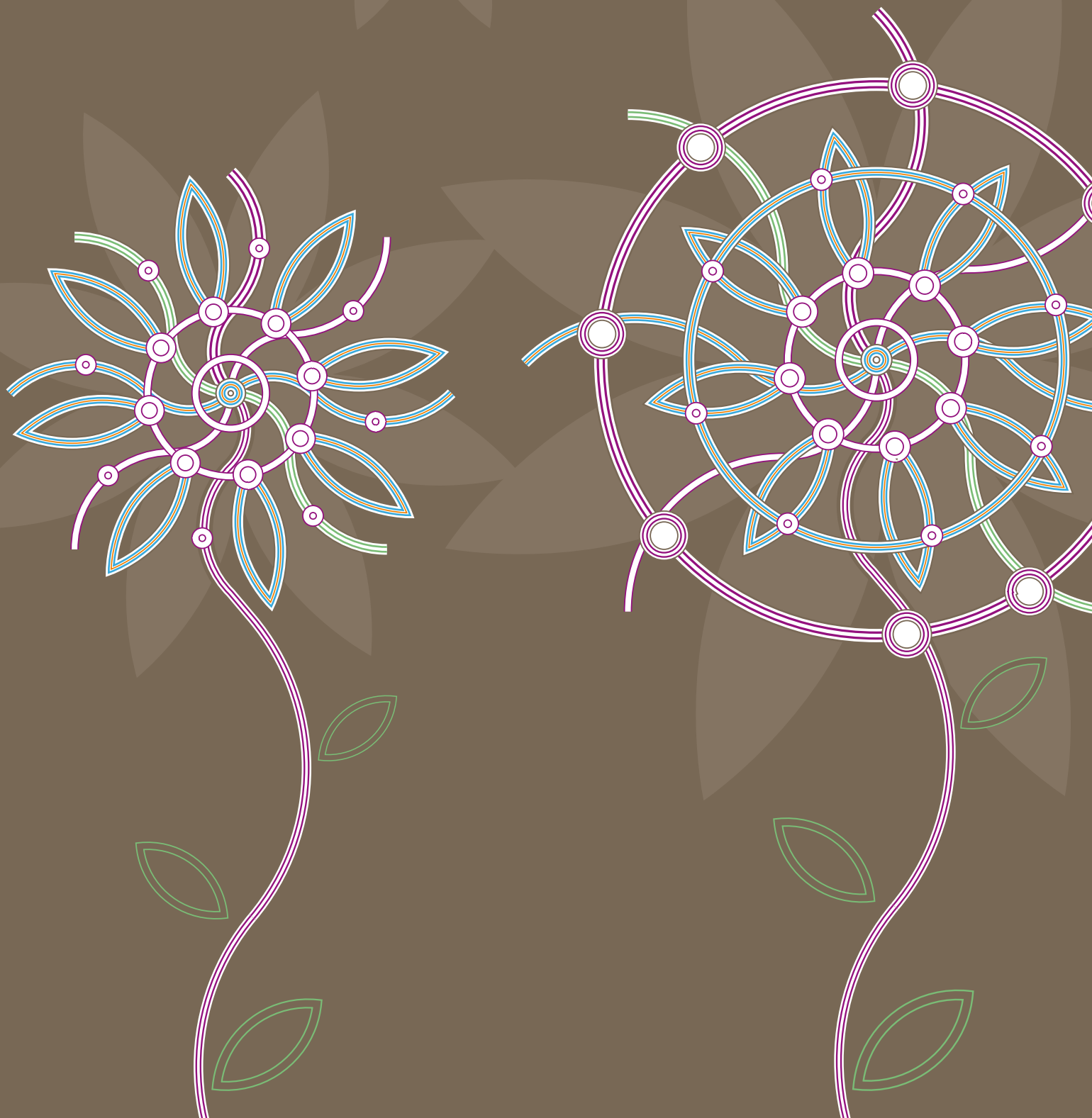


Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France





Première partie

Le défi des déplacements en Ile-de-France



SDRIF

Le SDRIF est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire dont l'élaboration a été confiée à la Région Ile-de-France en association avec l'État par la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Il définit une vision à long terme de la région et de ses territoires.

L'émergence de nouveaux défis sociaux, environnementaux et économiques et l'évolution du contexte institutionnel de l'aménagement et de l'urbanisme ont été à l'origine de la révision du SDRIF en vigueur (adopté en 1994) initiée par le Conseil régional en 2004. Cette révision a été l'occasion pour les acteurs du territoire francilien (collectivités locales, services de l'État, associations, acteurs sociaux et économiques et citoyens) de débats approfondis à l'issue desquels, le projet de SDRIF a été adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Le projet de SDRIF constitue le document de référence de tout projet majeur de transport en Ile de France.

Pour en savoir plus :
www.sdrif.com

POUR UNE RÉGION ÎLE-DE-FRANCE DYNAMIQUE ET DURABLE

LE PROJET RÉGIONAL DESSINÉ PAR LE PROJET DE SDRIF

La Région Ile-de-France constitue **une métropole de rang mondial**. En particulier, elle est :

- >> la deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'organisations internationales,
- >> le deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde,
- >> le premier pôle européen de recherche, avec Londres.

Au niveau national, la région Ile-de-France est un **moteur économique** (premier bassin d'emploi et 29% de la richesse produite) et **démographique** (première région française en nombre d'habitants, avec 11,7 millions d'habitants, soit 19% de la population française).

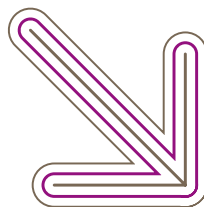
Le revenu par habitant y est élevé comparativement aux autres régions françaises mais les disparités sociales et territoriales sont importantes.

De plus, l'Ile-de-France dispose d'un **environnement remarquable** avec 80% de son territoire en espace naturel ou agricole et de nombreux atouts paysagers (fleuves, canaux, espaces verts allant du parc à la forêt, ...) et patrimoniaux (châteaux, centres villes anciens ...).

La région Ile-de-France bénéficie donc de nombreux atouts mais doit également faire face à d'importants défis sociaux et territoriaux. Le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** détermine la manière dont ces atouts doivent être valorisés et ces défis relevés par une meilleure organisation de la métropole francilienne et une plus grande solidarité territoriale.

Trois grands défis y sont mis en exergue :

- >> « favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale »,
- >> « anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles »,
- >> « développer une Ile-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial ».



Les grandes étapes du projet de SDRIF

25 juin 2004
délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision du SDRIF

Mai 2005 // juillet 2006
ateliers thématiques et territoriaux

12 mai 2006
conférence des intercommunalités

22 mai 2006
conférence inter-régionale

Juin // juillet 2006
enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens

Septembre // octobre 2006
conférence de citoyens

15 février 2007
délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF

15 octobre // 8 décembre 2007
enquête publique

25 septembre 2008
délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF

Étapes à suivre jusqu'à son application

Pour entrer en vigueur, le projet de SDRIF doit faire l'objet d'une approbation par décret en Conseil d'État. En octobre 2008, le projet de SDRIF issu de la révision a été transmis par la Région Ile-de-France au Premier ministre afin que celui-ci le transmette à son tour au Conseil d'État. Des discussions sont en cours entre l'État et la Région pour faire aboutir la procédure de révision.

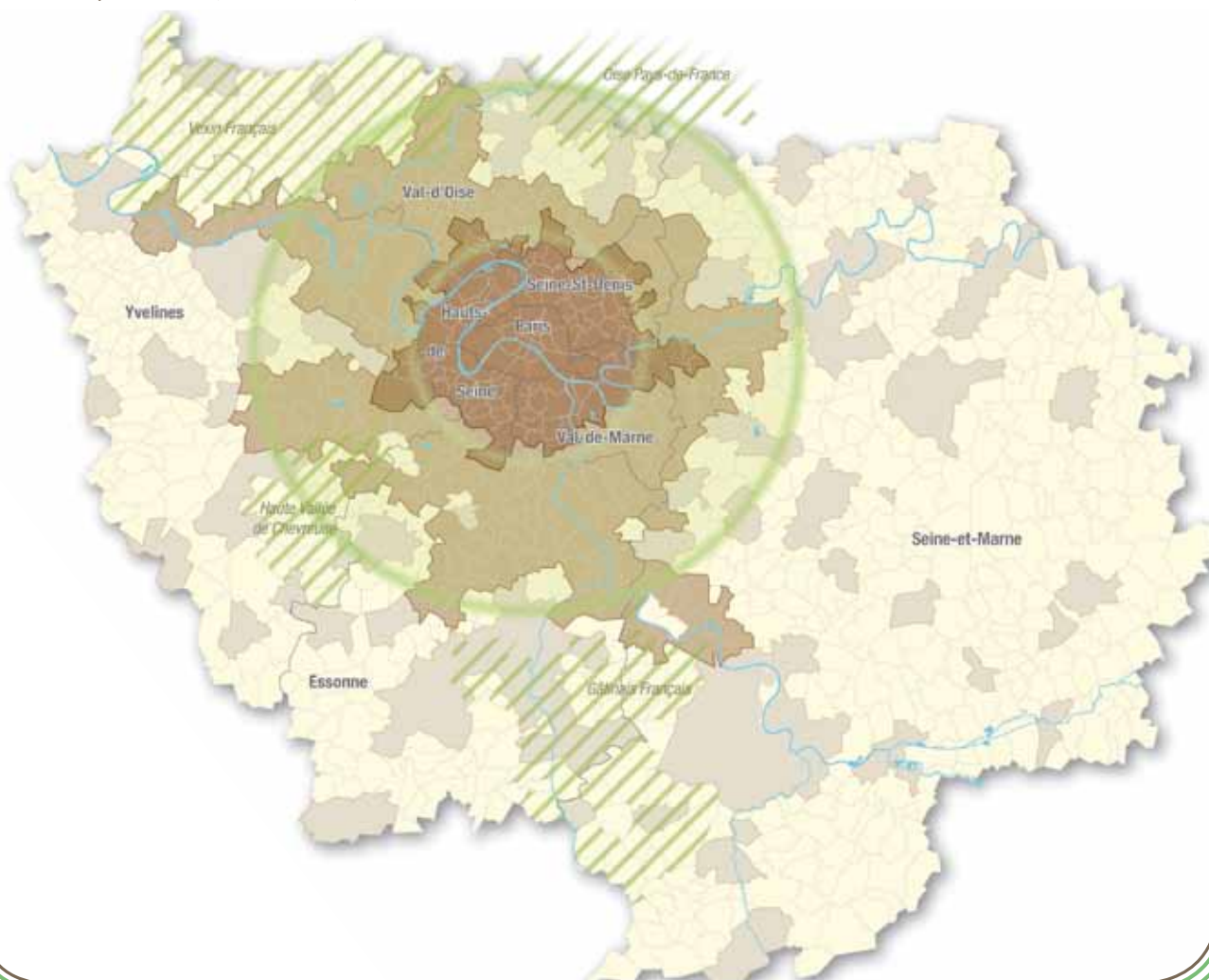
Les grandes entités géographiques du projet de SDRIF :

>> « Le cœur d'agglomération » (118 communes) comprend Paris et une partie de la première couronne : communes dont les constructions sont en continuité avec Paris, urbanisées à au moins 80% et denses (au moins 80 habitants et emplois à l'hectare d'urbain construit).

>> « L'agglomération centrale » (278 communes) correspond à l'agglomération parisienne définie par l'INSEE (1999) et comprend : Paris, la première couronne et une partie de la deuxième couronne.

>> Les « autres agglomérations » (211 communes) sont situées hors agglomération centrale.

>> « L'espace rural » (674 communes).





Les transports collectifs : une organisation particulière à l'Ile-de-France

Les transports collectifs désignent les transports publics de voyageurs, service public défini par la loi. Sur le reste du territoire français, les transports collectifs urbains relèvent d'une compétence des collectivités locales (loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982).

En Ile-de-France, c'est au STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) qu'il revient d'organiser et de développer les transports de tous les Franciliens et donc d'assurer le financement du réseau sur l'ensemble de la Région (voir page 74).

LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS, PIERRE ANGULAIRE DU PROJET RÉGIONAL

La politique régionale de déplacements constitue l'un des moyens pour relever les trois défis identifiés dans le projet de SDRIF. En effet, afin de servir le projet régional, le projet de SDRIF promeut **une nouvelle approche stratégique qui articule le développement du système de transports et l'aménagement du territoire**. Dans ce cadre, les transports collectifs et les autres modes alternatifs à la voiture (vélo, marche à pied) doivent être privilégiés.

Concrètement, l'amélioration de la desserte et la densification du réseau de transports collectifs doivent permettre au plus grand nombre de Franciliens de disposer d'un mode de transports collectifs à proximité de son domicile, de son lieu de travail, de ses activités. Chacun doit également pouvoir bénéficier d'un **large choix de destinations** à partir d'un seul point du territoire (c'est la problématique du maillage). Cette action sur le réseau devrait aboutir à un **rééquilibrage de la desserte** en transports collectifs et contribuer, à ce niveau, à la réduction des inégalités territoriales, premier défi du projet de SDRIF.

En favorisant le « report modal », la politique de déplacements doit concourir à la qualité de notre environnement, en particulier à la limitation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, répondant en cela au deuxième défi du projet de SDRIF.

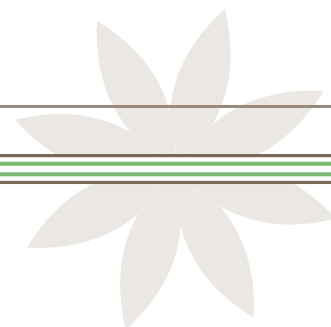
A noter : le report modal est le résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. En l'occurrence, ce sont les transports collectifs ou les modes actifs (marche ou vélo) que l'on cherche à faire préférer à la voiture.

Enfin, la performance des réseaux de transport participe au dynamisme de la région et à son rayonnement international, qui constitue le troisième défi du projet de SDRIF.

Dans le souci de mieux répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue, le projet de SDRIF propose ainsi de créer au sein de l'agglomération centrale plusieurs rocade de transports collectifs. **Arc Express** est l'une d'entre elles, la plus structurante. Ce réseau futur de rocades est composé des projets suivants (du centre vers l'extérieur) :

- >> le tramway des Maréchaux, dans Paris
- >> **Arc Express**, en proche couronne
- >> les Tangentielles
- Nord prolongée à l'Est et potentiellement au Sud,
- Ouest et Sud.





Arc Express sera en correspondance avec les lignes radiales structurantes (ici la ligne 13)

Enfin le projet de SDRIF précise les principes de desserte à prendre en compte pour ces liaisons de rocade :

- >> maillage systématique avec les lignes radiales (liaisons Paris – banlieue) structurantes (RER, Transilien, métro),
- >> mise en relation des centralités urbaines voisines,
- >> desserte des zones densément peuplées mais disposant d'une faible offre de transports collectifs,
- >> desserte des sites de grand projet urbain,
- >> mise en cohérence de l'ensemble des liaisons de rocade (veiller à leur complémentarité et éviter leur concurrence).

Arc Express répond à la totalité de ces enjeux.



Les projets équivalents dans les autres pays du monde

Le principe de lier les enjeux urbains et de transports pour la définition d'un projet de transports collectifs, est mis en œuvre dans d'autres pays, avec des résultats tout à fait probants.

A titre d'exemple, retenons les cas de Gateway Gardens à Francfort et du Metrosur à Madrid.

>> **Le projet « Gateway Gardens »** a consisté à développer à proximité de l'aéroport de Francfort un quartier urbain mixte (habitat et activité) parallèlement à l'extension d'une ligne ferroviaire S-Bahn (réseau ferré régional) et à la création d'une nouvelle gare.

>> **Le projet Metrosur** est une grande boucle de métro de 40 km qui permet de relier entre elles cinq grandes communes en cours de développement dans la banlieue sud de Madrid.

La ligne fut inaugurée en 2003 et dessert aujourd'hui 921 000 habitants ainsi que les principaux pôles d'activité (hôpitaux, gares, universités) dont certains ont été construits à l'occasion de la réalisation de cette ligne nouvelle.



Arc Express, un projet inscrit dans les documents structurant l'Île-de-France

La liaison **Arc Express** est le « projet fondamental et prioritaire du SDRIF, à une échelle sans équivalent depuis la création du RER dans les années 1970. (...) Porteuse d'un potentiel de développement urbain intensif, la liaison **Arc Express** est l'épine dorsale qui structure le cœur d'agglomération, en soutenant les projets de construction de logements et de développement économique »¹ et pour la grande couronne en développant son accessibilité aux emplois et logements.

Arc Express figure également dans les principaux plans d'investissement pour les transports collectifs d'Île-de-France.

Tout d'abord, le projet **Arc Express** est inscrit au **Contrat de Projet Etat – Région (CPR)** 2007-2013, signé par le Président du Conseil régional et le Préfet de Région le 23 mars 2007. Les deux partenaires se sont ainsi accordés pour inscrire un montant de 25,5 millions d'euros pour lancer des études sur le projet.

Le projet **Arc Express** a également été conforté lors de l'approbation par la Région en juin 2009 du protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du **plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France**, plan très fortement soutenu par la Ville de Paris et les départements franciliens. Il s'agit d'un plan à trois niveaux :

- >> répondre aux urgences,
- >> accélérer les opérations nécessaires à l'amélioration du réseau,
- >> préparer l'avenir.

Il prévoit d'ici 2020 une première tranche de réalisation des travaux d'**Arc Express** évaluée à 3,5 milliards d'euros sur un total de 19 milliards d'euros. La description détaillée de ce plan, ainsi que le rôle et la place reconnus à **Arc Express** dans le cadre de ce vaste programme d'investissement, figurent en page 64.



25,5 millions d'euros inscrits au Contrat de Projet Etat – Région 2007 – 2013 pour financer les études Arc Express



3,5 milliards d'euros inscrits au Plan de mobilisation pour les transports en commun d'Île-de-France pour la réalisation d'Arc Express



Les contrats particuliers Région - Départements

Les contrats particuliers signés entre la Région et les départements (CPRD) couvrent la même période (2007-2013) et complètent le contrat de projet Etat-Région.

Les Contrats Particuliers signés au cours de l'année 2009 entre la Région et les Départements (CPRD) reprennent et confortent eux aussi l'ambition inscrite au projet de SDRIF de développer des liaisons structurantes pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

Les départements se sont en effet engagés à financer la réalisation ou le prolongement sur leurs territoires de nombreux services de tramway ou de bus en site propre (disposant d'un couloir réservé ou d'une voie entière dédiée) de rocade.

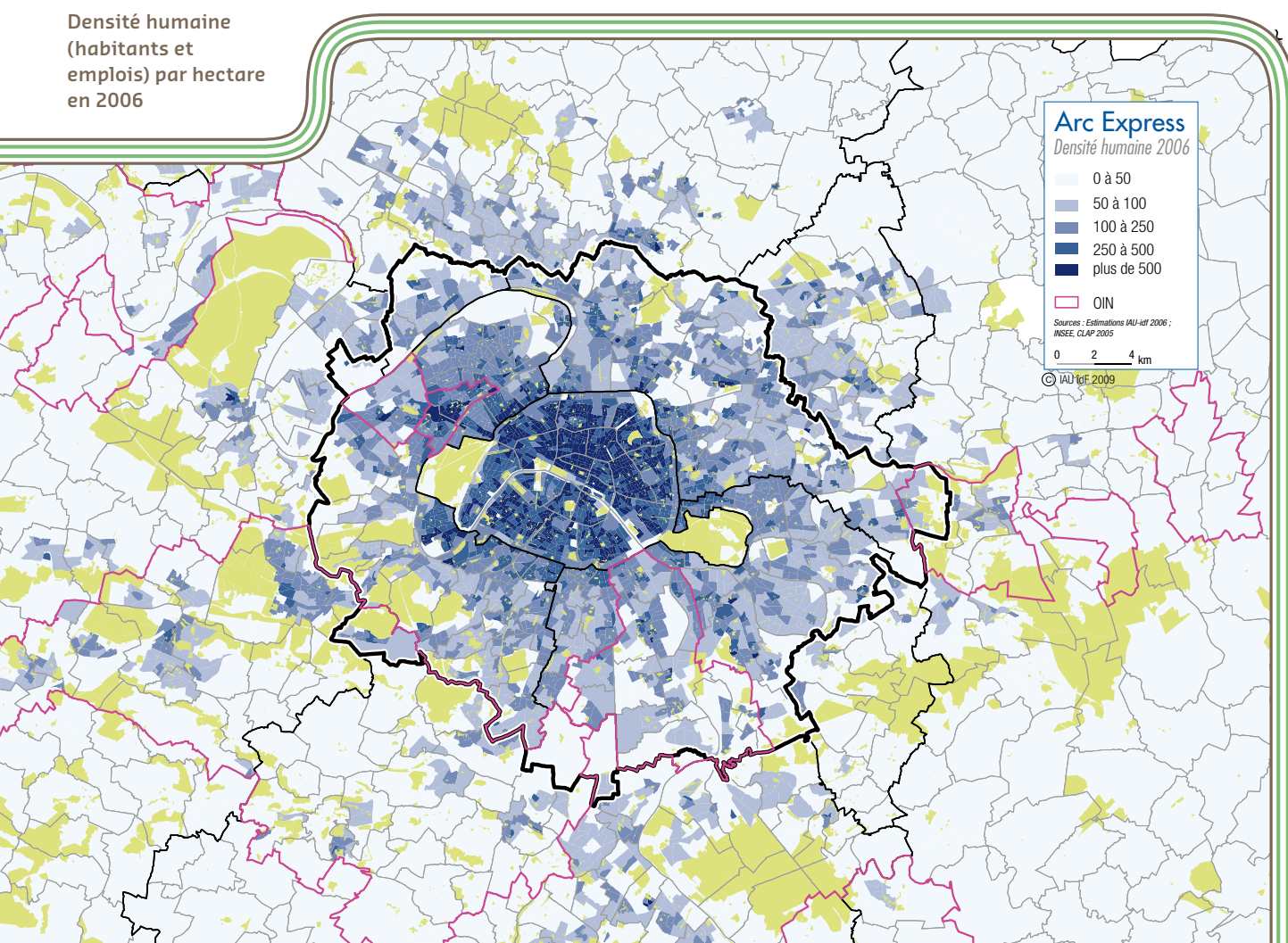
LES ENJEUX RÉGIONAUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉPLACEMENTS

DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES

Le territoire francilien est marqué par une croissance importante sur les plans démographique et économique. Ce développement global de la région demeure néanmoins disparate. Alors que les zones d'emploi sont en grande partie situées à l'Ouest et,

dans une moindre mesure, au Sud, les difficultés économiques et sociales se concentrent davantage à l'Est et au Nord de l'agglomération. Par ailleurs, la région Ile-de-France est également marquée par une dynamique particulièrement forte en ce qui concerne les grands projets d'aménagement.

Densité humaine
(habitants et
emplois) par hectare
en 2006



Un cœur d'agglomération qui connaît à nouveau une croissance forte de sa population

La région Ile-de-France comptait 11,5 millions d'habitants en 2006, dont 4,6 millions sur le cœur d'agglomération hors Paris.

Après une diminution de la population dans le cœur d'agglomération entre les années 60 et 90, la tendance est depuis à nouveau à la hausse.

Ainsi, entre 1999 et 2005, la population du cœur d'agglomération a crû de 7 %.

De même, quasiment toutes les communes du cœur d'agglomération ont vu leur population augmenter. Certaines ont enregistré des croissances particulièrement significatives, telles Issy-les-Moulineaux ou Alfortville. La croissance à Paris est plus modérée qu'en première couronne, mais il s'agit d'un réel retournement de tendance.

D'une manière générale, un effet de recentrage sur le cœur d'agglomération est observable :

>> la moitié des 870 000 Franciliens supplémentaires que l'Île-de-France a accueilli entre 1990 et 2006 se sont installés dans un rayon de 20 km autour de Notre-Dame ;

>> les 5 villes nouvelles franciliennes (Cergy, Evry, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart) n'accueillent plus qu'environ 15 % de la croissance de la population régionale, alors qu'elles en avaient accueilli jusqu'à 50 % entre 1975 et 1990 ;

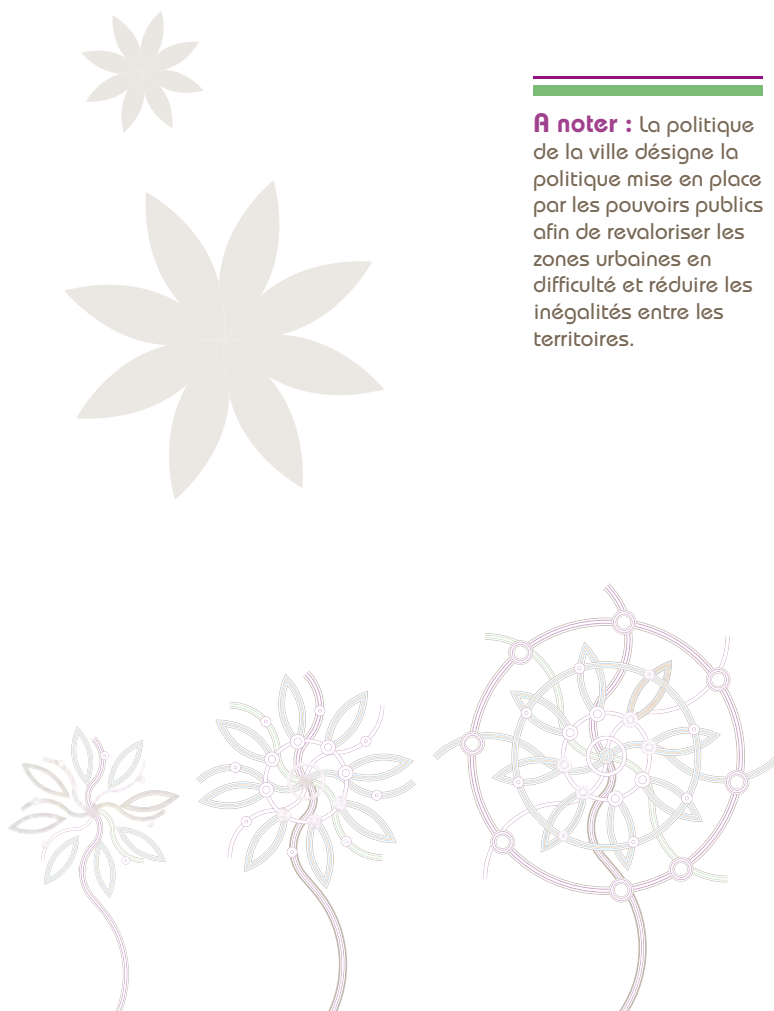
>> la croissance du reste de la grande couronne s'est nettement réduite entre 1990 et 2006, de l'ordre de - 30 à - 40 % par rapport la période 1975-1990.

Des dispositifs « Politique de la Ville » concentrés au nord et à l'est

Des actions de rénovation sous l'égide de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) sont conduites au Nord et à l'Est.

La desserte en transports collectifs de ces zones et le désenclavement qu'elle permet constituent l'un des leviers pour réduire les inégalités sociales en Ile-de-France.

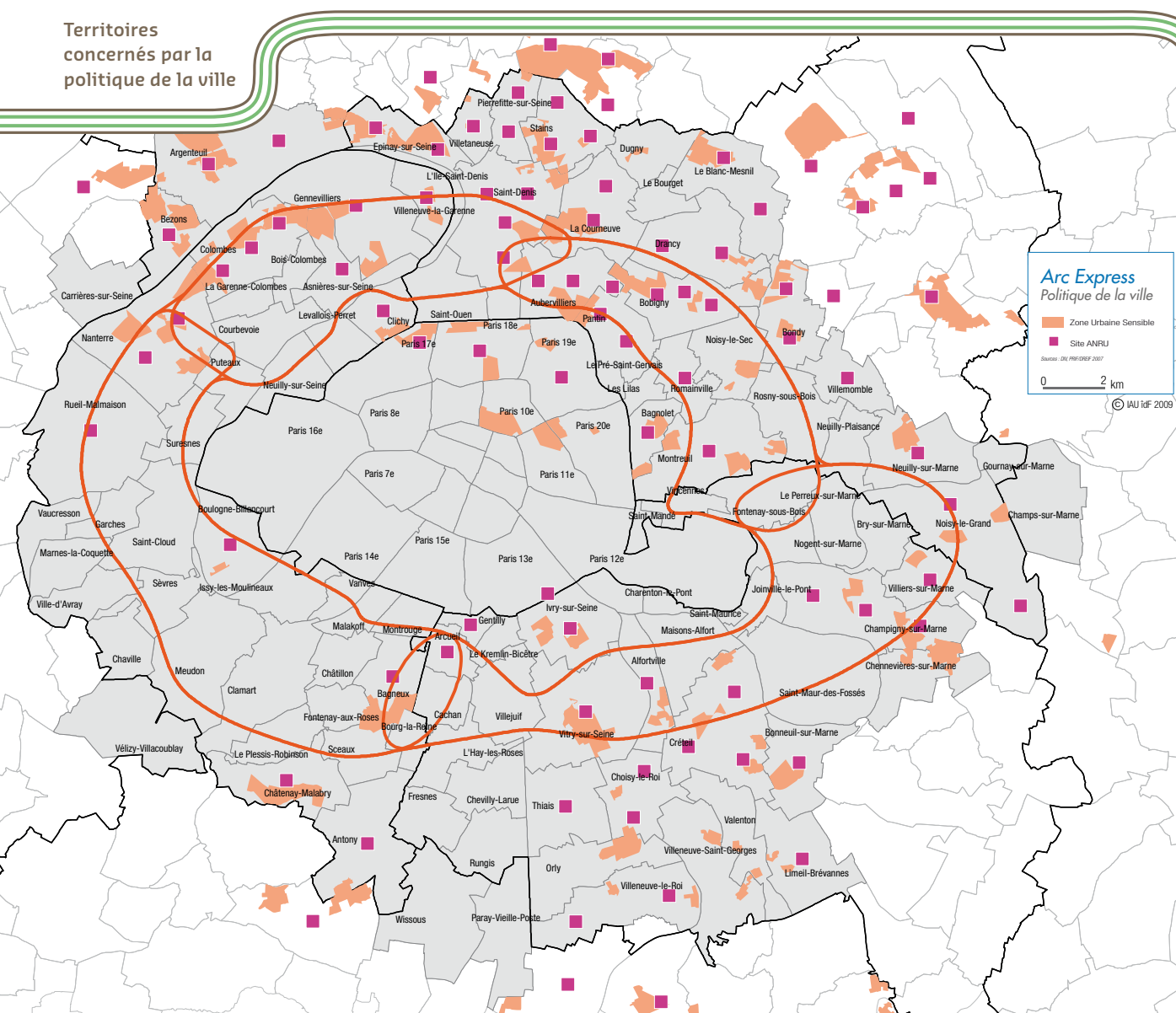
A noter : La politique de la ville désigne la politique mise en place par les pouvoirs publics afin de revaloriser les zones urbaines en difficulté et réduire les inégalités entre les territoires.



Première partie

Le défi des déplacements en Ile-de-France

Territoires concernés par la politique de la ville



Une croissance forte de l'activité et des emplois, répartie inégalement sur le territoire et un déséquilibre Est-Ouest qui s'accroît

De très nombreuses entreprises sont implantées dans le cœur d'agglomération francilien qui joue un rôle fondamental dans le développement de l'économie francilienne.

La concentration d'entreprises est forte à l'Ouest, en continuité de Paris. L'activité de recherche et développement est très dense à l'Ouest et au Sud, et le cœur métropolitain est fortement impliqué dans les pôles de compétitivité.

La dynamique de construction de bureaux est forte sur les pourtours immédiats de Paris, et de façon plus étendue vers l'Ouest, attestant ainsi de la recomposition des polarités économiques.

La région Ile-de-France comptait 5,5 millions d'emplois en 2006 dont 2 millions sur le cœur d'agglomération hors Paris. Leur nombre a progressé de 10 % en moyenne sur l'ensemble de la région entre 1995 et 2005 (13,3 % pour la petite couronne, 16 % pour la grande couronne et 2,8 % pour Paris).

En cœur d'agglomération, le déséquilibre économique entre l'est et l'ouest a eu tendance à s'amplifier, avec une hausse du nombre d'emplois concentrée à l'ouest sur un arc Issy - Puteaux - Saint-Denis. Ainsi, Courbevoie a gagné 26 000 emplois entre 1994 et 2005, Issy-les-Moulineaux 20 000, Boulogne-Billancourt 18 000 et Saint-Denis 18 000.

Dans une moindre mesure, la croissance du nombre d'emplois est également élevée au Sud de Paris, le long du périphérique.

Une offre de haut niveau en équipements, mais déséquilibrée sur le territoire

La région dispose d'une offre très diversifiée d'équipements de toutes natures : administratifs, formation, santé, sport, culture, tourisme ou encore commerciaux. La densité d'équipements est très forte dans Paris et diminue rapidement dès que l'on quitte la capitale. Néanmoins de nouveaux équipements d'importance ont été réalisés récemment en première couronne : Stade de France, Mac Val, Centre de la danse à Pantin. D'autres équipements sont en projet.

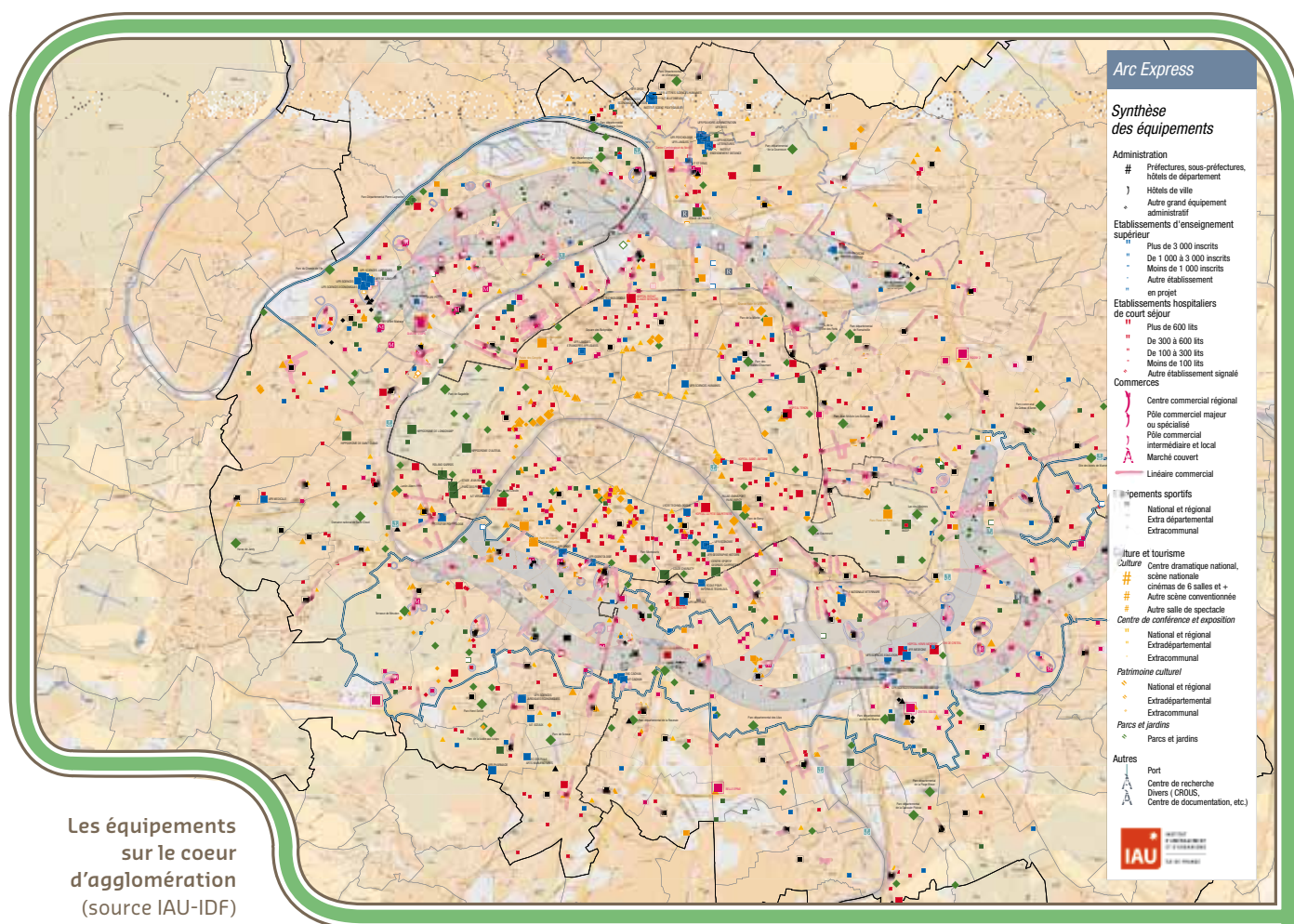
Le déséquilibre existe aussi au sein du cœur d'agglomération hors Paris avec certains secteurs qui concentrent les équipements, notamment à Saint Denis, Créteil ou encore Boulogne.

Une organisation autour de pôles urbains importants

En proche périphérie, le cœur d'agglomération est structuré en pôles urbains concentrant activités, équipements et population. Ces pôles, dont certains sont encore en émergence, sont principalement Saint Denis, La Défense-Nanterre, Créteil ou encore Bobigny.

A ces polarités s'ajoutent des pôles plus locaux tels Boulogne ou Vincennes.





Une forte dynamique de projets en cœur d'agglomération

La dynamique de projets de développement urbain est forte sur le cœur d'agglomération, essentiellement au nord et nord-ouest de Paris. La densité des projets est moins importante au sud de Paris même si de très grands projets d'aménagement tel celui des Ardoines à Vitry-sur-Seine sont notables. La vocation de ces projets est souvent mixte (logements, bureaux et équipements).

CROISSANCE DES DÉPLACEMENTS EN BANLIEUE, PRÉDOMINANCE DE L'AUTOMOBILE ET CHANGEMENTS DE TENDANCE RÉCENTS

La dernière enquête globale transports (EGT) a été réalisée en 2001. Les informations qu'elle fournit permettent de caractériser les déplacements pour mieux les comprendre (trajets, motifs, ...) et adapter le réseau de transport.

Depuis plusieurs années maintenant, les déplacements de banlieue à banlieue augmentent tandis que ceux entre Paris et la banlieue stagnent voire diminuent.

De même, la voiture individuelle est un mode de transport largement prisé par les Franciliens mais la tendance tend à s'inverser avec une augmentation de plus en plus forte de l'usage des transports collectifs.

Des motifs de déplacements qui se diversifient

Tout projet de transport collectif doit répondre aux différentes demandes de déplacement et offrir un service de qualité à la fois en heures de pointe et en heures creuses.

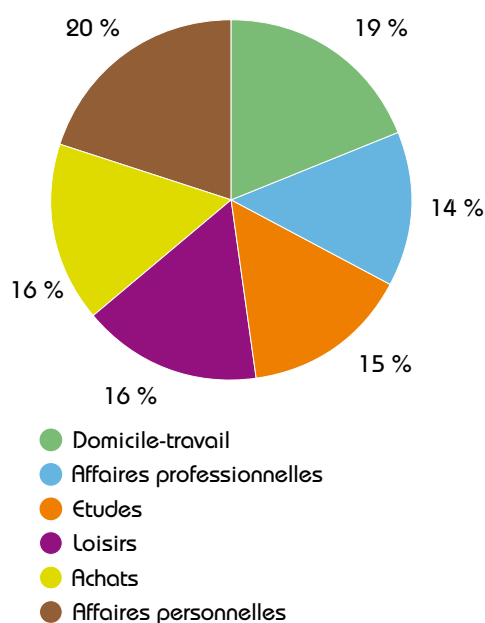
Ainsi la conception d'un projet de transport ne doit pas intégrer le seul paramètre de l'heure de pointe. Desservir non seulement des pôles d'emploi mais aussi les centres villes, les équipements (loisirs, culturels...) et assurer une offre de transport de bon niveau toute la journée permet de répondre à cette diversité des besoins de déplacement. Le projet doit être conçu pour l'ensemble des déplacements. Ainsi, par exemple la station du RER B Plaine Stade de France a été dimensionnée pour les événements exceptionnels générés par le Stade et non pour le seul usage des personnes allant sur leur lieu de travail ou d'études.

Des déplacements au sein de la banlieue très majoritaires

L'enquête globale de transport a montré que sur les 23 millions de déplacements motorisés quotidiens observés en 2001, les déplacements au sein de la banlieue sont très majoritaires (près de 70%).

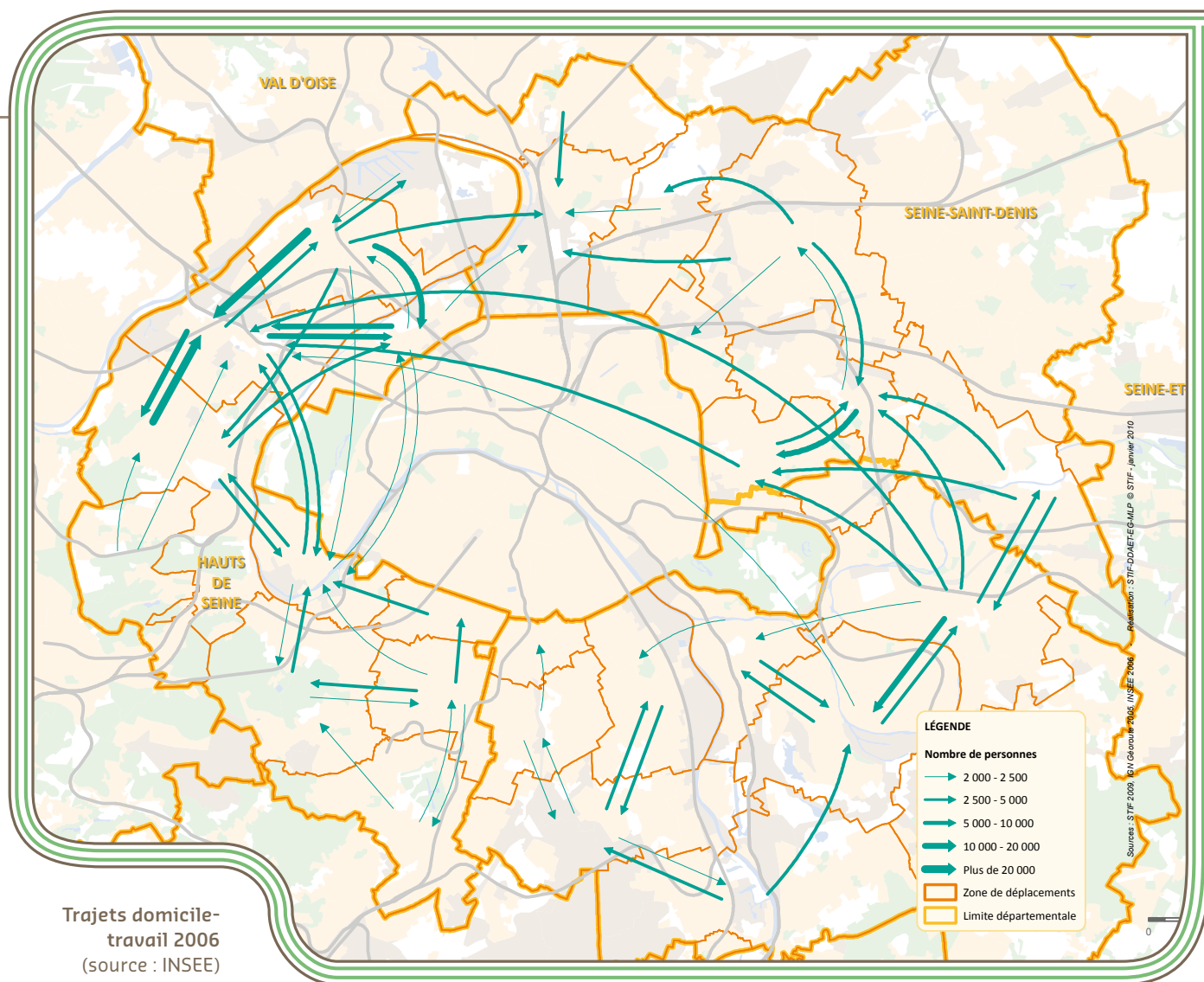
Ce sont également ces déplacements en banlieue qui croissent le plus vite : leur part dans les déplacements motorisés est passée de moins de 60 % en 1976 à plus de 70 % en 2001. Sur la même période, les déplacements dans Paris intra muros et entre la banlieue et Paris ont, eux, stagné et ont même diminué dans la dernière décennie.

Répartition des motifs de déplacements quotidiens (source : EGT 2001)



Première partie

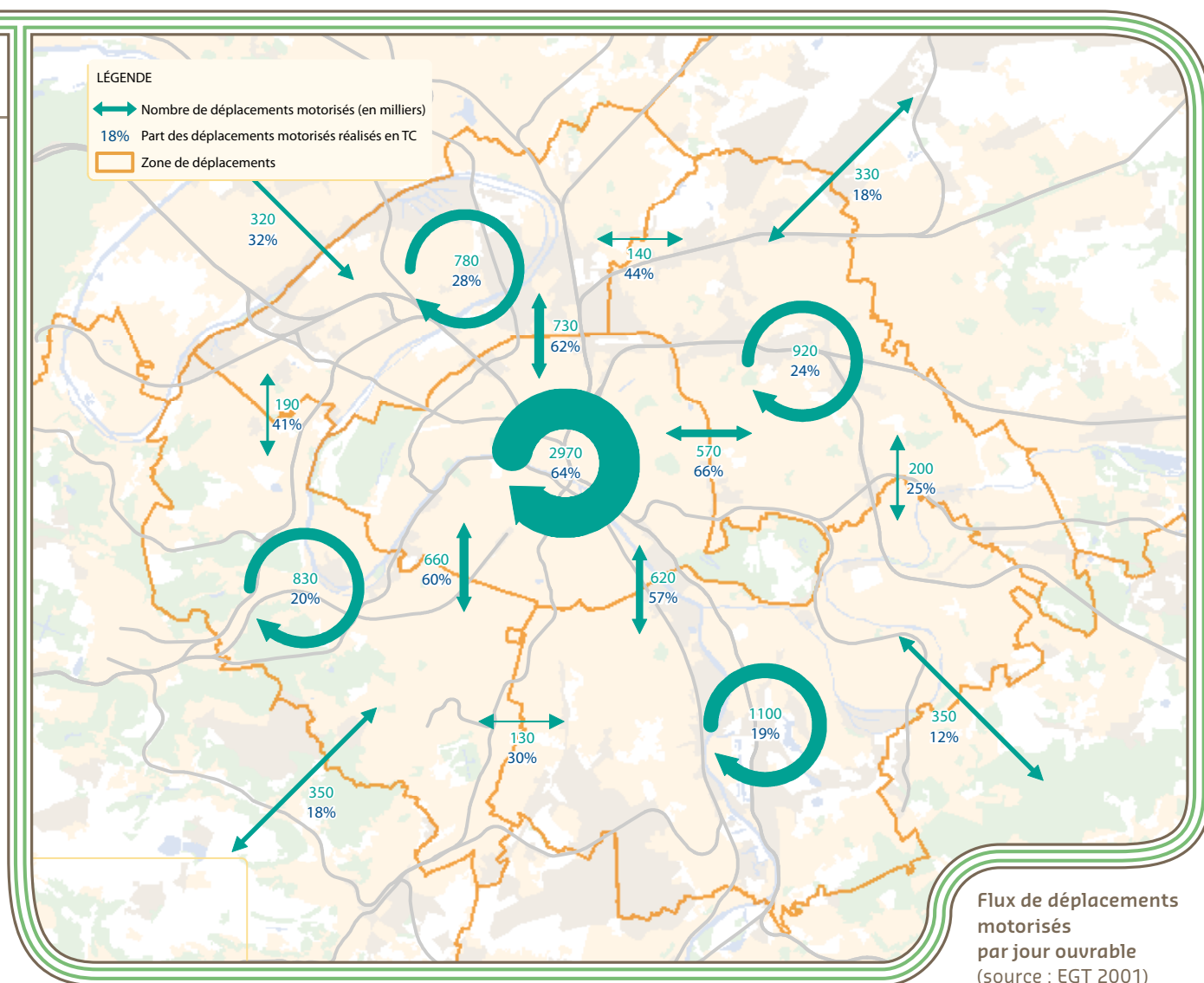
Le défi des déplacements en Ile-de-France



Trajets domicile-travail 2006
(source : INSEE)

Les déplacements pour se rendre à son travail

Au sein de la proche couronne, les déplacements domicile – travail se concentrent surtout vers les grands pôles d'emploi que sont La Défense / Nanterre, La Plaine Saint-Denis, et dans une moindre mesure, les secteurs de Vincennes / Montreuil, Fontenay-sous-Bois et Créteil, Issy et Boulogne.



Les déplacements tous motifs

Ainsi, en proche couronne, le besoin de déplacements est d'abord interne à la banlieue (près de 4,3 millions des déplacements motorisés journaliers sont internes à la proche couronne, contre 3 millions dans Paris intra muros), pour des déplacements bien souvent de proximité (la distance moyenne des déplacements motorisés en proche couronne est de **3,8 km**).

Les besoins d'échange de la petite couronne restent plus forts avec Paris (2,5 millions de déplacements par jour) qu'avec la Grande Couronne (moins d'1,4 million de déplacements par jour).

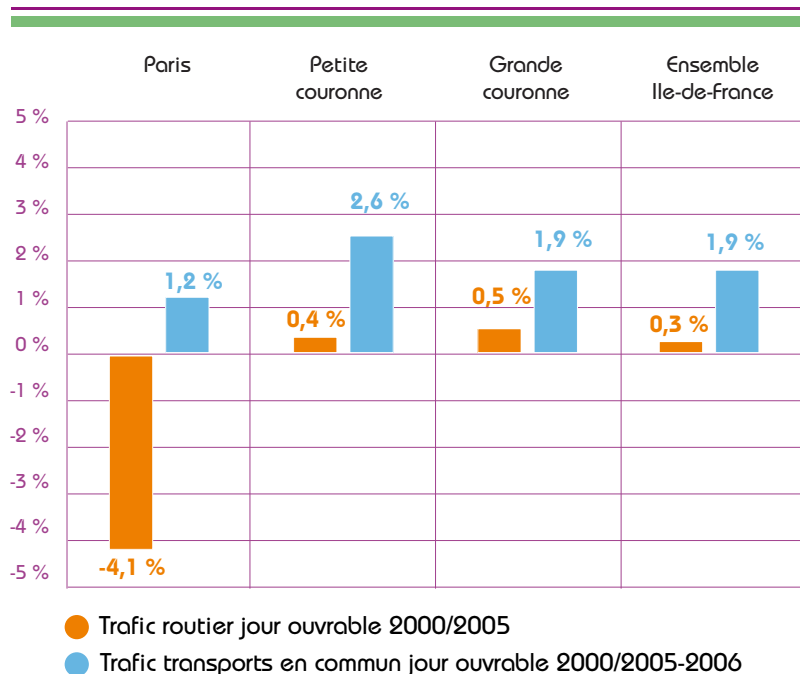
Les déplacements tous motifs en transports collectifs

Si la part des transports collectifs est élevée pour les déplacements dans Paris intra muros (64 % des déplacements motorisés – source EGT 2001) et pour les liaisons Paris - Petite Couronne (de l'ordre de 60 %), elle est nettement plus faible pour les relations banlieue – banlieue. On constate cependant des disparités importantes selon les secteurs : de l'ordre de 40% entre la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine ou entre le Nord et le Sud des Hauts-de-Seine, mais nettement plus faible ailleurs. Elle descend à 19 % pour les déplacements internes au Val-de-Marne.

La voiture aujourd'hui une réponse

La voiture reste en effet le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. Sa souplesse et sa facilité d'utilisation ont conduit pendant de nombreuses années à fabriquer une ville qui lui est adaptée avec un réseau routier performant. Ce phénomène est d'autant plus exacerbé qu'on s'éloigne de Paris. En effet, si dans Paris intra muros, seuls 42 % des ménages possèdent une voiture, ce chiffre monte à 68 % en petite couronne, et même à 84 % en grande couronne.

Évolution moyenne annuelle du trafic routier et du trafic transports en commun en commun



Une évolution récente des comportements favorable à l'usage des transports collectifs

En proche couronne, l'usage des transports collectifs a augmenté de 2,6 % par an entre 2000 et 2005 ; le trafic routier a, lui, augmenté de 0,4 % par an sur la même période.

Dans Paris intra muros, dès les années 90, le trafic routier diminue. En proche couronne, il s'agit d'un véritable retournement de tendance. En effet, dans les années 90, la circulation automobile continuait à augmenter (de l'ordre de 1 % par an), mais représentait un net ralentissement par rapport aux années 80 (presque divisée par deux).

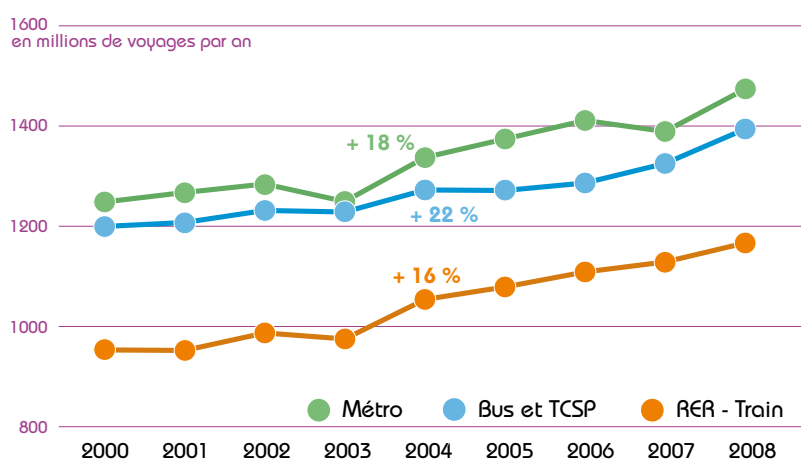
A noter que ce ralentissement de la croissance des déplacements en voiture commence à s'observer également en grande couronne.

L'usage des transports en commun

Après une période de désaffection des transports collectifs au début des années 90, leur usage connaît une croissance forte et ininterrompue depuis plus d'une décennie. Ainsi, le nombre de voyages annuels en transports collectifs a augmenté de 33 % entre 1996 et 2008. Fait notable, cette croissance est observée sur tous les modes de transports collectifs et sur l'ensemble de la région.

A noter aussi, là où les réseaux de transports collectifs ont été développés en relation avec l'évolution urbaine (prolongement de métro, lignes de bus ou lignes de tramway), la croissance de leur usage est forte.

Évolution du trafic des modes de transports collectifs (source : STIF)



La forte croissance attendue de l'usage des transports collectifs en cœur d'agglomération

La croissance de la population et des emplois régionaux prévue par le projet de SDRIF à l'horizon 2030 a été estimée à l'horizon intermédiaire 2020. Il est ainsi prévu, d'ici à 2020, une croissance globale des populations et des emplois de 6 à 8 %. Ces évolutions devraient se concentrer sur le cœur d'agglomération.

Parallèlement à ces prévisions démographiques, l'amélioration de l'offre de transports conjuguée à la hausse du prix des carburants et à la congestion routière devrait conduire d'ici à 2020 à une **croissance de l'ordre de 7% des déplacements tous modes de déplacements confondus à l'échelle de la région et en particulier à :**

- >> une forte croissance des déplacements en cœur d'agglomération, favorable à l'usage des transports collectifs (à noter que les déplacements dans Paris intra-muros devraient se stabiliser pour la même période),
- >> une forte croissance dans le reste de l'agglomération centrale, plus favorable à la voiture.



L'évolution du trafic routier à Paris et en proche banlieue entre 2000 et 2005

- 20 %

dans Paris intra muros, la baisse sur le boulevard périphérique étant plus limitée (-4 à -10 % selon les tronçons)

- 5%

sur les voies rapides à l'intérieur d'A86

Si ces dernières années, on a constaté une baisse du trafic routier à Paris et en proche banlieue, le trafic a continué à croître sur les rocade A 86 et la Francilienne (+10 %).

Globalement, la croissance des déplacements serait plutôt favorable aux modes alternatifs à la voiture, et en particulier aux transports en commun puisqu'elle serait surtout concentrée, en valeur absolue, dans le cœur d'agglomération, où l'usage des transports collectifs est déjà fort.

Déplacements quotidiens en Île-de-France : évolution possible entre 2005 et 2020 (source : STIF)

