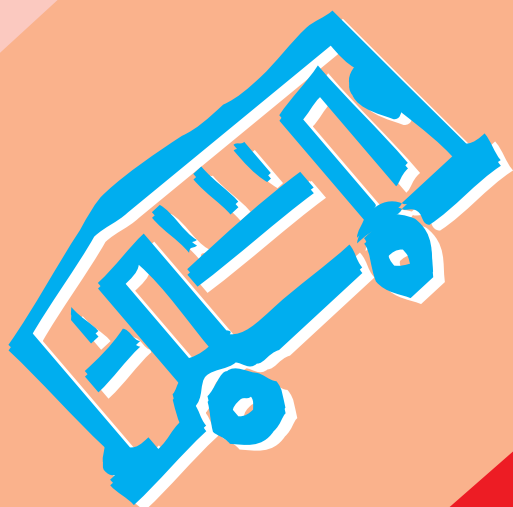
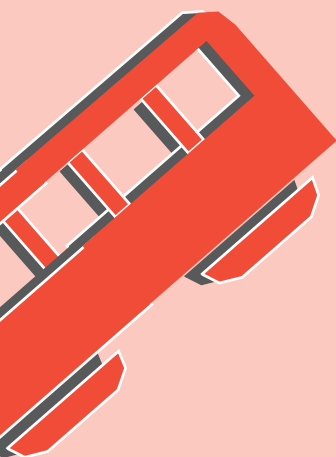




Le bilan
des déplacements

2012

à Paris





Sommaire

Les faits marquants

Les déplacements des Parisiens 3

Les transports en commun 5

Les déplacements à vélo 12

Les déplacements des piétons 19

Les déplacements des PMR 21

La circulation 22

Les déplacements en deux-roues motorisés 29

Le stationnement 32

Les déplacements en taxis 35

Les déplacements touristiques 36

Le transport de marchandises 39

La sécurité des déplacements 41

La pollution atmosphérique 45

Le contexte économique 52

Les chiffres de l'année 53

L'Observatoire des déplacements à Paris

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 2012

Déplacements

- **Aménagements** : Début des travaux d'aménagement de la **Porte de Vanves** (à partir de la fin février) ; Inauguration de la **rue de Rennes** entre le boulevard du Montparnasse et le boulevard Raspail (30 mai) ; Inauguration des aménagements de la rive droite des **berges de Seine** entre l'Hôtel de Ville et le quai Henri IV (17 septembre) ; Travaux de mise à double sens des **Grands Boulevards** entre la place de la République et le carrefour Richelieu- Drouot (de juin à décembre) ; Début des travaux d'aménagement de voirie dans le **quartier Beaugrenelle** (à partir de la mi-novembre).
- **Améliorations et renforcements d'offre dans les transports en commun** : Mise en service progressive du fonctionnement automatique de la ligne 1 du métro (à partir de janvier) ; Doublement de la capacité de 80 % des RER B durant les week-ends et jours fériés (à partir du 18 mars) ; Dézonage du « Pass Navigo » le week-end et les jours fériés (à partir du 1^{er} septembre) ; Renforcement de 3 lignes de bus à Paris (24, 39 et 67) (à partir du 15 octobre) ; Doublement de la capacité le week-end et les jours fériés des trains du RER D (à partir du 9 décembre) ; Mise en service du prolongement du **tramway T3** entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle, avec 24 nouvelles stations (15 décembre) ; Prolongement de la ligne 12 du métro à la station Front Populaire à Aubervilliers (18 décembre).
- **Circulation automobile** : Poursuite des travaux de modernisation du tunnel du Landy entraînant environ 3 fermetures nocturnes par semaine de l'autoroute A1 (jusqu'en août) ; Modification de la circulation sur la Place de la République (à partir du 19 juin) ; Dans le cadre des travaux de réaménagements des berges de la rive gauche, fermeture de certaines rampes d'accès et sortie à la voie express (à partir du 22 octobre).
- **Vélo** : Expérimentation d'une nouvelle signalisation « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » sur 15 carrefours du 10^{ème} arrondissement, à partir du 23 avril, en vue du déploiement du dispositif en 2013 ;
- **PMR** : Approbation du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) de Paris (24 septembre).
- **Infractions** : Généralisation à tous les agents verbalisateurs de la Préfecture de Police de l'équipement en terminaux électroniques portables de verbalisation (PDA) pour constater les contraventions à la circulation et au stationnement.
- **Evènements** : Deuxième édition de la Nuit de l'accessibilité à Paris (8 juin) ; A l'occasion de la Fête de la Musique, vente d'un « billet évènement » valable sur l'ensemble du réseau Ile-de-France (21 et 22 juin) ; Onzième édition de l'opération « Paris Plage » (du 20 juillet au 19 août) ; Semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre).

Stationnement

- Installation de 1 500 horodateurs supplémentaires acceptant le paiement par carte bancaire dans les 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 8^e arrondissements et dans un quartier du 20^{ème} arrondissement,
- Inauguration de la première station Autolib' souterraine dans le parc public Alizés – Rennes – Montparnasse (le 30 décembre).

Sécurité

- Participation à la Journée sécurité routière, organisée par la Préfecture de Police à l'Université Paris-Diderot (25 octobre).
- Poursuite des travaux du groupe de travail « Ville de Paris – Préfecture de Police – RATP » pour le traitement des sites les plus accidentogènes de Paris : 11 sites étudiés en 2012.

Réglementation

- Arrêté inter-préfectoral du 27 octobre 2011, sur la réduction des seuils de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte, en cas de pointe de pollution pour les particules en suspension dans l'air ambiant (PM10)
- Arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et portant création d'une signalisation visant à autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux.



Les déplacements des Parisiens

Flux globaux

Source : STIF-OMNIL-DRIEA

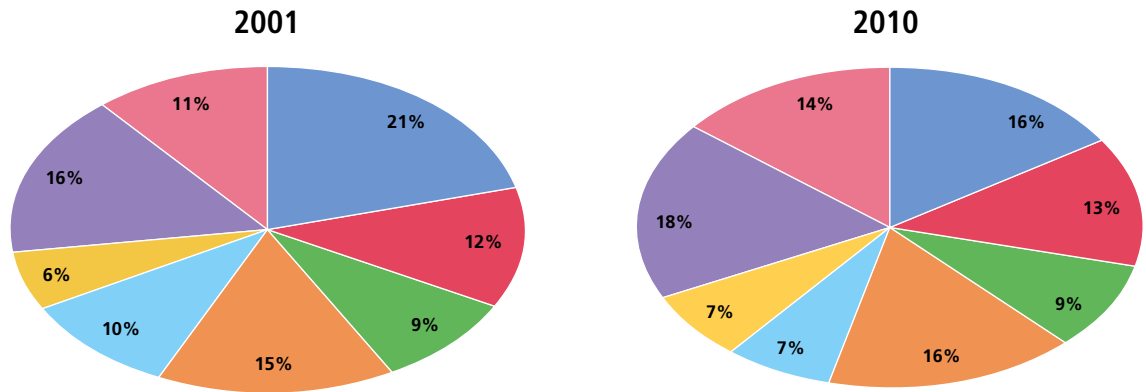
Enquête Globale de Transport (EGT) 2010

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

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

➔ Répartition des déplacements quotidiens selon les motifs

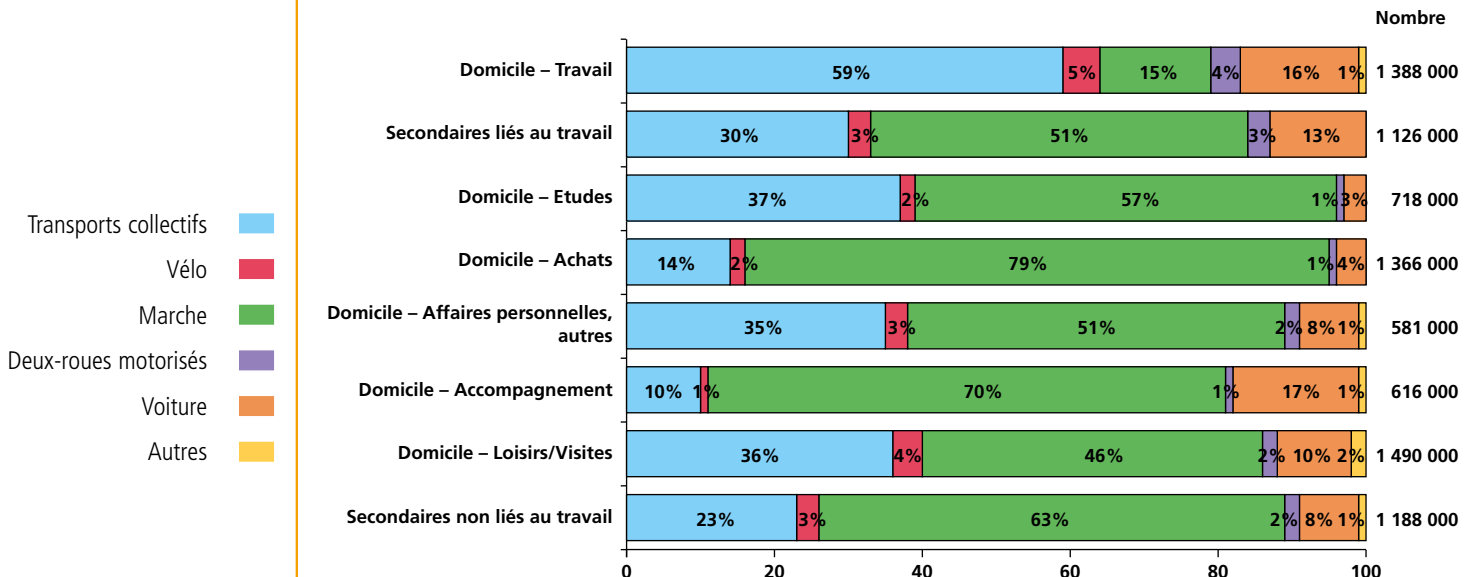
Comparaison des deux dernières enquêtes en pourcentage



Comme dans tous les départements franciliens, la part des déplacements obligatoires (déplacements dont l'une des extrémités est associée au travail ou aux études) a diminué, passant de 42% des déplacements pour 2001 à 38% en 2010. Ce sont les déplacements domicile – loisirs et les déplacements secondaires non liés au travail qui ont le plus progressé.

➔ Répartition des déplacements quotidiens par mode, selon les motifs

(inclus les déplacements hors Ile-de-France)



Les Parisiens effectuent quotidiennement environ **8 500 000 déplacements**, tous modes et motifs confondus. La marche est de loin le mode le plus utilisé par les Parisiens pour l'ensemble de leurs déplacements à la seule exception des déplacements domicile – travail pour lesquels ils privilégient les transports collectifs (six déplacements domicile – travail sur dix).

Pour les autres motifs, la part de la marche oscille entre 46% pour les trajets domicile – loisirs et 79% pour les trajets domicile – achats.

Caractéristiques des déplacements individuels

Source : STIF-OMNIL-DRIEA

Enquête Globale de Transport (EGT) 2010

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



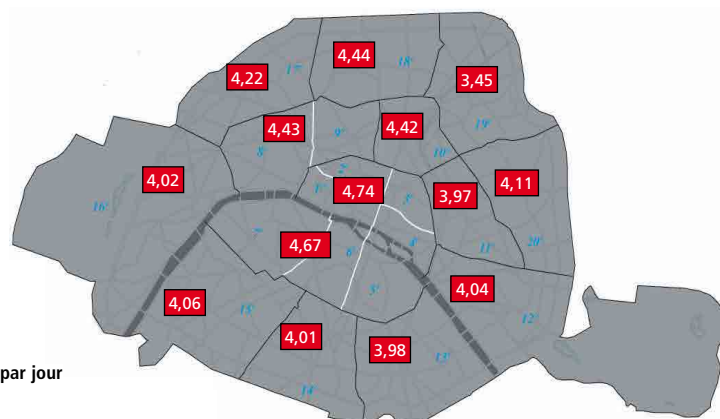
Mobilité individuelle :

Nombre de déplacements par personne et par jour.

➔ Mobilité individuelle des Parisiens et des Franciliens

	2001	2010
Parisiens	3,50	4,15
Franciliens	3,50	3,87

➔ Mobilité individuelle des Parisiens par arrondissement



Nombre de déplacements par personne et par jour

Avec 4,15 déplacements par jour, les Parisiens sont les plus mobiles des Franciliens. Il existe une certaine hétérogénéité selon les arrondissements. Les résidents des arrondissements centraux (du 1^{er} au 7^{ème}) sont particulièrement mobiles avec 4,7 déplacements quotidiens environ, tandis que les résidents des arrondissements périphériques (notamment le 13^{ème} ou le 19^{ème}) le sont moins.

32% des déplacements des Parisiens se font à l'intérieur d'un même arrondissement, 40% en lien avec un autre arrondissement et 28% en lien avec un autre département francilien.

➔ Répartition de la mobilité individuelle selon les modes

	Parisiens	Franciliens
Transports collectifs	31,80%	20,20%
Modes actifs (marche + vélo)	55,30%	40,20%
Voiture	10,00%	37,80%
Autres modes	2,90%	1,80%

Les Parisiens se déplacent essentiellement à pied (la part des modes actifs est au minimum de 48% dans les 13^{ème} et 19^{ème} arrondissements et monte jusqu'à 60% dans les arrondissements centraux). L'usage de la voiture est très faible, de l'ordre de 10% des déplacements (voire moins selon les secteurs, sauf dans le 16^{ème} où il atteint 19%). Un déplacement sur trois est réalisé en transports collectifs (taux relativement constant d'une zone à l'autre).

➔ Temps et portées des déplacements selon les modes et le lieu de résidence

	Temps moyen par déplacement en minutes		Portée moyenne par déplacement en kilomètres	
	Paris	Ile-de-France	Paris	Ile-de-France
Transports collectifs	38	48	5,3	9,0
Voiture	32	23	6,9	6,1
Deux-roues motorisés	21	22	4,0	6,5
Vélo	19	19	2,2	2,0
Marche	12	12	0,4	0,4

Les Parisiens ont des déplacements en voiture plus longs de 9 minutes que ceux des Franciliens et d'une plus longue portée (plus 0,8 kilomètre) alors que leurs déplacements en transports collectifs, eux, sont plus courts de 10 minutes en moyenne et d'une portée moins longue de 3,7 kilomètres (soit 41%) par rapport à ceux des franciliens.



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 :

Lignes 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, T3) + trans Val de Marne (TVM) + Bus 393

Gare nominale :

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

Points d'arrêt :

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

Évolution 2012/2011

Évolution 2012/2011



Métro (RATP)

16 lignes
205 km de lignes*
302 stations nominales
28 182 millions PKO

+2%
↗



RER A et B (+ Orlyval) (RATP)

2 lignes
115,1 km de lignes
66 gares nominales
22 719 millions PKO

+1%
↗

Orlyval : 7,3 km de lignes
4 gares nominales



Bus à Paris (RATP)

65 lignes
588 km de lignes
1 417 points d'arrêt
3 331 millions PKO

stable
→



Bus en banlieue (RATP)

251 lignes
2 649 km de lignes
4 931 points d'arrêt
7 910 millions PKO

stable
→



Noctilien (RATP, SNCF)

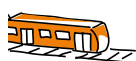
47 lignes (31 RATP et 16 SNCF)
630 km de lignes (RATP) et
720 km (SNCF)
1 043 points d'arrêt (RATP) et
208 (SNCF)



Mode TCSP (RATP)

6 lignes dont 2 lignes à Paris
88 km de lignes dont 22,4 km dans Paris
155 points d'arrêt dont 42 dans Paris
1 519 millions PKO**

+6%
↗



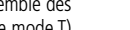
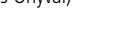
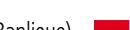
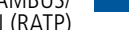


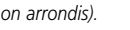


Transilien SNCF (RER A, B, C, D, E + train)

1 351 km de lignes
381 gares nominales

* Longueur totale de lignes, ne tient pas compte des retournements et des voies de garage. ** 1 432 millions en 2011 (chiffre consolidé)

Fréquentation

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



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

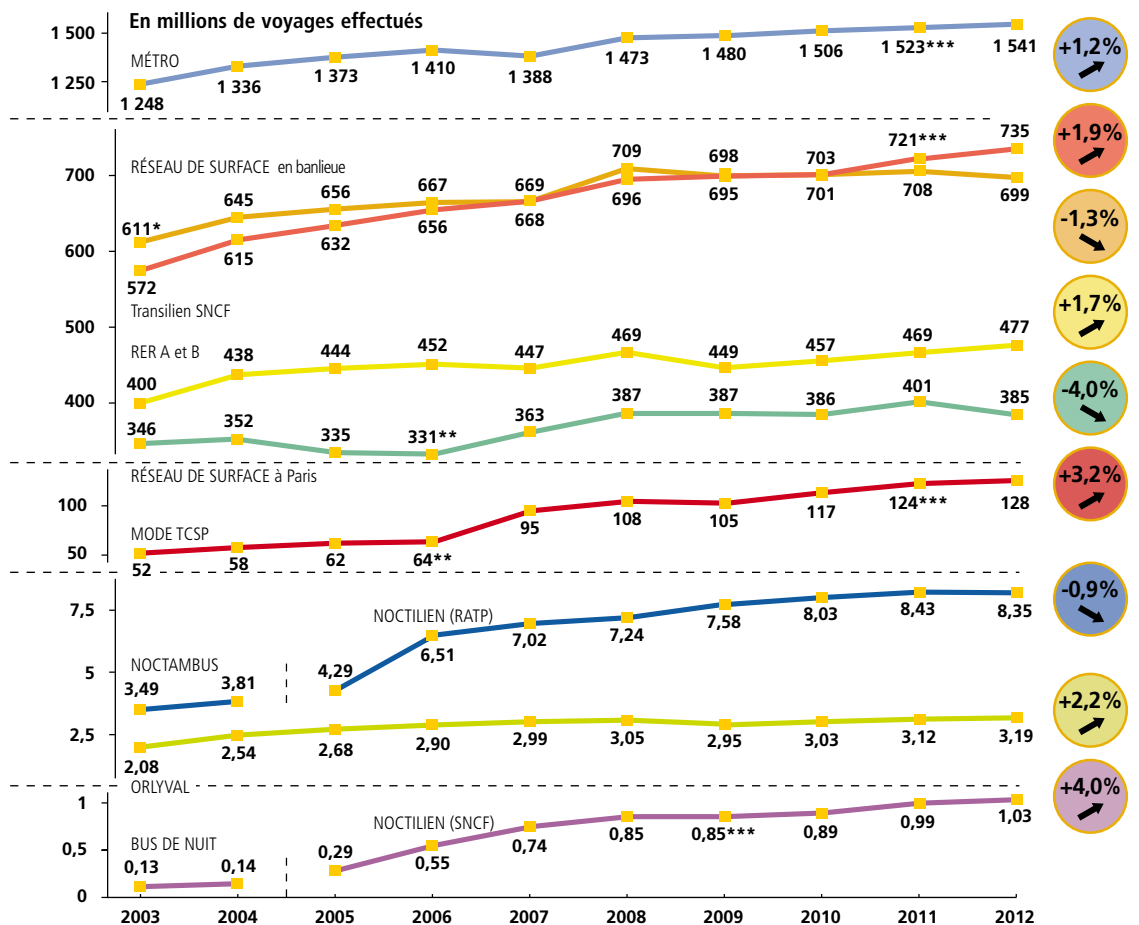
L'année 2003 perturbée (mouvements sociaux en mai et juin, canicule durant l'été).

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

➔ Nombre de voyages effectués

➔ Évolution 2012/2011

Évolution annuelle depuis 2003 (données brutes)



* changement de technique de comptages






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

*** donnée modifiée



Tendances : L'année 2012 affiche une hausse, par rapport à 2011, de la fréquentation sur l'ensemble des réseaux, excepté sur les réseaux de surface de Paris et de la banlieue qui enregistrent une baisse. Cette baisse est liée à l'impact sur les lignes de bus du réseau de surface, des travaux entrepris sur la voirie en 2012 (notamment le chantier du T3 Est, les travaux CPCU, des secteurs République et Evangile) et à la réorganisation induite des réseaux.

Qualité de service

-  **MÉTRO**
-  **RER A, B, C, D, E (RATP ET SNCF)**
-  **Transilien SNCF**
-  **BUS à Paris**
-  **BUS en banlieue**

➔ Indices de régularité

2011	2012	Évolution 2012/2011
99,1%	97,6%	-1,5
85,7%	86,7%	+1,0
90,1%	87,9%	-2,2
95,7%	94,8%	-0,9
95,6%	94,5%	-1,1

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



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



RER A et B RATP



RÉSEAU DE SURFACE à Paris
(Bus à Paris + T3)



RÉSEAU DE SURFACE
en banlieue (Bus + Tramway)



Les mouvements sociaux :

En 2011 sur le réseau bus RATP : le 18 juin, les 17 et 27 septembre, le 19 novembre, le 3 décembre et sur le réseau RER RATP : le 11 octobre, les 8 et 9 novembre.

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

Métro

Source : RATP

Week-end
(trafic samedi
et dimanche cumulés)

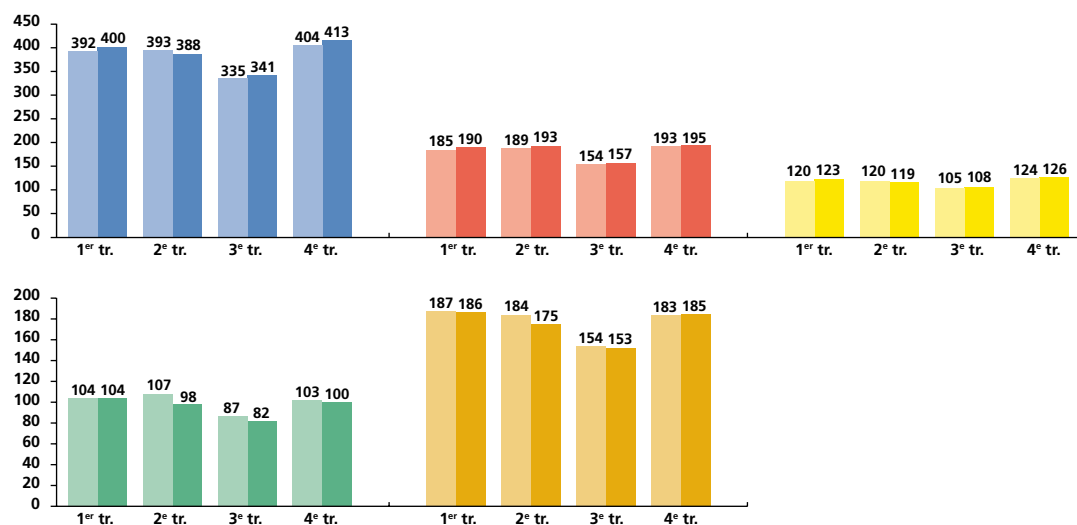
Jour ouvrable



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.

Évolution en 2012 et 2011

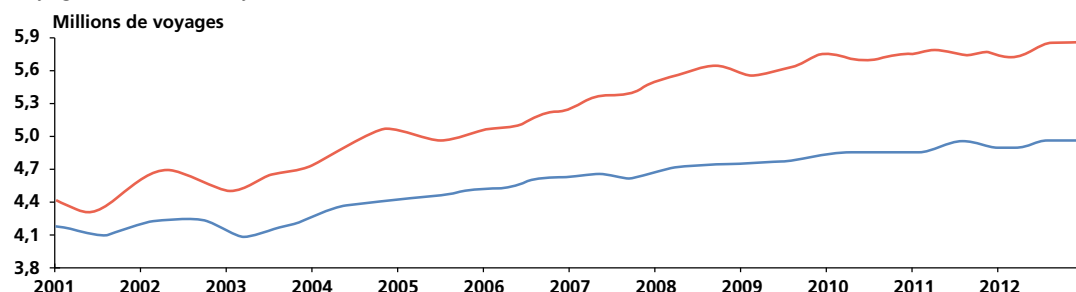
Nombre de voyages effectués en millions



Tendances : L'évolution trimestrielle du nombre de voyages est contrastée. Le premier trimestre bénéficie d'une progression plus forte de la fréquentation, sauf pour les réseaux de surface. Ainsi les réseaux ferrés Transilien SNCF et RATP affichent une hausse visible (respectivement +3% et +2,2% par rapport au 1^{er} trimestre 2011). Mis à part le réseau de surface parisien qui subit l'effet des travaux sur la période, la fréquentation des autres modes au cours des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres compense les baisses constatées au 2^{ème} trimestre).

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendances : La fréquentation du week-end a légèrement progressé tandis que celle du jour ouvrable a tendance à se stabiliser.

Stations de métro les plus fréquentées

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

2011	Trafic Annuel	2012	Trafic Annuel
Gare du Nord	48,8	Gare du Nord	49,7
Saint-Lazare	45,9	Saint-Lazare	38,9
Gare de Lyon	34,7	Gare de Lyon	35,0
Montparnasse-Bienvenue	30,9	Montparnasse-Bienvenue	31,5
Gare de l'Est	19,4	Gare de l'Est	20,0
République	16,6	République	16,7
Bibliothèque	15,8	Bibliothèque	15,9
Châtelet	14,1	Châtelet	14,1
La Défense	13,8	La Défense	14,0
Bastille	13,2	Bastille	13,2

Le classement des stations les plus fréquentées est le même qu'en 2011. 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.

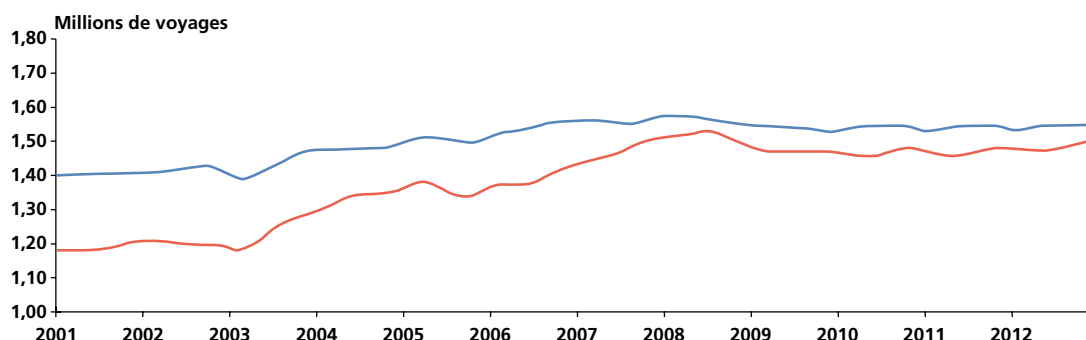
RER (RATP)

Source : RATP

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

Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendances : Le nombre de voyages effectués sur le réseau RER a connu une légère hausse le week-end et a tendance à se stabiliser les jours ouvrables.

Gares du RER les plus fréquentées

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

2011	Trafic Annuel	2012	Trafic Annuel
Gare du Nord	44,9	Gare du Nord	46,4
Gare de Lyon	30,0	Gare de Lyon	34,0
La Défense	29,2	La Défense	30,2
Nanterre – Préfecture	22,4	Nanterre – Préfecture	23,4
Châtelet – Les Halles	13,1	Charles de Gaulle – Étoile	12,7
Val de Fontenay	11,0	Châtelet – Les Halles	12,1
Charles de Gaulle – Étoile	9,8	Val de Fontenay	12,0
Saint-Michel – Notre-Dame	8,3	Massy Palaiseau	8,5
Massy Palaiseau	8,2	Saint-Michel – Notre-Dame	7,8
Noisy le Grand – Mont d'Est	6,8	Noisy le Grand – Mont d'Est	6,9

Les gares les plus fréquentées sont les mêmes qu'en 2011 : deux grandes gares SNCF, de 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

2011	Trafic quotidien	2012	Trafic quotidien
Gare du Nord	287 250	Gare du Nord	287 250
Gare Saint-Lazare	162 320	Gare Saint-Lazare	168 480
Gare de Lyon	109 650	Gare de Lyon	109 647
Magenta	76 180	Hausmann Saint-Lazare	78 363
Hausmann Saint-Lazare	69 090	Magenta	78 212
Châtelet – Les Halles	59 830	Juvisy	59 969
Juvisy	56 590	Châtelet – Les Halles	59 830
La Défense (hors RER A)	48 380	Saint-Michel – Notre-Dame	59 483
Saint-Michel – Notre-Dame	47 840	La Défense (hors RER A)	48 380
Gare Montparnasse	43 550	Gare Montparnasse	43 549

La plus forte progression est enregistrée pour les gares SNCF Saint-Michel – Notre-Dame (+15%) et Hausmann Saint-Lazare (+13%). La fréquentation des autres gares est stable par rapport à celle de 2011.

Gares « Transilien »

Source : SNCF



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

Tramway T3

Source : RATP



Tramway T3 :

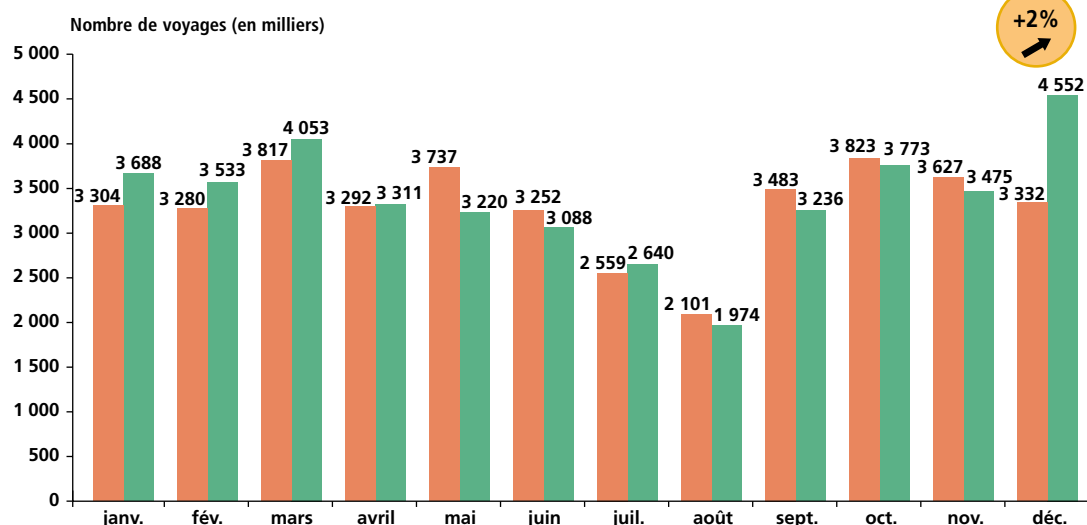
Mis en service le 16 décembre 2006 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry.

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

2011 ■
2012 ■

➔ Fréquentation mensuelle

➔ Évolution 2012/2011



Tendances : En 2012, sur la ligne de tramway T3, **40,5 millions** de voyages ont été effectués. La fréquentation par rapport à 2011 est en légère hausse. Toutefois, si en début d'année cette hausse est marquée, on observe à partir du mois de mai un recul de la fréquentation sauf en juillet et décembre. Suite à la prolongation du T3, la fréquentation de la ligne s'est accrue en décembre de 795 000 voyages.

Bus à Paris

Source : RATP

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



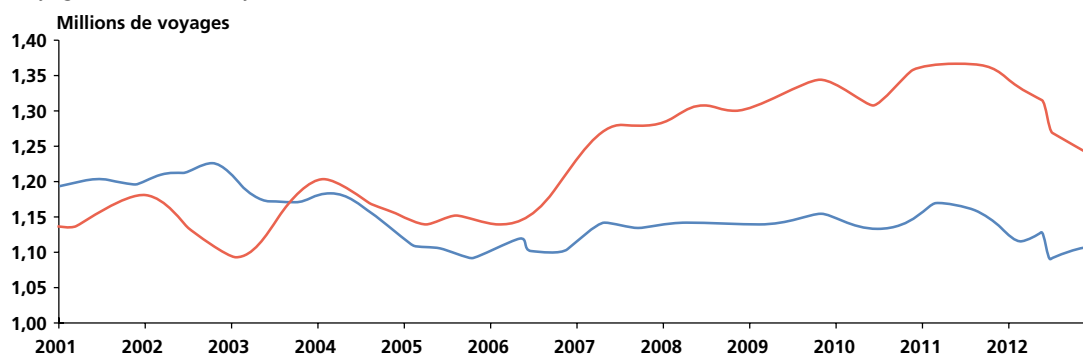
Lignes de bus en service le week-end fin 2012 (y compris balabus) :

60 lignes le samedi (63 lignes en 2011)

55 lignes le dimanche (57 lignes en 2011).

➔ Évolution du trafic

Voyages effectués un jour ouvrable et un week-end



Tendances : La fréquentation des bus à Paris les jours ouvrables, après avoir connu une baisse au cours du premier trimestre 2012 s'est stabilisée. Le nombre de voyages réalisés le week-end a connu un fléchissement en 2012.

➔ Lignes de bus les plus fréquentées

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

2011	Moyenne journalière	2012	Moyenne journalière
62	54 870	62	50 030
PC3	45 710	PC3	43 147
26	43 560	26	42 341
95	39 980	95	38 140
91	36 520	91	35 188
60	36 085	PC2	34 284
96	35 600	60	32 691
PC2	35 370	31	32 270
80	34 800	96	32 012
31	33 250	80	31 181

En 2012, les 10 lignes de bus les plus chargées sont les mêmes qu'en 2011. Ces lignes affichent une baisse de la fréquentation journalière, en liaison avec les nombreux travaux entrepris sur la voirie au cours de l'année (prolongement du T3, aménagement de la place de la République, des secteurs Evangile, Pont Cardinet, chantiers CPCU et ERDF). Les lignes les plus impactées sont la 80 (-10,4%), la 96 (-10%), la 62 (-9,7%) et la 60 (-9,4%).

Mobilien



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

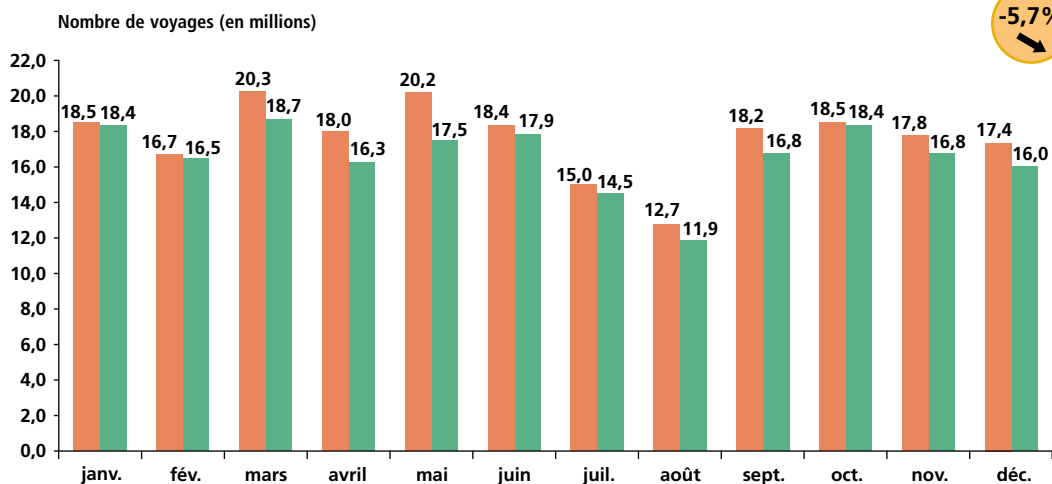
24 lignes Mobilien (21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 65, 68, 74, 76, 80, 81, 86, 91, 92, 95, 96, 97, 98, 99).

2011* ■
2012 ■

* Le contrat STIF/RATP 2012-2015 modifie le périmètre du réseau Mobilien et implique de nouvelles lignes. Les données 2011 ont été recalculées sur la base de ce nouveau périmètre pour permettre une comparaison avec celles de 2012.

➔ Fréquentation des lignes de bus « Mobilien » à Paris

➔ Évolution 2012/2011



-5,7%



Tendances : En 2012, le sous-réseau de bus Mobilien Paris enregistre une fréquentation annuelle de **199,7 millions** de voyages, en baisse de 5,7% par rapport à l'année 2011*, comme pour l'ensemble des réseaux de surface. Ce trafic est en baisse pour tous les mois de l'année, le mois de mai ayant connu une baisse plus prononcée (-14%).

Couloirs bus

➔ Aménagement de couloirs bus à Paris (fin 2012)

Type d'aménagement	Longueur	Précisions
Couloirs peinture dans le sens de la circulation :	98,9 km	délimités par une signalisation « peinture »
Couloirs peinture à contresens de la circulation :	18,0 km	
Sites protégés :	54,8 km	chaussée indépendante, dont 9,3 km de sites bidirectionnels de 12 cm de hauteur minimum de 0,70 m ou 1,30 m de largeur
- par site propre :	10,4 km	
- par bordurette basse :	4,9 km	
- par bordurette haute :	28,2 km	
- par banquette :	9,6 km	
- par bande blanche :	0,6 km	
- espaces piétons-bus :	1,1 km	
Total	171,7 km	
incluant Couloirs ouverts aux vélos :	151,0 km	de 4,50 m de largeur minimum
- dont couloirs larges :	55,9 km	



Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Évolution 2012/2011

pour circulation	13 406	-9%
pour stationnement	43 422	+34%

Bus de proximité



Source : RATP

À la fin de 2012, quatre 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 Place Gambetta et Cours de Vincennes (20^e arrdt) sur 7,2 km d'itinéraire.

- « **La Traversée Bièvre-Montsouris** », mise en service en décembre 2005, relie 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 arrdt) et le Boulevard de la Chapelle (18^e arrdt) 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.

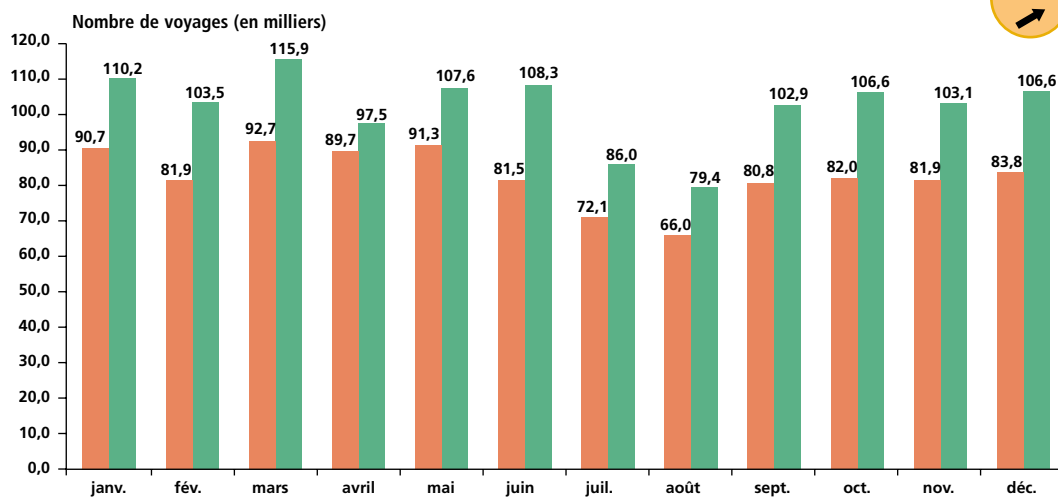
2011 ■
2012 ■



➔ Fréquentation mensuelle de l'ensemble des lignes de proximité

➔ Évolution 2012/2011

+24%



Tendances : En 2012, l'ensemble des lignes de bus de proximité enregistre une fréquentation annuelle de **1 227 671** voyages, en forte hausse (+24%) par rapport à l'année 2011, en raison de la mise en service fin 2011 d'une 4^{ème} traversée. Le trafic voyageurs en 2012 est de :

- 380 454** voyageurs pour la Traversée de Charonne (-8%) ;
- 283 816** voyageurs pour la Traversée Bièvre-Montsouris (+2%) ;
- 320 187** voyageurs pour la Traversée Ney-Flandre (+7%) ;
- 243 214** voyageurs pour la Traversée Batignolles-Bichat.

Noctilien

Source : RATP / SNCF



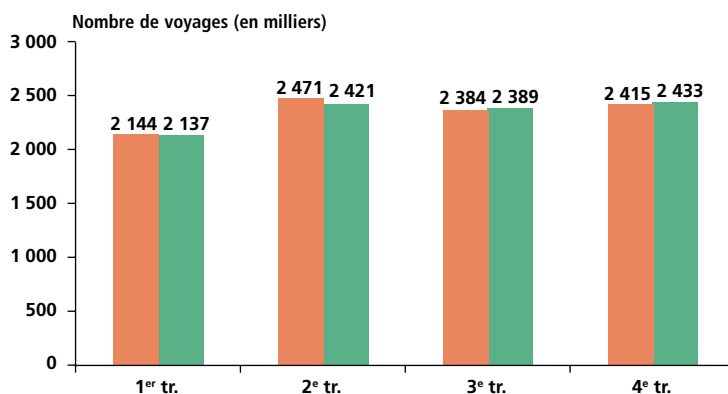
Noctilien

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 » (RATP) et de 8 lignes de banlieue à banlieue appelées « traversantes » (SNCF).

➔ Fréquentation trimestrielle du Noctilien

➔ Évolution 2012/2011

stable



Tendances : Le réseau Noctilien enregistre une fréquentation annuelle en 2012 de **9 380 351** voyages, trafic globalement stable par rapport à 2011.





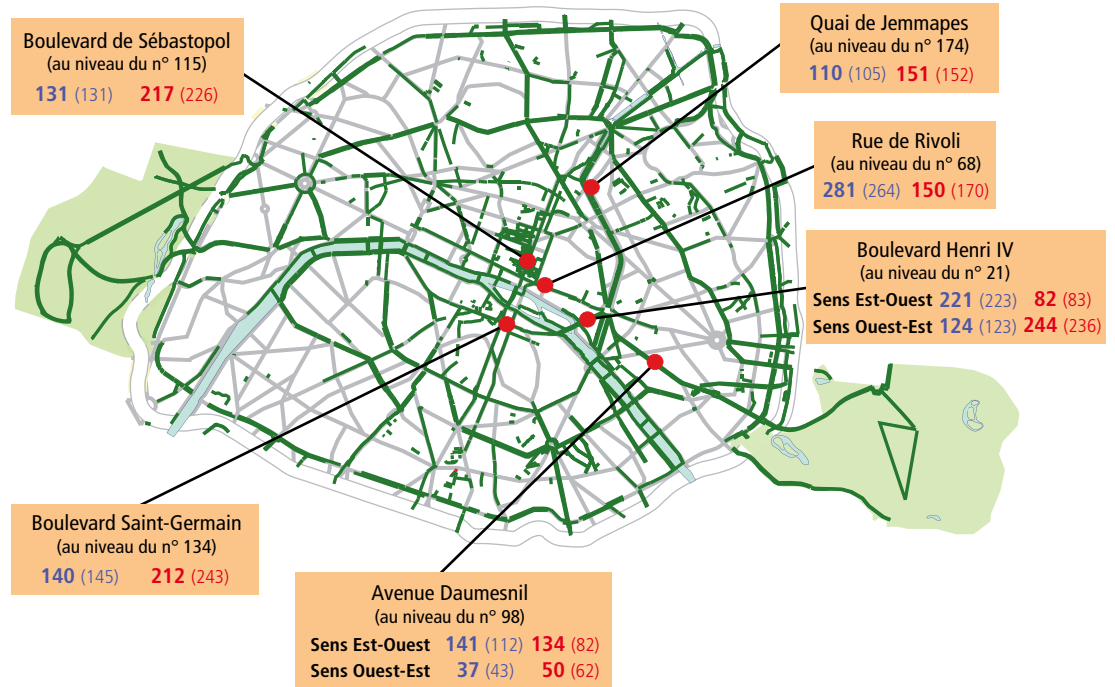
Les déplacements à vélo

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 2012
(...) sur l'année 2011

Comptages réalisés sur les sites aménagés



Aménagements cyclables réalisés en 2012

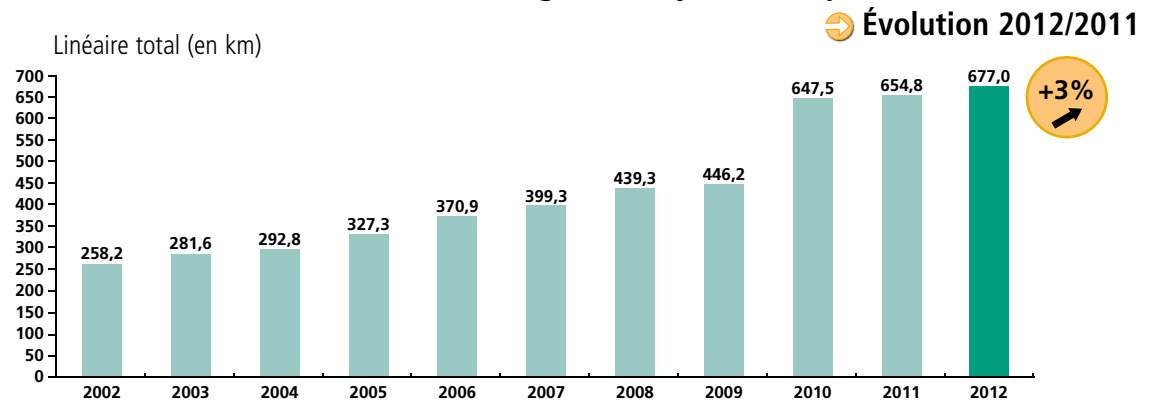
Nouveaux aménagements : 36,4 km

Linéaires d'aménagements par type

Type d'aménagement	Longueur créée
Bandes cyclables	5,9 km
Pistes sur trottoir et sur chaussée	21,4 km
Couloirs de bus	-14,2 km*
Doubles sens cyclables	8,7 km
Divers (dont zone 30)	0,4 km
Total	22,2 km

* lié à l'aménagement de la rue de Rennes et au prolongement du T3 à l'Est.

Évolution annuelle du linéaire d'aménagements cyclables depuis 2002



À noter que le prolongement du T3 à l'Est s'est accompagné de la création de 20 km de pistes cyclables.

Aux aménagements existants s'ajoutent :

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



Arrêté préfectoral du 12 janvier 2001 :
(n° 01-15042) portant autorisation aux
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 doubles 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.

2011 ■
2012 ■

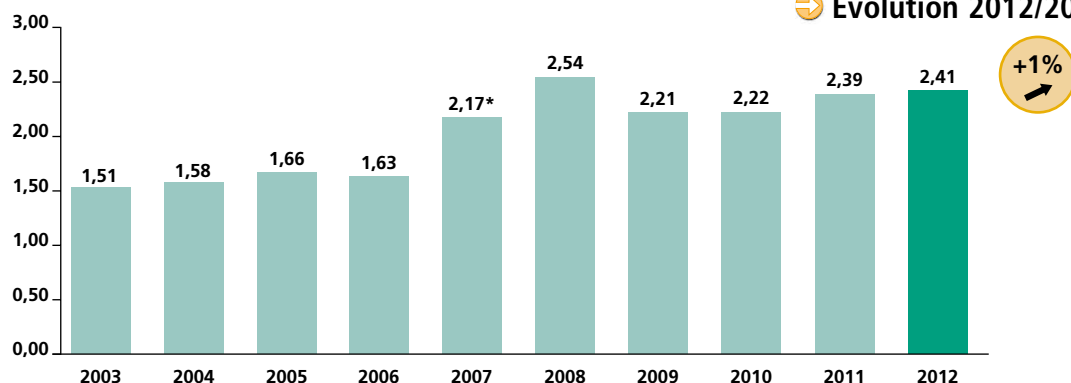
Source : Météo France

Moyenne annuelle — — —

2011 ■
2012 ■

Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2003 et 2012

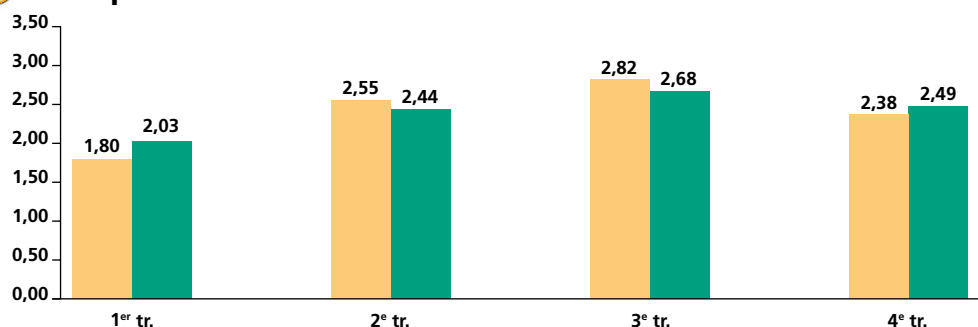
Évolution 2012/2011



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 2011 et 2012

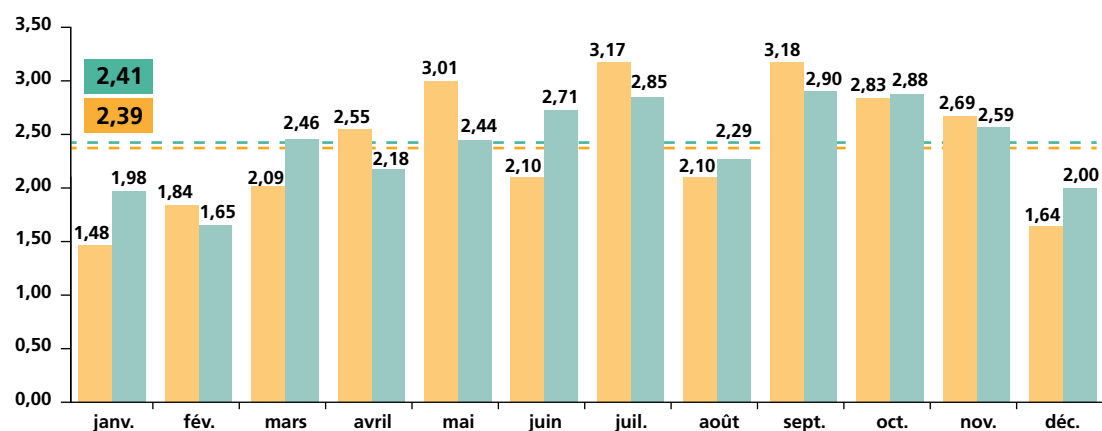


Tendances : Augmentation du nombre de vélos sur les sites suivis au premier et au dernier trimestres 2012, par rapport à 2011. La baisse de la fréquentation des aménagements cyclables enregistrée au cours des deuxième et troisième trimestres est liée aux perturbations météorologiques observées durant cette période (fortes précipitations et variation des températures).

Températures moyennes : 12,4°C en 2012, 13,7°C en 2011.

Précipitations cumulées : 622 mm durant 506 heures en 2012, 461 mm durant 206 heures en 2011.

Comparaison des indices d'évolution mensuels du nombre de vélos entre 2011 et 2012



1 = Valeur de référence, moyenne annuelle 1997

En 2012, la fréquentation des aménagements cyclables a été maximale en septembre et en octobre et minimale en février (vague de froid exceptionnelle). En raison des conditions météorologiques, les fréquentations mensuelles maximales en 2012 sont en deçà de celles de 2011, même si globalement, la fréquentation annuelle en 2012 a augmenté (+1%). Les Vélib' représentent en moyenne 41% de l'ensemble des vélos comptés, en forte progression par rapport à 2011 et à 2010 (respectivement 34% et 35%).

Evolution Vélos-Vélib'

Enquête réalisée le mardi 16 octobre 2012 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 ponts de Paris)

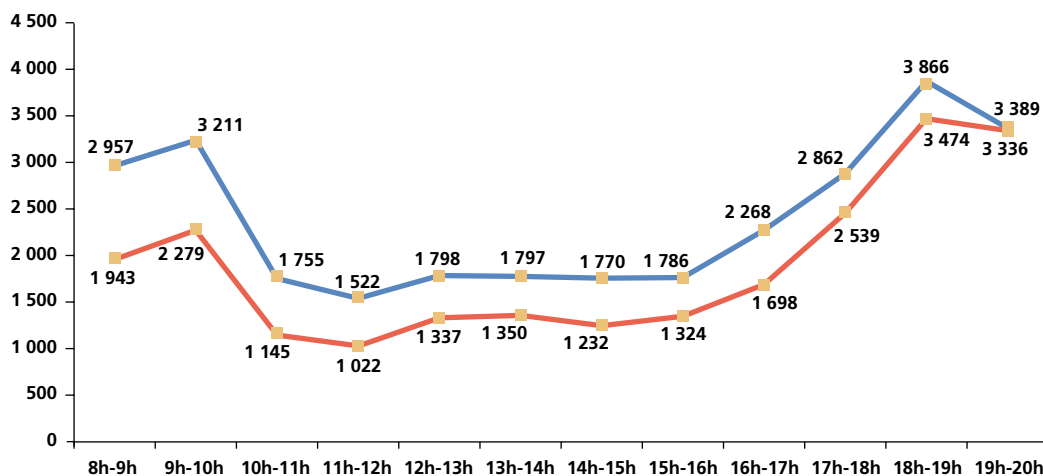
Vélos personnels ■
Vélib' ■



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

Source : Météo France

Évolution du nombre de vélos au cours d'une journée



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

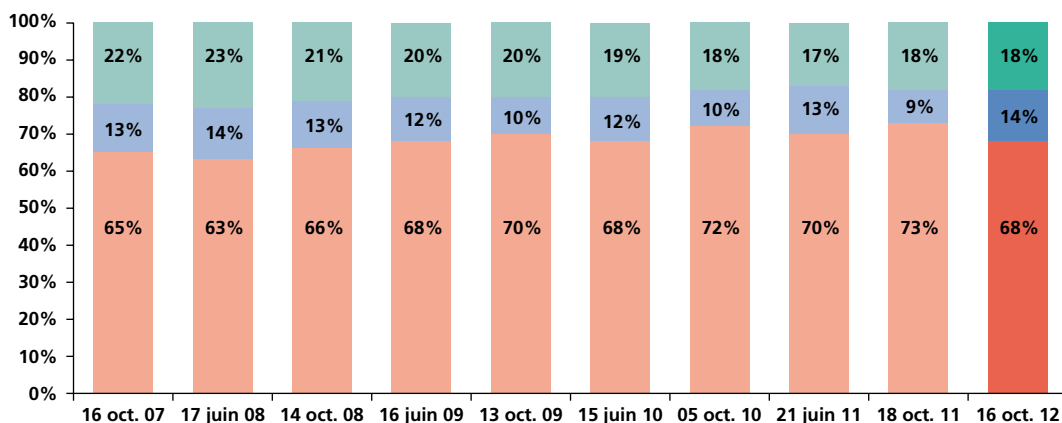
Sur l'ensemble des sites entre 8h00 et 20h00, **51 660** vélos ont été recensés le 16 octobre 2012. Les Vélib' représentent 44% de l'ensemble des vélos comptés lors de cette enquête.

Conditions météorologiques des jours d'enquêtes :

Température : 11,5°C le 16 octobre 2012

Précipitations : 0,4 mm durant 1h19 le 16 octobre 2012

Évolution de la répartition vélos et deux-roues motorisés entre 2007 et 2012



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



Tendances : La part des deux roues motorisés dans la circulation a diminué au profit des Vélib' lors de la dernière enquête. Les Vélib' représentent 14% des deux-roues circulant sur les 38 sites d'enquête.

Places de stationnement vélos (en 2012)

Nombre de places de stationnement vélos dans les parcs concédés répartis dans	323 31 parcs
Nombre de places de stationnement vélos sur voirie - places spécifiques vélos - places mixtes (vélos/2RM)	23 700* 15 700

* dont 1 622 places créées dans le cadre de l'extension du tramway T3.

Répartition vélos - deux-roues motorisés

Enquêtes réalisées un mardi de juin et d'octobre jusqu'en 2011, puis un mardi d'octobre en 2012, 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 ■



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).

Services offerts aux cyclistes

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

Evolution du nombre de vélos



Méthodologie :

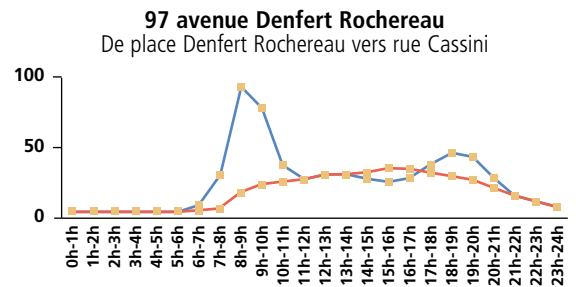
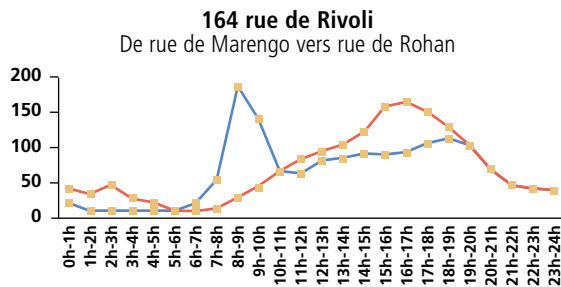
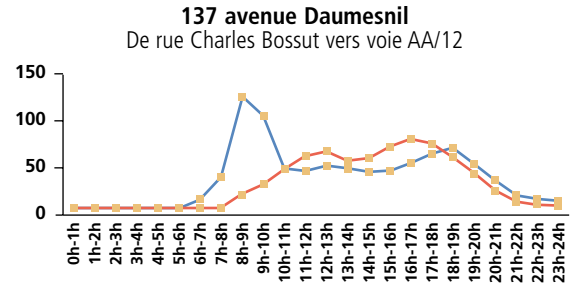
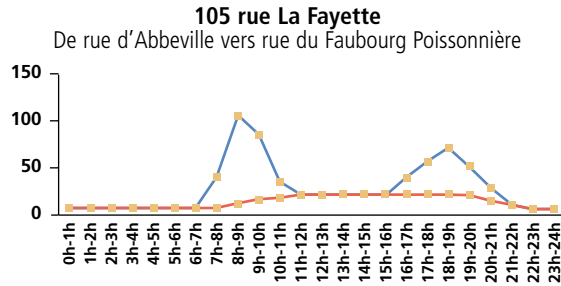
Certaines voies de Paris sont équipées de capteurs permanents.

Sites enquêtés : Paris intra-muros

105 rue Lafayette, 363 av Daumesnil, 164 rue de Rivoli, 97 av Denfert Rochereau.

Jours ouvrables ■
Week-end ■

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



Tendances : 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).

Déplacements à vélo dans Paris

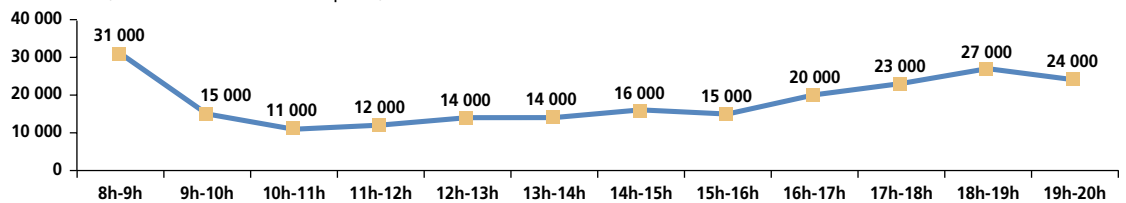
Source :

STIF-OMNIL-DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010 auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien.

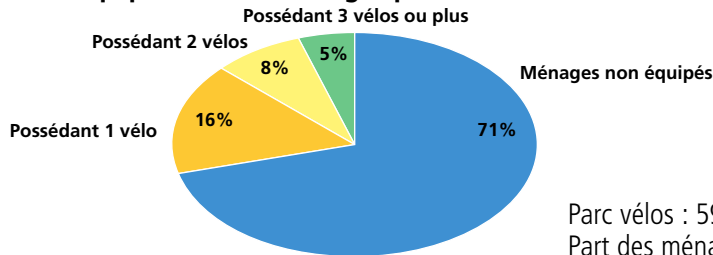


Répartition des déplacements des franciliens à vélo dans Paris (selon l'heure de départ)



Tendances : Avec 255 000 déplacements réalisés en 2010, les parisiens ont multiplié par 3 le nombre de leurs déplacements à vélo par rapport à 2001 (84 000 déplacements effectués). Les pointes du matin et du soir sont bien visibles, celle du matin étant beaucoup plus marquée.

Equipement des ménages parisiens en vélos



Parc vélos : 596 000 véhicules.

Part des ménages possédants au moins un vélo : 29%

Infractions

Source :

Préfecture de Police



Nombres d'infractions relevées (procès verbaux)

Evolution 2012/2011

pour circulation dans les voies cyclables*	2 579	-11%
pour stationnement dans les voies cyclables	44 367	+34%
pour circulation non conforme par les cyclistes	11 823	+23%

* Circulation de véhicule à moteur sur une voie verte ou une aire piétonne
Concernent essentiellement les deux-roues motorisés

Vélib'

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



Vélib' :

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

Station principale :

Elle comporte une borne principale et des bornettes.

Station allégée :

Elle ne comporte que des bornettes.



Abonnements Vélib' :

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

Vélib' Passion :

Abonnement offrant les 45 premières minutes gratuites à chaque trajet.

(%) : Pourcentage en 2011
(chiffres consolidés)



Déplacement en Vélib' :

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

➔ Offre (fin 2012)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre total de stations	1 317	285	1 602
dont stations principales	985	231	1 216
stations allégées	332	54	386

➔ Abonnés (fin 2012)

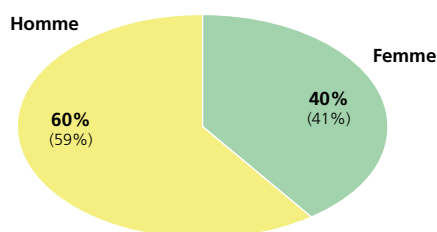
➔ Évolution 2012/2011

Nombre d'abonnements

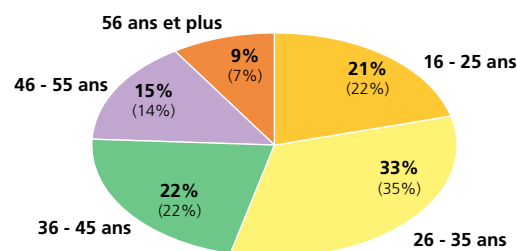
de courte durée 1 jour	1 766 076	-20%
de courte durée 7 jours	115 255	-32%
de longue durée (abonnements valides)	244 946	
dont réabonnements	145 685	+17%
Vélib'passion	44 386	

Profil des utilisateurs de Vélib' (abonnés longue durée)

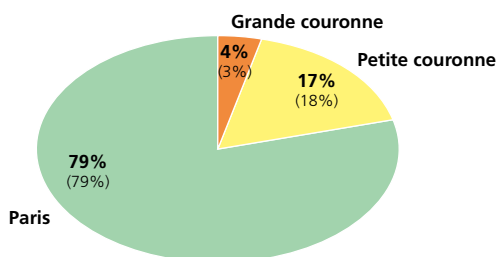
Répartition par sexe



Répartition par tranche d'âge



Répartition géographique



Les abonnés longue durée du système Vélib' sont en majorité des hommes entre 26 et 45 ans et résidant à Paris.

Leur moyenne d'âge est de 37 ans.

➔ Déplacements des utilisateurs de Vélib'

➔ Évolution 2012/2011

Nombre de déplacements en 2012	34 145 000	+9%
dont banlieue (destination)	3 441 894	
banlieue (origine)	3 314 666	

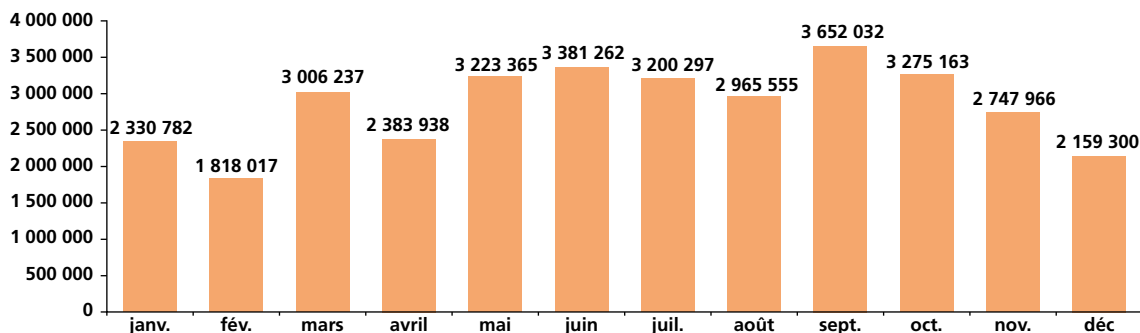
➔ Durée moyenne d'un déplacement à Vélib'

➔ Évolution 2012/2011

pour un abonné longue durée (Hors abonnements Vélib' Passion 45')	14,56 min	-7,5%
pour un abonné courte durée	35,72 min	+3,1%

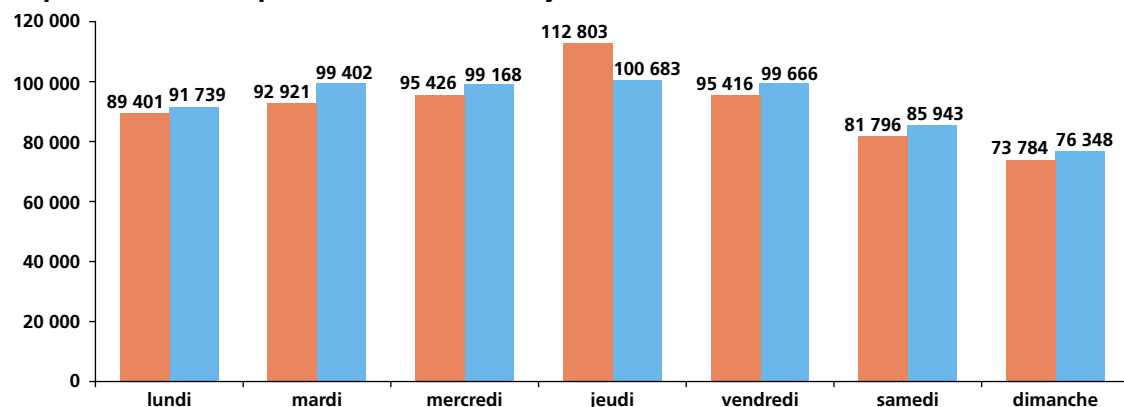
Source : Mairie de Paris,
Direction de la Voirie
et des Déplacements /
SOMUPI

Évolution mensuelle du nombre de déplacements



Tendances : Avec une évolution globalement positive en 2012 (+9%), le nombre de déplacements à Vélib' affiche une hausse sur la majorité des mois de l'année. Les trois premiers mois de l'année ont connu une forte progression des locations (+42% en janvier, +16% en février, +33% en mars), facilitée par des conditions météorologiques favorables (à l'exception d'une vague de froid début février). Les deux mois suivants ont vu la fréquentation baisser (-12% en avril, -3% en mai, par rapport aux mois équivalents de 2011), en lien avec la pluviosité marquée à cette période. La période estivale et touristique a été propice à l'essor sensible de la fréquentation.

Répartition des déplacements selon les jours de la semaine



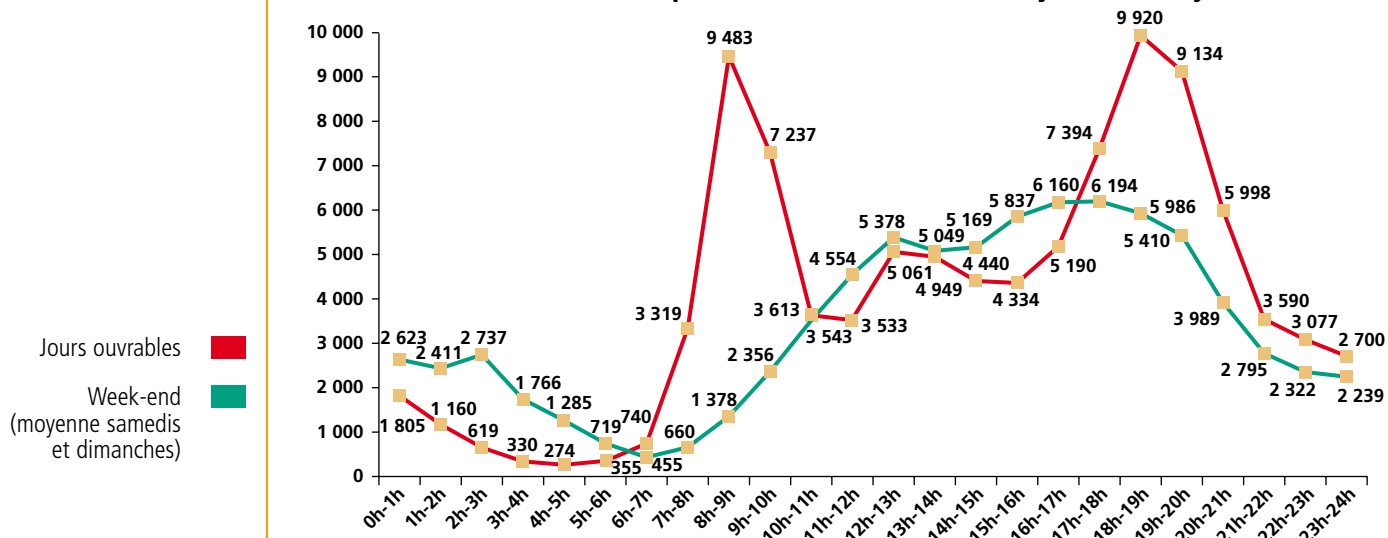
2011 ■
2012 ■



Le nombre de déplacements moyen est calculé pour l'ensemble des jours de l'année 2012, hors jours fériés.

La hausse du nombre de déplacements à Vélib' par rapport à 2011, est visible tous les jours de la semaine sauf le jeudi (-11%). Les journées du jeudi et du vendredi enregistrent la plus forte fréquentation en 2012.

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



Jours ouvrables ■
Week-end (moyenne samedis et dimanches) ■

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

Enquête de satisfaction Vélib'

Source : Mairie de Paris, Institut TNS-Sofres

Enquête de satisfaction réalisée en ligne du 9 au 16 octobre 2012 auprès de 503 usagers Vélib' (300 abonnés longue durée et 203 abonnés courte durée).

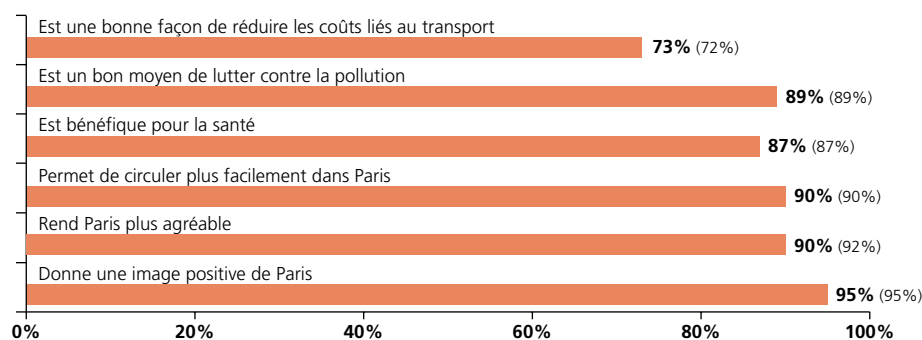
(%) : Pourcentage en 2011 issu d'une enquête similaire

➔ Satisfaction globale des usagers de Vélib'

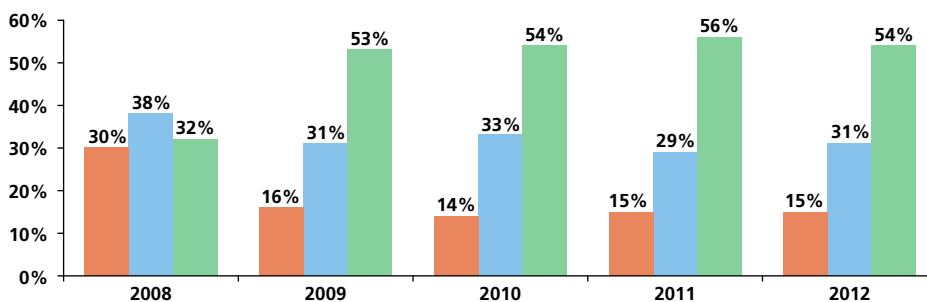
90% des usagers sont plutôt ou tout à fait satisfaits (88%);
86% trouvent le service facile d'utilisation (88%);
87% sont satisfaits des moyens de paiement disponibles (91%);
86% sont satisfaits du coût d'utilisation du service (87%);
89% sont satisfaits de la diversité des formules d'abonnement (92%).

➔ Image que les usagers ont du service

Les usagers pensent que le système Vélib' :



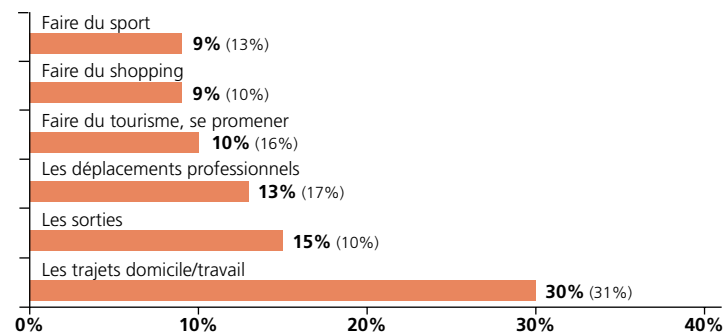
➔ Utilisation des Vélib' par les abonnés longue durée



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

➔ Motifs d'utilisation du service Vélib' par les abonnés longue durée

Les abonnés longue durée utilisent surtout Vélib' pour :



(%) : Pourcentage en 2011 issu d'une enquête similaire

➔ Profil des utilisateurs de Vélib'

82% sont des actifs (82%) ;
81% des abonnés courte durée n'ont jamais été abonnés longue durée (84%) ;
98% des abonnés longue durée déclarent avoir l'intention de se réabonner (97%) ;
88% des abonnés utilisent le service depuis plus d'un an (dont 37% depuis le lancement en 2007) ;
79% des abonnés longue durée sont parisiens (79%).



Les déplacements des piétons

Déplacements à pied des résidents parisiens

Source : STIF – OMNIL-DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010 auprès des ménages résidents à Paris sur leurs déplacements, effectués la veille de l'entretien, un jour ouvrable.

Mobilité moyenne

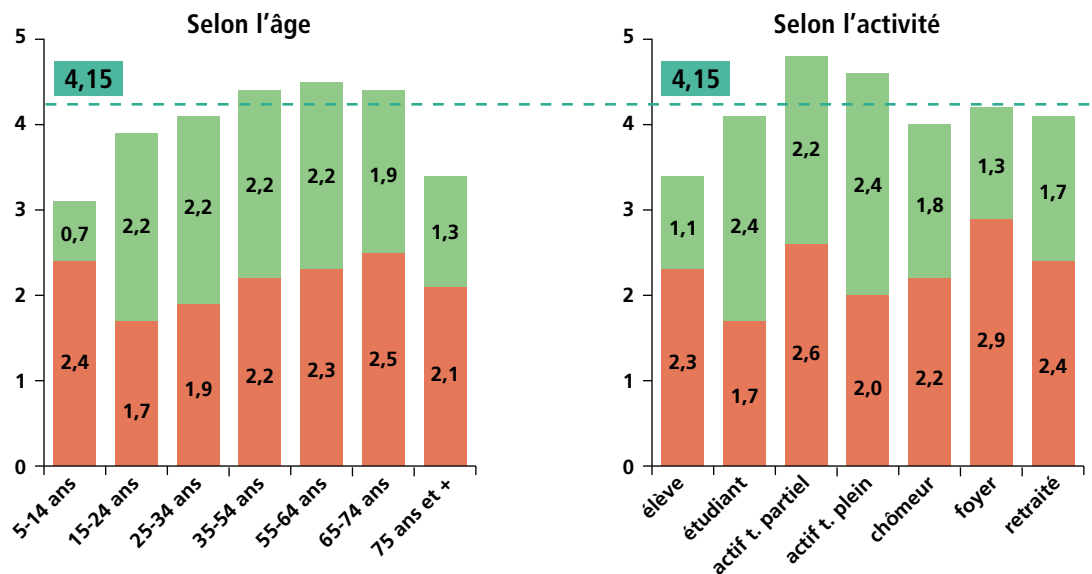
Autres modes
A pied

➔ Evolution du nombre de déplacements à pied des Parisiens (en milliers de déplacements)

Ensemble des liaisons	1976	1983	1991	2001	2010
	3 930	3 460	3 190	3 320	4 430*

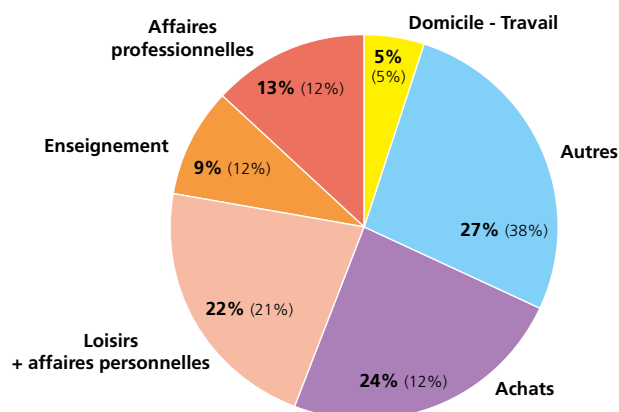
* dont 4 250 milliers de déplacements à pied effectués chaque jour par les parisiens dans Paris en 2010 (3 210 milliers en 2001)

➔ Mobilité journalière des Parisiens en 2010 (nombre de déplacements)



Un Parisien effectue en moyenne 2,17 déplacements à pied par jour. Les enfants de 5 à 14 ans et les jeunes retraités sont les Parisiens qui marchent le plus (respectivement 2,4 et 2,5 déplacements par personne et par jour). A l'inverse, c'est entre 15 et 24 ans que les déplacements à pied sont les moins fréquents (1,7 déplacement par personne et par jour). Ce sont les personnes au foyer, les retraités et les actifs à temps partiel qui réalisent le plus de déplacements à pied et les étudiants qui en réalisent le moins.

➔ Répartition des déplacements des résidents parisiens effectués à pied dans Paris selon les motifs.



(%) : Pourcentage de la répartition en 2001

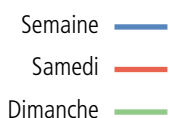
En 2010, les déplacements à pied représentent 52% de l'ensemble des déplacements quotidiens réalisés par les Parisiens (54% en 2001).

La portée d'un déplacement à pied d'un Parisien dans Paris en 2010 est en moyenne de 400 m et sa durée de 12 mn (en 2001 respectivement 600 m et 13,5 mn).

Déplacements à pied des résidents parisiens

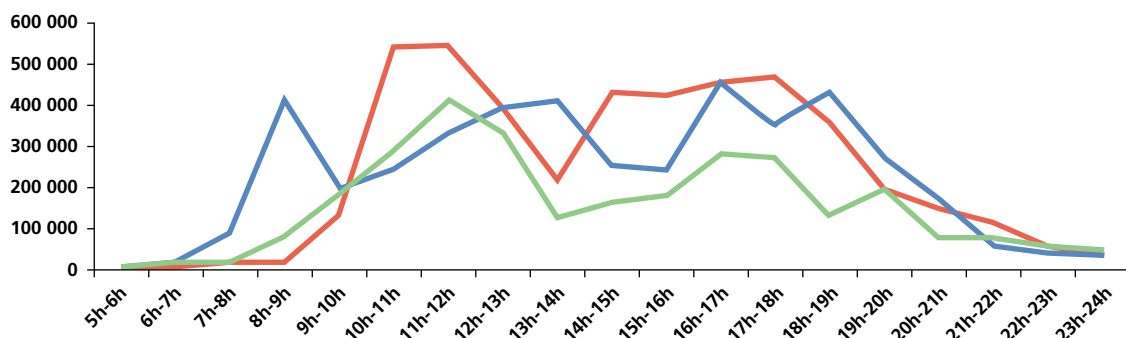
Source : STIF –OMNIL-DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010 auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements, effectués la veille de l'entretien.



➔ Répartition horaire des déplacements à pied

(selon l'heure de départ)



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

Évolution du nombre de piétons

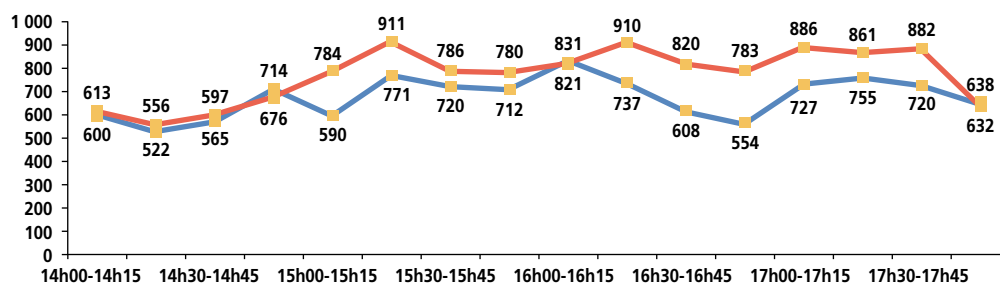
Enquêtes réalisées le mardi 04 décembre 2012 et le jeudi 14 septembre 2006 entre 14h00 et 18h00



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

(au niveau de la station Saint Placide)

Evolution du nombre de piétons au cours d'une journée en semaine



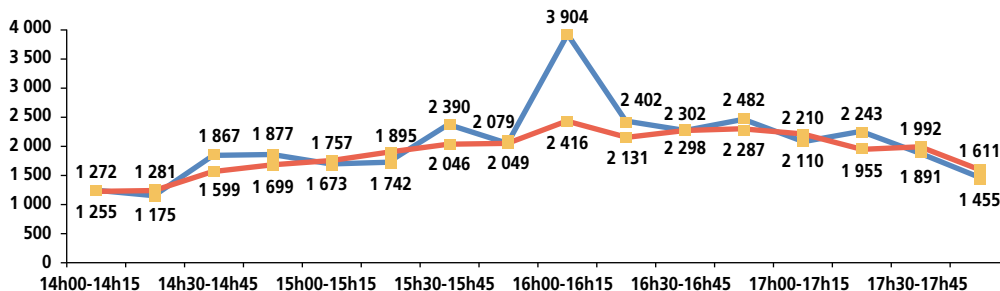
Les flux des piétons plus forts en décembre 2012 par rapport à septembre 2006 (+14%), peuvent s'expliquer par l'attractivité de la rue de Rennes nouvellement aménagée.

Conditions météorologiques des jours d'enquêtes :

Température : 5,4°C le 04 décembre 2012, 21,3°C le 14 septembre 2006

Précipitations : 1,4 mm durant 4h47 le 04 décembre 2012, 15,6 mm durant 2h41 le 14 septembre 2006

Evolution du nombre de piétons au cours d'une journée un samedi



La température plus clémente en septembre 2006 jouait en faveur des flux piétons (+7% par rapport à décembre 2012).

Conditions météorologiques des jours d'enquêtes :

Température : 3,2°C le 01 décembre 2012, 19°C le 23 septembre 2006

Précipitations : 1,8 mm durant 1h31 le 01 décembre 2012, 16,2 mm durant 4h25 le 23 septembre 2006

Infractions

Source :
Préfecture de Police

➔ Nombre d'infractions (procès verbaux) relevées

➔ Évolution 2012/2011

pour stationnement ou arrêt
sur les trottoirs et les traversées piétonnes

373 263

+21%



Les déplacements des PMR

(Personnes à mobilité réduite)

Accessibilité des transports collectifs

Source : RATP

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

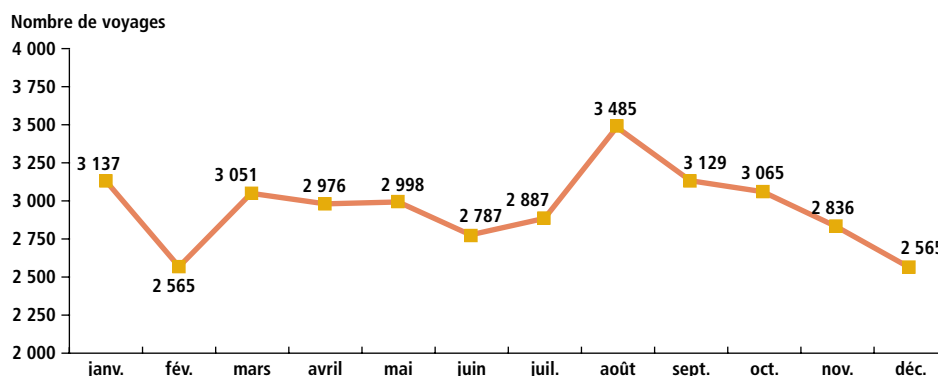
➔ Évolution 2012/2011

Voyages UFR	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de voyages réalisés	17 451	16 520	18 311	21 012	26 190	29 887	36 530	35 481

-3%

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

➔ Fréquentation mensuelle par des UFR (en 2011)



Ligne accessible :

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

Comptage des voyages UFR dans les bus :

Ce comptage est effectué à vue par les machinistes.



PAM :

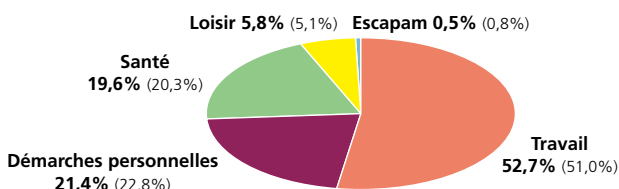
Transport à la demande destiné aux personnes en situation de handicap résidant à Paris, disponible 7 jours sur 7, toute l'année sauf le 1^{er} mai, de 6 heures à minuit.

➔ Service spécialisé PAM

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

➔ Répartition des courses par motif

➔ Évolution 2012/2011



En 2012 :

289 443 courses réalisées,

5 805 usagers actifs en 2012

(ayant effectué au moins une réservation au cours de l'année 2012)

-2%

(%) : Pourcentage en 2011

Accessibilité à la voirie parisienne

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

Recensement exhaustif 2012

➔ Dispositifs sonores équipant les traversées de chaussées

Nombre de modules sonores : **9 540** (soit **4 770** traversées)

stable

➔ Places de stationnement réservées aux PMR

Nombre de places sur voirie : **4 030**

Nombre de places dans les parcs concédés : **938** réparties dans **104** parcs (dont 85 parcs accessibles depuis la surface par ascenseur)

stable

Infractions

Source : Préfecture de Police

➔ Nombre d'infractions (procès verbaux) relevées

➔ Évolution 2012/2011

pour arrêt ou stationnement
sur les places réservées aux handicapés

27 935

-9%



La circulation

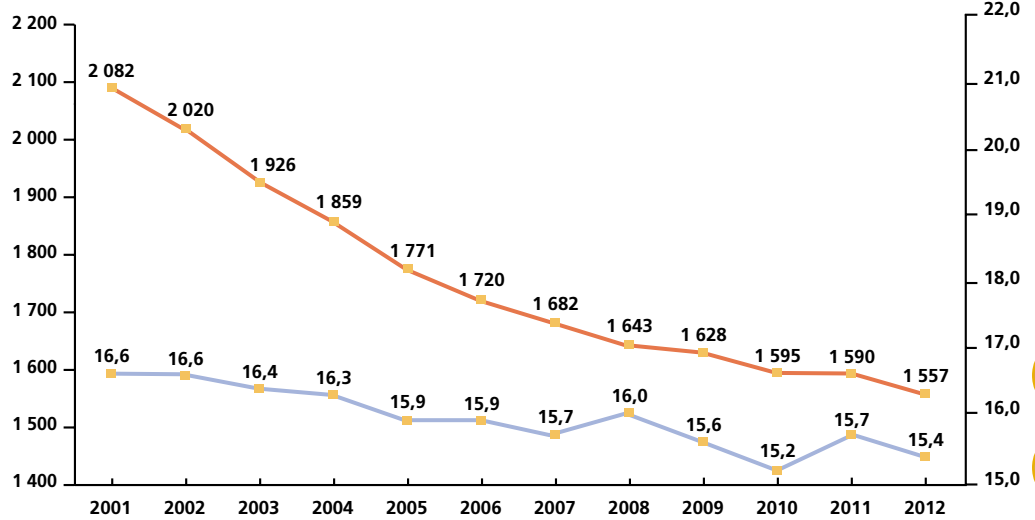
Circulation automobile dans Paris intra-muros (jours ouvrables)

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

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

Vitesse en km/h

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



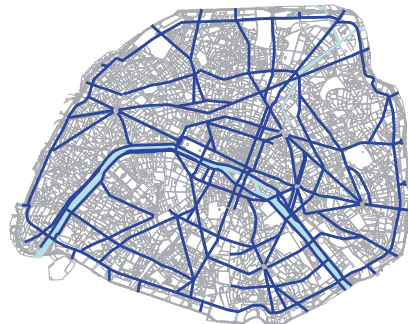
Évolution 2012/2011



Tendances : Baisse du volume de circulation automobile sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros par rapport à 2011, accompagnée d'une diminution de la vitesse moyenne de circulation (-2% par rapport à 2011).

Réseau instrumenté dans Paris intra-muros

Réseau de 196 km d'axes équipés de capteurs

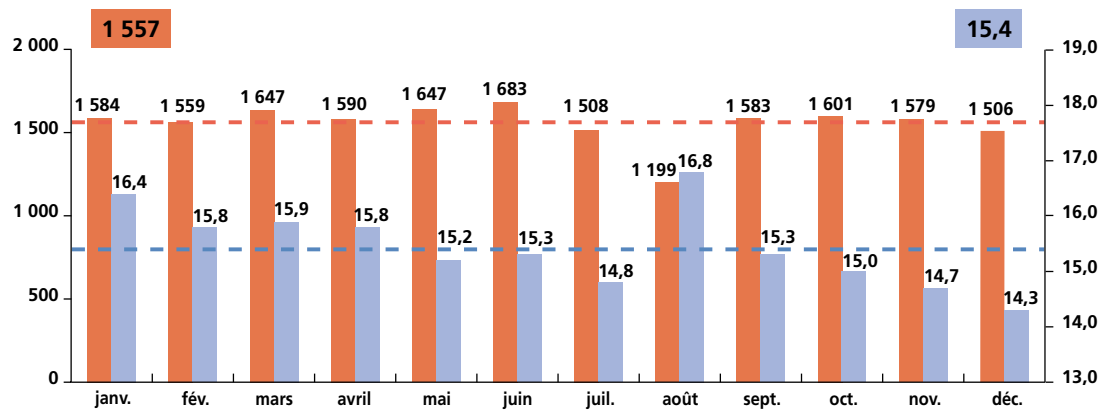


Évolution mensuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté (au cours de l'année 2012)

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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle



Tendances : Le mois de juin enregistre la circulation automobile la plus forte (+8% par rapport à la moyenne annuelle) et le mois d'août la plus faible (-23% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse est maximale en août (+9% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale 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 2012 : 253
soit
Lundi : 51
Mardi : 49
Mercredi : 51
Jeudi : 50
Vendredi : 52

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

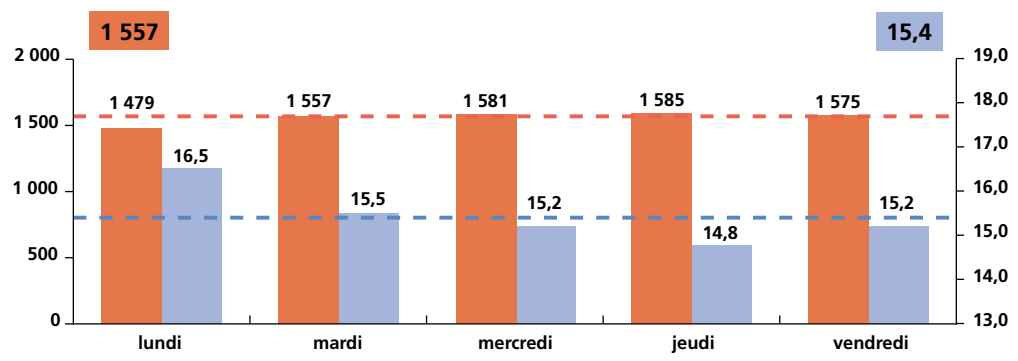
Vitesse en km/h

Circulation automobile sur le boulevard périphérique (jours ouvrables)

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

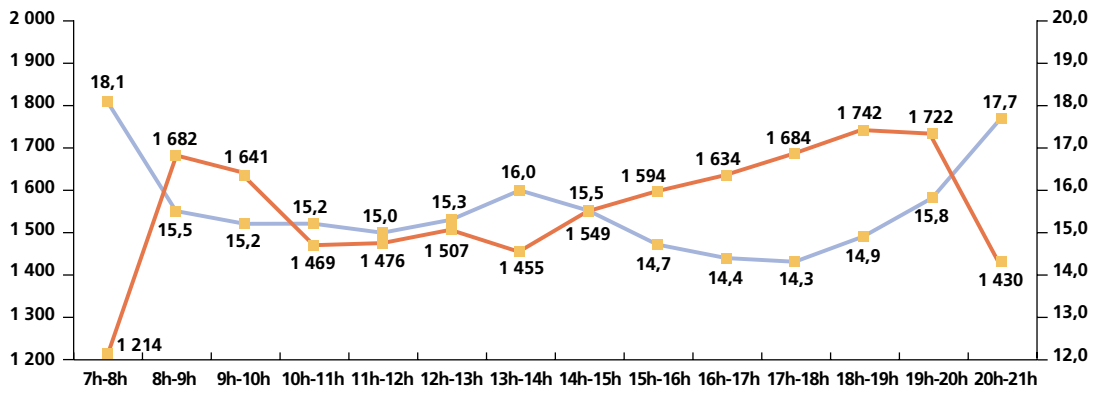
Vitesse en km/h

Évolution de la circulation automobile (en 2012) sur le réseau instrumenté par catégorie de jours



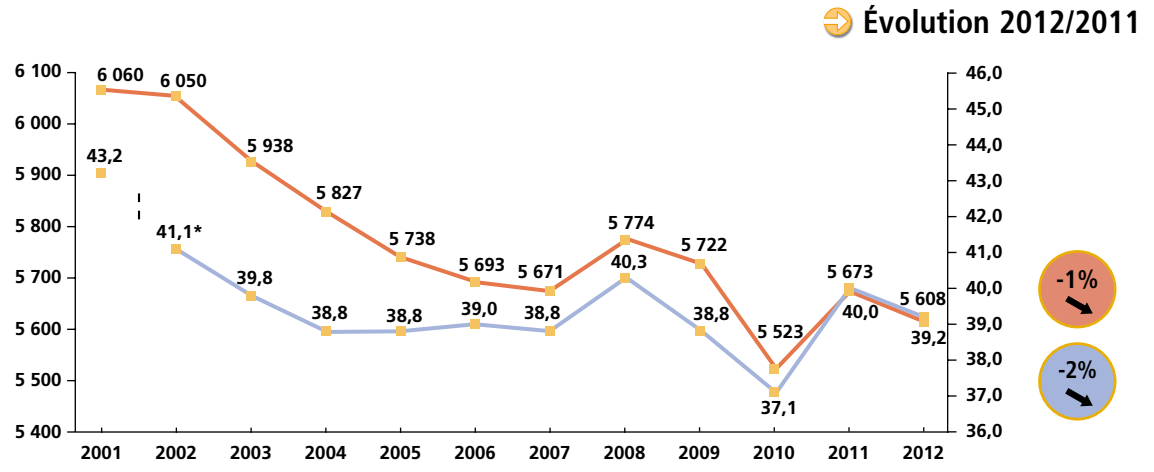
Tendances : La circulation automobile sur le réseau instrumenté est plus faible le lundi (-5% par rapport à la moyenne annuelle), le mercredi et le jeudi sont les journées les plus chargées (+2% par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile et de la vitesse au cours d'une journée sur le réseau instrumenté (moyenne jours ouvrables pour l'année 2012)



Tendances : 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



* Changement du système de calcul.



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



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

Vitesse en km/h

Moyenne annuelle

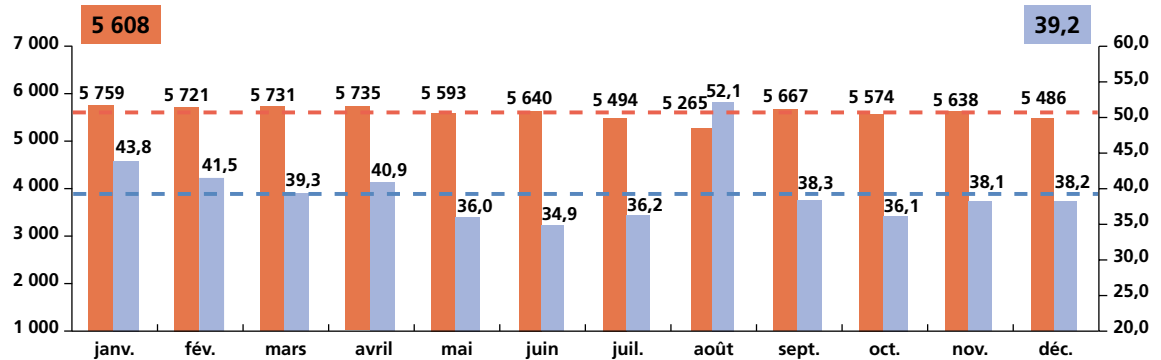


Jours ouvrables 2012 : 253

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

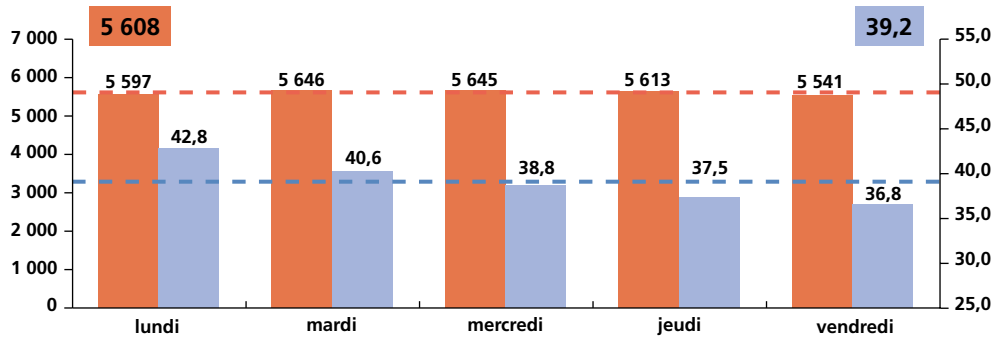
Évolution mensuelle de la circulation sur le boulevard périphérique

(au cours de l'année 2012)



Tendances : Le mois de janvier enregistre la circulation automobile la plus forte (+3% par rapport à la moyenne annuelle), et le mois d'août la plus faible (-6% par rapport à la moyenne annuelle). La vitesse de circulation est maximale au mois d'août (+33% par rapport à la moyenne annuelle) et minimale au mois de juin (-11% par rapport à la moyenne annuelle).

Évolution de la circulation automobile sur le boulevard périphérique par catégorie de jours (en 2012)



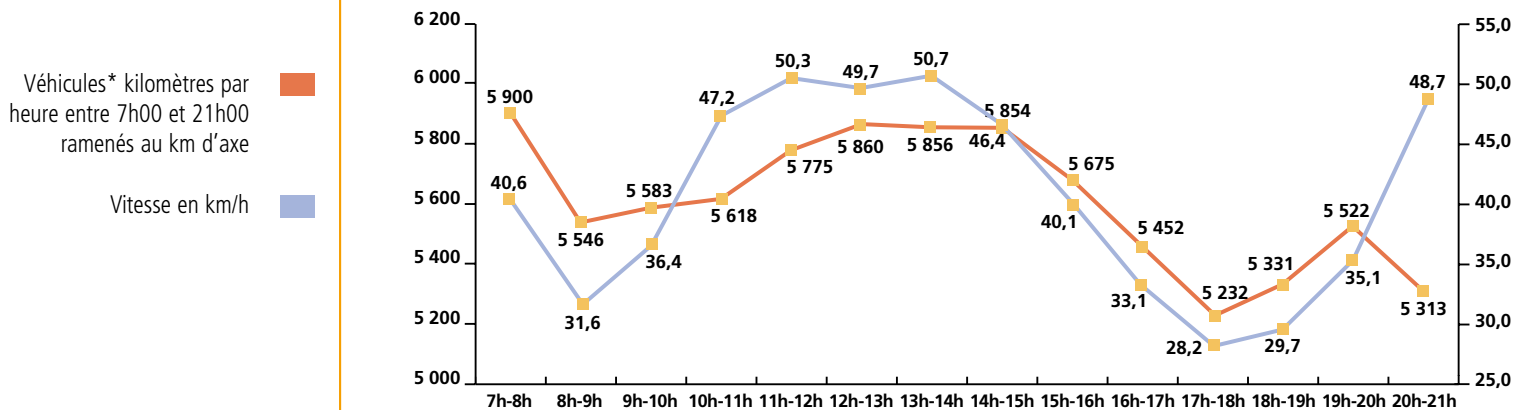
Tendances : La circulation automobile sur le boulevard périphérique varie peu selon les jours de semaine. Le lundi est le jour où la vitesse est la plus élevée, le jeudi et le vendredi étant les jours où la vitesse est la plus faible.

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

(moyenne jours ouvrables pour l'année 2012)

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

Vitesse en km/h

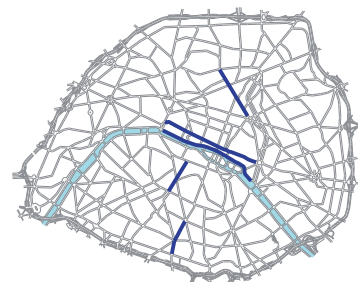


Tendances : La circulation automobile sur le boulevard périphérique est chargée entre 7 heures et 21 heures, avec une accentuation de la congestion aux périodes de pointe du matin et du soir.

Suivi d'itinéraires (jours ouvrables)

Trafic et vitesse de circulation sur quelques itinéraires

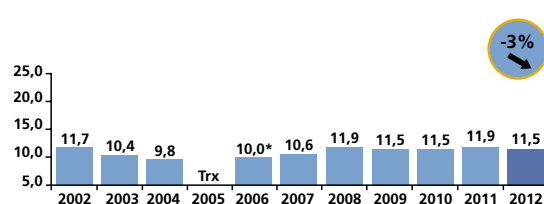
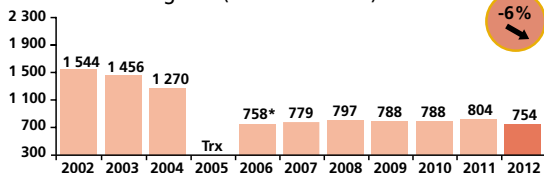
Évolution annuelle de la distance parcourue et de la vitesse



Évolution 2012/2011

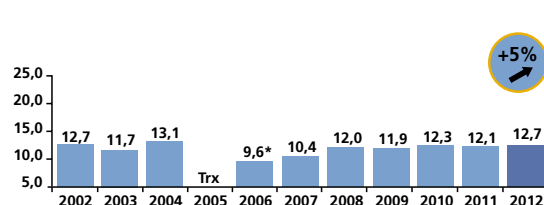
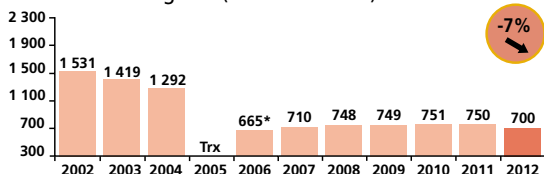
Évolution 2012/2011

Boulevard de Magenta (sens Nord - Sud)



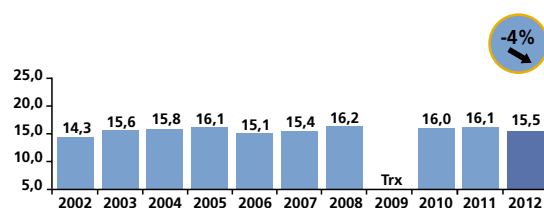
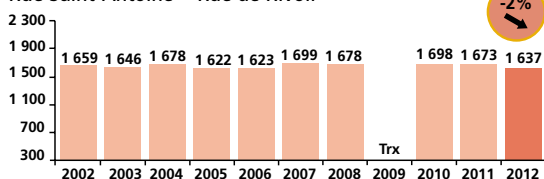
* Moyenne de mars à décembre 2006

Boulevard de Magenta (sens Sud - Nord)

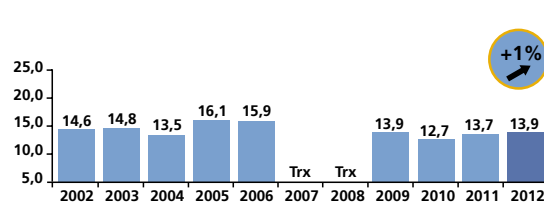
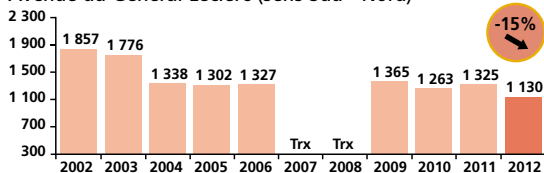


* Moyenne de juin à décembre 2006

Rue Saint-Antoine – Rue de Rivoli



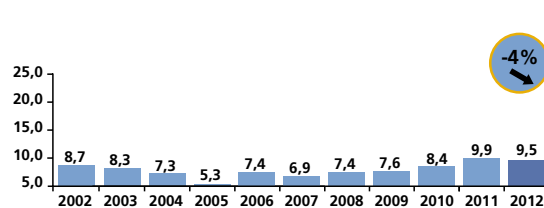
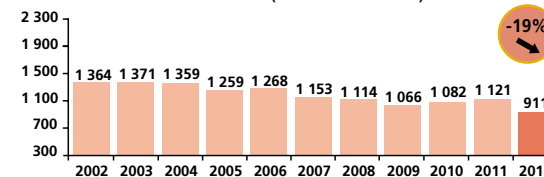
Avenue du Général Leclerc (sens Sud - Nord)



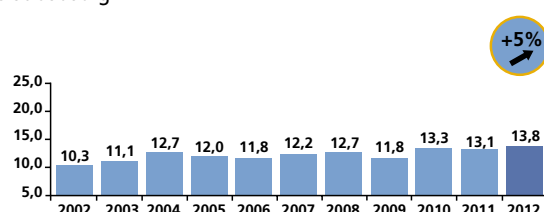
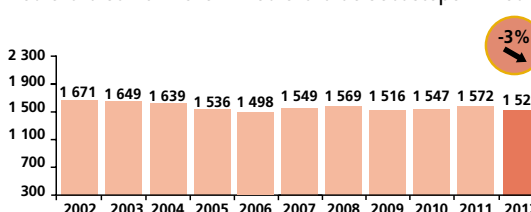
Véhicules* kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe instrumenté

Vitesse en km/h

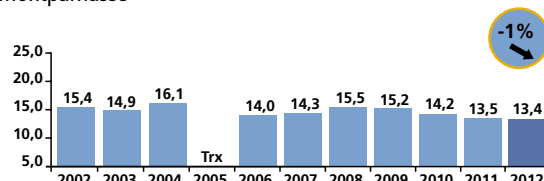
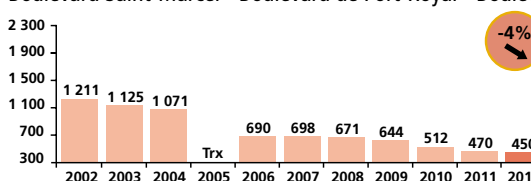
Avenue du Général Leclerc (sens Nord - Sud)



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



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



En 2012, sur un certain nombre d'axes, la circulation n'a pu être mesurée que partiellement en raison de travaux et de l'indisponibilité des capteurs.

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Évolution 2012/2011

pour franchissement de feu rouge	16 731	-9%
pour circulation en sens interdit	4 268	+4%
pour engagement dans une intersection*	2 606	+43%

* Le véhicule peut être immobilisé et gêner la circulation.

par les radars sur le boulevard périphérique

pour excès de vitesse	109 092	+2%
------------------------------	----------------	------------



Radars automatiques :

Huit radars fixes de contrôle automatique de la vitesse sont implantés depuis 2004 sur le boulevard périphérique.



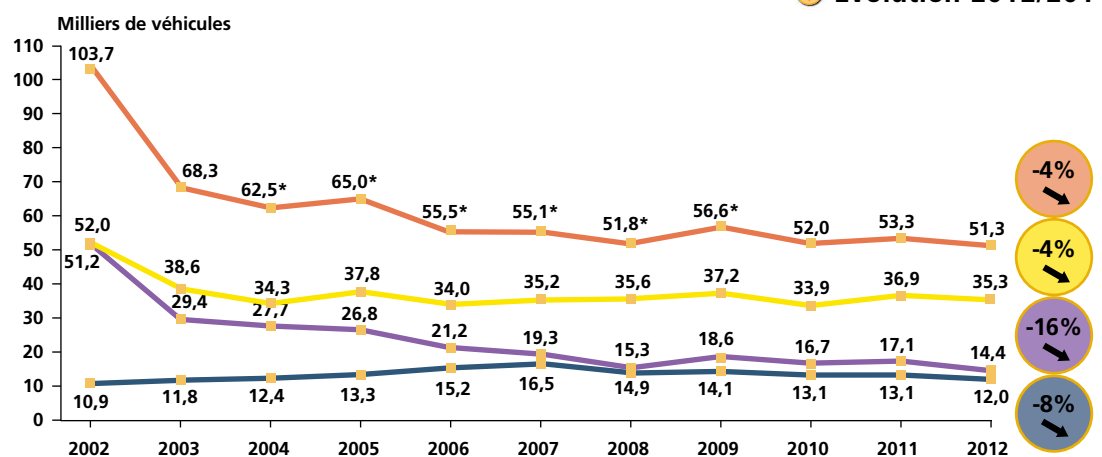
Tendances : Durant cette année, **537 933** procès-verbaux pour infraction aux règles de circulation ont été émis par la Préfecture de Paris sur la Voirie parisienne, soit une hausse de 23% par rapport à 2011.

Parc parisien

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

➔ Véhicules immatriculés à Paris (cartes grises)

➔ Évolution 2012/2011

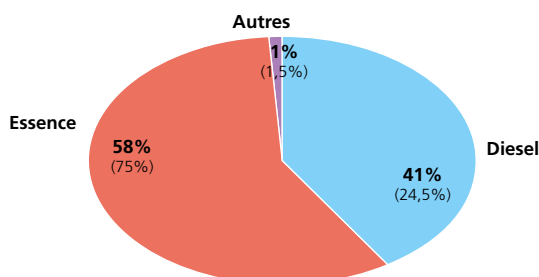


* Y compris les véhicules électriques, à bicarburation et à superéthanol.



Tendances : Diminution en 2012 du nombre d'immatriculation de voitures particulières et motos neuves.

➔ Répartition du parc automobile parisien selon le type de carburant



Tendances : Le parc automobile a diminué de 8% entre 2001 et 2010, passant de 612 000 à 566 000 véhicules. On constate une nette augmentation de la part relative des véhicules diesels au détriment des autres types de carburant (24,5% en 2001 contre 41% en 2010). 500 véhicules électriques ont été recensés en 2010.

IMMATRICULATIONS

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

Source :

STIF – OMNIL – DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT)

2010 auprès des ménages franciliens sur le type de véhicules possédés et leurs déplacements effectués la veille de l'entretien.

(%) : pourcentage en 2001



Taux de motorisation des ménages :

(Part des ménages disposant d'une voiture au moins) :

A Paris il est de 48,8 %. (INSEE RGP 2009).

Autolib'

Source :
Syndicat Mixte Autolib'



Autolib' :

Inauguré le 5 décembre 2011, le service Autolib' est géré par un syndicat mixte. Il regroupe la ville de Paris, 51 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).

➔ Offre (fin 2012)

	Paris	Banlieue	Total
Nombre de stations sur voirie	473	258	731
Nombre de stations dans les parcs	3	8	11
Nombre de voitures en service			1740

➔ Les stations et bornes à Paris (fin 2012)

Nombre d'espaces *	29
Nombre de stations standard	444
Nombre de stations dans les parcs concédés	3
Nombre de bornes d'abonnement	29
Nombre de bornes de location	476
Nombre de bornes de charge	2 134

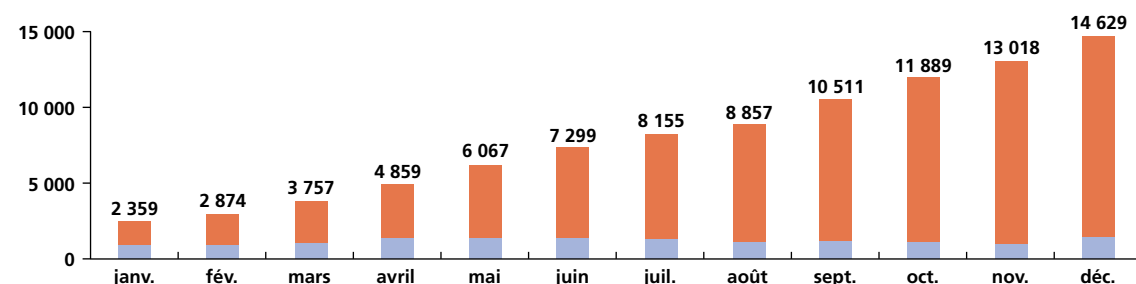
* Les espaces ont les mêmes caractéristiques que les stations mais possèdent également un abri et une borne d'abonnement. Ils sont ouverts 24 heures/24 et 7 jours/7.

➔ Abonnés (fin 2012)

Evolution du nombre d'abonnements à Paris sur un an

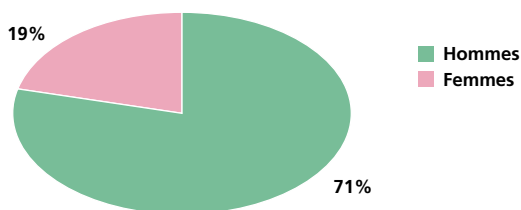
Abonnement longue durée
(un an, un mois) ■

Abonnement courte durée
(une semaine, un jour) ■

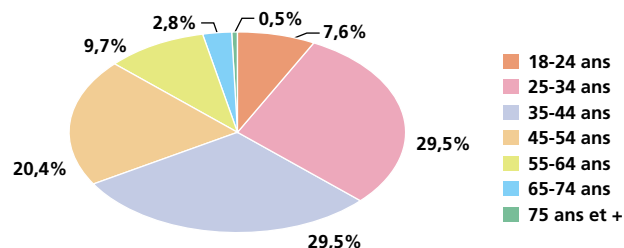


Profil des abonnés 1 an

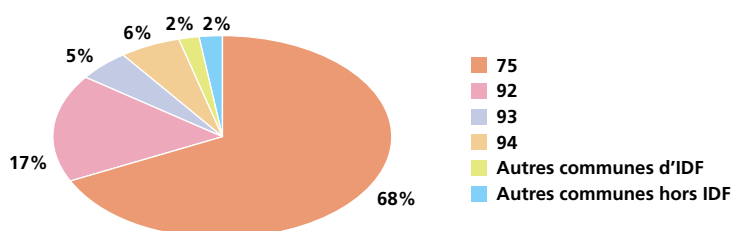
Répartition par sexe



Répartition par âge



Département de résidence



Offres d'abonnements :

Cinq formules d'abonnement sont proposées : un an, un mois, une semaine, un jour et forfait partagé 16h. A ces 5 formules s'ajoute l'abonnement recharge électrique pour les propriétaires d'un véhicule électrique autre que Autolib', et qui a été mis en place dans le dispositif.

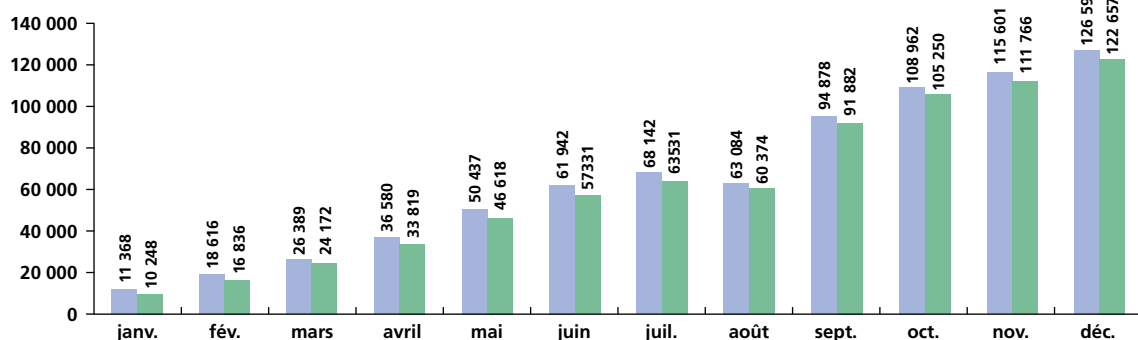
79,4% des abonnés 1 an ont entre 25 et 54 ans. Leur moyenne d'âge est de 40 ans, (39,3 ans pour les femmes et 40,3 ans pour les hommes). Le seul département du Val d'Oise (95) représente 1% des abonnés 1 an, alors qu'il ne dispose encore d'aucune commune adhérente au syndicat mixte Autolib'.

Autolib'

Source :
Syndicat Mixte Autolib'

Départs ■
Arrivées ■

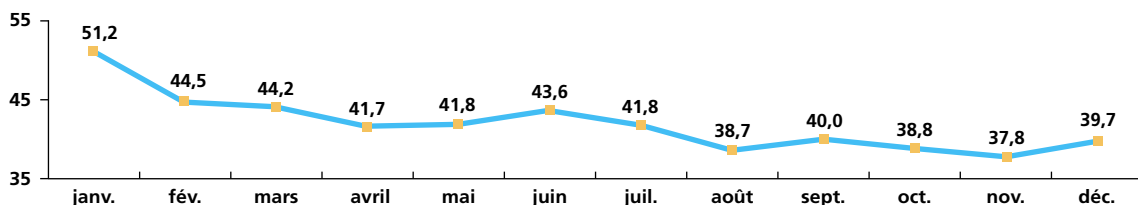
➔ Evolution de la fréquentation des stations à Paris (en 2012)



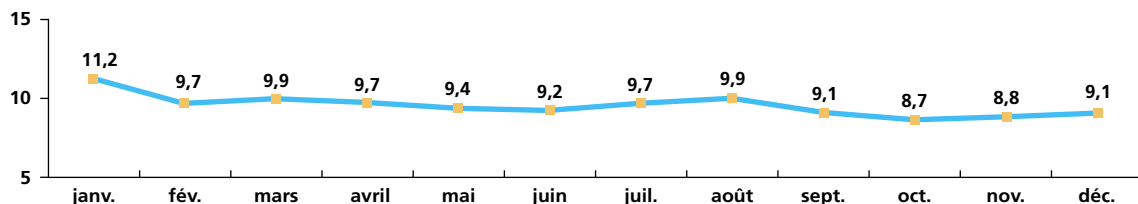
La fréquentation des stations à Paris a régulièrement progressé entre janvier et décembre avec néanmoins un léger repli en août, tant pour les départs que pour les arrivées.

➔ Caractéristiques des locations (en 2012)

Durée moyenne d'une location (en minutes)

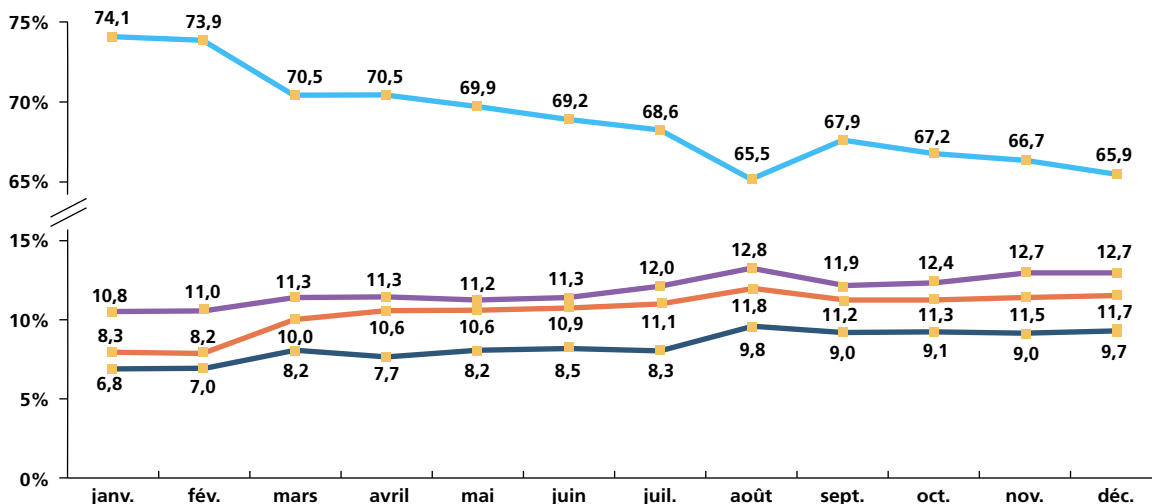


Distance moyenne par location en km



On observe vers la fin de l'année une diminution des durées de location et un raccourcissement des distances parcourues.

➔ Répartition des trajets par origine/destination (en 2012)



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

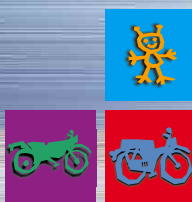


Les véhicules du service Autolib sont des voitures offrant 4 places, d'une autonomie de 250 km en ville. Elles sont dotées d'une batterie LMP (Lithium Métal Polymère), d'un bruiteur qui signale discrètement aux piétons leur approche silencieuse, et d'un PC embarqué relié à tout moment au Centre Opérationnel.



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

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



Les déplacements en deux-roues motorisés

Indice d'évolution du nombre de deux-roues motorisés

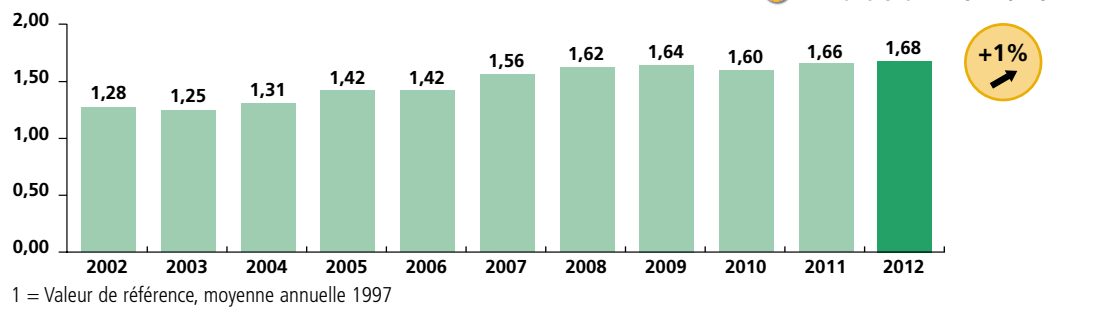
Source : Mairie de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements



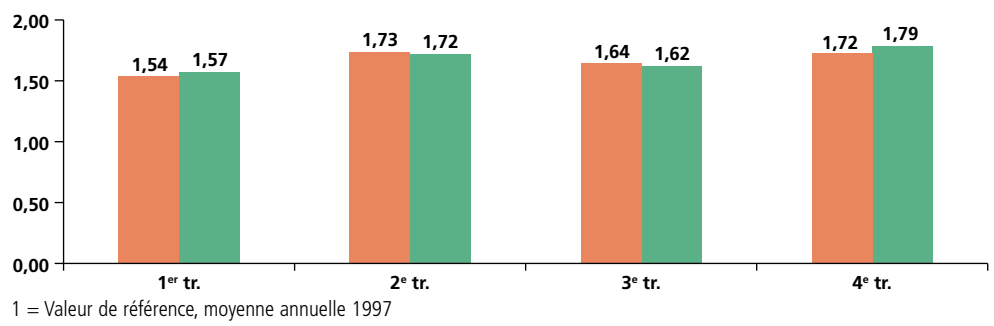
Établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de 6 sites (bd de Sébastopol, bd Saint-Germain, rue de Rivoli, bd Henri IV, av. Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois, pendant les périodes horaires : 8h30-9h30 et 17h30-18h30.

2011 ■
2012 ■

Indice d'évolution annuel du nombre de deux-roues motorisés entre 2002 et 2012

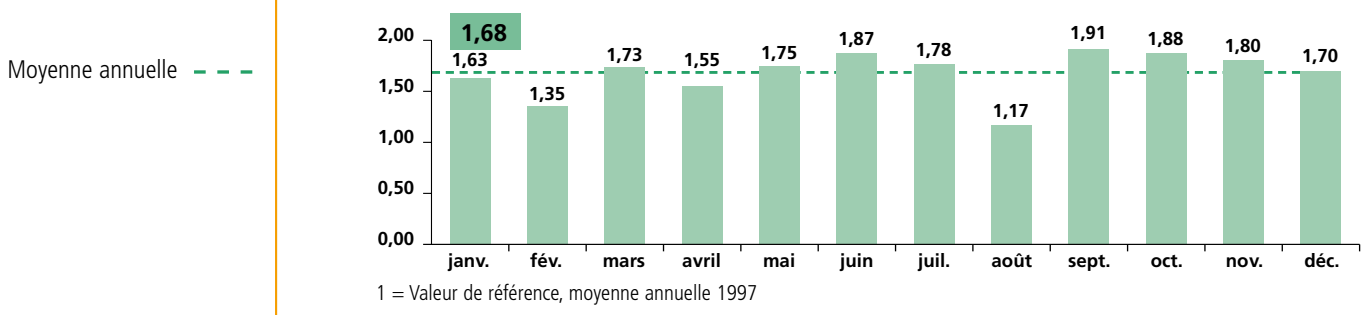


Comparaison des indices d'évolution trimestriels entre 2011 et 2012



Tendances : Légère hausse du nombre de deux-roues motorisés sur les sites suivis par rapport à 2011. La fréquentation trimestrielle des deux-roues motorisés est en augmentation au premier et au dernier trimestres mais pratiquement stable aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres. Les conditions météorologiques des 2^{ème} et 3^{ème} trimestres n'ont pas favorisé l'utilisation du deux-roues (fortes précipitations et variation des températures).

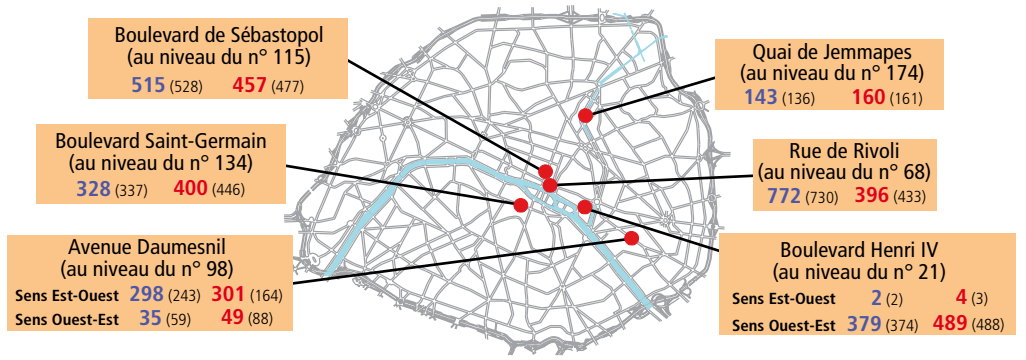
Indice d'évolution mensuel du nombre de deux-roues motorisés pour l'année 2012



Tendances : En 2012, le nombre de deux-motorisés en circulation a été maximal en septembre et en octobre et minimal en février et en août (période la moins fréquentée en général).

Fréquentation des sites suivis

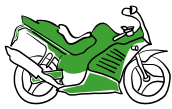
Nombre de deux-roues motorisés entre 8h30 et 9h30
 Nombre de deux-roues motorisés entre 17h30 et 18h30
 (Moyenne horaire sur l'année 2012 et (...) sur l'année 2011)



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

Enquête réalisée le mardi 16 octobre 2012 entre 8h00 et 20h00 sur un échantillon de 38 sites (les 6 points de l'indice et 32 points de Paris)

- Octobre 2012 ■
- Octobre 2011 ■
- Octobre 2004 ■
- Octobre 2002 ■



Conditions météorologiques des jours et veilles d'enquêtes

16 octobre 2012

Temp. moy. : 11,5°C
Précipitations : 0,4 mm pendant 1 h 19

18 octobre 2011

Temp. moy. : 11,4°C
Précipitations : 8,6 mm pendant 9 h 46

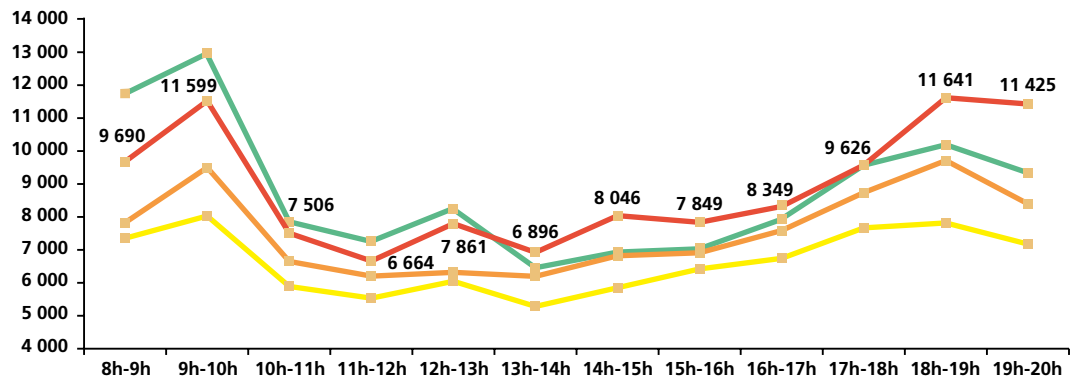
Déplacements en deux-roues motorisés dans Paris

Source : STIF – OMNIL – DRIEA

Enquête Globale Transport (EGT) 2010 auprès des ménages franciliens sur leurs déplacements effectués la veille de l'entretien.

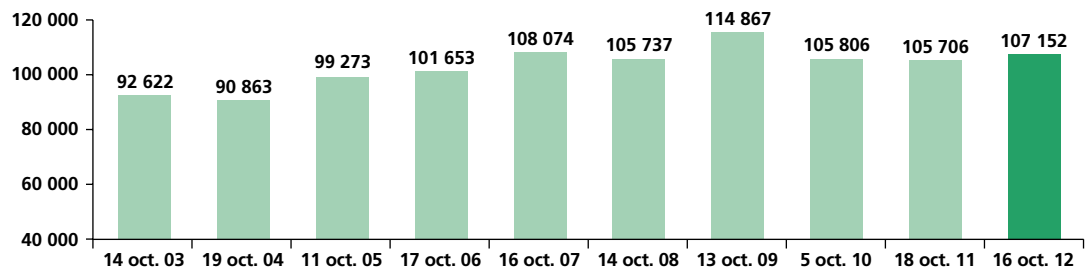
- Cylindrées :**
- Inférieur à 50 cm³ ■
 - 50-125 cm³ ■
 - Supérieur à 125 cm³ ■

➔ Nombre de deux-roues motorisés au cours d'une journée en semaine (chiffres concernant l'année 2012)



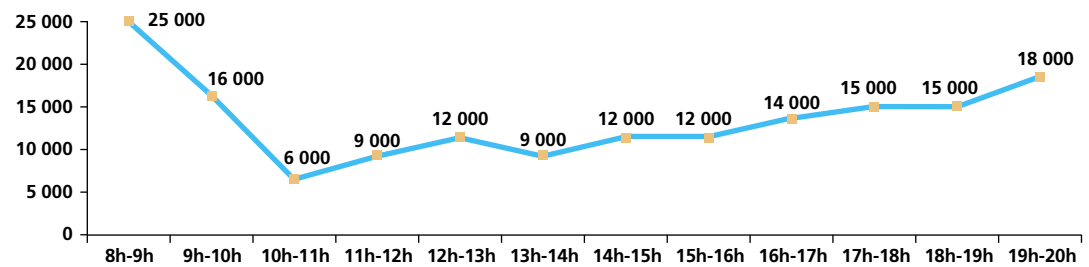
Le nombre de deux-roues-motorisés est maximal le matin entre 9 heures et 10 heures et en fin d'après-midi entre 18 heures et 19 heures, avec une tendance à l'égalisation des 2 pointes. Toutefois celle du soir est plus étalée dans le temps. On note une diminution du nombre de deux-roues motorisés dans la période matinale par rapport à 2011.

➔ Évolution journalière du nombre de deux-roues motorisés depuis 2002 entre 8h et 20h (une journée entière en octobre sur un échantillon de sites)



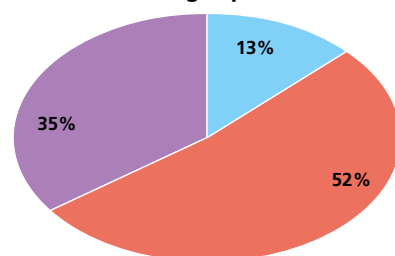
Tendances : En octobre 2012, le nombre de deux-roues motorisés augmente légèrement (+ 1,4%), par rapport à l'enquête du mois d'octobre 2011.

➔ Répartition des déplacements des franciliens en deux-roues motorisés dans Paris (selon l'heure de départ)



Tendances : 210 000 déplacements en deux-roues motorisés sont réalisés dans Paris en 2010 (153 000 en 2001). On observe l'existence des deux pointes matin et soir, celle du soir s'étendant sur une plus longue période.



Équipement des ménages parisiens en deux-roues motorisés



Parc de deux-roues motorisés : 83 000 véhicules (62 000 en 2001)



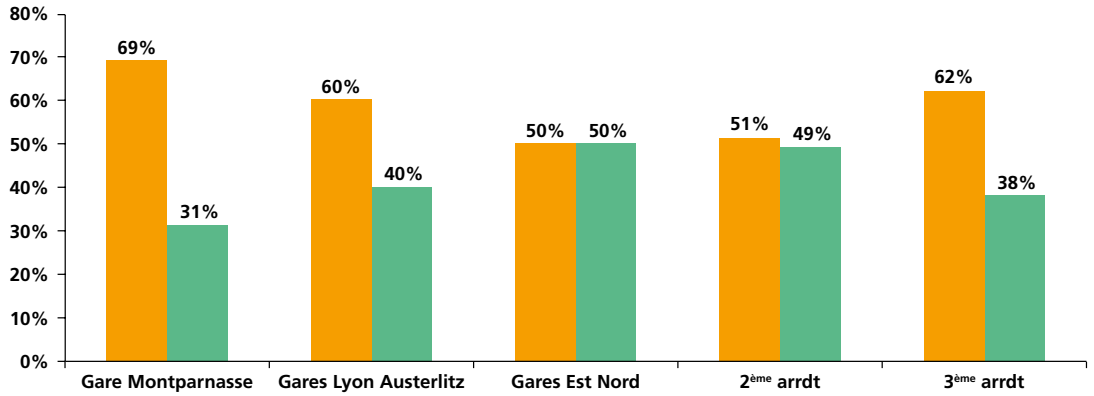
Enquêtes réalisées en juin et juillet 2012 un mardi ou un jeudi à 14h sur les secteurs des gares de l'Est, du Nord, de Lyon, d'Austerlitz et Montparnasse et sur tout le territoire des 2^e et 3^e arrondissements.

Stationnement illicite 
Stationnement licite 

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





Répartition de la demande de stationnement sur les secteurs enquêtés

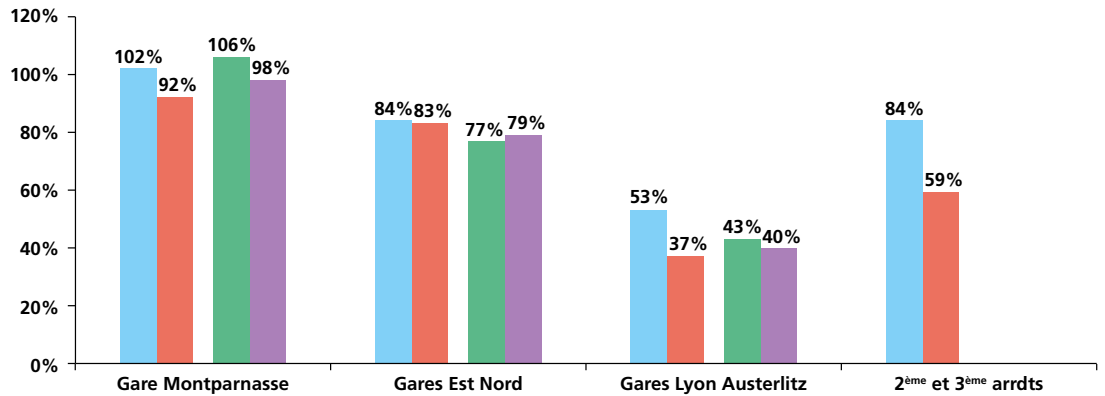
En semaine, à 14h.



En semaine, à 14h, plus de la moitié des deux roues motorisés est en stationnement illicite, sauf dans le secteur des gares du Nord et de l'Est.

Taux de remplissage des zones de stationnement deux-roues motorisés dans les secteurs enquêtés

Semaine à 14h 
Semaine à 20h 
Samedi à 14h 
Samedi à 20h 



Le taux d'occupation des places de stationnement deux roues motorisées varie suivant le secteur. Dans le secteur des gares de Lyon et d'Austerlitz, il dépasse à peine les 50% un après-midi de semaine. En revanche, autour de la gare Montparnasse, il dépasse les 100%, les après-midi de semaine et du samedi.

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

Évolution 2012/2011

pour circulation et stationnement dans les couloirs de bus	5 134	-12%
pour circulation sur les trottoirs	3 152	+20%
pour stationnement sur les trottoirs	166 745	+65%
pour franchissement de feu rouge	6 603	-6%
pour circulation en sens interdit	3 912	stable



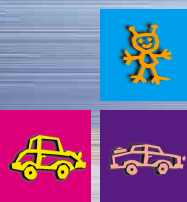
Les pourcentages de remplissage sont calculés par rapport à l'offre réglementaire théorique de stationnement licite.

Infractions

Source : Préfecture de Police



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



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, subsistent des places gratuites ou non identifiées.



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.



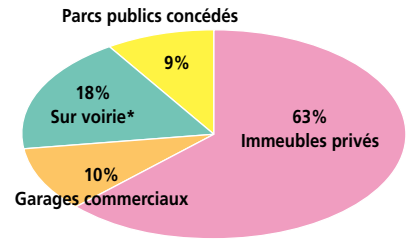
Nouveau zonage du stationnement :
En 2005, refonte des zones de stationnement résidentiel : 160 zones au lieu de 42 (ancien zonage, datant de 1994, ne correspondait plus à l'offre effective et aux besoins de stationnement).

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 euros pour une journée uniformément pour tout Paris, soit 3,25 euros par semaine.

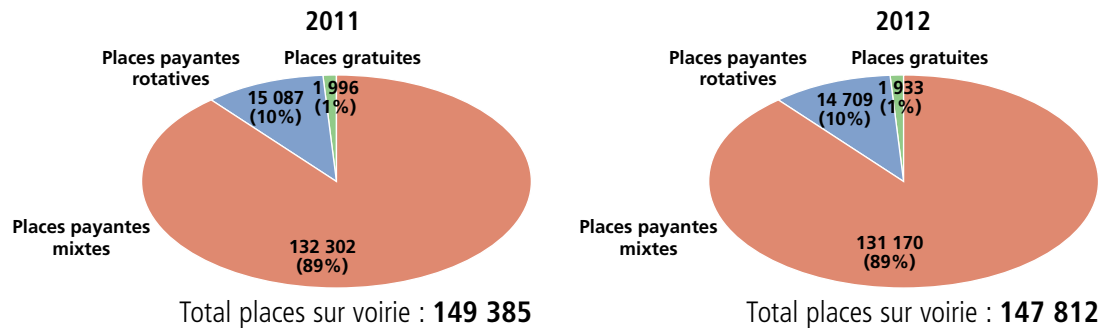
➔ Offre globale de stationnement pour les véhicules (estimation)

Le nombre total de places de stationnement dans Paris intra-muros est estimé à 813 000. Les immeubles privés renferment environ 510 000 places (selon l'enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2012).

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



➔ Offre de stationnement véhicules sur voirie



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

➔ Places pour les deux-roues sur voirie

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Évolution 2012/2011
Nombre de places deux-roues dont :	24 500	29 000	34 000	36 000	42 700	47 200	55 500	61 000	67 800	+11%
- places mixtes			19 200	19 500	19 500	20 200	20 200	15 700 (*)	15 700	stable
- places spécifiques : deux-roues motorisés			8 800	10 000	12 900	14 600	19 100	25 000	28 400	+14%
vélos			6 000	6 500	10 300	12 400	16 200	20 300	23 700	+17%

(*) Transformation de places mixtes en places spécifiques à l'occasion de travaux sur l'espace public.

➔ Usagers du stationnement résidentiel

	2004	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de cartes de stationnement résidentiel délivrées dans l'année	103 662	254 537	150 708	137 453	160 944	139 186	154 111	140 119	144 111

* 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 2012, au total **262 369** cartes de stationnement résidentiel sont en cours de validité.



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

➔ Carte Sésame Artisan Commerçant

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

➔ Évolution de la verbalisation

Nombre d'infractions (procès verbaux) relevées

➔ Évolution 2012/2011

pour arrêt ou stationnement

6 758 515



Stationnement dans les parcs concédés

Source : Préfecture de Police

➔ Offre de stationnement dans les parcs concédés

Recensement exhaustif en 2012 (places pour véhicules)

Parcs souterrains

124 parcs totalisent **68 722*** places,
dont **60** parcs pratiquent un tarif résident ou petit rouleur

Parcs de surface

19 parcs de surface totalisent **1 310** places publiques
L'ensemble de ces parcs pratique un tarif résidentiel (en abonnement)

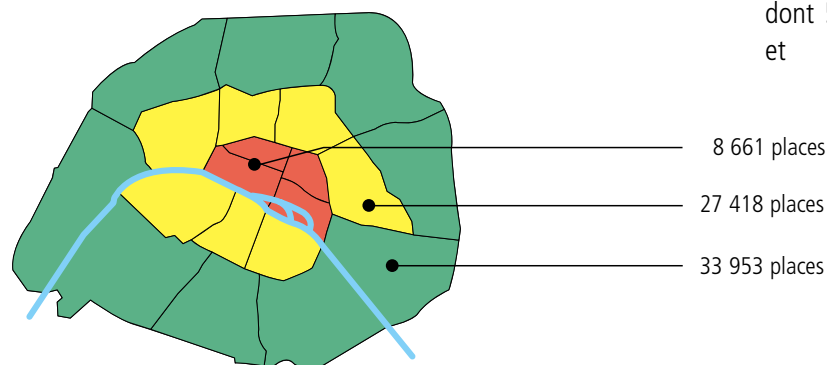
* Lors du recensement 2011, des erreurs de décompte ont été identifiées : le chiffre publié dans le bilan 2011 (**73 814** places) doit être remplacé par **70 812**.

En 2012, suppression de 625 places liée à la fermeture du parc Chapelle, de 603 places liée aux travaux de réfection du parc Vendôme, et de 584 places liée à la réservation de certaines places à des activités annexes (location de scooters ou de vélos électriques, etc...). Le reliquat se justifie par des aménagements divers dans les parcs. (nouvelles circulations piétonnes, création de nouveaux locaux techniques, augmentation du nombre de places PMR).

➔ Capacité des parcs par zone

Capacité totale : **70 032**

dont 56 738 places publiques VL
et 13 294 places amodiées



- ZONE CENTRALE (arrdts 1 à 4) ■
- ZONE PÉRICENTRALE (arrdts 5 à 11) ■
- ZONE PÉRIPHÉRIQUE (arrdts 12 à 20) ■

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Évolution 2012/2011
Nombre de places deux-roues motorisés réparties dans	1 044 81 parcs	1 172 86 parcs	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	



Sorties horaires :

Sorties des clients qui paient au tarif horaire.

Utilisation des parcs concédés

Sorties horaires en 2012

Évolution 2012/2011

Nombre total par jour **31 590**

-9%

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

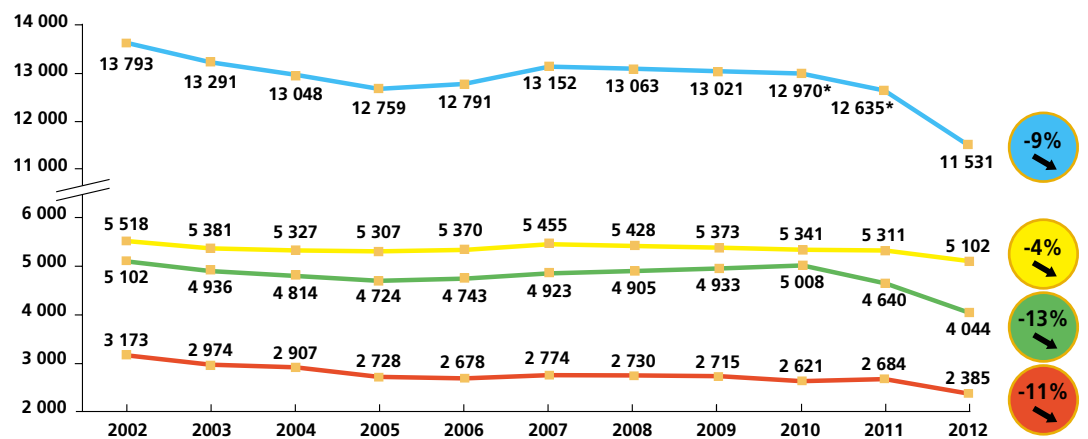
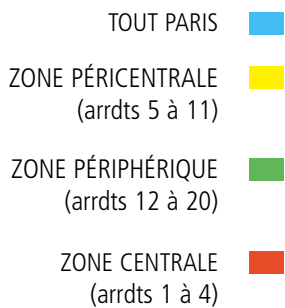
stable

Évolution des sorties horaires

dans les parcs de stationnement concédés

Évolution 2012/2011

Nombre de sorties en milliers



* Y compris sorties gratuites des parcs Porte d'Auteuil et Porte d'Italie

Abonnés (fin 2012)

Évolution 2012/2011

Tous véhicules

Nombre total d'abonnements

39 588

-4%

Nombre / place publique

0,70

stable

Nombre d'abonnements à tarif résidentiel répartis dans

9 385

+11%

77 parcs

dont

Deux-roues motorisés

Nombre d'abonnements répartis dans

1 850

+22%

65 parcs

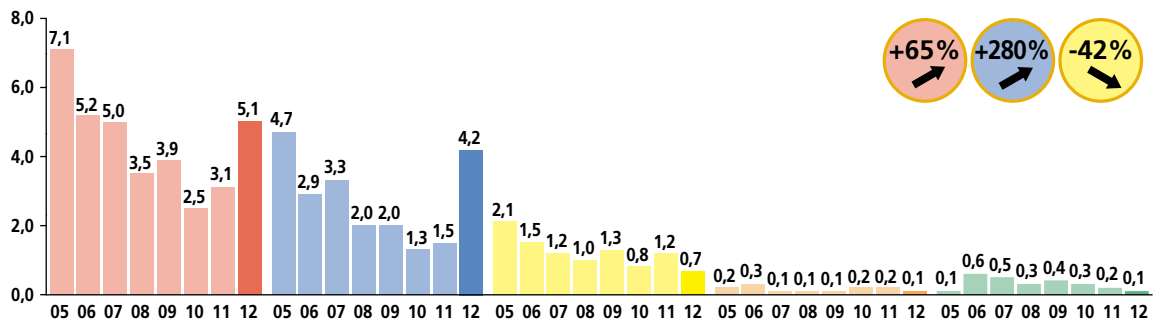
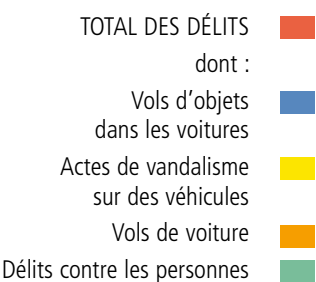
Délits dans les parcs de stationnement concédés

Évolution 2012/2011

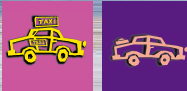
Nombre de délits pour 1 000 places

Source : APEP (Association des Promoteurs et Exploitants de Parkings)

Statistiques basées sur 76 parcs représentant 57 432 places surveillées.



Tendances : Hausse par rapport à 2011 du nombre total des délits dans les parcs concédés. Forte hausse des vols d'objets dans les voitures et baisse des autres délits.



Les déplacements en taxis

Offre

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

Enquête de composition du trafic : du 17 au 19 novembre 2009

Grande station ●

Station de quartier ●

Station en gare ●



Réseau structurant :

Grandes stations + stations de quartier (116 stations).

Cubes lumineux :

Installés sur les grandes stations, afin d'améliorer leur perception par les usagers.

Courses en taxis

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

(%) : Pourcentage en 2011

Fréquentation d'une station de taxis

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

➔ Taxis à Paris

Par arrêté préfectoral en date du 16 février 2012, le nombre de licences des taxis a été porté à 17 137. La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 7%.

➔ Stations de taxis

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

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

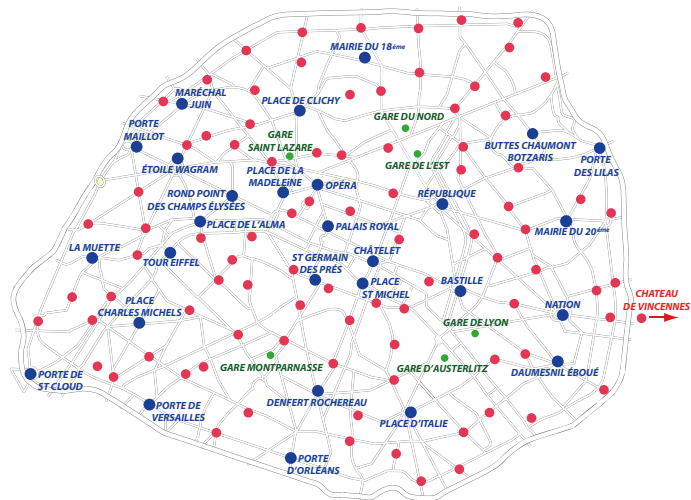
28 grandes stations à proximité des sites touristiques, munies de « cubes lumineux » ;

88 stations de quartier ;

306 stations locales situées près des hôpitaux, hôtels, théâtres...

Auxquelles s'ajoutent :

11 stations en gare ferroviaire.

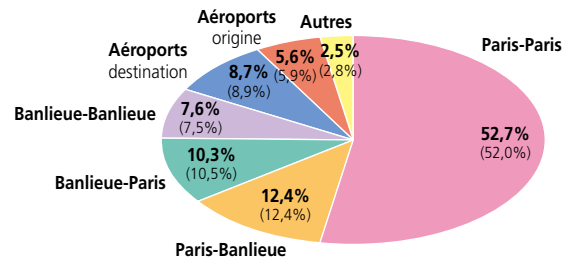


➔ Caractéristiques des voyages dans Paris (en 2012)

Établies sur un échantillon de 21 607 255 courses réalisées en Ile-de-France.

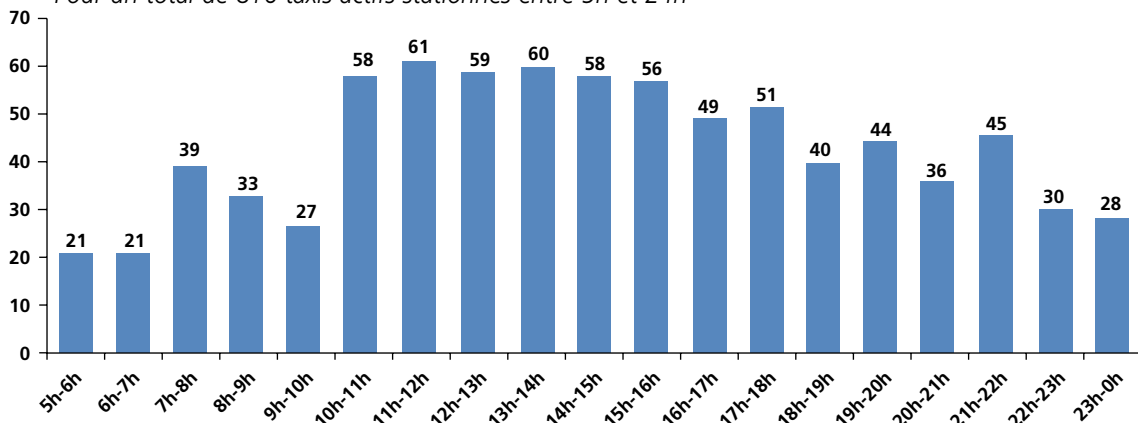
• Distance moyenne d'une course (Paris-Paris) : **4,63 km** (4,70 km en 2011)

• Durée moyenne d'une course (Paris-Paris) entre 7 h et 21 h un jour ouvrable : **25 mn** (25 mn en 2011)



➔ Fréquentation taxis gare Saint-Lazare

Pour un total de 816 taxis actifs stationnés entre 5h et 24h



Le nombre de taxis actifs présents à la station Saint-Lazare varie de 21 sur la tranche 5h/7h à 61 sur la tranche 11h/12h. La diminution s'amorce à compter de 18h, avec néanmoins une remontée sur la tranche 21h/22h.

Infractions

Source : Préfecture de Police

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

➔ Évolution 2012/2011

pour arrêt ou stationnement

47 624

-6%



Les déplacements touristiques

Autocars de tourisme

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



Enquête cars
« jeudi 9 juin 2011 »

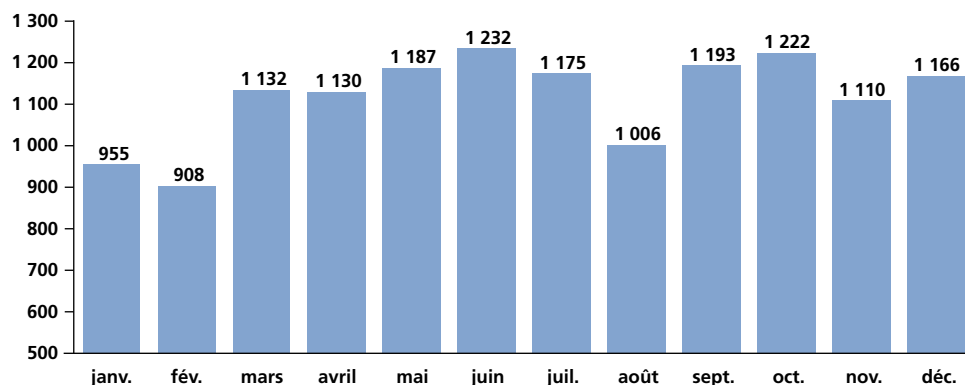


Le mois de l'étude, juin 2011, est utilisé comme référence.

Au nombre d'autocars relevé le 9 juin 2011 a été appliqué le coefficient de variation mensuel du nombre des arrivées hôtelières, par écart au mois de juin de la même année.

Les chiffres mensuels du tableau ci-contre ont été obtenus par extrapolation, hormis celui de juin.

➔ Trafic journalier des autocars de tourisme dans Paris



En moyenne journalière mensuelle, le nombre d'autocars varie de 908 en février à 1 232 en juin. En moyenne annuelle, 1 034 autocars différents ont circulé quotidiennement dans Paris en 2011.

➔ Offre de stationnement réservée aux autocars

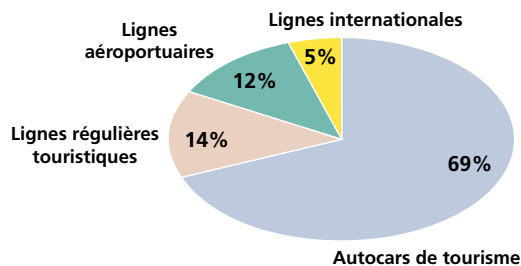
636 places réparties en :

412 places payantes accessibles dans le cadre du forfait dont **225** dans les parcs

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

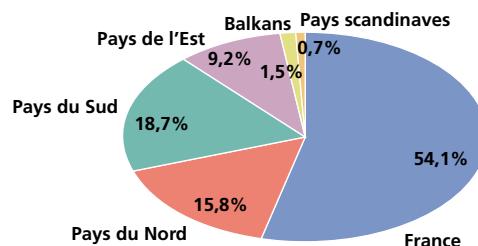
57 places réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs

➔ Trafic des autocars dans Paris



Le trafic des autocars de tourisme, qui atteint son maximum en juin, est le principal générateur de trafic des autocars. Le trafic généré par les autocars « scolaires » ou par les « lignes privées » n'a pas pu être pris en compte.

➔ L'immatriculation des cars ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar



Tendances : En 2012, plus de la moitié des cars ayant souscrit un abonnement de stationnement Pass Autocar sont immatriculés en France.

Forfait de stationnement des autocars de tourisme

Nombre de stationnements ■
 Nombre de forfaits utilisés ■



Nombre de stationnements :

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



Forfait :

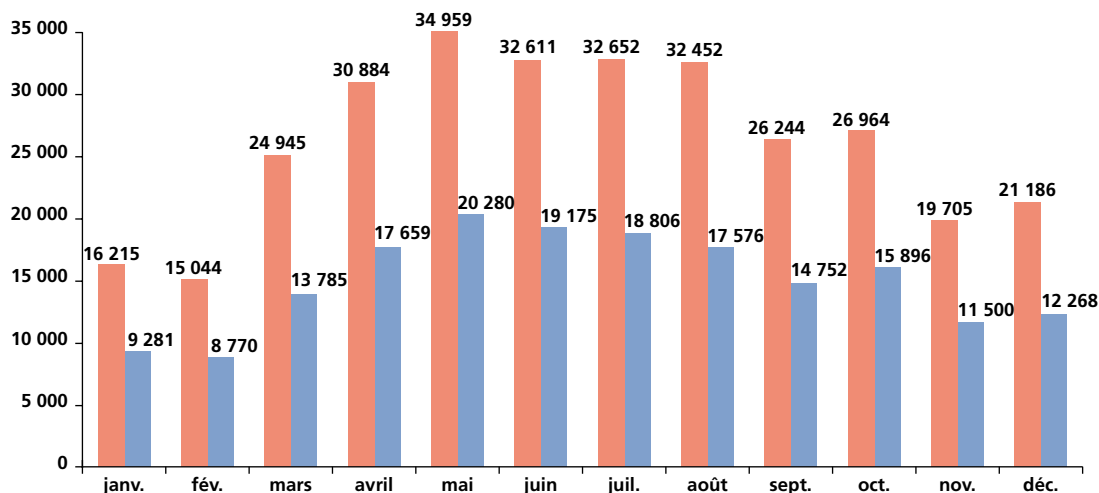
Le forfait donne accès à la majorité des parcs et places sur voirie. Il est en place depuis le 16 juin 2003.

(%) : Pourcentage en 2011

Forfaits dans les transports en commun

Source : STIF

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



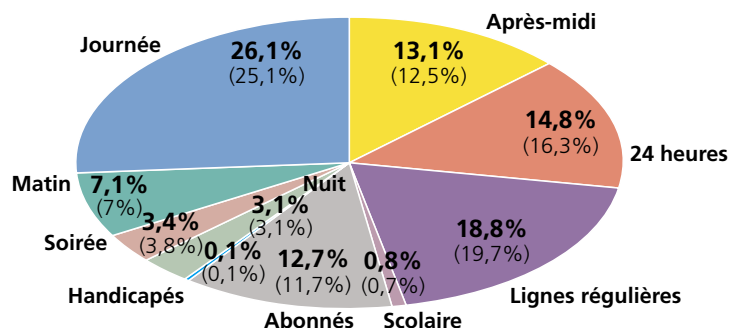
Nombre total de stationnements : **313 861**, soit + **5,4%** par rapport à 2011.

Nombre total de forfait vendus : **179 748**, soit + **3,1%** par rapport à 2011.



Tendances : On observe en 2012, une augmentation de la fréquentation globale.

Types de forfaits utilisés



Tendances : Les parts de forfaits abonnés, de forfaits journaliers et après midi sont en augmentation, comparativement à 2011. L'évolution des forfaits journaliers et après-midi confirme la tendance observée en 2010.

Nombre de forfaits utilisés en 2012

Évolution 2012/2011

Forfaits "Mobilis" (y compris tickets jeunes week-end)	7 936 000	+0,5%
Forfaits "Paris Visite"	2 992 000	+6%

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

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

Transports de voyageurs par voie fluviale

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

➔ Nombre de passagers transportés en 2012

➔ Évolution 2012/2011

Sur la Seine durant la période de janvier jusqu'à fin décembre (sauf durant les crues) - par Batobus	917 012	+5%
Sur les canaux - par bateaux de tourisme <i>* Sur les canaux à grand gabarit : Saint-Martin et Saint-Denis</i>	120 000	stable
- par navettes sur les canaux	1 160 000*	+33%

* Pour les navettes, la progression est due à l'explosion de la fréquentation de la navette ICADE située à la hauteur de la Porte de la Villette.

➔ Résultats hôteliers

Nombre d'arrivées et de nuitées en millions

➔ Évolution 2012/2011

	2011	2012	
Nombre total d'arrivées	15,7	15,7	stable
dont Etrangers	8,5	8,7	
Français	7,2	7,0	
Nombre total de nuitées	36,9	36,9	stable
Nombre de nuitées d'affaires	16,3	15,8	-3%
Part de la clientèle d'affaires	44,3%	43,2%	-1,1
Durée moyenne de séjour	2,36 nuitées	2,35 nuitées	stable
Taux d'occupation moyen	79,5%	79,6%	stable



Taux d'occupation des chambres dans l'hôtellerie homologuée :

Résultat du 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).

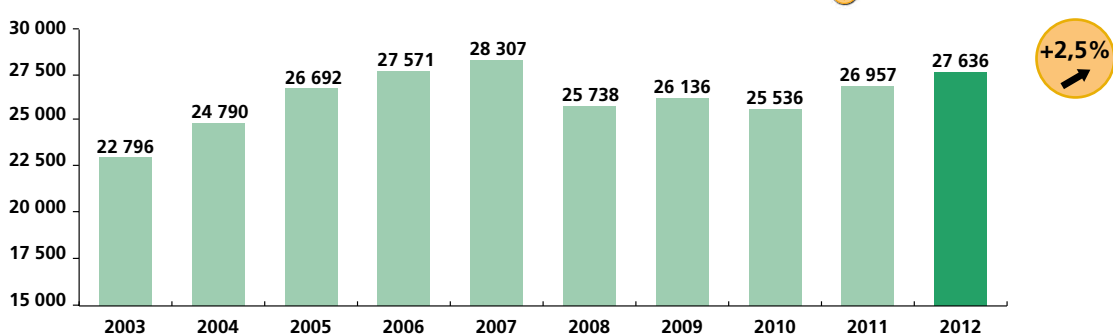


Tendances : La fréquentation hôtelière se stabilise en 2012 mais est en baisse pour le tourisme d'affaires.

➔ Évolution annuelle de la fréquentation des principaux sites culturels

➔ Évolution 2012/2011

Nombre d'entrées en milliers



Principaux sites culturels :

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



Tendances : La fréquentation des grands sites culturels parisiens est orientée, depuis 2010, à la hausse.



Le transport de marchandises

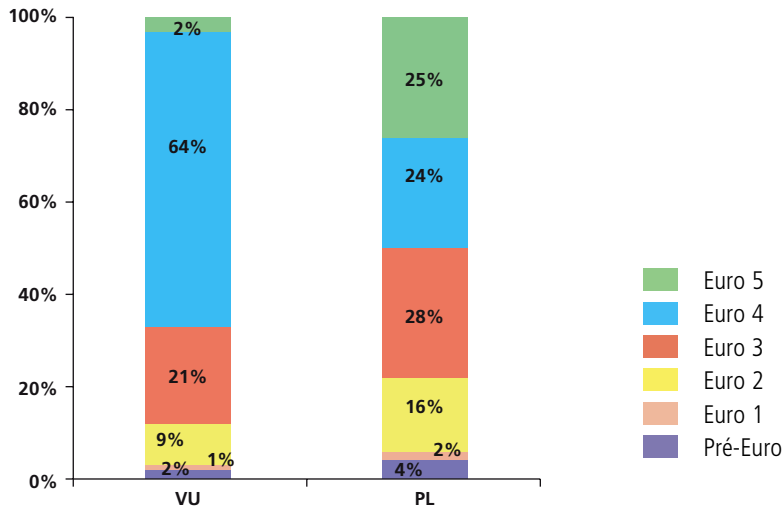
Voie routière

Source : Mairie de Paris,
Direction de la voirie
et des déplacements
Enquêtes par relevé de
plaques minéralogiques
réalisées les 19, 22, 23
et 28 juin 2012



VU : Véhicules utilitaires légers (fourgonnettes, camionnettes).
PL : Poids lourds, véhicules utilitaires dont le tonnage est supérieur à 3,5 tonnes de poids total en charge.
Sites enquêtés : Paris intra-muros
Av. Jean Jaurès, bd Saint Jacques, bd Auguste Blanqui, bd Lefebvre, bd Bessières, rue du 4 septembre, bd Saint-Martin, voie sur berge rive gauche (sortie après Pont de l'Alma).
Les normes européennes d'émission, dites normes Euro, sont des règlements de l'Union européenne qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs.

➔ Répartition du parc selon les normes Euro



Tendances : Près de deux tiers (66%) des véhicules utilitaires sont Euro 4 ou 5. En revanche, ces mêmes normes ne concernent que la moitié des poids lourds comptés (49%).

Zones de livraison

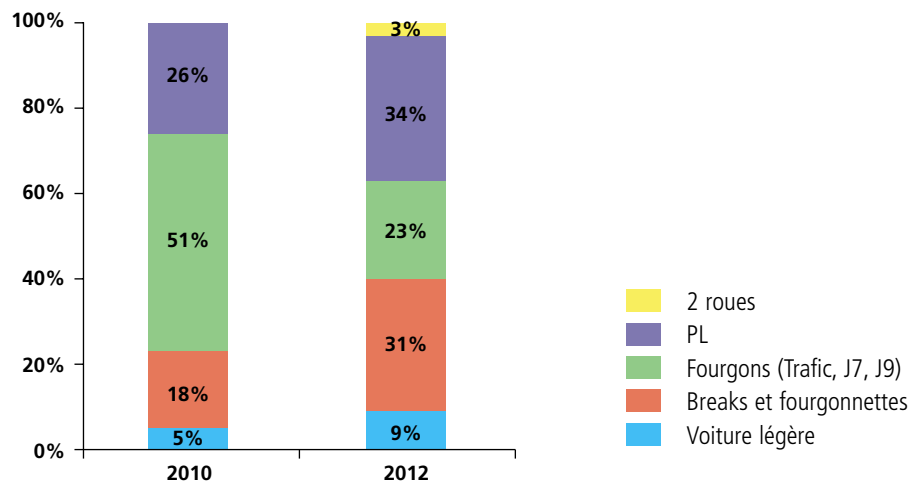
Source : Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des déplacements
Enquêtes réalisées sur le secteur
de la rue de Rennes, entre
la place du 18 juin 1940
et le boulevard Raspail,
les mardi 30 mars 2010
et jeudi 20 septembre 2012



De mai 2011 à avril 2012, la rue de Rennes a été réaménagée sur une longueur de 500 m, du boulevard Montparnasse au boulevard Raspail. Pour améliorer le cheminement et la sécurité des piétons et des vélos, les trottoirs ont été élargis, des bandes cyclables ont été créées et les livraisons des commerces ont été réorganisées.

➔ Types de véhicules sur les zones de livraison

Secteur de la rue de Rennes



Tendances : En 2010, 51% des livraisons s'effectuaient avec des fourgons (PTAC compris entre 2,1 T et 3,5 T) et 26% avec des poids lourds (PTAC > 3,5 T). En 2012 la part des fourgons redescend à 23% alors que celle des poids lourds atteint 34%.

➔ Nombre de zones de livraison

Nombre de zones de livraison fin 2012	9 299
dont :	
- zones de livraison partagées	7 493
- zones de livraison sanctuarisées	1 806

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

➔ Évolution 2012/2011

pour arrêt ou stationnement	683 839	+9%
dont enlèvements	78 734	

Infractions

Source : Préfecture
de Police

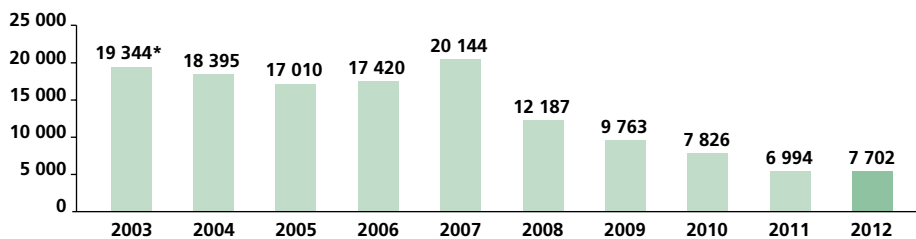
Voie ferrée

Source : SNCF

Flux de trafic fret en Ile-de-France par la SNCF

Trafic global en milliers de tonnes (arrivages + expéditions)

Évolution 2012/2011



*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. Néanmoins, une hausse s'amorce à nouveau en 2012.

Voie d'eau

Source : Ports de Paris

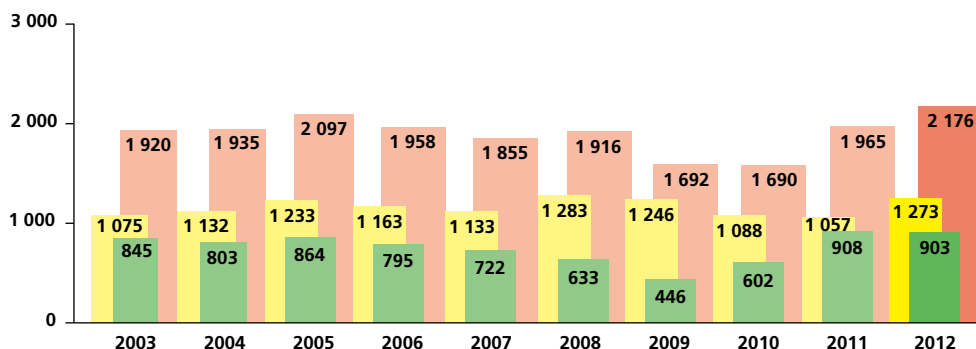
Évolution du trafic de fret fluvial des ports parisiens

Trafic fluvial des ports sur la Seine	2 176 325 tonnes
Trafic fluvial des ports sur les canaux (Paris 19 ^e)	111 386 tonnes
Trafic total pour tous les ports parisiens	2 287 711 tonnes

Ports sur la Seine

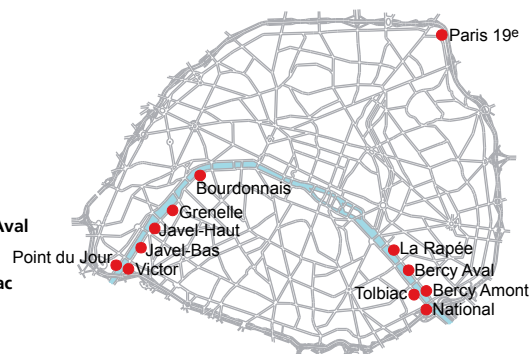
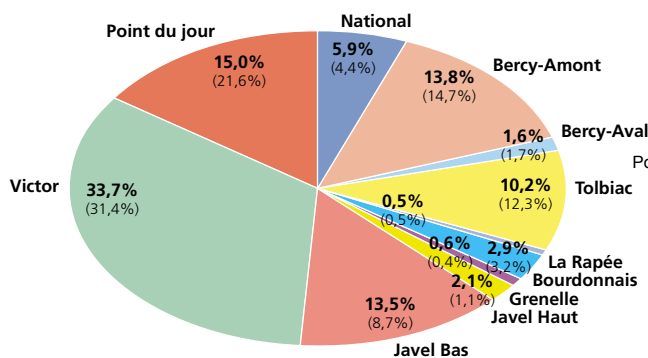
Trafic en milliers de tonnes

Évolution 2012/2011



Le trafic total sur la Seine des ports parisiens, composé à 99% de matériaux de construction, est en hausse en 2012, avec des déchargements en hausses et des chargements restés stables.

Répartition du trafic fluvial sur la Seine par port



Évolution 2012/2011

Trafic fluvial total en Ile-de-France	22 273 709 tonnes
dont	
Trafic total sur les canaux de la Ville de Paris	1 060 964 tonnes



Ports parisiens sur la Seine ayant donné lieu à du trafic en 2012 :

National, Bercy-Amont, Bercy-Aval, Tolbiac, La Rapée, Bourdonnais, Grenelle, Javel Haut, Javel Bas, Victor, Point du Jour.

Ports parisiens inscrits au PLU :

6 ports industriels : port National (13^e), port de Tolbiac (13^e), port 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).

13 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 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-Élysées (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 :

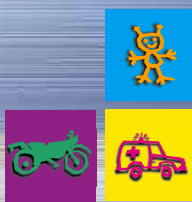
Port dans lequel le transit de marchandises a lieu dans la journée ; l'espace est ensuite rendu aux loisirs le reste du temps.

(%) : Pourcentage en 2011



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

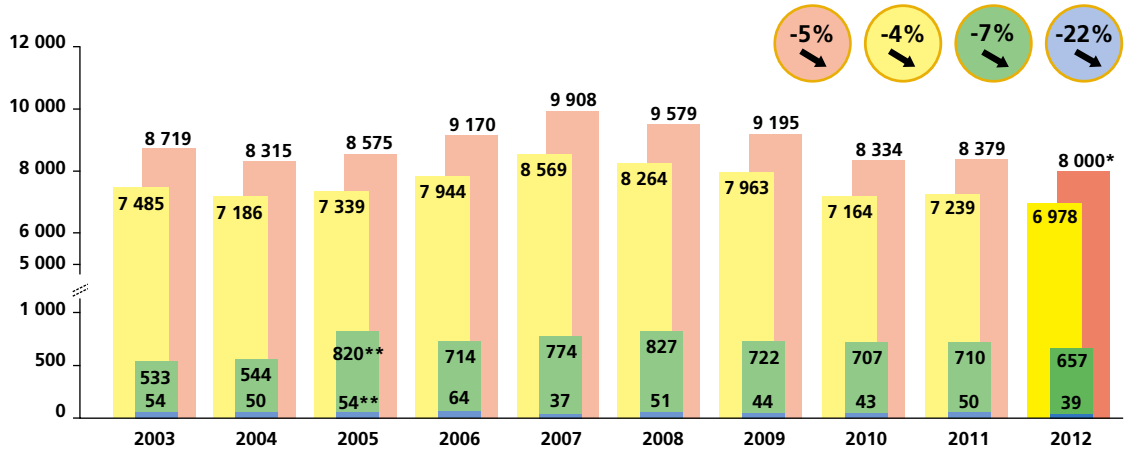
Nombre d'accidents corporels et de victimes

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

- VICTIMES
- ACCIDENTS
- BLESSÉS GRAVES
- TUÉS

➔ À Paris

➔ Évolution 2012/2011



* dont sur le boulevard périphérique et les échangeurs : 748 accidents corporels, soit 11% du total des accidents de Paris et 904 victimes (823 blessés légers, 79 blessés graves et 2 tués) soit 11% du total. Parmi ces victimes, on dénombre 61% d'usagers de deux-roues motorisés, 39% d'usagers quatre roues et 0,1% de piétons.

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

➔ Comparaison avec les résultats régionaux et nationaux

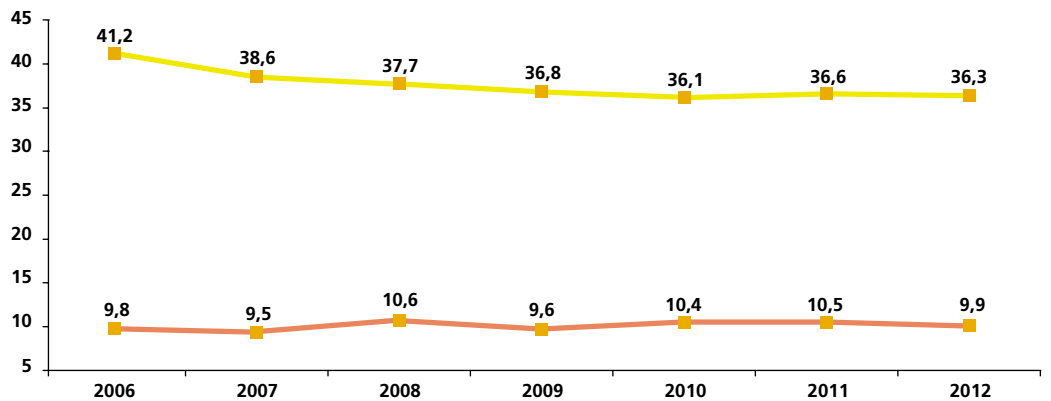
	Nombre d'accidents	Évolution 2012/2011	Nombre de victimes	Évolution 2012/2011
Paris	6 978	-4%	8 000	-5%
Ile-de-France	18 943	-4%	22 715	-5%
Milieu urbain	42 454	-6%	51 867	-6%
France*	60 437	-7%	79 504	-7%

* France métropolitaine.



Tendances : On constate une diminution du nombre total d'accidents corporels (-4%) et du nombre total de victimes (-5%) à Paris par rapport à 2011. Cette diminution s'accompagne d'une baisse du nombre des tués (11 de moins), des blessés graves (53 de moins) et des blessés légers (315 de moins). Les indicateurs concernant l'Ile de France, le milieu urbain français et la France métropolitaine évoluent dans le même sens.

➔ Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents



Tendances : La gravité des accidents à Paris demeure bien inférieure à celle du milieu urbain français dans son ensemble. Le changement de la définition par l'Etat de la gravité des victimes accentue cette différence.



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'État a changé la définition de la gravité des victimes d'accidents corporels, afin de s'aligner sur la directive européenne :

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

blessé grave appelé B.H., (blessé hospitalisé) : Victime nécessitant plus de 24 h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours minimum antérieurement).

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

Évolution de la gravité des accidents

- PARIS
- FRANCE milieu urbain



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

Répartition des accidents en 2012

(%) : Pourcentage des infractions en 2011



VL : Véhicules légers
 VU : Véhicules utilitaires
 PL : Poids-lourds
 TC : Transports en commun

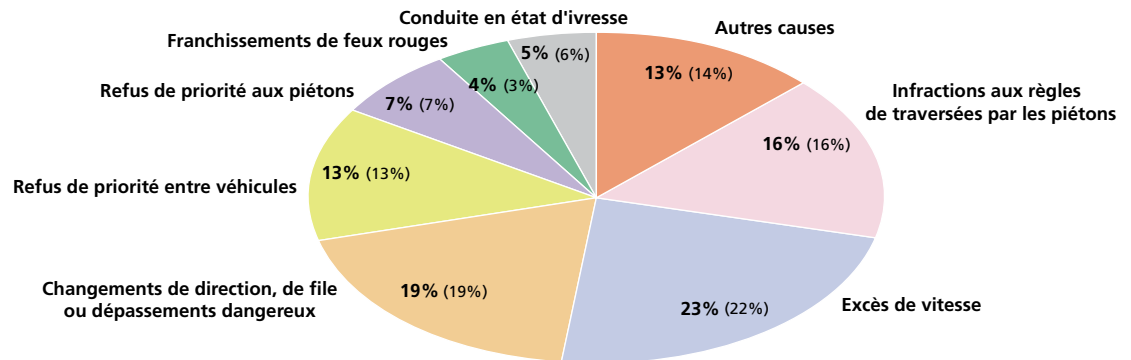


Le nombre d'accidents réparti par catégorie d'utilisateurs est supérieur au total des accidents, un même accident pouvant impliquer plusieurs catégories d'utilisateurs.

Sécurité des usagers

2 ROUES MOTORISÉS
 PIÉTONS
 4 ROUES
 VÉLOS

Répartition des accidents selon les principales causes

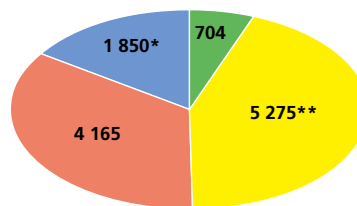


Tendances : Les excès de vitesse représentent la principale cause des accidents en 2012. Viennent ensuite les changements de direction, de file et les dépassements dangereux, puis les infractions aux règles de traversées par les piétons et enfin les refus de priorité entre véhicules.

Les « autres causes » sont essentiellement les demi-tours ou marche arrière (4%), les ouvertures de portières (2%), la conduite dans des conditions perturbées* (2%), la circulation de véhicules non autorisés dans les couloirs de bus (2%), le franchissement de ligne continue (1%), la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens (1%) et la conduite sous l'emprise de stupéfiants (1%).

* conduite dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément (mécanique défectueuse, utilisation d'un téléphone portable, chute d'un objet...)

Répartition des accidents par catégorie d'utilisateurs impliqués

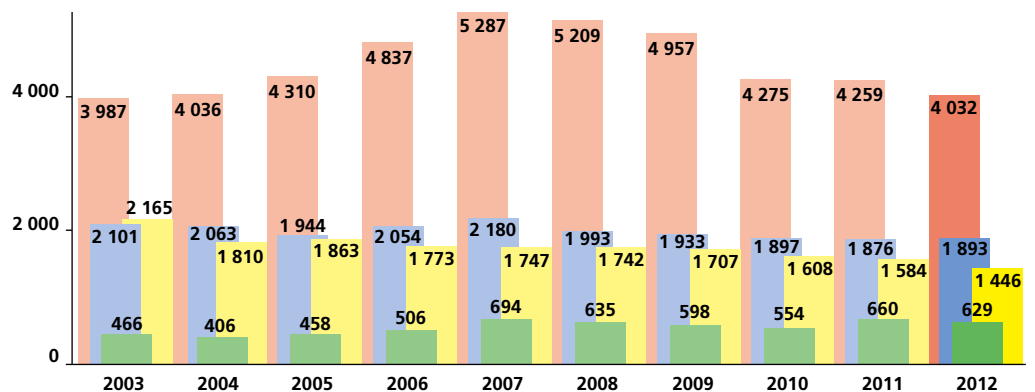


* dont 33 rollers et trottinettes.

** dont détail des véhicules impliqués dans les accidents de quatre-roues : VL : 4 431 ; VU : 757 ; PL : 178 ; TC : 189 ; engin spécial : 1 ; tramway : 3 ; autres : 25 (dont 16 accidents d'Autolib').

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

Évolution 2012/2011



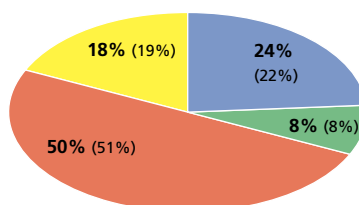
Tendances : Les usagers des deux roues motorisés représentent toujours près de la moitié des victimes (50% en 2012) alors qu'ils ne représentent que 17%* du trafic motorisé dans Paris intra-muros et 8%* sur le boulevard périphérique.

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

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

(%) : Pourcentage en 2011

➔ Répartition des victimes par catégorie en 2012



Nombre de victimes tout Paris	dont tués	dont blessés graves	dont blessés légers	
Deux-roues motorisés	4 032	15	336	3 681
dont - cyclomoteurs (49,9 cm ³)	1 279	2	80	1 197
- motocyclettes ou scooters	2 753	13	256	2 484
dont > 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	1 478	4	121	1 353
> 125 cm ³	1 275	9	135	1 131
Piétons	1 893	18	222	1 653
dont - enfants (≤ 15 ans)	290	3	23	264
- adultes (entre 16 et 59 ans)	1 110	5	119	986
- personnes âgées (60 ans et +)	493	10	80	403
4 roues	1 446	1	53	1 392
dont - VL*	1 235	1	48	1 186
- VU	107	-	2	105
- PL	12	-	-	12
- TC	75	-	3	72
- voiturette, quad et autres	17	-	-	17
Vélos	629	5	46	578
dont - Vélip	167	2	15	150

* dont 1 victime conductrice d'une Autolib'.



Tendances : Les accidents impliquant un deux-roues motorisés, dont le nombre est en baisse de 7% par rapport à 2011, représentent 60% des accidents corporels de la circulation en 2012. Le nombre de victimes deux-roues motorisés, en baisse par rapport à 2011 (-5%), représentent la moitié des victimes (50%). Les blessés légers diminuent (159 de moins qu'en 2011) ainsi que les blessés graves (67 de moins) et les tués (1 de moins). La répartition par catégorie indique 68% de victimes motocyclistes et 32% de cyclomotoristes en 2012, comme en 2011. Le taux de gravité des accidents de deux-roues motorisés est de 8,4%, inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,9% en 2011).



Les accidents impliquant un piéton, dont le nombre est stable par rapport à 2011, représentent un peu plus du quart (27%) des accidents corporels de la circulation en 2012 à Paris. Le nombre de victimes piétons est en légère augmentation (+1%). Cette hausse repose sur celle des blessés graves (14 de plus qu'en 2011) et sur celle des blessés légers (12 de plus). En revanche, le nombre de piétons tués diminue (9 de moins). En 2012, les piétons représentent 24% du total des victimes, réparties comme suit : 15% d'enfants, 59% d'adultes et 26% de personnes âgées. Au sein de la population parisienne, la part des enfants (de moins de 15 ans) est de 13%, des adultes 65% et des personnes âgées (60 ans et plus) 22%. Les personnes âgées de 60 ans et plus constituent plus de la moitié des piétons tués (56%). Le taux de gravité des accidents de piétons en 2012 est de 12,9%, supérieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,9%).



Taux de gravité :

Nombre de victimes tués et blessés graves pour 100 accidents corporels.
En 2011 à Paris, le taux de gravité est de 10,5 pour l'ensemble des accidents corporels.



Les accidents impliquant un quatre roues, dont le nombre est en hausse de 1% par rapport à 2011, représentent une part importante des accidents corporels de la circulation en 2012 à Paris (76%). Les victimes en quatre roues représentent 18% du total des victimes à Paris en 2012. On observe une diminution du nombre de blessés légers (125 de moins qu'en 2011), de blessés graves (7 de moins) et de tués (6 de moins). Le taux de gravité des accidents de quatre roues en 2012 est de 1%. Ce taux est très en deçà (10 fois moins) de celui de l'ensemble des accidents parisiens (9,9%).



Les cyclistes sont impliqués dans 10% des accidents corporels de la circulation en 2012. Ils représentent 8% des victimes en 2012. Le nombre de victimes cyclistes est en baisse de 5% par rapport à 2011. Cette diminution repose sur celle des blessés légers (43 de moins qu'en 2011) car le nombre de blessés graves augmente (7 de plus) ainsi que celui des tués (5 de plus).

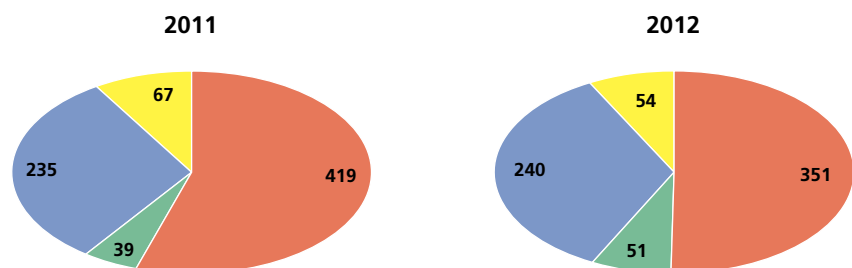
Le taux de gravité des accidents de vélos en 2012 est de 7,2%. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble des accidents à Paris (9,9%).

Les 167 victimes cyclistes utilisant Vélib' représentent 27% de l'ensemble des victimes cyclistes en 2012, alors que la part des cyclistes Vélib' dans la circulation, parmi l'ensemble des cyclistes*, est de 41%.

* comptages de l'Observatoire.

➔ Évolution du nombre de tués et blessés graves

2 ROUES MOTORISÉS ■
PIÉTONS ■
4 ROUES ■
VÉLOS ■



Tendances : Les usagers les plus vulnérables sont en majorité les 2 roues motorisés et les piétons.

Actions en faveur de la sécurité routière



Sites « accidentogènes » qui ont été étudiés en 2012 :

Section courante du boulevard Saint-Michel entre rue Serpente et rue Francis Gay ; rue Saint-Séverin (5^e et 6^e) ; carrefour boulevard Saint-Germain/boulevard Saint-Michel (5^e et 6^e) ; carrefour boulevard du Montparnasse/avenue du Maine/rue de Vaugirard (6^e et 15^e) ; carrefour avenue des Champs-Élysées/avenue de Marigny/place Clémenceau (8^e) ; carrefour boulevard Malesherbes/rue Pasquier/rue de la Ville L'Évêque (8^e) ; section courante du boulevard de Belleville entre rue Jean-Pierre Timbaud et rue des Maronites (11^e) ; carrefour rue Villot/rue de Rambouillet (12^e) ; carrefour rue de la Convention/avenue Félix Faure (15^e) ; carrefour boulevard Lefebvre/avenue de la Porte Brancion (15^e) ; section courante du boulevard de Belleville entre rue des Couronnes et rue des Maronites (20^e) ; section courante de la rue Belgrand entre rue de la Chine et impasse Eveillard (20^e).

➔ 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. 189 télégrammes ont été diffusés en 2012.
- 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 2012, 11 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).
- Soutien à l'action de diffusion du Code de la Rue et de repérages des bonnes pratiques organisé par Rue de l'Avenir.
- Soutien aux conférences de sensibilisation des seniors organisées par la Prévention Routière (Comité de Paris).
- Soutien à la sensibilisation des usagers 2 roues motorisés par Voiture and Co (concours de design de blouson).
- Soutien à l'action concernant l'organisation des soirées responsables de Avenir Santé (concours « une soirée parfaite »).
- Formation des cyclistes à la remise en selle. Des cours organisés avec le concours d'associations subventionnées par la Mairie de Paris sont dispensés sur 4 jours de la semaine.



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

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

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

➔ Impact météorologique

Les conditions météorologiques en 2012 ont été très contrastées. Le premier trimestre se caractérise par des conditions météorologiques défavorables en termes de pollution atmosphérique : une vague de froid intense en février, suivie d'un mois de mars exceptionnellement sec et ensoleillé. On enregistre sur cette période un nombre important d'épisodes de pollution aux particules. Le reste de l'année est globalement marqué par un été frais et pluvieux, hormis une vague de chaleur tardive en août, et un automne doux et pluvieux, favorables à des niveaux peu élevés de pollution. Les niveaux de pollution moyens de 2012 sont donc légèrement inférieurs à ceux de 2011.

➔ Réseau de mesure d'Airparif

La mesure de pollution atmosphérique concerne l'Île de France dans son ensemble – une seule zone – (arrêté du 12.07.2005).

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 comme par exemple la présence d'un réseau routier dense dans une zone fortement peuplée.

Le dispositif de surveillance est composé d'un réseau de mesures fixes continues, complété de mesures discontinues et d'outils de modélisation. A l'aide de ces derniers, des cartes des niveaux moyens annuels sont réalisées chaque année pour les principaux polluants réglementés. Ces cartes permettent d'estimer les niveaux de pollution en tout point de la région, à la fois en situation de fond et de proximité au trafic routier. Les résultats de ce dispositif sont affinés par des campagnes de mesures ponctuelles en différents points de la région.

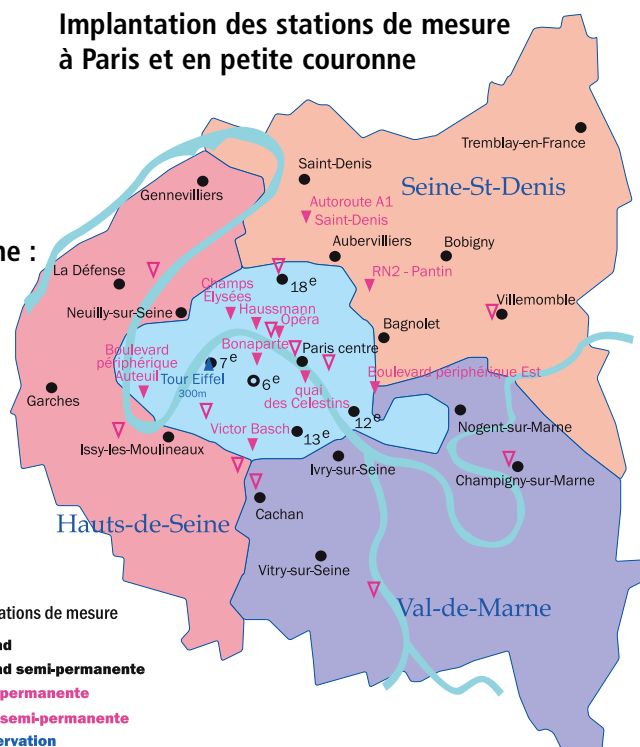
Typologie des stations à Paris :

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

Typologie des stations en Petite Couronne :

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

Implantation des stations de mesure à Paris et en petite couronne



Typologie des stations de mesure

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

➔ Mesures de la qualité de l'air

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

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

Dioxyde d'azote NO₂



Effets sur la santé :

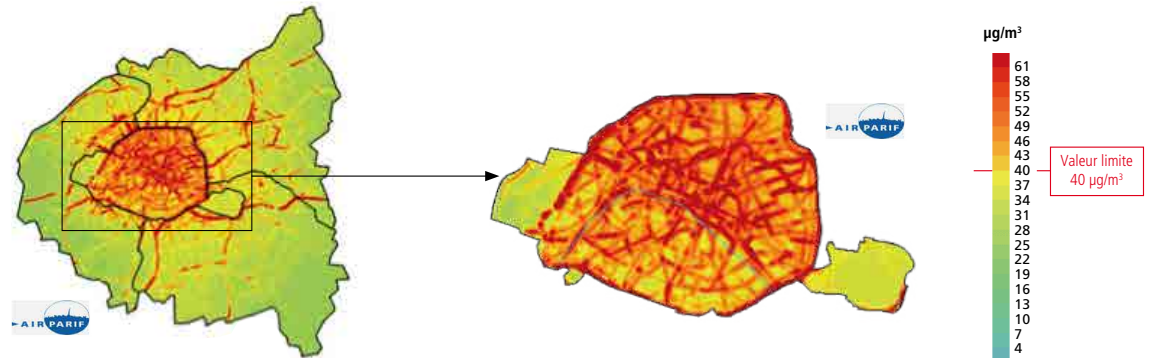
Le dioxyde d'azote, qui est un gaz toxique à fortes concentrations, provoque des inflammations des voies respiratoires et une diminution de la fonction pulmonaire (OMS, 2011).

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

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

Le dioxyde est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. A Paris, les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote sont dues en grande majorité au trafic routier (60%) et au secteur résidentiel et tertiaire (35%).

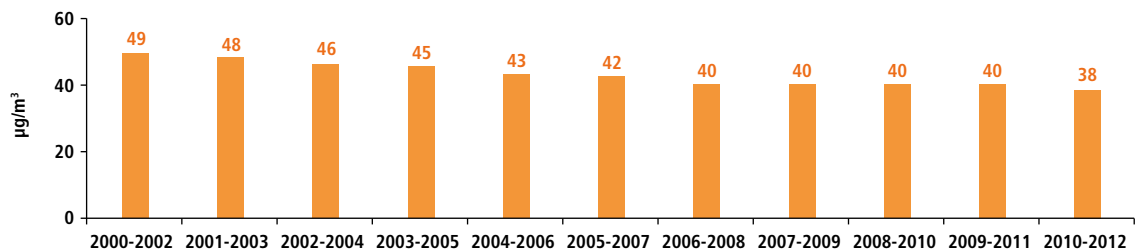
A Paris, les concentrations sont généralement plus soutenues sur la rive droite de la Seine.



En 2012, le dépassement de la **valeur limite annuelle en NO₂** (40 µg/m³) concerne environ 600 km d'axes routiers parisiens, soit environ 80% du réseau routier modélisé et 75% de la superficie du département. Près de 2 millions d'habitants sont potentiellement exposés à un air excédant la valeur limite annuelle pour le NO₂, soit environ 90% des Parisiens.

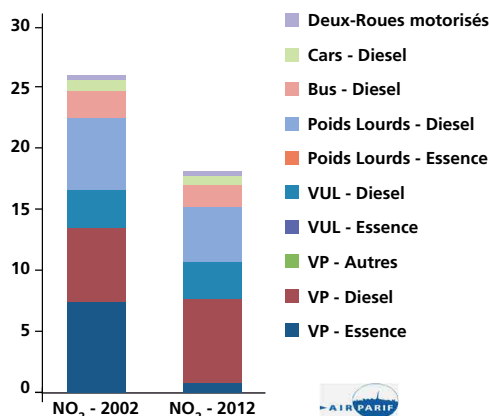
➔ Evolution des niveaux de NO₂

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



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

Emissions de NO₂ en tonnes, pour un jour ouvrable moyen



➔ Évolution 2002/2012

-30%

Les émissions d'oxydes d'azote ont diminué de 30% entre 2002 et 2012 sur le réseau routier parisien. Cette baisse significative s'explique d'une part par la baisse du flux de trafic à Paris et d'autre part par l'évolution du parc technologique vers un parc moins polluant pour le composé considéré (introduction de nouvelles normes « Euro 4 » – « Euro 5 » et « Euro 6 » pour les bus et les cars.)

Source : AIRPARIF-
Mairie de Paris

Etude sur l'évolution de la qualité de l'air à Paris entre 2002 et 2012, réalisée en juillet 2013

Particules PM10



Particules PM10 et PM2.5 : elles sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM10, de diamètre inférieur à 10 µm et les PM2.5, de diamètre inférieur à 2.5 µm. Les particules PM10 sont majoritairement formées de particules PM2.5 : en moyenne annuelle, les PM2.5 représentent environ 60 à 70% des PM10.

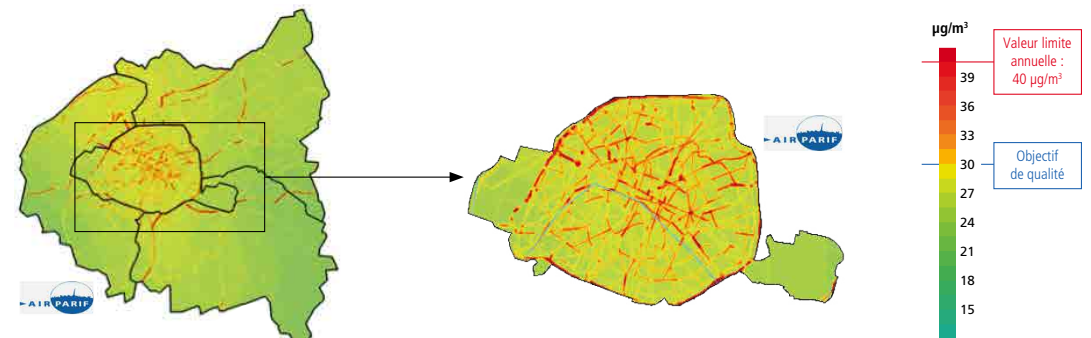
Effets sur la santé :

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

La **valeur limite annuelle**, comme l'**objectif de qualité**, pour les PM10, visent la protection de la santé et sont fixés respectivement à 40 µg/m³ et à 30 µg/m³ en moyenne annuelle.

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

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



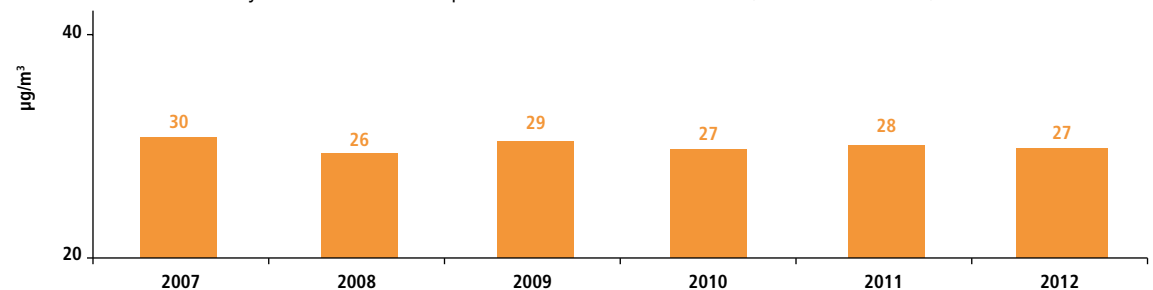
C'est aux abords des axes de circulation que les concentrations sont les plus élevées.

En 2012, le dépassement de l'**objectif de qualité annuel** (30 µg/m³) concerne près de 300 km d'axes routiers parisiens, soit environ 35% du réseau routier modélisé. En 2012, près de 400 000 habitants sont potentiellement exposés à un air excédant l'objectif de qualité annuel pour les particules PM10.

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

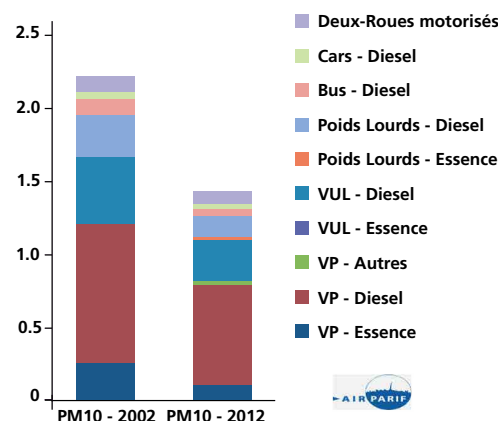
Concentration moyenne annuelle en particules PM10 dans Paris (stations de fond)



Les teneurs moyennes de **particules PM10** d'une année sur l'autre sont très impactées par les conditions météorologiques. Si l'on s'affranchit des fluctuations météorologiques interannuelles et des évolutions météorologiques, les teneurs de PM10 sont globalement stables au cours des dernières années.

Les normes européennes et françaises de qualité de l'air relatives aux particules PM10 sont donc respectées en situation de fond.

Emissions de PM10 en tonnes, pour un jour ouvré moyen



➔ Évolution 2002/2012

-35%

Entre 2002 et 2012, les émissions de particules PM10 ont diminué de 35% sur le réseau routier parisien. Cette baisse significative s'explique d'une part par la baisse du flux de trafic à Paris et d'autre part par l'évolution du parc technologique vers un parc moins polluant pour le composé considéré (introduction de nouvelles normes «Euro 4 » – « Euro 5 » et « Euro 6 » pour les bus et les cars.)

Source : AIRPARIF-
Mairie de Paris

Etude sur l'évolution
de la qualité de l'air à Paris
entre 2002 et 2012,
réalisée en juillet 2013

Particules PM2.5

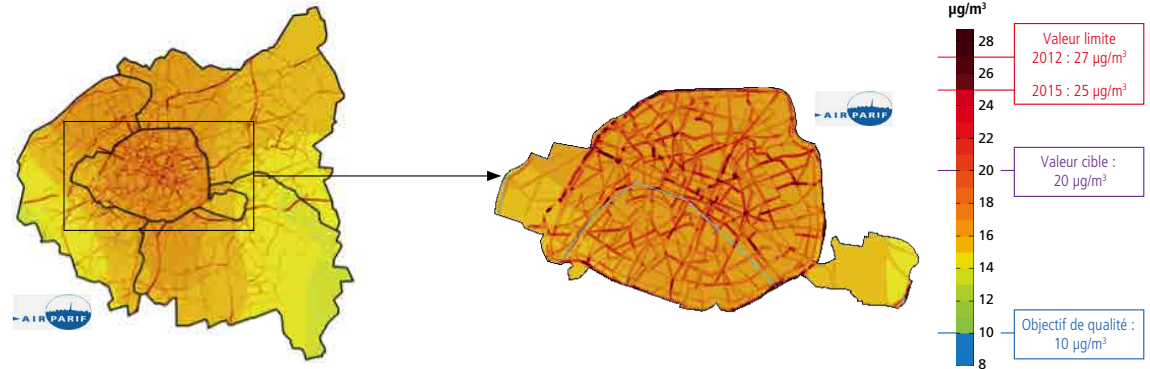


En raison du nombre limité de points de mesure PM2.5 sur la région Ile-de-France, la cartographie obtenue ne permet pas les mêmes interprétations que pour le NO₂ et les PM10, au regard des normes pour l'ensemble de la région. L'interprétation vis-à-vis des dépassements des valeurs réglementaires ne peut se faire que sur les points de mesure que constituent les stations.

La **valeur limite annuelle**, comme la valeur cible et l'**objectif de qualité**, pour les PM2.5, cherchent à protéger la santé des populations et sont fixés respectivement à 27 µg/m³, à 20 µg/m³ et à 10 µg/m³ en moyenne annuelle.

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

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



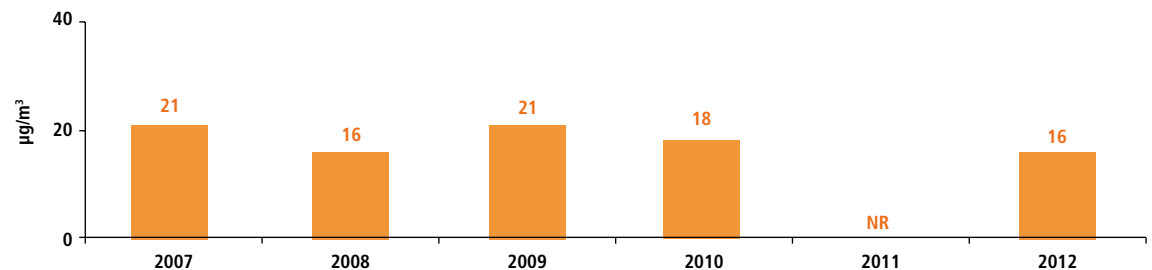
C'est aux abords des axes de circulation que les concentrations sont les plus élevées.

La superficie, le nombre d'habitants et le nombre de kilomètres de voirie concernés par un dépassement des seuils réglementaires en PM2.5 (valeur limite annuelle et valeur cible) sont très faibles pour l'année 2012.

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

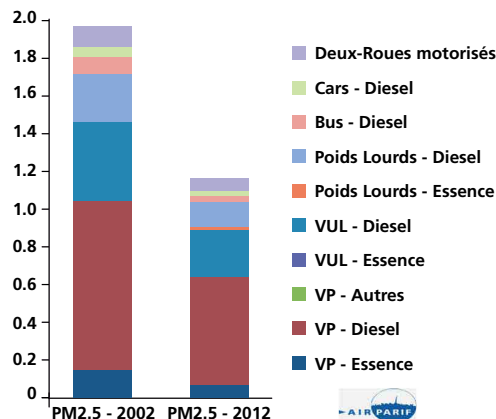
➔ Evolution des niveaux des PM2.5

Concentration moyenne annuelle en particules PM2.5 dans Paris (stations de fond)



Comme pour les PM10, des variations importantes liées à la survenue d'épisodes de pollution plus ou moins intenses se retrouvent sur les **particules fines PM2.5**. Hormis ces variations inter-annuelles, les niveaux sont globalement stables sur Paris, à la fois en fond et en proximité au trafic routier.

Emissions de PM 2.5 en tonnes, pour un jour ouvré moyen



➔ Évolution 2002/2012

-40%

Entre 2002 et 2012, les émissions de particules PM 2.5 ont diminué de 40% sur le réseau routier parisien. Cette baisse significative s'explique d'une part par la baisse du flux de trafic à Paris et d'autre part par l'évolution du parc technologique vers un parc moins polluant pour le composé considéré (introduction de nouvelles normes «Euro 4 » – « Euro 5 » et « Euro 6 » pour les bus et les cars.)

Source : AIRPARIF-
Mairie de Paris
Etude sur l'évolution
de la qualité de l'air à Paris
entre 2002 et 2012,
réalisée en juillet 2013

Ozone O₃



L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il est principalement formé par réaction chimique entre des gaz « pré-curseurs », le dioxyde d'azote (NO₂), et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire (UV).

Les teneurs en ozone sont très faibles à proximité immédiate du trafic routier.

En effet, la formation de l'ozone nécessite un certain temps durant lequel les masses d'air se déplacent. Ce polluant n'est mesuré que sur les stations de fond et pas sur les stations trafic.

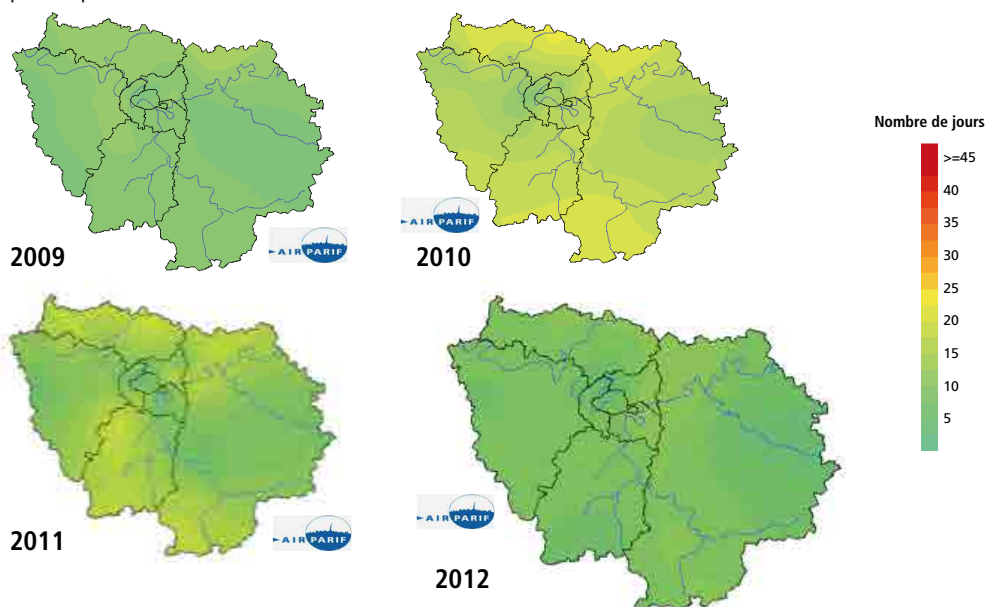
Effets sur la santé :

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.

➔ Mesure de l'ozone – objectif de qualité

L'ozone, polluant secondaire, se caractérise par des niveaux de fond plus importants en zones périurbaine et rurale. Pour bien illustrer ce comportement spatial, les cartes annuelles d'ozone sont présentées à l'échelle régionale.

L'**objectif de qualité en ozone** (O₃) est fixé à 120 µg/m³ en moyenne sur une période de 8 heures, à ne pas dépasser en cours d'année.



Les cartes représentent le nombre de jours de dépassement de ce seuil.

L'**objectif de qualité** relatif à la protection de la santé **est dépassé chaque année en tout point de la région**. Le dépassement est plus ou moins important selon les conditions météorologiques dominantes de l'année, en particulier les conditions estivales.

A Paris, il est dépassé au cours de 4 à 11 journées en fond selon les stations (16 journées sur la station d'observation).

➔ Mesure de l'ozone – valeur cible

En revanche, la **valeur cible (seuil de 120 µg/m³ en moyenne 8 heures, à ne pas dépasser plus de 25 jours en moyenne sur 3 ans)** est respectée dans Paris, de même que sur l'ensemble de la région Ile-de-France.



Depuis la période 2006-2008, la valeur cible n'est plus dépassée en Ile-de-France. Cela se confirme sur la période 2010-2012. Paris observe en moyenne un peu plus de 10 jours de dépassements du seuil de la valeur cible (25 jours autorisés).

Sur la station d'observation de la Tour Eiffel 3^e étage, éloignée verticalement du trafic routier (hauteur 300 m), la moyenne d'ozone est de 54 µg/m³.

A l'inverse des polluants précédents, les concentrations d'ozone ont tendance à augmenter à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération.



La **valeur cible visant la protection de la santé**, établie en moyenne sur 3 ans, était dépassée jusqu'en 2007 dans les zones rurales du sud-ouest et du nord de la région. La succession de cinq étés peu propices à des forts niveaux d'ozone a induit une baisse sensible de la moyenne calculée sur trois ans.

Benzène



Effets sur la santé :

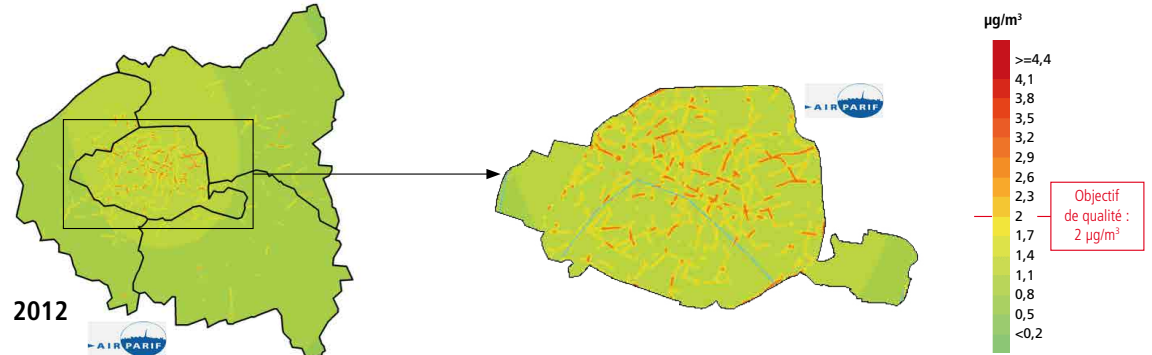
Le benzène est cancérigène pour l'homme. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés qui ont également des effets toxiques et/ou cancérigènes.

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

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

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

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



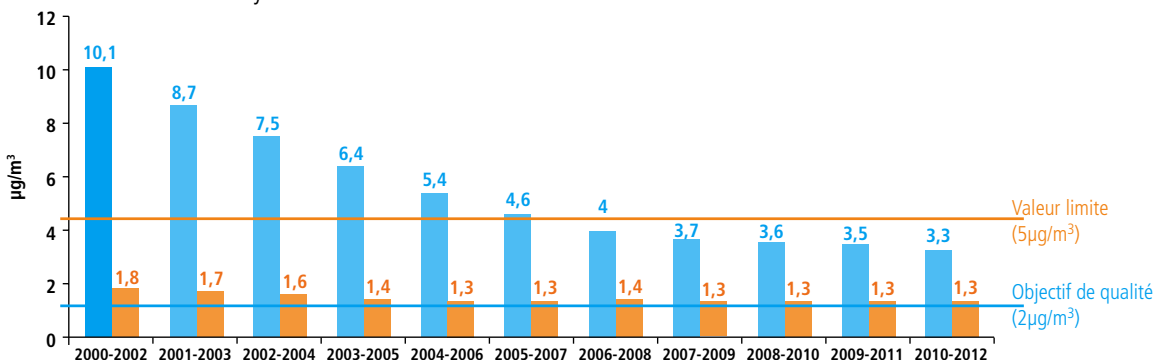
Les concentrations sont plus élevées à proximité des axes de circulation. Les concentrations de benzène en situation de fond sont légèrement plus élevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne.

En 2012, la valeur limite annuelle est respectée mais on constate un dépassement de l'objectif de qualité à Paris qui représente une superficie d'environ 10 km² et concerne approximativement 300 000 habitants, soit environ un Parisien sur six. Les outils de modélisation permettent d'estimer que l'objectif de qualité en benzène est dépassé sur près de 300 km de voirie dans Paris.

➔ Evolution des niveaux de benzène

Concentration moyenne sur 3 ans en benzène dans Paris

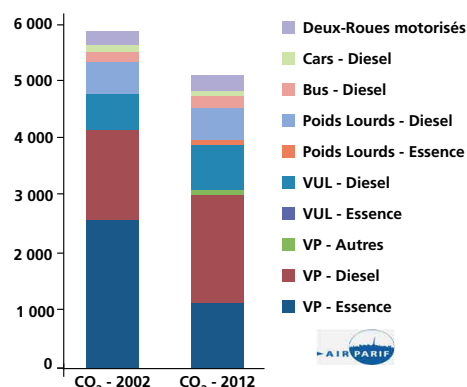
Stations à proximité du trafic ■
Stations de fond ■



Sur la période 2000-2007, les teneurs en benzène en proximité au trafic ont connu une forte baisse, en raison de la réglementation européenne ayant limité le taux de benzène dans les carburants. Depuis 2007, la baisse observée tend à se stabiliser, en dessous de la valeur limite européenne mais au-dessus de l'objectif de qualité français. En situation de fond, la même tendance est observée sur la période 2000-2005. Les niveaux sont stables ces dernières années et respectent la réglementation, française et européenne.

➔ Evolution des niveaux de CO₂

Emissions de CO₂ en tonnes, pour un jour ouvré moyen



➔ Évolution 2002/2012

-13%

Pour le dioxyde de carbone, malgré la diésélisation du parc observée, l'évolution à la baisse des émissions en 10 ans sur le réseau parisien est moins importante que pour les autres polluants atmosphériques avec 13 % d'émissions en moins.

CO₂

Source : AIRPARIF-Mairie de Paris

Etude sur l'évolution de la qualité de l'air à Paris entre 2002 et 2012, réalisée en juillet 2013

Bilan des indices de qualité de l'air



En 2012, en Ile-de-France, les indices CITEAIR de Paris intra-muros étaient calculés à partir des 12 stations parisiennes (6 stations de fond et 6 stations trafic).

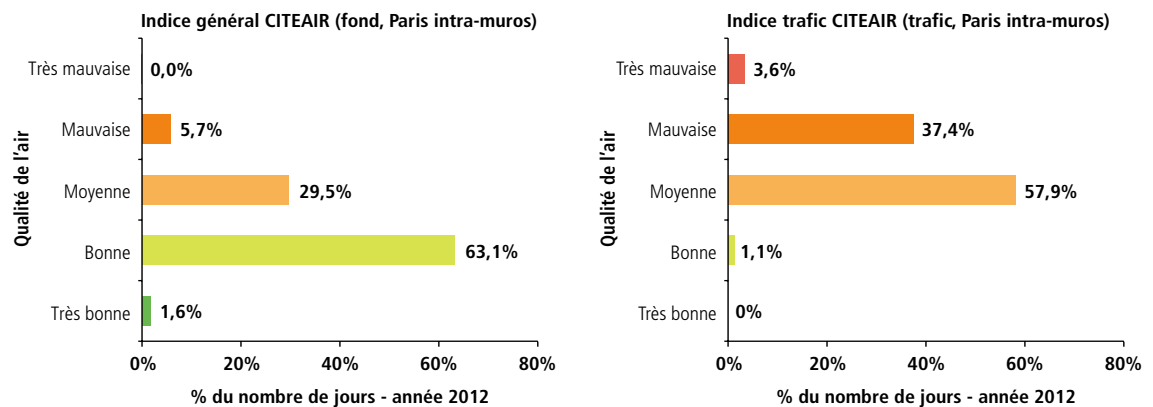
➔ Bilan de l'indice de qualité de l'air européen CITEAIR

Les indices CITEAIR (Common Information to European Air) permettent de comparer la qualité de l'air dans près de 90 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.

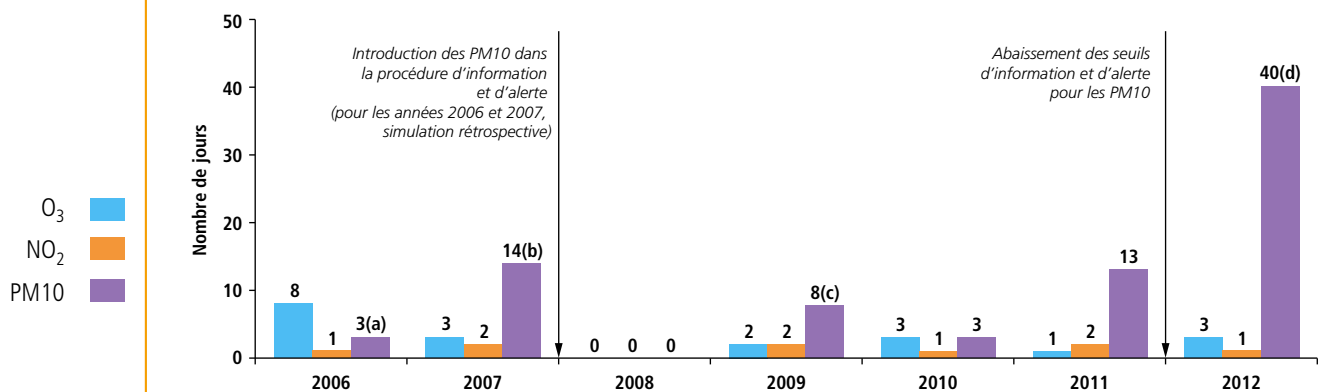
Pour l'**indice trafic**, les polluants obligatoires sont le NO₂ et les PM10.



Les graphiques présentent la répartition des indices généraux et trafic CITEAIR.

Dans Paris intra-muros, l'indice général (fond) a été très bon ou bon près de 63% du temps. Ce taux descend à environ 1% à proximité du trafic.

➔ Bilan des déclenchements de la procédure d'information et d'alerte à l'échelle de la région



- (a) Le niveau d'alerte aurait été dépassé le 2 février 2006

- (b) le niveau d'alerte aurait été dépassé les 23 et 24 décembre 2007

- (c) niveau d'alerte le 11 janvier 2009

- (d) niveau d'alerte dépassé 2 fois en hiver et 2 fois en printemps

Le graphique représente le nombre de jours d'information et d'alerte enregistrés en Ile-de-France de 2006 à 2012, selon les conditions des différents arrêtés en vigueur aux dates correspondantes.

En 2012, seuls 4 jours de déclenchement pour les polluants autres que les PM10 ont été relevés. Pour les particules PM10 en 2006 et 2007, les résultats proviennent de simulation rétrospective selon les conditions de l'arrêté du 03.12.2007.

Le nouvel 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. **Cet abaissement des seuils a pour conséquence un nombre plus important de déclenchement de la procédure d'information et d'alerte : si les seuils d'information et d'alerte n'avaient pas été abaissés, l'année 2012 aurait compté seulement 8 dépassements, dont 4 dépassements du seuil d'information aux PM10.**



Le contexte économique

Établissements

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris / Délégation de Paris
Exploitation TERRItem du comptage des établissements de SIRENE (répertoire exhaustif de l'INSEE)

Paris
Ile-de-France

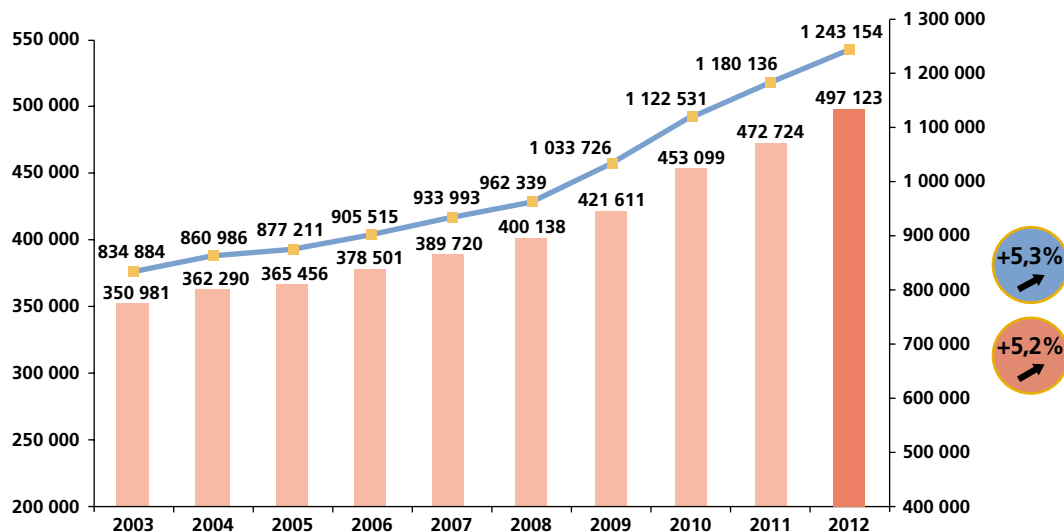


TERRItem :
Base de données socio-économique de la CCIP, au service des entreprises.

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

➔ Nombre d'établissements implantés à Paris et en Ile-de-France au 31 décembre de chaque année

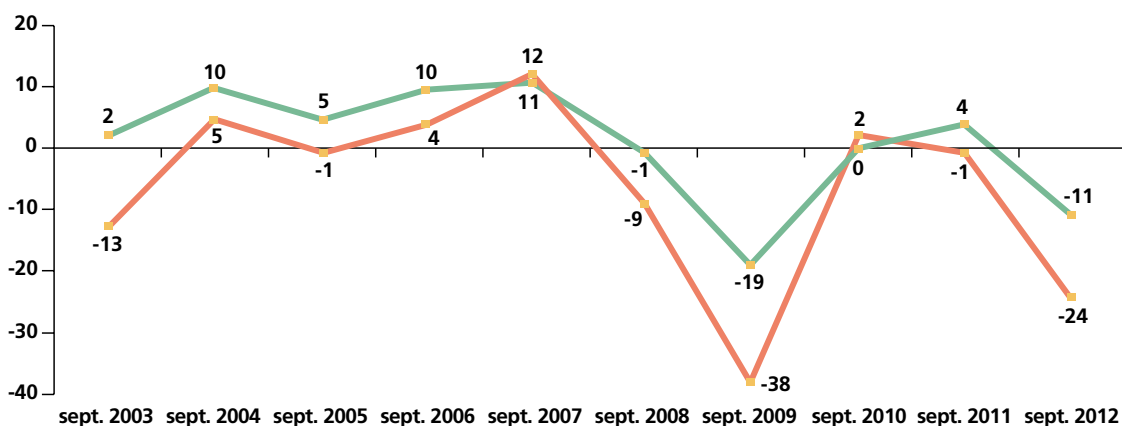
➔ Évolution 2012/2011



Tendances : L'augmentation du nombre d'établissements se poursuit en 2012 à Paris comme en Ile-de-France avec un rythme plus soutenu sur les 4 dernières années en raison de la mise en place en 2009 du régime d'auto-entrepreneurs. La hausse a été de 5,2% en 2012 par rapport à l'année précédente (+5,3% en Ile-de-France). Elle a été plus importante dans la filière création-mode-design, tout particulièrement dans la fabrication et le négoce de vêtements, de parfums et de joaillerie ou dans les activités de design. La hausse a été également soutenue dans les activités cinématographiques, la programmation informatique et le conseil en systèmes et logiciels ainsi que dans la formation continue. Hormis dans la vente de détail de vêtements, le nombre de commerces non alimentaires a été en baisse à Paris en 2012.

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

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



Tendances : L'activité des entreprises parisiennes est à nouveau fragile comme en 2009 sous l'effet essentiellement des petites structures qui, en septembre 2012, ont été près de la moitié à déclarer un chiffre d'affaires en baisse. Le bâtiment et le commerce de proximité ont connu des situations préoccupantes. A l'inverse, l'hôtellerie bénéficie d'une fréquentation touristique soutenue. Les services aux professionnels restent un secteur relativement moins affecté tout en se situant néanmoins en deçà du niveau de 2011. Dans un contexte de dégradation de la situation financière et de la trésorerie, les entreprises continuent à limiter leurs investissements à l'essentiel et la prudence est de mise dans les recrutements. Au niveau national, le solde d'opinion est aussi en recul et retrouve la zone négative comme en 2009.

Chiffres d'affaires des entreprises

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris / Délégation de Paris
Enquête d'opinion de conjoncture

Paris
France milieu urbain








Enquête d'opinion de conjoncture :
Enquête téléphonique menée par la CCIP auprès de 4 630 dirigeants d'entreprises de tous les secteurs d'activité dont 906 implantés à Paris et réalisée par MEDIAMETRIE du 10 au 28 septembre 2012



Les chiffres de l'année

➔ Évolution 2012/2011

Déplacements en transports en commun

	Métro (RATP) :	1 541 millions de voyages	+1,1%
	RER A et B (RATP) :	477 millions de voyages	+1,7%
	Réseau de surface à Paris (RATP) :	384 millions de voyages	-4,2%
	dont Tramway T3 :	40,5 millions de voyages	+2,3%
	Transilien SNCF : (RER A, B, C, D, E et train)	735 millions de voyages	+1,9%

Déplacements à vélo

	Fréquentation des aménagements cyclables		+1%
	Nombre de déplacements à Vélib' :	34 145 000	+9%

Circulation automobile

Jours ouvrables, 7h–21h

	Paris intra-muros (réseau instrumenté) :	1 548 véhicules* km/h ramenés au km d'axe instrumenté	-2,6%
	Boulevard périphérique :	5 608 véhicules* km/h ramenés au km d'axe	-1,2%

Déplacements en deux-roues motorisés

	Evolution du nombre de 2 roues motorisés sur les sites enquêtés		+1%
--	---	--	-----

Stationnement

	Payant de surface :	145 879 places	
	Nombre de places de stationnement sur voirie pour les deux-roues :	67 800	+11%
	Nombre d'abonnements à tarif résidentiel dans les parcs concédés :	9 385	+11%

Déplacements touristiques

	Nombre de forfaits de stationnement utilisés par des autocars de tourisme :	179 748	+3,1%
--	---	----------------	-------

Sécurité

	Nombre de victimes de la circulation :	8 000	-4,5%
--	--	--------------	-------

Pollution atmosphérique

Dans l'agglomération parisienne, **39** dépassements du seuil d'information et **4** dépassements du seuil d'alerte.



Observatoire des déplacements à Paris

Mairie de Paris
Direction de la Voirie
et des Déplacements
Agence de la Mobilité
40, rue du Louvre
75001 Paris

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

Préfecture de Police
7, boulevard du Palais
75004 Paris

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

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

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

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

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

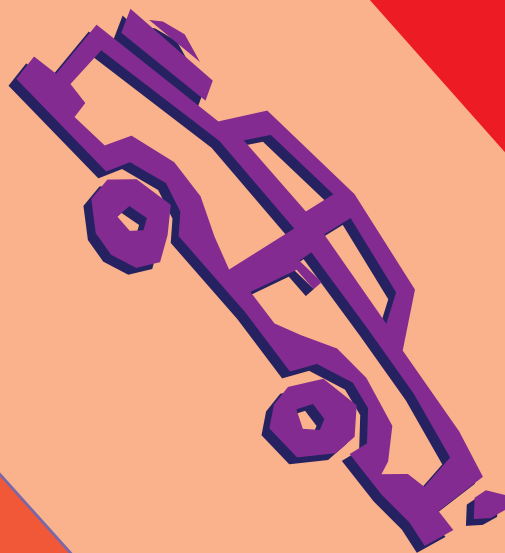
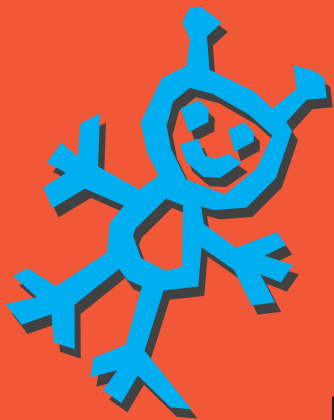
RATP
54, quai de la Rapée
75599 Paris cedex 12

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

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

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

AIRPARIF
7, rue Crillon
75004 Paris



Le bilan des déplacements

en **2012**

à Paris



MAIRIE DE PARIS
DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES 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