



HEXAGONE

LA FRANCE EN CHIFFRES

**Moins de voitures,
plus de bouchons ?
Analyse chiffrée des nouvelles
mobilités parisiennes**

SOUS EMBARGO

février 2026

observatoire-hexagone.org

Moins de voitures, plus de bouchons ?

Analyse chiffrée des nouvelles mobilités parisiennes

Depuis le début des années 2000, la politique municipale parisienne suit un leitmotiv : réduire la place de l'automobile dans la capitale. Cette politique ne passe pas par un levier unique, mais par une combinaison d'outils. Par exemple : la baisse du nombre de places de stationnement, ou la mise en place d'une Zone à faibles émissions (ZFE), qui compliquent et renchérissent les déplacements automobiles à Paris. La question n'est donc plus tant de savoir si la voiture recule à Paris, mais plutôt par quels mécanismes, avec quelle efficacité et selon quels reports vers d'autres modes de circulation.

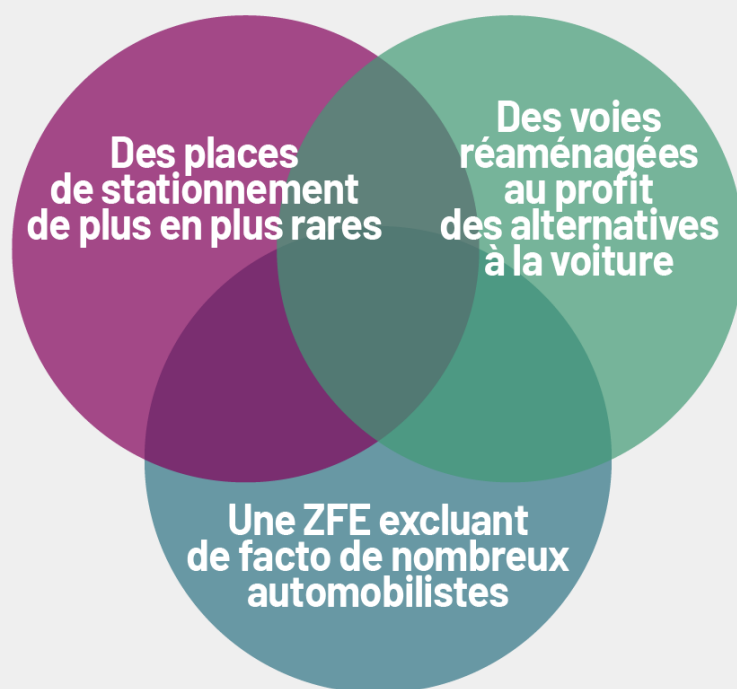
Hexagone revient dans ce dossier sur les différents aspects de la politique de mobilités de la majorité sortante, et ses conséquences chiffrées. Un constat s'en dégage : cette politique a rendu les mobilités plus contraignantes et plus conflictuelles pour les Parisiens.

Le détail du dossier

Comment Paris a organisé la sortie de la voiture ? Stationnement réduit, voirie réaffectée, ZFE

Le premier mécanisme de la politique de mobilités depuis 2014 est souvent le moins cité, le stationnement. Les données compilées dans le « Bilan des déplacements à Paris » publié par la mairie de Paris en 2024 montrent une tendance de fond depuis plus de vingt ans : **le nombre de places de stationnement sur voirie a été divisé par deux depuis 2001**, passant d'environ 235 000 places à 118 838 aujourd'hui. Cette raréfaction des espaces de stationnement transforme radicalement l'expérience quotidienne de l'automobiliste, en lui imposant de passer plus de temps à chercher une place, quitte à devoir se garer plus loin. En parallèle, le prix du stationnement et des amendes de stationnement a nettement augmenté.

La politique urbaine parisienne dissuade l'usage de la voiture

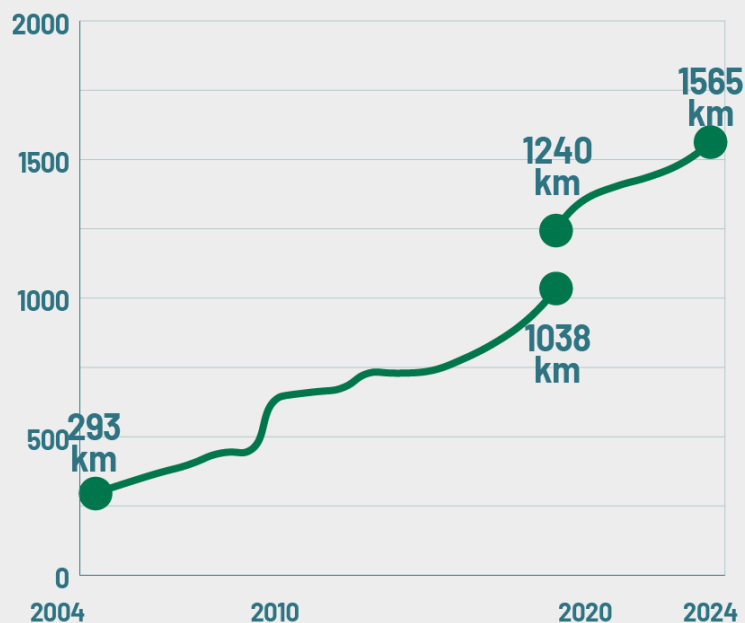


 **HEXAGONE**

Dans le même temps, la transformation ne concerne pas uniquement le stationnement, mais l'usage même de la voirie. La stratégie municipale s'est ainsi concentrée sur la réorientation de l'espace public vers les « mobilités douces », en particulier le vélo. Le linéaire total d'aménagements cyclables a fortement augmenté sur la période, passant d'environ 293 km en 2004 à 1 565 km en 2024. Même si une rupture statistique intervient en 2019 (changement de méthode de comptage), l'ordre de grandeur est clair : **l'offre cyclable a été multipliée par 5 en vingt ans.**

En 20 ans, la distance totale des pistes cyclables à Paris a été multipliée par 5

Linéaire total des pistes cyclables à Paris, en km



Note : changement de méthode de comptage en 2019

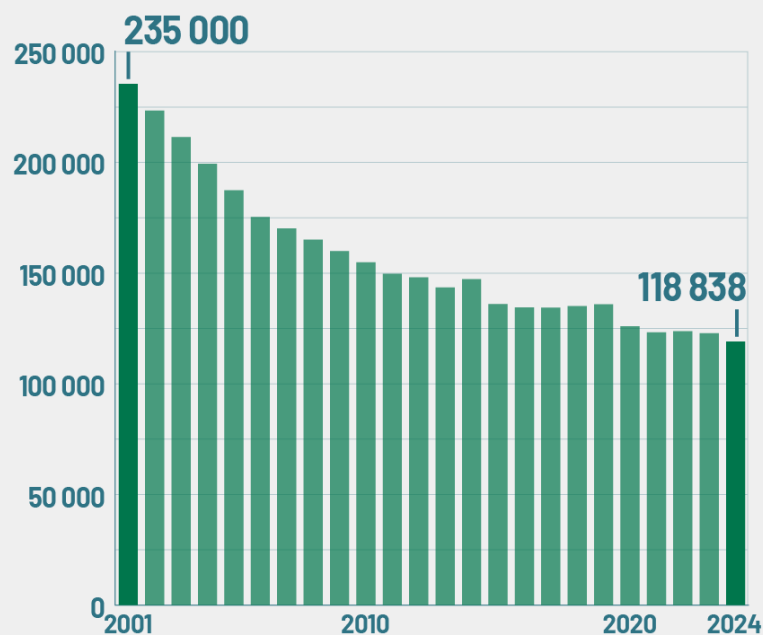
Source : Ville de Paris, "Bilan des déplacements à Paris en 2024" (décembre 2025)



Nous verrons plus loin qu'on a de bonnes raisons de penser que ces aménagements ont favorisé un certain développement de la pratique du vélo dans la capitale. Cependant, il est évident que la voirie est désormais moins favorable au trafic automobile. Un arbitrage politique assumé.

Le nombre de places de stationnement à Paris a été divisé par 2 depuis 2001

Nombre de places de stationnement véhicules sur voirie à Paris



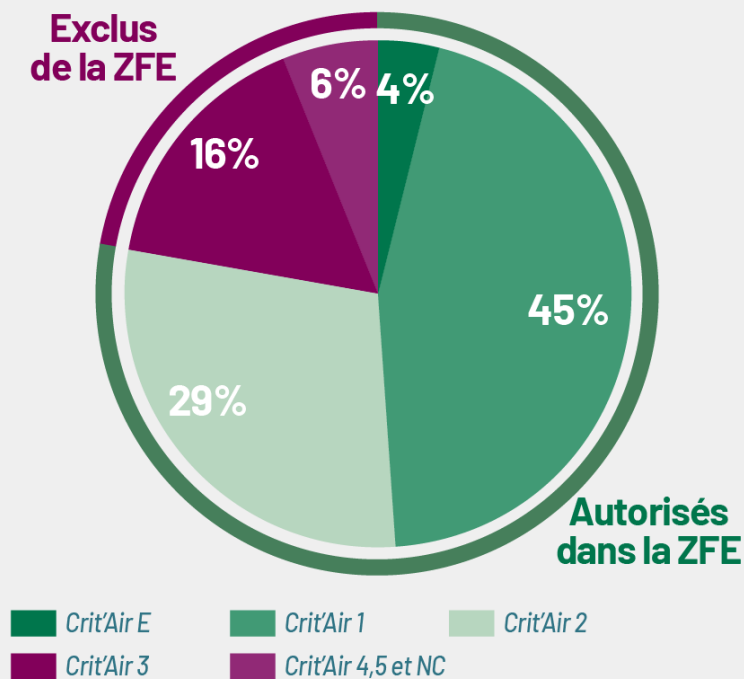
Source : Ville de Paris, "Bilan des déplacements à Paris en 2024" (décembre 2025) ; évolution 2001-2011 modélisée à partir des données 2001 et 2011 issues de déclarations de B. Delanoë en novembre 2012



Enfin, au-delà des contraintes physiques (stationnement, voirie), un troisième levier est réglementaire : la ZFE ou « Zone à Faibles Emissions ». En pratique, elle revient à exclure une partie du parc roulant de l'accès à certaines zones, au moins à un certain horizon. La répartition du parc automobile francilien par vignette Crit'Air suggère qu'une proportion non négligeable des véhicules est concernée, **22% du parc automobile francilien se situant dans des catégories correspondant à une exclusion (Crit'Air 3, 4/5 et non classés).**

22% du parc automobile d'Île-de-France est exclu de la ZFE du Grand Paris

Répartition du parc automobile francilien par vignette Crit'Air



Source : SDES, "Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2025" (septembre 2025)



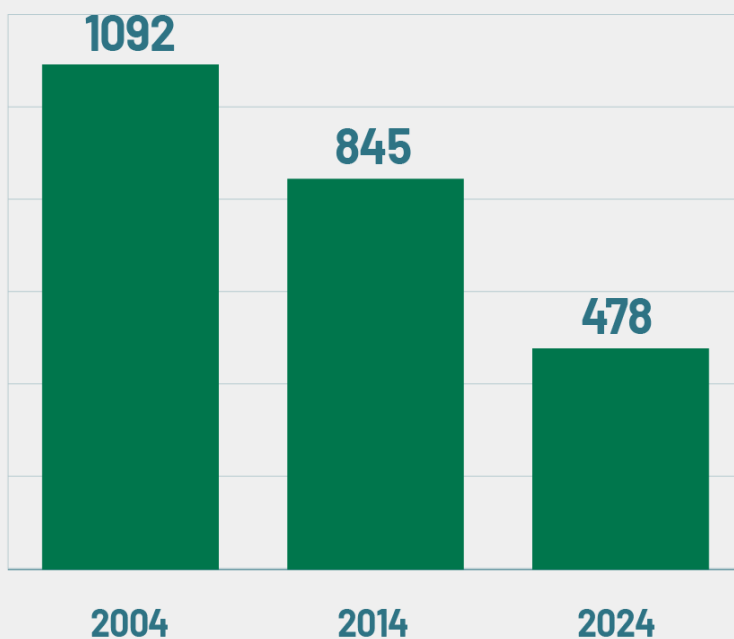
Cet outil est puissant, parce qu'il ne joue pas seulement sur le confort d'usage : il peut directement interdire l'accès à certains véhicules, et donc imposer un arbitrage qui aura des conséquences concrètes comme le remplacement du véhicule, le changement de mode de déplacement ou le renoncement à certains déplacements.

Conséquence, le rythme de la ville ralentit avec un trafic automobile en baisse et un report limité observé sur les transports en commun et sur le vélo

Grâce aux trois leviers évoqués, la ville de Paris a réussi à faire diminuer fortement la circulation automobile. Les indicateurs de trafic (mesures entre 7h et 21h, ramenées au km d'axe orienté instrumenté) passent de 1 092 véhicules par kilomètre et par heure en 2004 à 478 en 2024, soit **une baisse de l'ordre de -56% du nombre de véhicules dans les rues parisiennes en vingt ans**. Même sur une fenêtre plus récente, le recul est massif : entre 2014 et 2024, la diminution est de -43%. En clair, le flux de voiture s'est effondré.

Le trafic automobile à Paris s'est effondré

Circulation automobile à Paris, en véhicules km / heure



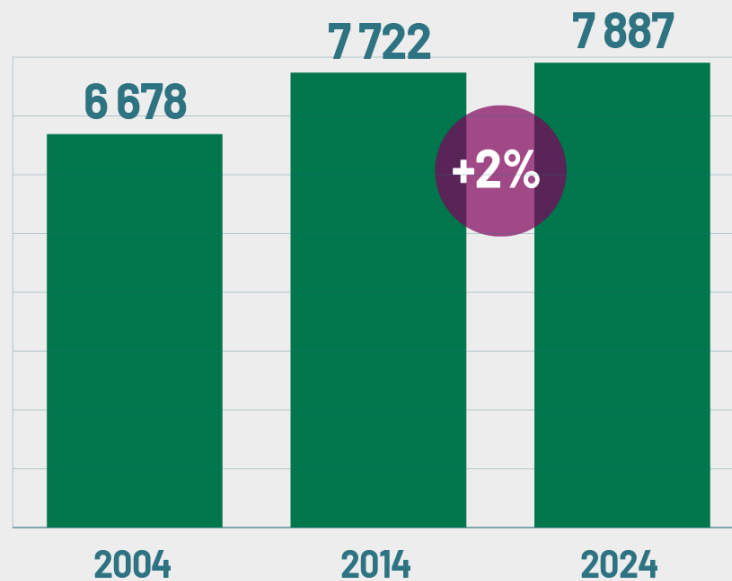
Source : Ville de Paris, "Bilan des déplacements à Paris en 2024" (décembre 2025)



Pour autant, ce recul ne se traduit pas mécaniquement par un transfert de flux vers les transports en commun. Les données de trafic du métro parisien en voyageurs-kilomètres montrent une augmentation, mais d'une ampleur bien moindre que l'effondrement du trafic automobile : on passe d'environ 6 678 millions de voyageurs/km en 2004 à 7 887 millions en 2024, soit +18% sur vingt ans. Et si l'on se limite à la dernière décennie, l'évolution est très modérée : 7 722 millions en 2014 contre 7 887 millions en 2024, soit environ +2%.

Le trafic du métro parisien est relativement stable en tendance longue

Millions de voyageurs.kilomètre dans le métro parisien



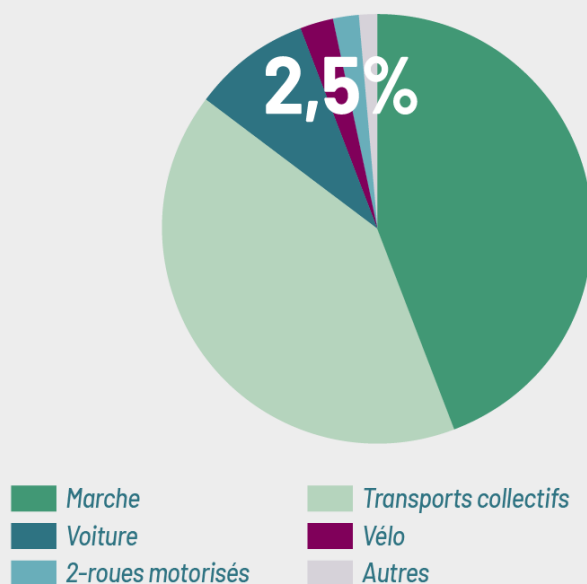
Source : SDES, "Bilan annuel des transports en 2024" (novembre 2025), onglet F2.a



Autrement dit, si la voiture recule fortement, le métro ne semble pas, à lui seul, absorber ces changements. Cela ne signifie pas que le report ne se fait pas pour certains trajets ou pour certaines catégories d'usagers, mais cela nuance l'idée d'une substitution simple et massive à l'échelle de la ville.

La part du vélo dans les déplacements parisiens était encore faible en 2020

Répartition des déplacements effectués à Paris* par mode, 2018-2020



*Déplacements dans Paris, Paris - Petite couronne, et Paris - Grande couronne

Source : IdF Mobilités & DRIEAT, "Enquête Globale Transport H2020" (janvier 2020)



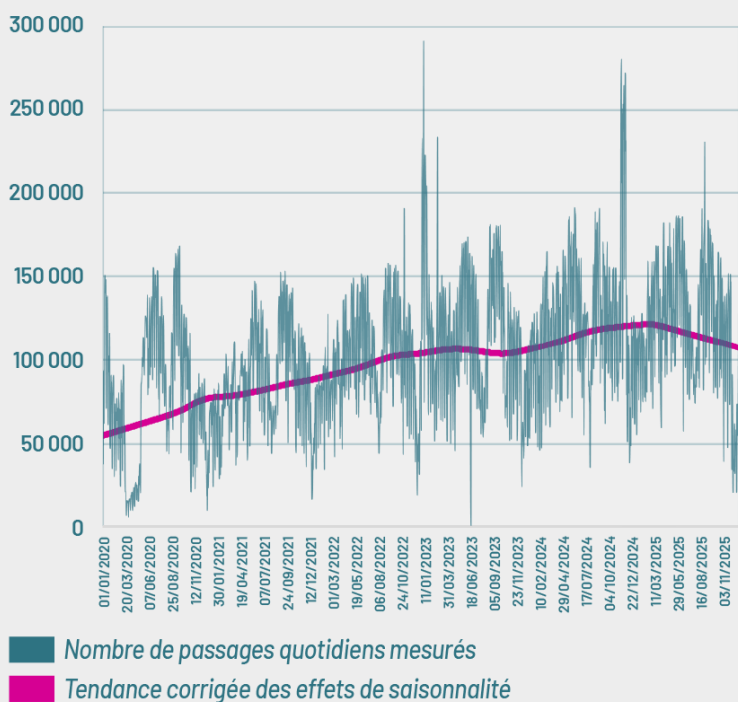
Le cas du vélo mérite la même prudence d'interprétation : à première vue son usage progresse de façon spectaculaire, mais surtout parce qu'il part de très loin. La dernière photographie robuste de répartition modale à Paris disponible (EGT H2020, 2018-2020, déplacements incluant Paris) montre une structure dominée par la marche et les transports collectifs : environ 44% des déplacements à pied, 41% en transports collectifs, 9% en voiture, 2,5% à vélo, 2% en deux-roues motorisés, et environ 1% pour les autres modes. Dit autrement : au tournant des années 2020, même à Paris, le vélo représente encore une part minoritaire des trajets.

C'est une base importante pour lire la suite : **doubler un mode qui pèse autour de 2-3% ne produit pas automatiquement, à court terme, un basculement massif de l'ensemble de la mobilité.**

Les données issues des compteurs vélo (sur un périmètre constant de 40 zones de comptage déjà équipées début 2020) indiquent bien que l'usage du vélo a à peu près doublé depuis 2020, une évolution cohérente avec la multiplication des aménagements.

L'usage du vélo a doublé depuis 2020 à Paris

Trafic à vélo sur les voies équipées de compteurs de vélo depuis début 2020



Source : Portail Opendata.paris.fr , analyse Hexagone

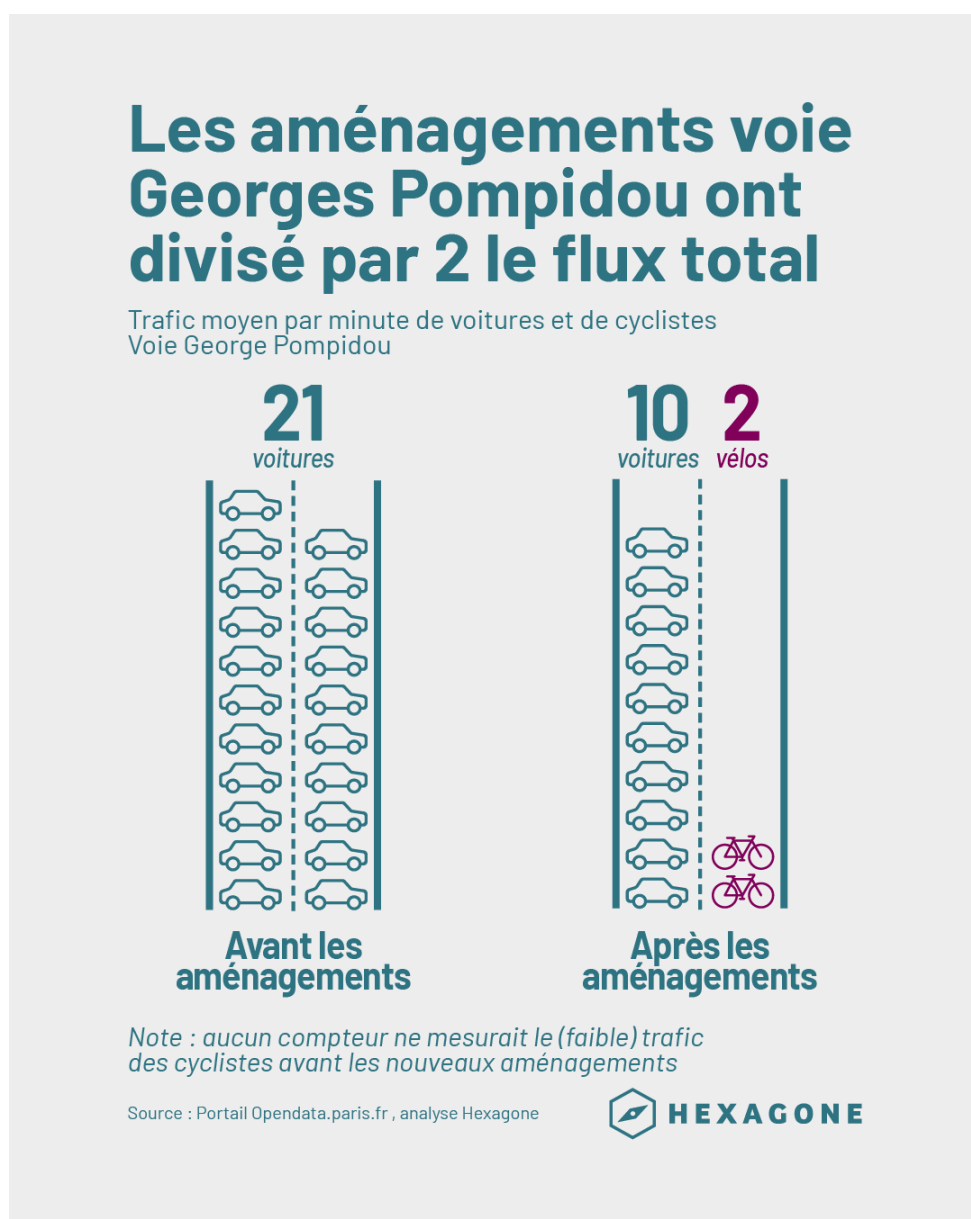


Cette évolution reste un succès en demi-teinte pour la politique de mobilités de la ville : on aurait ainsi investi plusieurs centaines de millions d'euros pour ne transitionner que 2% à 3% des trajets. Par ailleurs, les « nouveaux cyclistes » sont-ils plutôt d'ex-automobilistes ou d'ex-usagers des transports un commun ? A ce stade, aucune donnée ne permet de trancher.

Le cas de la voie George Pompidou : les nouveaux aménagements anti-voiture ont divisé par 2 le flux total de circulation

Un exemple permet d'illustrer l'efficacité toute relative de la politique de la majorité sortante : la transformation de la voie Georges-Pompidou, passée d'une double voie de circulation automobile à une seule voie et une piste bidirectionnelle pour vélos, régulièrement citée comme emblématique. Dans les calculs réalisés par l'observatoire Hexagone, à partir du portail opendata.paris.fr, on observe qu'on est passé d'environ 21,25 voitures par minute avant les aménagements à 10,16 voitures par minute après, soit une baisse d'environ -52% du flux automobile mesuré.

Dans le même temps, le flux cycliste mesuré après la création de la piste bidirectionnelle est d'environ 2,00 vélos par minute. Même en additionnant les deux, le résultat est frappant : **on passe d'un flux total d'environ 22 passages par minute avant le nouvel aménagement à environ 12,16 passages par minute après, soit une baisse proche de 45%.**



Autrement dit, les chiffres suggèrent un effondrement du flux total observé. C'est un point clé : les politiques mises en place n'ont pas eu pour effet de déplacer les usagers d'un mode à l'autre, ou alors de façon très marginale, elles ont surtout réduit le volume global de circulation sur certains corridors.

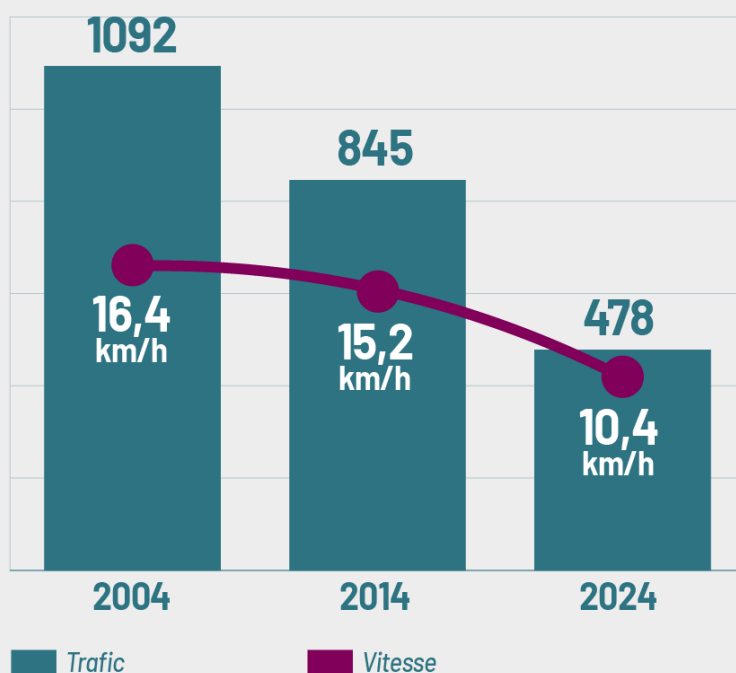
Autre échec de la politique municipale en matière de mobilité, malgré la baisse de la circulation, la ville de Paris connaît toujours plus d'embouteillages sans pour autant avoir l'effet attendu en matière de pollution

Paradoxe de cette baisse générale du trafic et de l'utilisation de la voiture, la circulation devient plus lente à Paris. **Les vitesses moyennes automobiles (toujours entre 7h et 21h) passent d'environ 16,4 km/h en 2004 à 15,2 km/h en 2014, puis 10,4 km/h en 2024. Entre 2014 et 2024,**

cela représente une baisse d'environ -32% de la vitesse moyenne, alors même que le trafic, sur la même période, recule fortement.

La circulation automobile à Paris est de plus en plus lente et difficile

Vitesse moyenne de circulation automobile à Paris, en km/h
et circulation automobile à Paris, en véhicules km / heure



Source : Ville de Paris, "Bilan des déplacements à Paris en 2024" (décembre 2025)



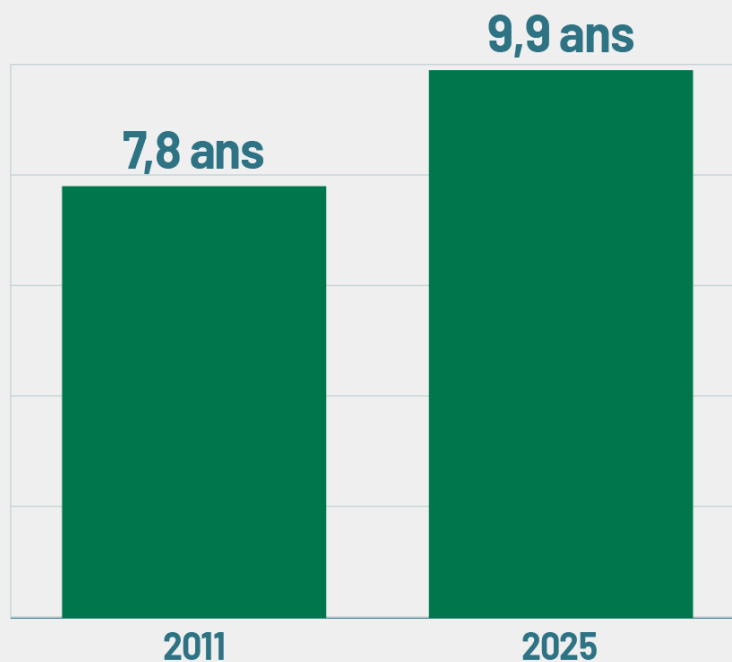
Ce résultat n'est pas incohérent : si, parallèlement, la capacité routière est réduite, la circulation peut devenir plus contrainte, avec davantage de points de friction et moins de marges de fluidité. En bref : moins de voitures ne signifie pas automatiquement une circulation plus fluide si l'infrastructure et les règles de circulation changent en profondeur.

Cette question de vitesse est d'autant plus importante qu'elle a un effet direct sur la qualité de l'air. Dans ce domaine, deux phénomènes parallèles sont à prendre en compte.

D'un côté, les progrès techniques ont de toute manière réduit les émissions à l'échappement : selon nos calculs **les émissions moyennes de NOx par km du parc francilien ont baissé de -36% à vitesse constante entre 2012 et 2022.**

Malgré l'instauration de la ZFE, l'âge moyen des véhicules franciliens augmente

Âge moyen du parc automobile francilien



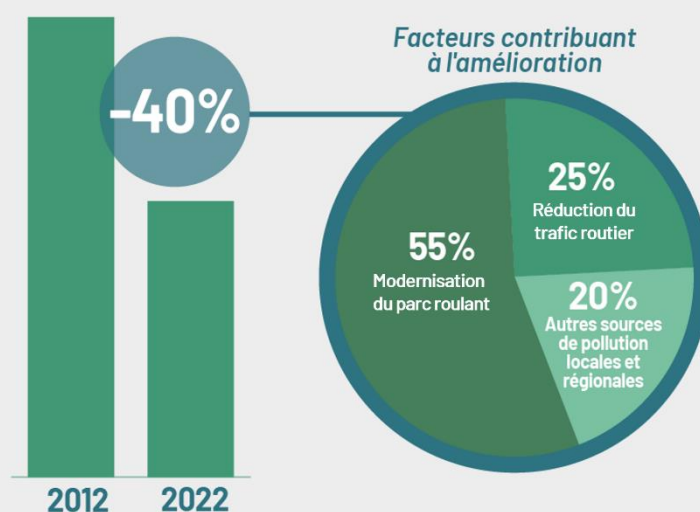
Source : SDES, "Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2025" (septembre 2025)



Cela correspond à un phénomène largement documenté : renouvellement du parc, normes de construction, améliorations des motorisations et des dispositifs de dépollution. **L'association Airparif estime d'ailleurs que 55% du recul de la concentration en NO₂ (-40%) sur la période 2012-2022 à Paris s'explique par la modernisation du parc automobile, contre 25% à la réduction du trafic routier**, le reste relevant d'autres facteurs locaux et régionaux.

La pollution au dioxyde d'azote a reculé de 40% en 10 ans à Paris

Evolution de l'exposition de la population au dioxyde d'azote à Paris, de 2012 à 2022 :



Source : Airparif, "Evolution de la qualité de l'air à Paris entre 2012 et 2022" (août 2025)

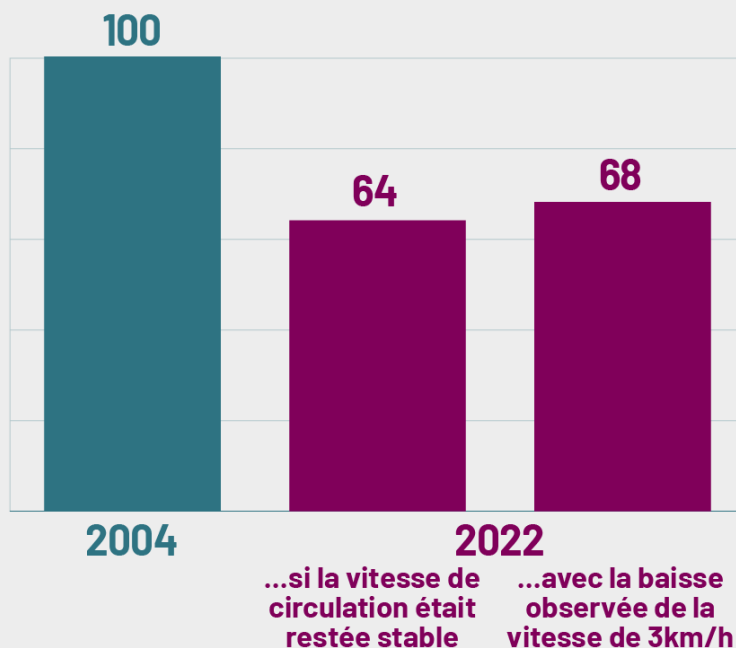


Autrement dit : oui, la baisse du trafic compte, mais la dynamique la plus structurante reste, de loin, l'amélioration du parc automobile.

Mais, de l'autre côté, la baisse de la vitesse de circulation à Paris a eu pour effet de réduire une partie de ce gain, parce qu'un trafic plus lent est souvent plus irrégulier (on freine, on redémarre) et moins favorable du point de vue des émissions au km. **Selon les calculs Hexagone, si la vitesse de circulation ne s'était pas dégradée, la baisse des émissions moyennes de NOx serait restée à -36%**, contre -32% avec la baisse de vitesse observée (baisse évoquée d'environ 3 km/h sur dix ans dans Paris).

La réduction de la vitesse de circulation nuit aux émissions de NOx à l'échappement

Émissions moyennes de NOx/km des véhicules du parc automobile francilien, base 100 en 2012



Source : Calculs Hexagone. Estimation des facteurs d'émission NOx à l'échappement (g/km) via COPERT (moteur chaud uniquement) à partir des données SDES sur le parc de véhicules francilien. Hypothèse : kilométrage annuel identique pour tous les véhicules.



Autrement dit, à parc identique, les émissions à l'échappement auraient été environ 6% plus basses si la circulation était restée plus rapide. Le message est simple : la modernisation du parc tire les émissions vers le bas, mais la congestion et le ralentissement peuvent en "manger" une partie.

Sécurité et cohabitation : la mobilité se transforme... mais la conflictualité aussi

Toute transition de mobilité se juge aussi à sa sécurité. Or, les indicateurs de risque par distance parcourue rappellent un fait brut : le vélo expose davantage au risque que la voiture. Et dans Paris, le nombre de blessés à vélo augmente fortement à partir de la fin des années 2010, jusqu'à doubler approximativement entre 2018 et 2020, avec une hausse également du nombre de tués sur la période. Chiffre choc : **la moitié des cyclistes tués entre 2017 et 2024 l'ont été sur une voie comportant pourtant un aménagement cyclable**. Une preuve que l'investissement dans la sécurisation des voies pour vélo comporte d'importantes failles.

Cela soulève une question difficile : l'augmentation de l'usage explique une partie de la hausse, mais les aménagements sont précisément censés réduire le risque. Si la sécurité ne s'améliore

pas au rythme attendu, la transition devient fragile : elle crée de nouveaux usagers... mais aussi de nouveaux accidents, donc une acceptabilité plus faible.

À cette fragilité s'ajoute la question de la cohabitation, en particulier avec les piétons. Une part significative des piétons blessés dans l'espace public l'est à cause de collisions avec des vélos, et les personnes âgées apparaissent particulièrement vulnérables. Là encore, l'enjeu dépasse les chiffres : c'est la paix de l'espace public. Une ville où piétons, cyclistes, trottinettes et voitures se disputent des mètres carrés devient une ville anxiogène.

Conclusion

Paris a mis en place une politique assumée qui rend l'usage de la voiture moins évident, et cela se voit dans les volumes de circulation, divisés de manière spectaculaire en vingt ans. Mais les reports vers les mobilités alternatives ne se lisent pas comme un simple miroir statistique : le métro progresse peu depuis 2014, et le vélo, même en forte hausse depuis 2020, part d'un niveau initial si faible qu'il faut en relativiser l'expansion, en tout cas la lire au regard des investissements budgétaires conséquents.

Surtout, cette politique n'a pas rendu la ville nécessairement "plus fluide" : la vitesse automobile baisse fortement, ce qui peut créer un sentiment de difficulté accrue, même pour un trafic plus faible, et limiter une partie des gains environnementaux à l'échappement.

Enfin, si la réduction de la pollution est réelle, elle tient d'abord à la modernisation du parc automobile, avec des évolutions que l'on observe d'ailleurs aussi dans d'autres grandes villes européennes (comme Amsterdam ou Munich), ce qui rappelle que les dynamiques technologiques et réglementaires nationales (voire continentales) pèsent plus lourd dans le résultat final.

Rédaction : François Pierrard & Paul Cébille

Contact : contact@observatoire-hexagone.org

Robin Nitot : 06 17 63 16 21

Réseaux sociaux : [X](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#) | [Facebook](#)