Transports : des conditions qui se dégradent

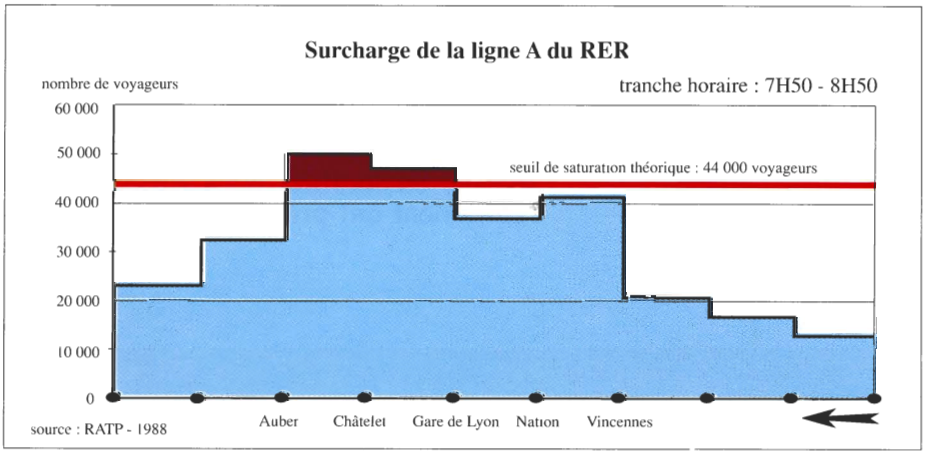
Des réalisations importantes...

Les progrès substantiels réalisés au cours des trente dernières années contrastent avec ce que vivent chaque jour de nombreux usagers: des conditions de transport souvent difficiles, marquées par la longueur des trajets. Dans les transports en commun, l'inconfort des rames de métro et de RER aux heures de pointe s'accompagne parfois d'un sentiment d'insécurité. Sur la voirie, les embouteillages se multiplient.

Ce sont là les effets d'une forte augmentation de la demande, dans un réseau qui oblige trop souvent à passer par Paris, et d'un niveau d'investissement très réduit par rapport à celui des années 70, malgré l'effort financier croissant de la région.

...mais des transports en commun saturés en plusieurs endroits

La saturation de la ligne A du RER est particulièrement forte à partir de la gare de Lyon où convergent les voyageurs du réseau S.N.C.F. de la banlieue sud-est. Compte tenu de la capacité limitée des rames, il en résulte une forte surcharge qui n'a été atténuée que tout récemment par la mise en place du procédé SACEM. Ajoutée à celle de certaines lignes de métro (1,4,7,13...), cette saturation détériore considérablement les conditions quotidiennes de transport. La multiplication des interconnexions a rendu le système plus complexe et plus difficile à maîtriser : sa régularité et sa fiabilité s'en trouvent dégradées. De même la vitesse commerciale, la fréquence et la régularité des autobus sont réduites, notamment en banlieue, du fait de l'engorgement du réseau routier et d'insuffisantes mesures de priorité en leur faveur.

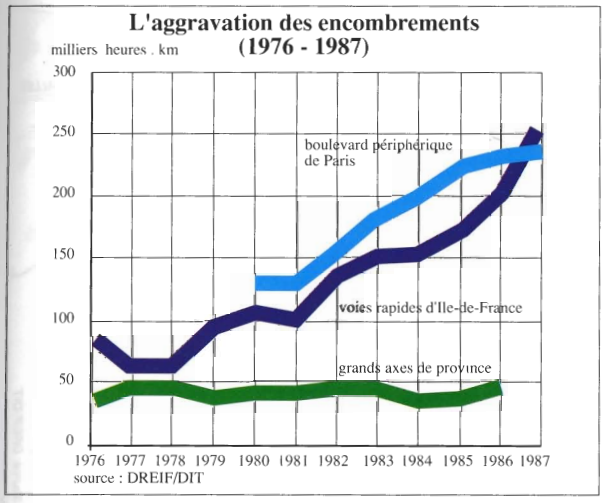


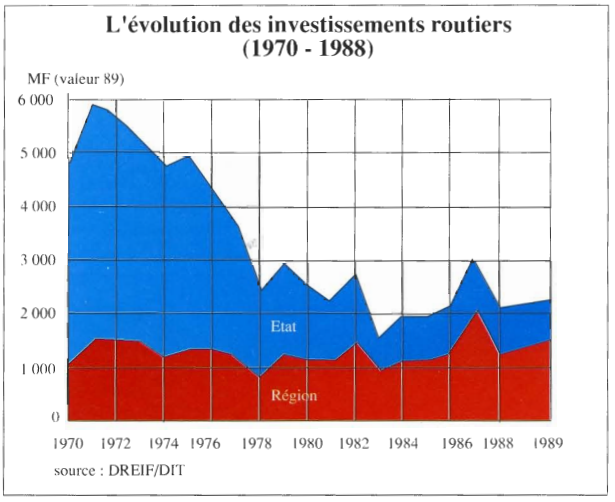
Une insuffisance de transports collectifs sur les liaisons de banlieue à banlieue

La demande de déplacements de banlieue à banlieue se développe rapidement et se porte essentiellement sur la voiture particulière. En effet, aucun moyen performant de transport collectif n'a été mis en service sur ces liaisons, même dans la partie dense de l'agglomération. De surcroît, de nombreuses zones périphériques ne sont pas desservies par les transports en commun.

Une explosion du trafic routier, notamment des poids lourds

La dégradation des conditions de circulation est générale, même si elle affecte plus particulièrement les voies rapides. Entre 1980 et 1986, le trafic y a progressé de 3% par an et, depuis cette date, de plus de 6%. Les hausses les plus fortes concernent les autoroutes A4 et A86 à l'est, ce qui rapproche leurs niveaux de congestion de ceux des autoroutes du Sud, du Nord et de l'Ouest. L'augmentation très rapide de la circulation des poids-lourds sur de nombreux itinéraires est particulièrement inquiétante.





Des bouchons de plus en plus nombreux

Chaque année, les bouchons augmentent de 10% sur les voies rapides. Le coût des heures perdues est évalué à 5 milliards de francs par an.

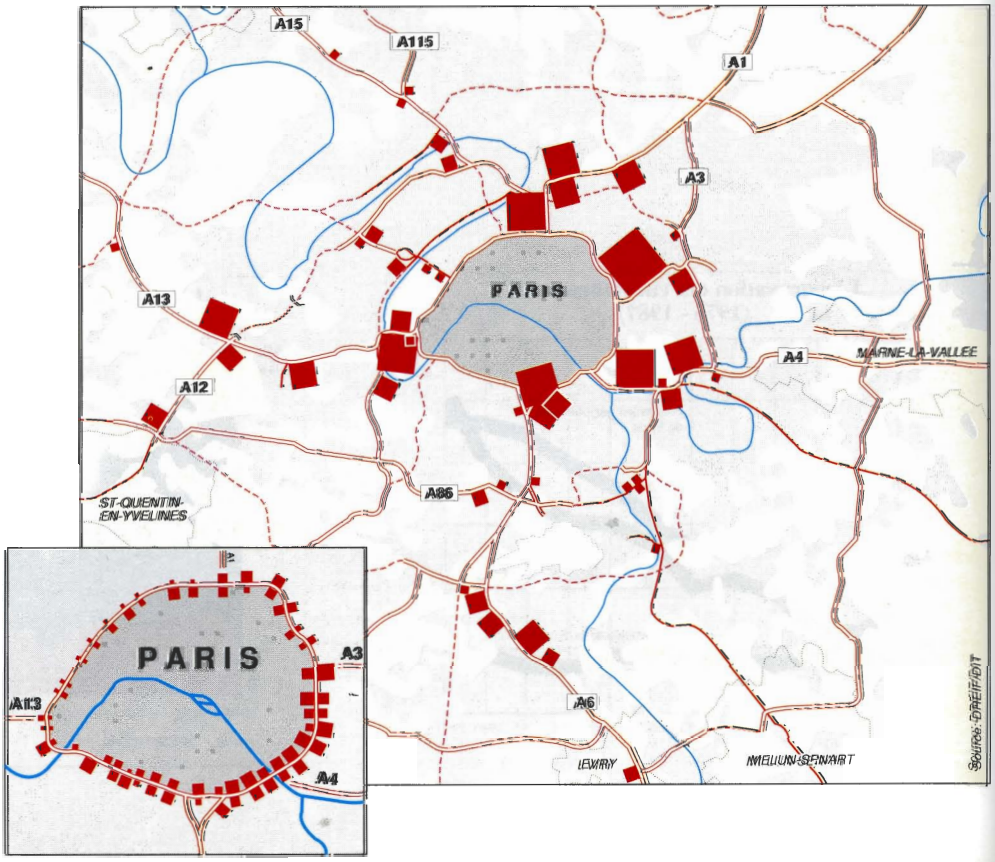
L'ensemble du réseau est affecté par le foisonnement anarchique du stationnement, même en dehors de Paris. Celui-ci dégrade le cadre de vie des riverains, perturbe le déplacement des piétons, des deux-roues et des autobus.

Ces difficultés de déplacement compromettent l'image et l'attrait de la métropole parisienne. La congestion quasi permanente de l'autoroute entre Roissy et Paris est, à cet égard, très préoccupante.

Sécurité routière : une situation inacceptable

Enfin, les accidents de la route provoquent 1 000 morts par an , surtout des enfants et des personnes âgées.

les principaux bouchons (1987)



Déséquilibres : des différences économiques et sociales accentuées

Le territoire de l'Ile-de-France présente des disparités séculaires (centre-périphérie, est-ouest, nord-sud et urbain-rural). Elles sont toutefois sans commune mesure avec la dualité marquée de l'espace que l'on observe dans certaines métropoles étrangères de taille comparable.

Elles se manifestent dans la répartition des emplois et la différenciation des quartiers d'habitation.

Activités et emplois sont inégalement répartis

Traditionnellement, l'emploi est concentré à Paris et dans sa proche banlieue. Au recensement de 1982, Paris et 100 communes alentour regroupaient la moitié de la population et les deux tiers des emplois. Le reste de la région offrait moins d'emplois que Paris seul. Ces déséquilibres compliquent la gestion du réseau de transports. Chaque jour un million d'actifs entrent dans Paris, 240.000 en sortent.

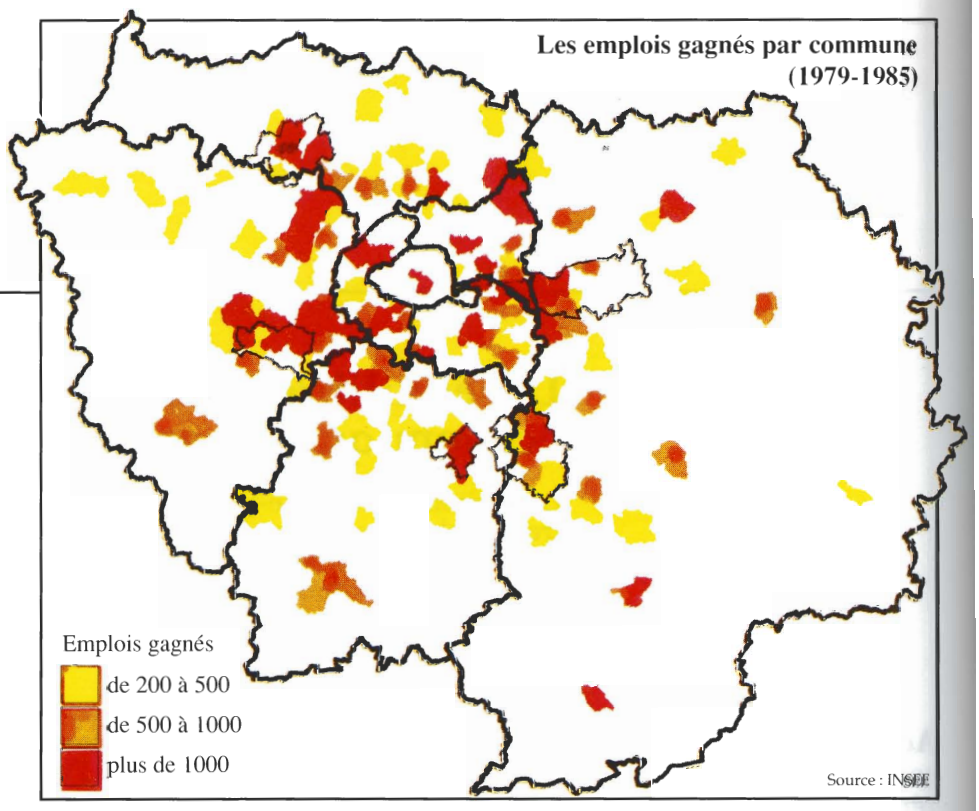
C'est le centre-ouest au sens large, avec au premier chef les arrondissements ouest de Paris, qui accueille cette concentration.

Le centre des affaires s'étend maintenant de Paris-ouest à La Défense le long de la Seine. Il se caractérise par la présence de sièges sociaux, de services financiers, etc. Le quart sud-ouest de l'agglomération devient le terrain de prédilection des activités industrielles de conception et de haute technicité.

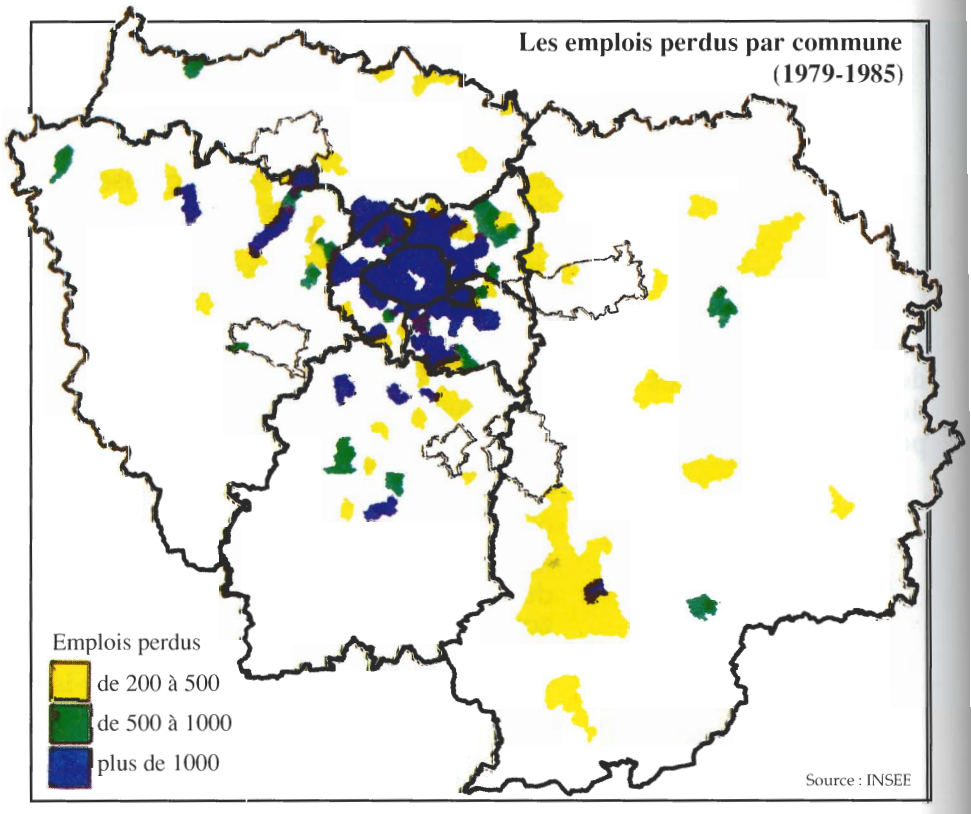
Les emplois se desserrent, mais les déséquilibres persistent

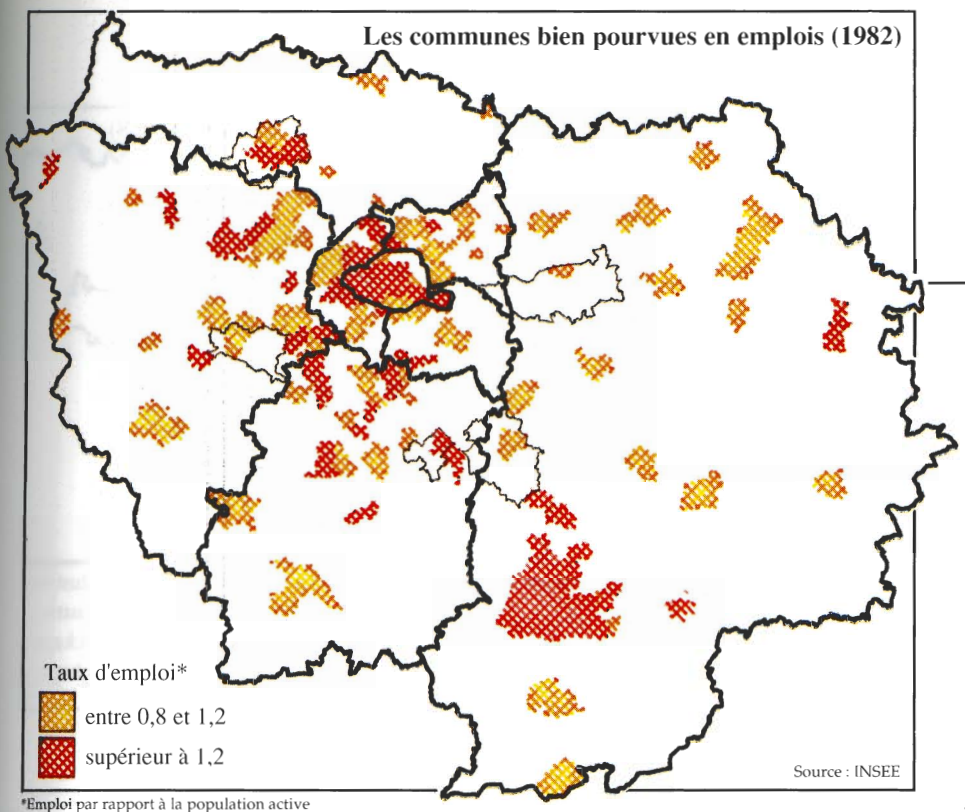
La réussite d'une douzaine de pôles de développement en dehors de Paris (La Défense, les villes nouvelles, Créteil, Roissy, la Cité scientifique sud...) et le départ de nombreuses industries du coeur de l'agglomération se sont conjuguées pour atténuer la concentration de l'emploi. Paris a perdu 150 000 emplois de 1975 à 1988, les Hauts-de-Seine près de 27 000, alors que les quatre départements de la grande couronne en gagnaient près de 240 000 sur la même période.

Malgré son ampleur, ce mouvement n'a pas compensé l'accroissement du nombre d'actifs en périphérie. Si, en proche banlieue et au delà, des zones ont pu trouver leur équilibre, les grandes poches de sous-emploi n'ont pas été résorbées et la situation de certains secteurs (comme la vallée de la Seine de Poissy à Mantes-la-Jolie) s'est notablement dégradée. Ces déséquilibres sont une source de difficultés dans la vie quotidienne.



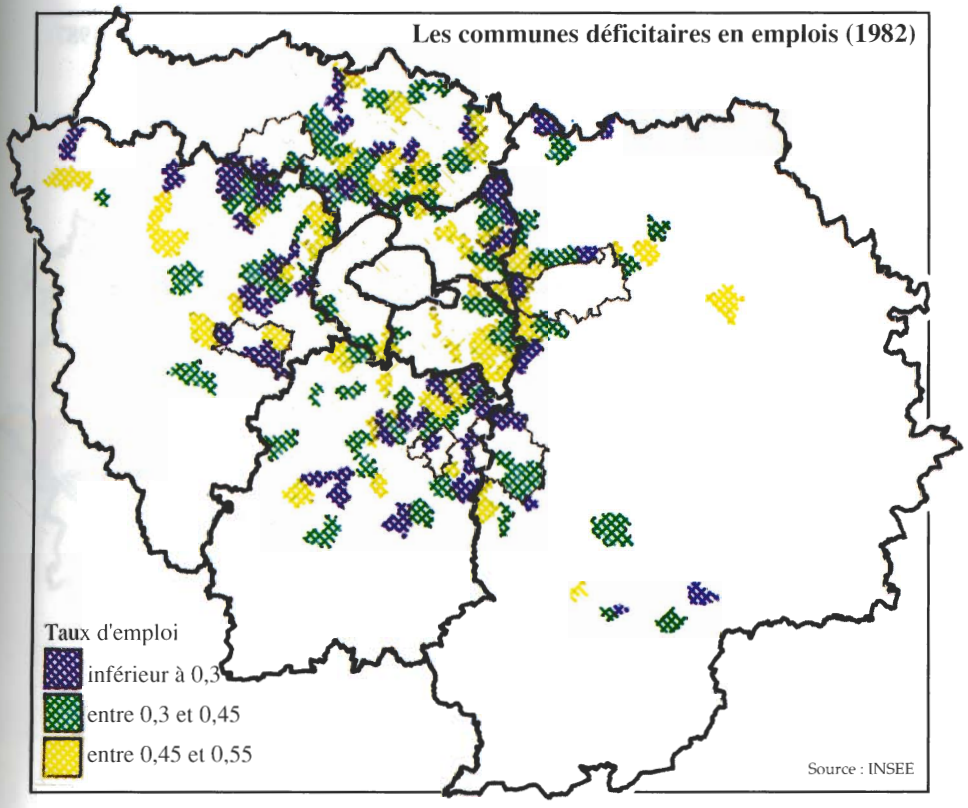
La réussite de pôles de développement et l'intense désindustrialisation...

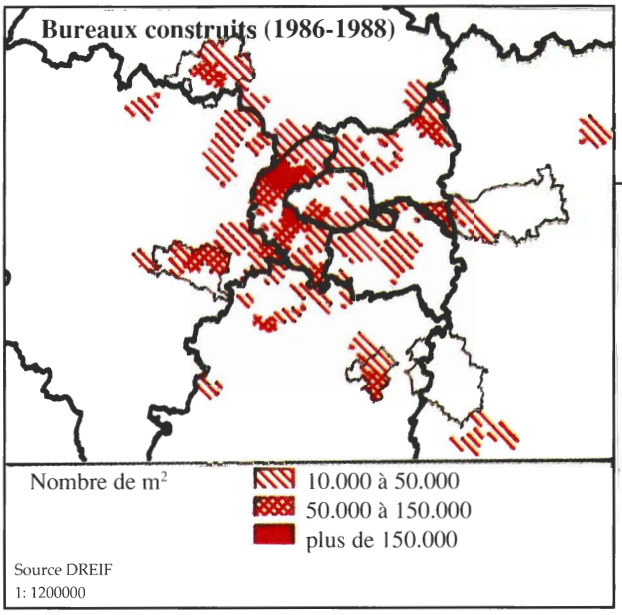


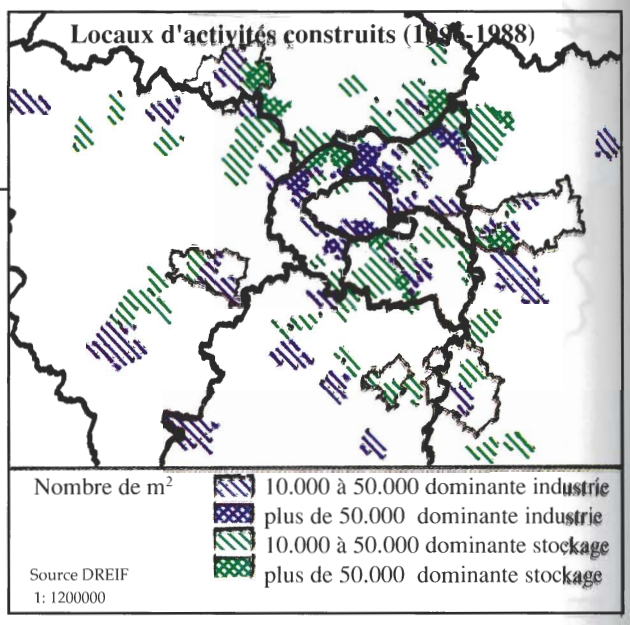
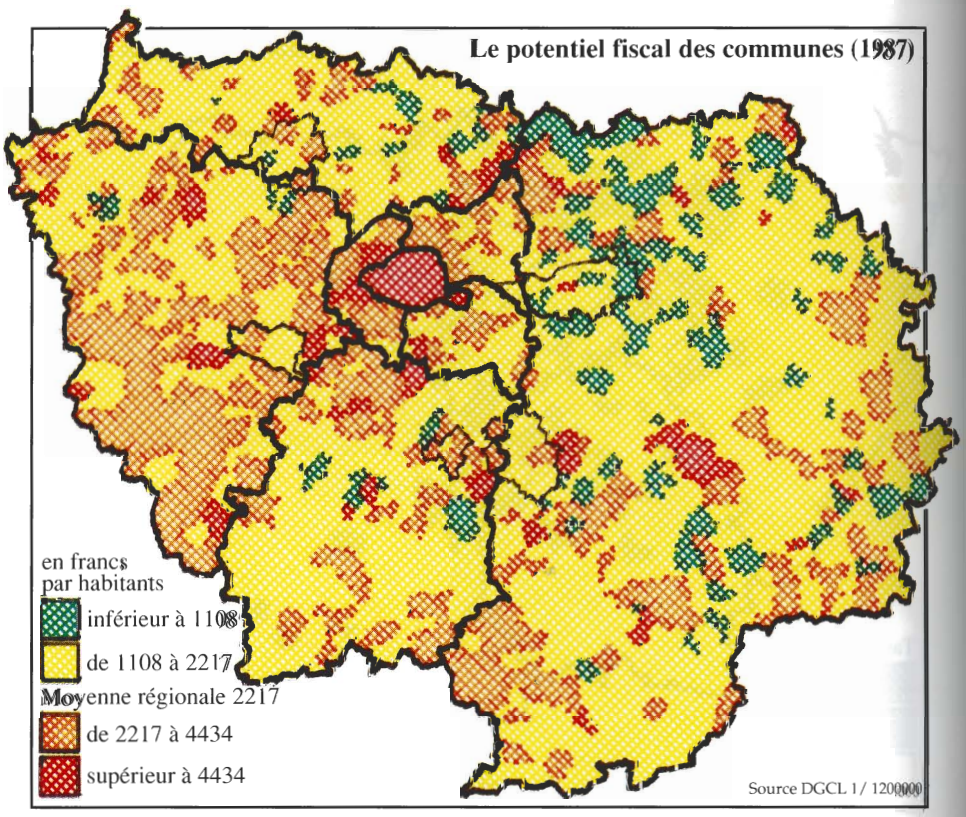


*Emploi par rapport à la population active

... ont atténué la concentration de l'emploi sans résorber les poches de sous-emploi.







La répartition inégale des emplois constitue un puissant facteur d'inégalités fiscales.