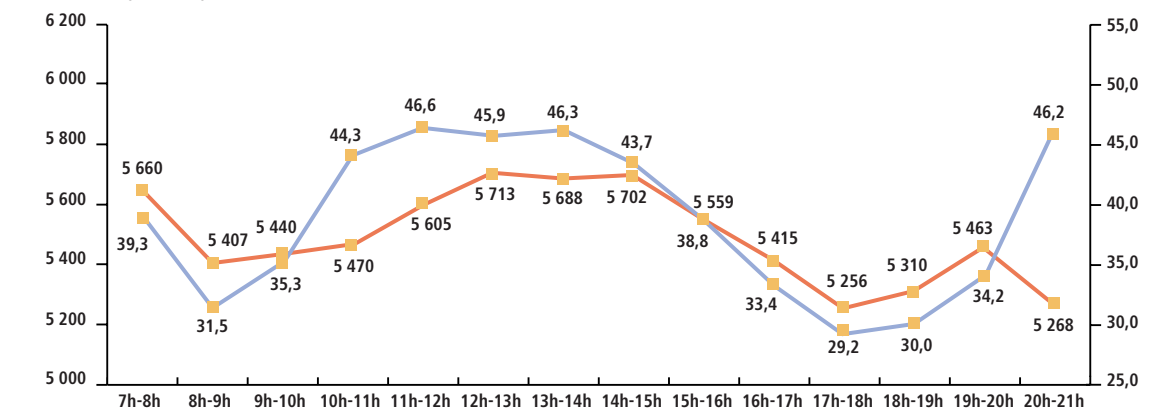


**Tendance :** La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi et le vendredi étant les jours où la vitesse est la plus faible.

## Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique (moyenne jours ouvrables pour l'année 2015)

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

Vitesse en km/h



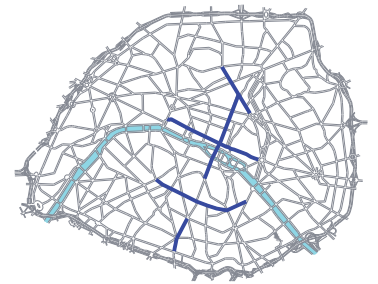
**Tendance :** La circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 7 heures et 21 heures, avec une accentuation de la congestion aux périodes de pointe du matin et du soir.



# Suivi d'itinéraires (jours ouvrables)

## Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

Evolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



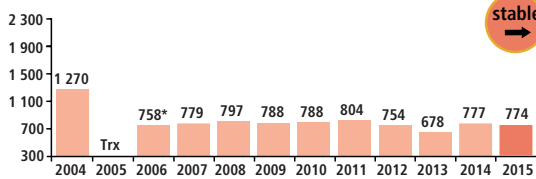
\*Moyenne de mars à décembre 2006

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

Vitesse en km/h entre 7h00 et 21h00

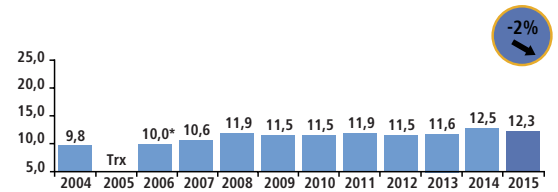
### Evolution 2015 / 2014

Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)



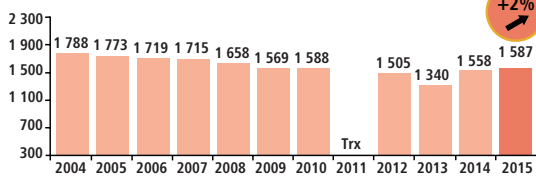
stable

### Evolution 2015 / 2014

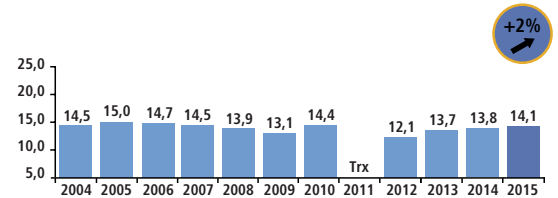


-2%

Quai Rive Droite

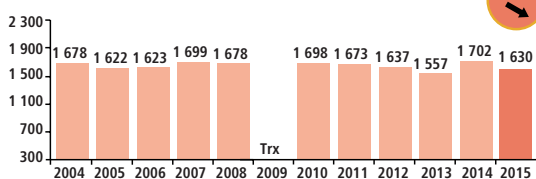


+2%

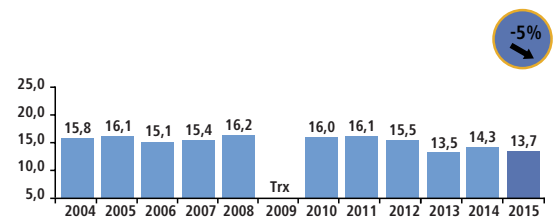


+2%

Rue Saint-Antoine – Rue de Rivoli

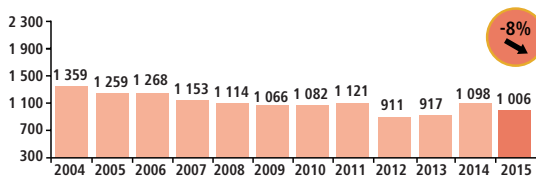


-4%

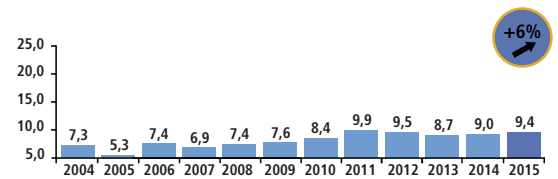


-5%

Avenue du Général Leclerc (sens Nord - Sud)

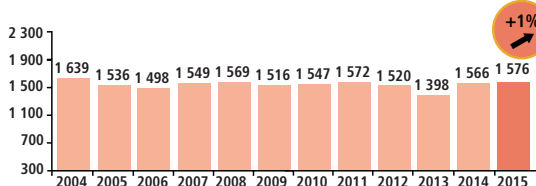


-8%

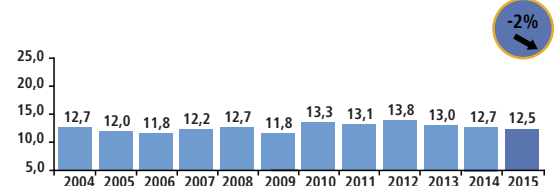


+6%

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

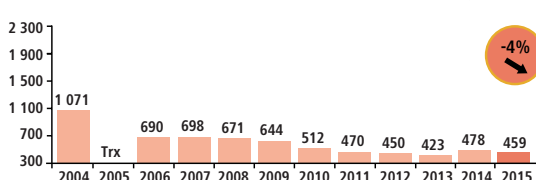


+1%

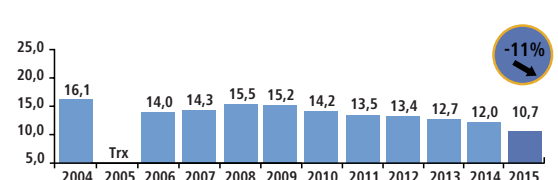


-2%

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



-4%



-11%

## Parc parisien

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

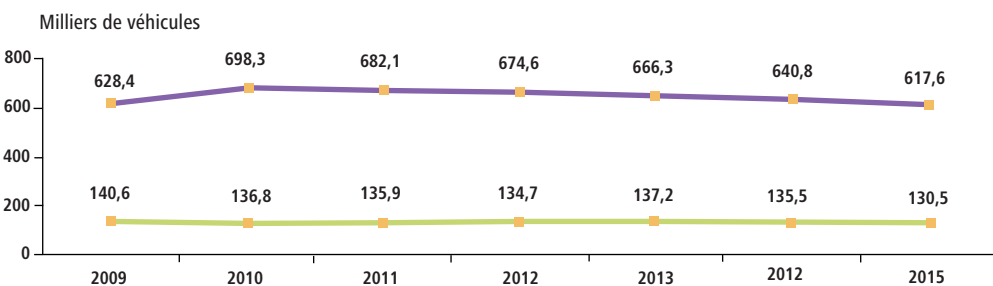
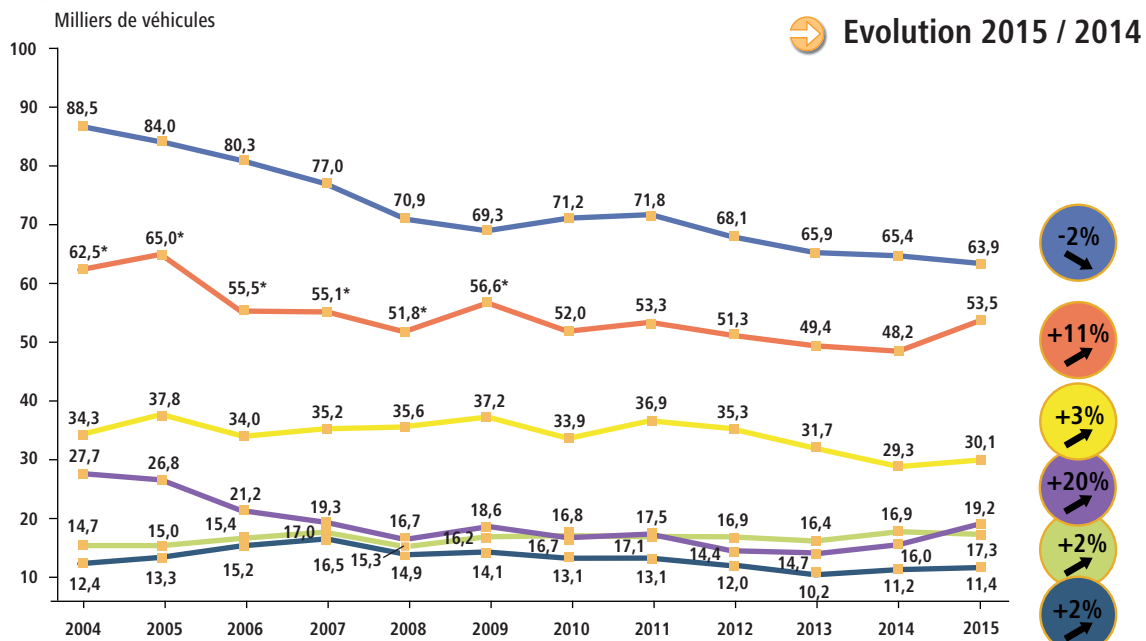
### IMMATRICULATIONS

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

### PARC

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

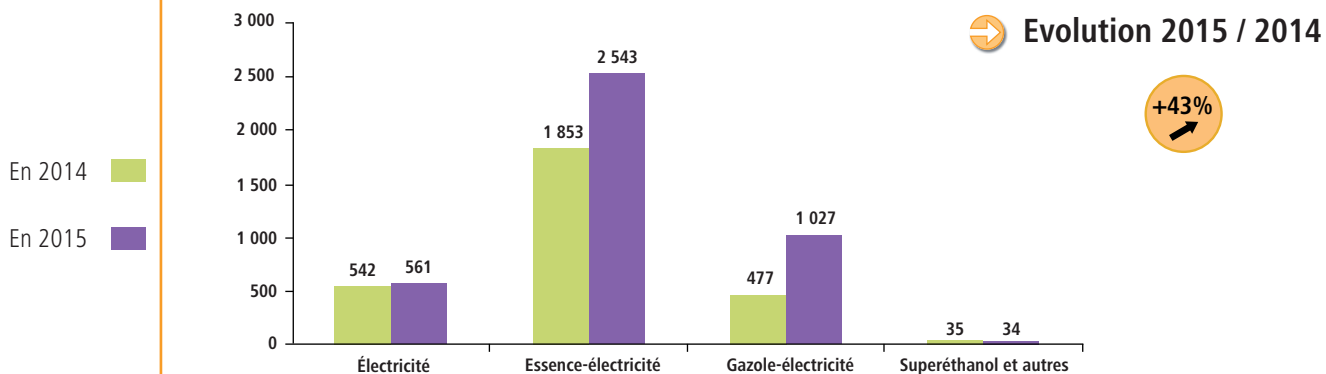
## ➔ Véhicules immatriculés à Paris (cartes grises)



**Tendance :** Augmentation en 2015 du nombre d'immatriculations de voitures neuves, de motos neuves et d'occasion, mais légère baisse du nombre d'immatriculations de voitures d'occasion. Baisse du parc de voitures particulières de moins de 15 ans et du nombre de camions–camionnettes de moins de 20 ans.

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

## ➔ Véhicules neufs à carburant alternatifs immatriculés à Paris



**Tendance :** Augmentation par rapport à 2014 du nombre d'immatriculations de voitures neuves à carburants alternatifs. Les immatriculations de véhicules à bicarburant ont augmenté de 53%, ceux de véhicules électriques de 4%.

## Autolib'

Source :  
Syndicat Autolib' Métropole



### Autolib' :

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

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

### ➔ Offre (fin 2015)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations sur voirie	545	457	1 002
Nombre de stations dans les parcs	31	9	40
Nombre de voitures en service			3 698

### ➔ Les stations et bornes à Paris

	Fin 2014	Fin 2015
Nombre d'espaces*	30	29
Nombre de stations standard	466	545
Nombre de stations en parking	15	31
Nombre de bornes d'abonnement	30	30
Nombre de bornes de location	515	605
Nombre de bornes de charge	2 548	3 225

\* 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 2015)

#### Nombre d'abonnés actifs à Paris

#### ➔ Evolution 2015 / 2014

De courte durée (1 jour, 1 semaine)	96	-7%
De longue durée (1 mois)	129	-7%
De longue durée (1 an)	58 126	-13%
Forfait partagé (8h)	21	
Utilib' 1 an	88	



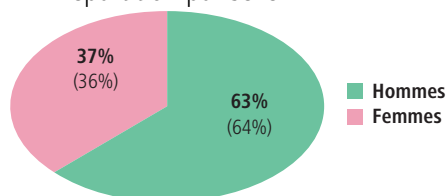
### Offres d'abonnement :

Cinq formules d'abonnement sont proposées : un an, un mois, une semaine ou un jour ainsi qu'un forfait partagé 8h, dont la durée de validité est de deux mois et qui permet l'accès au service à 4 utilisateurs distincts.

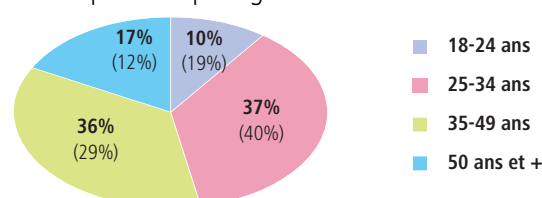
A ces 5 formules s'ajoutent l'abonnement recharge électrique pour les propriétaires d'un véhicule électrique autre qu'Autolib', les forfaits Pro destinés ainsi qu'une offre dédiée aux artisans, Utilib'.

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

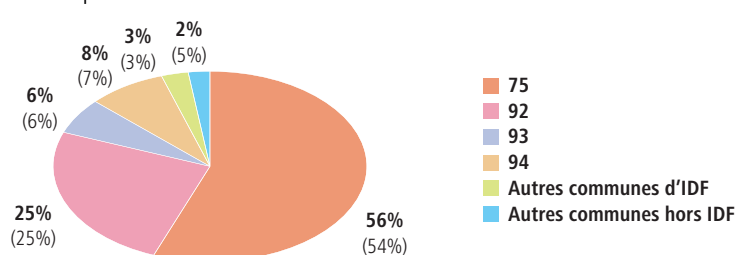
#### Répartition par sexe



#### Répartition par âge



#### Département de résidence



(%) : Pourcentage en 2014

Fin 2015, le nombre d'abonnés actifs 1 an (Paris et banlieue) est de 99 600 (+ 48% par rapport à 2014). L'âge moyen de ces abonnés 1 an est de 38 ans (34 ans pour les abonnés de courte durée). 73% des abonnés 1 an ont entre 25 et 49 ans (69 % en 2014). Parmi eux, la part des femmes est de 37% (36% en 2014).

## Autolib'

Source :  
Syndicat Autolib' Metropole



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. Une version utilitaire Utilib', lancé en 2014 offre un espace de coffre de 0,9 m<sup>3</sup> et accepte jusqu'à 230 Kg de charge utile.

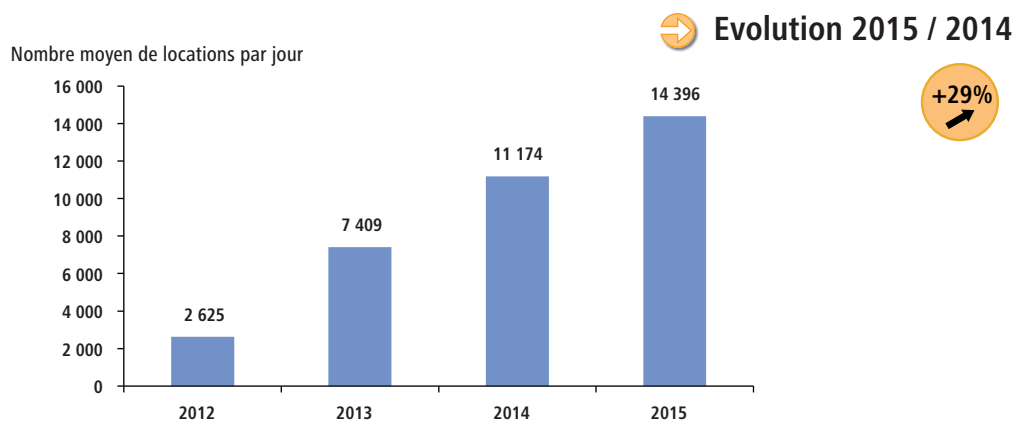
Durée moyenne en minutes ■  
Distance moyenne en km ■



86 communes d'Ile de France sont adhérentes au service Autolib, dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val de Marne et de l'Essonne et couvrent un territoire de 573 km<sup>2</sup>

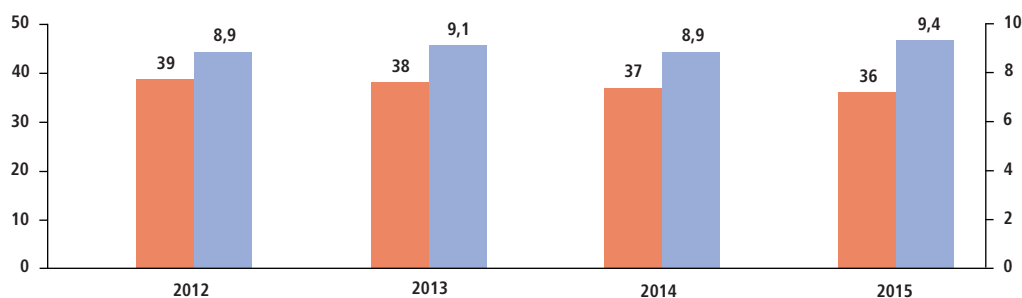
Paris - Paris ■  
Paris-Banlieue et Banlieue-Paris ■  
Banlieue - Banlieue ■

## Évolution mensuelle de la fréquentation des stations à Paris



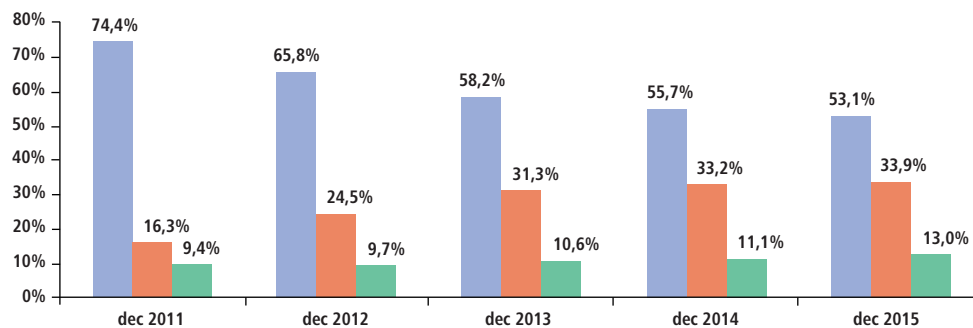
Avec un total de 5,3 millions de locations sur l'année 2015, le nombre moyen de locations par jour a augmenté de 29 % par rapport à 2014. Fin 2015, on compte une location toutes les 5,3 secondes (6,5 s à la fin 2014, 9,7s à la fin 2013 et 15 s à la fin 2012).

## Caractéristiques des locations



**Tendance :** La durée moyenne d'une location est passée de 39 mn en 2012 à 36 mn en 2015. La distance moyenne parcourue augmente (exceptée en 2014).

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



**Tendance :** Depuis 2011, Autolib' accentue sa dimension métropolitaine. La part des trajets Paris - Paris diminue au bénéfice des trajets ayant pour origine et/ ou destination la proche couronne. La part des trajets à l'intérieur d'une même commune ou d'un même arrondissement représente 15,5 % en 2015 (12,5 % en 2014).

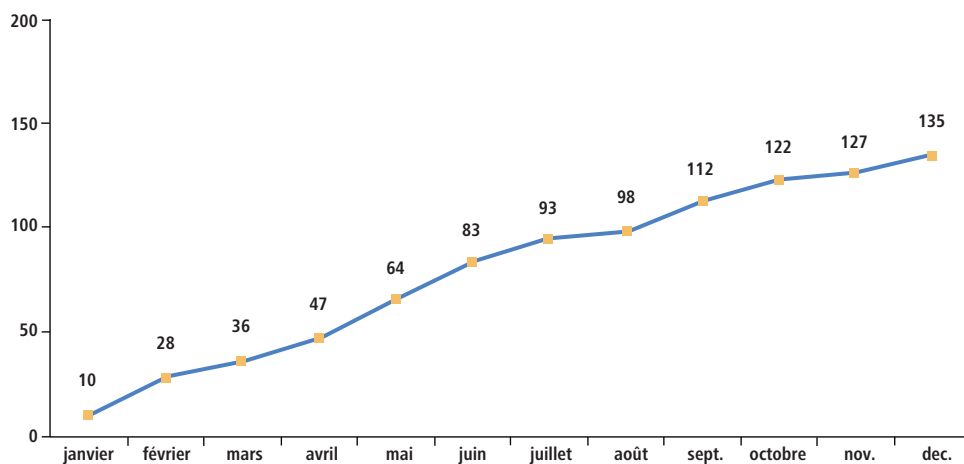
## Autolib'

Source :  
Syndicat Autolib' Métropole



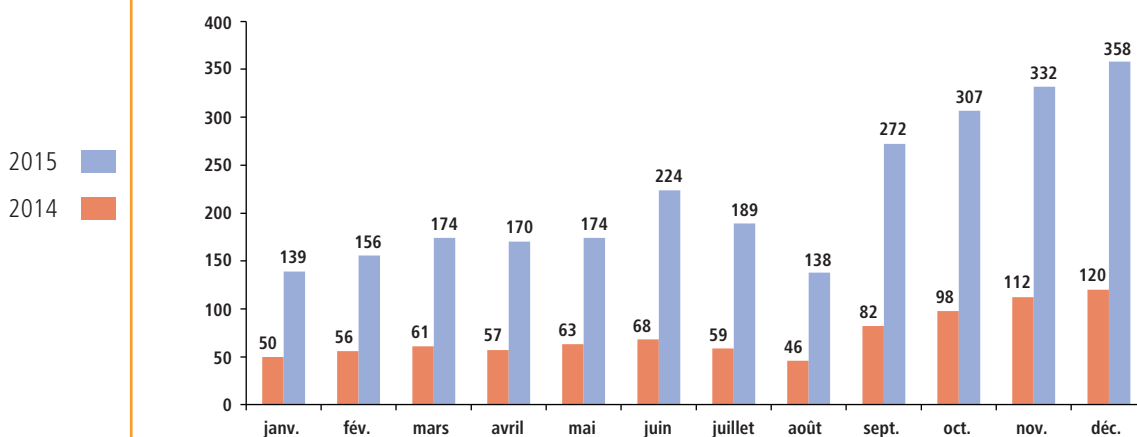
Autolib' offre la possibilité aux propriétaires de véhicules particuliers de les recharger en souscrivant à l'un des trois forfaits disponibles : « recharge AUTO », « recharge 2 ROUES » et « recharge PRO ».

### ➔ Évolution mensuelle du nombre d'abonnements Utilib' (en 2015)



On observe en 2015, une augmentation régulière du nombre d'abonnés actifs Utilib' (135 fin 2015 dont 88 à Paris).

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



**Tendance :** En 2015, 80 169 recharges de véhicules privés ont été effectuées (26 548 en 2014) dont 80% dans Paris intra-muros. 97% des stations Autolib' ont été utilisées au moins une fois pour une recharge en 2015.

Fin 2015, on compte 3 220 abonnements recharge pour particuliers actifs (1 146 en 2014), dont 93% d'abonnements « recharge AUTO » et 7% d'abonnements « recharge 2 ROUES ». La durée moyenne d'une recharge est de 5 heures.



# Les déplacements en deux-roues motorisés

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

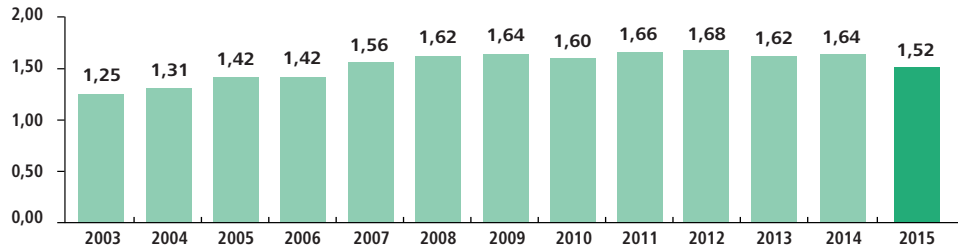
Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



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.

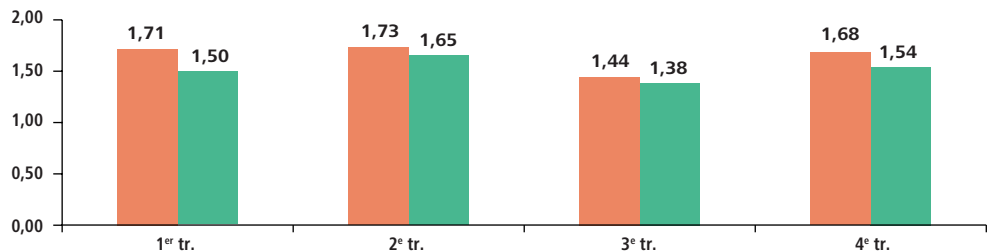
2014  
2015

### Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2003 et 2015



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

### Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2014 et 2015

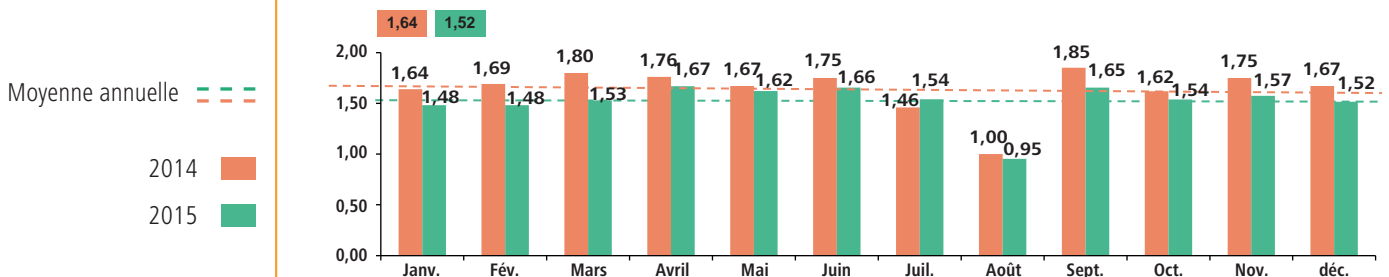


1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997



**Tendance :** Baisse significative du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2014. La baisse de la fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est plus marquée aux premier et dernier trimestres (respectivement -12% et -8%).

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



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997



**Tendance :** En 2015, le nombre de deux-roues motorisés en circulation sur les sites suivis a été maximal en avril et en juin et minimal en août et en octobre. Par rapport à 2014, ce sont les mois de février et mars qui connaissent les baisses les plus importantes (respectivement -12% et -15%). Seul le mois de juillet affiche une hausse (+5%).

## 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 2015 et (...) sur l'année 2014

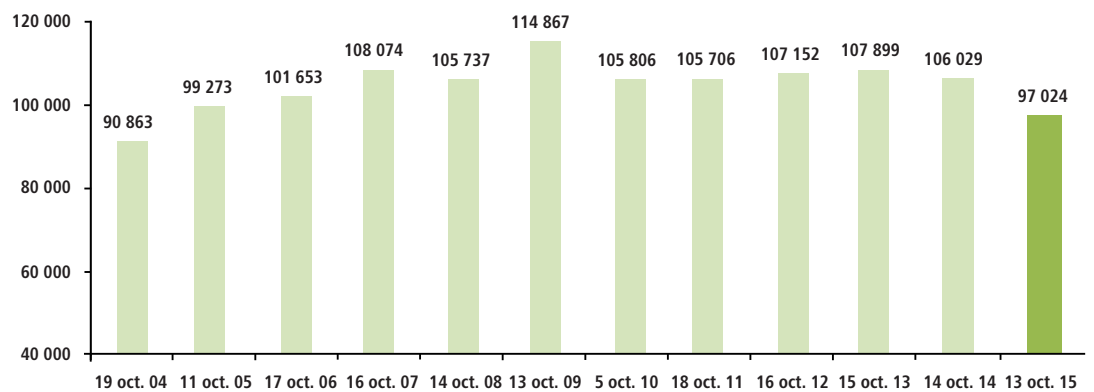


## Évolution du nombre de deux-roues motorisés dans Paris intra-muros

Enquête réalisée le mardi 13 octobre 2015 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)



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



**Tendance :** En octobre 2015, le nombre de deux-roues motorisés est en baisse de 8% par rapport à l'enquête du mois d'octobre 2014.

## Utilisation de l'espace public

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

Enquête réalisée le mardi 13 octobre 2015 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)

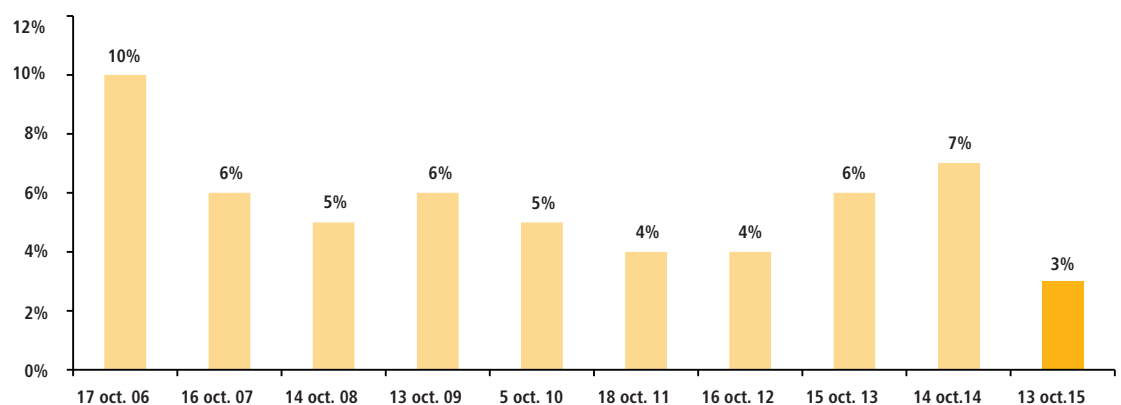


**Conditions météorologiques des jours d'enquête :**  
13 octobre 2015

Temp. moy. : 9,5°C  
Précipitations : 0

14 octobre 2014  
Temp. moy. : 13,3°C  
Précipitations : 0

### Évolution du nombre de deux-roues motorisés circulant dans les couloirs de bus depuis 2006



**Tendance :** Sur l'ensemble des sites enquêtés la part des deux-roues motorisés en infraction dans les couloirs de bus est la plus basse depuis 2006.



# Le stationnement

## Stationnement sur voirie

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



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



### Garage commercial :

Parc privé à usage public.

### Places rotatives :

Stationnement limité à 2 heures consécutives.

### Places mixtes :

Stationnement limité à 2 heures consécutives pour les non-résidents et à 7 jours consécutifs pour les résidents.

### Places gratuites :

Places de stationnement délimitées par un marquage sans mention particulière.

### Places spécifiques :

Places réservées (taxis, police, poste,...) livraison, deux-roues, GIG-GIC.



### Modification des règles du stationnement payant de surface :

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

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

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

### 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.

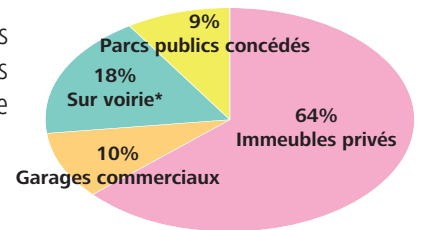
### Carte professionnels sédentaires :

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2015, elle remplace la carte Sésame Artisans Commerçants. Elle accorde des droits identiques (paiement au tarif résident à la journée). Elle est payante au tarif annuel de 45€ et la liste des ayant-droits est plus réduite.

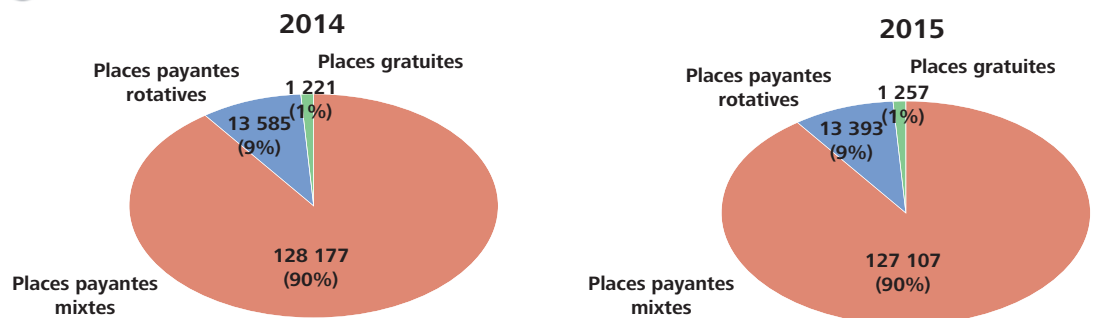
## Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 818 000. Les immeubles privés renferment environ 524 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2015).

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



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



Total places sur voirie : 142 983

Total places sur voirie : 141 757

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

## Places pour les deux-roues sur voirie

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Évolution 2015/2014
Nombre de places deux-roues dont :	34 000	36 000	42 700	47 200	55 500	61 000	67 800	71 100	71 100	72 255	+2%
- places mixtes	19 200	19 500	19 500	20 200	20 200	15 700	15 700	14 200(*)	14 100	14 003	stable
- places spécifiques : deux-roues motorisés	8 800	10 000	12 900	14 600	19 100	25 000	28 400	31 100	31 100	32 278	+4%
vélos	6 000	6 500	10 300	12 400	16 200	20 300	23 700	25 800	25 900	25 974	stable

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

## Usagers du stationnement résidentiel

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	150 708	137 453	160 944	139 186	154 111	140 119	144 111	159 356	138 612	58 692

En 2015, au total 254 304 cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité (317 590 en 2014).

## Carte Sésame Artisan Commerçant

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

\* Dont 2 372 cartes professionnels sédentaires





**Service de Véhicules Partagés (SVP)**  
226 places sur voirie réparties sur 113 stations couvrant l'ensemble du territoire parisien ont été proposées à travers un appel à concurrence lancé par la Ville de Paris en mars 2015. Des conventions d'occupation du domaine public ont été signées avec des opérateurs moyennant le paiement d'une redevance.

Source : Préfecture de Police

## Stationnement dans les parcs concédés

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



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

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

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

## Services de Véhicules Partagés (fin 2015)

Opérateur	Nombre de stations	Nombre de véhicules
Communauto	21	42
Matcha-Europcar	3	6
Zipcar	37	74

Afin d'encourager le développement de l'autopartage à Paris, la Ville de Paris a mis en place le label "SVP". 3 sociétés proposent ce service.

## Evolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

Evolution 2015 / 2014

Pour non paiement de la taxe de stationnement

3 401 936

-10%

## Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2015 (places pour véhicules)

### Parcs souterrains

126 parcs totalisent 68 290\* places,  
dont 62,5 parcs pratiquent un tarif résident ou petit rouleur

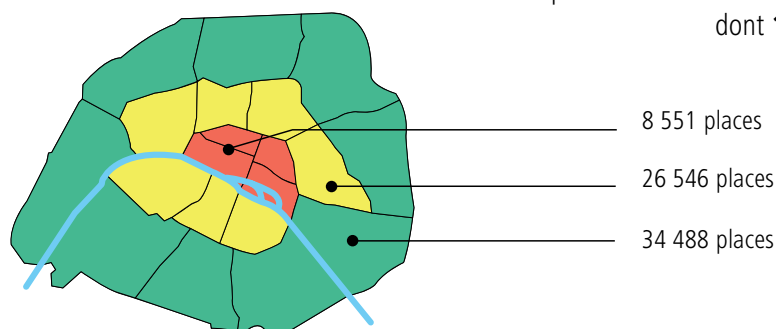
### Parcs de surface

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 67 719 places et un parc de 571 places dans le Val de Marne, le parc Marigny-château

## Capacité des parcs par zone

Capacité totale : 69 585 places mixtes et garage  
dont 13 841 places amodiées



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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Évolution 2015/2014
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	1 172	1 276	1 256	1 919	2 060	2 164	2 293	2 361	2 579	2 661*	+3%
	86 parcs	89 parcs	89 parcs	86 parcs	102 parcs	105 parcs	97** parcs	105 parcs	105 parcs	105 parcs	

\* Dont 2 604 places dans Paris intra-muros réparties dans 104 parcs et 57 places dans le parc Marigny Château



### 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).

## Utilisation des parcs concédés

### Sorties horaires en 2015

### Evolution 2015 / 2014

Nombre total par jour **28 976**



Nombre/place publique/jour **0,52**

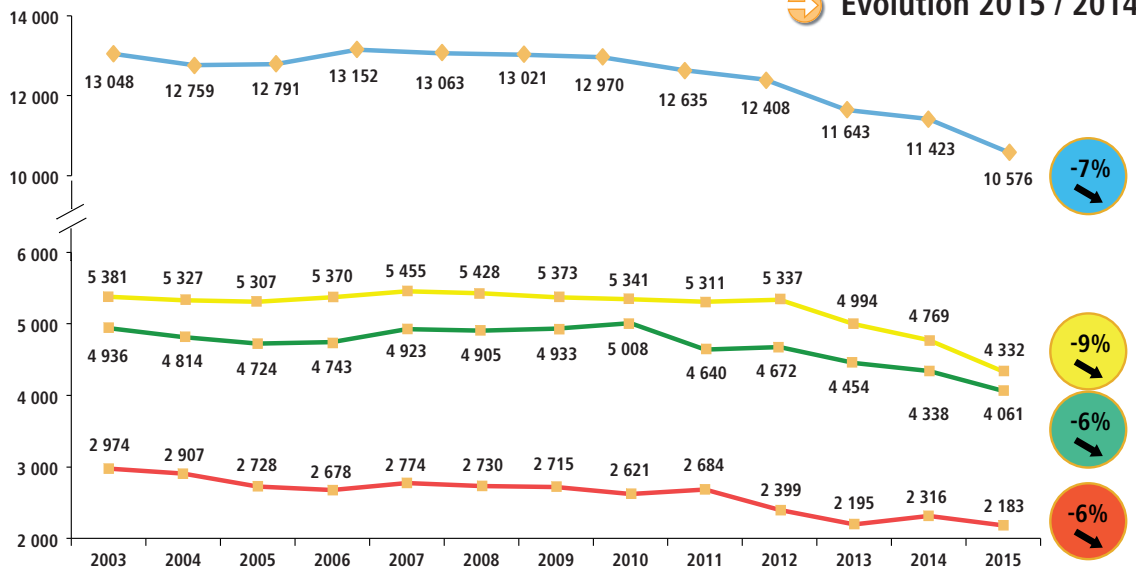


### Evolution des sorties horaires dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de sorties en milliers

### Evolution 2015 / 2014

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



### Abonnés (fin 2015)

### Evolution 2015 / 2014

#### Tous véhicules

Nombre total d'abonnements (uniquement VL)

**34 107**



Nombre / place publique

**0,61**



Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

**9 275**  
81,5 parcs



dont  
**Deux-roues motorisés**

Nombre d'abonnements répartis dans

**1 488**  
97 parcs



### Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.





# Les déplacements touristiques

## Autocars de tourisme

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

Enquête réalisée du 25 mars au  
14 septembre 2015 sur un échantillon  
de 12 autocars de tourisme équipés  
de smartphone circulant dans Paris.



## Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

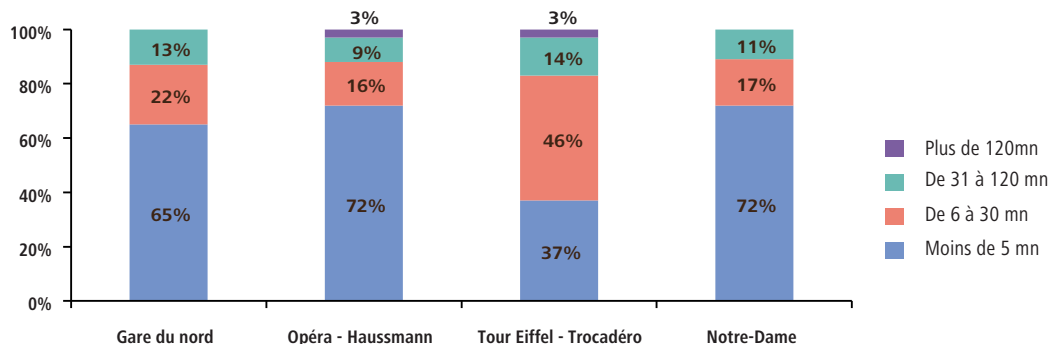


### Normes Euro :

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 2014

### ➔ Durée de stationnement sur quatre sites touristiques



La durée moyenne de stationnement varie peu selon les sites (11 minutes pour Gare du Nord et Tour Eiffel - Trocadéro et 10 minutes pour Opéra - Haussmann et Notre-Dame). On observe 3% de stationnement longue durée (plus de 2 heures) pour les sites Opéra - Haussmann et Tour Eiffel - Trocadéro

### ➔ Offre de stationnement réservé aux autocars ➔ Evolution 2015 / 2014

681\* places réparties en :

+9%

462\*\* places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont 215 dans les parcs

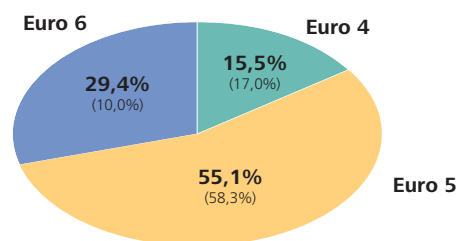
167 places accessibles hors forfait (payantes ou non) dont 24 sur voirie et 143 dans les parcs

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

\* 658 places en 2014

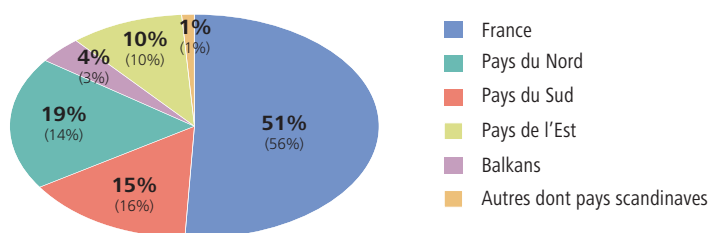
\*\*433 en 2014

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



Le part des autocars Euro 4 et Euro 5 a baissé en 2015 au profit des autocars Euro 6. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 (arrivée de la norme Euro 6) les autocars de norme Euro 3 ne sont plus éligibles au statut d'abonné au PASS Autocar.

### ➔ Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



**Tendance :** En 2015, la part de cars immatriculés en France ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar est en baisse par rapport à 2014. Celle des cars immatriculés dans les pays du nord est en hausse.

## 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.



### Forfait (PASS autocar) :

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

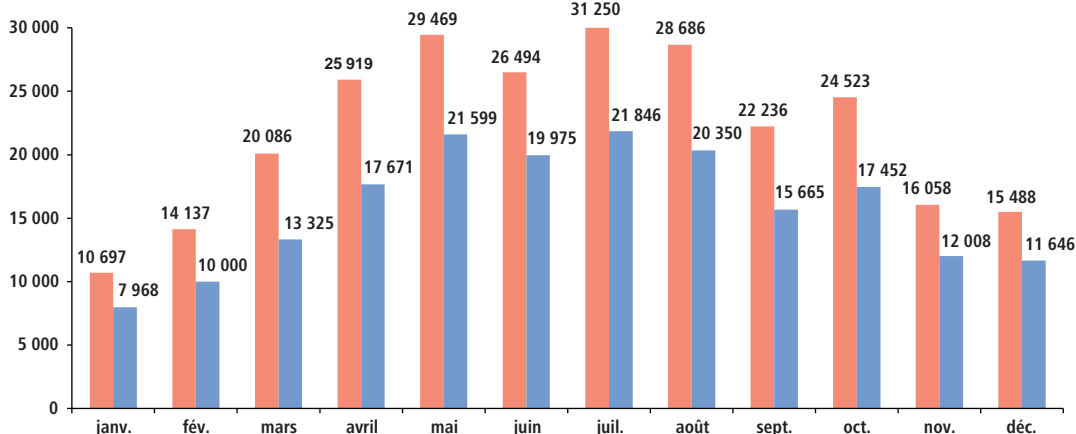
On distingue le PASS abonnés destiné aux sociétés d'autocars venant régulièrement sur Paris (hors ligne régulières) et le PASS occasionnel pour les visites ou voyage occasionnels à Paris. Les dispositions tarifaires pour le PASS abonné et le PASS occasionnels sont différentes.

Mise en place le 1<sup>er</sup> mai 2015 des modifications du dispositif de PASS autocar comprenant notamment, une augmentation tarifaire, un accroissement de la réduction tarifaire liée au PASS ECO et le contrôle systématique des normes EURO des véhicules abonnés.

## Forfaits dans les transports en commun

Source : STIF

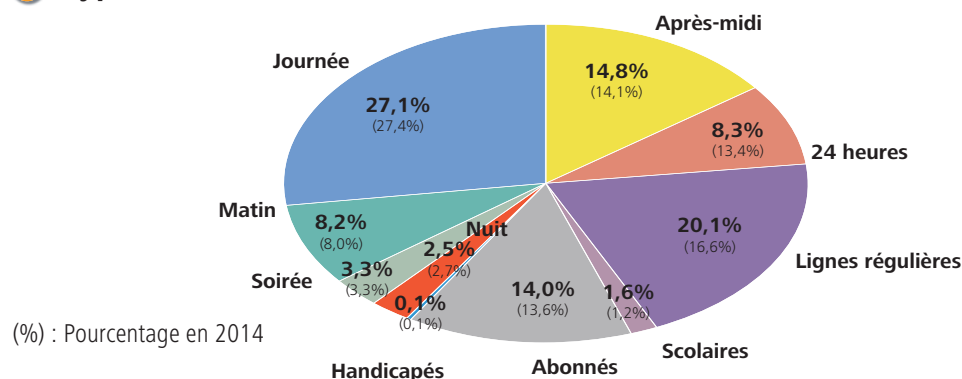
## Évolution mensuelle du nombre de stationnements et du nombre de forfaits utilisés



**189 505** forfaits vendus, soit + 5,5% par rapport à 2014 ;  
 dont **43 235** forfaits vendus sur place (soit 34% des PASS occasionnels).

**265 043** stationnements, soit - 1,4% par rapport à 2014.

## Type de forfaits utilisés



**Tendance :** Les parts de forfaits lignes régulières, scolaires, abonnés et après-midi sont en hausse par rapport à 2014. Celle du forfait 24 heures est en baisse.

## Nombre de forfaits utilisés en 2015

## Evolution 2015 / 2014

Forfaits "Mobilis" (y compris tickets jeunes week-end)	<b>6 719 500</b>	<b>-13%</b>
Forfaits "Paris Visite"	<b>2 603 000</b>	<b>-7%</b>

**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 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 2015

### ➔ Evolution 2015 / 2014

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

894 931

-3%

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

107 000

-7%

1 420 000

+11%

## Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme et des Congrès de Paris

### ➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

### ➔ Evolution 2015 / 2014

	2014	2015	
<b>Nombre total d'arrivées</b>	15,4	15,2	-1,3%
dont Étrangers	9,0	8,9	
Français	6,4	6,3	
<b>Nombre total de nuitées</b>	36,0	35,2	-2,3%
<b>Nombre de nuitées d'affaires</b>	13,9	12,0	-13,5%
<b>Part de la clientèle d'affaires</b>	38,5%	34,2%	-4,3
<b>Durée moyenne de séjour</b>	2,12 nuitées	2,31 nuitées	+9%
<b>Taux d'occupation moyen</b>	79,3%	75,6%	-3,7



**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).



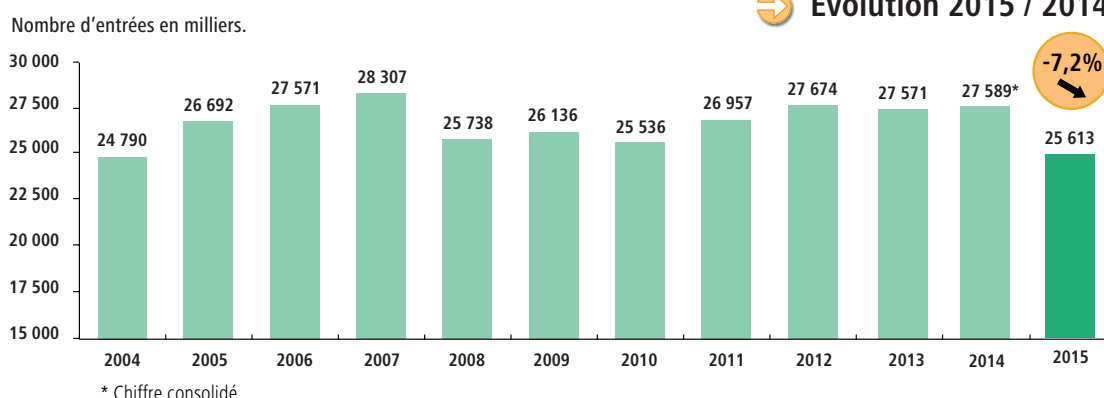
**Principaux sites culturels :**  
Tour Eiffel, Musée du Louvre, Centre Pompidou, Cité des Sciences, Musée d'Orsay, Arc de Triomphe.



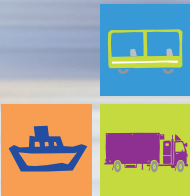
**Tendance :** La fréquentation hôtelière est en baisse par rapport à 2014

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

### ➔ Evolution 2015 / 2014



**Tendance :** La fréquentation des grands sites culturels parisiens est en baisse par rapport à 2014.



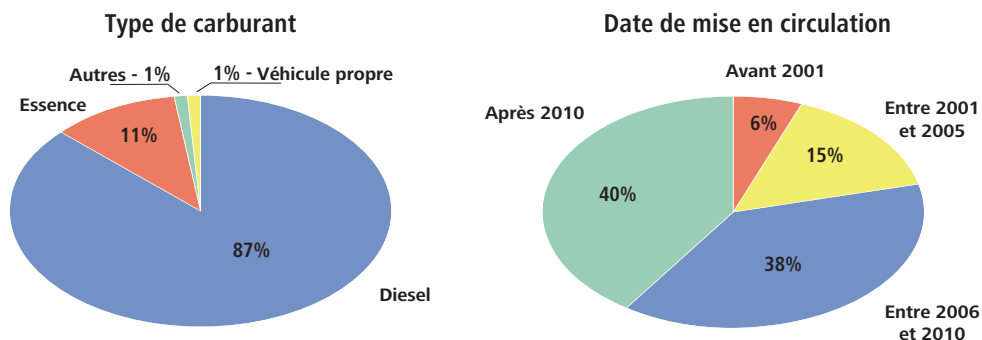
# Le transport de marchandises

## Voie routière

Source :  
Chambre de Commerce  
et d'Industrie De Région  
Paris Île-de-France  
Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
et des déplacements

Enquête réalisée par téléphone en  
septembre et octobre 2014 auprès d'un  
échantillon de 1 500 petits commerçants  
et artisans parisiens.

### ➔ Motorisation des véhicules et date de mise en circulation (petit commerce et artisanat parisiens)



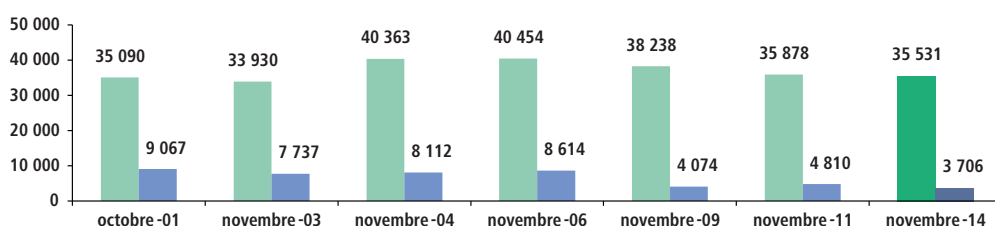
Les véhicules de la population enquêtée sont en très grande majorité des véhicules diesel.

Le taux de renouvellement moyen des véhicules semble plus faible chez les commerçants et artisans que chez les transporteurs dits « professionnels ». Environ 40% de ces véhicules ont été mis en circulation après 2010, et un peu plus de un sur cinq a été mis en circulation avant 2006, dont 6% avant 2001.

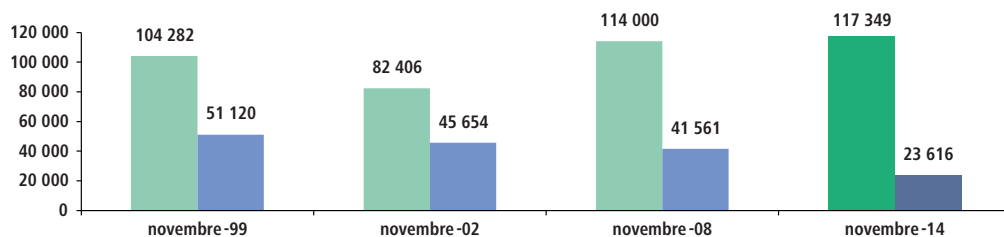
### ➔ Nombre de zones de livraison (fin 2015)

Nombre de zones de livraison	<b>8 837</b>
dont :	
- zones de livraison partagées	7 042
- zones de livraison sanctuarisées	1 795

### ➔ Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires dans Paris intra-muros Moyenne journalière (7h-21h) sur un échantillon de 10 sites



### ➔ Évolution du trafic de poids lourds et de véhicules utilitaires sur le corridor périphérique (boulevard périphérique et boulevard des maréchaux) Moyenne journalière (7h-19h) sur un échantillon de 8 sites



Le trafic des poids lourds a baissé de 59% dans Paris intra-muros depuis 2001 et de 54% sur le corridor périphérique depuis 1999. Celui des véhicules utilitaires a augmenté de 1% dans Paris intra-muros depuis 2001 et de 13% sur le corridor périphérique depuis 1999.



#### Zones dites «sanctuarisées» ou «permanentes» :

Elles sont réservées exclusivement à la livraison afin de répondre aux besoins des établissements approvisionnés la nuit ou tôt le matin ;

#### Zones dites «partagées» ou «périodiques» :

Elles sont utilisées pour le stationnement de tous les véhicules de 20h à 7h ainsi que les dimanches et jours fériés.

Source :

Mairie de Paris  
Direction de la Voirie  
et des déplacements

Enquêtes de composition  
du trafic réalisées entre 7het 21h  
Dans Paris intra-muros du :  
23 au 25 octobre 2001  
4 au 6 novembre 2003  
16 au 18 novembre 2004  
14 au 16 novembre 2006  
17 au 19 novembre 2009  
15 au 17 novembre 2011  
18 au 20 novembre 2014

Sur le Corridor périphérique du :  
18 au 20 novembre 1999  
19 au 21 novembre 2002  
18 au 20 novembre 2008  
25 au 27 novembre 2014

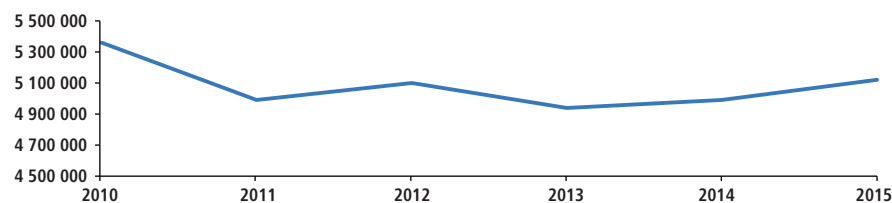
Véhicules utilitaires ■  
Poids lourds ■

## Voie ferrée

Source : SNCF

### Flux de trafic fret en Ile de France

Trafic global en train.km



On constate une stagnation globale du trafic fret ferroviaire à partir de 2011.

## Voie d'eau

Source : Ports de Paris

### Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	1 607 760 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 <sup>e</sup> )	157 826 tonnes
<b>Trafic total pour tous les ports parisiens</b>	<b>1 767 586 tonnes</b>



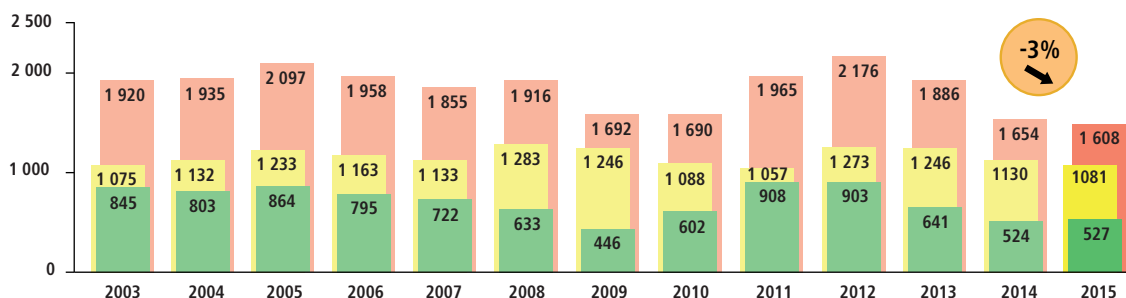
**Ports parisiens inscrits au PLU :**  
**6 ports industriels :** Pont National, (13<sup>e</sup>), pont de Tolbiac (13<sup>e</sup>), pont de Bercy amont (12<sup>e</sup>), port Victor (15<sup>e</sup>), port du Point du Jour (16<sup>e</sup>), port Serrurier (canal de l'Ourcq) (19<sup>e</sup>).

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

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

#### Ports sur la Seine

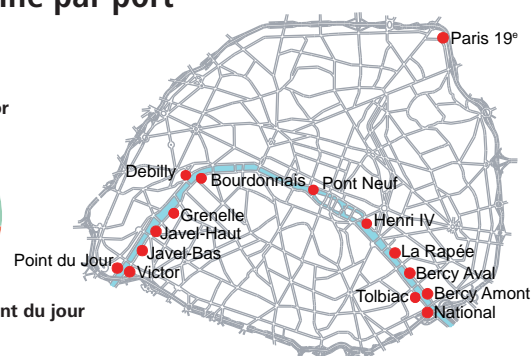
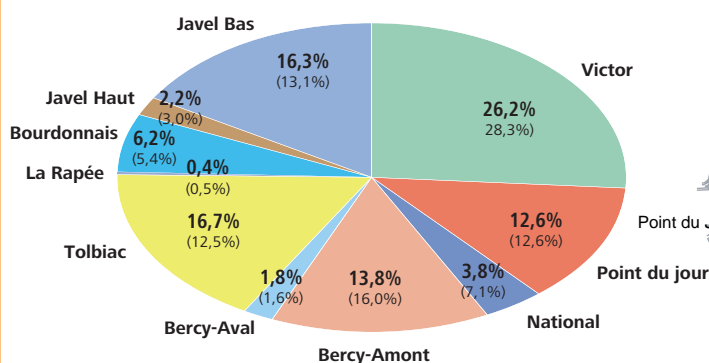
Trafic en milliers de tonnes



#### Evolution 2015 / 2014

Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 99% de matériaux de construction, connaît une légère baisse en 2015, avec des chargements stables et des déchargements en légère baisse (-4%).

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



#### Evolution 2015 / 2014

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

dont

Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris

20 186 472 tonnes\*

+1%

727 507 tonnes

-23%

\*Chiffre 2014 consolidé 19 954 152 tonnes





# La sécurité des déplacements

## Nombre d'accidents corporels et de victimes

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

- VICTIMES ■
- ACCIDENTS ■
- BLESSÉS GRAVES ■
- TUÉS ■



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<sup>er</sup> 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) ;

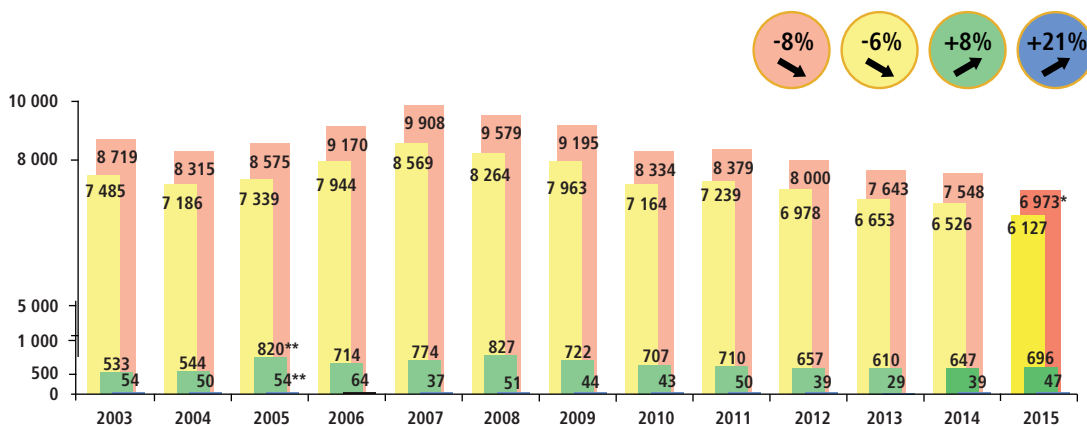
**Blessé grave appelé B.H.**, (blessé hospitalisé) ;

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).

### ➔ À Paris

### ➔ Evolution 2015 / 2014



\* dont sur le boulevard périphérique et les échangeurs : 601 accidents corporels, soit 10% du total des accidents de Paris et 733 victimes (650 blessés légers, 82 blessés graves et 1 tué) soit 11% du total.

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

### ➔ Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

	Nombre d'accidents	Évolution 2015/2014	Nombre de victimes	Évolution 2015/2014
Paris	6 127	-6%	6 973	-8%
Île-de-France	18 590	-1%	22 465	-1%
Milieu urbain*	37 218	-7%	45 194	-8%
France**	56 603	-3%	74 263	-3%

\*En agglomération \*\*France métropolitaine.



**Tendance :** On constate une diminution du nombre total d'accidents corporels (- 6%) et du nombre total de victimes (- 8%) à Paris par rapport à 2014, ainsi que du nombre de blessés légers (-9% soit 632 de moins). En revanche le nombre de tués (+ 21%, soit 8 tués de plus) et de blessés graves (+ 8% soit 49 de plus) augmente. Les indicateurs concernant l'Île de France, le milieu urbain français et la France métropolitaine montrent aussi une diminution du nombre d'accidents corporels et des victimes.

## Évolution de la gravité des accidents

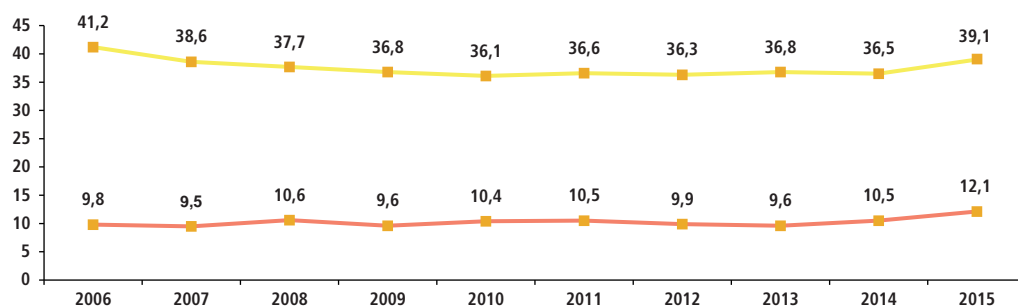
- FRANCE milieu urbain ■
- PARIS ■



**Gravité des accidents :**

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

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

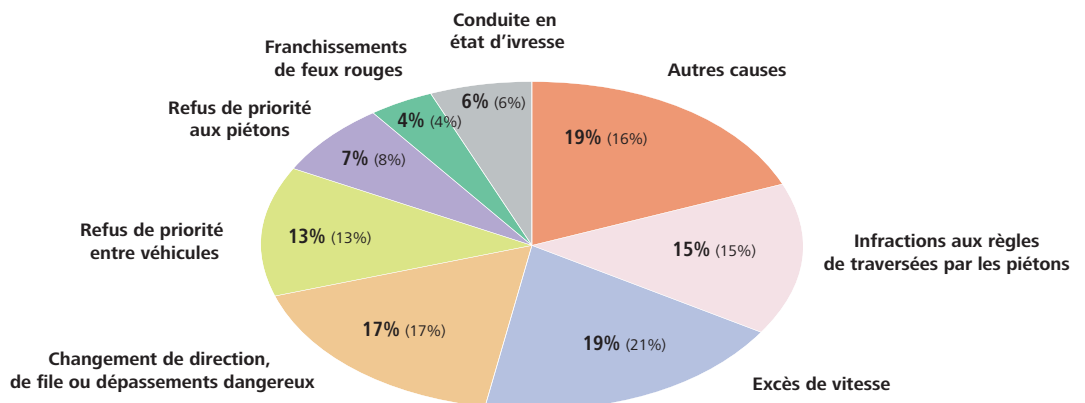


**Tendance :** La gravité des accidents à Paris demeure bien inférieure à celle du milieu urbain français dans son ensemble. Le changement de la définition (01/01/2005) par l'État de la gravité des victimes accentue la différence.

## Répartition des accidents en 2015

(%) : Pourcentage des infractions en 2014.

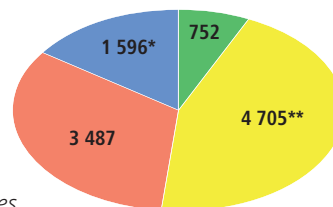
### ➔ Répartition des accidents selon les principales causes



**Tendance :** Les excès de vitesse représentent la principale cause des accidents en 2015. 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 la conduite dans des conditions perturbées\* (5%), les demi-tours ou marche arrière (5%), les ouvertures dangereuses de portières (2%), la circulation de véhicules non autorisés dans les couloirs de bus (2%), la conduite malgré l'usage de stupéfiants (1%), la circulation en sens interdit (1%), le franchissement de ligne continue (1%), la conduite sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède (1%) et la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens (0,5%).

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

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

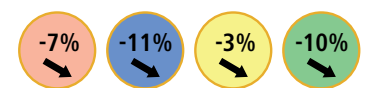
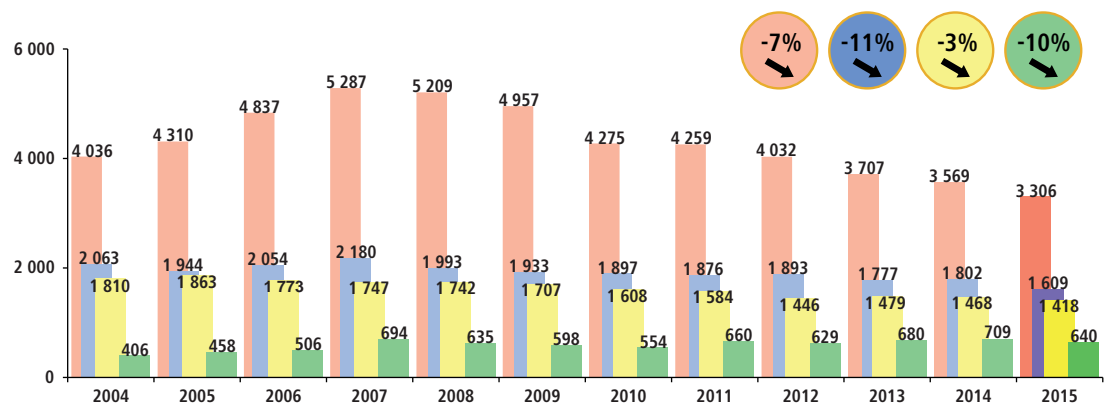


\*dont 42 rollers et trottinettes.

\*\*dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 3 991 (dont 74 accidents Autolib) ; VU : 679 ; PL : 135 ; TC (bus et autocars) : 155 ; tramway : 7 ; Tracteurs routiers : 14 ; autres : 1.

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

#### ➔ Evolution 2015 / 2014



**Tendance :** Les utilisateurs des deux-roues motorisés représentent près de la moitié des victimes (47% en 2015) alors qu'ils ne représentent que 17% du trafic motorisé dans Paris intra-muros et 9% sur le boulevard périphérique et les échangeurs\*.

\* Enquêtes de composition de trafic réalisées en 2014 sur le boulevard périphérique et dans Paris intra-muros

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



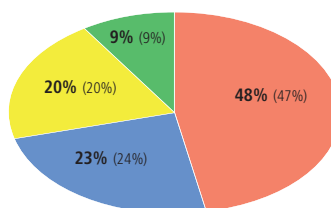
Le nombre d'accidents réparti par catégorie d'utilisateurs est supérieur au total des accidents, un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories d'utilisateurs.

## Sécurité des usagers

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

## ➔ Répartition des victimes par catégorie en 2015

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



(%) : Pourcentage en 2014.

Nombre de victimes tout Paris		dont tués	dont blessés graves (B.H)	dont blessés légers (B.N.H)
<b>Deux-roues motorisés</b>	<b>3 306</b>	<b>18</b>	<b>374</b>	<b>2 914</b>
dont - cyclomoteurs (49,9 cm <sup>3</sup> )	941	5	82	854
- motocyclettes ou scooters	2 365	13	292	2 060
dont > 50 cm <sup>3</sup> et ≤ 125 cm <sup>3</sup>	1 101	3	121	977
> 125 cm <sup>3</sup>	1 264	10	171	1 083
<b>Piétons</b>	<b>1 609</b>	<b>21</b>	<b>205</b>	<b>1 383</b>
dont - enfants (≤ 15 ans)	260	1	30	229
- adultes (entre 16 et 59 ans)	902	4	105	793
- personnes âgées (60 ans et +)	447	16	70	361
<b>4 roues</b>	<b>1 418</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>1 351</b>
dont - VL	1 237	1	58	1 178
dont occupants Autolib	17	0	2	15
- VU	96	2	4	90
- PL	6	-	1	5
- TC	64	-	1	63
- voiturette, quad et autres	15	-	0	2
<b>Vélos</b>	<b>640</b>	<b>5</b>	<b>53</b>	<b>582</b>
dont - Vélib	161	3	17	141



**Tendance :** Les accidents impliquant un deux-roues motorisés représentent 57% des accidents corporels de la circulation en 2015. Le nombre de victimes deux-roues motorisés, en baisse par rapport à 2014, représentent près de la moitié (48%) des victimes. Les blessés légers diminuent (310 de moins qu'en 2014), mais les blessés graves augmentent (43 de plus), ainsi que les tués (4 de plus). La répartition par catégorie indique 72% de victimes motocyclistes et 29% de cyclomotoristes. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés (11,2%) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (12,1 %)



### Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.  
En 2015 à Paris, le taux de gravité est de 12,1 pour l'ensemble des accidents corporels.

Les accidents impliquant un piéton représentent 26% des accidents corporels de la circulation en 2015. Le nombre des victimes piétons diminue par rapport à 2014 (-11%). Cette diminution repose sur celle des blessés légers (203 en moins). Le nombre des blessés graves augmente (9 de plus) ainsi que celui des tués (1 de plus). En 2015, les piétons représentent 23% du total des victimes, réparties comme suit : 16% d'enfants, 56% d'adultes et 28% 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 (60 ans et plus) 22%. Les personnes âgées constituent une part prépondérante (76%) des piétons tués. Le taux de gravité des accidents de piétons en 2015 (14,2%) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (12,1%).



Les accidents impliquant des 4 roues représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2015 (77%). Les victimes en 4 roues en légère diminution par rapport à 2014 (-3%) représentent 20% du total des victimes en 2015. Cette diminution repose sur celle des blessés légers (43 de moins) et celle des blessés graves (8 de moins). Mais le nombre des blessés graves augmente (1 de plus). Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues est de 1,4%. Ce taux est très en deçà (9 fois moins) de celui de l'ensemble des accidents parisiens (12,1%). Les Autolib' ont été impliquées dans 74 accidents corporels de la circulation en 2015, occasionnant 81 victimes au total, dont 17 conducteurs ou passagers d'Autolib' et 64 victimes « autres » (26 deux-roues motorisés, 22 piétons, 10 conducteurs ou passagers de V.L. non Autolib', 1 V.U. et 5 cyclistes).

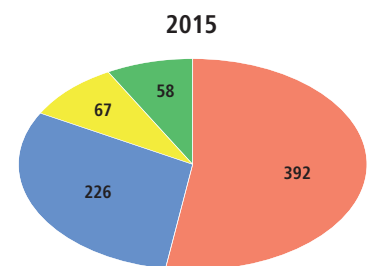
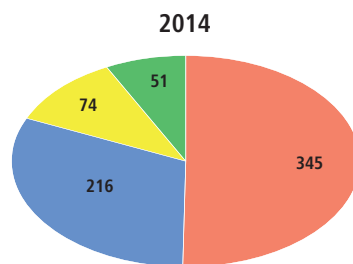
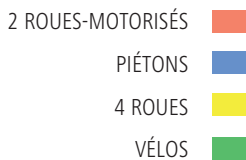


Les cyclistes sont impliqués dans 12% des accidents corporels de la circulation et représentent 9% des victimes en 2015. Le nombre de victimes cyclistes est en diminution de 10% par rapport à 2014. Cette diminution repose sur celle des blessés légers (76 de moins). Cependant, le nombre des blessés graves augmente (5 de plus) ainsi que le nombre de tués (2 de plus). A titre d'indication le nombre de cyclistes\* dans la circulation est stable en 2015 par rapport à 2014 à Paris.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2015 est de 7,7%. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (12,1%). Les 161 victimes cyclistes utilisant Vélib' représentent 25% de l'ensemble des victimes cyclistes en 2015, alors que la part des cyclistes Vélib' dans la circulation, parmi l'ensemble des cyclistes\*, est de 46% en 2015.

\*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. 104 télégrammes ont été diffusés en 2015.
- 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 2015, 4 sites accidentogènes ont été étudiés

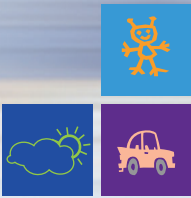
### ➔ Actions de sensibilisation

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



### Sites « accidentogènes » étudiés en 2015 :

Souterrain Tuileries (1<sup>er</sup>) ; carrefour boulevard Voltaire / rue du Chemin Vert (11<sup>e</sup>) ; carrefour boulevard Richard Lenoir / rue Oberkampf (11<sup>e</sup>) ; section courante du boulevard périphérique intérieur de la voie BD 16 à BB 16 (échangeur porte Dauphine) (16<sup>e</sup>).



# La pollution atmosphérique

## Surveillance de la qualité de l'air

Source : AIRPARIF-  
Mairie de Paris



### Stations de fond :

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

### Stations trafic :

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

### Stations d'observation :

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



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

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

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

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

## ➔ Impact météorologique

Comme 2014, l'année 2015 est une année chaude du point de vue météorologique. Elle se caractérise par des températures supérieures aux normales saisonnières notamment en hiver, à l'exception du mois de février. A l'inverse de 2014, les mois de juin et juillet ont été marqués par des conditions météorologiques très estivales. Cette météorologie particulière a fortement impacté la qualité de l'air francilien (diminution des émissions locales, photochimie en été).

## ➔ Réseau de mesure d'Airparif

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

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

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

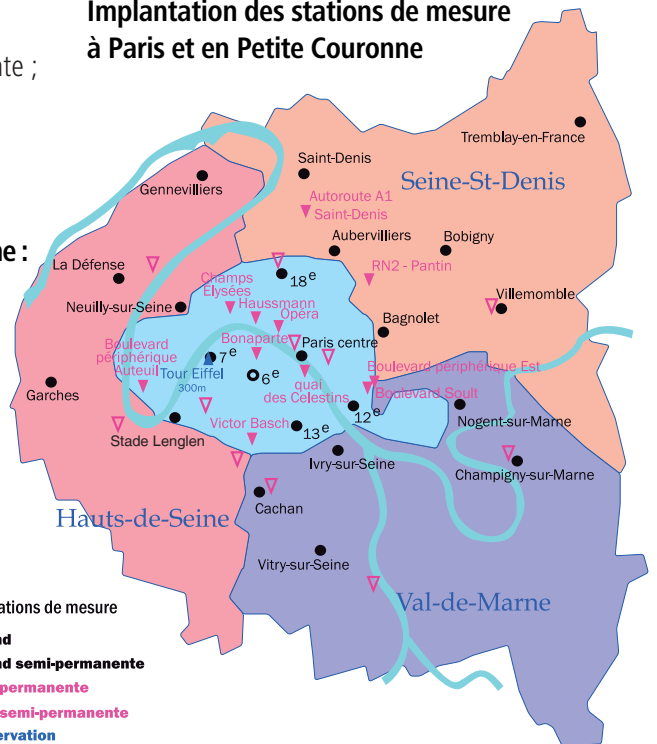
### Typologie des stations à Paris :

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

### Typologie des stations en Petite Couronne :

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

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



#### Typologie des stations de mesure

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

## ➔ Normes de qualité de l'air

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

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 (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>), du benzène et de l'ozone.

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



### Effets sur la santé :

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

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

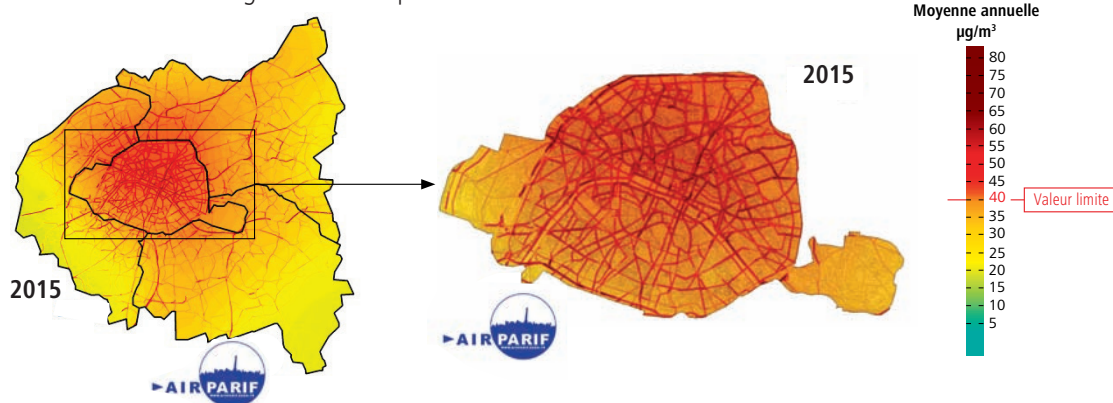


La baisse importante des teneurs en oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) enregistrée au début des années 2000, aussi bien en situation de fond qu'à proximité immédiate du trafic routier, s'explique notamment par l'importance prise progressivement par le nombre de véhicules catalysés dans le parc roulant.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

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

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

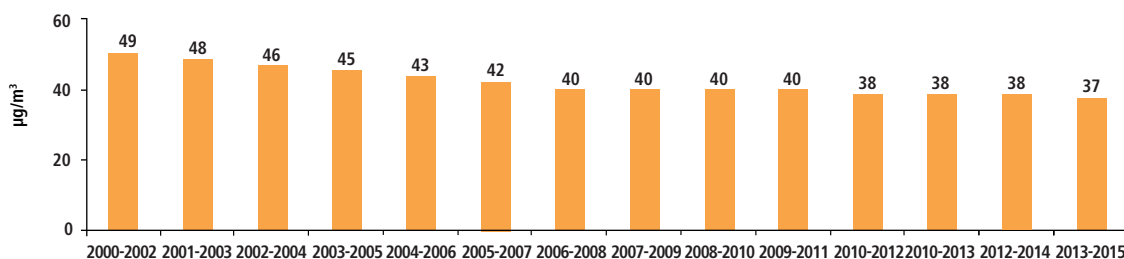
Le dioxyde est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. À Paris, les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote sont dues principalement au trafic routier (66%) et au secteur résidentiel et tertiaire (31%). À Paris, les niveaux moyens de NO<sub>2</sub> sont les plus élevés d'Ile-de-France et sont généralement plus soutenues sur la rive droite de la Seine.



En 2015, le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO<sub>2</sub>** (40 µg/m<sup>3</sup>) concerne près de 2 millions d'habitants, soit plus de 90% des parisiens.

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

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



En situation de fond, les niveaux de NO<sub>2</sub> montrent 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 dernières années.

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

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



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



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

### Effets sur la santé :

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

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

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



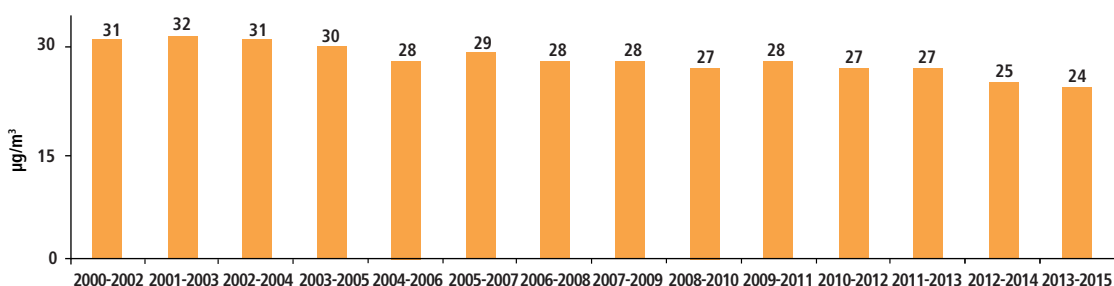
La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les PM<sub>2,5</sub>, visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 25 µg/m<sup>3</sup>, à 20 µg/m<sup>3</sup> et à 10 µg/m<sup>3</sup>, en moyenne annuelle.

En 2015, le nombre de dépassements de la **valeur limite journalière** (50 µg/m<sup>3</sup>) est assez faible, et proche de 2014. Sur Paris, il est compris entre 6 et 10 jours. Cela est lié aux températures très douces, ayant conduit à un recours moins important au chauffage ainsi qu'aux conditions dispersives relevées sur l'ensemble des mois d'hiver.

Le dépassement de l'**objectif de qualité annuel** (30 µg/m<sup>3</sup>) concerne environ 100 000 parisiens. La superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la **valeur limite annuelle** en PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) sont très faibles.

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

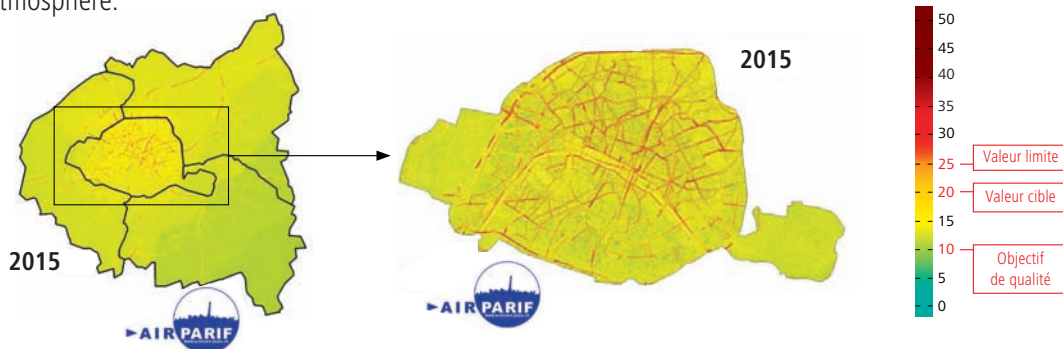
Concentration moyenne sur 3 ans en particules PM<sub>10</sub> dans Paris (5 stations de fond)



En situation de fond, si l'on s'affranchit des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs de PM<sub>10</sub> dans Paris montrent une légère tendance à la baisse au cours des 15 dernières années (environ -30% entre 2000-2002 et 2013-2015). Les normes européennes et françaises de qualité de l'air relatives aux particules PM<sub>10</sub> sont respectées en situation de fond.

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

Pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>), on retrouve les mêmes secteurs prédominants. La contribution du secteur résidentiel et tertiaire aux émissions de PM<sub>2,5</sub> est plus importante que pour les PM<sub>10</sub>. Cela s'explique par la nature des phénomènes prépondérants dans la formation des particules. Les particules PM<sub>2,5</sub> sont majoritairement formées par des phénomènes de combustion (secteur résidentiel et tertiaire et trafic routier) et par transformations chimiques à partir des polluants gazeux présents de l'atmosphère.

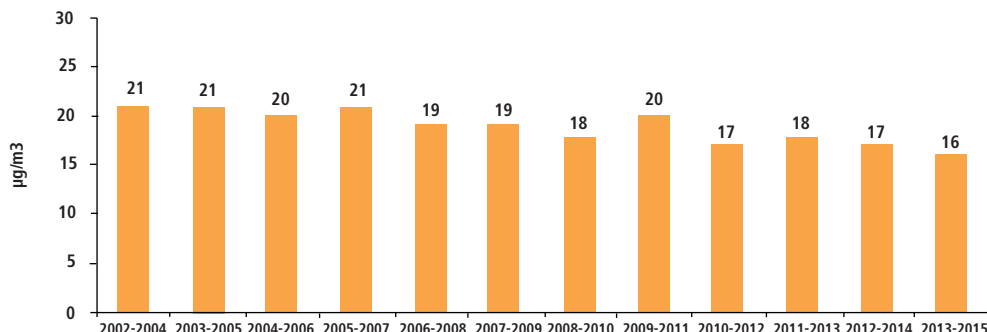


C'est aux abords des axes de circulation que les concentrations sont les plus élevées. Moins de 5% de la population parisienne (soit environ 110 000 habitants) sont potentiellement exposés à un air excédant la **valeur cible annuelle** pour les particules PM<sub>2,5</sub> (près de 2 fois moins qu'en 2014). La totalité du territoire parisien et des habitants est concernée par un dépassement de l'**objectif de qualité** (10 µg/m<sup>3</sup>). Ce seuil est également dépassé sur la quasi-totalité de la région.

## Particules PM<sub>2.5</sub>

### ➔ Evolution des niveaux des PM<sub>2.5</sub>

Concentration moyenne annuelle en particules PM<sub>2.5</sub> dans Paris (stations de fond)



Comme pour les PM<sub>10</sub>, les teneurs annuelles de particules PM<sub>2.5</sub> fluctuent du fait des conditions météorologiques. Toutefois, si on s'affranchit de ces variations météorologiques, les niveaux moyens annuels ont baissé de 24% entre 2002/2004 et 2013/2015.

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

### ➔ 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.

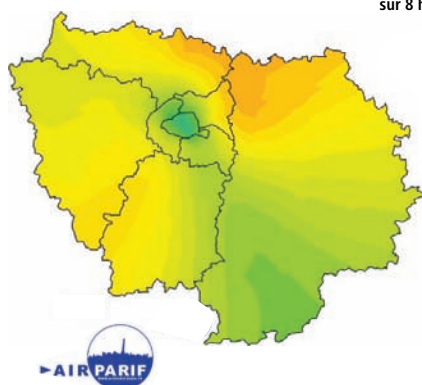


L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz «précurseurs», le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire (UV). L'ozone réagit chimiquement avec le monoxyde d'azote émis en grande partie par le trafic routier. Les teneurs en ozone sont donc très faibles à proximité immédiate du trafic routier.

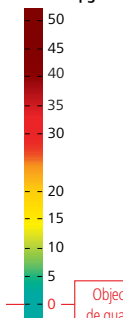
#### Effets sur la santé :

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

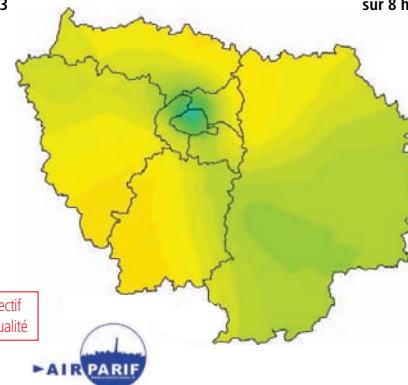
#### Objectif de qualité 2015



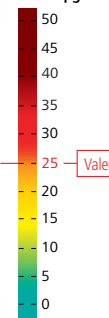
Nombre de jours  
avec une concentration  
sur 8 heures > 120 µg/m³



#### Valeur cible 2013-2015



Nombre de jours  
(moyenne sur 3 ans)  
avec une concentration  
sur 8 heures > 120 µg/m³



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 2015 et la situation au regard de la valeur cible sur la période 2013-2015.

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.

**La valeur cible** (seuil de 120 µg/m<sup>3</sup> 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. A Paris, le nombre de jours de dépassement de ce seuil en moyenne sur 2013-2015 est de 4 dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, 6 dans le centre et 7 dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement (25 jours autorisés). En situation de fond, les moyennes annuelles d'ozone à Paris sont comprises entre 37 µg/m<sup>3</sup> et 41 µg/m<sup>3</sup>.

**L'objectif de qualité** relatif à la protection de la santé (seuil de 120 µg/m<sup>3</sup> en moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser en cours d'année) est dépassé en 2015 sur toutes les stations parisiennes de même que sur toutes les stations franciliennes. A Paris, il est dépassé au cours de 5 à 6 journées en fond selon les stations, ce qui est légèrement plus qu'en 2014, en raison de conditions météorologiques très estivales en juin et juillet 2015.



## Benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>



### Effets sur la santé :

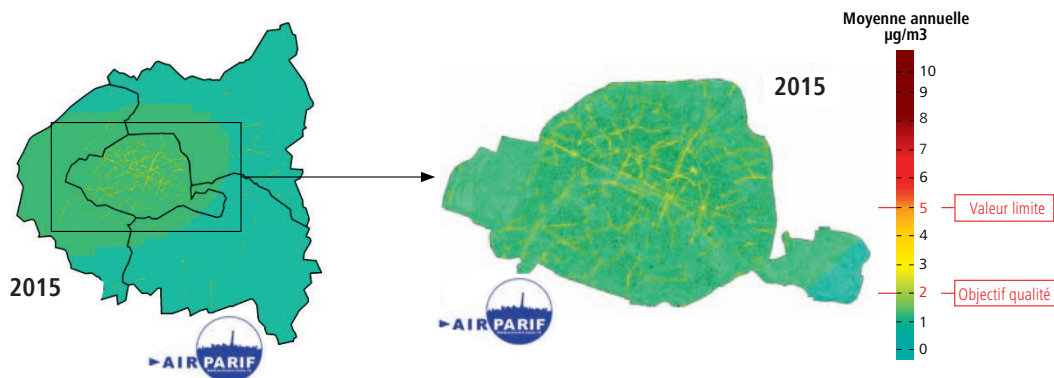
Le benzène est cancérigène pour l'homme. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés qui ont également des effets toxiques et/ou cancérigènes.

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

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

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

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

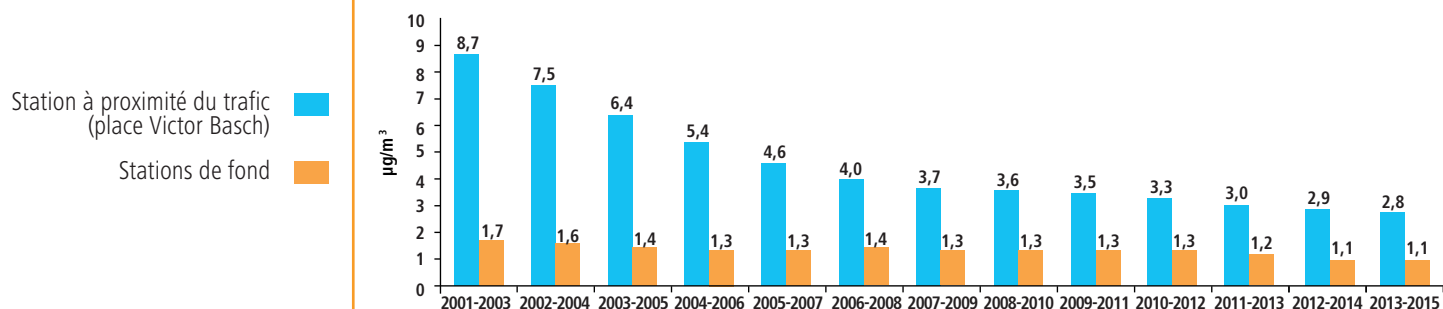


Les concentrations sont plus élevées à proximité des axes de circulation. Les concentrations de benzène en situation de fond sont légèrement plus élevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne.

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 2015, l'objectif de qualité à Paris concerne moins de 100 000 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 est plus lente. Les teneurs sont en dessous de la valeur limite européenne mais au-dessus l'objectif de qualité français.

En situation de fond les niveaux sont relativement stables ces dernières années et respectent la réglementation française et européenne.

## Bilan des indices de qualité de l'air

(%) : Pourcentage en 2014.



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

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

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

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



O<sub>3</sub>   
 NO<sub>2</sub>   
 PM<sub>10</sub> 

L'arrêté inter-préfectoral, entré en application le 30 novembre 2011, a modifié les seuils de déclenchement pour les particules PM<sub>10</sub>.

Ainsi, le seuil d'information, initialement fixé à 80 µg/m<sup>3</sup>, a été abaissé à 50 µg/m<sup>3</sup>. Le seuil d'alerte est passé de 125 à 80 µg/m<sup>3</sup>.

Les critères de déclenchement ont été modifiés par un arrêté préfectoral entré en vigueur le 15 septembre 2014 :

**Critère de superficie** dès lors qu'une surface d'au moins 100 km<sup>2</sup> est concernée par un dépassement de seuil d'ozone, de NO<sub>2</sub> et/ou de particules PM<sub>10</sub>, estimé par modélisation en situation de fonds.

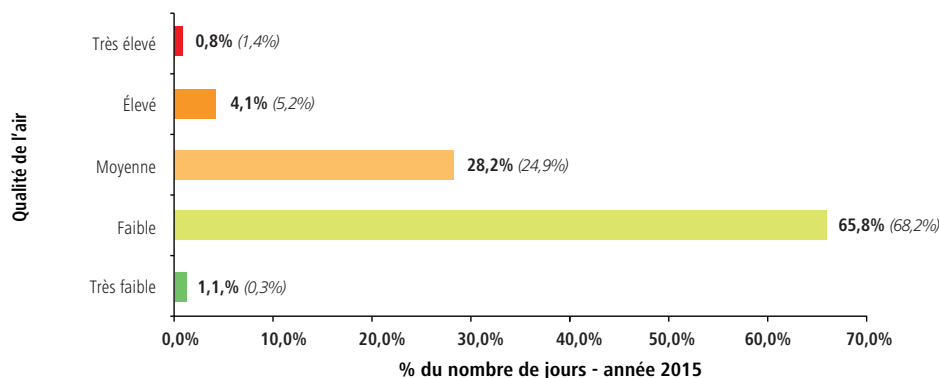
**Critère de superficie**, lorsqu'au moins 10% de la population d'un département est concernée par un dépassement de seuil d'ozone, de NO<sub>2</sub> et/ou de particules PM<sub>10</sub>, estimé par modélisation en situation de fonds.

Les seuils d'information et d'alerte n'ont pas été modifiés.

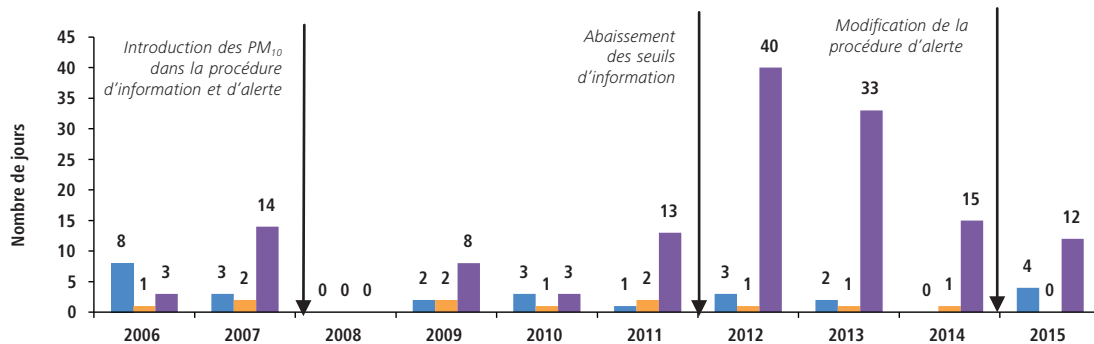
## ➔ Bilan de l'indice de qualité de l'air européen CITEAIR

En 2015, l'indice CITEAIR de Paris intra-muros a été calculé à partir des 12 stations parisiennes (6 stations de fonds et 6 stations de trafic). L'indice général (fond) a été très faible ou faible environ 70% du temps, comme en 2014.

### Indice fond CITEAIR (fond, Paris intra-muros)



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



Compte tenu de l'introduction des PM<sub>10</sub> dans la procédure d'information et d'alerte en 2008, puis l'abaissement des seuils de déclenchement pour ce même polluant qu'en 2011, le nombre de déclenchements de la procédure augmente nettement à partir de 2012.

L'année 2015 a connu peu de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte (16 jours), dont un épisode durable de 6 jours en mars, dû aux particules PM<sub>10</sub>. Cet épisode a conduit à la mise en place de la circulation alternée le 23 mars 2015.

Quatre jours de déclenchement pour les polluants autres que les PM<sub>10</sub> ont été relevés et concernent le dépassement du seuil d'information en ozone, en raison de conditions météorologiques estivales en juin et juillet.

Pour les PM<sub>10</sub>, l'année 2015 enregistre, à critères équivalents, le nombre de dépassements le plus faible depuis 2007 (12 jours). Ceci est lié en partie aux températures particulièrement douces durant les mois d'hiver (excepté au mois de février), qui entraînent une diminution des émissions liées au chauffage.

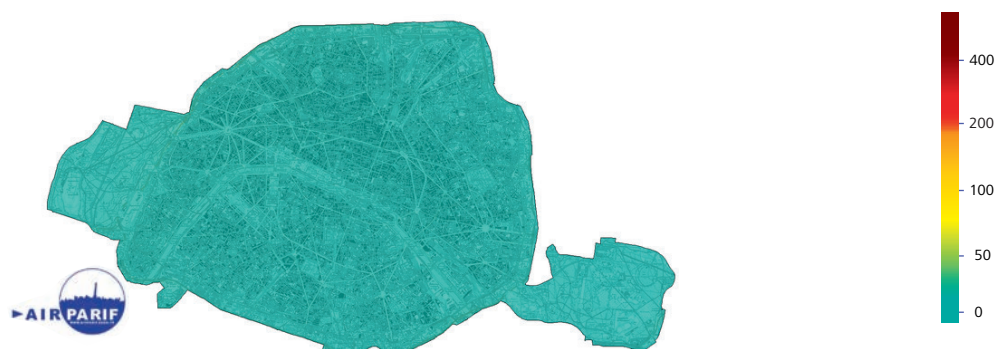


Dimanche 27 septembre s'est tenue la première édition de la "journée sans voiture" à Paris. L'opération concernait une zone centrale de la capitale englobant la quasi-totalité des huit premiers arrondissements, de 11H00 à 18H00. Les bois de Boulogne et de Vincennes étaient également interdits à la circulation. Ailleurs dans la capitale, la circulation était limitée à 20 km/heure.

## ➔ Bilan de la « journée sans voiture » du 27 septembre 2015

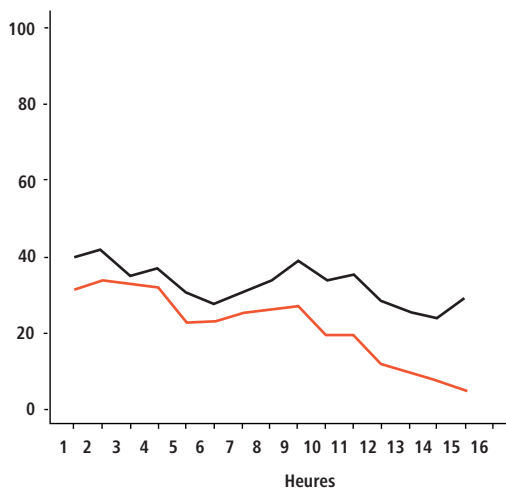
Le dioxyde d'azote est un bon traceur du trafic et de la pollution locale, car il est moins sensible aux transferts de pollution que l'ozone ou les particules qui voyagent facilement.

### Carte horaire des niveaux de pollution dus au dioxyde d'azote dans les rues de Paris, pour la journée du 27 septembre à 13h

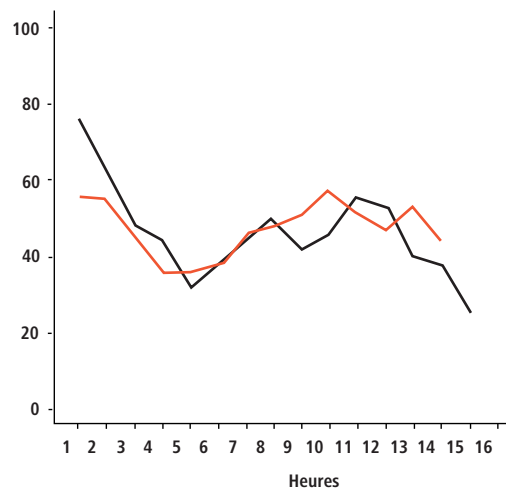


## ➔ Impact relevé jusqu'à 15h sur les stations des Champs Elysées et du boulevard périphérique

Concentration en NO<sub>2</sub> le 27/09/15 en comparaison du 6/09/15 à Avenue des Champs Elysées (µg/m<sup>3</sup>)



Concentration en NO<sub>2</sub> le 27/09/15 en comparaison du 6/09/15 à Boulevard Périphérique Est (µg/m<sup>3</sup>)

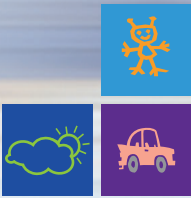


6 septembre 2015 (Référence) —  
27 septembre 2015 (Journée sans voiture) —

Les mesures effectuées montrent un impact positif et significatif sur la qualité de l'air, avec en moyenne dans la zone fermée à la circulation, une baisse de 20 à 40% des niveaux de dioxyde d'azote par rapport à un dimanche similaire.

Sur les Champs Elysées, dans la zone fermée à la circulation, les niveaux de dioxyde d'azote étaient inférieurs de 30% à ceux du dimanche 6 septembre.

Sur le boulevard périphérique est, en dehors de la zone de restriction de circulation, on ne relève aucun impact sur les niveaux de dioxyde d'azote.



# Le bruit routier

## Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF - Mairie de Paris



### Directive européenne 2002/49/CE :

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

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



### L'indice harmonica :

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

## ➔ Le bruit routier

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

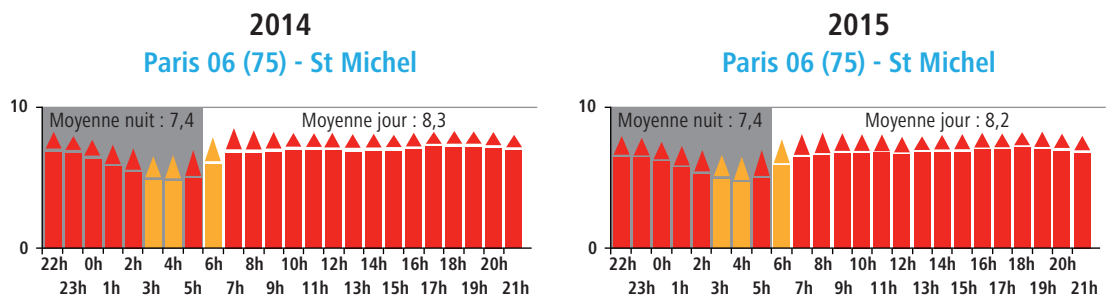
## ➔ Réseau de mesure de Bruitparif

Bruitparif, observatoire du bruit en Île-de-France, est une association régionale qui remplit trois missions sur le territoire francilien : l'observation et l'évaluation du bruit, l'accompagnement des acteurs publics et l'information des citoyens. Elle dispose d'un réseau de 47 stations de mesure opérationnelles en Île-de-France dont 18 à Paris. Dix sites sont équipés de 15 stations permanentes consacrées au bruit routier.

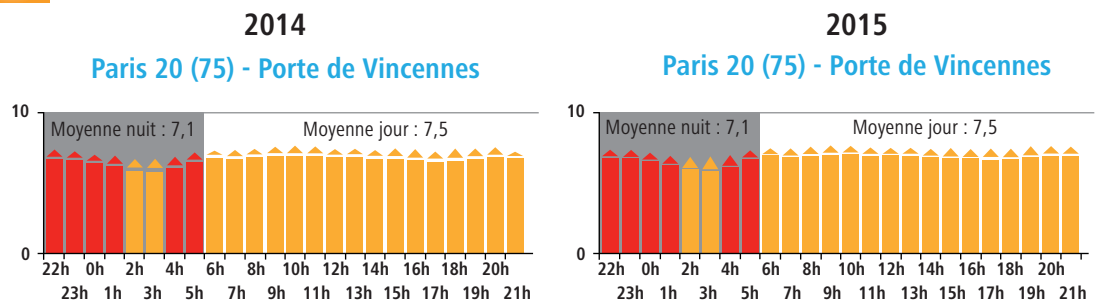
### Implantation des sites de mesure du bruit routier à Paris



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



**Tendance :** Très légère baisse de l'indice harmonica entre 2014 et 2015 pour la moyenne de jour (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).



**Tendance :** Stabilisation de l'indice harmonica entre 2014 et 2015 pour toutes les tranches horaires (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).

## Exposition des Parisiens

Source : Mairie de Paris



Dimanche 27 septembre s'est tenue la première édition de la "journée sans voiture" à Paris. L'opération concernait une zone centrale de la capitale englobant la quasi-totalité des huit premiers arrondissements, de 11H00 à 18H00. Les bois de Boulogne et de Vincennes étaient également interdits à la circulation. Ailleurs dans la capitale, la circulation était limitée à 20 km/heure.



**LAeq :**  
Niveau de **pression acoustique** continue équivalent. Comme le niveau sonore d'une source varie dans le temps, le calcul de la moyenne énergétique sur une durée donnée permet d'exprimer le niveau sonore moyen pondéré A de cet intervalle de temps.



### Les revêtements acoustiques :

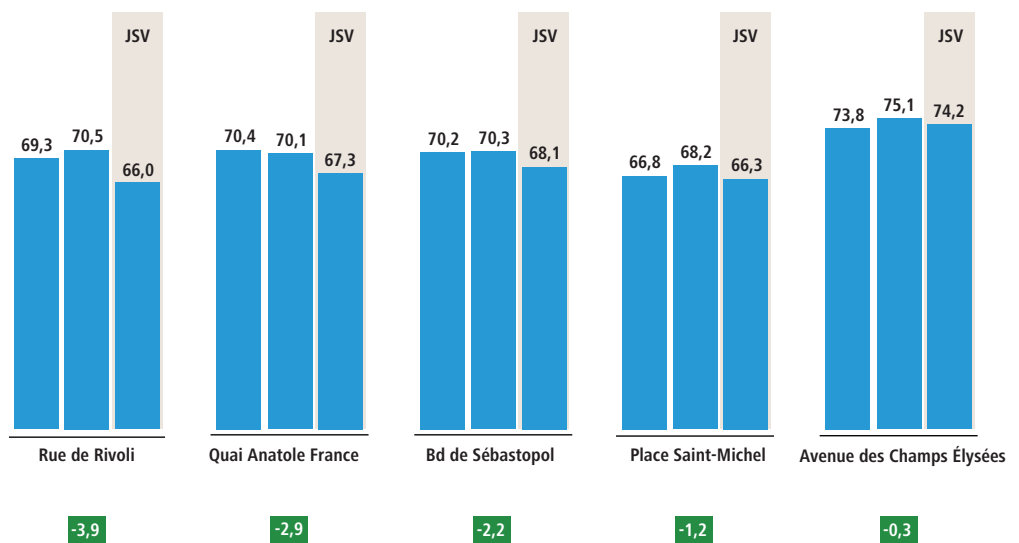
Pertinents sur des voies à vitesse supérieure à 40 km/h, les revêtements peu bruyants ou enrobés phoniques permettent un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.

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.

## ➔ Impact acoustique de la « journée sans voiture » du 27 septembre 2015

A l'occasion de l'opération «Journée sans voiture» du dimanche 27 septembre 2015, Bruitparif a analysé les niveaux sonores collectés sur 6 stations de mesure. Des parcours ont également été réalisés par des marcheurs de Bruitparif équipés de dosimètres de bruit (capteurs portatifs).

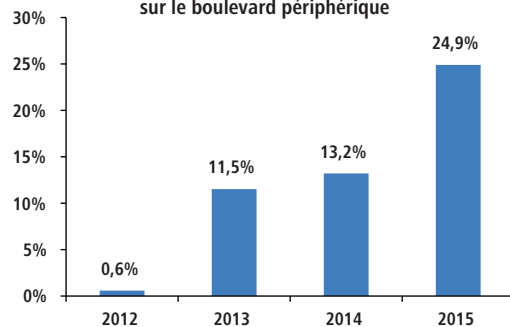
Le graphique représente les résultats de niveau de bruit moyen (LAeq) obtenu sur la totalité de la période 11H-18h pour les dimanches 6 et 20 septembre et le dimanche 27 septembre (JSV) pour les différentes stations situées au sein de la zone centrale restreinte à la circulation



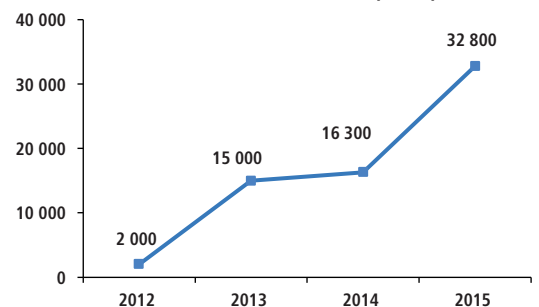
La comparaison des niveaux de bruit moyens sur la période 11h-18h a mis en évidence une diminution des niveaux sonores, suivant les sites, de -0,3 à -3,9 dB(A), avec une baisse moyenne de -2,1 dB(A). Sur les Champs Élysées, la baisse du niveau sonore était moindre en raison du bruit liée à la foule. Pour les 3 marcheurs, une baisse moyenne de -4,3 dB(A) a pu être relevée, entre 11h et 13h.

## ➔ Les enrobés phoniques

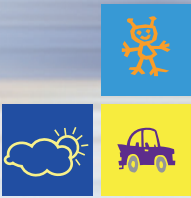
Évolution du linéaire d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique



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



En 2015, six zones du boulevard périphérique ont été recouvertes d'enrobés phoniques sur 4 101 m, de l'avenue de la porte d'Ivry à l'avenue de la porte de Choisy, de la rue de la Poterne des Peupliers à la Cité universitaire, de l'avenue de la porte de Chatillon à l'avenue de la porte de Vanves, du boulevard du Bois le Prêtre à l'avenue de la porte de Saint-Ouen, de l'avenue de la porte Montmartre à l'avenue de la porte de Clignancourt, de l'avenue de la porte du Pré St-Gervais à la porte des Lilas.



# 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 ■



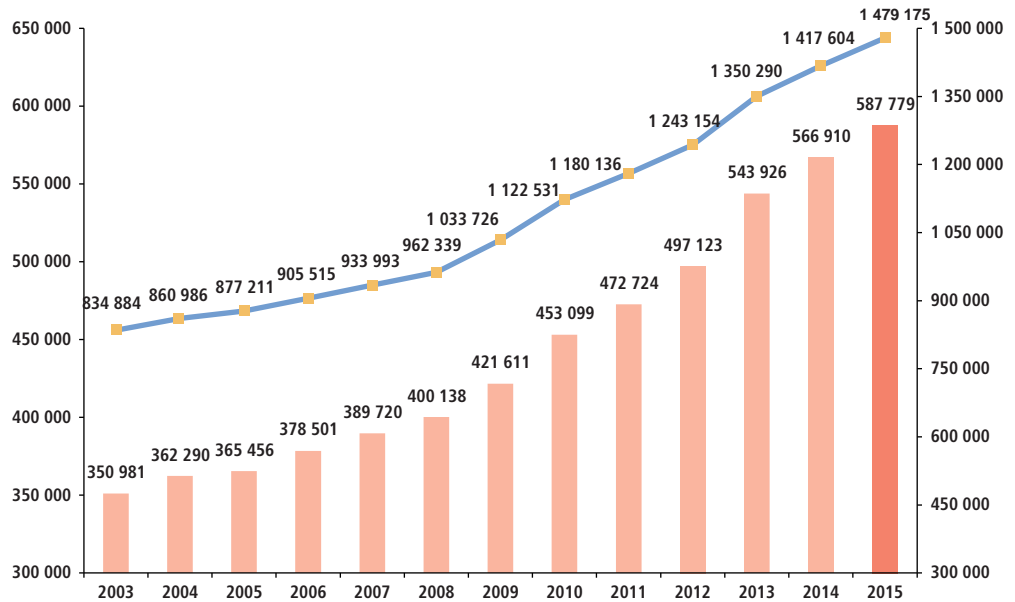
### Enquête d'opinion de conjoncture :

Enquête téléphonique menée par la  
CCIR Paris Ile de France auprès de 4 400  
dirigeants d'entreprises de tous les  
secteurs d'activité dont 501 implantés  
à Paris et réalisée par MEDIAMETRIE  
du 7 au 23 septembre 2015

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

Au 31 décembre de chaque année

## ➔ Evolution 2015 / 2014



+4%

+4%



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

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

Toute activité confondue

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



**Tendance :** L'amélioration observée depuis 2013, tant à Paris qu'au niveau de la France entière, s'est poursuivie en 2015. Celle-ci est cependant un peu plus nette dans l'ensemble du pays que dans la capitale. Les entrepreneurs parisiens constatant une baisse de leur chiffre d'affaires sont encore restés plus nombreux que ceux ayant constaté une hausse. Cette amélioration est aussi plus nette pour les moyennes entreprises, dont le solde devient même positif à Paris (+15). L'ensemble des secteurs d'activité de la capitale progressent comparativement à 2014. Le secteur des services se rapproche de l'équilibre et le secteur du commerce de gros le dépasse (+5).



# Observatoire des déplacements à Paris

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

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

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

**Direction Régionale de l'INSEE**  
**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 **2015**

à Paris

