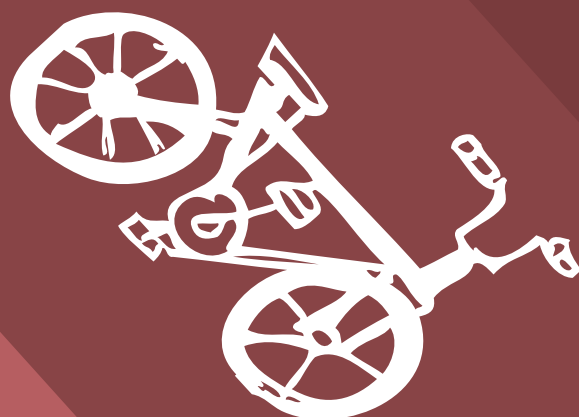




Le bilan des déplacements

en **2014**
à Paris



L'OBSERVATOIRE
DES DÉPLACEMENTS

À PARIS





Sommaire

Les faits marquants	4
Les chiffres de l'année	5
Les déplacements des Parisiens	6
Les transports en commun	7
Les déplacements à vélo	14
Les déplacements des piétons	21
Les déplacements des PMR	23
La circulation	24
Les déplacements en deux-roues motorisés	32
Le stationnement	34
Les déplacements en taxis	38
Les déplacements touristiques	39
Le transport de marchandises	42
La sécurité des déplacements	44
La pollution atmosphérique	48
Le bruit routier	54
Le contexte économique	56
L'observatoire des déplacements à Paris	57

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 2014

Déplacements

- **Aménagements** : Début du déploiement des nouveaux abris voyageurs (octobre 2014) ; Fin des travaux d'aménagement de la rue Rambuteau entre la rue Beaubourg et la rue des Archives (20 novembre) ;
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Lancement des travaux de prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen ; Adoption par le Conseil d'administration du STIF du Pass Navigo unique au tarif de 70 € (10 décembre), ayant pour date d'effet le 1^{er} septembre 2015. Début des travaux préparatoires de déplacement, renforcement et de modernisation des réseaux souterrains pour la réalisation du prolongement du tramway entre les portes de la Chapelle et d'Asnières.
- **Modes de circulation douce** : Inauguration du « P'tit Vélib' » pour les enfants de 2 à 8 ans (18 juin) ; Lancement de l'offre utilitaire « Utilib' » sur le modèle d'Autolib' et création d'un abonnement dédié aux artisans (5 décembre) ; Extension des zones 30 Lune-Sentier (2^{ème}), Jussieu (5^{ème}), Saint-Germain (6^{ème}), Seine (6^{ème}), Aligre (12^{ème}), Peupliers (13^{ème}), Cabanis (14^{ème}), Dupleix (15^{ème}), Eylau (16^{ème}), Poteau (18^{ème}), Flandre (19^{ème}) et des zones de rencontre Lune (2^{ème}), Coutures Saint-Gervais (3^{ème}), Carreau du Temple (3^{ème}), Saint-André des Arts (6^{ème}), Chevreuse (6^{ème}), Lappe (11^{ème}), Annonciation (16^{ème}), Mesnil (16^{ème}).
- **Circulation automobile** : Mise en application de la limitation de la vitesse à 70 km/h sur le boulevard périphérique (10 janvier).
Pose d'un revêtement bitumineux anti-bruit sur le boulevard Périphérique entre les portes de Clignancourt et des Poissonniers (du 30 juin au 4 juillet).
- **Evènements** : Treizième édition de l'opération « Paris Plage » (du 19 juillet au 17 août) ; Semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre) durant laquelle a été organisée la manifestation « Bougez Malin » place de la République le week-end des 20 et 21 septembre.

Stationnement

- Réouverture partielle (2 niveaux) du parc de stationnement Vendôme dans le 1^{er} arrondissement (5 février) et des parcs de surface Grenelle et Cambonne (le 1^{er} octobre) et Lecourbe (le 31 octobre) dans le 15^{ème} arrondissement.
- Mise en place du service de paiement du stationnement par Smartphone, P Mobile, pour les visiteurs dans les 4 premiers arrondissements (24 juin).

Sécurité

- Organisation de plusieurs animations pour le public parisien sur les dangers des angles morts des véhicules à gros gabarit.
- Poursuite des travaux du groupe de travail « Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP » pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 9 sites étudiés en 2014.

Réglementation

- Modification des critères de déclenchement des épisodes de pollution atmosphérique par arrêté interpréfectoral (7 juillet).
- Dans le cadre d'épisodes de pollution, abaissement de la limitation de vitesse à 60 km/h sur le boulevard Périphérique (le 7 mars) et mise en place de la circulation alternée (le 17 mars).



Les chiffres de l'année

Déplacements en transports en commun

➔ Evolution 2014 / 2013



Méto (RATP) :

1 526 millions de voyages

*Les données 2013 ont été consolidées

+0,4% *



RER A et B (RATP) :

474 millions de voyages

+1,1%



Réseau de surface à Paris (RATP) :

433 millions de voyages

+6,7%



dont
Tramway T3 :

91,4 millions de voyages

+13,1%



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

745 millions de voyages

*Les données 2013 ont été consolidées

-0,3% *

Déplacements à vélo

Fréquentation des aménagements cyclables

+8%

Nombre de déplacements à Vélib' :

39 462 944

+13%

Circulation automobile

Jours ouvrables, 7h-21h

Paris intra-muros (réseau instrumenté) :

1 437 véhicules* km/h ramenés au km d'axe instrumenté

-4%

Boulevard périphérique :

5 555 véhicules* km/h ramenés au km d'axe

stable

Déplacements en deux-roues motorisés

Evolution du nombre de 2 roues motorisés sur les sites enquêtés

+1%

Stationnement

Payant de surface :

142 983 places

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

71 100

stable

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

9 476

-1,2%

Déplacements touristiques

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

179 671

-1,7%

Sécurité

Nombre de victimes de la circulation :

7 548

-1%

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 18 à 64 ans)

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

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

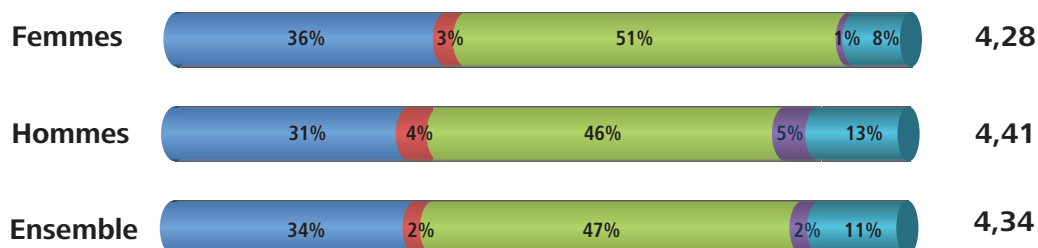
Transports en commun
Vélo
Marche
Deux-roues motorisés
Voiture

➔ Mobilité quotidienne selon le sexe et selon le jour

	Femmes	Hommes	Ensemble
Lundi à vendredi	4,28	4,41	4,34
Samedi	3,44	3,68	4,27
Dimanche	2,39	2,68	2,80

La semaine tout comme le week-end, les Parisiennes se déplacent un peu moins que les Parisiens au cours d'une journée. Elles consacrent en moyenne 1h45 par jour à leurs déplacements, les hommes 1h49.

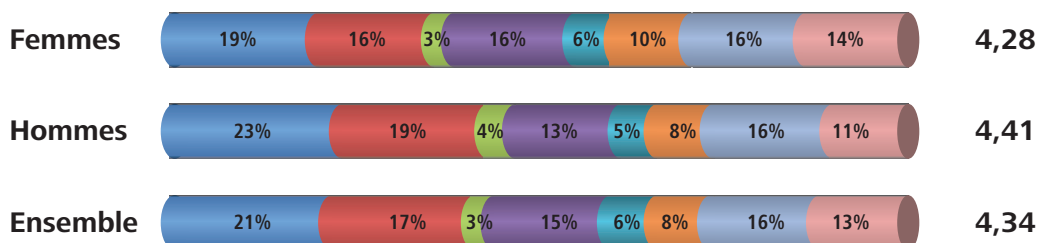
➔ Mode utilisés pour les déplacements de la journée (selon le sexe)



La part des déplacements à pied et en transport en commun est plus importante chez les parisiennes que chez les parisiens. 61% des Parisiennes sont abonnées au transport collectif et 54% des Parisiens.

Inversement, celle des modes individuels motorisés est deux fois plus importante chez les hommes (18%) que chez les femmes (9%). 76 % des Parisiennes ont le permis voiture, 7% le permis moto. 82% des Parisiens possèdent le permis voiture, 19% le permis moto.

➔ Motifs des déplacements de la journée (selon le sexe)



➔ Lieu de travail (selon le sexe)

	Femmes	Hommes	Ensemble
Paris	80%	76%	78%
Petite couronne	16%	18%	17%
Grande couronne	4%	6%	5%

Si les Parisiennes font moins de déplacements liés au travail, elles réalisent plus de déplacements que les Parisiens entre domicile et lieu d'achat ou pour des motifs d'accompagnement.

Un quart des Parisiens travaille en petite ou grande couronne et seulement une Parisienne sur cinq.



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 2014/2013



Métro (RATP)

16 lignes
206 km de lignes*
303 stations nominales
28 996 millions PKO

+ 1%

➡ Évolution 2014/2013



RER A et B (+ Orlyval)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 stations nominales
24 971 millions PKO

+ 5%

Orlyval : 7,3 km de lignes
4 gares nominales



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
597 km de lignes
1 351 points d'arrêt
3 211 millions PKO

stable



Bus en banlieue (RATP)

241 lignes
2 472 km de lignes
4 862 points d'arrêt
8 306 millions PKO

+ 3%



Noctilien (RATP, SNCF)

48 lignes (32 RATP et 16 SNCF)
664 km de lignes (RATP) et
720 km (SNCF)
1 099 points d'arrêt (RATP) et
435 (SNCF)



Mode TCSP (RATP)

10 lignes dont 2 lignes à Paris
126 km de lignes dont 25 km dans Paris
224 points d'arrêt dont 42 dans Paris
2 671 millions PKO

+ 13%



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

1 351 km de lignes
385 gares nominales

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

Fréquentation

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



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

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

Qualité de service



METRO



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



Transilien SNCF



Bus à Paris

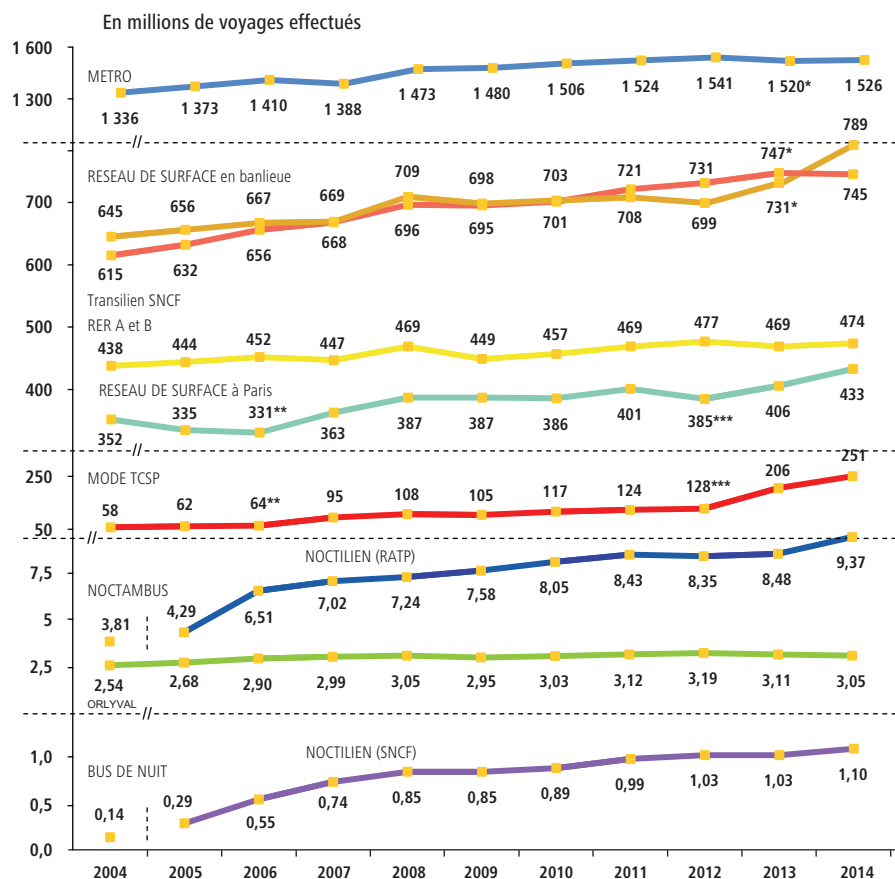


Bus en banlieue

Nombre de voyages effectués

Évolution annuelle depuis 2004 (données brutes)

Evolution 2014/2013



* Donnée consolidée

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

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

+0,4%

+7,9%

-0,3%

+1,1%

+6,7%

+21,6%

+10,4%

-1,8%

+6,8%



Tendance : L'année 2014 affiche une hausse de la fréquentation par rapport à 2013 sur l'ensemble des réseaux, excepté sur les réseaux du Transilien SNCF et ORLYVAL, pour lesquels la fréquentation est en légère baisse. La hausse de la fréquentation du réseau de surface à Paris se poursuit en 2014 (+6,7 %).

Indices de régularité

2013	2014	Evolution 2014/2013
97,8%	97,9%	+0,1
85,5%	87,5%	+2,0
87,0%	88,6%	+1,6
92,9%	90,8%	-2,1
94,8%	94,5%	-0,3

Définitions

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

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

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

Fréquentation trimestrielle

MÉTRO	2013	
Transilien SNCF	2014	
(RER A, B, C, D, E + train)	2013	
	2014	
RER A et B (RATP)	2013	
	2014	
RÉSEAU DE SURFACE à Paris	2013	
(Bus à Paris + T3)	2014	
RÉSEAU DE SURFACE en banlieue	2013	
(Bus + Tramway)	2014	



Les mouvements sociaux :

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

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).

Méto

Source : RATP

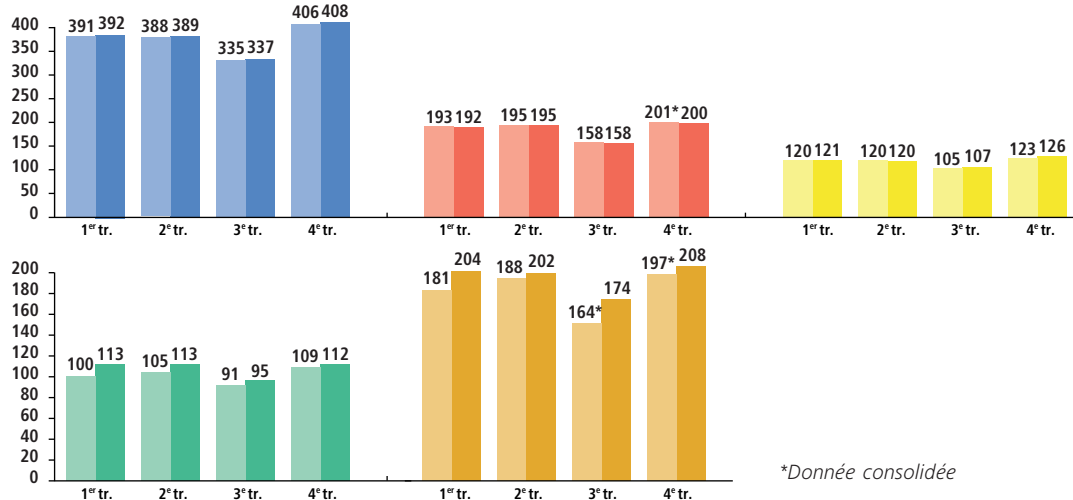
Week-end	
(trafic samedi et dimanche cumulés)	
Jour ouvrable	



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 2014 et 2013

Nombre de voyages effectués en millions



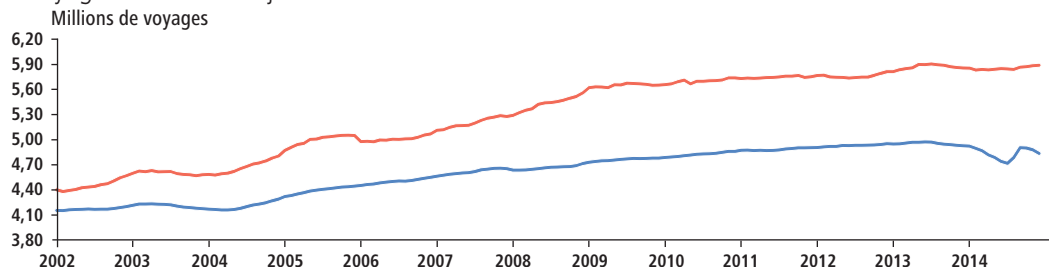
*Donnée consolidée



Tendance : L'évolution trimestrielle du nombre de voyages est contrastée. Quasiment stable pour le réseau ferré Transilien SNCF sur l'ensemble de l'année 2014, elle est en hausse pour le RER A et B (RATP) sauf au 2^e trimestre où elle baisse légèrement (- 0,3%). La fréquentation du métro progresse de 0,4% en 2014. Les réseaux de surface sont en hausse tout au long de l'année, à Paris comme en banlieue, cette hausse étant plus marquée au 1^{er} trimestre (respectivement + 12,2 % et + 12,4 %).

Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : La fréquentation du jour ouvrable en baisse au 1^{er} semestre a ensuite connue une légère hausse. Celle du week-end a été plus stable avec une légère augmentation en fin d'année.

Stations de métro les plus fréquentées

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

2013	Trafic Annuel	2014	Trafic Annuel
Gare du Nord	50,0	Gare du Nord	51,3
Saint-Lazare	44,9	Saint-Lazare	44,9
Gare de Lyon	34,9	Gare de Lyon	35,2
Montparnasse-Bienvenue	31,9	Montparnasse-Bienvenue	31,6
Gare de l'Est	20,0	Gare de l'Est	20,3
République	17,0	République	18,2
Bibliothèque	15,5	Les Halles	18,0
La Défense	14,3	Bibliothèque	15,8
Châtelet	13,9	La Défense	14,4
Bastille	13,7	Bastille	13,6

Les stations les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2013, exceptée la station Châtelet qui disparaît du classement au profit de la station des Halles. Les quatre grandes gares SNCF génèrent le trafic annuel le plus élevé, supérieur à 30 millions de voyages. Les autres stations sont d'importants nœuds de correspondance.

RER (RATP)

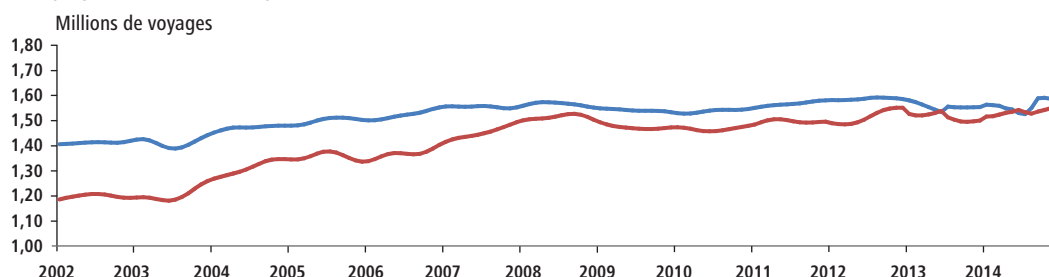
Source : RATP

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



Evolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendance : Après une légère baisse au cours du premier semestre, le nombre de voyages effectués les jours ouvrables sur le réseau RER a ensuite connu une légère hausse. La fréquentation du week-end a légèrement progressé.



Gares du RER les plus fréquentées

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

2013	Trafic Annuel	2014	Trafic Annuel
Gare du Nord	46,8	Gare du Nord	48,2
Gare de Lyon	35,3	Gare de Lyon	36,4
La Défense	30,2	La Défense	30,1
Nanterre - Préfecture	23,1	Châtelet – Les Halles	26,6
Châtelet – Les Halles	18,4	Nanterre - Préfecture	23,8
Val de Fontenay	11,9	Val de Fontenay	12,2
Charles de Gaulle – Etoile	9,4	Charles de Gaulle – Etoile	9,4
Saint Michel – Notre-Dame	7,8	Massy Palaiseau	8,6
Massy Palaiseau	8,6	Saint Michel – Notre-Dame	7,8
Noisy le Grand – Mont d'Est	6,8	Noisy le Grand – Mont d'Est	7,1

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2013 : deux grandes gares SNCF, des grandes gares de correspondance, des pôles d'activité (études, affaires ou tourisme), générant un fort trafic.



Gares « Transilien » les plus fréquentées

Trafic quotidien en nombre de voyageurs

2013	Trafic quotidien	2014	Trafic quotidien
Gare du Nord	287 250	Gare du Nord	316 776
Gare Saint-Lazare	168 480	Gare Saint-Lazare	175 591
Gare de Lyon	109 650	Gare de Lyon	113 990
Haussmann Saint-Lazare	78 360	Haussmann Saint-Lazare	78 363
Magenta	78 210	Magenta	78 212
Juvisy	59 970	Juvisy	59 965
Châtelet – Les Halles	59 830	Châtelet – Les Halles	59 830
Saint-Michel – Notre-Dame	59 480	Saint-Michel – Notre-Dame	59 483
La Défense (hors RER A)	48 370	La Défense (hors RER A)	50 975
Bibliothèque F. Mitterrand	47 890	Bibliothèque F. Mitterrand	47 894

Le classement des gares les plus fréquentées est le même qu'en 2013. La plus forte progression est enregistrée pour gare du Nord (+10%), la Défense (+5%), gare Saint-Lazare (+4%) et gare de Lyon (+4%). La fréquentation des autres gares est stable par rapport à celle de 2013.

Gares « Transilien »

Source : SNCF



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

Tramway T3

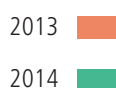
Source : RATP



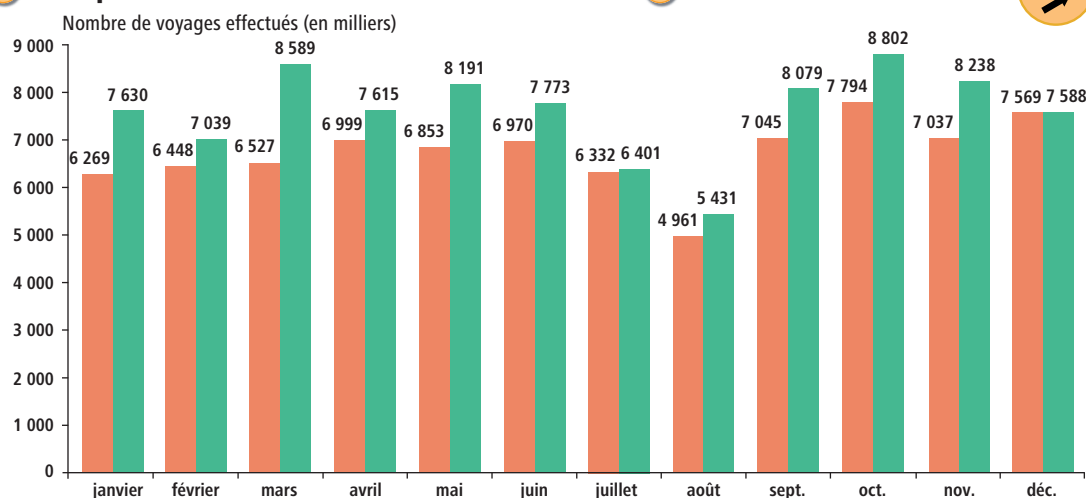
Tramway T3

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



Evolution 2014 / 2013

+13,1%



Tendance : En 2014, sur la ligne de tramway T3, **91,4 millions** de voyages ont été effectués. La fréquentation est en hausse par rapport à celle de 2013 (+13,1 %). Cette hausse est particulièrement marquée aux mois de janvier, mars, mai et novembre (respectivement +21,7 %, +31,6 %, +19,5 % et +17,1 %) et plus faible en juillet et en décembre (respectivement +1,1 % et +0,2%).

Bus à Paris

Source : RATP

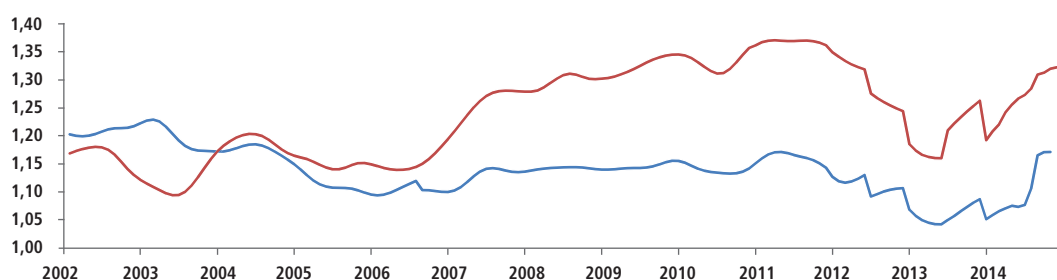


Lignes de bus en service le week-end fin 2014 (y compris balabus) :

60 lignes le samedi (63 lignes en 2013)
58 lignes le dimanche (57 lignes en 2013).

Fréquentation mensuelle

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



Tendance : La fréquentation du week-end comme celle du jour ouvrable a enregistré une hausse, plus marquée en fin d'année.

Lignes de bus les plus fréquentées

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

2013	Moyenne journalière	2014	Moyenne journalière
62	52 650	62	56 025
26	40 579	26	40 875
95	37 749	95	36 079
91	35 988	91	35 733
31	32 115	60	34 493
60	31 860	PC3	34 215
PC3	29 818	31	33 107
80	29 751	80	29 843
54	28 342	96	28 884
27	28 074	27	28 274

Les 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2013, exceptée la ligne Mobilien 54 qui disparaît du classement au profit de la ligne 96. Elles affichent une hausse de la fréquentation journalière, à l'exception des deux lignes 91 et 95. Ce sont les lignes 31, 60, PC3 et 62 qui ont connu les hausses les plus importantes par rapport à 2013 (respectivement +11%, +7%, +7% et +6%). La ligne 95 a connu la baisse la plus forte (-4%).

Mobilien

Source : RATP



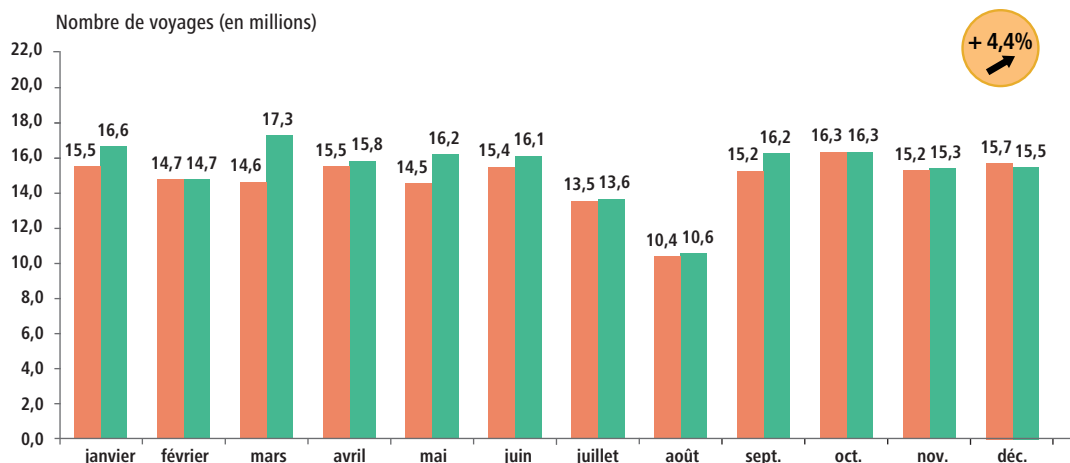
Réseau bus Mobilien (contrat STIF / RATP 2012-2015) :

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, PC3).

2013 ■
2014 ■

➔ Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris

➔ Evolution 2014 / 2013



Tendance : En 2014, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **184,1 millions** de voyages, en hausse de 4,4% par rapport à l'année 2013. Cette hausse est particulièrement marquée au mois de mars et de mai (respectivement +18,8% et +11,6%). La fréquentation des mois de février, octobre et décembre est stable.

Couloirs bus

Source : RATP



➔ Aménagement de couloir bus à paris (fin 2014)

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

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Evolution 2014 / 2013

pour circulation dont relevées par vidéo surveillance	34 910 6 109	+ 154%
pour stationnement	51 779	+26%



Bus de proximité

En 2014, cinq lignes de bus de proximité, équipées de microbus de 22 places, fonctionnent tous les jours de la semaine.

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

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

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

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

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

2013 
2014 

Noctilien

Source : RATP / SNCF



Noctilien

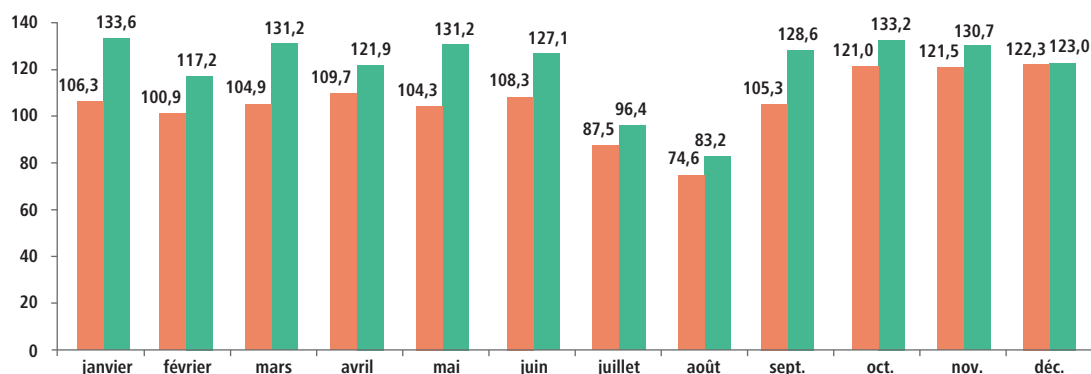
Réseau de bus nocturnes exploité par la RATP et Transilien SNCF, circulant toutes les nuits en Ile-de-France de 0h30 à 5h30 du matin. Il est composé de 2 lignes « circulaires » dans Paris, de 36 lignes au départ de Paris appelées « radiales », exploitées par la RATP, et de 8 lignes de banlieue à banlieue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

➔ Fréquentation mensuelle de l'ensemble des lignes de proximité

➔ Evolution 2014 / 2013

+ 15%

Nombre de voyages effectués en milliers



Tendance : En 2014, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle globale de **1 457 246** voyages, en hausse (+15%) par rapport à l'année 2013. Cette hausse importante est liée notamment à la mise en service en octobre 2013 de la traversée Brancion-Commerce dans le 15^{ème} arrondissement. Néanmoins, la fréquentation est en hausse pour les 4 premières traverses :

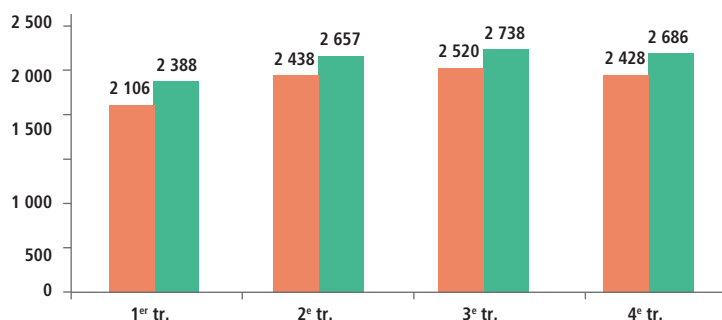
365 871 voyageurs pour la Traversée de Charonne (+0,2%)
288 304 voyageurs pour la Traversée Bièvre-Montsouris (+1,3%)
377 771 voyageurs pour la Traversée Ney-Flandre (+7,3%)
276 067 voyageurs pour la Traversée Batignolles-Bichat (+14,4%)
142 792 voyageurs pour la Traversée Brancion-Commerce.

➔ Fréquentation trimestrielle du Noctilien

➔ Evolution 2014 / 2013

+ 10%

Nombre de voyages (en milliers)



Tendance : En 2014, le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle de **10 469 407** voyages, en hausse par rapport à 2013 (+ 10 %). Cette hausse visible sur les 4 trimestres est plus marquée au 1^{er} trimestre (+14%).



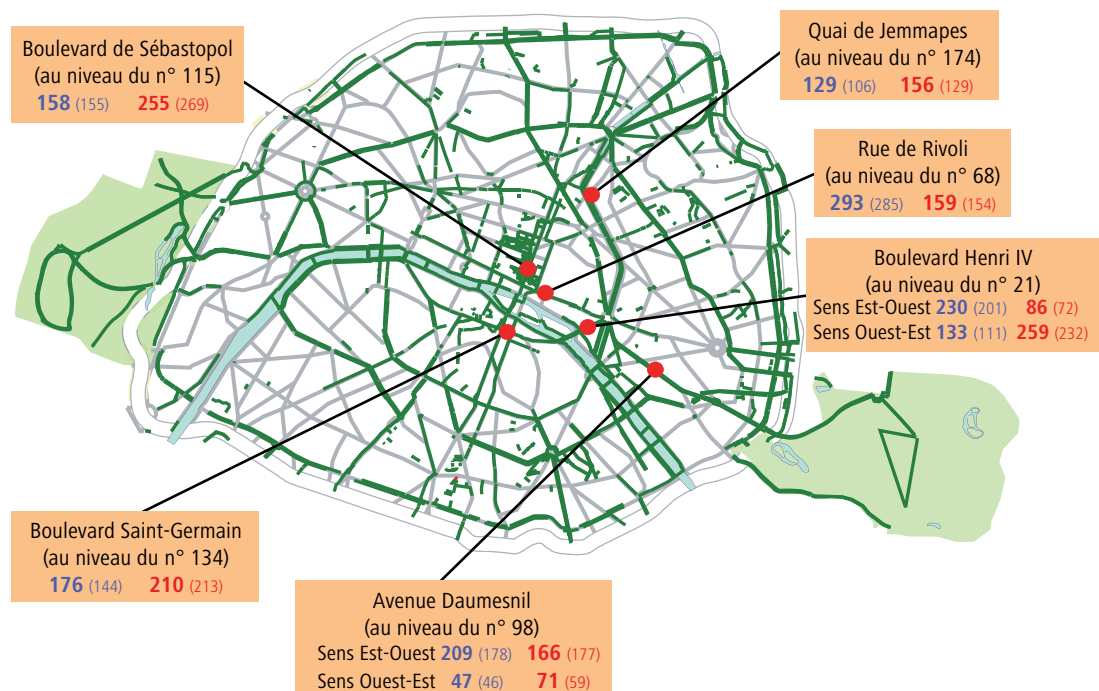
Les déplacements à vélo

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 2014
(...) sur l'année 2013

Comptages réalisés sur les sites aménagés



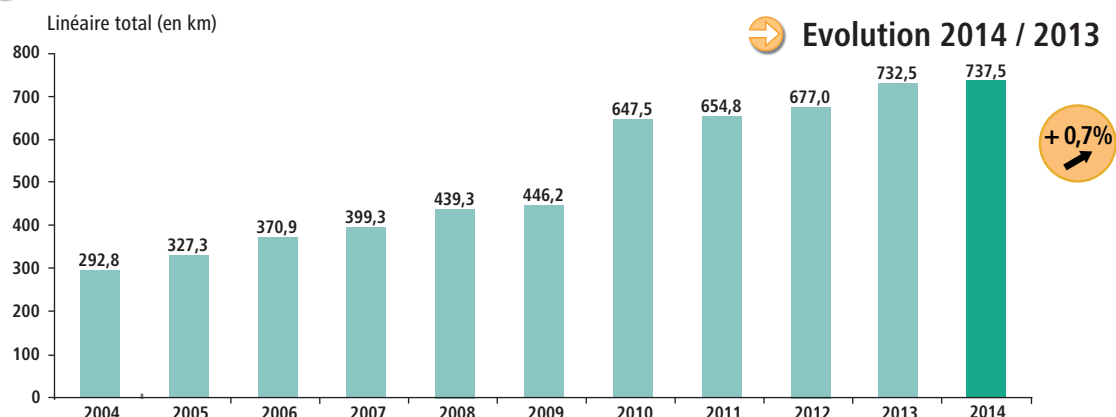
Aménagements cyclables réalisés en 2014

Nouveaux aménagements : 5 km

Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	0 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	0,7 km
Couloirs de bus	1,7 km
Doubles sens cyclables	2,6 km
Divers	
Total	5 km

Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2004



L'augmentation du linéaire cyclable en 2014 est due principalement à la création de 2,6 km de doubles sens cyclables.

Aux aménagements existants s'ajoutent :

Anneaux de vitesse	8,2 km
Passerelles et ouvrages d'art	0,8 km

Pistes cyclotouristiques dans les bois	23,2 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.

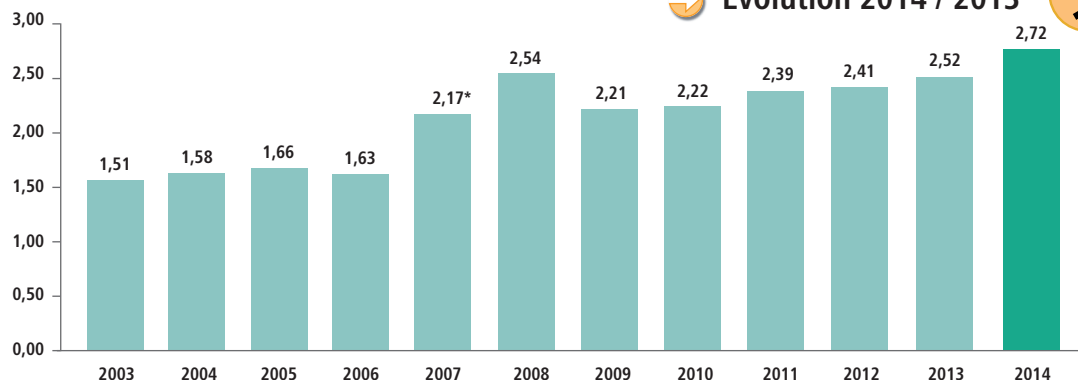
2013
2014

Source : Météo France

Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2014

Evolution 2014 / 2013

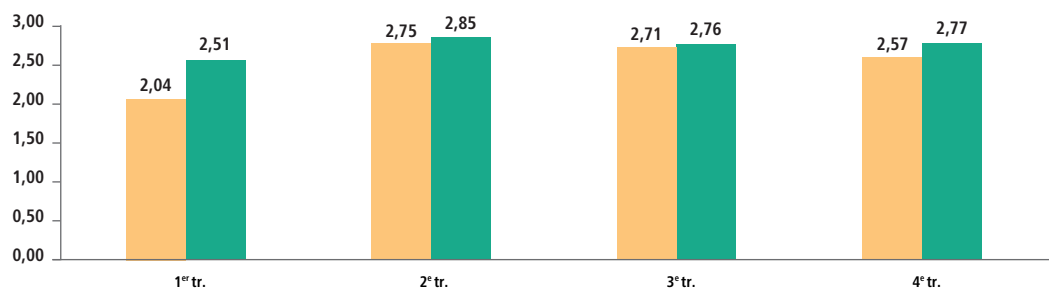
+ 8%



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 2013 et 2014



Tendance : Augmentation du nombre de vélos sur les sites suivis en 2014 par rapport à 2013, plus marquée au premier et au dernier trimestres (respectivement +23% et +8%). La hausse importante au premier trimestre est liée aux conditions météorologiques durant cette période, particulièrement favorables en 2014 et mauvaises en 2013.

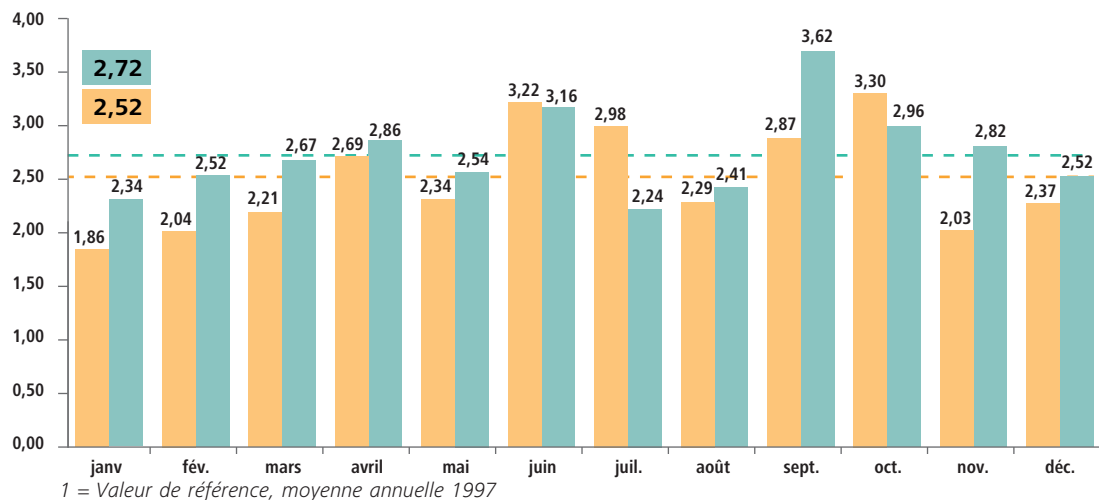
Températures moyennes : 13,4°C en 2014, 11,9°C en 2013

Précipitations mensuelles moyennes : 53,7 mm durant 42 h 05 mn en 2014, 49 mm durant 74 h 39 mn en 2013

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2013 et 2014

Moyennes annuelles

2013
2014



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2014, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en juin et en septembre et minimale en janvier. Par rapport à 2013, les mois de janvier, février, mars, septembre et novembre connaissent les hausses les plus fortes (respectivement 25,6%, 23,7 %, 20,6%, 26,2% et 39,1%). Les mois de juillet et octobre connaissent les baisses les plus importantes (respectivement -24,7% et -10,3%). Comme en 2013, les Vélib' représentent en moyenne 42% de l'ensemble des vélos comptés.

Evolution Vélos-Vélib'

Enquêtes réalisées le mardi
14 octobre 2014
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

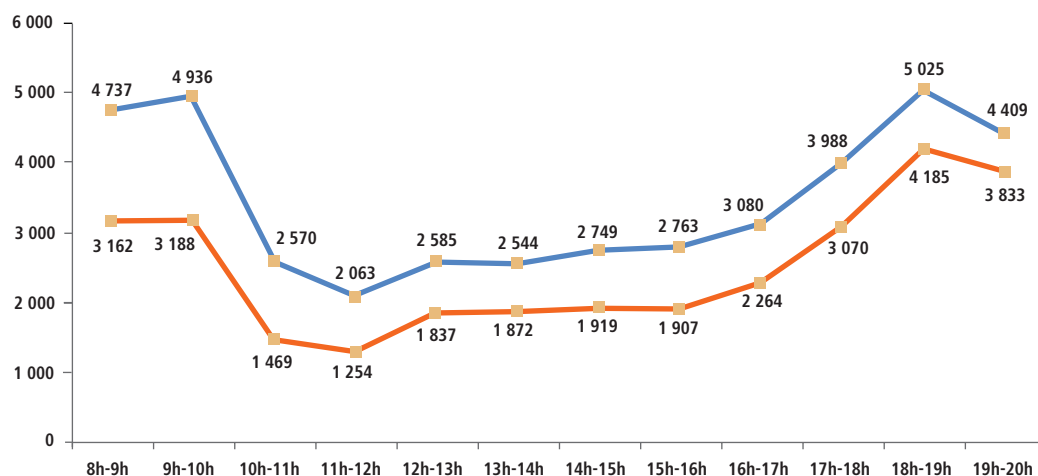
Enquêtes réalisées un mardi de juin
et d'octobre entre 8h00 et 20h00
sur un échantillon de 38 sites
(les 6 points de l'indice
et 32 ponts de Paris)

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 8h00 et 10h00 et le soir entre 18h00 et 20h00.

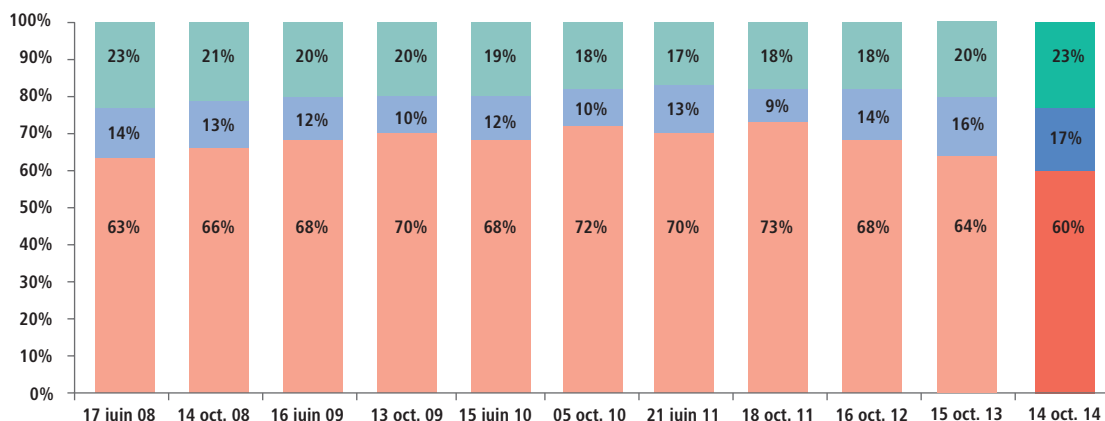
Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **71 409** vélos ont été recensés le 14 octobre 2014. Les Vélib' représentent 42% de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.

Conditions météorologiques du jour de l'enquête le 14 octobre 2014 :

Température : 13,2°C

Précipitations : 0

Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2008 et 2014



Tendance : La part des deux-roues motorisés dans la circulation a diminué au profit des vélos personnels et des Vélib' lors de la dernière enquête. Les Vélib' représentent 17% des deux-roues circulant sur les 38 sites enquêtés.

Places de stationnement vélos (en 2014)

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

473
36 parcs

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

25 900
14 100

Evolution du nombre de vélos



Méthodologie :

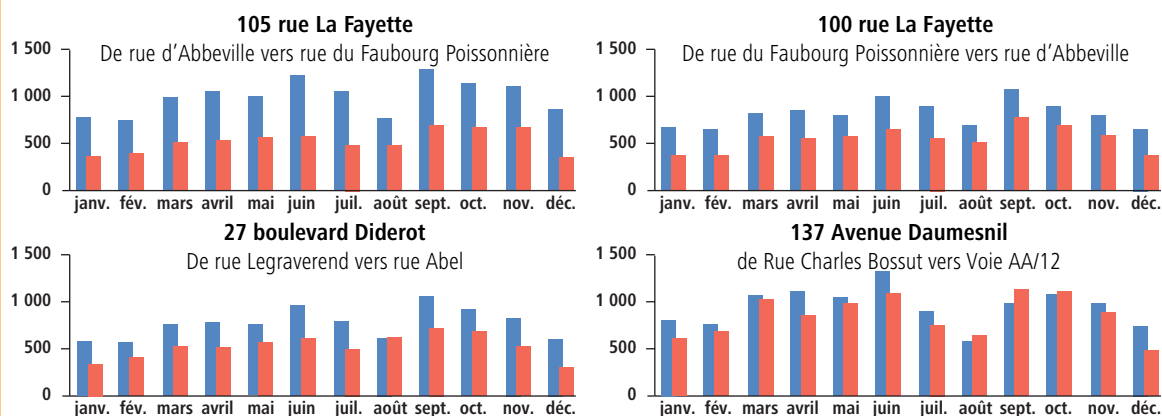
Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs permanents.

Sites enquêtés : Paris intra-muros

105 et 100 rue Lafayette, 27 Boulevard Diderot et 137 avenue Daumesnil.

Jours ouvrables 
Week-end 

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

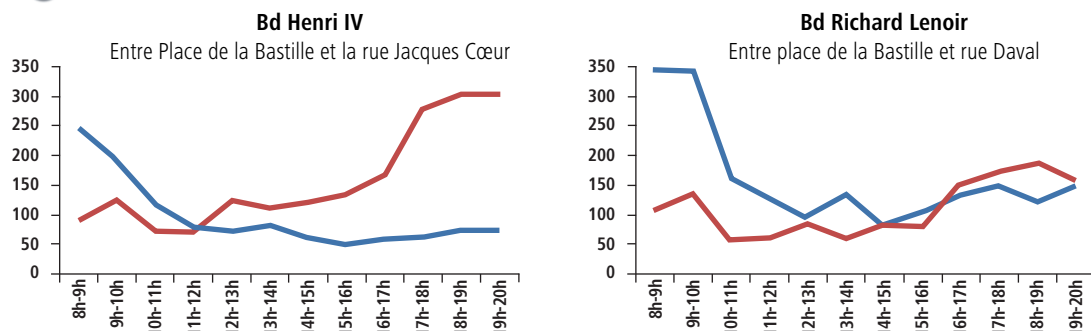


Tendance : Les jours ouvrables, on observe clairement l'existence des deux pointes distinctes du matin et du soir. Le week-end, l'utilisation des vélos est plus forte dans l'après-midi et le soir (entre midi et 20h).

Place de la Bastille

Enquete réalisée
le vendredi 28 novembre 2014
Entre 8 heures et 20 heures

Evolution du nombre de vélos au cours d'une journée



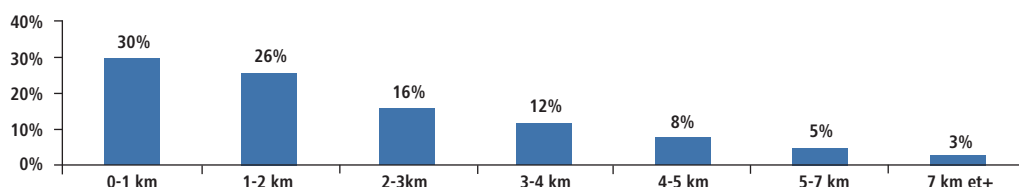
1 892 vélos ont été recensés boulevard Henri IV allant vers la place de la Bastille, 1 151 en sens inverse les Vélib's représentent respectivement 39% et 45%. 1 919 vélos ont été recensés boulevard Richard Lenoir allant vers la place de la Bastille, 1 325 en sens inverse. Les Vélib's représentent respectivement 43% et 45%.

Déplacements à vélo dans Paris

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

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

Répartition des déplacements à vélo selon la portée en km (réalisés par les franciliens âgés de 15 à 70 ans).



En 2010, 240 000 déplacements sont réalisés à vélo dans Paris intra-muros par les franciliens âgés de 15 à 70 ans. 72 % de ces déplacements ont une portée inférieure à 3 km, 92 % une portée inférieure à 5 km. En moyenne, la longueur d'un déplacement à vélo à Paris, est de 2,2 km (2 km pour l'Île-de-France).

Infractions

Source :
Préfecture de Police

Nombres d'infractions (procès verbaux) relevées Evolution 2014 / 2013

pour circulation dans les voies cyclables*	3 683	+40%
pour stationnement dans les voies cyclables	43 355	+2%
pour circulation non conforme par les cyclistes	10 071	+4%

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

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 2013
(Chiffres consolidés)



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 2014)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations	1 322	284	1 606
dont stations principales	998	232	1 230
stations allégées	324	52	376

Abonnés (fin 2014)

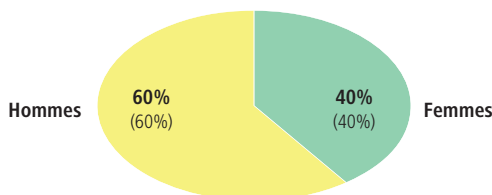
Nombre d'abonnements

Evolution 2014 / 2013

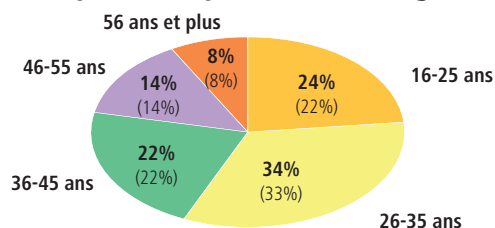
de courte durée 1 jour	1 880 362	+15%
de courte durée 7 jours	97 724	+2%
de longue durée (abonnements valides)	285 830	
dont réabonnements	183 747	+11%
Vélib'passion	60 700	

Profil des utilisateurs de Vélib' (abonnés longue durée)

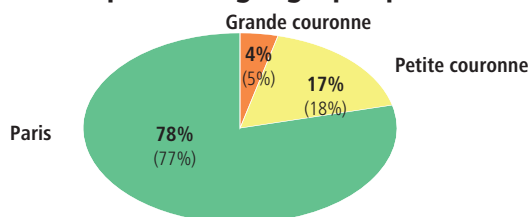
Répartition par sexe



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 2014 / 2013

Nombre de déplacements en 2014	39 462 944	+13%
dont banlieue (destination)	3 813 688	
banlieue (origine)	3 686 654	

Durée moyenne d'un déplacement à Vélib'

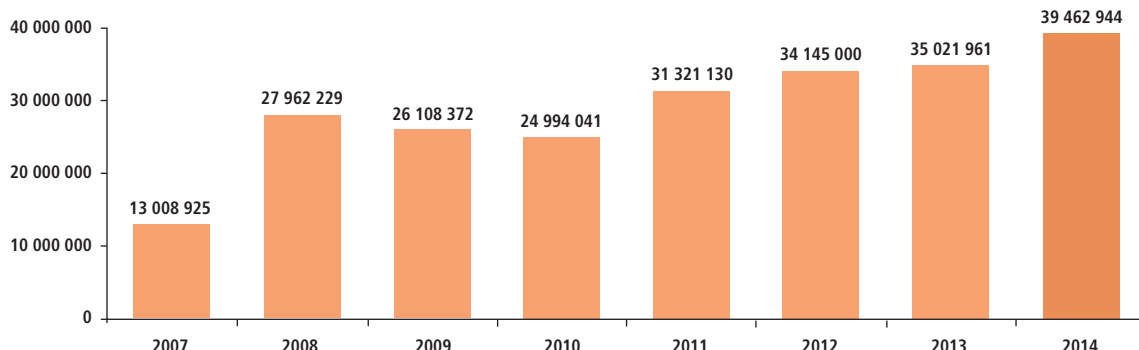
Evolution 2014 / 2013

pour un abonné longue durée (Hors abonnements Vélib' Passion 45')	14,73 min	+4%
pour un abonné courte durée	35,42 min	+3%

➔ Évolution annuelle du nombre de déplacements

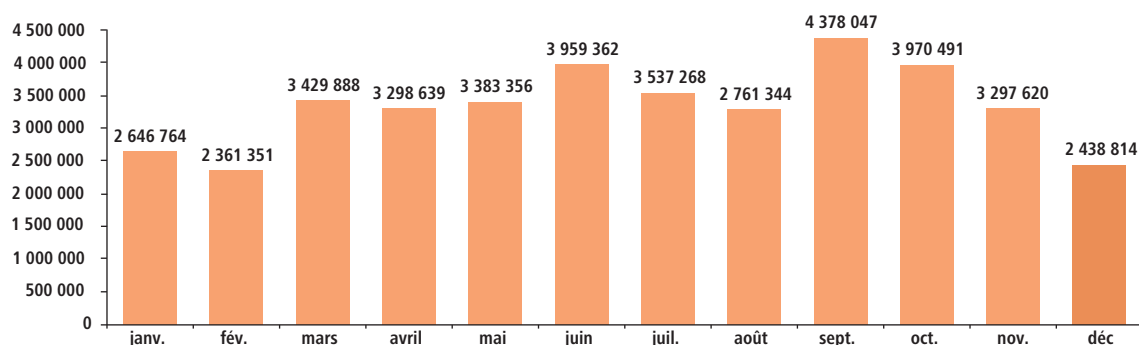
➔ Evolution 2014 / 2013

+13%



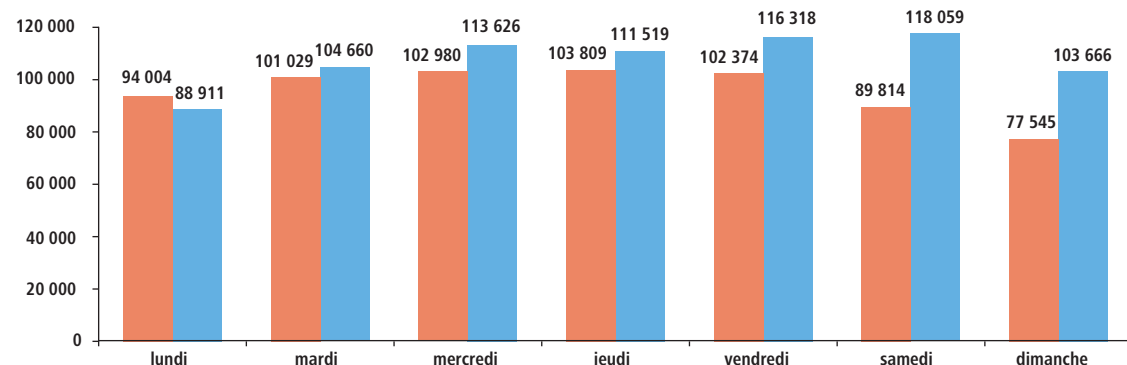
Tendance : Le nombre de déplacements à Vélib' est en hausse depuis 2010.

➔ Évolution mensuelle du nombre de déplacements (en 2014)



Tendance : Le nombre de déplacements à Vélib' affiche une hausse sur tous les mois de l'année, à l'exception des mois de juillet, août et décembre. Les mois de janvier, mars, mai, septembre et novembre ont connu la plus forte progression des locations (respectivement +25%, +48%, +19%, +21% et +27%), facilitée par des conditions météorologiques favorables. Le nombre de déplacements a dépassé les 4 millions au cours du mois de septembre. Les mois d'été ont vu la fréquentation baisser (respectivement -8% et -7% par rapport aux mois équivalents de 2013), en lien avec les conditions météorologiques médiocres.

➔ Répartition des déplacements selon les jours de semaine



2013
2014



Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année 2014, hors jours fériés.

La hausse du nombre de déplacements à Vélib' par rapport à 2013, est visible tous les jours de la semaine sauf le lundi (-5%). Les journées du vendredi et du samedi enregistrent la plus forte fréquentation en 2014.

Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris
Institut TNS-Sofres

Enquête de satisfaction réalisée en ligne du 3 au 10 novembre 2014 auprès de 510 usagers Vélib' (306 abonnés longue durée et 204 abonnés courte durée).

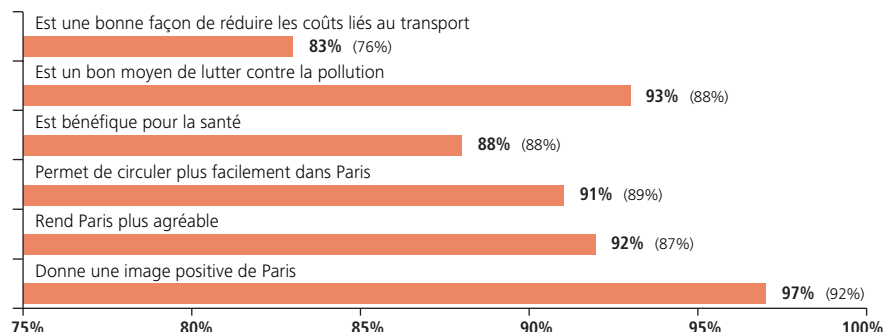
(%) : Pourcentage en 2013 issu d'une enquête similaire.

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

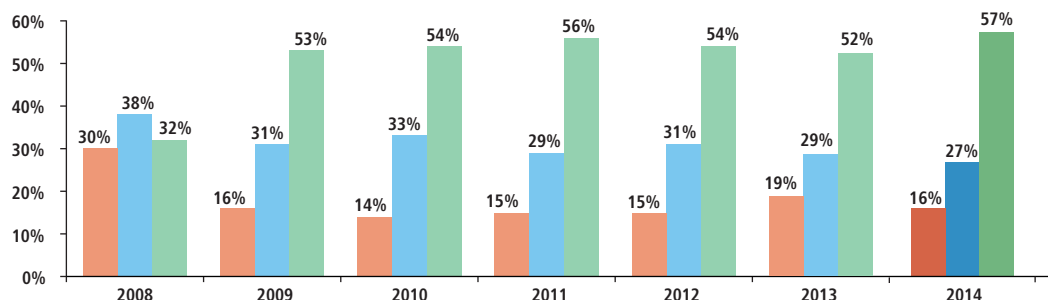
(%) : Pourcentage en 2013 issu d'une enquête similaire

Image que les usagers ont du service

Les usagers pensent que le système Vélib' :

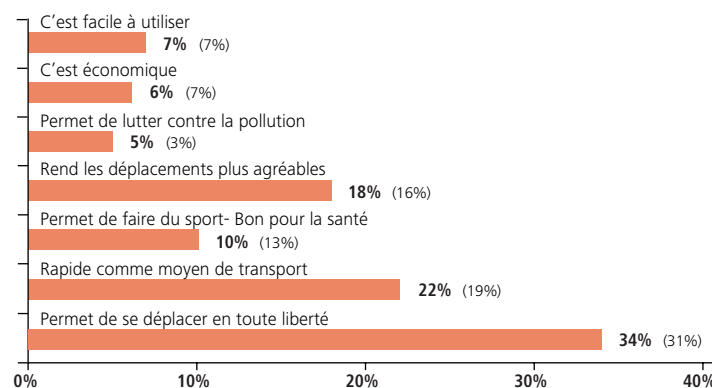


Utilisation des Vélib' par les abonnés longue durée



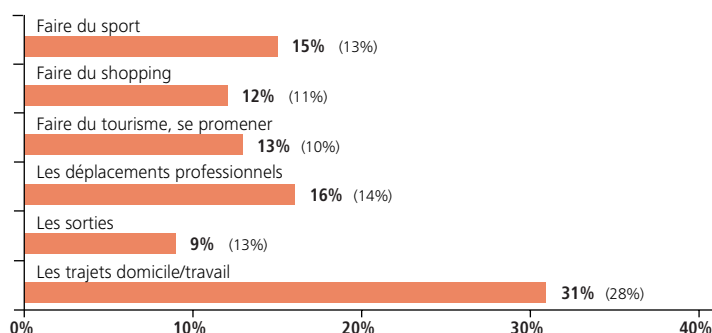
Depuis 2009, les abonnés longue durée utilisent Vélib' aussi bien la semaine que le week-end, contrairement aux abonnés courte durée qui l'utilisent plutôt le week-end (52% en 2014).

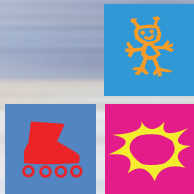
Avantages liés à l'utilisation de Vélib' selon les abonnés longue durée



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

Les abonnés longue durée utilisent surtout Vélib' pour :





Les déplacements des piétons

Déplacements à pied des parisiens

Source : STIF – OMNIL-DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010

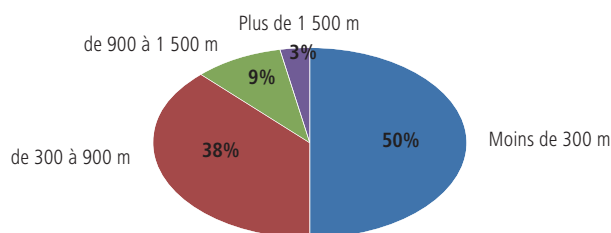
Auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements, effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable



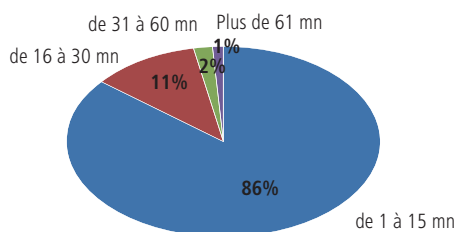
Déplacement à pied dans Paris :

Utilise la marche comme seul mode de transport pour se rendre d'un point à un autre.

➔ Répartition des déplacements à pied selon la portée

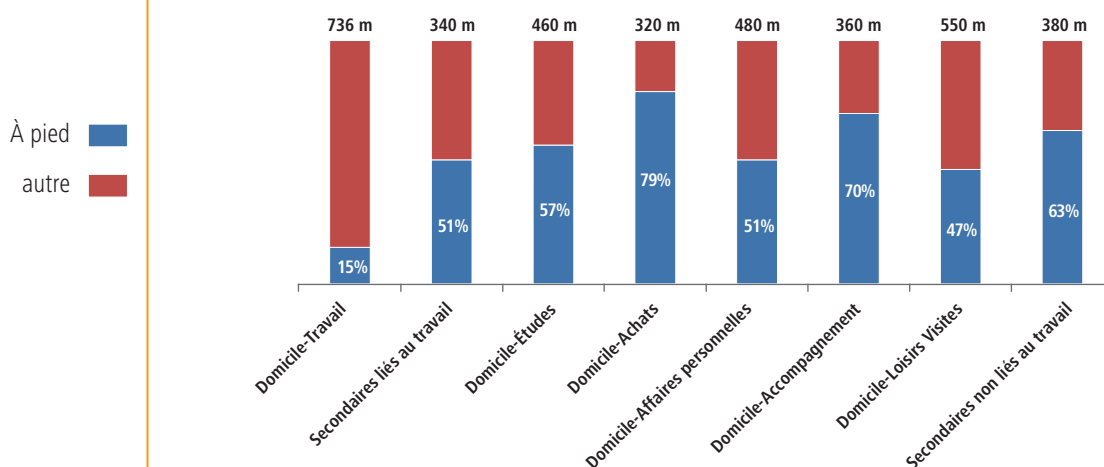


➔ Répartition des déplacements à pied selon la durée



En 2010, 4,39 millions de déplacements sont réalisés à pieds par les parisiens âgés de 15 à 70 ans. 86% de ces déplacements ont une durée inférieure à 15 mn, 3 % une durée supérieure à 30 mn. En moyenne, la durée d'un déplacement à pied d'un parisien comme d'un francilien est de 12 mn. 88 % de ces déplacements ont une portée inférieure à 900 m, 50% une portée inférieure à 300 m. En moyenne, la longueur d'un déplacement à pied d'un parisien, comme d'un francilien est de 400 m.

➔ Part et portée moyenne des déplacements à pied selon le motif



La marche est le mode majoritaire pour faire ses achats, pour l'accompagnement et pour les déplacements secondaires non liés au travail. Les déplacements à pied liés aux achats sont les déplacements les plus courts avec une portée moyenne de 320 m. La marche est un mode minoritaire pour les déplacements domicile-travail, mais ces déplacements engendrent les trajets à pied les plus longs avec une portée moyenne de 736 m.

Évolution du nombre de piétons

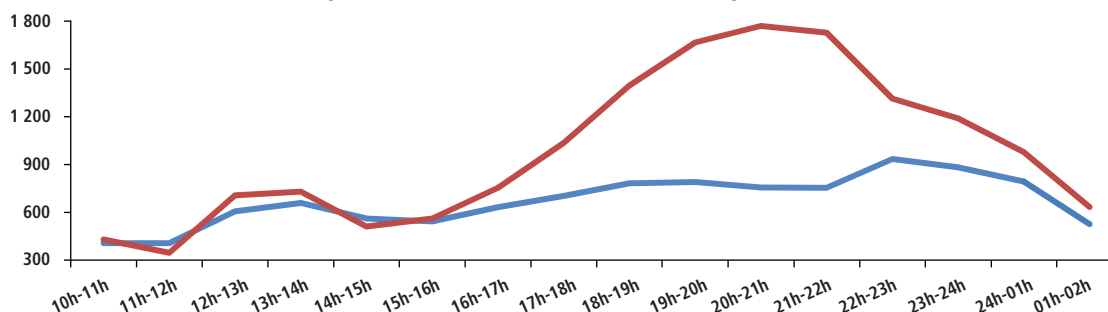
Enquête réalisée
le vendredi 28 novembre 2014
de 10h00 à 2h00

Vers le sud ■
Vers le nord ■

Flux piétons place de la Bastille

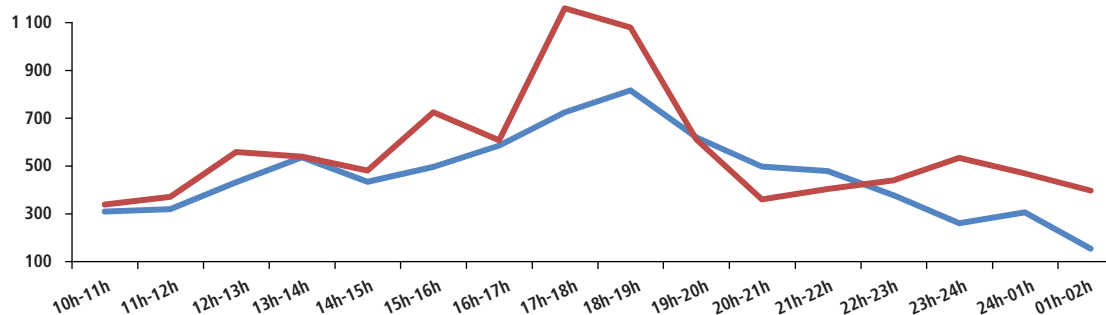
(Coté Opéra Bastille)

Évolution du nombre de piétons sur le trottoir rue de la Roquette face au N°3



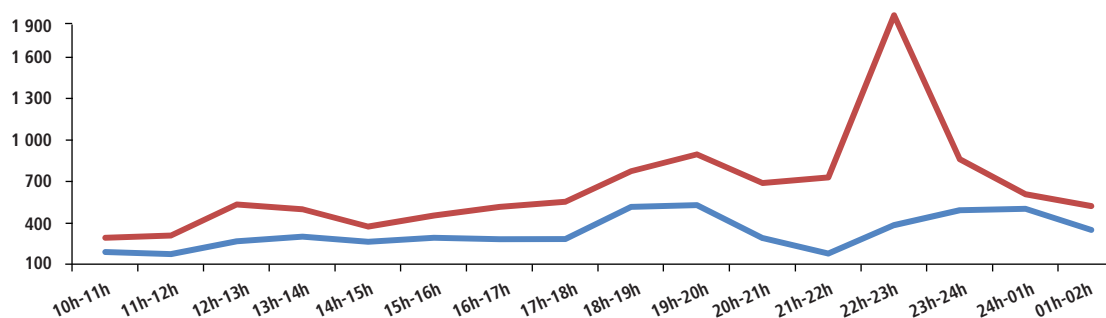
26 486 piétons ont été comptabilisés au cours de l'enquête dont 59% se déplacent vers le sud et 41% vers le nord.

Évolution du nombre de piétons sur la traversée au droit du N°1 rue de la Roquette



On observe les flux piéton maximaux entre 17 heures et 19 heures. Sur les 16 470 piétons comptabilisés, plus de la moitié (58%) ont traversé en dehors du passage piéton.

Évolution du nombre de piétons sur la traversée au droit du N° 6-8 place de la Bastille



Les flux piétons sont relativement stables jusqu'à 18 heures. Sur les 15 958 piétons comptabilisés, 10 % ont traversé en dehors du passage piéton.

Conditions météorologiques du jour d'enquête, le 28 novembre 2014 :

Température : 12°C le matin, 15°C l'après-midi.

Précipitations : 0

Infractions

Source : Préfecture de Police

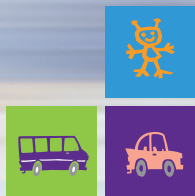
Nombre d'infractions (procès verbaux) relevées

Evolution 2014 / 2013

pour stationnement ou arrêt
sur les trottoirs et les traversées piétonnes

314 560

-14%



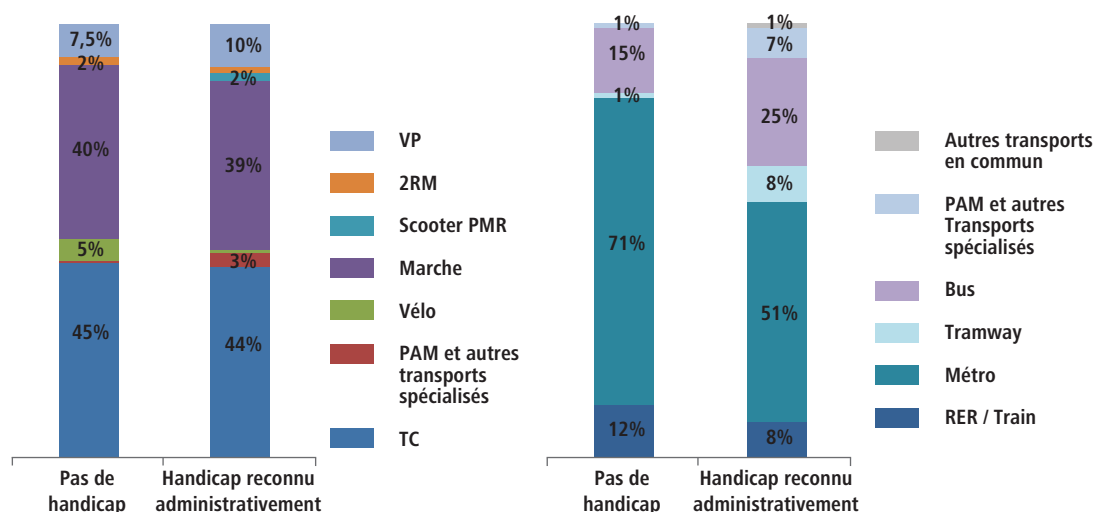
Les déplacements des PMR

Répartition modale

Source : STIF

Enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap 2014

➔ Répartition modale des déplacements des parisiens (16-59 ans)



La répartition modale globale diffère peu entre les personnes sans handicap et celles avec un handicap reconnu administrativement.

Les parisiens sans handicap privilégient fortement le métro, alors que pour les résidents parisiens avec un handicap les déplacements en bus, tramway et services spécialisés sont plus fréquents.

➔ Service spécialisé PAM

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



PAM :

Transport à la demande destiné aux personnes en situation de handicap résidant à Paris, disponible 7 jours sur 7 toute l'année sauf le 1^{er} mai, de 6 heures à minuit du lundi au jeudi et jusqu'à 2 heures du matin les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

ESCAPAM :

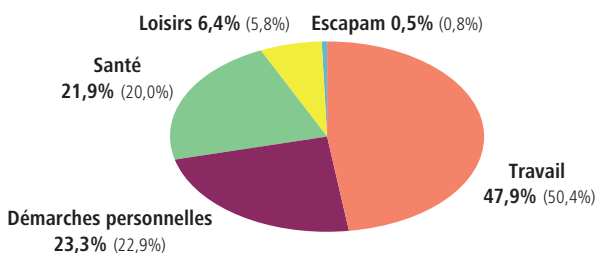
Sorties de loisirs adaptés aux différents handicaps proposées par le service PAM 75 en partenariat avec une association.

(%) : Pourcentage en 2013

Accessibilité à la voirie parisienne

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

Répartition des courses par motif



➔ Evolution 2014 / 2013

En 2014 :

301 560 courses réalisées,

5 500 usagers actifs

(ayant effectué au moins une réservation)



Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussée

9 602 modules
(soit 4 801 traversées)



Abaissements de trottoirs

42 503



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

5 198
4 199
999 répartis dans 107 parcs



Infractions

Source : Préfecture de Police

➔ Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

➔ Evolution 2014 / 2013

Pour arrêt ou stationnement
Sur les places réservées aux handicapés

20 519





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

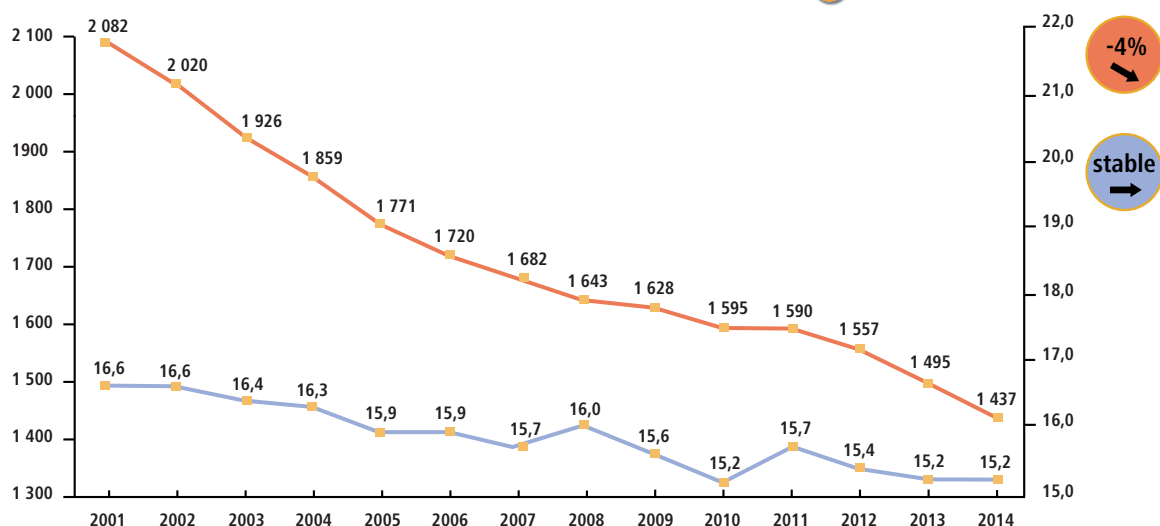


➔ Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté

➔ Evolution 2014 / 2013

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

Vitesse en km/h



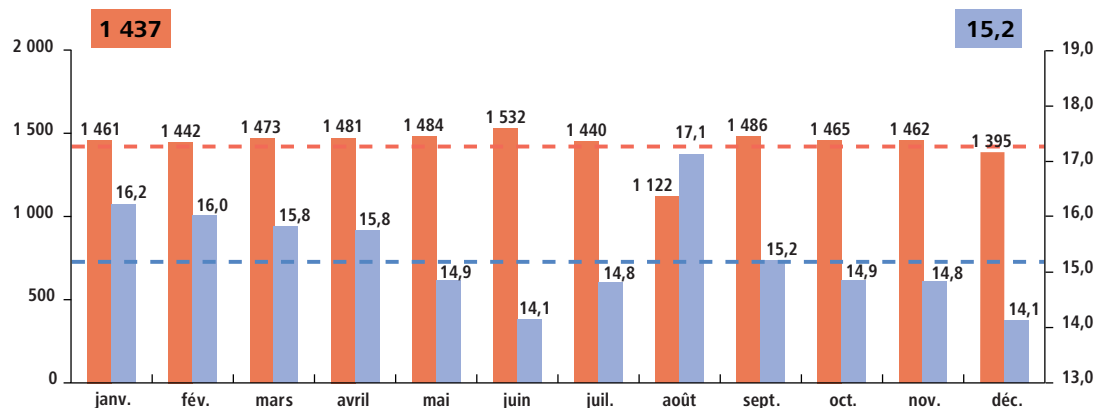
Tendance : Diminution du volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2013, accompagnée d'une stabilité de la vitesse moyenne de circulation.

➔ Evolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2014)

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Tendance : Comme en 2013, le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+7% par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-22% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+13% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale en juin et en décembre (-7% par rapport à la moyenne annuelle).

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2014 : 251

soit
Lundi : 49
Mardi : 51
Mercredi : 52
Jeudi : 48
Vendredi : 51

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

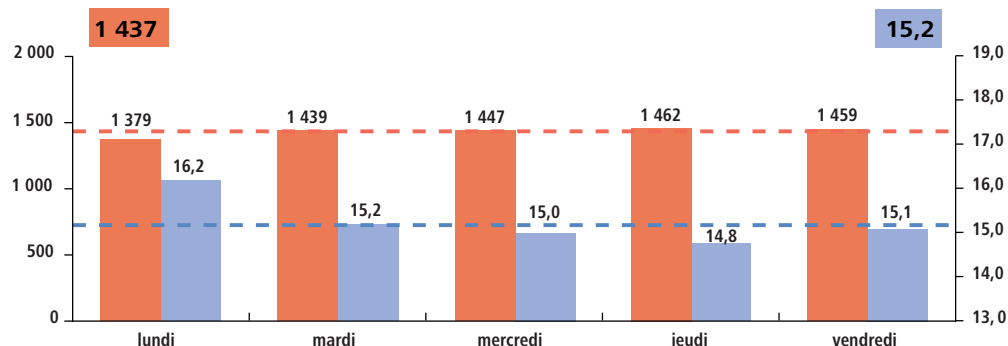
Vitesse en km/h

Circulation automobile sur le boulevard périphérique (jours ouvrables)

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

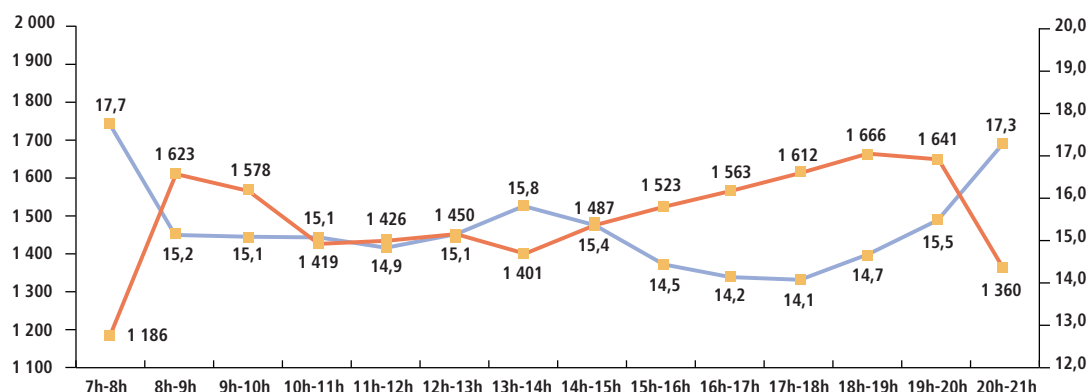
Vitesse en km/h

Évolution de la circulation automobile sur le réseau instrumenté par catégorie de jours (en 2014)



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

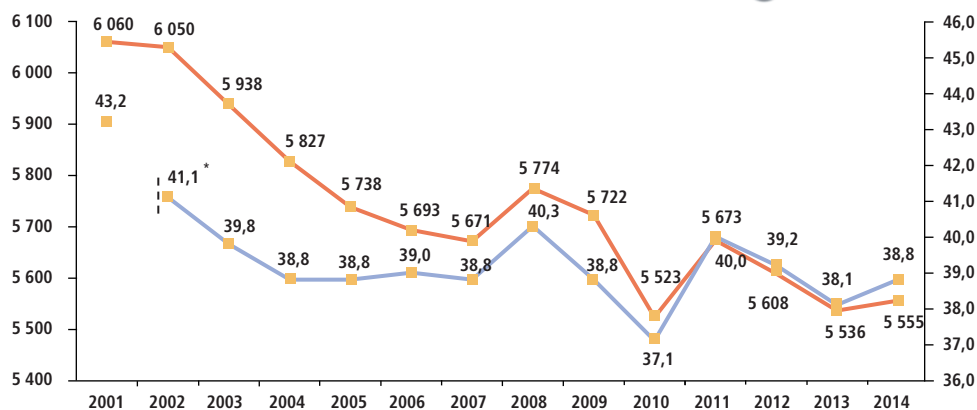
Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2014)



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

Évolution annuelle de la circulation sur le boulevard périphérique

Evolution 2014 / 2013



* Changement du système de calcul.



Tendance : Stabilité du volume de circulation automobile par rapport à 2013, accompagnée d'une légère hausse de la vitesse moyenne de circulation sur le boulevard périphérique.

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Jours ouvrables 2014 : 251

soit

Lundi : 49

Mardi : 51

Mercredi : 52

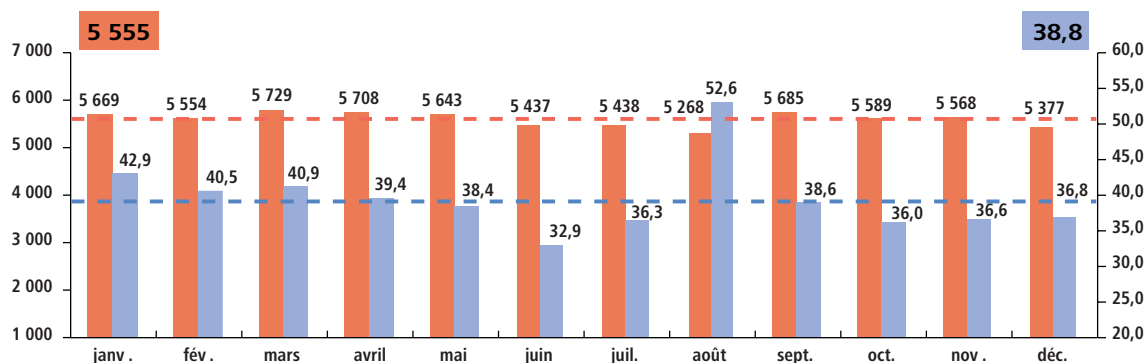
Jeudi : 48

Vendredi : 51



Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique

(au cours de l'année 2014)



Tendance : Le mois de mars enregistre la circulation automobile la plus forte (+3% par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-5% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+36% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-15% par rapport à la moyenne annuelle).

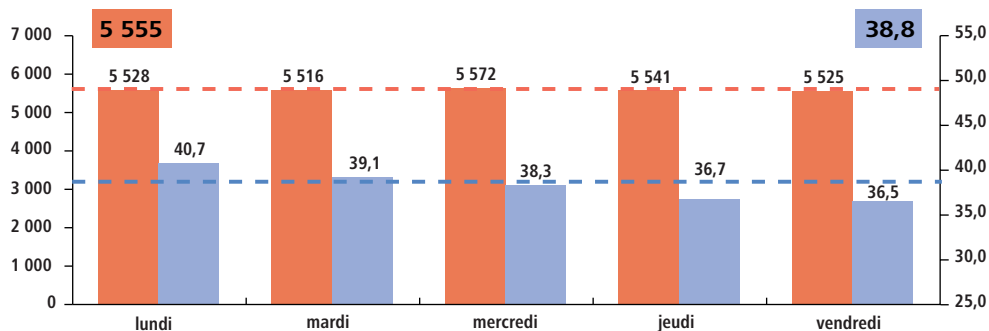


Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2014)

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Tendance : La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de 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.

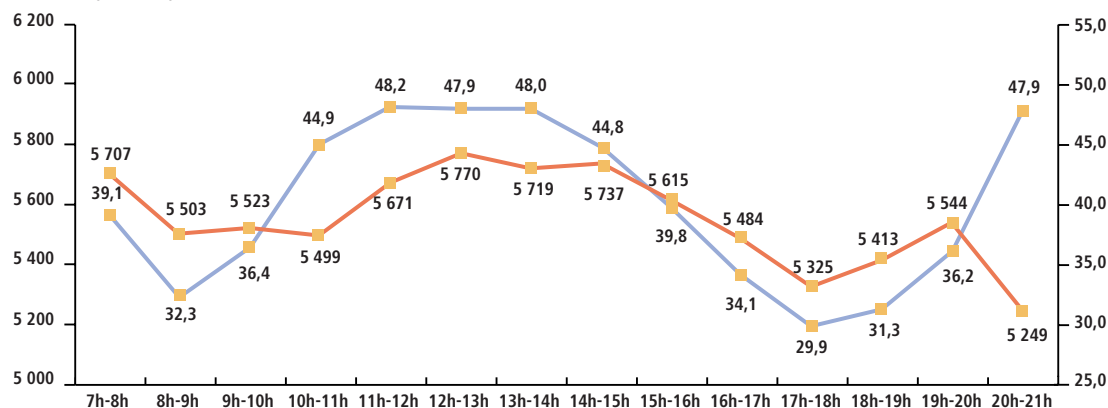


Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le boulevard périphérique

(moyenne jours ouvrables pour l'année 2014)

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

Vitesse en km/h



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

Suivi d'itinéraires (jours ouvrables)

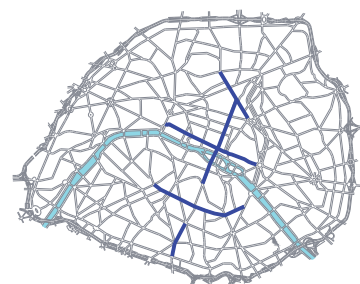
*Moyenne de mars à
décembre 2006

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

Vitesse en km/h

➔ Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

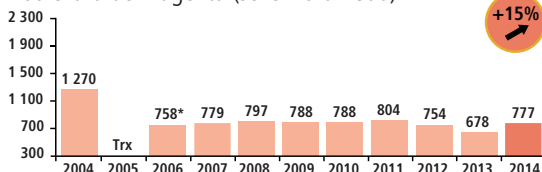
Evolution annuelle de la distance parcourue
et de la vitesse



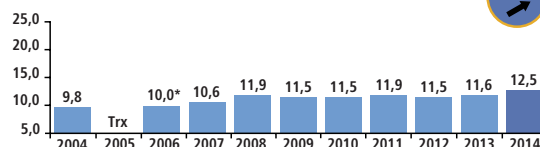
➔ Evolution 2014 / 2013

➔ Evolution 2014 / 2013

Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)

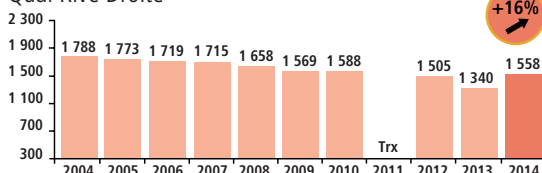


+15%

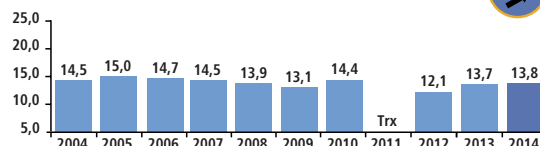


+8%

Quai Rive Droite

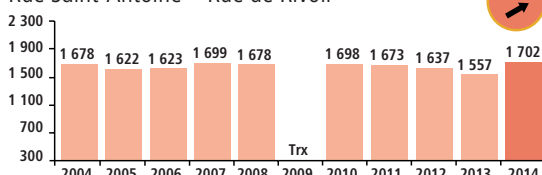


+16%

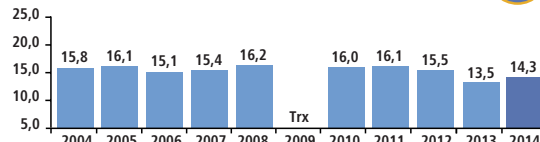


+1%

Rue Saint-Antoine – Rue de Rivoli

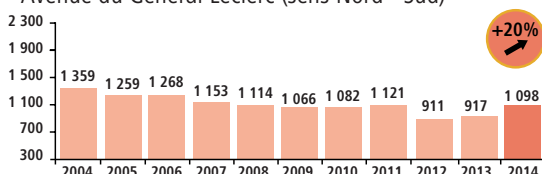


+10%

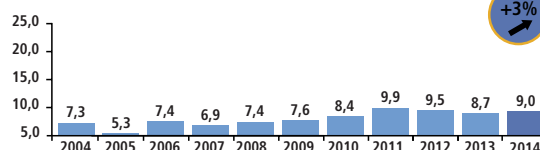


+6%

Avenue du Général Leclerc (sens Nord - Sud)

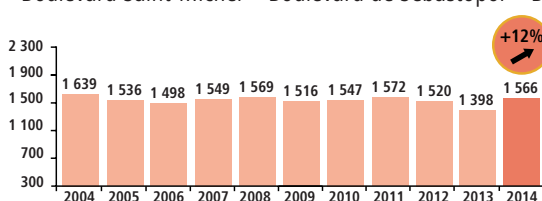


+20%

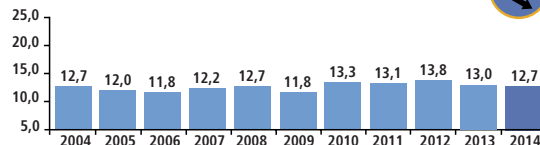


+3%

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

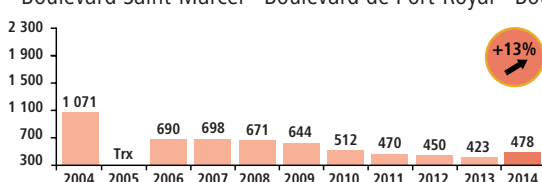


+12%

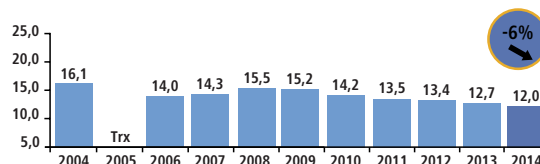


-2%

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



+13%



-6%

En 2014, sur un certain nombre d'axes, la circulation n'a pu être mesurée que partiellement en raison de travaux ou de l'indisponibilité des capteurs.

Composition du trafic

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

Enquêtes réalisées entre 7h et 21h,
du mardi 18 au jeudi 20 novembre 2014
dans Paris intra-muros et
du mardi 25 au jeudi 27 novembre 2014
pour le corridor périphérique.



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

Sites enquêtés :

Paris intra-muros

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

Boulevard des Maréchaux

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

Boulevard périphérique

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

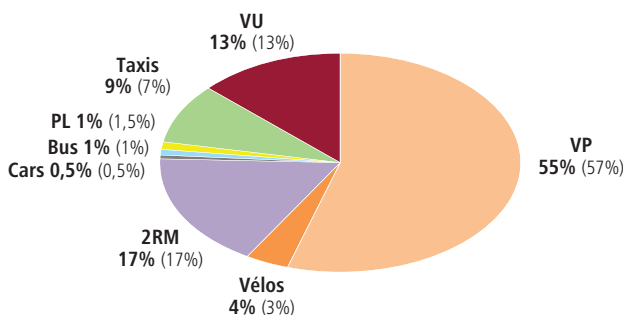
VP : véhicules particuliers

VU : véhicules utilitaires

PL : poids lourd

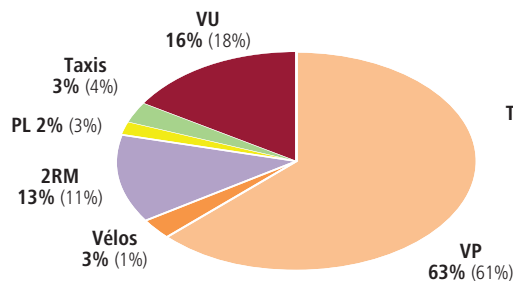
2RM : deux-roues motorisés

Paris intra-muros

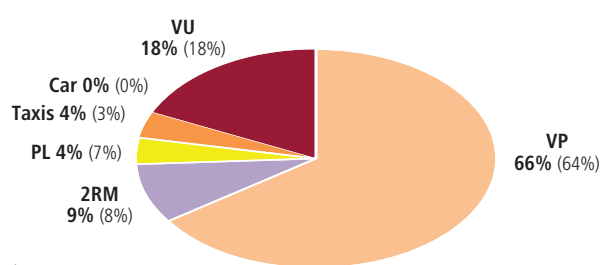


Corridor périphérique

Boulevard des Maréchaux



Boulevard Périphérique



Tendance : Dans Paris intramuros, baisse de la part des véhicules particuliers, stabilisation de la part des deux-roues motorisés et des véhicules utilitaires et hausse de la part des taxis et des vélos (2% en 2006, 3% en 2009 et 4% en 2014).

Sur le boulevard des Maréchaux et sur le boulevard périphérique, hausse de la part des véhicules particuliers et des deux-roues motorisés et baisse de la part des poids lourds. La part des véhicules utilitaires en baisse sur le boulevard des Maréchaux est stable sur le boulevard périphérique.

La part des vélos a été multipliée par 3 sur le boulevard des Maréchaux.

Infractions

Source : Préfecture de Police



Radars automatiques :

Seize radars fixes de contrôle automa-
tique de la vitesse sont en fonctionne-
ment fin 2013 sur le boulevard
périphérique.

La vitesse limite sur le boulevard
périphérique est de 70 km/h depuis le
10 janvier 2014.

Nombres d'infractions (procès-verbaux) relevées

à l'encontre des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes

Evolution 2014 / 2013

pour franchissement de feu rouge	16 404	-38%
pour circulation en sens interdit	6 882	-6%
pour engagement dans une intersection*	593	-37%
* Le véhicule peut être immobilisé et gêner la circulation.		
par les radars sur le boulevard périphérique		
pour excès de vitesse	461 808	+262%



Tendance : Durant cette année, **522 692** procès-verbaux pour infraction aux règles de circulation ont été émis par la Préfecture de Paris sur la Voirie parisienne, soit une baisse de 1% par rapport à 2013.

Parc parisien

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

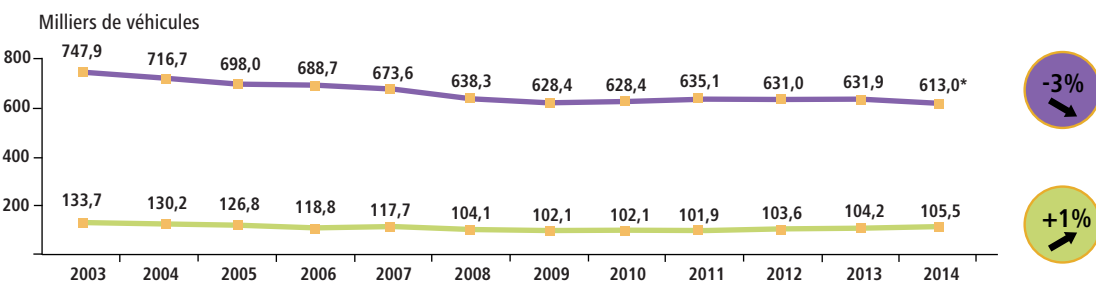
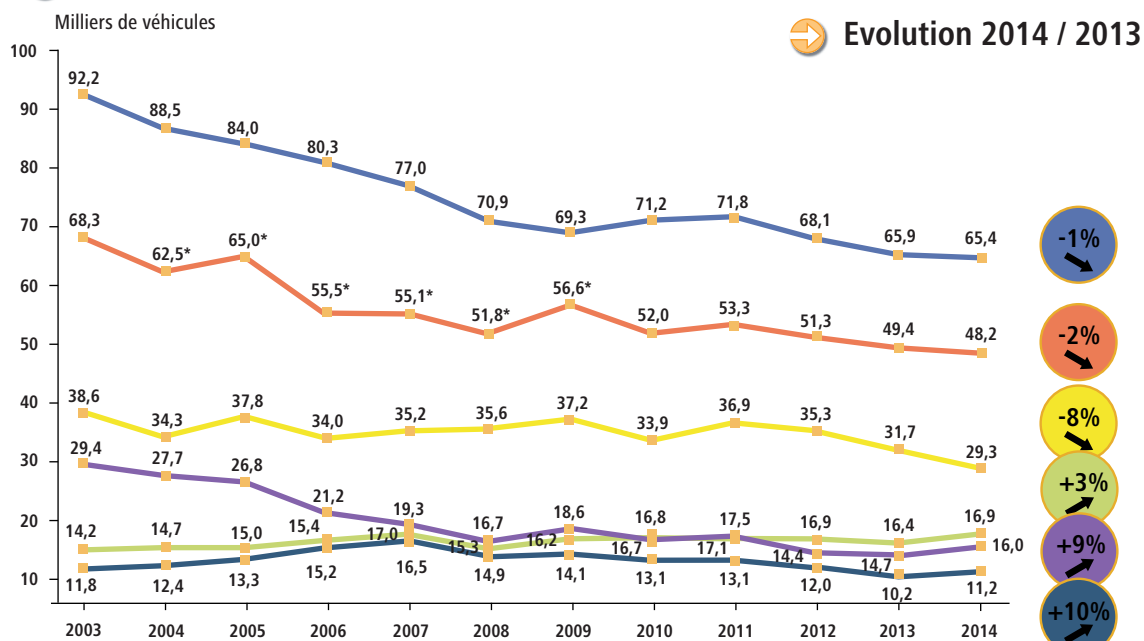
IMMATRICULATIONS

- 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 15 ans)

Véhicules immatriculés à Paris (cartes grises)



Tendance : Diminution en 2014 du nombre d'immatriculations de voitures neuve et d'occasion mais augmentation du nombre d'immatriculations de motos neuves et d'occasions. Baisse du parc de voitures particulières et légère augmentation du nombre de camions-camionnettes de moins de 15 ans.

Autolib'

Source :
Syndicat Autolib' Métropole



Autolib' :
Inauguré le 5 décembre 2011, le service Autolib' est géré par un syndicat mixte. Il regroupe fin 2014 66 communes de la métropole parisienne et la région Ile-de-France. Il s'agit d'un nouveau service public de location en libre-service et en "trace directe" (sans retour obligé du véhicule au point de départ). Le syndicat mixte Autolib' a adopté une nouvelle dénomination le 18 juin 2013 «Autolib' Métropole».

Offre (fin 2014)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations sur voirie	496	351	847
Nombre de stations dans les parcs	19	9	28
Nombre de voitures en service			2 845

Les stations et bornes à Paris (fin 2014)

Nombre d'espaces*	30
Nombre de stations standard	466
Nombre de stations dans les parkings	15
Nombre de bornes d'abonnement	30
Nombre de bornes de location	515
Nombre de bornes de charge	2 548

* 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.

Autolib'

Source :
Syndicat Autolib' Métropole



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' et un nouvel abonnement dédié aux artisans.

(%) : pourcentage en 2013

Abonnés (fin 2014)

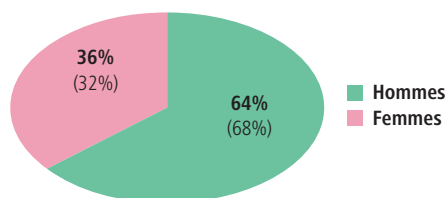
Nombre d'abonnés actifs à Paris

Evolution 2014 / 2013

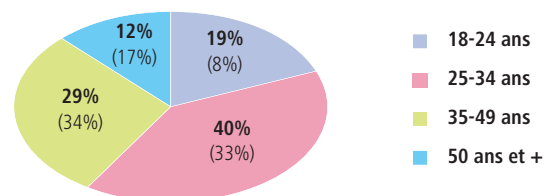
De courte durée (1 jour, 1 semaine)	343	+264%
De longue durée (1 mois)	413	+63%
De longue durée (1 an)	67 410	+255%
Forfait partagé (8h)	107	

Profil des abonnés 1 an (Paris et banlieue)

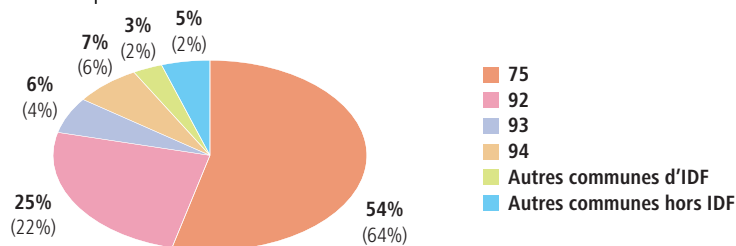
Répartition par sexe



Répartition par âge



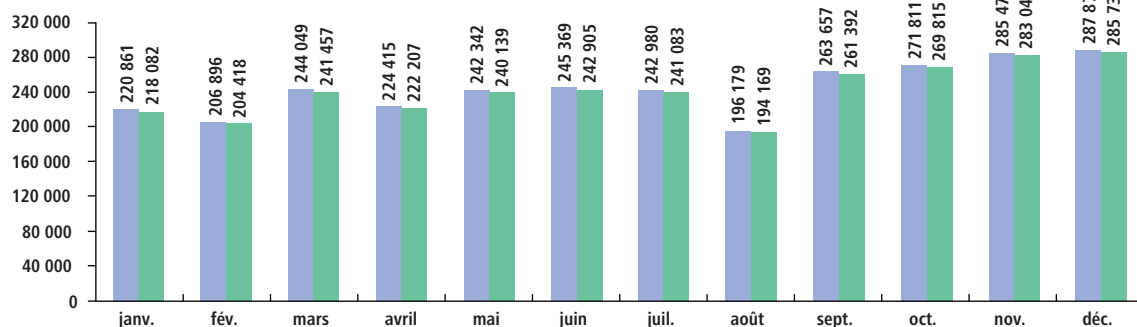
Département de résidence



Le nombre d'abonnés actifs courte ou longue durée à Paris a augmenté de façon significative par rapport à 2013.

En 2014, le nombre d'abonnés actifs 1 an Paris et banlieue est de 67 500 (+ 62% par rapport à 2013). L'âge moyen de ces abonnés 1 an est passé de 40 à 38 ans (de 35 à 33 ans pour les abonnés de courte durée). 59% des abonnés 1 an ont entre 18 et 49 ans (41 % en 2013). Parmi eux, la part des femmes est passée de 32% à 36%.

Évolution mensuelle de la fréquentation des stations à Paris (en 2014)



La fréquentation mensuelle des stations à Paris a continué à progresser tout au long de l'année 2014, excepté un léger fléchissement en février, avril et août, pour les départs comme pour les arrivées.

Source :

Syndicat Autolib' Metropole



Départs
Arrivées

Les véhicules du service Autolib sont des voitures offrant 4 places, d'une autonomie de 250 km en ville. Elles sont dotées d'une batterie LMP (Lithium Métal Polymère), d'un bruitier qui signale discrètement aux piétons leur approche silencieuse, et d'un PC embarqué relié à tout moment au Centre Opérationnel. Une version utilitaire Utilib', lancé en 2014 offre un espace de coffre de 0,9 m³ et accepte jusqu'à 230 Kg de charge utile.

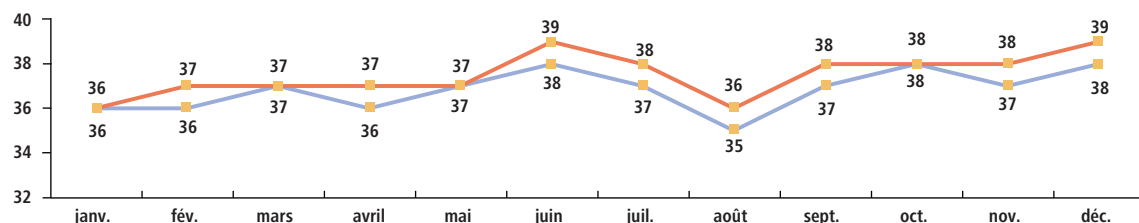
Autolib'

Source :
Syndicat Autolib'
Métropole

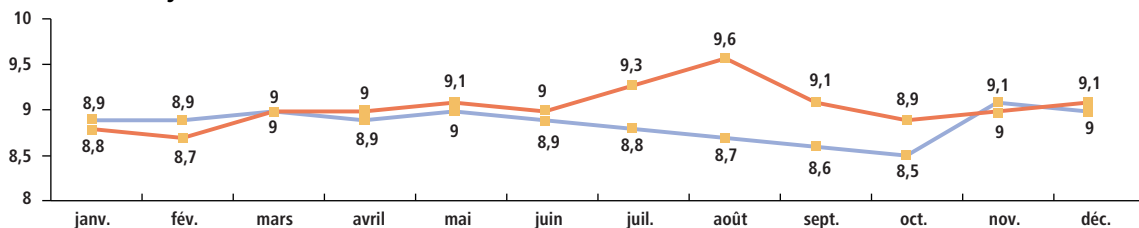
2014 
2013 

Caractéristiques des locations

Durée moyenne d'une location (en minutes)



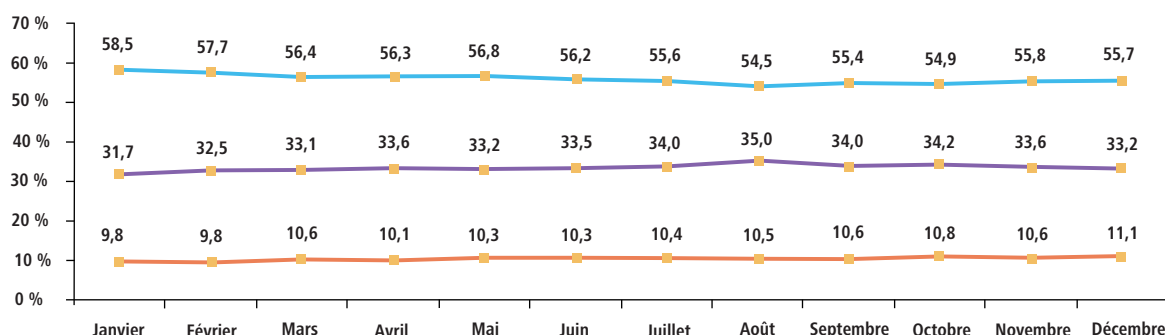
Distance moyenne d'une location (en km)



Tendance : En 2014, la durée moyenne d'une location est maximale en juin, en octobre et en décembre et minimale en août. La distance moyenne parcourue est minimale en octobre et maximale en novembre.



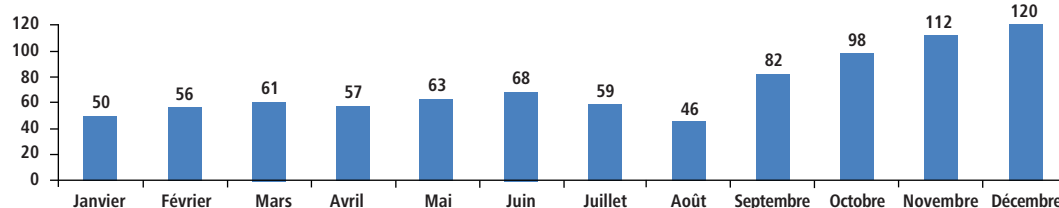
Répartition des trajets selon l'origine et la destination



Tendance : En 2014, 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 12,5 % en 2014 (14,4 % en 2013 et 17,2 % en 2012).

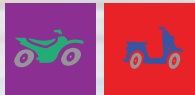


Nombre de recharges de véhicules tiers par jour (en 2014)



Tendance : En 2014, 26 548 recharges de véhicules privés ont été effectuées (10 083 en 2013) dont 73% dans Paris intra-muros. 96% des stations Autolib' ont été utilisées au moins une fois pour une recharge en 2014.

Fin 2014, on compte 1 146 abonnements recharge pour particuliers actifs dont 93% d'abonnements « recharge AUTO » et 7% d'abonnements « recharge 2 ROUES ».



Les déplacements en deux-roues motorisés

Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

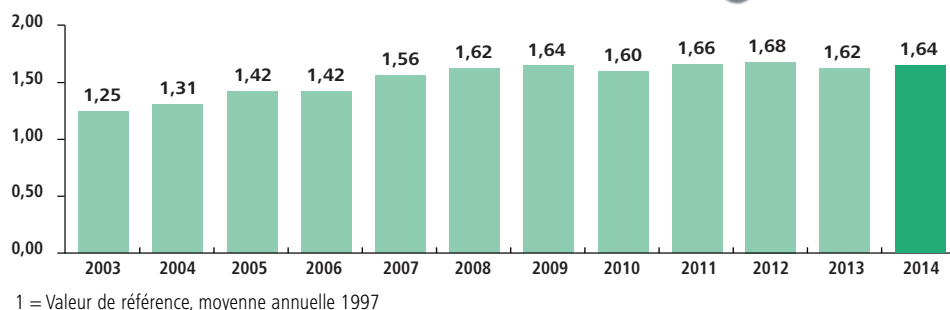
Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements



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.

2013 ■
2014 ■

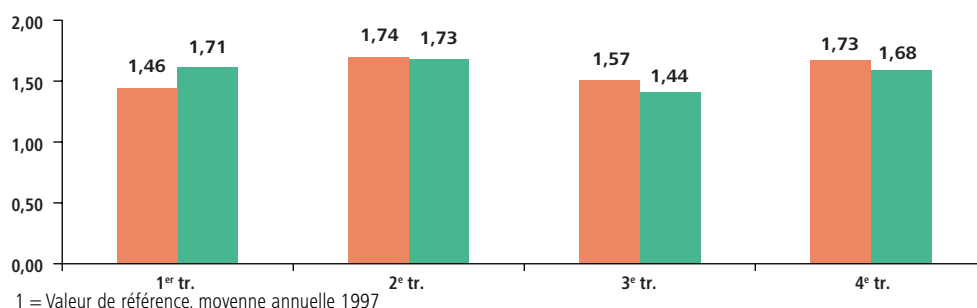
Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2003 et 2014



Evolution 2014 / 2013

+1%

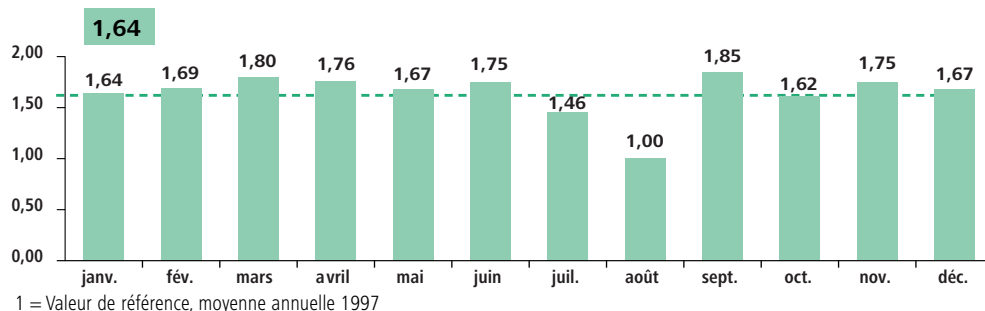
Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2013 et 2014



Tendance : Légère hausse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2013. La fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est en hausse au 1^{er} trimestre (+17%), stable au second trimestre et en baisse aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres.

Indice d'évolution mensuel du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2014

Moyenne annuelle ---



Fréquentation des sites suivis

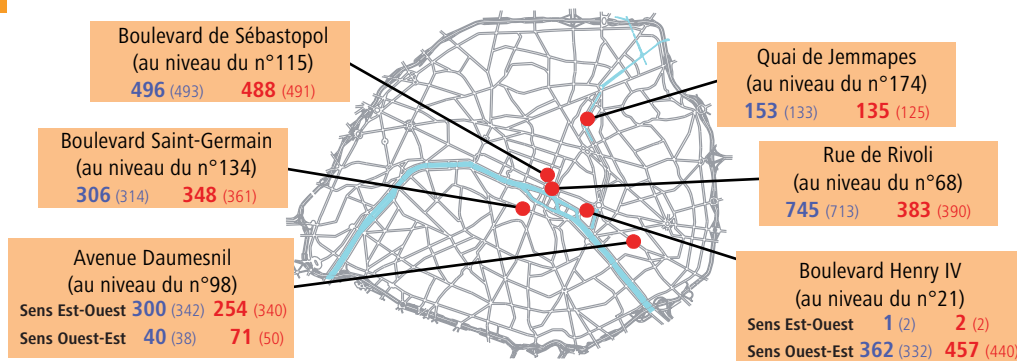
Nombre de deux roues motorisés
entre 8h30 et 9h30

Nombre de deux roues motorisés
entre 17h30 et 18h30

Moyenne horaire
sur l'année 2014
et (...) sur l'année 2013



Tendance : En 2014, le nombre de deux-roues motorisés en circulation a été maximal en mars et en septembre et minimal en juillet et en août (période la moins fréquentée en général).



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

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



Utilisation de l'espace public

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

Enquête réalisée le mardi 14 octobre 2014 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 :

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

15 octobre 2013
Temp. moy. : 12,4°C
Précipitations : 0

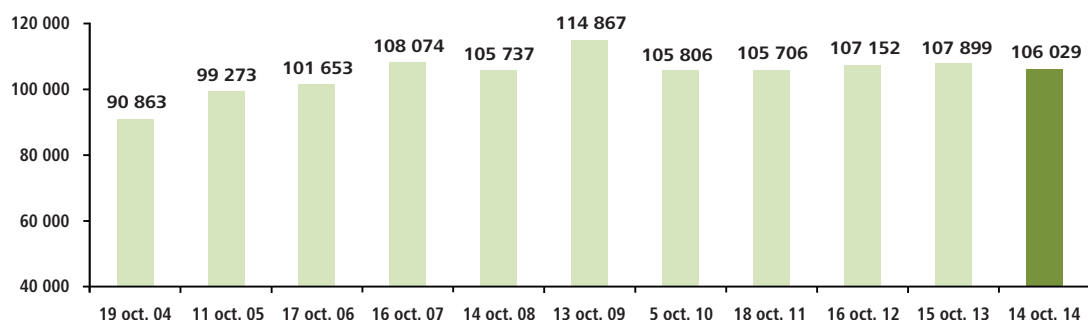


Procès-verbaux dressés par la Préfecture de Police sur la voirie parisienne.

Infractions

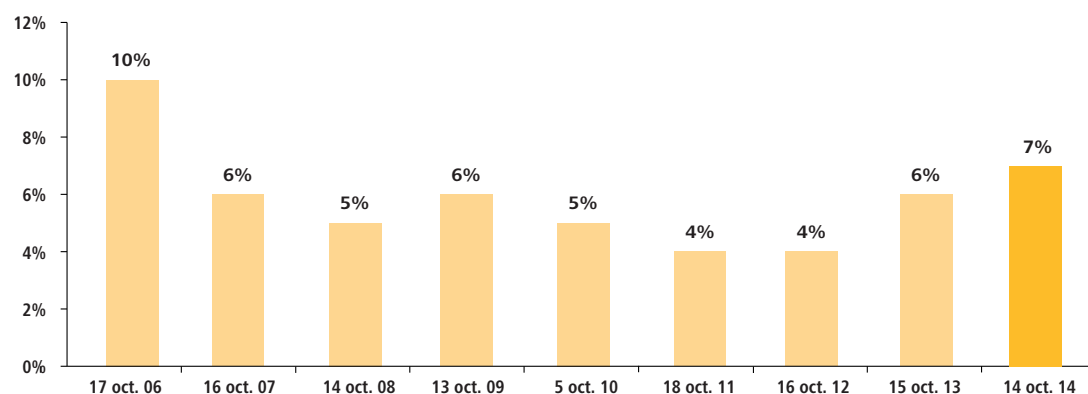
Source : Préfecture de Police

Évolution journalière du nombre de deux-roues motorisés depuis 2004



Tendance : En octobre 2014, le nombre de deux-roues motorisés est stable par rapport à l'enquête du mois d'octobre 2013.

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



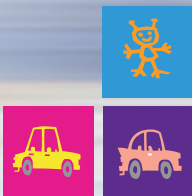
Tendance : Globalement, sur l'ensemble des sites enquêtés la part des deux-roues motorisés en infraction dans les couloirs de bus est stable.

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



Evolution 2014 / 2013

pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus	14 806	+102%
pour circulation sur les trottoirs	2 568	-32%
pour stationnement sur les trottoirs	112 809	-25%
pour franchissement de feu rouge	4 972	+5%
pour circulation en sens interdit	2 511	-8%



Le stationnement

Stationnement sur voirie

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



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



Garage commercial :

Parc privé à usage public.

Places rotatives :

Stationnement limité à 2 heures consécutives.

Places mixtes :

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

Places gratuites :

Places de stationnement délimitées par un marquage sans mention particulière.

Places spécifiques :

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



Nouveau zonage du stationnement :

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

Tarifs :

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



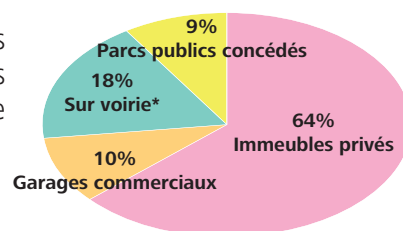
Carte Sésame Artisan Commerçant :

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.

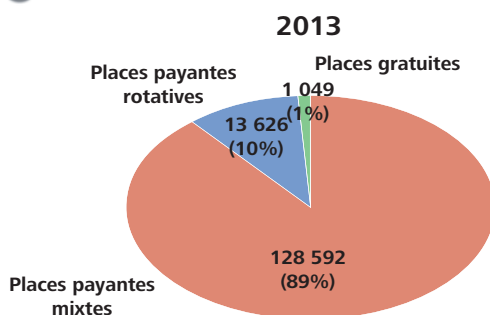
Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 818 000. Les immeubles privés renferment environ 523 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2014).

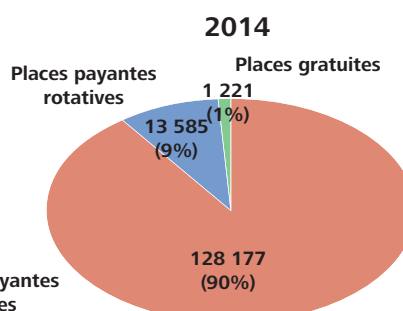
* Hormis places spécifiques (livraisons, deux-roues, GIG-GIC et places réservées taxis, police, poste)



Offre de stationnement véhicules sur voirie (hors bois)



Total places sur voirie : 143 267



Total places sur voirie : 142 983

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

Places pour les deux-roues sur voirie

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Évolution 2014/2013
Nombre de places deux-roues dont :	29 000	34 000	36 000	42 700	47 200	55 500	61 000	67 800	71 100	71 100	stable →
- places mixtes		19 200	19 500	19 500	20 200	20 200	15 700	15 700	14 200(*)	14 100	stable →
- places spécifiques : deux-roues motorisés		8 800	10 000	12 900	14 600	19 100	25 000	28 400	31 100	31 100	stable →
vélos		6 000	6 500	10 300	12 400	16 200	20 300	23 700	25 800	25 900	stable →

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

Usagers du stationnement résidentiel

	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	254 537	150 708	137 453	160 944	139 186	154 111	140 119	144 111	159 356	138 612

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

En 2014, au total 317 590 cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité.

Carte Sésame Artisan Commerçant

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

Source : Préfecture de Police

➔ Evolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès-verbaux) relevées

➔ Evolution 2014 / 2013

Pour arrêt ou stationnement

5 905 326

-9%

Stationnement dans les parcs concédés

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

➔ Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2014 (places pour véhicules)

Parcs souterrains

126 parcs totalisent **68 786*** places,
dont **63**** parcs pratiquent un tarif résident ou petit rouleur

Parcs de surface

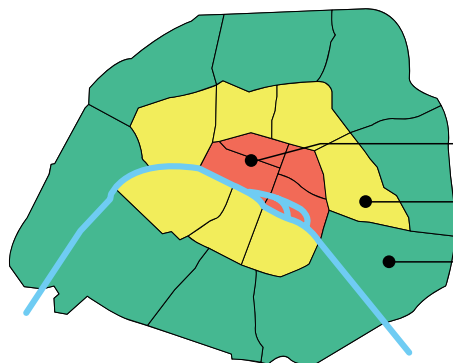
19 parcs de surfaces totalisent **1 295** places publiques
L'ensemble de ces parcs pratique un tarif résidentiel (en abonnement)

* Dont 125 parcs intra-muros totalisant 68 215 places et un parc de 561 places dans le Val de Marne, le parc Marigny-château

** Chiffre consolidé pour 2013 : 62 parcs

➔ Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **70 081** places mixtes et garage
dont **56 159** places publiques VL
et **13 922** places amodiées



8 604 places

27 005 places

34 472 places

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Évolution 2014/2013
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	1 172 86 parcs	1 276 89 parcs	1 256 89 parcs	1 919 86 parcs	2 060 102 parcs	2 164 105 parcs	2 293 97** parcs	2 361* 105 parcs	2 579* 105 parcs	+9%

* Dont 2 522 places dans Paris intra-muros réparties dans 104 parcs et 57 places dans le parc Marigny Château

**Chiffre consolidé



Parc concédé :

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

Société concessionnaire :

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

ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4)

ZONE PERICENTRALE (arrdts 5 à 11)

ZONE PERIPHERIQUE (arrdts 12 à 20)



Sorties horaires :

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

TOUT PARIS

ZONE PERICENTRALE
(arrdts 5 à 11)

ZONE PERIPHERIQUE
(arrdts 12 à 20)

ZONE CENTRALE
(arrdts 1 à 4)



Tarif résidentiel :

Taux préférentiel destiné aux riverains.

Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2013

Evolution 2014 / 2013

Nombre total par jour 31 297

-2%

Nombre/place publique/jour 0,56

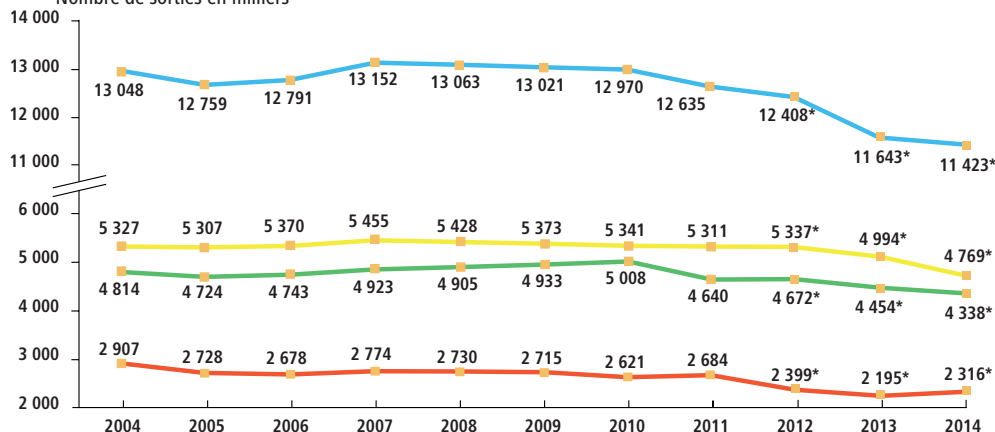
stable

Evolution des sorties horaires

dans les parcs de stationnement concédés

Evolution 2014 / 2013

Nombre de sorties en milliers



* Y compris sorties gratuites et forfaits déclarés

Abonnés (fin 2014)

Evolution 2014 / 2013

Tous véhicules

Nombre total d'abonnements (uniquement VL)

35 717

-4%

Nombre / place publique

0,64

-3%

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

9 476

-1%

82 parcs*

dont

Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements répartis dans

1 510

-2%

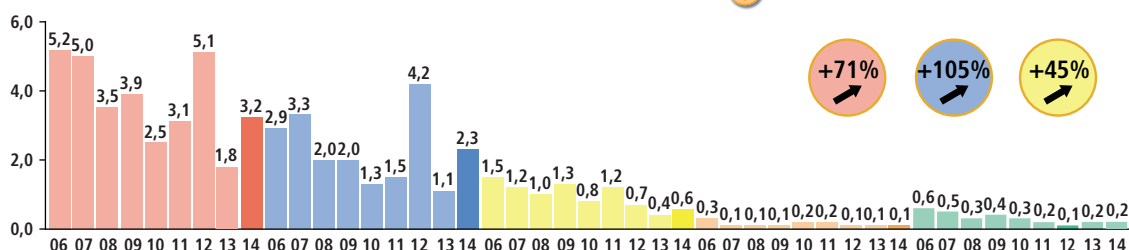
99 parcs

* Chiffre consolidé pour 2013 : 81 parcs

Délits dans les parcs de stationnement concédés

Nombre de délits pour 1 000 places

Evolution 2014 / 2013



Tendance : Hausse par rapport à 2013, du nombre total des délits dans les parcs concédés, des vols d'objets dans les voitures et des actes de vandalisme sur des véhicules.

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

TOTAL DES DELITS

Vols d'objets
dans les voitures

Actes de vandalisme
sur des véhicules

Vols de voitures
(y compris moto)

Délits contre
les personnes

Les conditions de stationnement des parisiens

Source :
STIF - OMNIL - DRIEA

Enquête Globale de Transport (EGT) 2010

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



Taux de motorisation :

Nombre de voitures pour 100 ménages

- Sur un emplacement réservé ■
- Sur voirie (place payante en journée) ou dans un parc payant ■
- Sur voirie (place gratuite en journée) ou dans un parc gratuit ■

Place disponible ■

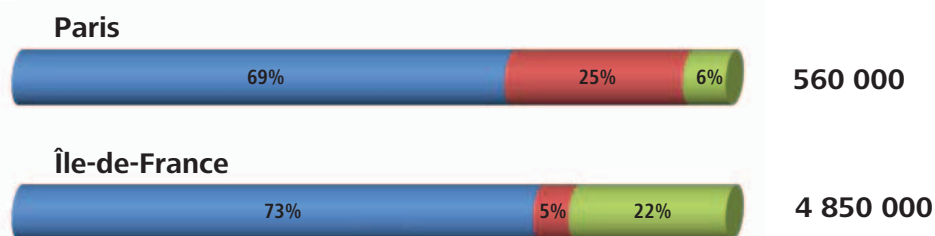
Pas de place disponible ■

➔ Taux de motorisation des ménages

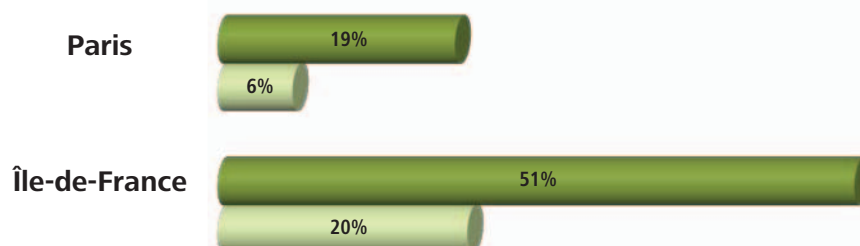
	Emplacement(s) disponible(s) à domicile	Pas d'emplacement disponible
Paris	81%	23%
Île-de-France	88%	43%

Avec un parc de 0,6 millions de véhicules en 2010, le nombre de voiture par ménage est de 0,5 pour les parisiens. Il est de 1 pour les franciliens. Les ménages parisiens disposant d'un emplacement de stationnement réservé sont 3,5 fois plus motorisés que les autres, les ménages franciliens deux fois plus.

➔ Stationnement la nuit

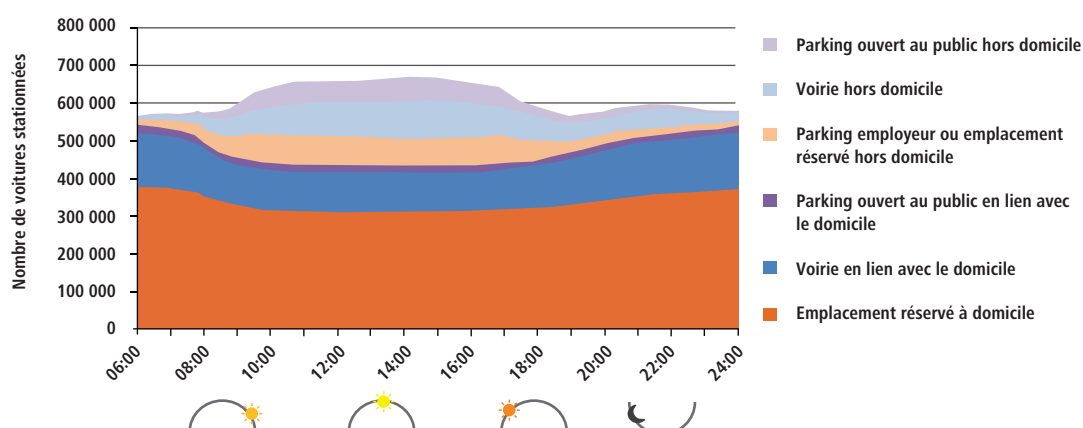


➔ Part des voitures dans les déplacements vers le lieu de travail habituel

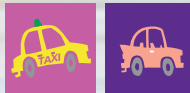


La nuit, les voitures occupent le plus souvent des emplacements réservés (garage, box ou place de parking). La part modale de la voiture pour se rendre au travail est trois fois plus forte pour les actifs parisiens qui disposent d'une place de stationnement à destination (2,5 fois pour les actifs franciliens).

➔ Lieu de stationnement des véhicules à Paris en semaine



Au cours de la journée, le nombre de places occupées sur voirie dépasse l'offre théorique, en lien notamment avec le stationnement illicite ou l'occupation de places spécifiques type « livraison ».



Offre

Enquête de composition du trafic :
Du 18 au 20 novembre 2014

- Grande station
- Station de quartier
- Station en gare



Grande stations + stations de quartier
(117 stations).

Courses en taxis

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

(%) : Pourcentage en 2013

Fréquentation d'une station de taxis

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

Enquête réalisée à la station
devant l'Opéra Bastille
le vendredi 23 mai 2014
et le samedi 24 mai 2014 de 5h à 2h

Infractions

Source : Préfecture de Police

Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du 15 juillet 2014, le nombre de licences des taxis a été porté à 17 702. La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 9%.

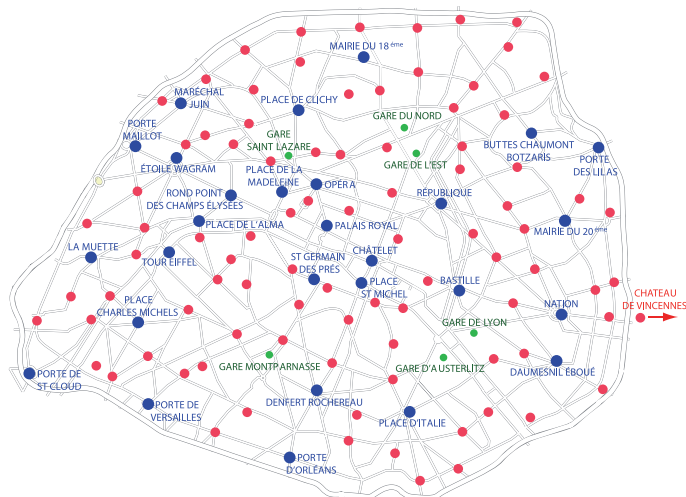
Stations à Paris

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

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

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

11 stations en gare ferroviaire.

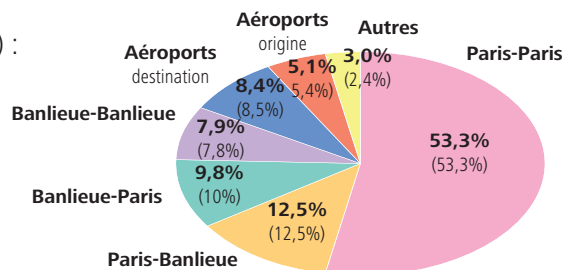


Les 120 stations principales regroupent 80% de l'activité des taxis en station. Chacune d'elle dispose d'un nom et d'un numéro permettant ainsi de la repérer plus facilement. Ces 120 stations sont équipées de nouveaux mobiliers.

➡ Caractéristiques des voyages dans Paris

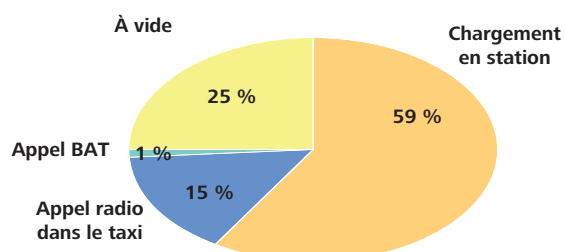
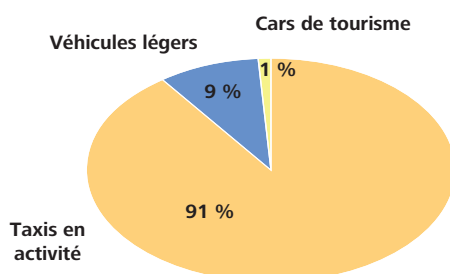
Etablies sur un échantillon de 24 263 949 courses réalisées en Ile-de-France.

- Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) : **4,46 km** (4,54 km en 2013).
- Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7h et 21h un jour ouvrable : **23 mn** (24 mn en 2013)



Type de véhicules stationnés et nombre de départs par motif

1 097 véhicules stationnés



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

pour arrêt ou stationnement

 **Evolution 2014 / 2013**

34 151

-11%



Les déplacements touristiques

Autocars de tourisme

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

Enquête réalisée
les 18 et 22 novembre 2014
et les 18 et 20 décembre 2014,
auprès des usagers de la navette
RoissyBus au terminus Opéra.



Le service Roissybus est une liaison de bus régulière et directe entre l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et le centre de Paris (Opéra). Ce service est proposé par la Régie des Transports Parisiens (RATP).



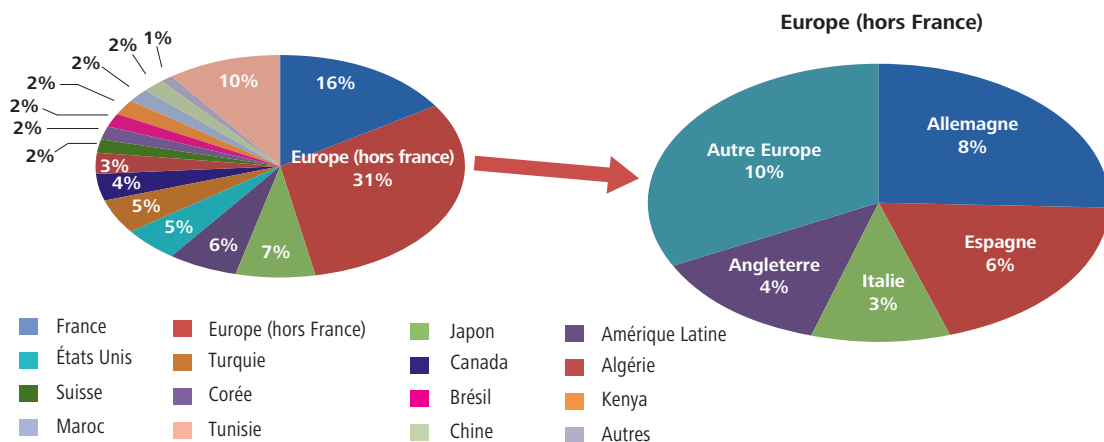
Forfaits de stationnement des autocars de tourisme



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 2013

➔ Pays d'origine des usagers de la navette aéroportuaire RoissyBus



La clientèle de la navette RoissyBus est majoritairement étrangère et plus particulièrement européenne (31%). 16% des passagers sont français.

➔ Offre de stationnement réservé aux autocars

658 places réparties en :

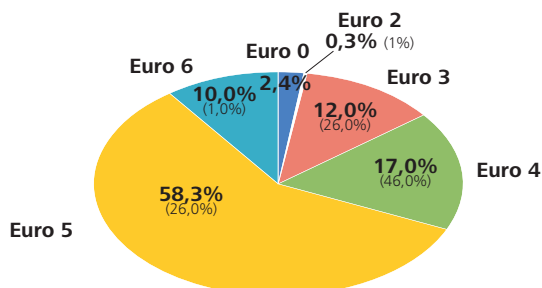
433 places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont **215** dans les parcs

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

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

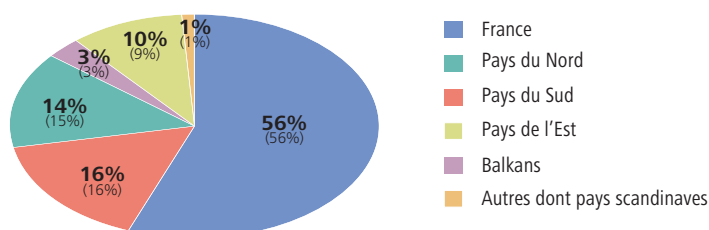
* Données 2007

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



Le part des cars Euro 4 et Euro 3 a baissé en 2014 au profit des cars Euro 5 et Euro 6.

➔ Immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar



Tendance : En 2014, la part de cars immatriculés en France ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar est stable par rapport à 2013, tout comme celles des cars immatriculés dans les autres pays.

Forfaits de stationnement des autocars de tourisme

Nombre de stationnements ■
Nombre de forfaits utilisés ■



Nombre de stationnement :

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



(%) : Pourcentage en 2013



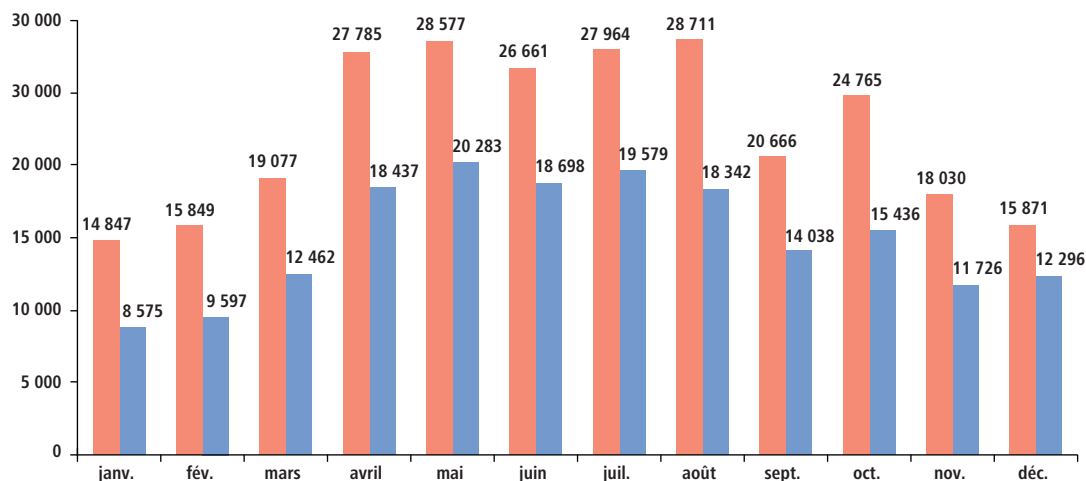
Forfait :

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

Forfaits dans les transports en commun

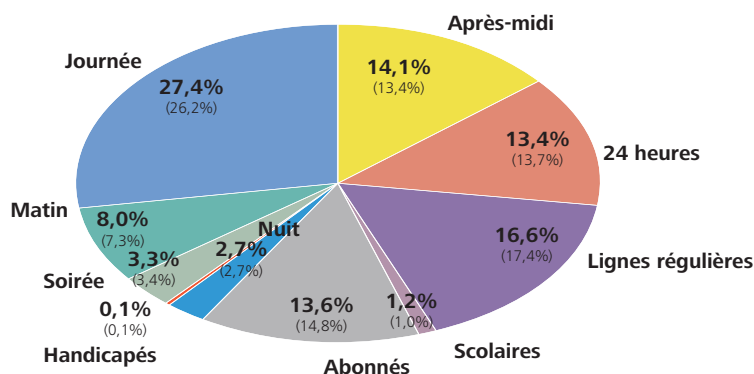
Source : STIF

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



179 671 forfaits vendus, soit - 1,7% par rapport à 2013 ;
268 803 stationnements, soit - 8,8% par rapport à 2013.

➔ Type de forfaits utilisés



Tendance : Les parts des forfaits journée, matin, scolaires et après-midi sont en augmentation, par rapport à 2013. Cette évolution confirme la tendance observée en 2013.

➔ Nombre de forfaits utilisés en 2014

➔ Evolution 2014 / 2013

Forfaits "Mobilis" (y compris tickets jeunes week-end)	7 675 500	-2,7%
Forfaits "Paris Visite"	2 792 000	-7,1%

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

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

Transports de voyageurs par voie fluviale

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

➔ Nombre de passagers transportés en 2014

➔ Evolution 2014 / 2013

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

923 567

+15%

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

115 000

-4%

1 285 000

+2,4%

Tourisme à Paris

Source : Office du Tourisme
et des Congrès de Paris

➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Evolution 2014 / 2013

	2013	2014	
Nombre total d'arrivées	15,6	15,4	-1,1%
dont Étrangers	9,1	9,0	
Français	6,5	6,4	
Nombre total de nuitées	36,7	36,0	-1,8%
Nombre de nuitées d'affaires	14,3	13,9	-2,8%
Part de la clientèle d'affaires	39,0%	38,5%	-0,5
Durée moyenne de séjour	2,34 nuitées	2,12 nuitées	-9,4%
Taux d'occupation moyen	79,0%	79,3%	+0,3



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.

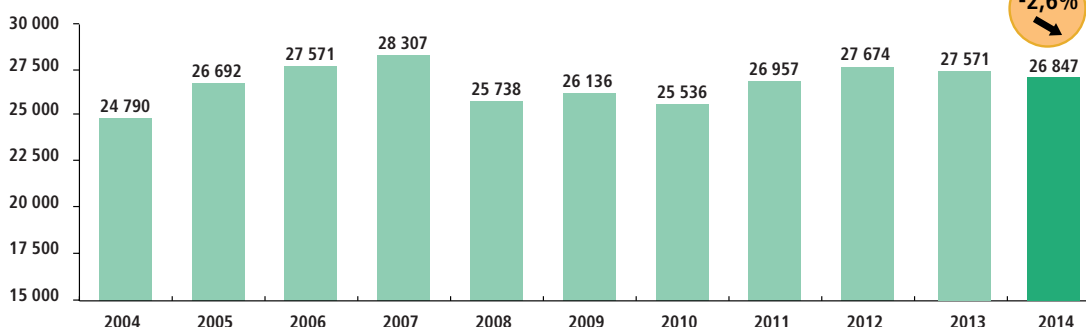


Tendance : La fréquentation hôtelière est en baisse par rapport à 2013

➔ Evolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

➔ Evolution 2014 / 2013

Nombre d'entrées en milliers.



Tendance : La fréquentation des grands sites culturels parisiens est en baisse par rapport à 2013.



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.

Avant 2001

Entre 2001 et 2005

Entre 2006 et 2010

Après 2010



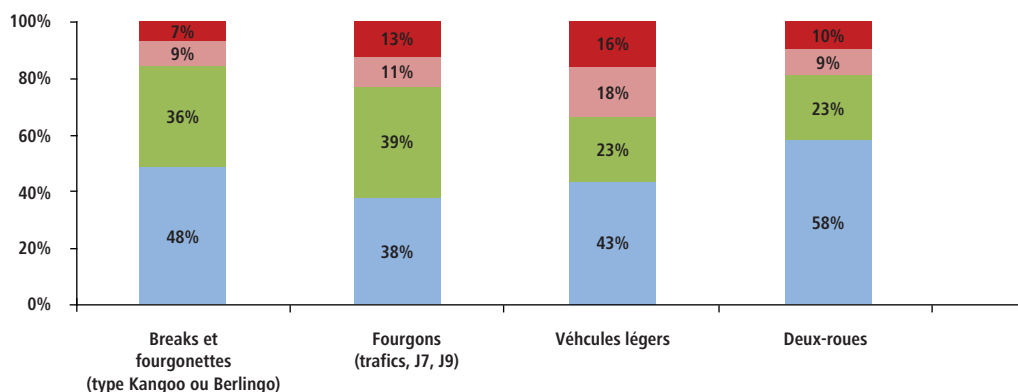
Zones dites «sanctuarisées» ou «permanentes» :

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.

➔ Répartition du parc de véhicules selon le type et l'année de mise en circulation (petit commerce et artisanat parisiens)



Environ 45 % des véhicules des artisans et petits commerçants enquêtés ont été mis en circulation après 2010, seulement 10 % avant 2001. Le parc de véhicules utilitaires est globalement plus récent que le parc de véhicules légers.

➔ Nombre de zones de livraison (fin 2014)

Nombre de zones de livraison

9 469

dont :

- zones de livraison partagées

7 454

- zones de livraison sanctuarisées

2 015

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Evolution 2014 / 2013

Pour arrêt ou stationnement

562 279

-11%

À l'encontre des véhicules livreurs
Pour stationnement illicite

9 949

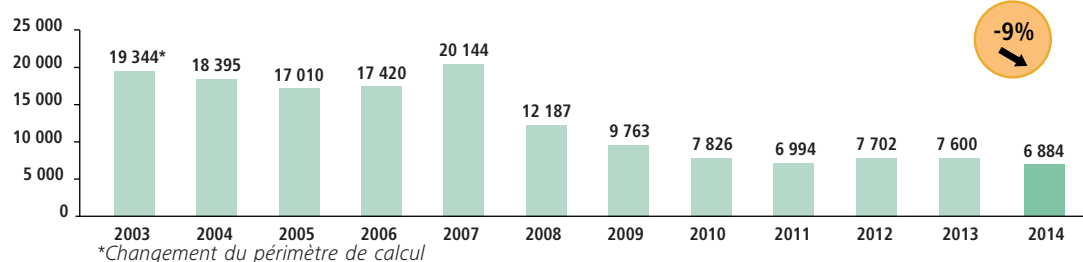
Voie ferrée

Source : SNCF

➔ Flux de trafic fret en Ile-de-France

Trafic global en milliers de tonnes (arrivages + expéditions)

➔ Evolution 2014 / 2013



*Changement du périmètre de calcul

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

Voie d'eau

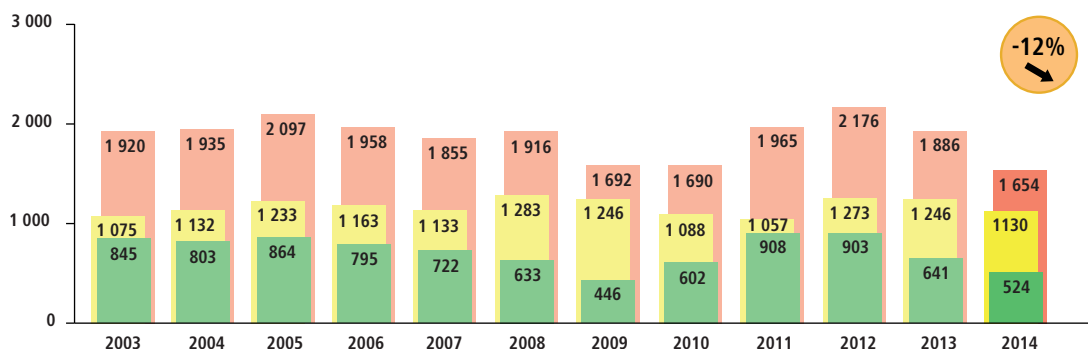
Source : Ports de Paris

Évolution du trafic fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	1 654 198 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	135 380 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	1 789 578 tonnes

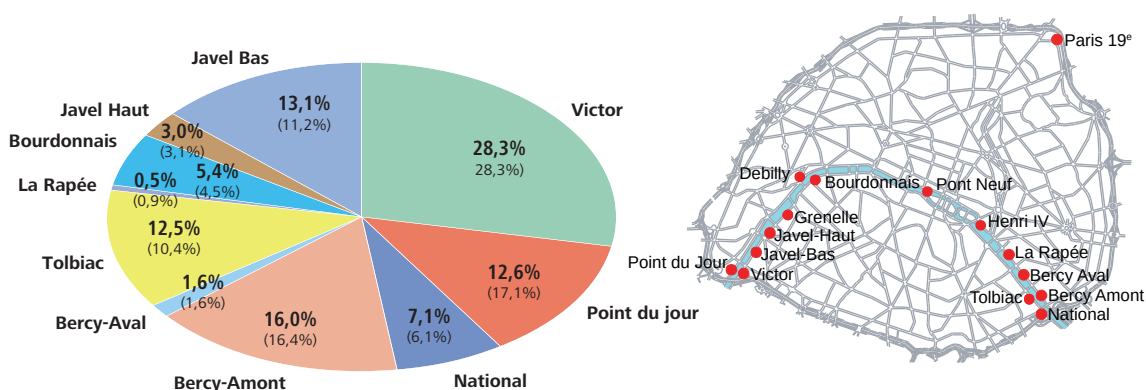
Ports sur la Seine Trafic en milliers de tonnes

Evolution 2014 / 2013



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 99% de matériaux de construction, connaît une baisse sensible en 2014, avec des chargements et des déchargements en baisse (respectivement -18% et -9%).

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Il n'y a pas eu de trafic en 2014 pour le port de Grenelle.

Evolution 2014 / 2013

Trafic fluvial total en Ile-de-France
dont
Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris

20 100 594 tonnes

950 000 tonnes

-3%

-12%



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

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

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



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

(%) : Pourcentage en 2013



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



La sécurité des déplacements

Nombre d'accidents corporels et de victimes

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

VICTIMES
ACCIDENTS
BLESSÉS GRAVES
TUÉS



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

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

tués : Victime décédant dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours antérieurement) ;
blessé grave appelé B.H., (blessé hospitalisé) ;

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

Évolution de la gravité des accidents

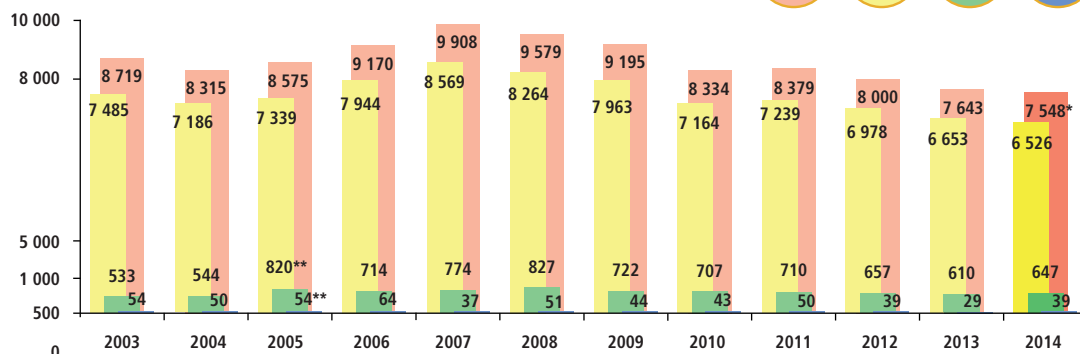
FRANCE milieu urbain
PARIS



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

À Paris

Evolution 2014 / 2013



* dont sur le boulevard périphérique et les échangeurs : 644 accidents corporels, soit 10% du total des accidents de Paris et 799 victimes (725 blessés légers, 67 blessés graves et 7 tués) soit 11% du total. Parmi ces victimes, on dénombre 55% d'utilisateurs de deux-roues motorisés, 45% d'utilisateurs quatre roues et 0,8% de piétons.

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

Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

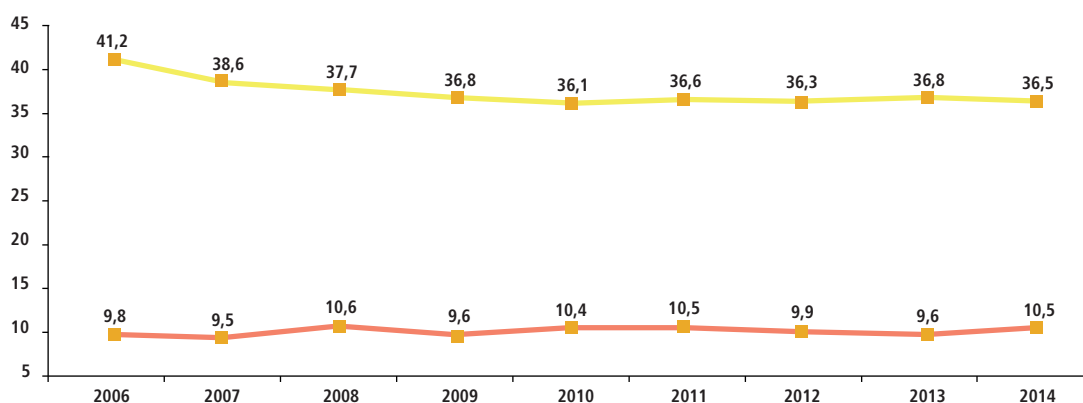
	Nombre d'accidents	Évolution 2014/2013	Nombre de victimes	Évolution 2014/2013
Paris	6 526	-2%	7 548	-1%
Île-de-France	18 782	+3%	22 697	+4%
Milieu urbain	40 207	+2%	49 012	+3%
France*	58 191	+2%	76 432	+3%

*France métropolitaine.



Tendance : On constate une diminution du nombre total d'accidents corporels (- 2%) et du nombre total de victimes (- 1%) à Paris par rapport à 2013, ainsi que du nombre de blessés légers (-2% soit 142 de moins). En revanche le nombre de tués (+ 34%, soit 10 tués de plus) et de blessés graves (+ 6% soit 37 de plus) augmente. Les indicateurs concernant l'Île de France, le milieu urbain français et la France métropolitaine montrent au contraire une augmentation du nombre des accidents corporels et des victimes.

Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents

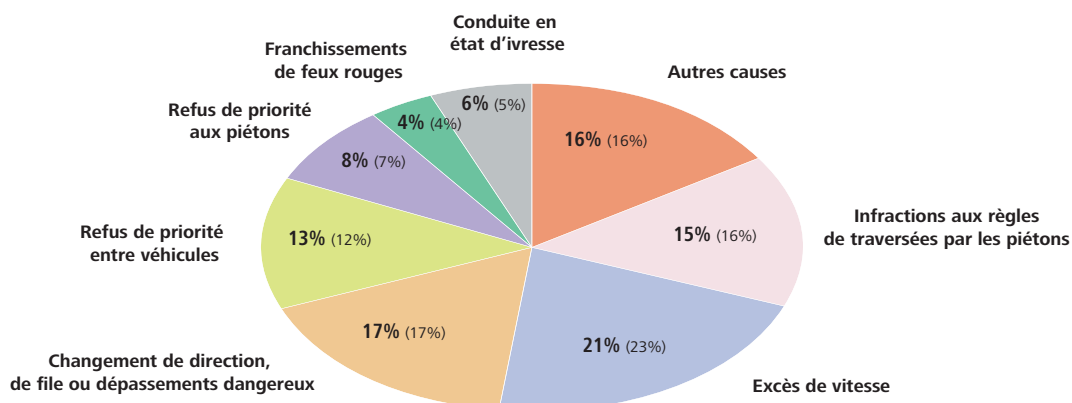


Tendance : La gravité des accidents à Paris demeure bien inférieure à celle du milieu urbain français dans son ensemble. Le changement de la définition (01/01/2005) par l'État de la gravité des victimes accentue la différence.

Répartition des accidents en 2014

(%) : Pourcentage des infractions en 2013.

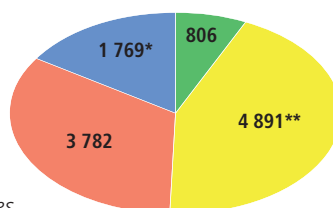
➔ Répartition des accidents selon les principales causes



Tendance : Les excès de vitesse représentent la principale cause des accidents en 2014. 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* (4%), les demi-tours ou marche arrière (3%), les ouvertures dangereuses de portières (3%), la circulation de véhicules non autorisés dans les couloirs de bus (1%), la conduite malgré l'usage de stupéfiants (1%), la circulation en sens interdit (1%), le franchissement de ligne continue (1%), la conduite sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède (1%) et la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens (1%).

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

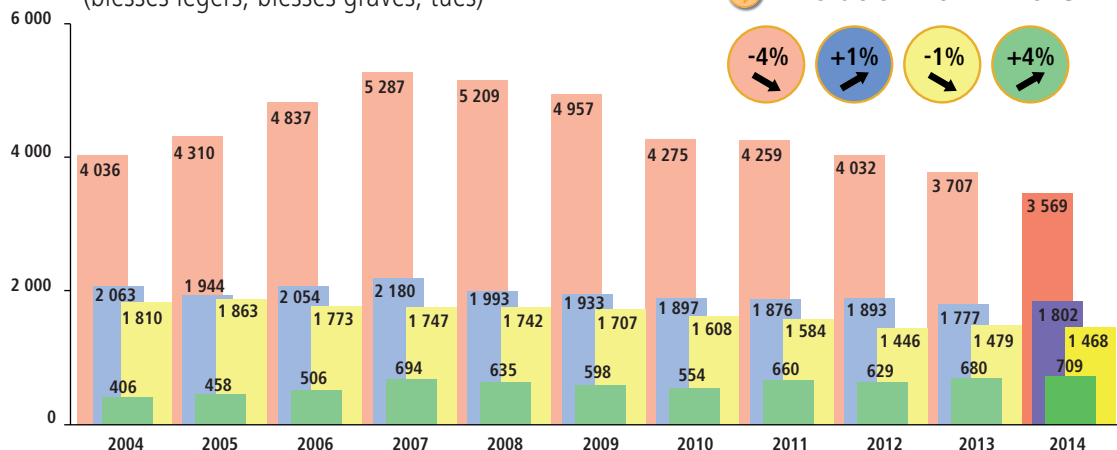
➔ Répartition des accidents par catégorie d'utilisateurs impliqués



*dont 42 rollers et trottinettes.

**dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 4 142 (dont 63 accidents Autolib) ; VU : 708 ; PL : 152 ; TC (hors autocars) : 143 ; tramway : 3 ; Tracteurs routiers : 23 ; autres : 23.

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



➔ Evolution 2014 / 2013



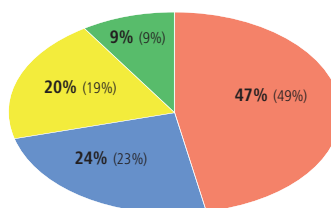
Tendance : Les usagers des deux-roues motorisés représentent près de la moitié des victimes (47% en 2014) alors qu'ils ne représentent que 17% du trafic motorisé dans Paris intra-muros et 9% sur le boulevard périphérique et les échangeurs*.

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

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

(%) : Pourcentage en 2013.

➔ Répartition des victimes par catégorie en 2014



Nombre de victimes tout Paris		dont tués	dont blessés graves	dont blessés légers
Deux-roues motorisés	3 569	14	331	3 224
dont - cyclomoteurs (49,9 cm ³)	1 045	2	96	947
- motocyclettes ou scooters	2 524	12	235	2 277
dont > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	1 209	3	106	1 100
> 125 cm ³	1 315	9	129	1 177
Piétons	1 802	20	196	1 586
dont - enfants (≤ 15 ans)	271	1	21	249
- adultes (entre 16 et 59 ans)	1 049	3	94	952
- personnes âgées (60 ans et +)	482	16	81	385
4 roues	1 468	2	72	1 394
dont - VL	1 286	2	59	1 225
dont occupants Autolib	21	-	4	17
- VU	94	-	8	86
- PL	12	-	1	11
- TC	62	-	2	60
- voiturette, quad et autres	14	-	2	12
Vélos	709	3	48	658
dont - Vélib	191	2	16	173



Tendance : Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 58% des accidents corporels de la circulation en 2014. Le nombre de victimes deux-roues motorisés, en baisse par rapport à 2013, représentent près de la moitié (47%) des victimes. Les blessés légers diminuent (156 de moins qu'en 2013), mais les blessés graves augmentent (17 de plus), ainsi que les tués (1 de plus). La répartition par catégorie indique 71% de victimes motocyclistes et 29% de cyclomotoristes. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés (9,1%) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (10,5 %).



Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels. En 2014 à Paris, le taux de gravité est de 10,5 pour l'ensemble des accidents corporels.



Les accidents impliquant un piéton représentent 27% des accidents corporels de la circulation en 2014. Le nombre des victimes piétons augmente légèrement par rapport à 2013 (+1%). Cette augmentation repose sur celle des blessés légers (22 de plus) et des tués (7 tués de plus). Le nombre des blessés graves diminue (4 de moins). En 2014, les piétons représentent 24% du total des victimes, réparties comme suit : 15% d'enfants, 58% d'adultes et 27% 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 (80%) des piétons tués. Le taux de gravité des accidents de piétons en 2014 (12,2%) est supérieur à celui de l'ensemble des accidents (10,5%).

Les accidents impliquant des 4 roues représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2014 (75%). Les victimes en 4 roues en légère diminution par rapport à 2013 (-1%) représentent 19% du total des victimes en 2014. Cette diminution repose sur celle des blessés légers (42 de moins). Le nombre des tués est stable (2), mais le nombre des blessés graves augmente (31 de plus). Le taux de gravité pour les conducteurs et les passagers de 4 roues est de 1,5%. Ce taux est très en deçà (10 fois moins) de celui de l'ensemble des accidents parisiens (10,5%).

Les Autolib' ont été impliquées dans 63 accidents corporels de la circulation en 2014, occasionnant 76 victimes au total, dont 21 conducteurs ou passagers d'Autolib' et 55 victimes « autres » (21 deux-roues motorisés, 17 piétons, 11 conducteurs ou passagers de V.L. non Autolib' et 6 cyclistes).

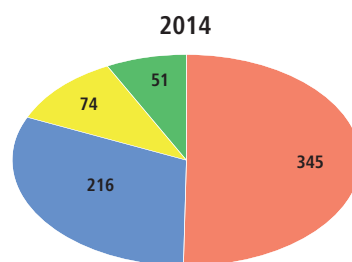
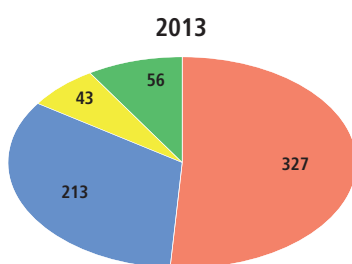
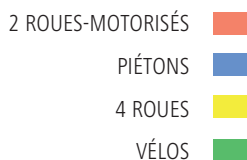


Les cyclistes sont impliqués dans 12% des accidents corporels de la circulation et représentent 9% des victimes en 2014. Le nombre de victimes cyclistes est en augmentation de 4% par rapport à 2013. Cette augmentation repose sur celle des blessés légers (34 de plus) et celle des tués (2 de plus). Cependant, le nombre des blessés graves diminue (7 de moins). A titre d'indication le nombre de cyclistes* dans la circulation augmente de + 8% en 2014, par rapport à 2013 à Paris.

Le taux de gravité des accidents de vélos en 2014 est de 6,3%. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (10,5%). Les 191 victimes cyclistes utilisant Vélib' représentent 27% de l'ensemble des victimes cyclistes en 2014, alors que la part des cyclistes Vélib' dans la circulation, parmi l'ensemble des cyclistes*, est de 42% en 2014.

*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



Sites « accidentogènes » étudiés en 2014 :

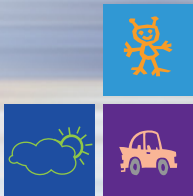
Carrefour rue Neuve Tolbiac/Quai François Mauriac/Quai Panhard Levassor/ Pont de Tolbiac (13°) ; Carrefour avenue d'Italie / rue de Tolbiac (13°) ; Rue de Tolbiac du carrefour rue de Patay/rue Cantagrel à la rue du Chevaleret (13°) ; Place de l'Opéra (2°-9°) ; Pont d'Austerlitz (5°) ; Place Valhubert (5°) ; Boulevard de l'Hôpital entre la place Valhubert et la rue Buffon (5°) ; Boulevard Magenta de la rue du Faubourg Poissonnière à la rue Ambroise Paré (10°) ; Carrefour rue Lafayette/ rue du Faubourg St Denis (10°).

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. 93 télégrammes ont été diffusés en 2014.
- 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 2014, 9 sites accidentogènes ont été étudiés.

Actions de sensibilisation

- A l'initiative du Comité de Paris de l'association La Prévention Routière subventionnée par la Mairie de Paris, sensibilisation de plusieurs milliers d'écoliers et collégiens.
- Subvention à l'association La Ligue Contre La Violence Routière (Association départementale de Paris).
- Organisation par la Ville de Paris d'animations pour sensibiliser les usagers aux dangers de l'angle mort, en collaboration avec les Transports Automobiles Municipaux et des associations (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.



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^e étage de la Tour Eiffel).



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

Les **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

Du point de vue météorologique, l'année 2014 est l'année la plus chaude depuis 1900. Elle se caractérise par des températures supérieures aux normales saisonnières sur l'ensemble de l'année, à l'exception des mois estivaux. Cette météorologie particulière a fortement impacté la qualité de l'air francilien (diminution des émissions locales, peu de photochimie).

➔ Réseau de mesure d'Airparif

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

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

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

Une nouvelle station trafic a été mise en service en 2014 dans le parc omnisports Suzanne Lenglen dans le 15^{ème} arrondissement.

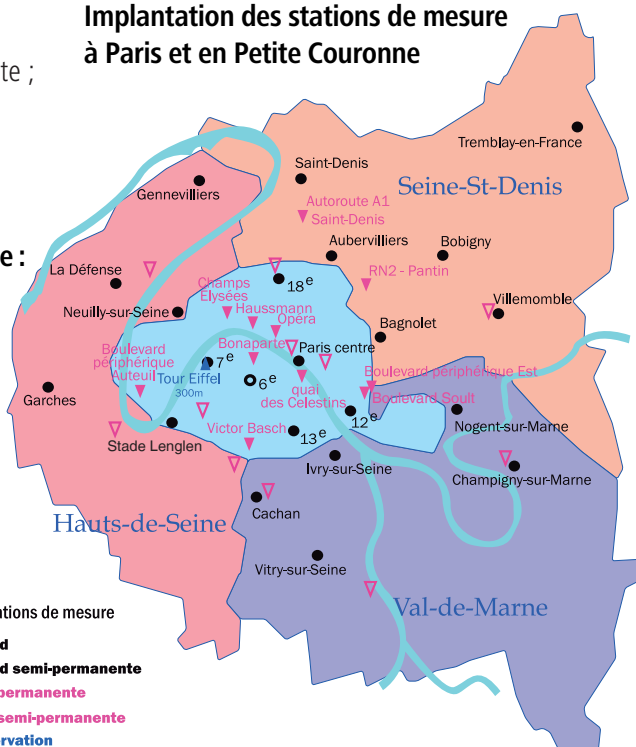
Typologie des stations à Paris :

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 (PM₁₀ et PM_{2,5}), du benzène et de l'ozone.

Dioxyde d'azote NO₂



Effets sur la santé :

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

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

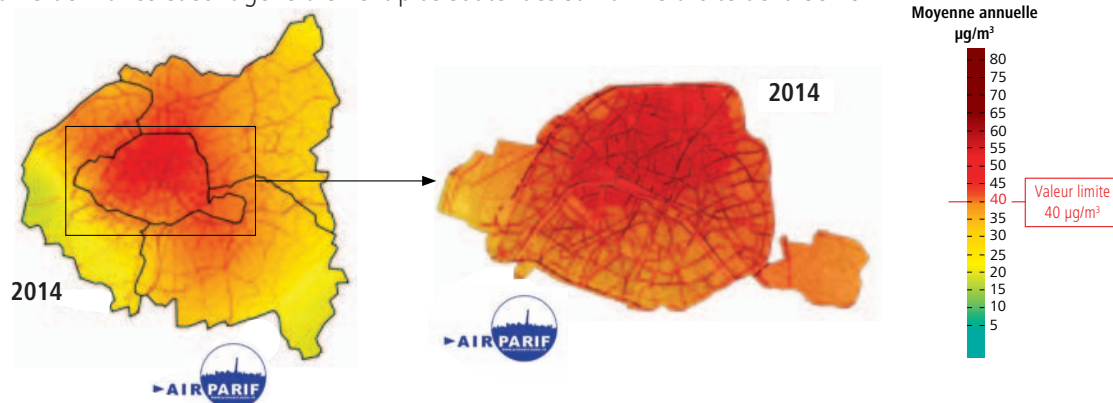


La baisse importante des teneurs en oxydes d'azote (NO₂) enregistrée au début des années 2000, aussi bien en situation de fond qu'à proximité immédiate du trafic routier, s'explique notamment par l'importance prise progressivement par le nombre de véhicules catalysés dans le parc roulant. La relative stabilité observée depuis quelques années pourrait s'expliquer par un parc roulant catalysé déjà prédominant. Les gains obtenus pour des normes Euros plus récentes sont à présent plus faibles.

Particules PM₁₀

➔ Concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote NO₂ sur Paris et la petite couronne

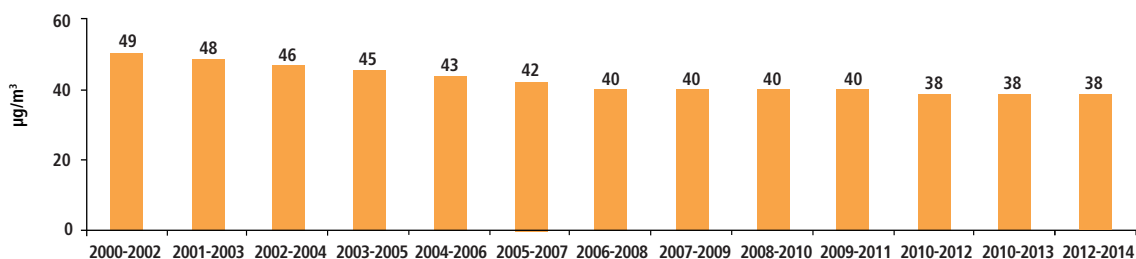
Le dioxyde est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. À Paris, les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote sont dues principalement au trafic routier (66%) et au secteur résidentiel et tertiaire (31%). À Paris, les niveaux moyens de NO₂ sont les plus élevés d'Ile-de-France et sont généralement plus soutenues sur la rive droite de la Seine.



En 2014, le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO₂** (40 µg/m³) concerne près de 600 km d'axes routiers parisiens, soit près de 80% du réseau routier modélisé. Plus de 2 millions d'habitants sont potentiellement exposés à un air excédant la valeur limite annuelle pour le NO₂, soit plus de 90% des parisiens.

➔ Evolution des niveaux de NO₂

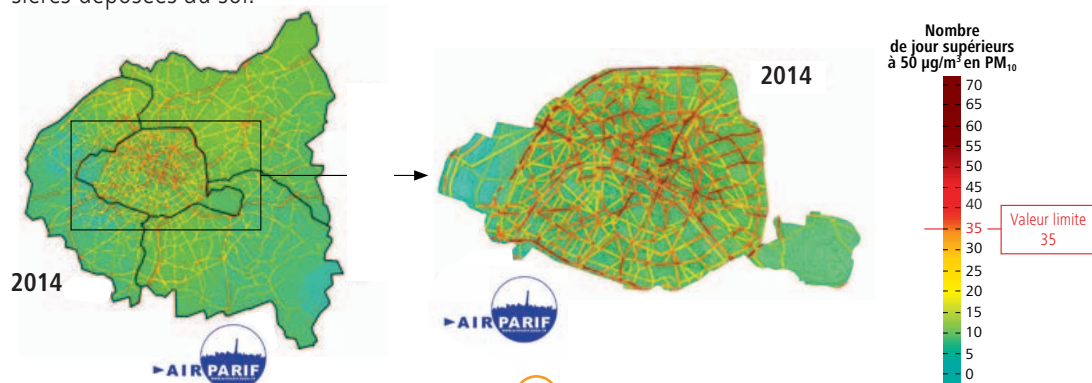
Concentration moyenne sur 3 ans en dioxyde d'azote à Paris (5 stations de fond)



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

➔ Concentration moyenne annuelle de particules PM₁₀ sur Paris et la petite couronne

Les sources de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) 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 PM₁₀



Particules PM₁₀ et PM_{2.5} : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM₁₀, de diamètre inférieur à 10 µm et les PM_{2.5}, de diamètre inférieur à 2,5 µm. Les particules PM₁₀ sont majoritairement formées de particules PM_{2.5} : en moyenne annuelle, les PM_{2.5} représentent environ 60 à 70% des PM₁₀.

Effets sur la santé :

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

La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour les PM₁₀, visent la protection de la santé et sont fixés respectivement à 40 µg/m³ et à 30 µg/m³ en moyenne annuelle. La **valeur limite journalière** est fixée à 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an.

Particules PM_{2.5}



La **valeur limite annuelle** comme la **valeur cible** et l'**objectif de qualité** pour les PM_{2.5}, visent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 26 µg/m³, à 20 µg/m³ et à 10 µg/m³, en moyenne annuelle.

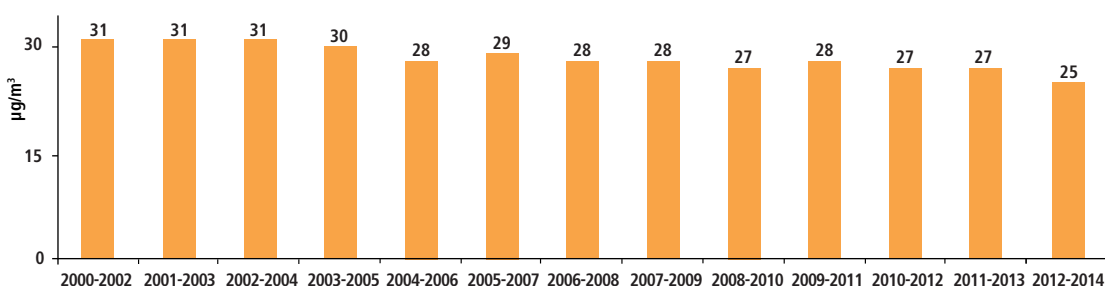
En 2014, le nombre de dépassement de la valeur limite journalière (50 µg/m³) est le plus faible de l'histoire. Un seul épisode a été enregistré en conditions hivernales, contre une dizaine habituellement. Cela est lié aux températures très douces, ayant conduit à un recours moins important au chauffage ainsi qu'aux conditions dispersives relevées sur l'ensemble des mois d'hiver. En revanche, le nombre de dépassements relevés en conditions printanières et à l'automne sont proches des autres années.

Le dépassement de l'**objectif de qualité annuel** (30 µg/m³) concerne environ 120 km d'axes routiers parisiens, soit environ 15% du réseau modélisé. La superficie et le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la **valeur limite annuelle** en PM₁₀ (40 µg/m³) sont très faibles.



Evolution des niveaux des PM₁₀

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

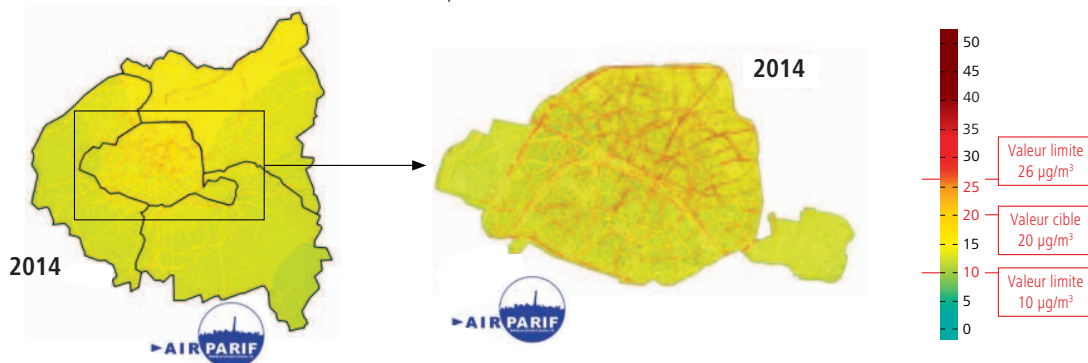


En situation de fonds, si l'on s'affranchit des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs de PM₁₀ dans Paris montrent une légère tendance à la baisse au cours des 15 dernières années (-20% entre 1999-2001 et 2012-2014). Cette évolution est à mettre en relation avec la baisse des émissions parisiennes de particules primaires PM₁₀, estimée à -56% entre 2000 et 2012. Les normes européennes et françaises de qualité de l'air relatives aux particules PM₁₀ sont respectées en situation de fond.



Concentration moyenne annuelle de particules PM_{2.5} sur Paris et la petite couronne

Pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2.5}), on retrouve les mêmes secteurs prédominants. La contribution du secteur résidentiel et tertiaire aux émissions de PM_{2.5} est plus importante que pour les PM₁₀. Cela s'explique par la nature des phénomènes prépondérants dans la formation des particules. Les particules PM_{2.5} sont majoritairement formées par des phénomènes de combustion (secteur résidentiel et tertiaire et trafic routier).



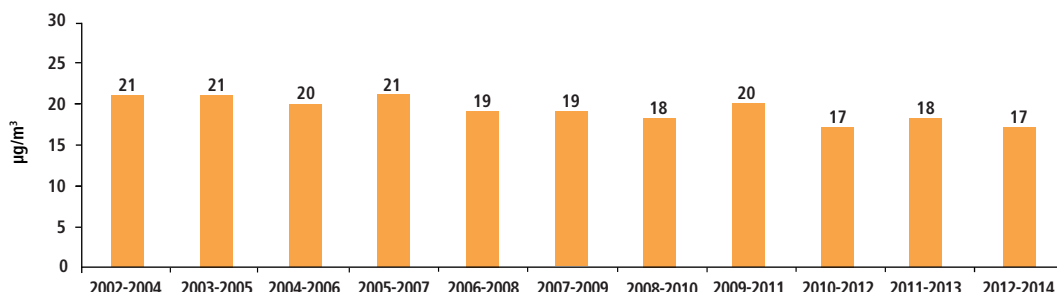
C'est aux abords des axes de circulation que les concentrations sont les plus élevées. Moins de 10% de la population parisienne (soit environ 200 000 habitants) sont potentiellement exposés à un air excédant la **valeur cible annuelle** pour les particules PM_{2.5} (plus de 3 fois moins qu'en 2010).

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

Particules PM_{2.5}

➔ Evolution des niveaux des PM_{2.5}

Concentration moyenne annuelle en particules PM_{2.5} dans Paris (stations de fond)



Comme pour les PM₁₀, les teneurs annuelles de **particules PM_{2.5}** fluctuent du fait des conditions météorologiques. Toutefois, si on s'affranchit de ces variations météorologiques, les niveaux moyens annuels ont baissé de 20% entre 2000/2002 et 2012/2014.

Ozone O₃

➔ Mesure de l'ozone

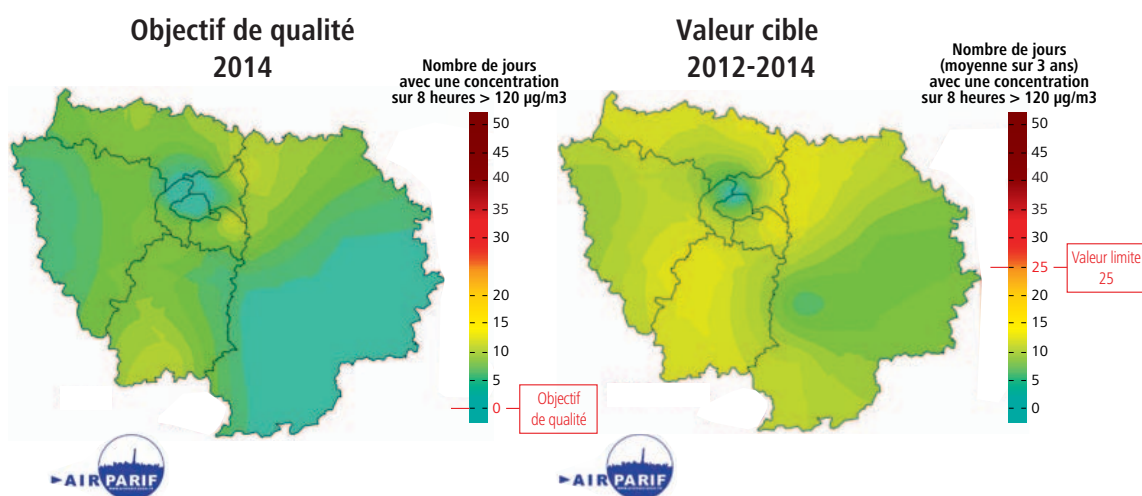
L'ozone, polluant secondaire, se caractérise par des niveaux de fond plus importants en zones périurbaine et rurale. Ce polluant n'est mesuré que sur les stations de fond et pas sur les stations trafic.



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

Effets sur la santé :

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



Les cartes représentent à l'échelle de l'Île-de-France, le nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité en ozone en 2014 et la situation au regard de la valeur cible sur la période 2012-2014.

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/m³ en moyenne 8 heures, à ne pas dépasser plus de 25 jours en moyenne sur 3 ans) est respectée dans Paris, de même que sur l'ensemble de la région Île-de-France. À Paris, le nombre de jours de dépassement de ce seuil en moyenne sur 2012-2014 est de 2 dans le 18^{ème} arrondissement, 4 dans le centre et 5 dans le 13^{ème} arrondissement (25 jours autorisés). En situation de fonds, les moyennes annuelles d'ozone à Paris sont comprises entre 37 µg/m³ et 39 µg/m³.

L'objectif de qualité relatif à la protection de la santé (seuil de 120 µg/m³ en moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser en cours d'année) est dépassé en 2014 sur toutes les stations parisiennes de même que sur toutes les stations franciliennes. A Paris, il est dépassé au cours de 2 à 5 journées en fond selon les stations, ce qui est sensiblement moins qu'en 2013, en raison d'un été frais et nuageux.

Benzène C₆H₆



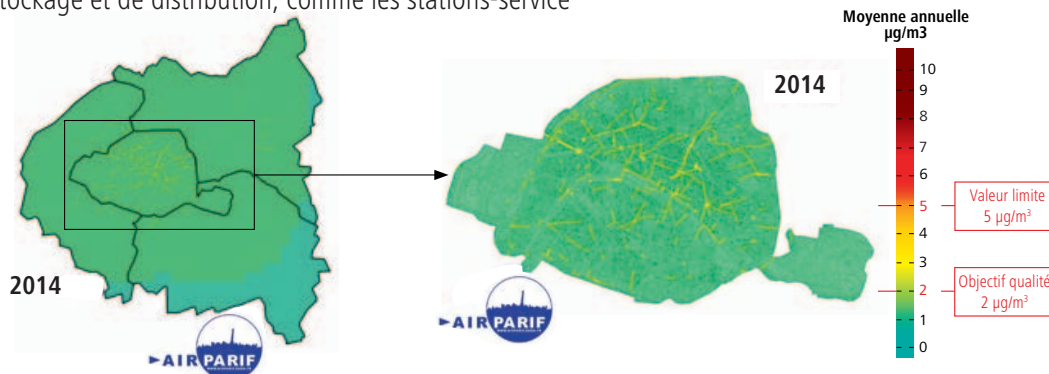
Effets sur la santé :

Le benzène est cancérigène pour l'homme. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés qui ont également des effets toxiques et/ou cancérigènes. Il a un 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/m³ et à 2 µg/m³ 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

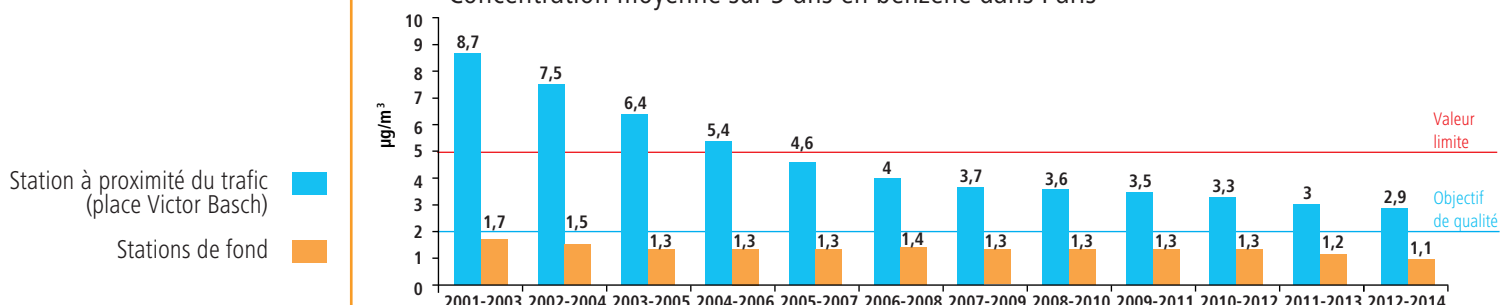


Les concentrations sont plus élevées à proximité des axes de circulation. Les concentrations de benzène en situation de fond sont légèrement plus élevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne.

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 2014, l'objectif de qualité à Paris est dépassé sur environ 90 km d'axes et concerne approximativement 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 de l'objectif de qualité français.

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

➔ Evolution générale des concentrations des principaux polluants

Polluants	Tendance période récente (2007-2014)		Évolution 2014/2013	
	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic
NO ₂	↘	↘	→	↘
PM ₁₀	↘	↘	↘	↘
PM _{2,5}	↘	↘	↘	↘
O ₃	→	nd	→	nd
Benzène	↘	↘	↘	↘

Niveaux de pollution en Ile-de-France

Bilan des indices de qualité de l'air



En 2014, en Ile-de-France, les indices CITEAIR de Paris intra-muros ont été calculés à partir des 12 stations parisiennes (6 stations de fonds et 6 stations de trafic).



O₃
NO₂
PM10

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

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

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 km² est concernée par un dépassement de seuil d'ozone, de NO₂ et/ou de particules PM₁₀, 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 NO₂ et/ou de particules PM₁₀, estimé par modélisation en situation de fonds.

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

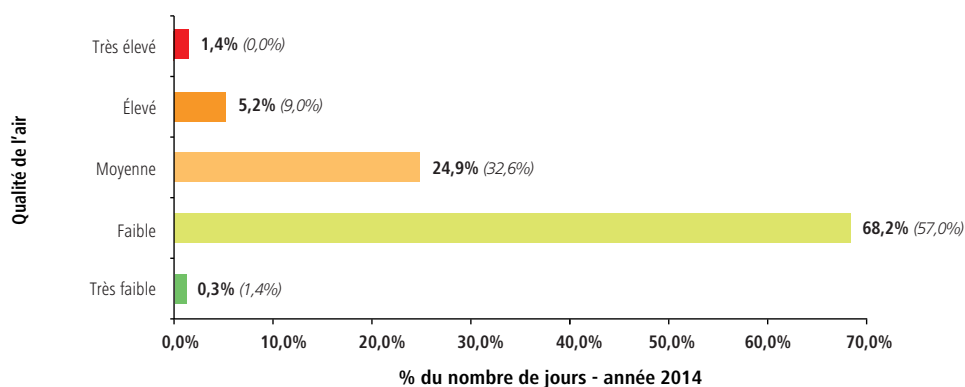
➔ Bilan de l'indice de qualité de l'air européen CITEAIR

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

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

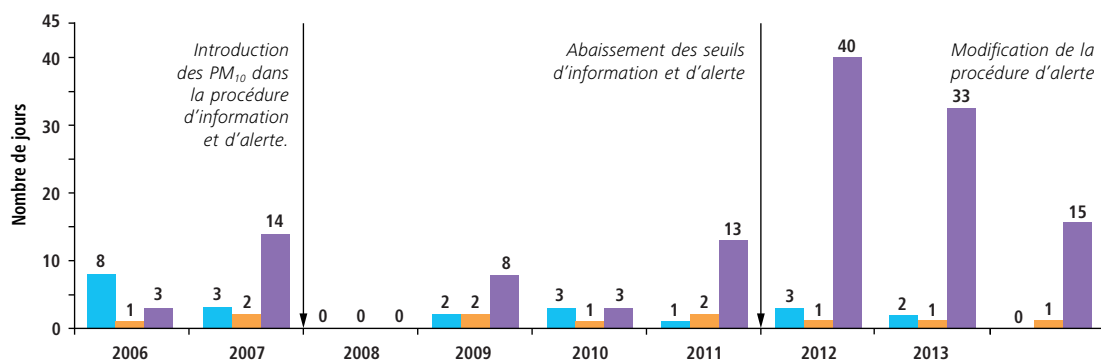
Pour **l'indice général**, les polluants obligatoires sont le NO₂, les PM₁₀ et l'ozone.

Indice fond CITEAIR (fond, Paris intra-muros)



Dans Paris intra-muros, l'indice général (fond) a été très faible ou faible environ 70% du temps, soit 10% de plus qu'en 2013.

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



Compte-tenu de l'introduction des PM₁₀ dans la procédure d'information et d'alerte en 2008 puis de l'abaissement des seuils de déclenchement pour ce même polluant fin 2011, le nombre de déclenchements de la procédure augmente nettement à partir de 2012.

L'année 2014 a connu peu de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte (16 jours), mais un épisode intense et durable en mars dû aux particules PM₁₀. Cet épisode a conduit à la mise en place de la circulation alternée le 17 mars 2014.

Un seul jour de déclenchement pour les polluants autres que les PM₁₀ a été relevé en 2014 et concerne le dépassement du seuil d'information en dioxyde d'azote.

Pour les PM₁₀, l'année 2014 enregistre un nombre de dépassements en baisse sensible puisqu'il revient au niveau de celui de 2007, où les seuils de déclenchement étaient plus élevés, mais elle enregistre 11 jours de dépassement du seuil d'information et 4 jours de dépassement du seuil d'alerte, dont 12 entre le 6 mars et 1^{er} avril. Cet épisode a conduit à la mise en place de la circulation alternée le 17 mars 2014.



Le bruit routier

Mesure du bruit routier

Source : BRUITPARIF-
Mairie de Paris

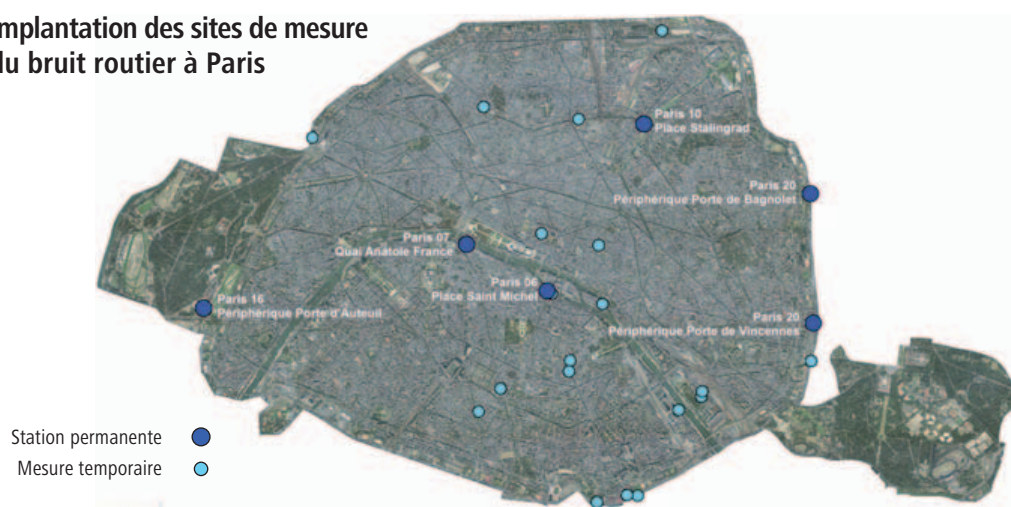
➔ Le bruit routier

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

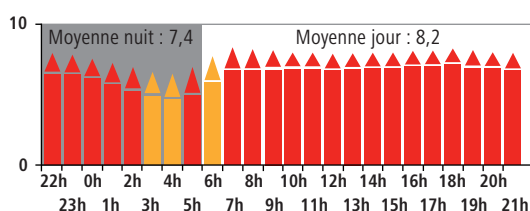
Bruitparif, observatoire du bruit en Île-de-France, est une association régionale qui remplit trois missions sur le territoire francilien : l'observation et l'évaluation du bruit, l'accompagnement des acteurs publics et l'information des citoyens. Elle dispose d'un réseau de 38 stations de mesure opérationnelles en Île-de-France dont 10 à Paris (6 stations permanentes consacrées au bruit routier).

Implantation des sites de mesure du bruit routier à Paris

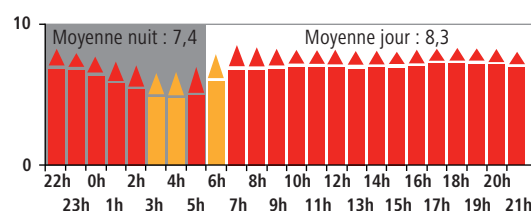


➔ Évolution de l'indice harmonica sur deux stations de mesure

2013
Paris 06 - St Michel

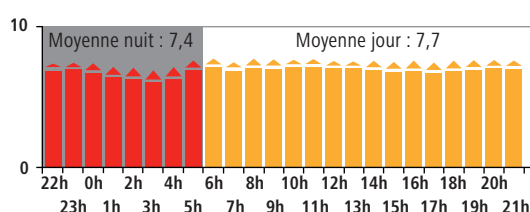


2014
Paris 06 - St Michel

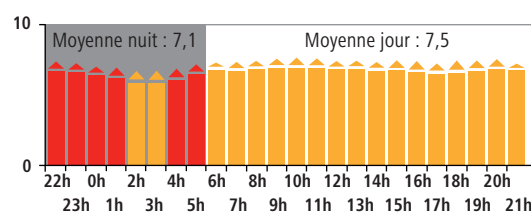


Tendance : Dégradation de l'indice harmonica entre 2013 et 2014 pour la moyenne de jour (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles).

2013
Paris 20 - Porte de Vincennes



2014
Paris 20 - Porte de Vincennes



Tendance : Amélioration de l'indice harmonica en 2014, en cœur de nuit entre 2h et 4h (les indices horaires sont des valeurs moyennes annuelles) ainsi qu'en moyennes globales jour et nuit.



Directive européenne 2002/49/CE :

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

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



L'indice harmonica :

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

Exposition des Parisiens

Source : Mairie de Paris



Indicateurs de bruit :

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

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

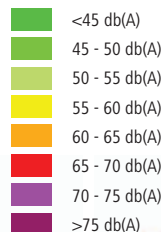
Le Ln est « l'indicateur de bruit associé globalement aux troubles du sommeil ». Il correspond à la gêne de nuit (22h-6h).

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

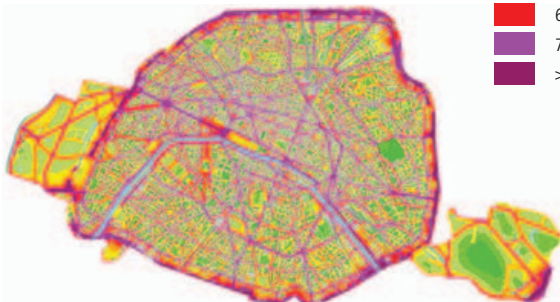
L'OMS recommande une valeur cible d'intérêt pour le Ln à 55 dB(A), extérieur. Le seuil permettant de réduire les risques d'effets néfastes sur la santé est, lui, fixé à 40 dB(A), extérieur.

→ Cartes du bruit routier

Niveaux Sonores



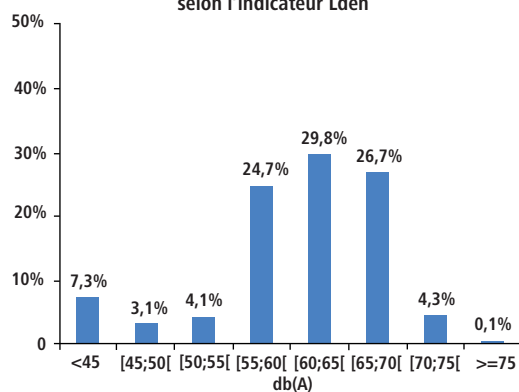
Carte Lden (24h) de 2015



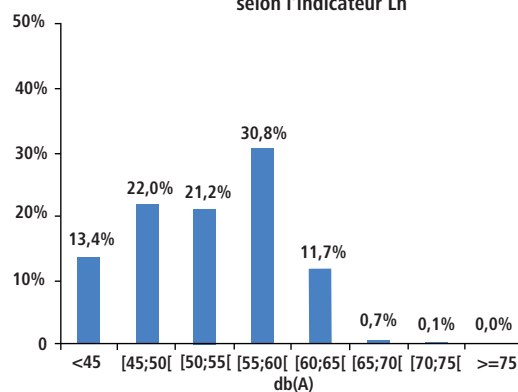
Carte Ln (nuit) de 2015



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



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



La carte Lden de 2015 permet d'estimer qu'environ 31% des Parisiens résident dans un environnement sonore que l'on peut qualifier de fatigant ou bruyant à cause du trafic routier (Lden > 65 dB(A)).

La carte Ln de 2015 montre que la part des habitants résidant dans un environnement nocturne bruyant (Ln > 60 dB(A)) est de 12,5%. 1 460 personnes sont encore exposées à des niveaux supérieurs à 70 dB(A). A peine plus d'un Parisien sur deux (56,5%) bénéficie d'un environnement calme (<55 dB(A)) la nuit.

→ Les enrobés phoniques

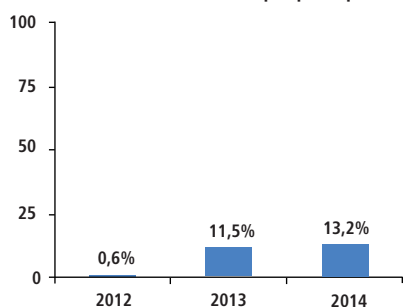


Les revêtements acoustiques :

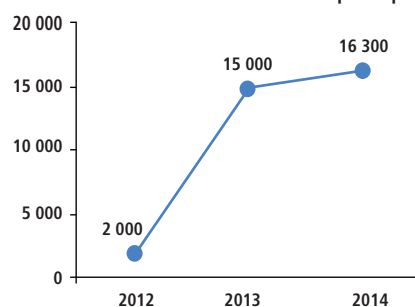
Pertinents sur des voies à vitesse supérieure à 40 km/h, les revêtements peu bruyants ou enrobés phoniques permettent un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.

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

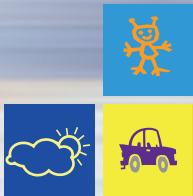
Évolution du linéaire d'enrobé phonique sur le boulevard périphérique



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



Entre le 30 juin et le 4 juillet 2014, une zone du boulevard périphérique a été recouverte d'enrobés phoniques sur 580 mètres, entre les avenues de la Porte de Clignancourt et de la Porte des Poissonniers.



Le contexte économique

Établissements

Source :

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

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

Paris

Île de France



TERRitem :

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

Type d'établissements recensés :

Entreprises industrielles et commerciales,
commerçants, artisans, professions
libérales, artistiques, associations,
administrations.

Chiffre d'affaires des entreprises

Source :

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

Enquête d'opinion de conjoncture

Paris

France milieu urbain



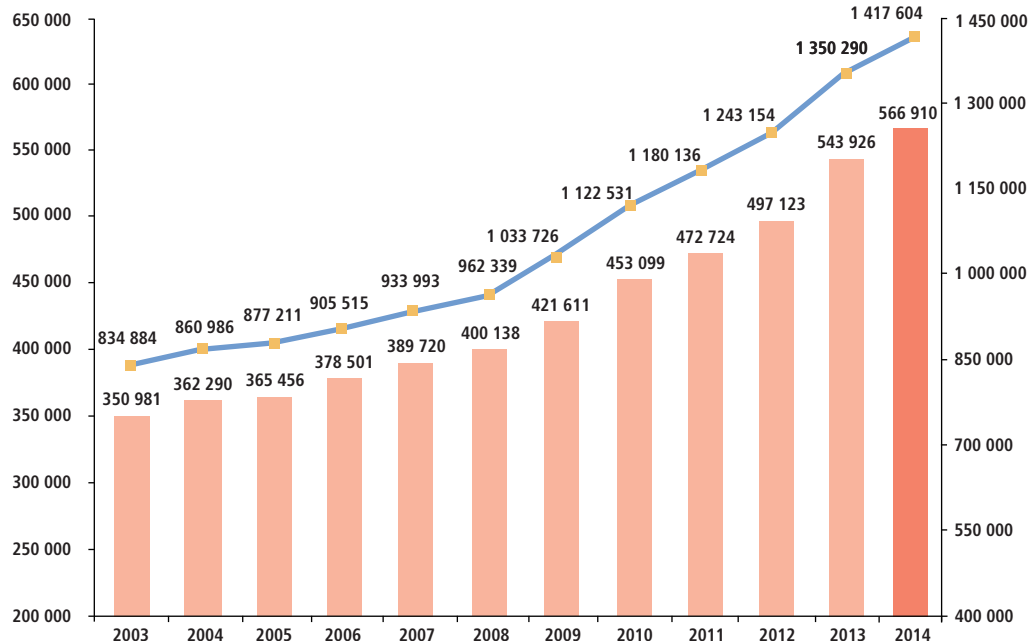
Enquête d'opinion de conjoncture :

Enquête téléphonique menée par la CCIR
Paris Ile de France auprès de 6 200
dirigeants d'entreprises de tous les
secteurs d'activité dont 901 implantés à
Paris et réalisée par MEDIAMETRIE du 8
au 26 septembre 2014.

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

Au 31 décembre de chaque année

Evolution 2014 / 2013



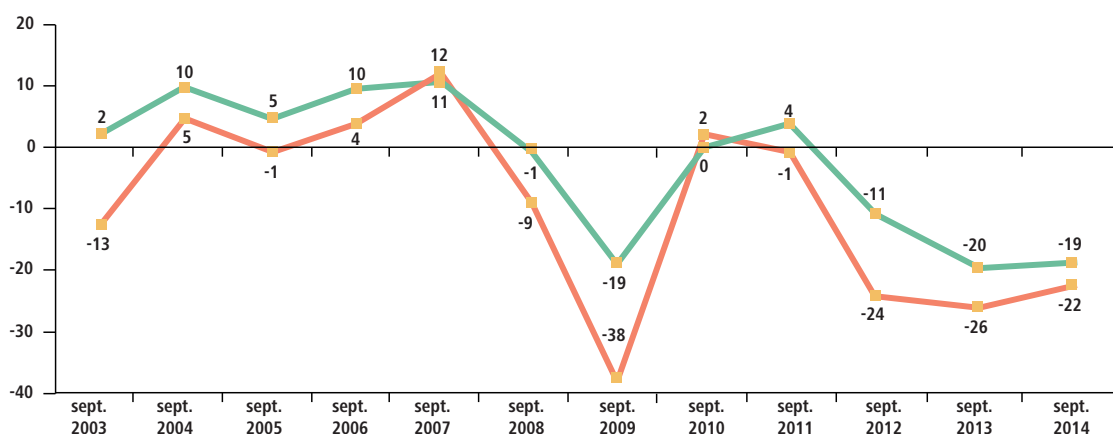
Tendance : L'augmentation du nombre d'établissements se poursuit à Paris comme en Ile-de-France.

La mise en place du statut d'auto-entrepreneurs en 2009 a accentué la progression. Le nombre d'établissements dans les activités spécialisées, scientifiques et techniques et notamment celles liées au design, ont connu une progression soutenue à Paris. La hausse a été également importante dans la programmation, le conseil et autres activités informatiques et la production de films. Le commerce de détail et la restauration ont, de leur côté, connu une progression inférieure à la moyenne (+3%).

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

Toute activité confondue

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



Tendance : Malgré une légère amélioration par rapport aux 2 années précédentes, les entrepreneurs parisiens ont été plus nombreux en 2014 à constater une baisse de leur chiffre d'affaires qu'une hausse. Celui-ci a néanmoins connu un léger rebond pour les sociétés de service, par ailleurs nombreuses à Paris. Les autres activités ont été, en revanche, à la peine avec pour conséquence une nouvelle dégradation de leur situation financière. Le niveau de trésorerie a été particulièrement préoccupant dans la construction et le commerce de détail non alimentaire. Les investissements tant passés que futurs ont été contraints et se sont orientés principalement vers le renouvellement d'équipement. La situation de l'emploi est apparue cependant moins dégradée à Paris qu'en Ile-de-France.



Observatoire des déplacements à Paris

Mairie de Paris

**Direction de la Voirie
et des Déplacements
Agence de la Mobilité**

121, avenue de France
CS 51388 75639 Paris cedex 13

Secrétariat

Tél. : 01 40 28 74 50
Fax : 01 40 28 70 15

Préfecture de Police

7, boulevard du Palais
75004 Paris

Direction Régionale de l'INSEE Ile-de-France

7, rue Stéphenson
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

21/23, rue Miollis
75732 Paris cedex 15

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

Délégation de Paris
2, place de la Bourse
75002 Paris

Ports de Paris

2, quai de Grenelle
75732 Paris cedex 15

Office du Tourisme et des Congrès de Paris

25, rue des Pyramides
75001 Paris

Conseil Régional d'Ile-de-France

35, boulevard des Invalides
75007 Paris

Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)

41, rue de Châteaudun
75009 Paris

RATP

54, quai de la Rapée
75599 Paris cedex 12

SNCF

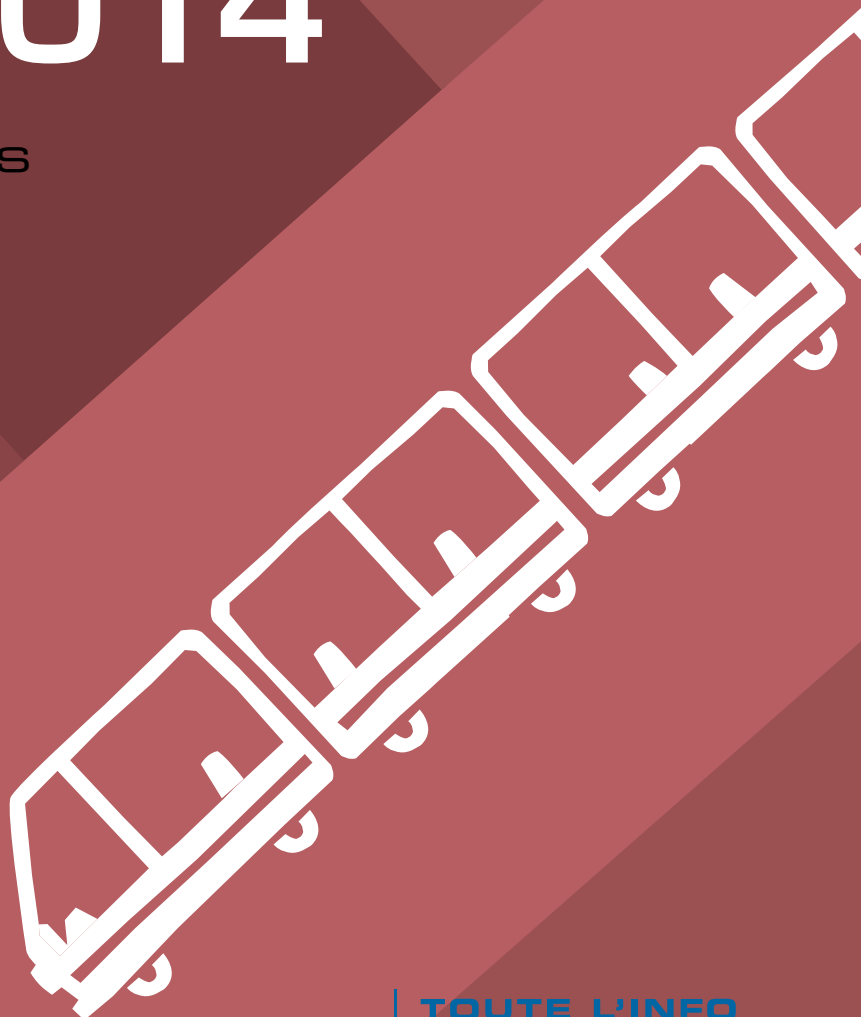
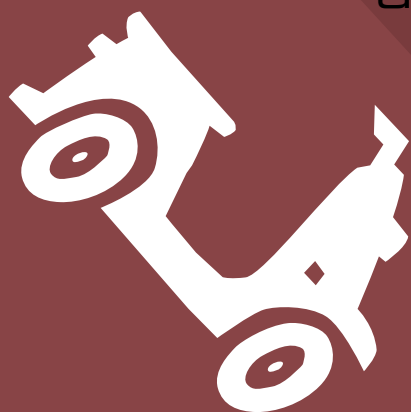
Tour Paris Lyon
209/211, rue de Bercy
75585 Paris cedex 12

AIRPARIF

7, rue Crillon
75004 Paris



Le bilan des déplacements en 2014 à Paris



MAIRIE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DE DÉPLACEMENTS

N° ISSN : 1763-5896



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

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