apur

ATLAS CARTOGRAPHIQUE

ATLAS DES AUTOROUTES URBAINES ET DES VOIES RAPIDES DU GRAND PARIS

NOVEMBRE 2018

Source : BD TOPO, IGN

Quelques chiffres clés

Le trafic routier

180 à 250 000
véh/jour sur le **bd Périphérique**
(1,1 million en tout chaque jour)

90 à 150 000
véh/jour sur **l'A86**

50 à 80 000
véh/jour sur **l'A104**

200 000
véh/jour sur **l'A4** à l'arrivée dans Paris

70 000
véh/jour sur la **N118**

30 000
véh/jour sur la **N2**

La pollution au dioxyde d'azote (NO_2)

1 236 000
habitants potentiellement exposés au-dessus des valeurs limites, dont :

1 001 000 dans **Paris**

108 000 dans le **92**

69 000 dans le **93**

52 000 dans le **94**

6 000 dans le **78**

1 250 km
d'autoroutes urbaines et voies rapides

400 km
de voies structurantes (ex RN)

Les habitants

(Périmètre A104 de la consultation)

9 776 118
habitants

42,9
habitants/hectare

0,79
voiture par ménage

L'emploi

(Périmètre A104 de la consultation)

4 940 476
emplois salariés

21,7
emplois/hectare

35 %
des actifs vont travailler en voiture

10 km
pour se rendre aux pôles d'emploi
(distance médiane)

Directrice de la publication : **Dominique ALBA**
Atlas réalisé par : **Florence HANAPPE**
Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**
Cartographie et traitement statistique : **Alain BEAUREGARD, Marie-Thérèse BESSE, Marcelin BOUDEAU, Mathieu CROS, Christine DELAHAYE, Tristan LAITHIER, Anaïs LO PINTO, Laurent PLANCHOT, Anne SERVAIS, Yann-Fanch VAULÉON, Anne-Marie VILLOT**
Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**
Mise en page : **Apur**
www.apur.org

Sommaire

PRÉAMBULE 4

1. Le réseau des infrastructures 5

LES GRANDES INFRASTUCTURES ROUTIÈRES ET LES GARES DU MÉTRO DU GRAND PARIS EXPRESS. 6
LE TRAFIC ROUTIER (TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL) 7
LES GESTIONNAIRES DU RÉSEAU 8
LES LARGEURS DE CHAUSSÉES. 9
LES OUVRAGES D'ART SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE. 10
LA LIMITATION DES VITESSES SUR LES AUTOROUTES NON CONCÉDÉES, LE BD PÉRIPHÉRIQUE ET LES ROUTES NATIONALES 11
LES ZONES À VITESSE LIMITÉES À 20 KM/H OU 30 KM/H DANS LES COMMUNES . . 12
LA QUALITÉ DES SERVICES MOBILES NAVIGATION WEB 13

2. Les habitants 15

LA DENSITÉ DE POPULATION (2015) 16
L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION (2010-2015) 17
LE TAUX DE MOTORISATION (2015) 18
L'ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION (2010-2015) 19
LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN TRANSPORTS EN COMMUN (2015) . . 20
L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN TRANSPORTS EN COMMUN (2010-2015). 21
LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN VOITURE (2015) 22
L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN VOITURE (2010-2015) . 23
LE NOMBRE D'HABITANTS EXPOSÉS À LA POLLUTION (DIOXYDE D'AZOTE - 2017) . 24
LA PART DE POPULATION EXPOSÉE À LA POLLUTION (DIOXYDE D'AZOTE - 2017) . . 25
LES TYPES DE LOGEMENTS COLLECTIFS, PAVILLONNAIRES. 26

3. L'emploi et l'économie 27

LA DENSITÉ D'EMPLOIS SALARIÉS (2015) 28
L'ÉVOLUTION DES EMPLOIS (2010-2015) 29
LA DISTANCE MÉDIANE PARCOURUE PAR LES SALARIÉS POUR SE RENDRE AUX PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI 30
LA PART DES SALARIÉS RÉSIDANT DANS LA COMMUNE DU PÔLE EMPLOI 31
LES LIEUX D'INNOVATION ÉCONOMIQUE 32
LES LIEUX DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE. 33
LES ENTREPÔTS LOGISTIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE. 34
LES MOUVEMENTS HEBDOMADAIRES DE MARCHANDISES EN ÎLE-DE-FRANCE 35

4. Le paysage et le cadre bâti 37

VÉGÉTATION ET RELIEF 38
LE GRAND PAYSAGE 39
LES PLANTATIONS D'ARBRES LE LONG DU RÉSEAU 40
LA THERMOGRAPHIE D'ÉTÉ (20 AOÛT 2010) 41
LES HAUTEURS DES BÂTIMENTS 42
LA MORPHOLOGIE DES BÂTIMENTS 43

5. Les projets d'aménagement, de transport et d'espace public 45

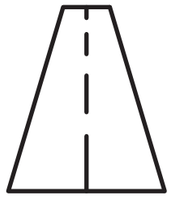
LES PROJETS URBAINS 46
LES PROJETS URBAINS, ZOOM SUR LA ZONE DENSE. 47
LES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENGAGÉS, À L'ÉTUDE OU PROSPECTIF 48
LES PROJETS DE VOIRIE ENGAGÉS, À L'ÉTUDE OU PROSPECTIF 49
LE RÉSEAU VIAIRE AUTOUR DES JEUX OLYMPIQUES 2024 50

6. Le boulevard Périphérique 51

LE NIVELLEMENT DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE. 52
LES FRANCHISSEMENTS DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE 53
LES SERVICES URBAINS 54
LA STRATÉGIE POUR UNE CEINTURE VERTE 55
LE PLAN BIODIVERSITÉ 56

18P040102

PRÉAMBULE



1 250 km
d'autoroutes urbaines et voies rapides

400 km
de voies structurantes (ex RN)
dans le périmètre de la consultation

L'ensemble de cartes thématiques présente une sélection choisie des données issues des systèmes d'informations géographiques de l'Apur, afin d'illustrer les enjeux posés par l'évolution des autoroutes urbaines et les anciennes routes nationales. Dotée d'un réseau de voies rapides très dense comparé aux autres métropoles européennes, l'agglomération parisienne reste pourtant congestionnée avec des records de trafic routier, de temps perdu dans les embouteillages et des niveaux de pollution de l'air dépassant les valeurs limites autorisées.

Cet atlas cartographique s'inscrit dans les réflexions engagées dans le cadre de la Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard Périphérique et des voies rapides et structurantes du Grand Paris organisée par le **Forum Métropolitain du Grand Paris**, l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les collectivités et les établissements publics territoriaux partenaires.

Les autoroutes et voies rapides constituent un réseau maillé indispensable au fonctionnement de la métropole et de la région, qui structure le Grand Paris. Les bretelles d'entrée et de sortie des autoroutes, forment les portes des villes des territoires urbains et ruraux de l'Ile-de-France. Les autoroutes sont aussi, pour les voyageurs aériens empruntant le mode routier pour rejoindre Paris, la première image qu'ils perçoivent de la France et de la capitale, ou la dernière qu'ils remportent. Or cinquante ans après leur création, les autoroutes du Grand Paris ont peu évolué dans leur forme comme dans leurs usages. De leurs côtés, les tracés fondateurs des anciennes routes nationales connaissent depuis quelques années un mouvement de requalification de leurs espaces publics en faveur des centres-villes, des piétons, des vélos et des transports collectifs, après des décennies d'adaptation à la voiture.

La question du devenir du réseau routier et autoroutier, posée aux 4 équipes retenues, intervient dans un contexte de transformation des comportements, liée à l'arrivée de nouvelles formes de mobilité connectées et partagées ainsi qu'à l'arrivée du métro du Grand Paris. L'usage de l'autoroute et de la route, en 2024, en 2030 ou en 2050, est appelé à profondément se réinventer pour construire une métropole post-accord de Paris innovante et durable, soucieuse de son développement économique, mais aussi de son environnement naturel et du bien-être de sa population. **L'autoroute et la route du** XXI^e^ **siècle pourraient être mieux utilisées et repensées afin de transporter plus de monde, devenir une infrastructure innovante à la fois ressource et plurielle, mieux intégrée aux territoires qu'elle traverse.**

Le premier chapitre de l'atlas porte sur les enjeux du réseau viaire dans ses fonctions de transport, en revenant sur des caractéristiques de volume de trafic routier, de gestion, de largeurs de voie, de présence d'ouvrages d'art ou de limitation de vitesses.

Le second chapitre s'attache à l'enjeu des populations elles-mêmes, à la fois usagers et riverains de ces infrastructures, en revenant sur quelques indicateurs clés : la densité, la motorisation des ménages, les modes de transport pour aller travailler, mais aussi les types de logement et l'exposition à la pollution.

Le troisième chapitre traite d'emploi et d'économie, à la fois en termes d'évolution, de caractérisation des pôles d'emploi, de maillage des entrepôts logistiques et de génération de mouvement de transport de marchandises.

Les enjeux d'insertion urbaine et de paysage sont abordés dans le quatrième chapitre, avec une carte du grand paysage et des traitements illustrant les hauteurs de la végétation et le cadre bâti, ainsi que le phénomène d'îlot de chaleur urbain, pour lequel la voirie entretient un rôle important.

Le cinquième chapitre aborde, dans un ensemble de différents recollements, **la question de la mutation de l'agglomération** : au travers des projets d'aménagement bâtis et non bâtis, de l'assemblage des projets de voirie et de transports publics engagés, à l'étude ou exploratoires, mais aussi en lien avec les voies olympiques, alors que la tenue des JO en 2024 forme un premier jalon pour transformer, au moins temporairement, le réseau routier et autoroutier.

Dans un dernier chapitre, un ensemble de cartes plus spécifiques au **boulevard Périphérique** illustre le contexte particulier de cet ouvrage d'art, avec d'importants enjeux de transformation et d'insertion urbaine pour ses 400 000 habitants vivant à proximité, comme pour l'ensemble du Grand Paris.

L'ensemble de cartes thématiques présente une sélection choisie des données issues des systèmes d'informations géographiques de l'Apur, afin d'illustrer les enjeux posés par les autoroutes urbaines et les anciennes routes nationales

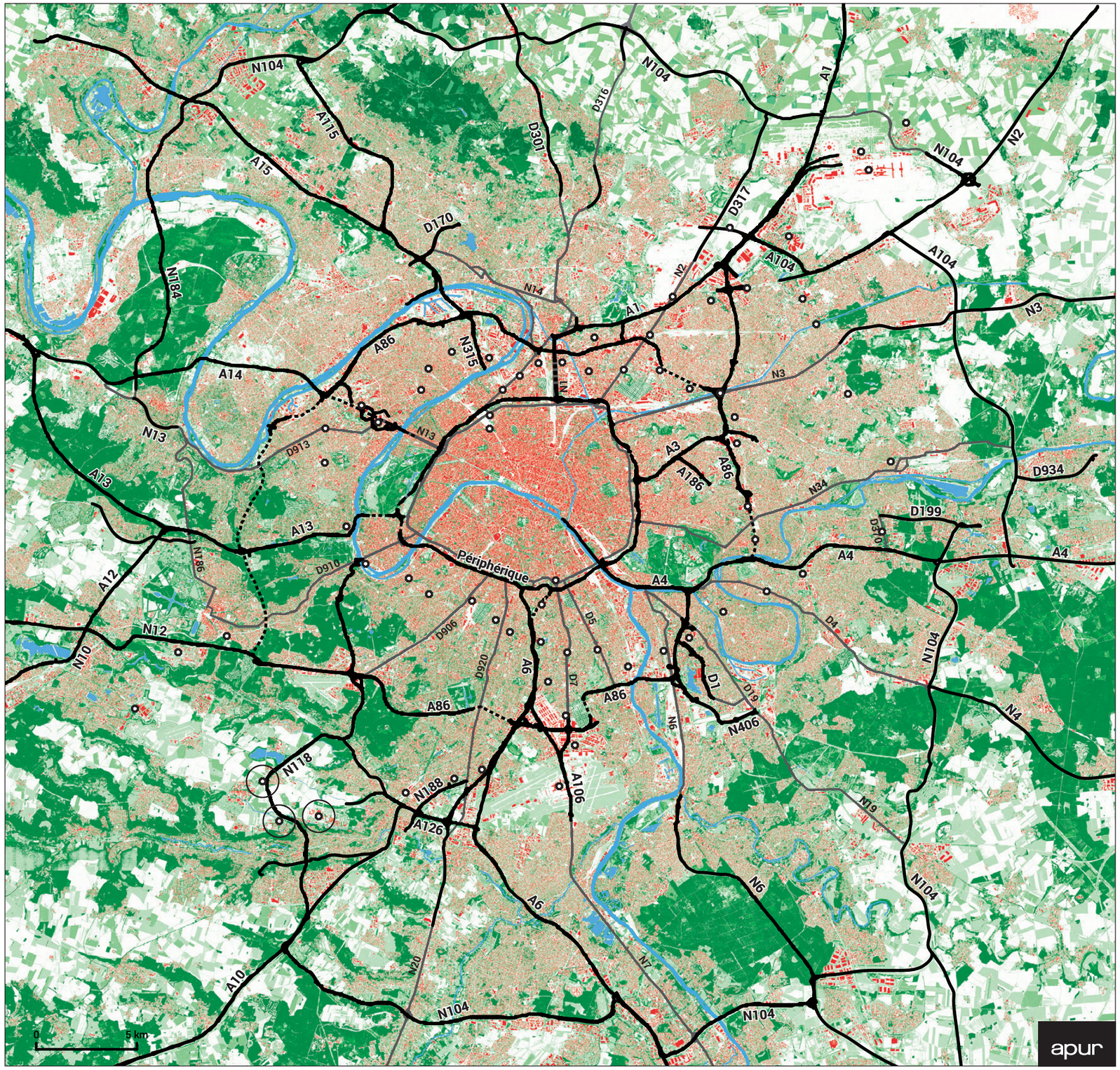
1- Le réseau des infrastructures

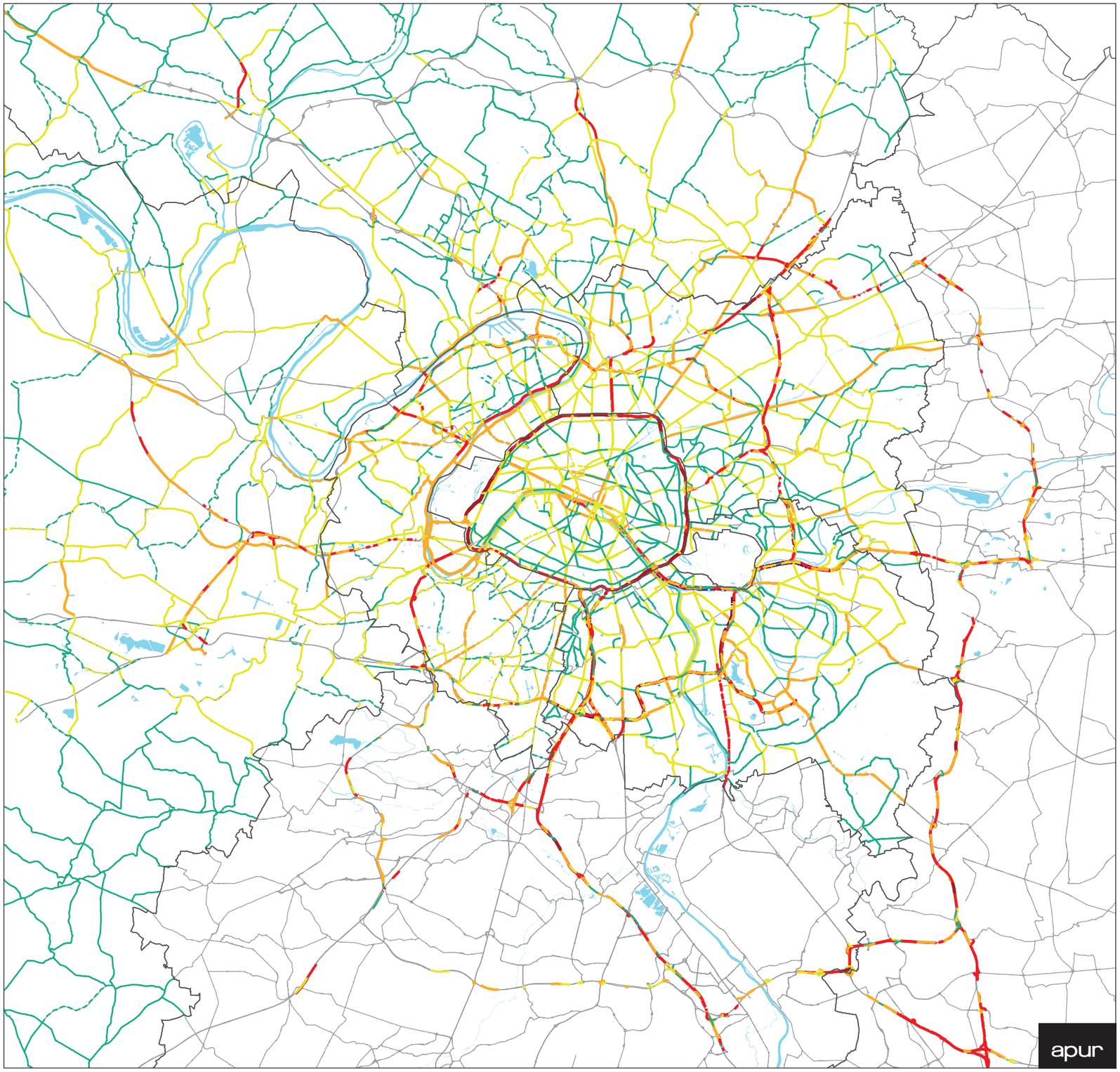
© Ph.Guignard@air.images.net

LES GRANDES INFRASTUCTURES ROUTIÈRES ET LES GARES DU MÉTRO DU GRAND PARIS EXPRESS

- Futures gares du Grand Paris Express
- Autoroute, bd Périphérique, voie rapide
- Principales voies structurantes

Sources : Filaire Pompiers, Bd TOPO IGN





LE TRAFIC ROUTIER (TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL)

Trafic moyen journalier annuel (2014 - 2018)

- Inférieur à 10 000 véh/jour
- de 10 000 à 25 000 véh/jour
- de 25 000 à 50 000 véh/jour
- de 50 000 à 100 000 véh/jour
- de 100 000 à 150 000 véh/jour
- Supérieur à 150 000 véh/jour

Trafic moyen journalier annuel (< 2014)

- Inférieur à 10 000 véh/jour
- de 10 000 à 25 000 véh/jour
- de 25 000 à 50 000 véh/jour
- de 50 000 à 100 000 véh/jour
- de 100 000 à 150 000 véh/jour
- Supérieur à 150 000 véh/jour
- données non disponibles

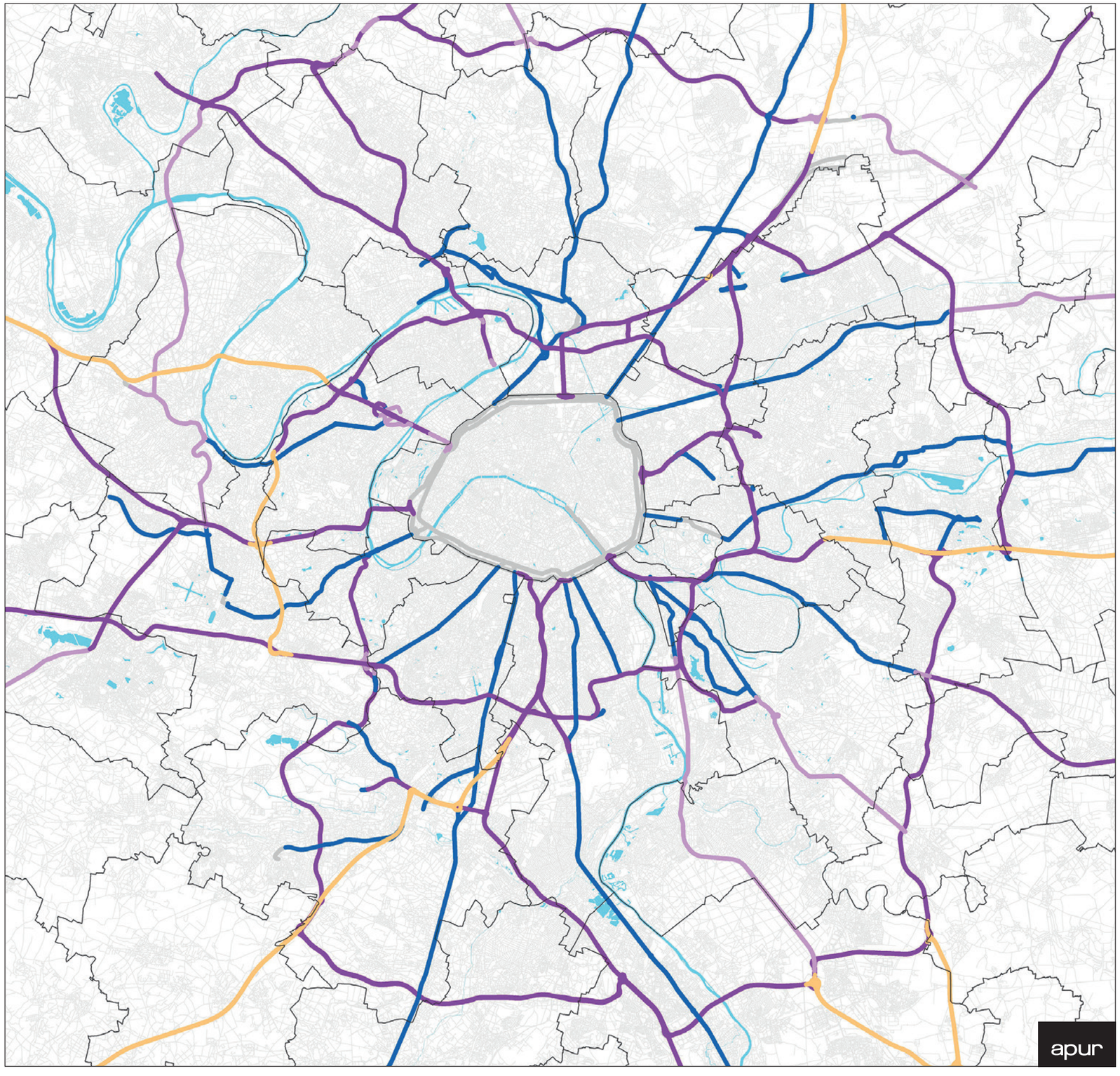
Sources : DiRIF, Ville de Paris, CD92, CD93, CD94, CD95, CD78

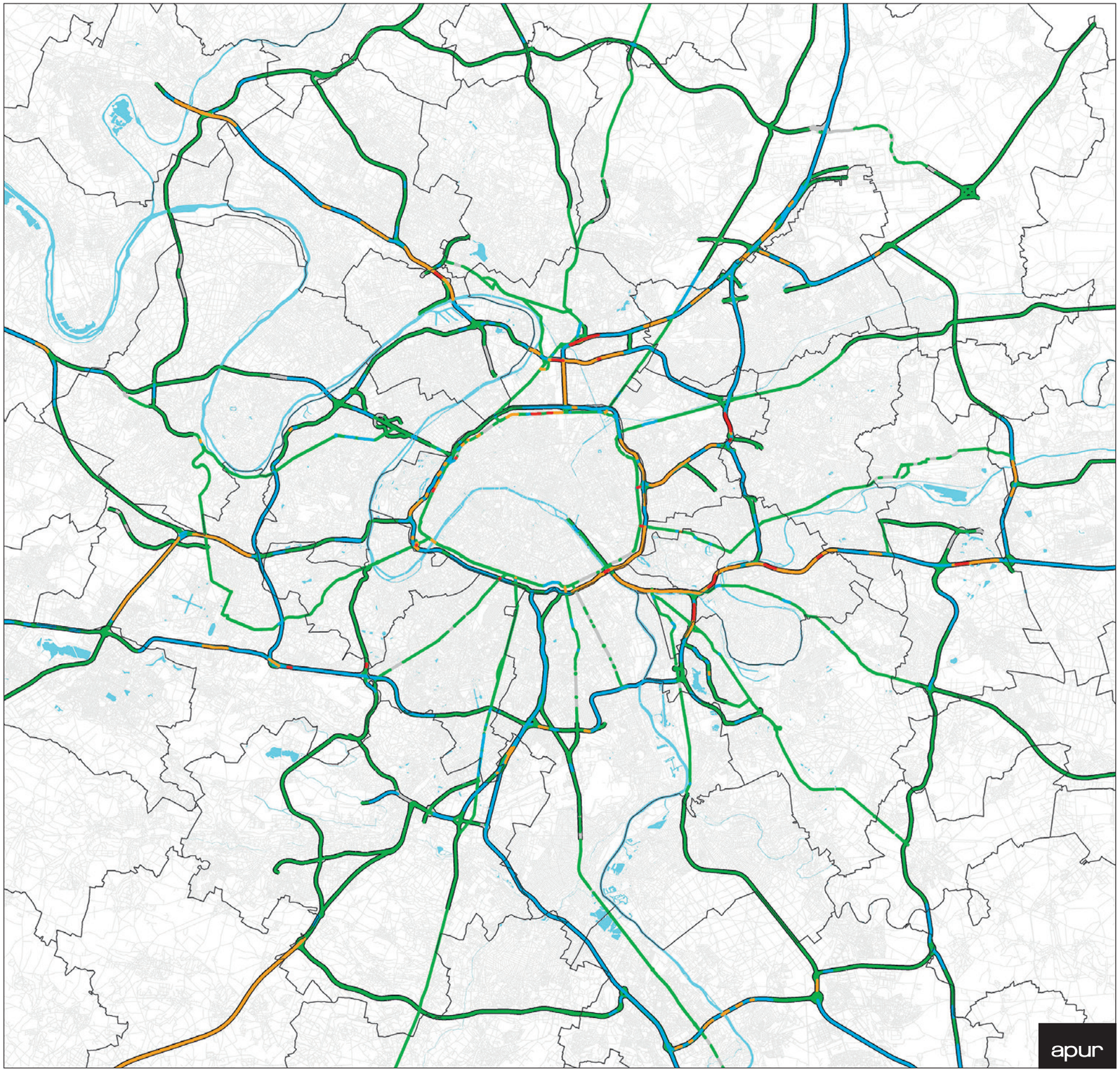
LES GESTIONNAIRES DU RÉSEAU

Gestionnaire du réseau de voirie

- Autoroute non concédée (DIRIF)
- Autoroute concédée
- Voie nationale (DIRIF)
- Voie départementale
- Voie communale

Sources : BD TOPO® IGN





LES LARGEURS DE CHAUSSÉES

Largeur de chaussée

- supérieure à 20m
- de 15m à 20m
- de 12m à 15m
- de 5m à 12m
- Inférieure à 5m

NB : Pour une voie avec terre-plein central ou séparateur de chaussée, la largeur renseigne chaque sens de circulation

Sources : BD TOPO® IGN

LES OUVRAGES D'ART SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE

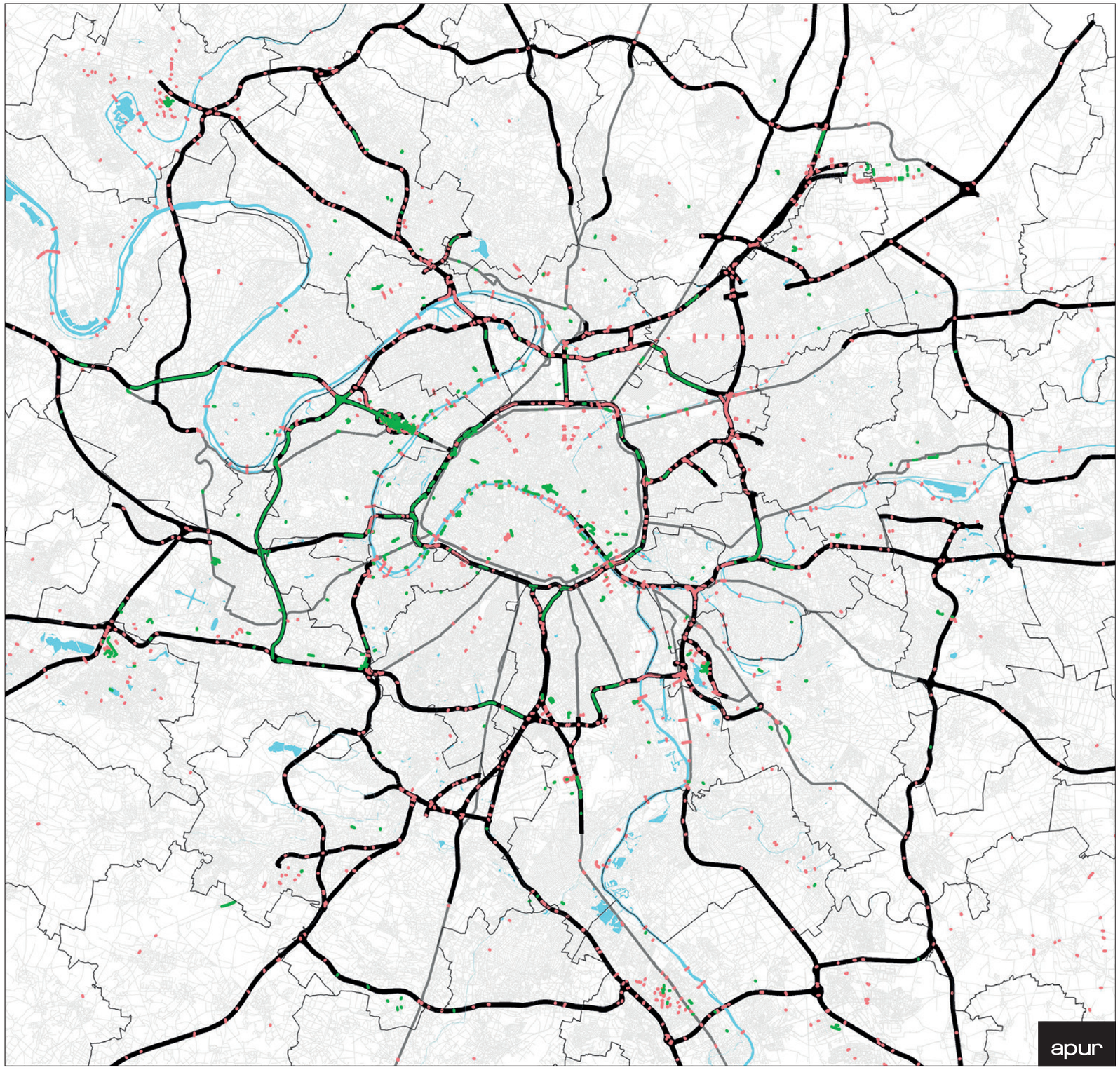
Ouvrage d'art de plus de 40 mètres

- Tunnel
- Pont

Consultation internationale

- Autoroute, bd Périphérique et voie rapide
- Route nationale, ancienne route nationale et voie majeure départementale
- Autre voie

Sources : BD TOPO® IGN



LA LIMITATION DES VITESSES SUR LES AUTOROUTES NON CONCÉDÉES, LE BD PÉRIPHÉRIQUE ET LES ROUTES NATIONALES

Vitesses limites autorisées

- 50 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 90 km/h
- 110 km/h
- 130 km/h
- Autoroute, bd Périphérique, voie rapide
- Principales voies structurantes

Sources : DiRIF - DRIEA 2015, Ville de Paris
Filaire : BdTOPO - IGN

LES ZONES À VITESSE LIMITÉES À 20 KM/H OU 30 KM/H DANS LES COMMUNES

Métropole du Grand Paris

- Zone 20/30 dans la majorité des rues
- Zone 20/30 dans le centre-ville et certains quartiers
- Zone 20/30 dans quelques rues

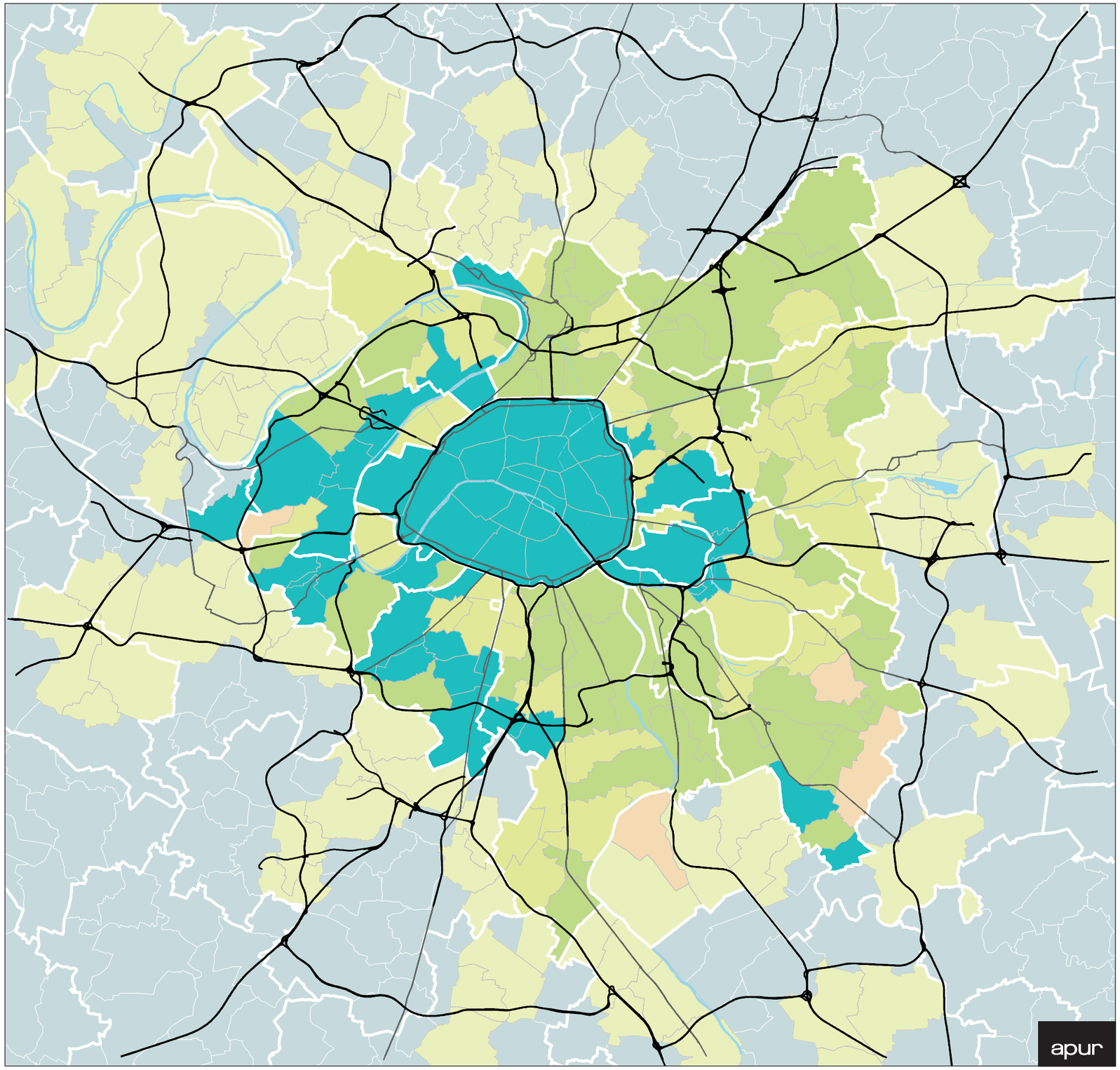
Ile-de-France (hors Métropole du Grand Paris)

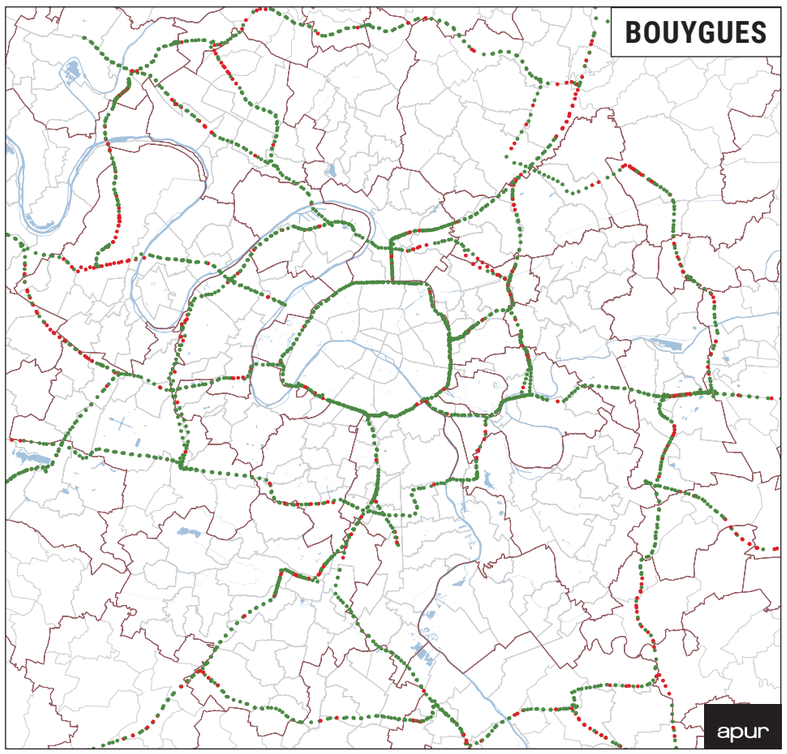
- Zone 20/30 dans la majorité des rues
- Commune ayant au moins une zone 20/30
- Communes ne possédant pas de zone 20/30
- Information non disponible, commune de moins de 10 000 hab

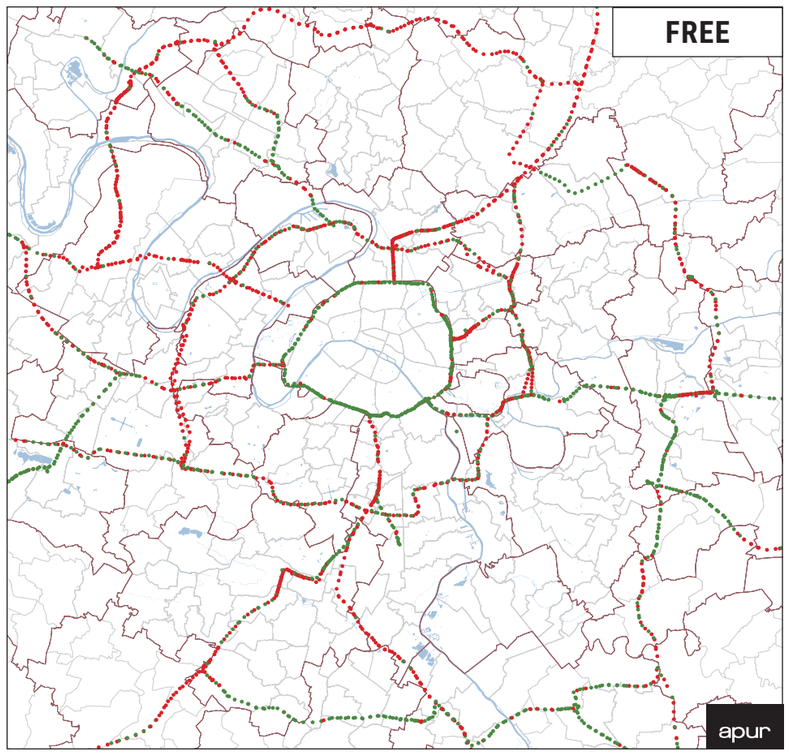
Consultation internationale

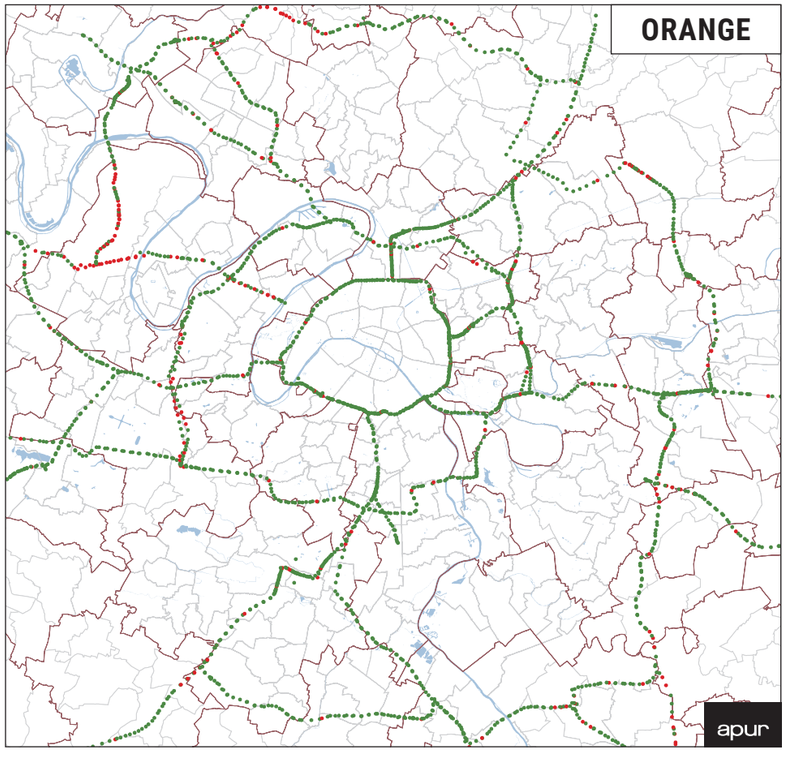
- Autoroute, bd Périphérique et voie rapide
- Route nationale, ancienne route nationale et voie majeure départementale

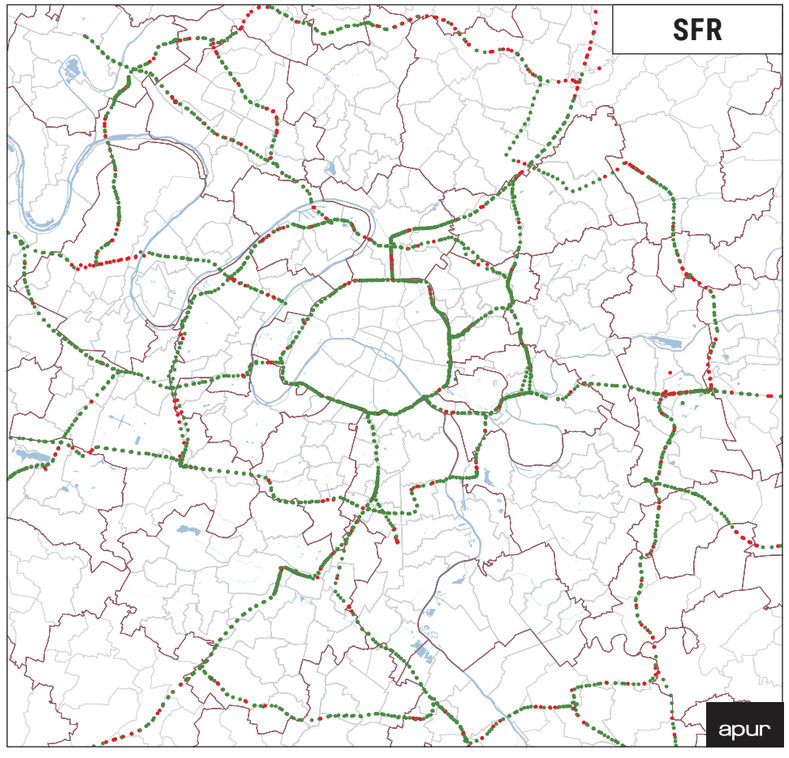
Sources : Ile-de-France Mobilités : IdF hors MGP, 2015
APUR : MGP, 2018
BD TOPO® IGN











LA QUALITÉ DES SERVICES MOBILES NAVIGATION WEB

Page web chargée en moins de 5 secondes
Test réalisé à l'intérieur d'un véhicule routier en mobilité

- succès
- échec

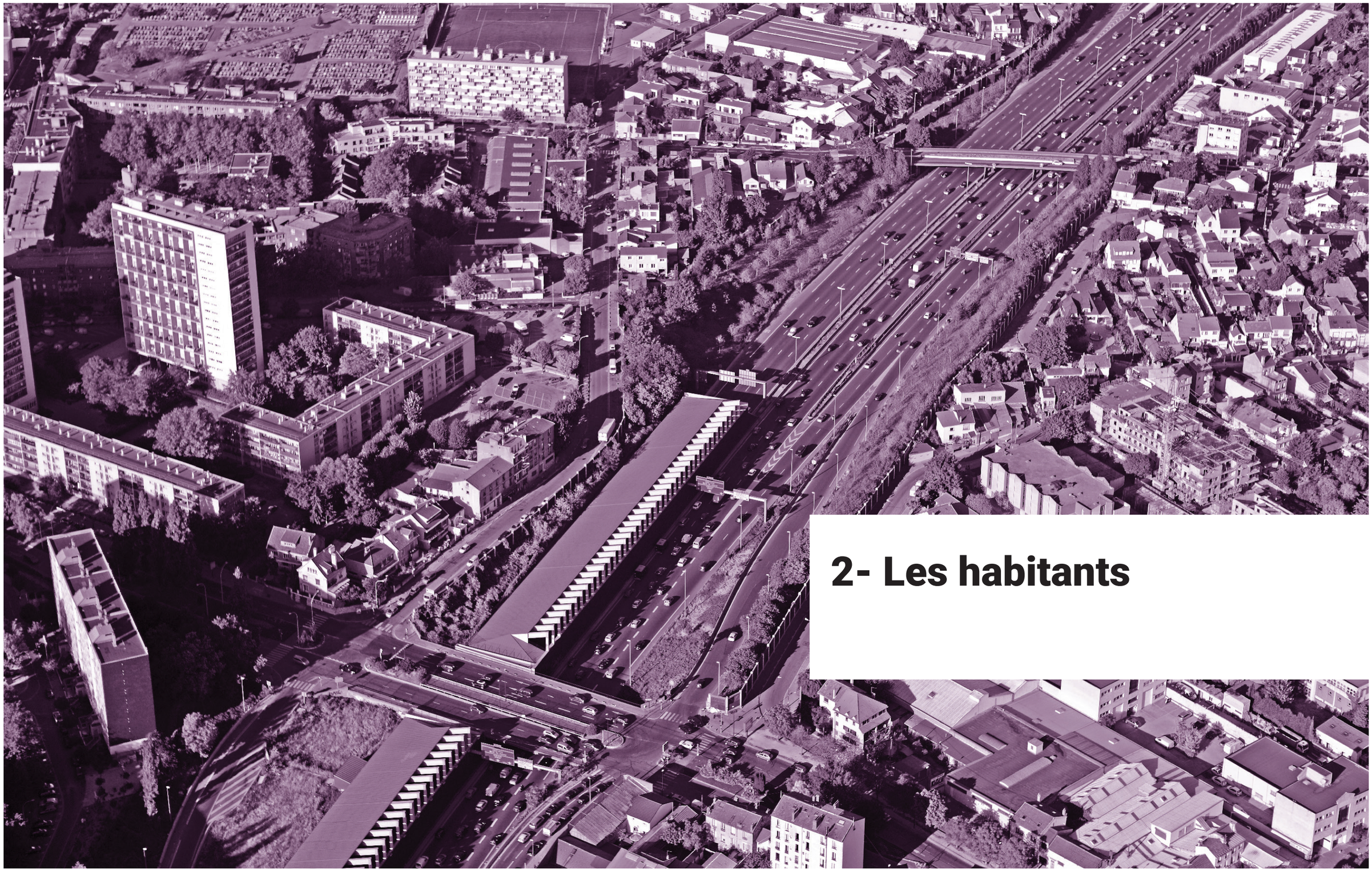
Source : Arcep - campagne de mesures 2018
www.data.gouv.fr

Consultation internationale

Autoroute, bd Périphérique et voie rapide

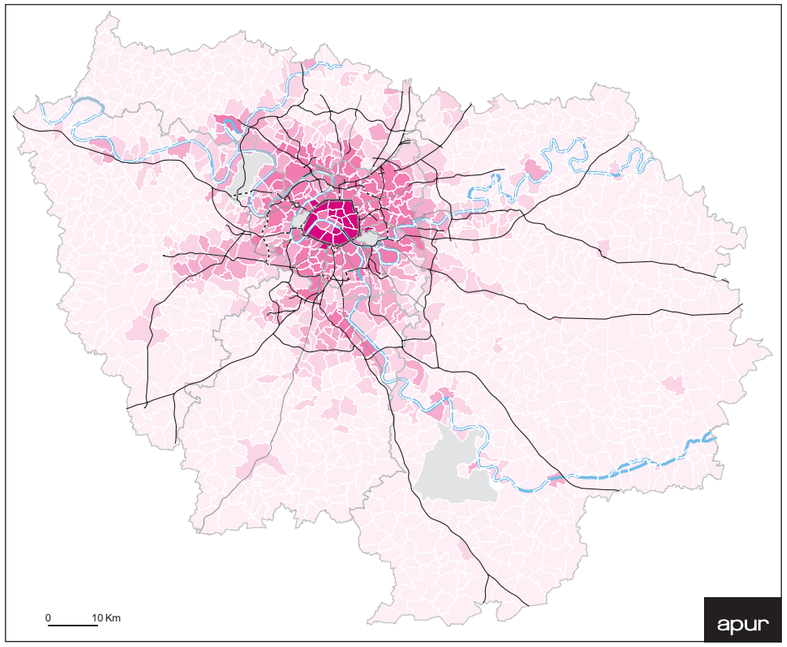
Route nationale, ancienne route nationale et voie majeure départementale

Sources : Ile-de-France Mobilités : hors MGP, 2015
APUR : MGP, 2018
BD TOPO® IGN



2- Les habitants

© Ph.Guignard@air.images.net



LA DENSITÉ DE POPULATION (2015)

Nombre d'habitants à l'hectare

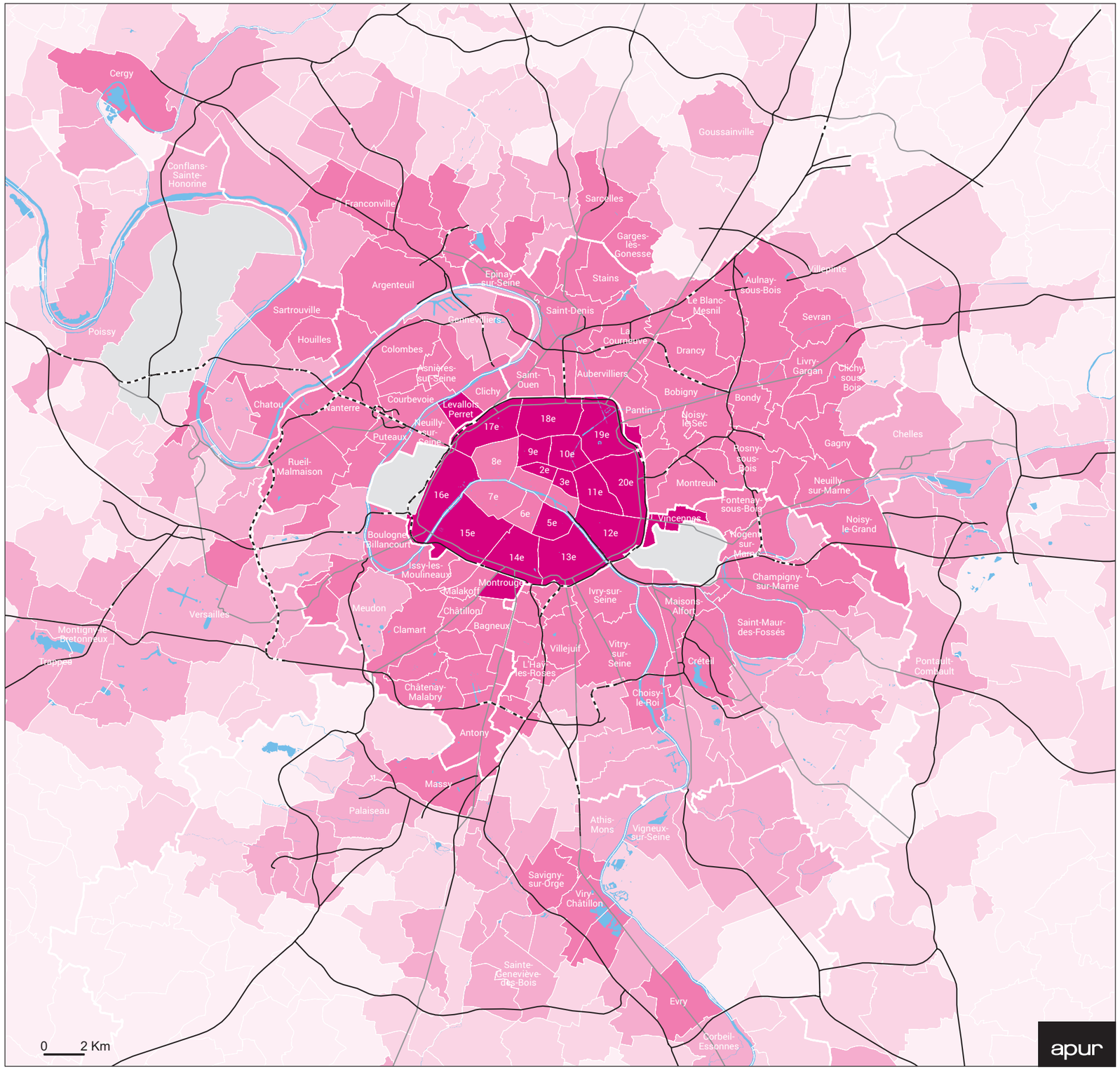
- plus de 200
- de 50 à 200
- de 20 à 50
- de 5 à 20
- moins de 5

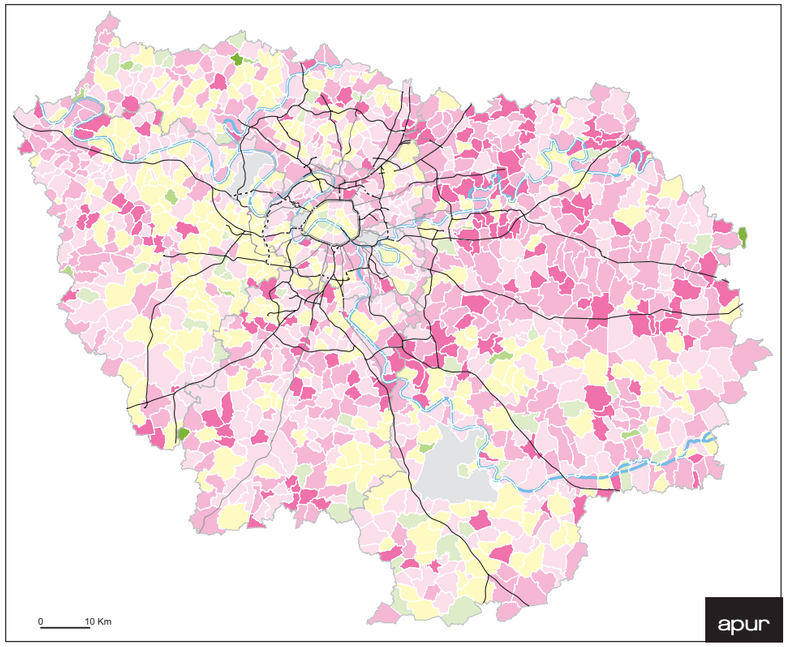
Source : Recensement de la Population (Insee) - 2015

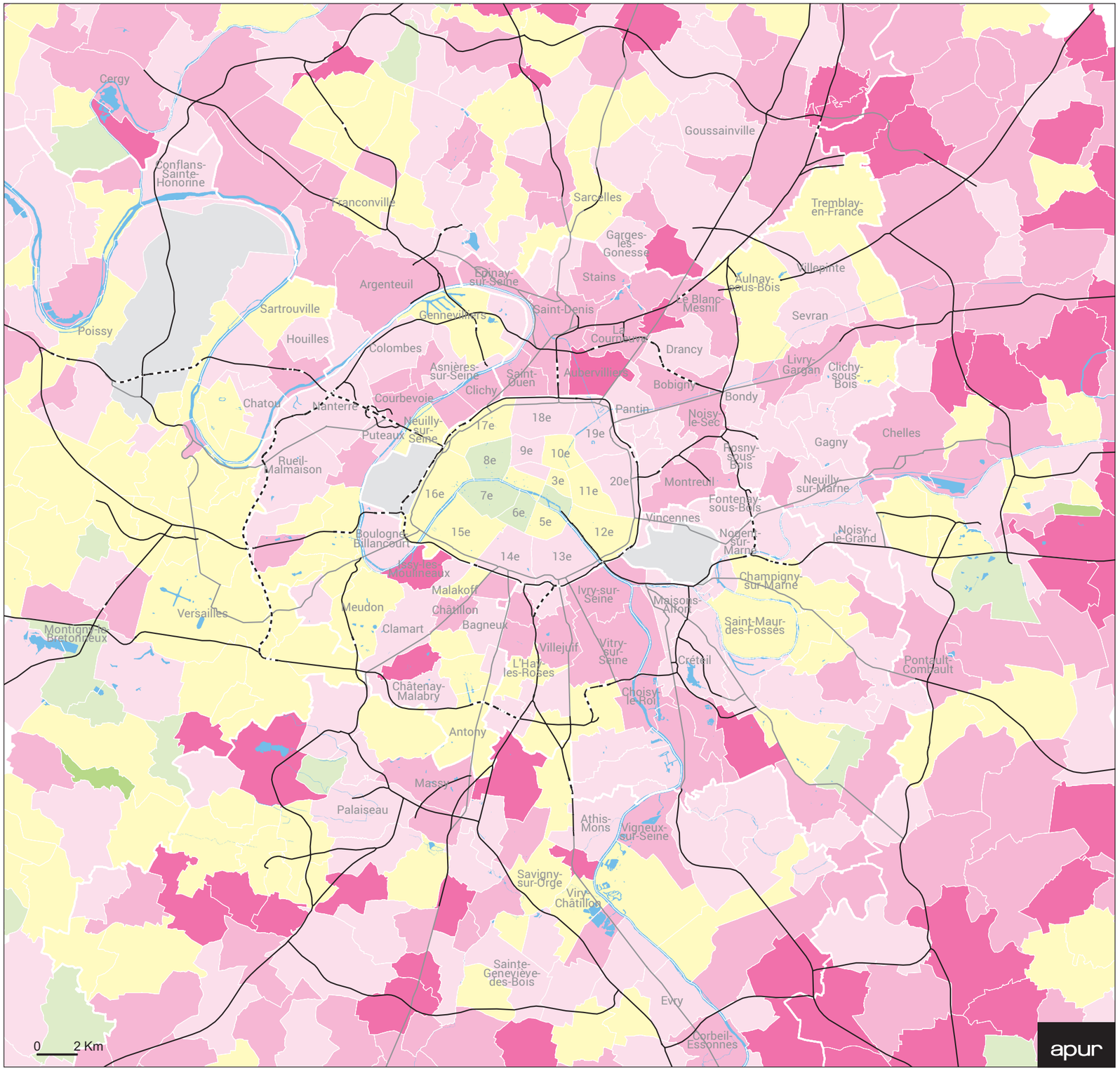
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain

- principale voie structurante







L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION (2010-2015)

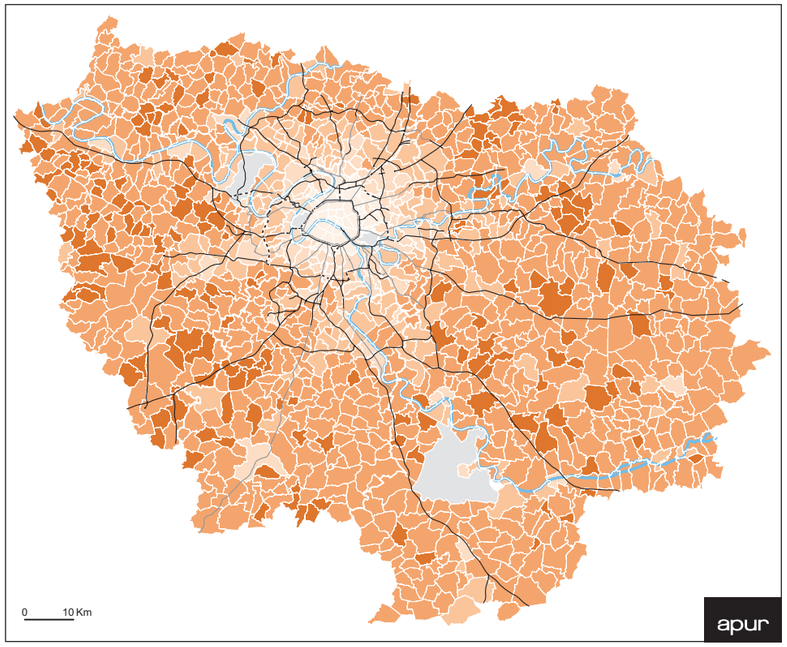
Hausse
- plus de 30 %
- de 15 à 30 %
- de 5 à 15 %

Stabilité
- de -5 à +5 %

Baisse
- de 5 à 15 %
- de 15 à 30 %
- plus de 30 %

Source : Recensement de la Population (Insee) - 1999-2015

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide
- en surface
- souterrain
- principale voie structurante



LE TAUX DE MOTORISATION (2015)

Nombre moyen de voitures par ménage

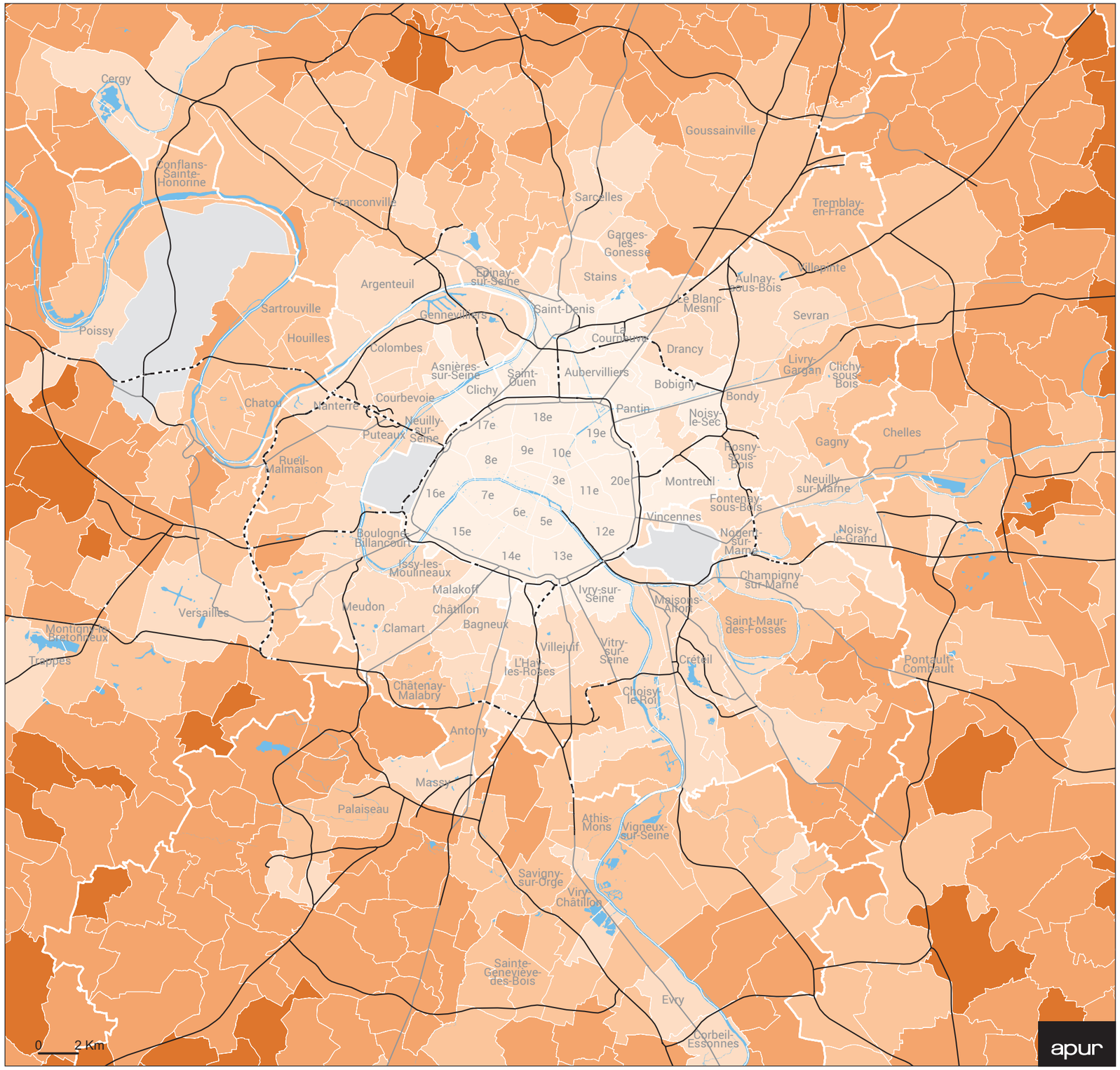
- plus de 1,6
- de 1,3 à 1,6
- de 1 à 1,3
- de 0,7 à 1
- moins de 0,7

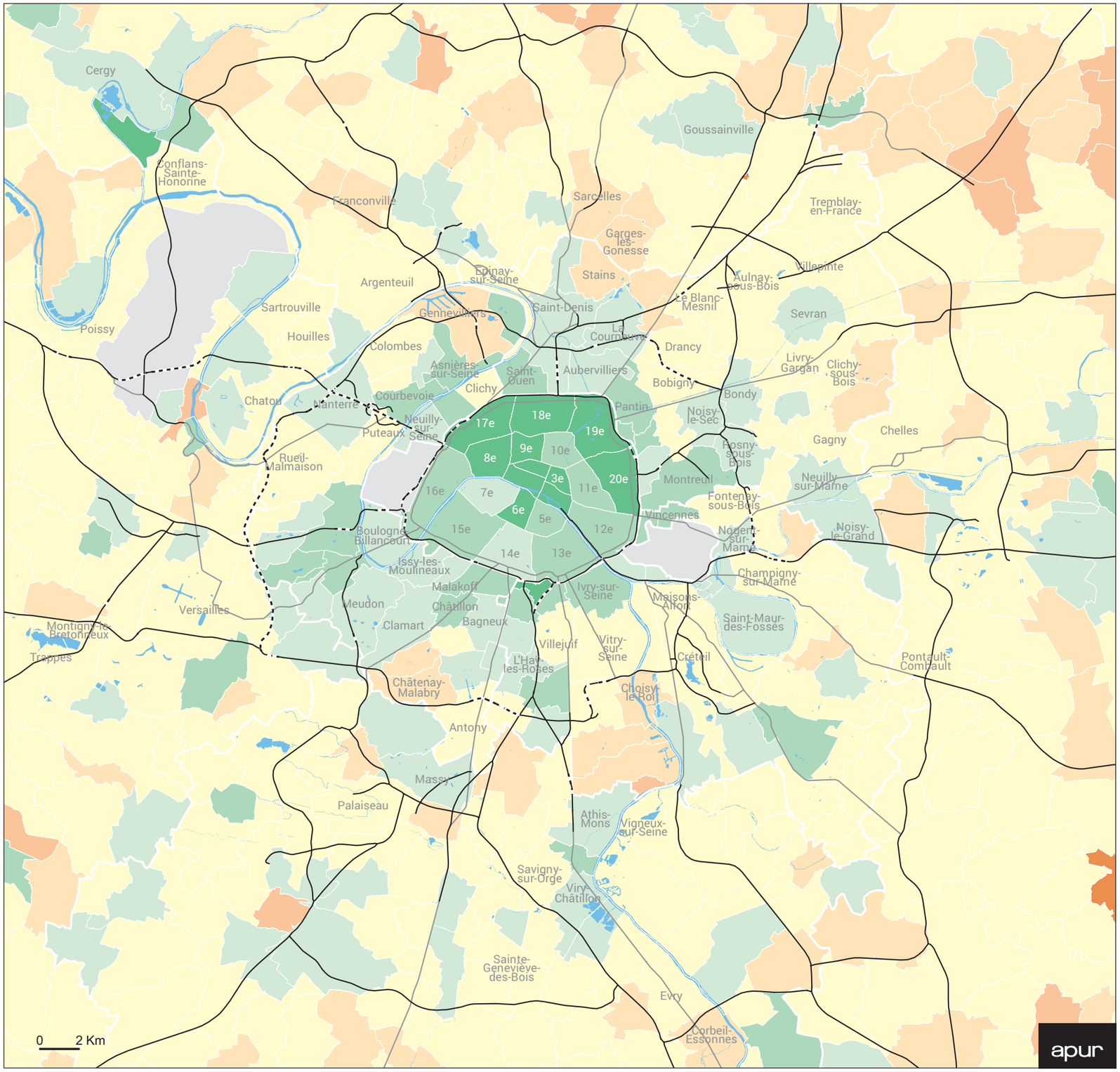
Source : Recensement de la Population (Insee) - 2015

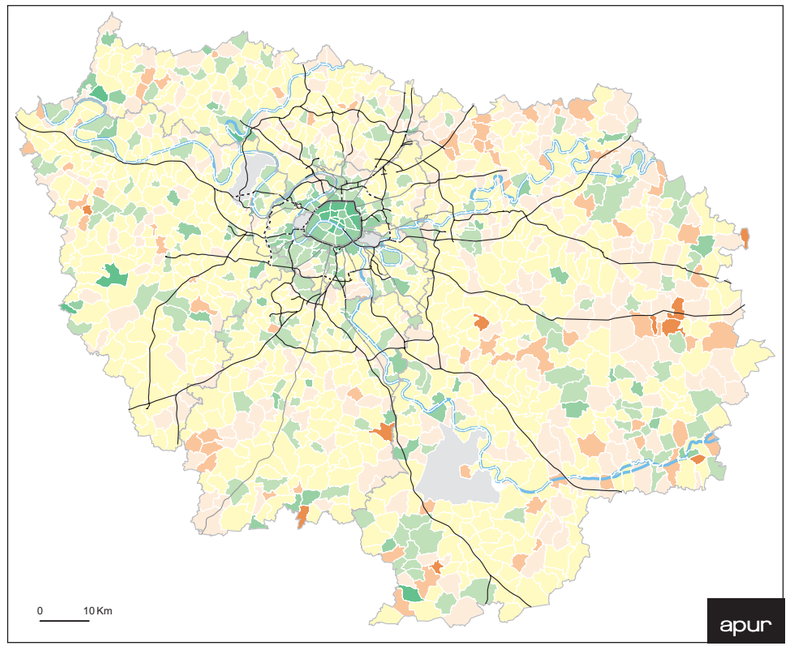
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain

- principale voie structurante







L'ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION (2010-2015)

Évolution du nombre moyen de voiture par ménage

Évolution moyenne IDF = -1,0 %

Hausse
- plus de 10 %
- de 5 à 10 %
- de 2 à 5 %

Stabilité
- de -2 à +2 %

Baisse
- de 2 à 5 %
- de 5 à 10 %
- plus de 10 %

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2010-2015

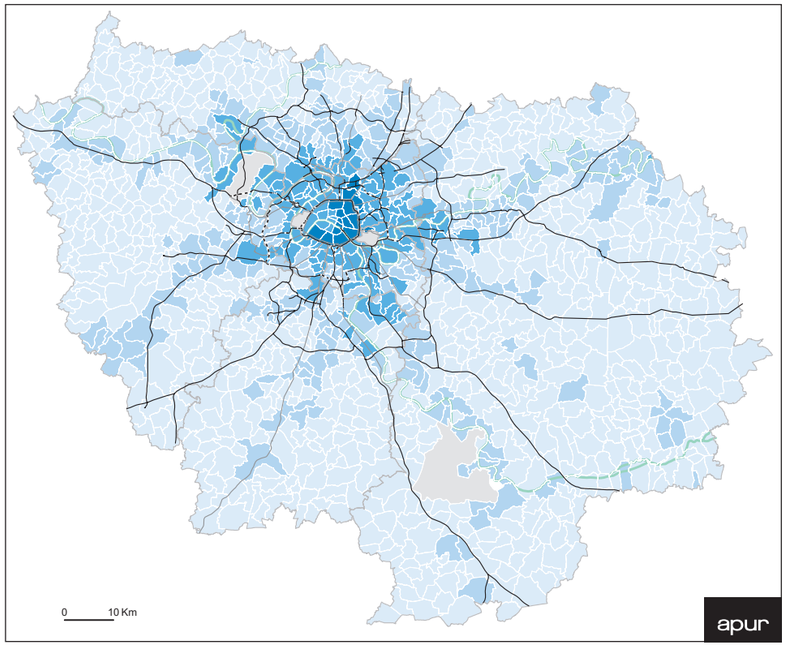
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide
- en surface
- souterrain
- principale voie structurante

Motorisation des ménages

Nombre moyen de voitures par ménage

Taux en 2015
- 0,88 en IdF
- 0,67 dans la MGP
  - 0,83 en Proche Couronne
  - 0,40 dans Paris
- 1,20 en Grande Couronne

Évolution 2010-2015
- -1% en IdF
- -3,1% dans la MGP
  - -2,3% en Proche Couronne
  - -8,7% dans Paris
- 0% en Grande Couronne



LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/ TRAVAIL EN TRANSPORTS EN COMMUN (2015)

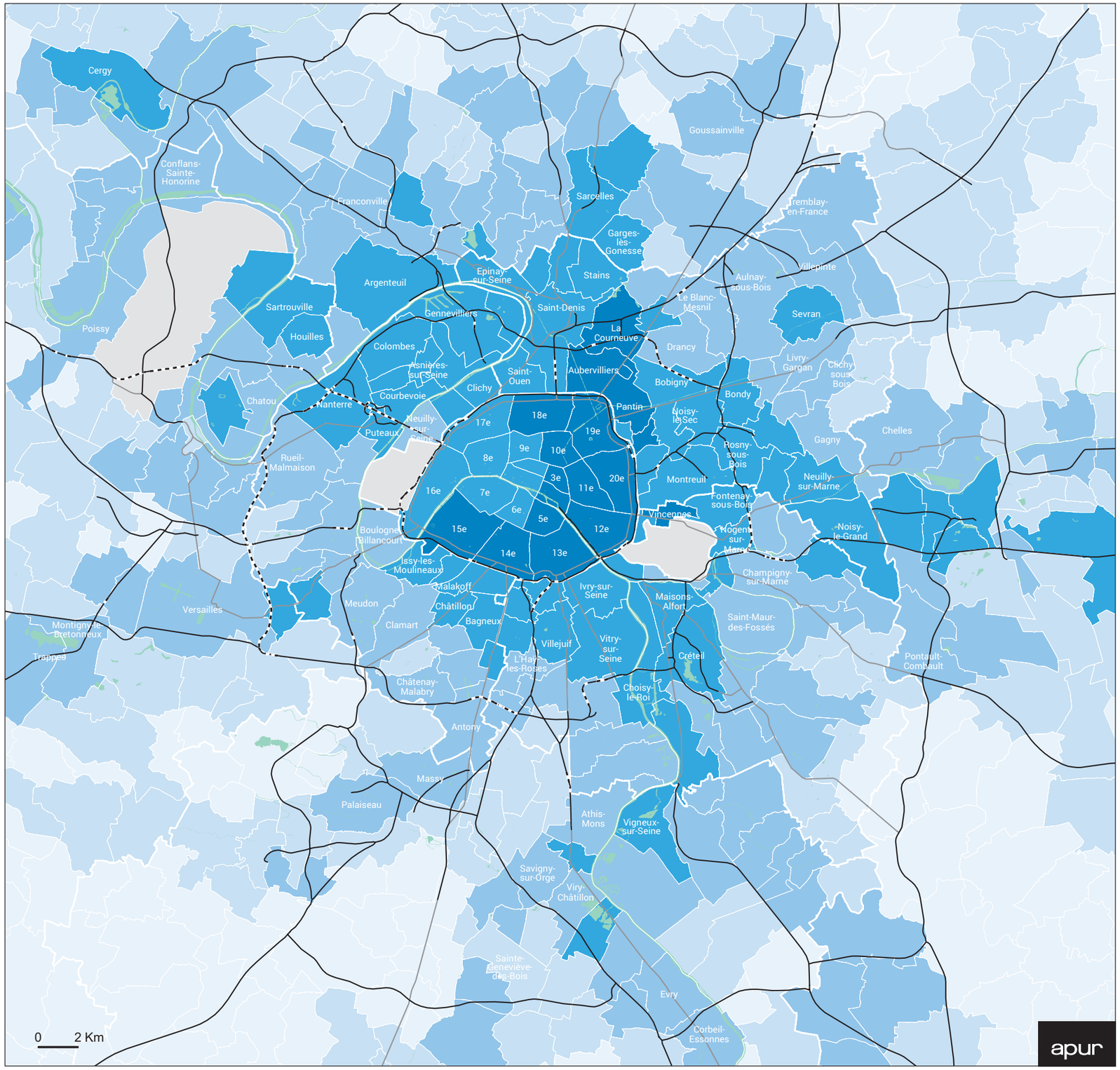
Part des déplacements pour aller travailler effectués en transports en commun, dans le total des actifs occupés de 15 ans ou plus

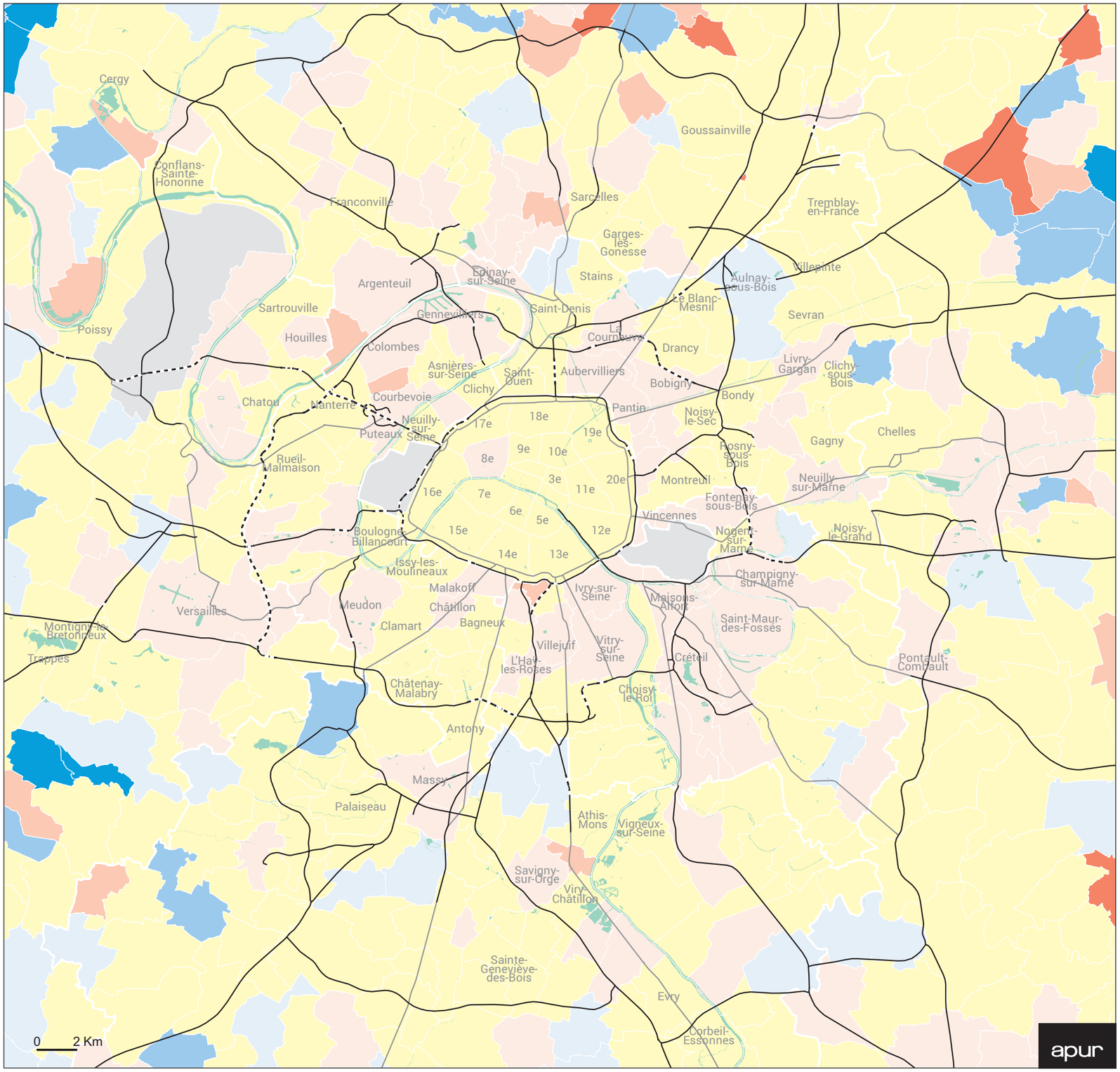
- plus de 60 %
- de 45 à 60 %
- de 30 à 45 %
- de 15 à 30 %
- moins de 15 %

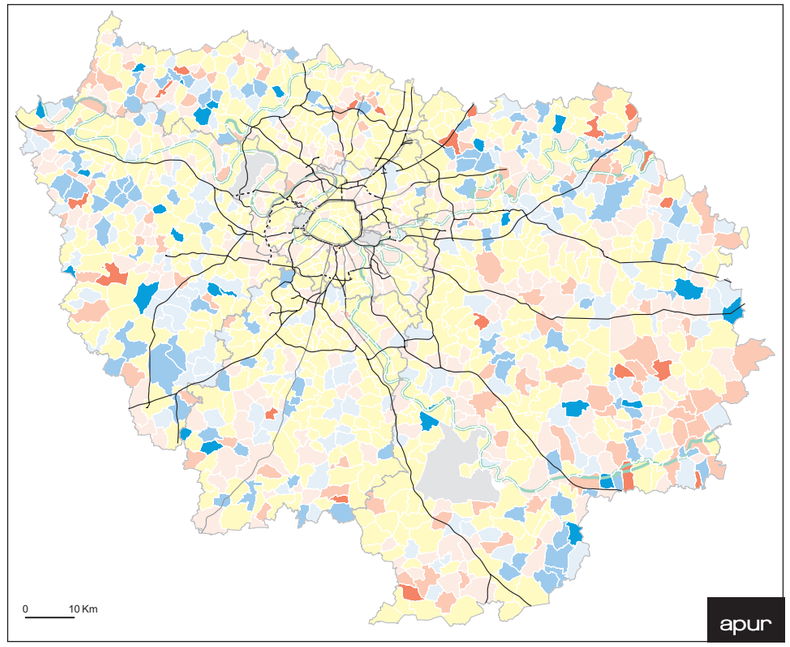
Source : Recensement de la Population (Insee) - 2015

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain
- principale voie structurante







L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN TRANSPORTS EN COMMUN (2010-2015)

Évolution de la part des déplacements pour aller travailler effectués en transports en commun entre 2010 et 2015

Évolution moyenne IDF = + 0,9 %

Hausse

- plus de 10 points
- de 5 à 10 points
- de 2 à 5 points

Stabilité

- de -2 à +2 points

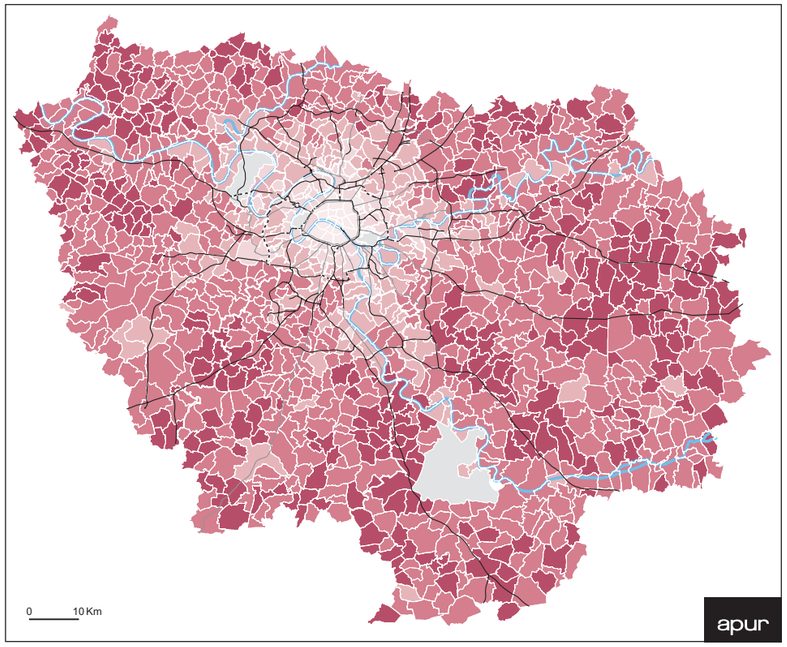
Baisse

- de 2 à 5 points
- de 5 à 10 points
- plus de 10 points

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2010-2015

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain
- principale voie structurante



LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/ TRAVAIL EN VOITURE (2015)

Part des déplacements pour aller travailler effectués en voiture, dans le total des actifs occupés de 15 ans ou plus

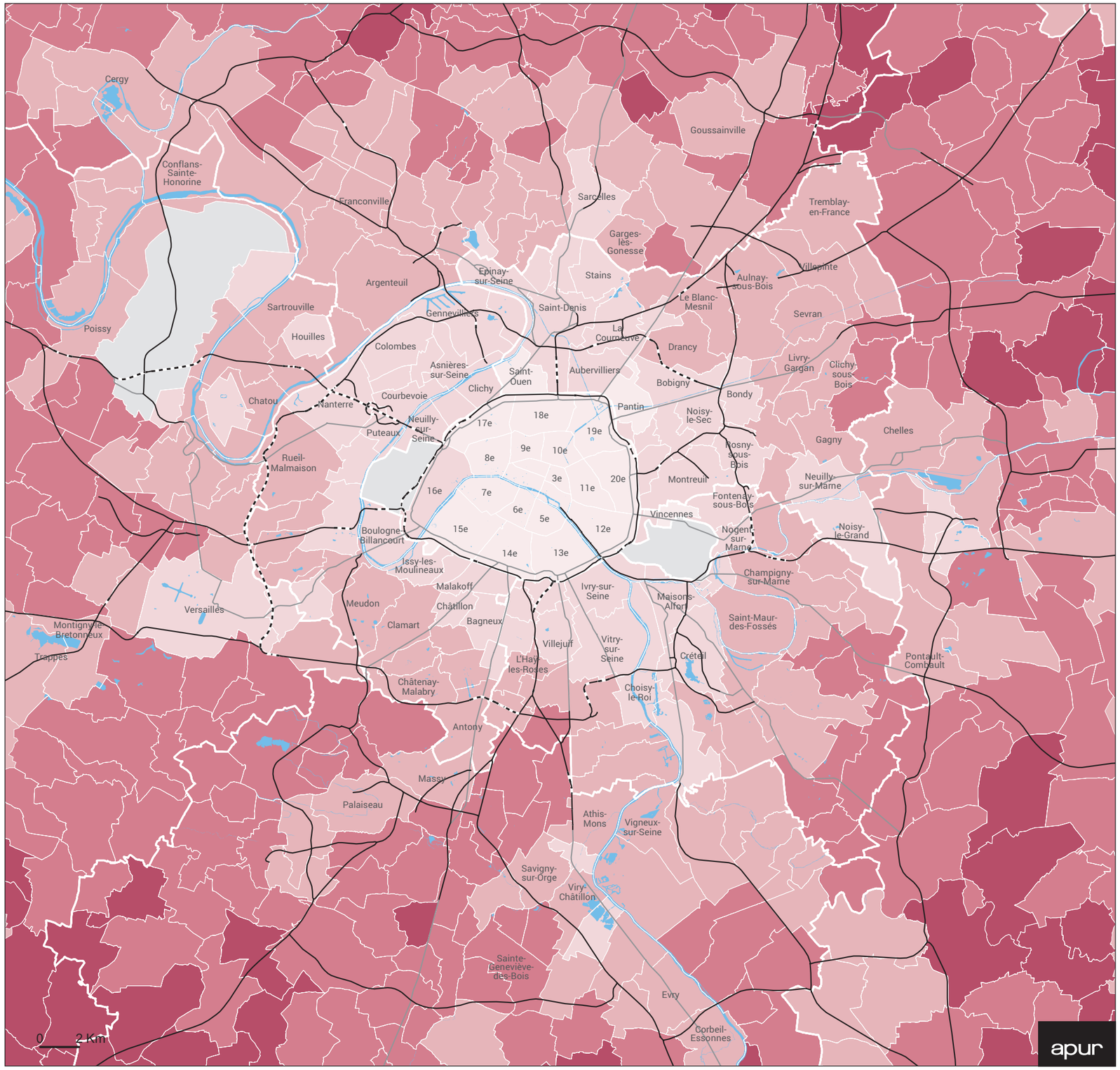
- plus de 80 %
- de 60 à 80 %
- de 40 à 60 %
- de 20 à 40 %
- moins de 20 %

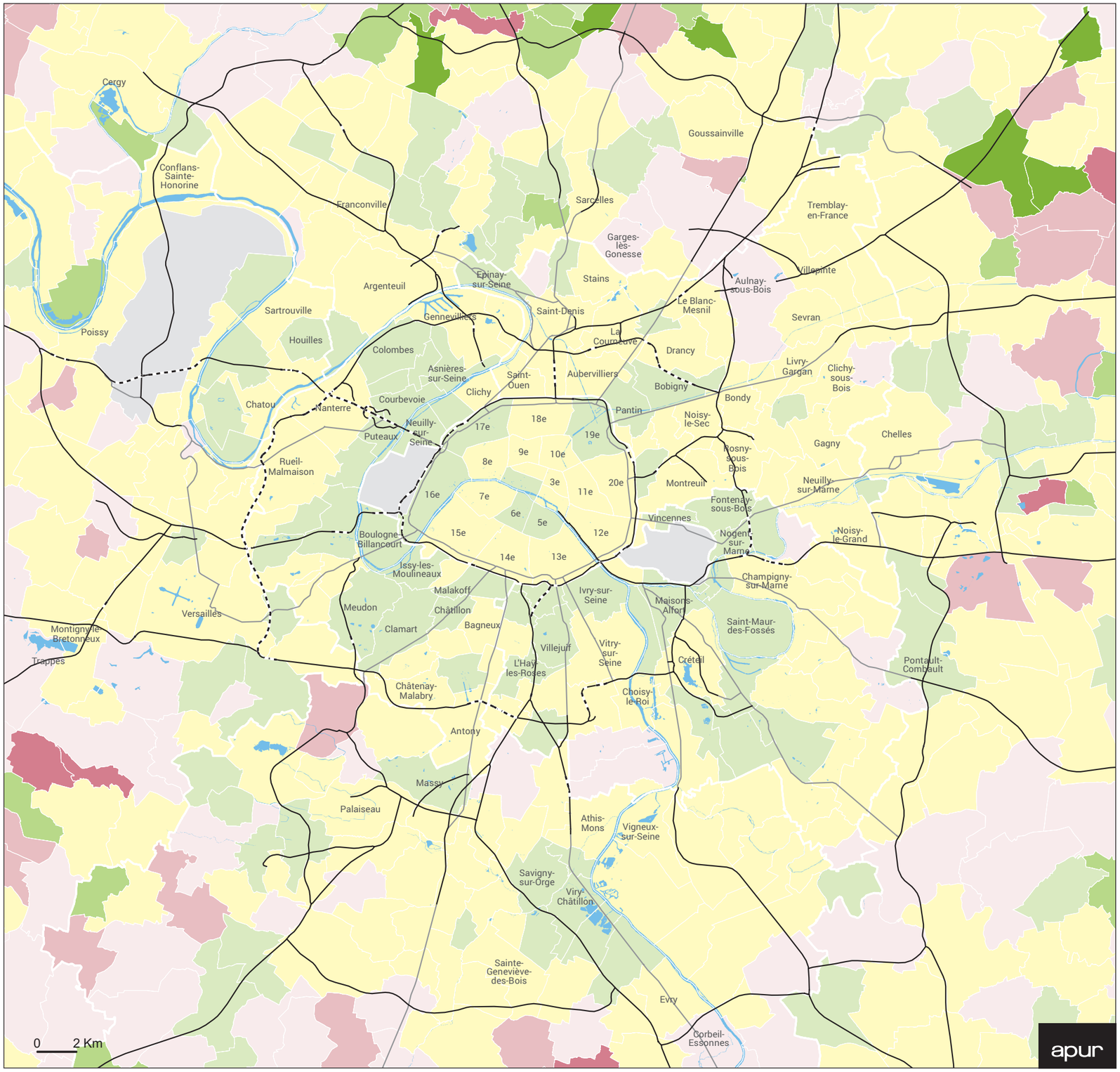
Source : Recensement de la Population (Insee) - 2015

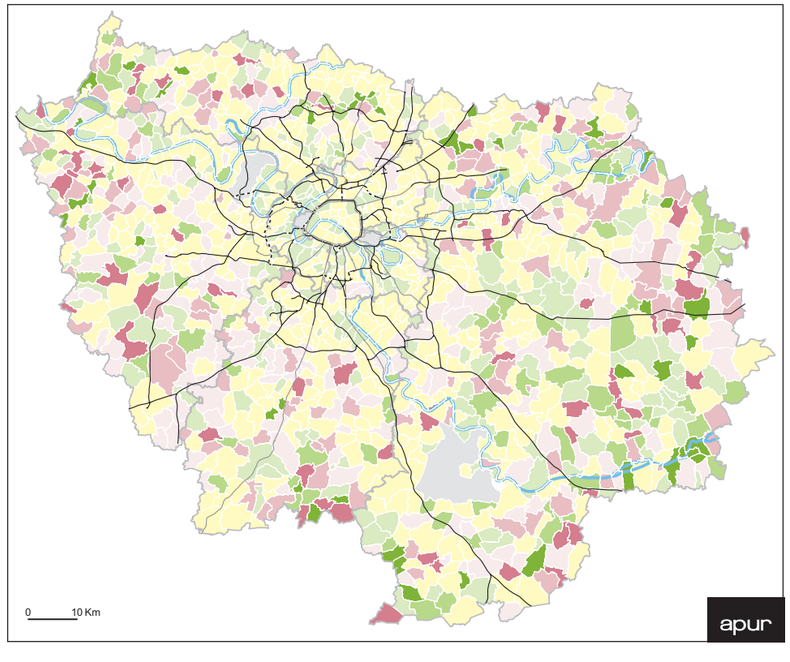
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain

- principale voie structurante







L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL EN VOITURE (2010-2015)

Évolution de la part des déplacements pour aller travailler effectués en voiture entre 2010 et 2015

Évolution moyenne IDF = - 0,7 points

Hausse

- plus de 10 points
- de 5 à 10 points
- de 2 à 5 points

Stabilité

- de -2 à +2 points

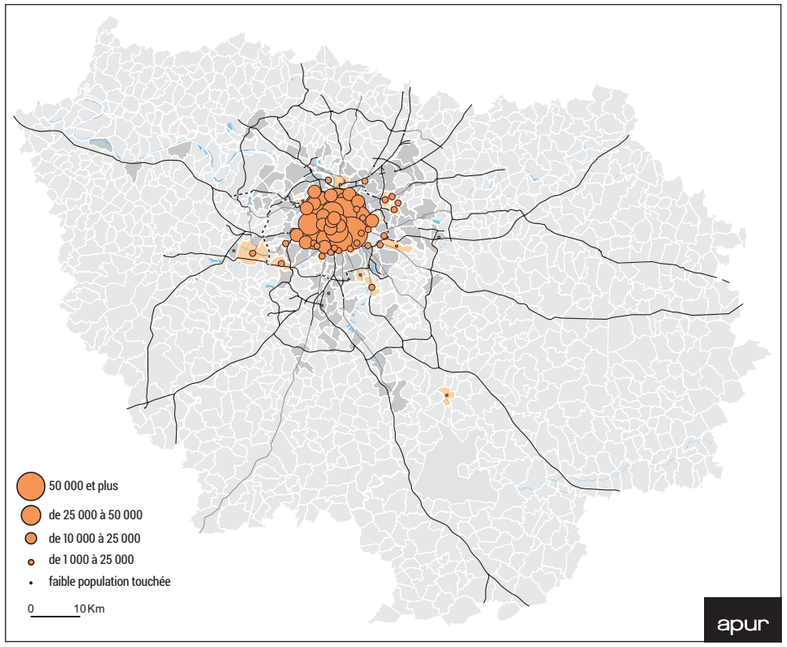
Baisse

- de 2 à 5 points
- de 5 à 10 points
- plus de 10 points

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2010-2015

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain
- principale voie structurante



LE NOMBRE D'HABITANTS EXPOSÉS À LA POLLUTION (DIOXYDE D'AZOTE - 2017)

Nombre d'habitants potentiellement exposés à des niveaux de dioxyde d'azote au-dessus de la valeur limite annuelle (40 ug/m³)

50 000 et plus

de 25 000 à 50 000

de 10 000 à 25 000

de 1 000 à 25 000

faible population touchée

dépassement des valeurs limites

dépassement peu probable

non dépassement des valeurs limites

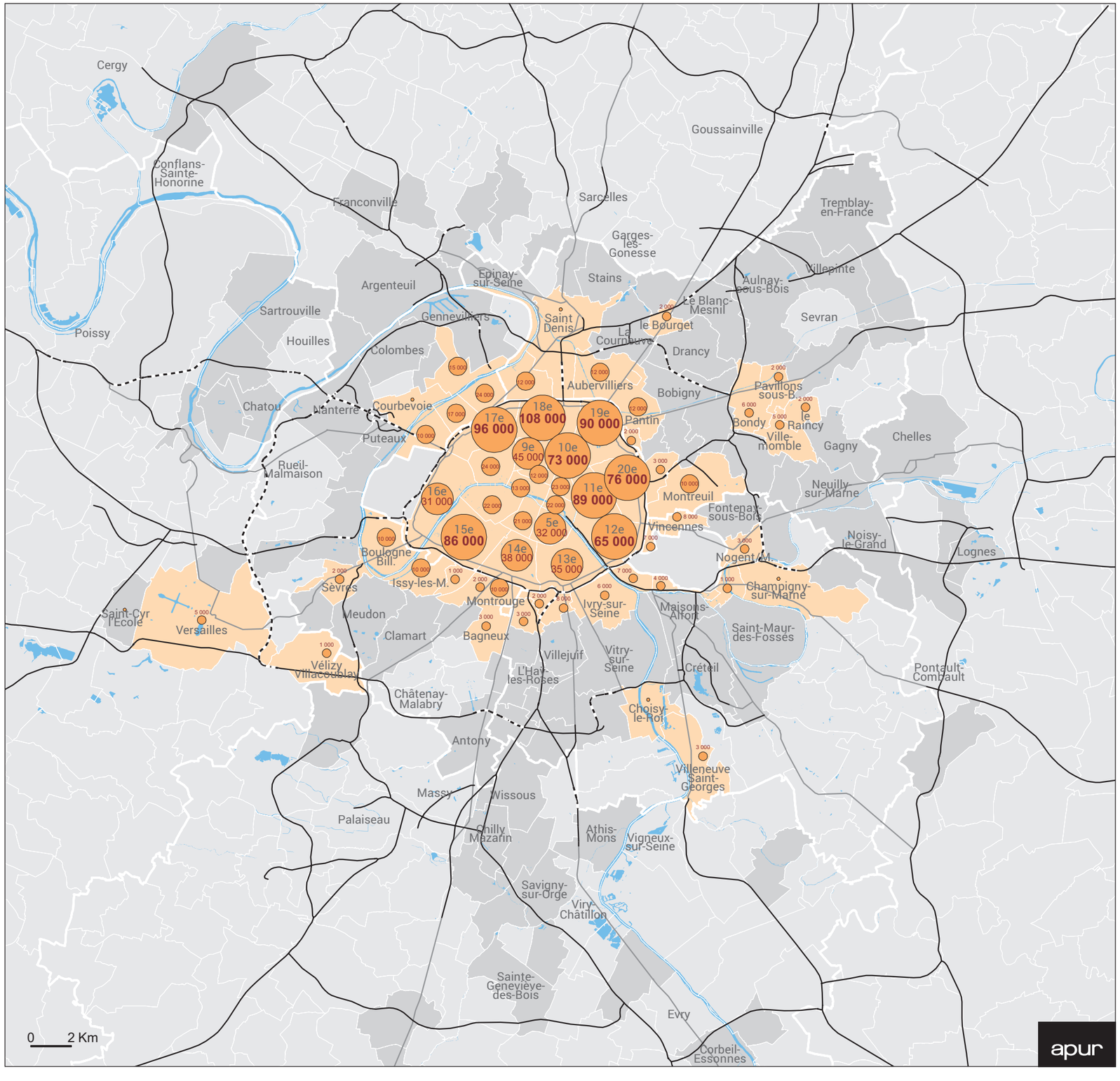
Source : Airparif - 2017

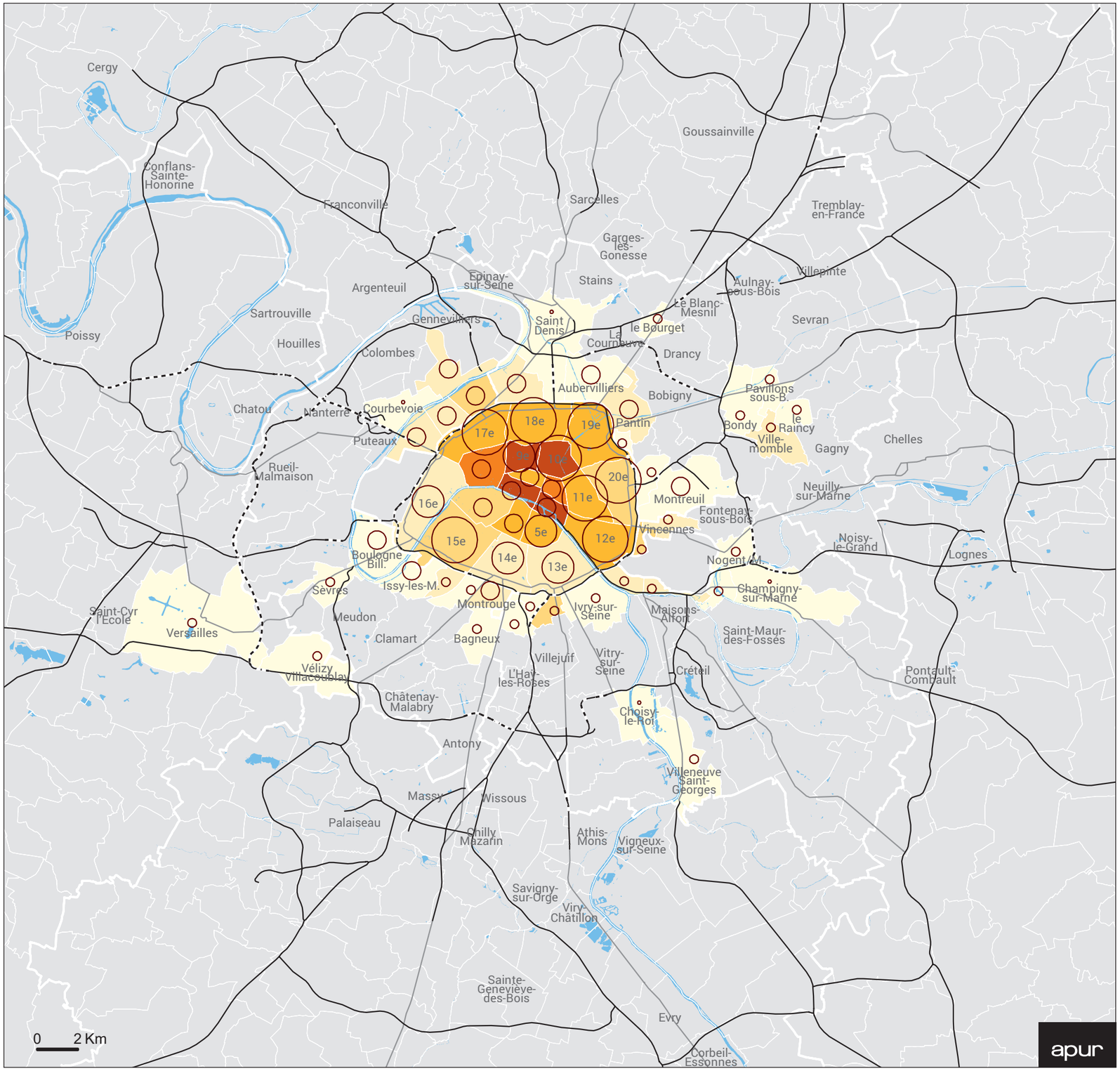
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

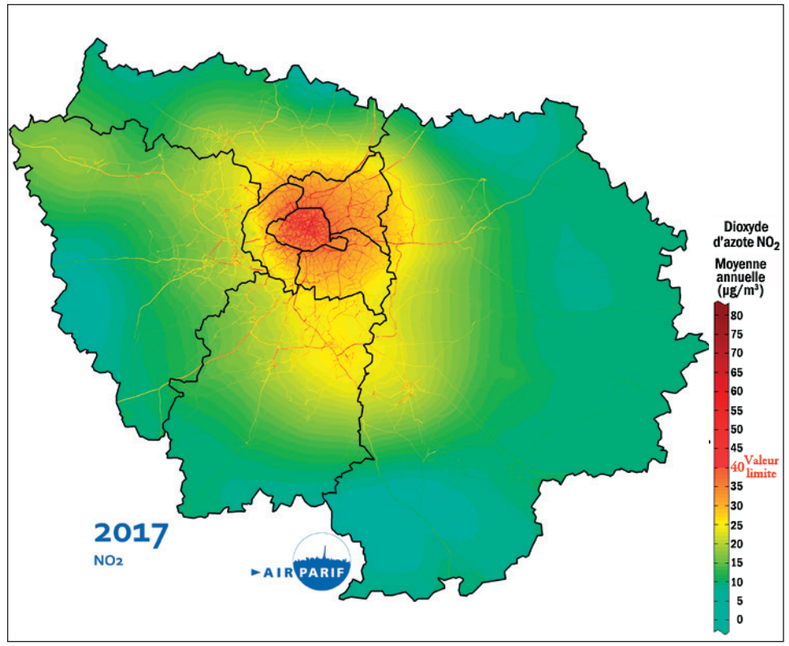
en surface

souterrain

principale voie structurante







LA PART DE POPULATION EXPOSÉE À LA POLLUTION (DIOXYDE D'AZOTE - 2017)

Part des habitants potentiellement exposés à la pollution au dioxyde d'azote au-dessus de la valeur limite annuelle (40 ug/m³), dans la population totale

- plus de 75 %
- de 60 à 75 %
- de 45 à 60 %
- de 30 à 45 %
- de 15 à 30 %
- moins de 15 %

Nombre d'habitants potentiellement exposés

- 50 000 et plus
- de 25 000 à 50 000
- de 10 000 à25 000
- de 1 000 à 10 000
- faible population touchée

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain
- principale voie structurante

Source : Airparif - 2017

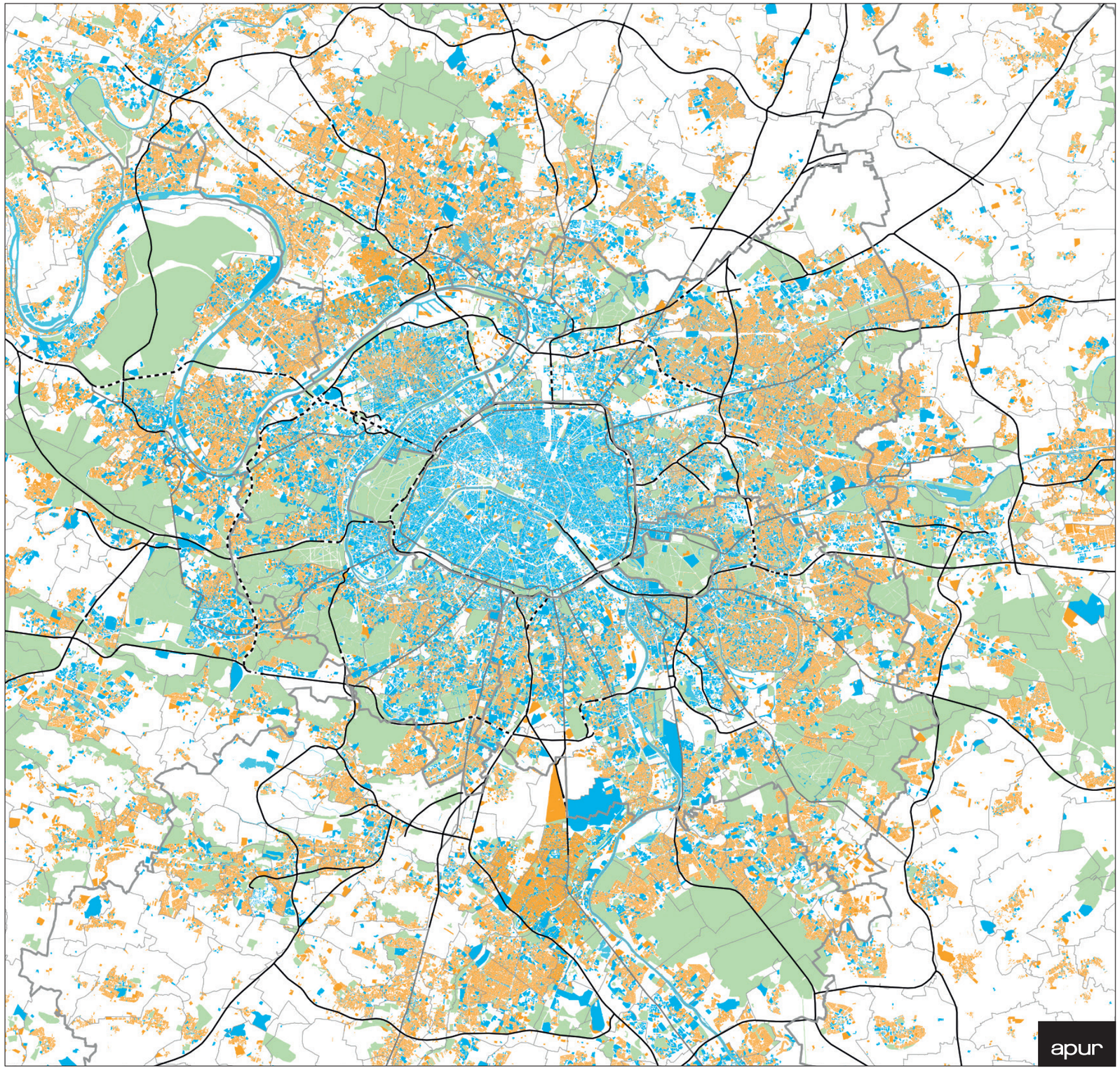
LES TYPES DE LOGEMENTS COLLECTIFS, PAVILLONNAIRES

- Individuel
- Collectif
- Espace vert, cimetière
- eau
- limite département
- limite commune

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- principale voie structurante
- en surface
- souterrain

Source : MAJIC DGFiP 2013, DRIEA 20103
Plan cadastral DGI 2017



3- L'emploi et l'économie

© Apur – David Boureau

LA DENSITÉ D'EMPLOIS SALARIÉS (2015)

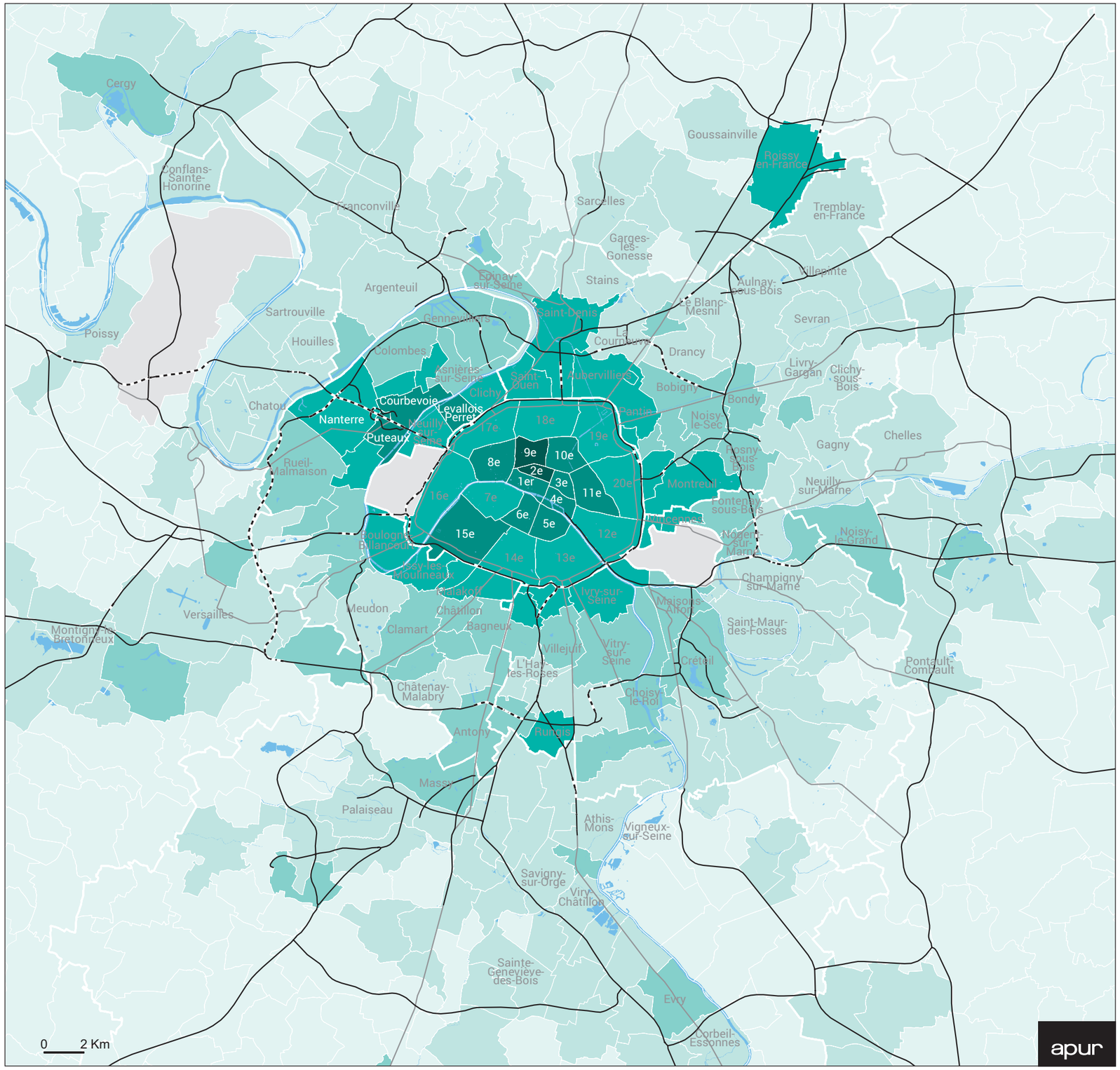
Nombre d'emplois à l'hectare

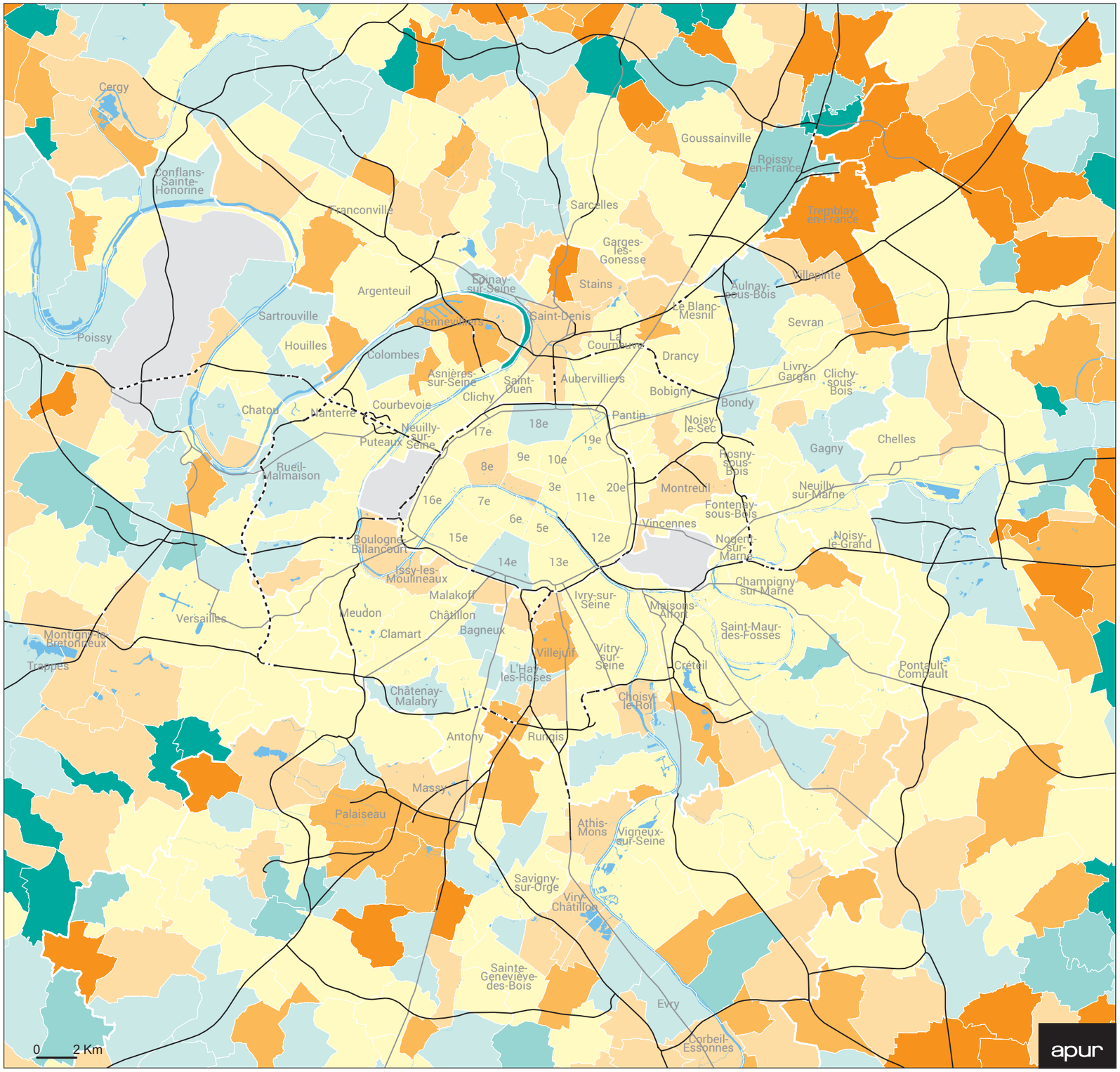
- plus de 500
- de 200 à 500
- de 50 à 200
- de 20 à 50
- de 5 à 20
- moins de 5

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2015

Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide

- en surface
- souterrain
- principale voie structurante





L'ÉVOLUTION DES EMPLOIS (2010-2015)

Hausse
- plus de 30 %
- de 15 à 30 %
- de 5 à 15 %

Stabilité
- de -5 à +5 %

Baisse
- de 5 à 15 %
- de 15 à 30 %
- plus de 30 %

Source : Recensement de la Population (Insee) - 2010-2015

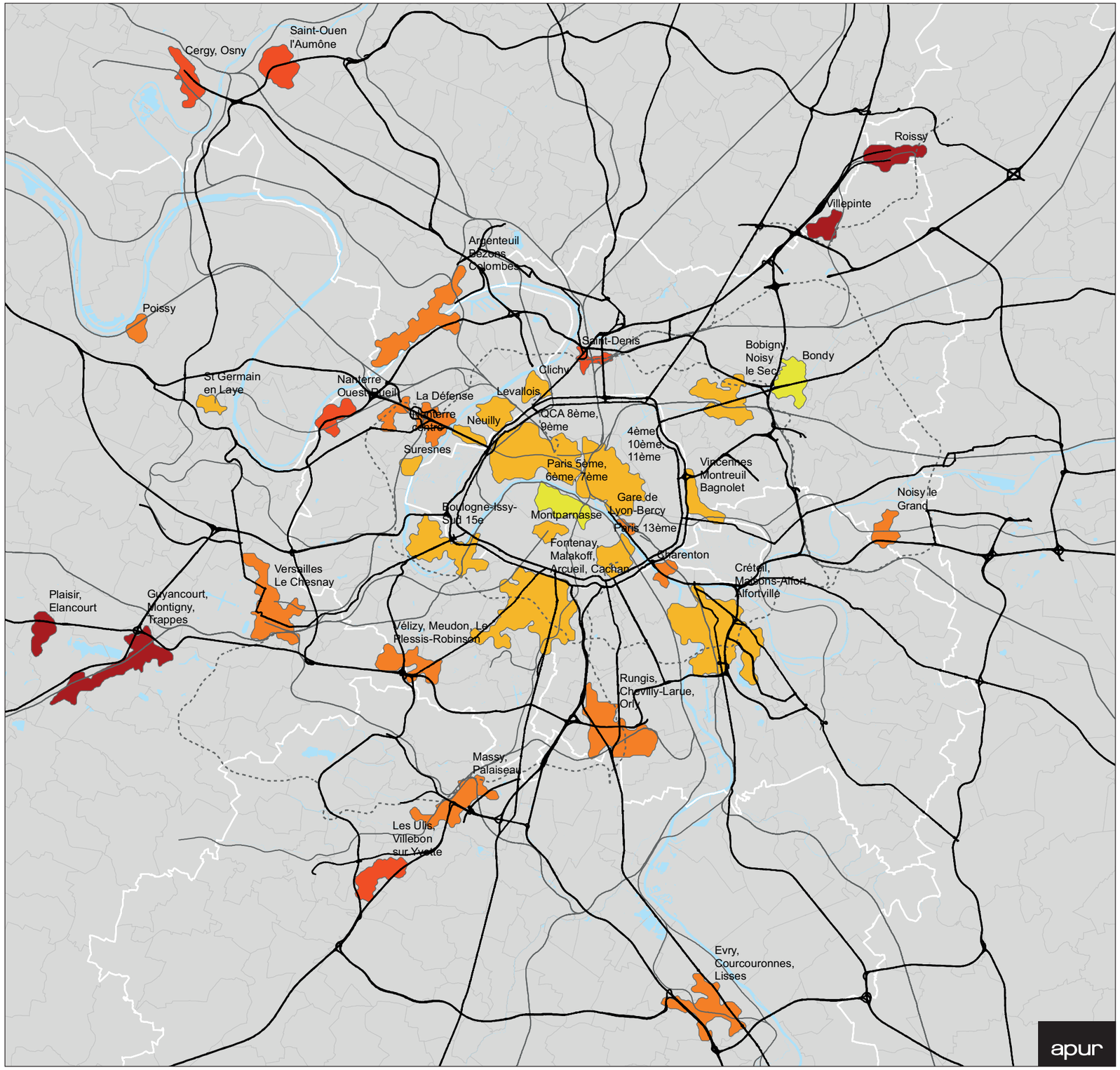
Autoroute, boulevard périphérique, voie rapide
- en surface
- souterrain
- principale voie structurante

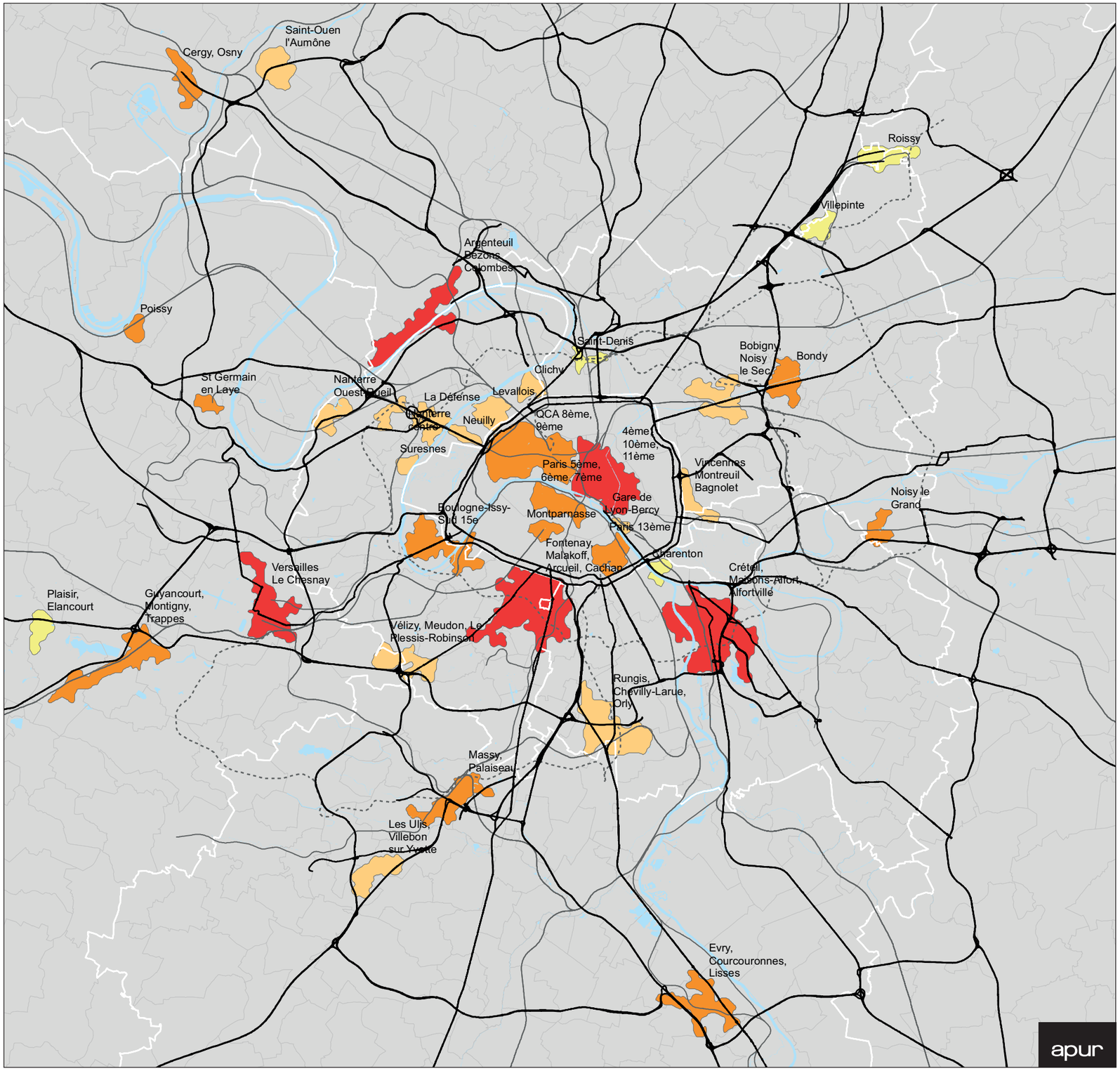
LA DISTANCE MÉDIANE PARCOURUE PAR LES SALARIÉS POUR SE RENDRE AUX PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI

- 7 km et moins
- de 7 à 10 km
- de 10 à 13 km
- de 13 à 16 km
- plus de 16 km
- Autoroute, voie rapide
- Existant Transilien , RER
- Projet GPE

distance médiane parcourue par les salariés des pôles d'emploi en Île de France = 10 km

Source : INSEE 2010





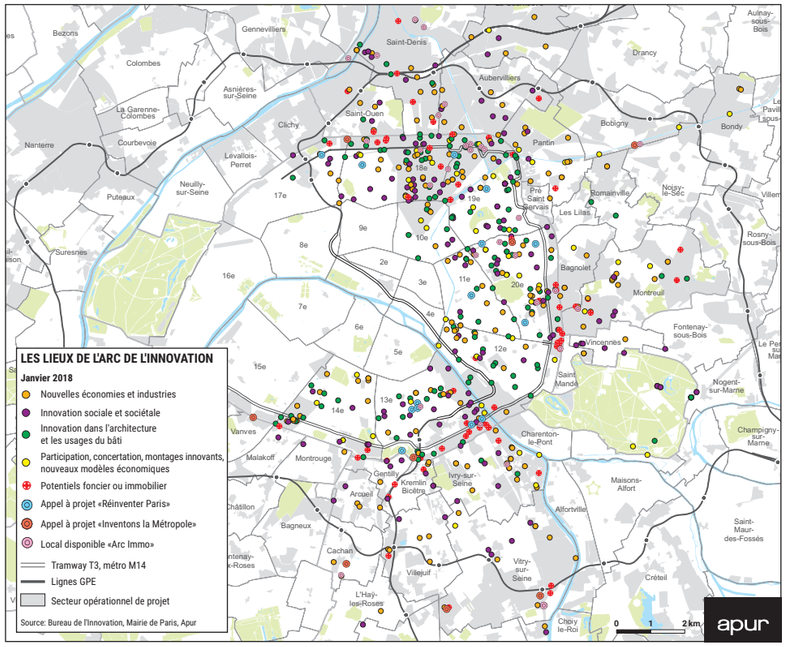
LA PART DES SALARIÉS RÉSIDANT DANS LA COMMUNE DU PÔLE EMPLOI

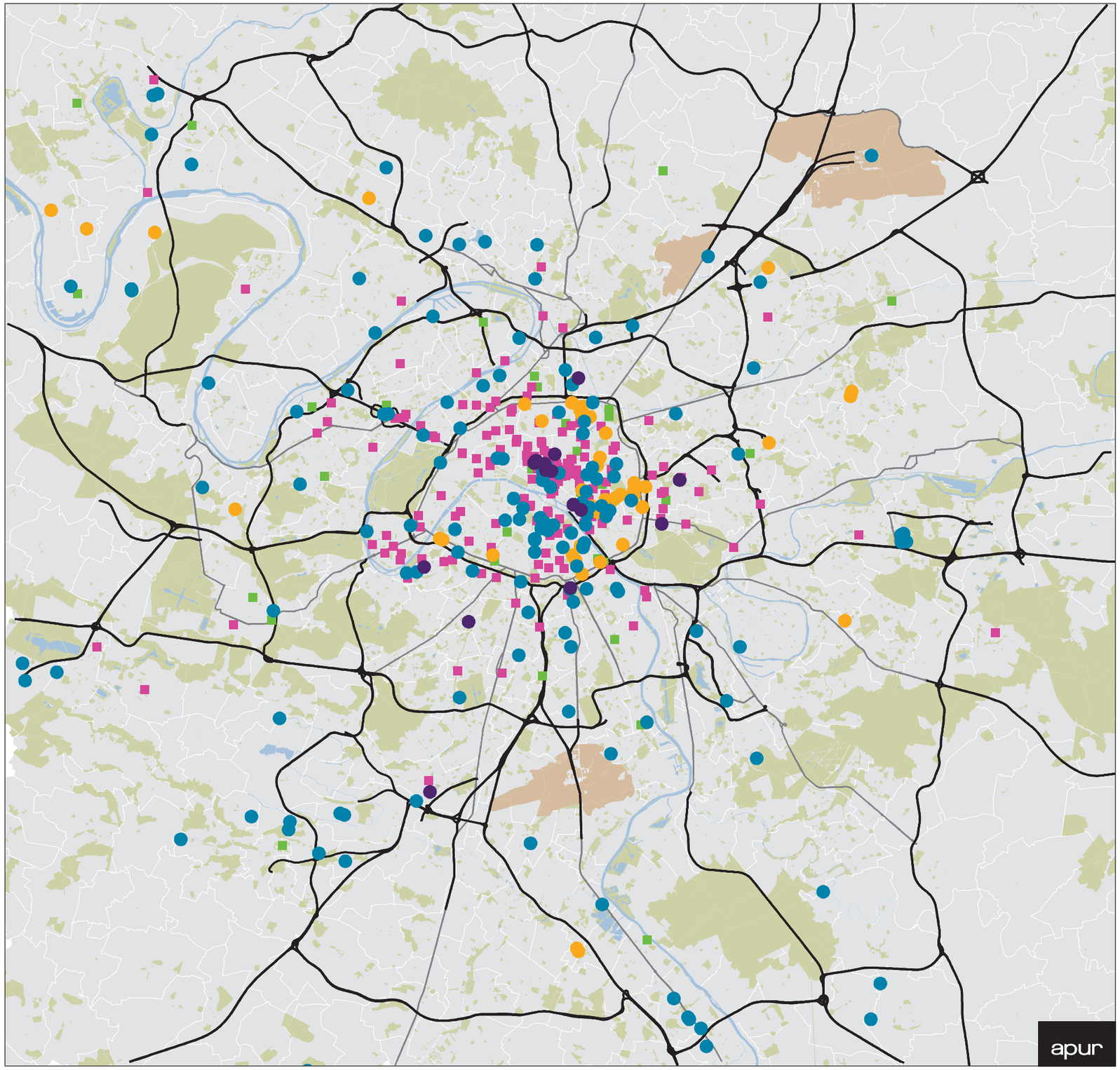
- 5% et moins
- de 5 à 10
- de 10 à 15
- plus de 15%

- Existant Transilien , RER
- Projet GPE
- Autoroute, voie rapide

moyenne des 39 pôles: 11,3%

Source : INSEE 2010





LES LIEUX D'INNOVATION ÉCONOMIQUE

Accueil et développement d'entreprises innovantes

- accélérateur
- incubateur, pépinière
- hôtel d'entreprise, hôtel d'activité

Tiers-lieux d'innovation

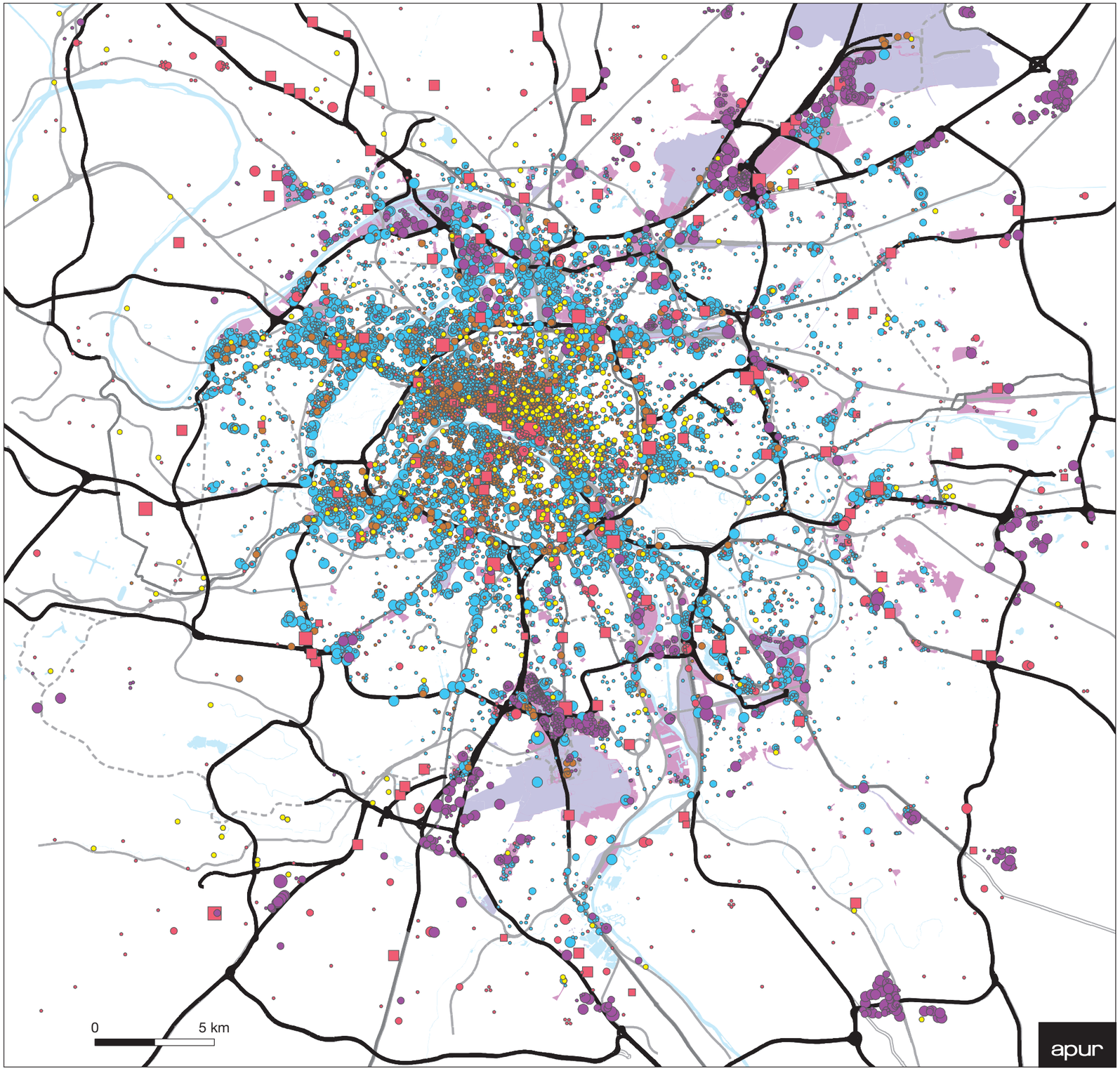
- Espace de coworking
- Atelier de fabrication numérique

Source : Apur 2016-2017

Consultation internationale

- Autoroute, bd Périphérique et voie rapide
- Route nationale, ancienne route nationale et voie majeure départementale

Sources : Ile-de-France Mobilités : hors MGP, 2015
Apur : MGP, 2018
BD TOPO® IGN



LES LIEUX DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

- Plus de 50 000 m²
- De 10 000 à 50 000 m²
- De 5 000 à 10 000 m²
- De 1 000 à 5 000 m²
- Zone d'activité (récolement des PLU)
- Infrastructure de transport

Source : Apur, 2017

Bureaux

Source : HBS - 2015

Commerces

- Centre commercial
- Commerce

Source : BD1000 - 2013

Entrepôts logistiques

Source : IFSTTAR - 2015

Hôtels

- Plus de 500 chambres
- De 100 à 500 chambres
- Moins de 100 chambres

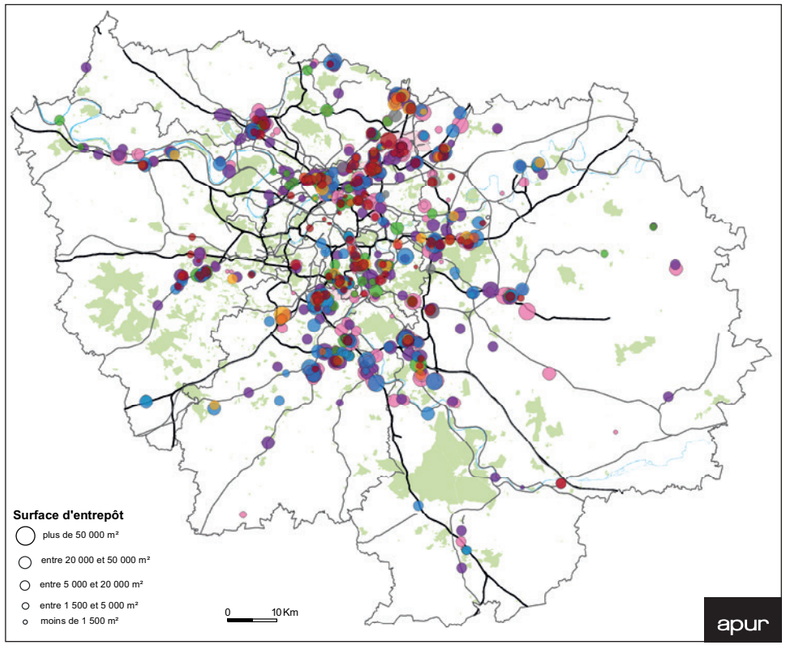
Source : partenaires territoriaux 2016

Innovation

- Incubateur, pépinière, accélérateur, hôtel d'entreprise, coworking (existant ou en projet)

Source : Apur, 2016

- Transilien, RER
- Grand Paris Express (projet)
- Autoroute, voie rapide



LES ENTREPÔTS LOGISTIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE

Entrepôts logistiques

- Logistique industrielle
- Entrepôts de la messagerie
- Entrepôts du BTP
- Entrepôts de la grande distribution
- Entrepôts du e-commerce
- Grossistes en biens d'équipement
- Entrepôts de l'alimentaire
- Transport et logistique

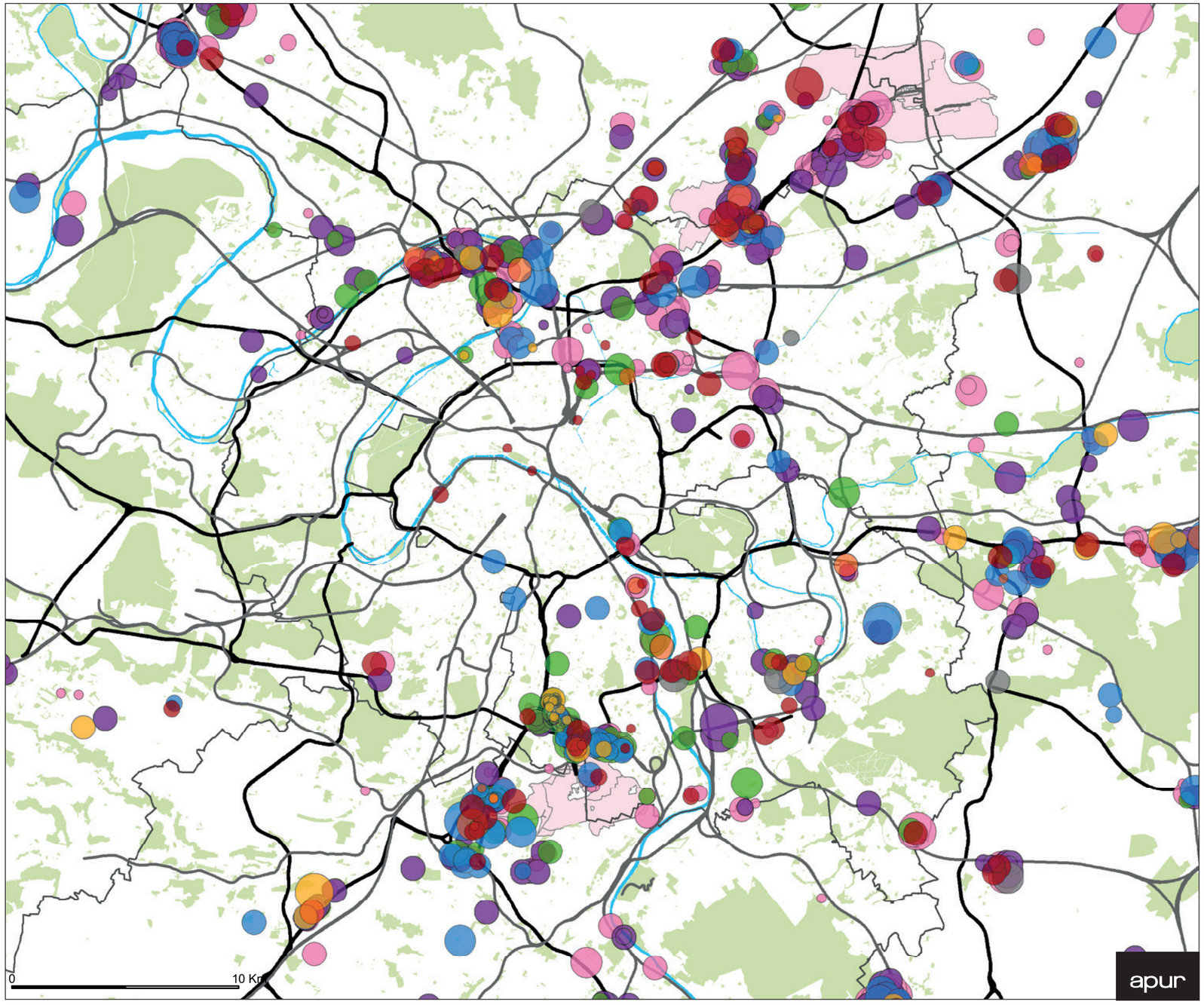
Surface d'entrepôt

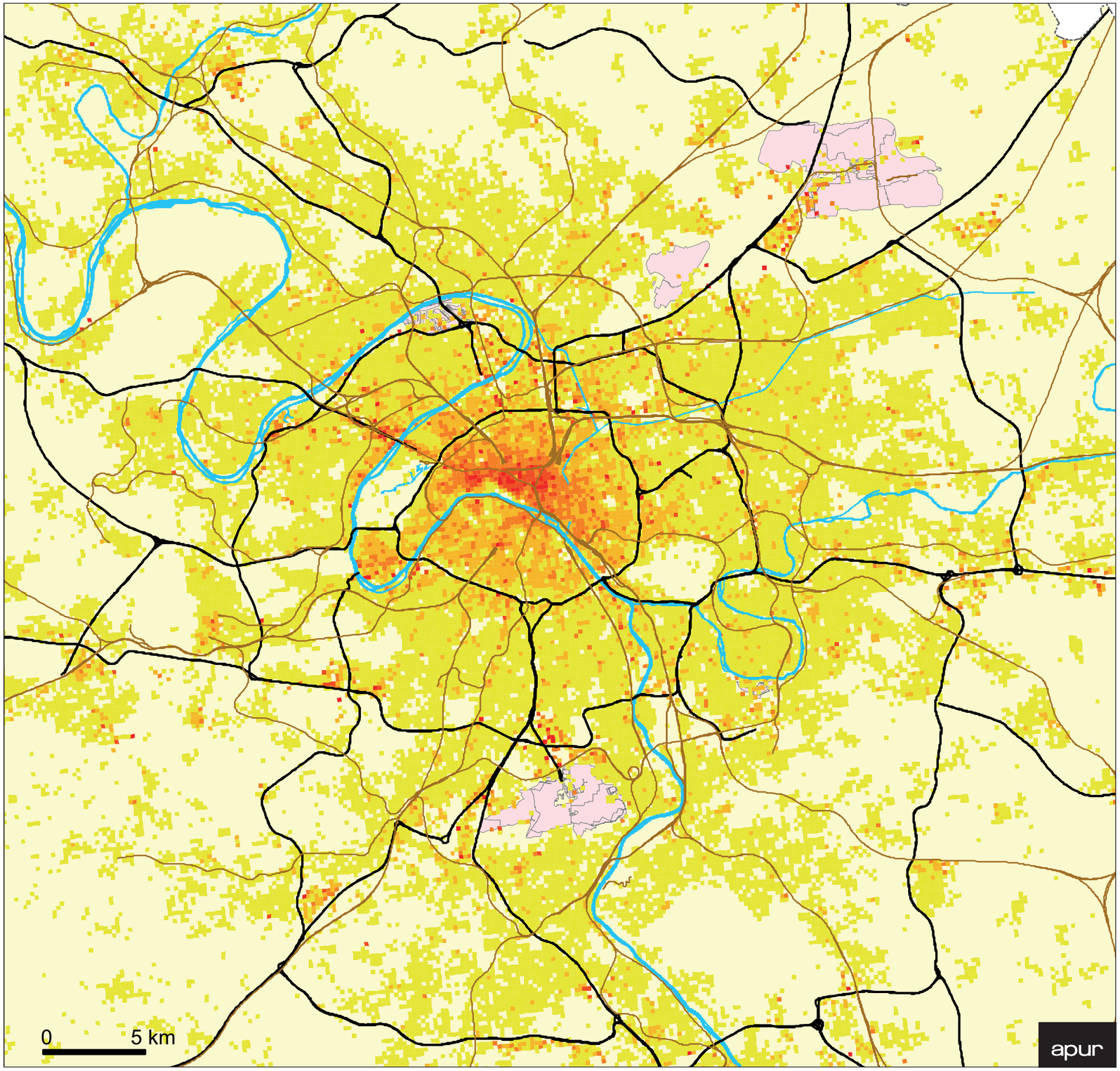
- plus de 50 000 m²
- entre 20 000 et 50 000 m²
- entre 5 000 et 20 000 m²
- entre 1 500 et 5 000 m²
- moins de 1 500 m²

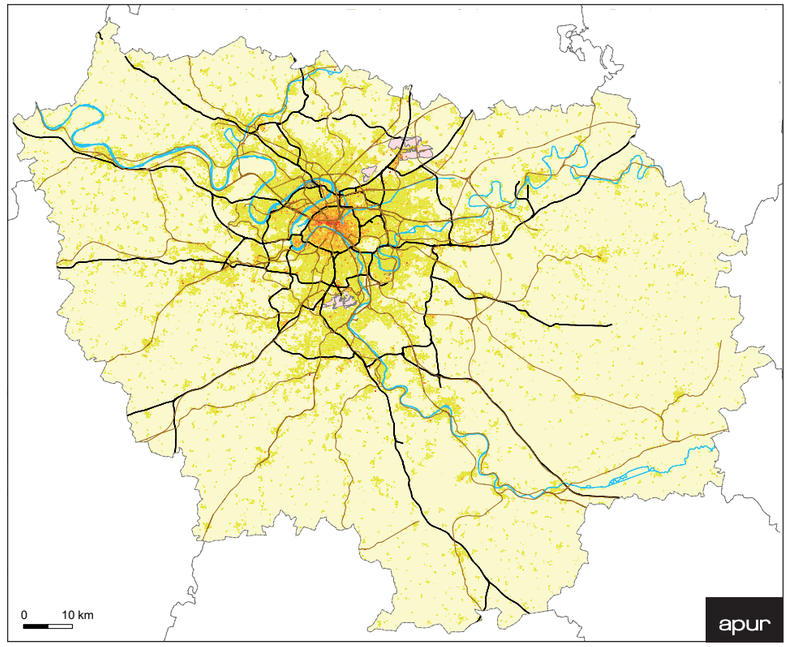
Infrastructure de transport

- Activités aéroportuaires / portuaires
- Voies ferrées
- Autoroutes et voies rapides
- Fleuve, voies navigables
- Limite départementale

Source : Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz
Traitement et mises à jour Apur







LES MOUVEMENTS HEBDOMADAIRES DE MARCHANDISES EN ÎLE-DE-FRANCE

Par carreau Insee de 4 ha

- moins de 200
- entre 200 et 700
- entre 700 et 1 500
- entre 1 500 et 2 500
- plus de 2 500

Infrastructures de transport

- Activités aéroportuaires/portuaires
- Voies ferrées
- Autoroutes et voies rapides
- Fleuve, voies navigables
- Limite départementale

Sources : ETMV 2011-2012 – RIF-DRIEA/DGITM-ADEME, Ifsttar, Sirène 2016 - Insee, Apur