Les transports dans la cité future : tapis roulant et moteur électrique : journées du Mont-Pèlerin

Autor(en): **M.P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **44 (1971)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-127096

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les transports dans la cité future: tapis roulant et moteur électrique

«Le transport de l'homme dans la cité future», tel était le thème cette année des journées du Mont-Pèlerin, placées sous la présidence de M. A. Gardel, professeur à l'EPFL, et qui ont réuni une centaine de participants, ingénieurs dans leur grande majorité, ce que l'on peut regretter. En effet, s'il est un problème aigu et grave qui concerne actuellement la population tout entière et non seulement les techniciens, c'est bien celui-là.

L'homme ne s'est jamais déplacé autant qu'aujourd'hui. Il le fait la plupart du temps en voiture individuelle, parce qu'il y a été encouragé par les carences toujours plus grandes des transports publics d'une part, d'autre part par l'attention considérable accordée jusqu'à présent par les autorités publiques à l'aménagement du réseau routier. Or, l'on constate toujours davantage, dans les grandes villes surtout, une congestion parfois intolérable des centres et dans les banlieues un éparpillement de l'habitat qui risquent de conduire, si aucun frein n'y est mis, à une pollution générale de l'air, du paysage et de l'environnement dans son ensemble.

Les principes du système

Aucune solution miracle n'est sortie, à vrai dire, ce week-end, des exposés de MM. A. Alexandre, consultant à l'OCDE, à Paris; J. Barbier, géographe, à Lausanne; G. Boulandon, chargé de recherches à l'Institut Battelle, à Genève, et D.-L. Genton, professeur à l'EPFL. Ceux-ci ont permis néanmoins, partant d'une analyse très fouillée des conditions législatives, économiques, sociales, techniques enfin, de dégager les principes d'un nouveau système de transports et de communications qui pourraient se réaliser sur les bases acquises, pour autant que l'on prenne dès maintenant et progressivement les mesures qui s'imposent. C'est le cas à Lausanne où un plan directeur a été présenté récemment au Conseil communal.

On constate tout d'abord que l'engorgement des moyens de transports dans les villes est le résultat d'une absence d'innovation en la matière. Qu'on s'entende sur ce point. Et M. Boulandon de préciser: «Tous les véhicules introduits jusqu'à présent tirent leur principe du char à bœufs.» De plus, on a fort naturellement donné la préférence au véhicule individuel, sans tenir compte de son encombrement ni de la concurrence sérieuse qu'il faisait à des moyens de transports publics encore insuffisamment développés. Sans songer non plus aux investissements énormes que la collectivité doit leur consacrer par la création de routes et celle de très nombreuses places de parc – celles-ci occupant gratuitement chacune un espace au sol souvent équivalent à celui d'un appartement fort cher situé au cinquième ou sixième étage de l'immeuble voisin.

Priorité aux transports en commun

Ce qu'il faut donc maintenant, c'est tenter d'innover dans tous les domaines. Sur le plan législatif, déclarait M. Barbier, avec des lois permettant une meilleure maîtrise du sol par les autorités publiques et dès lors l'implantation rationnelle de l'habitat, des centres sociaux, commerciaux et industriels. En matière de transports urbains, il conviendrait de mettre désormais l'accent principal sur les transports en commun, en leur accordant une priorité dans les investissements, de telle sorte que des seuils puissent être fixés au trafic automobile individuel et que les centres retrouvent leur vocation de lieu de rencontre, d'échanges et de loisirs.

Dans ce contexte, le représentant de l'Institut Battelle a tracé les lignes d'un moyen de transport en commun révolutionnaire qui résoudrait les problèmes de pollution, de personnel et de rapidité (les trolleybus lausannois, nous a-t-on dit, font environ 12 km/h., le métro parisien en fait 20 à peine); ce serait une sorte de tapis roulant avançant à une vitesse continue relativement élevée, auquel on aurait accès extrêmement facilement par des «intégrateurs» de vitesse, aménagés tous les deux ou trois cents mètres. Ce tapis se déroulerait en site propre, c'est-à-dire sans gêner les piétons et de préférence dans des couloirs surélevés.

Techniques non polluantes

Il est bien entendu cependant qu'une telle solution ne pourrait être valable qu'en zone urbaine et que, plus qu'à éliminer purement et simplement les moyens de transports privés, on vise surtout à rééquilibrer les deux modes de transports. Dans cette perspective, des recherches ont également été entreprises pour mettre au point des techniques de transports individuels non polluants. L'on envisage ainsi notamment le développement d'un moteur électrique alimenté par des batteries facilement rechargeables et pour lesquelles les distributeurs d'énergie pourraient utiliser l'équipement actuel en stations-service.

Sans doute en saura-t-on davantage lors d'un prochain Salon de l'automobile!... M. P.