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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 47 (1974)

Heft: 3

Artikel: La gratuité des transports en commun

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-127612

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

générale des transports de la Communauté économique européenne, qui coiffe et coordonne *tous* les moyens de transport des neuf pays membres de la Communauté. Voici ce qu'affirme la direction générale des transports de la CEE: «Face à la crise pétrolière, la navigation fluviale est l'un des moyens de transports des mieux placés. La voie d'eau dispose en effet de l'atout majeur de l'économie énergétique. A ce titre, ses perspectives d'avenir sont plus importantes que jamais.» Cette affirmation est fondée sur une étude de la CEE sur le coût énergétique au gramme/kilomètre des différents moyens de transport, dont les indices sont: route 44, rail 24, *voie d'eau 14,* pipe-line 4, pétrolier géant 2,4. Ainsi, *la consommation en carburant du bateau est inférieure au tiers de celle du train routier*. C'est ce que confirme la pratique de la navigation rhénane suisse.

Prenons garde qu'il s'agit de transporter non seulement des matières premières destinées à l'industrie – qui doit rester compétitive – mais aussi des combustibles liquides et solides – dont dépend notre bien-être – ainsi que des marchandises les plus diverses. Les uns et les autres ont une incidence directe sur l'indice du coût de la vie. Il vaut donc la peine d'examiner sérieusement, sans parti pris, l'intérêt de prolonger sur territoire national des voies d'eau dont l'Europe assure que leurs «perspectives d'avenir sont plus importantes que jamais, face à la crise pétrolière».

Association suisse pour la
navigation du Rhône au Rhin

Autoroutes et émissions de bruit

La protection contre les émissions de bruit aux abords des autoroutes prend de plus en plus un caractère d'actualité. La ville de Berne a publié à ce propos un rapport qui mérite qu'on le lise, et qui a été présenté au public au cours d'une conférence de presse tenue récemment sous la présidence de M. R. Tschäppät, maire de Berne et conseiller national. Ce qui nous paraît tout particulièrement important dans le problème du bruit auquel on est exposé dans le voisinage des autoroutes, c'est la détermination de valeurs limites permettant de faire une distinction entre les secteurs non bâtis et les secteurs déjà bâtis. «Les premiers serviront de bases à l'aménagement; les seconds donneront lieu à des mesures d'assainissement. La conversion des valeurs limites de bruit en écarts minimums à observer entre l'autoroute et les maisons d'habitation fournit des distances très grandes, de sorte qu'il faut recommander aux organes responsables de l'aménagement d'accorder une importance accrue aux ouvrages de protection efficaces tels que l'établissement de routes en contrebas, les parois protectrices et les rangées de bâtiments protégées contre le bruit.»

Mais qu'est-ce qu'on entend par de grands écarts minimums par rapport à l'autoroute ? Les professeurs E. Grandjean et A. Lauber, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, écrivent à ce propos dans la *Nouvelle Gazette de Zurich,* N° 94, du 26 février 1973:

«Les maisons d'habitation de six étages exigent, à comparer aux bâtiments à un seul étage, une distance environ double par rapport aux autoroutes ou aux routes de grand trafic. Au vu du volume du trafic tel qu'il se déroule habituellement sur les autoroutes (...), les maisons d'habitation à plusieurs étages ont besoin de distances de plus de 300 m.»

Ainsi que MM. E. Grandjean et A. Lauber le reconnaissent, on ne peut pas fixer partout des distances aussi élevées. Mais d'autre part, dans l'intérêt de la santé et du bien-être de l'homme, on applique aux autres routes à haute capacité de trafic les mêmes exigences qu'aux autoroutes. Il se dessine ainsi, dans la conception de l'aménagement, une évolution profonde dont les cantons et les communes ne devraient pas tarder à s'inspirer. On ne doit plus admettre qu'il se construise à distance insuffisante des routes de grand trafic des bâtiments élevés dans des secteurs encore peu touchés ou encore pas touchés du tout, alors que l'on sait que demain déjà, pour des raisons bien compréhensibles, leurs occupants demanderont aux pouvoirs publics de prendre des mesures en vue de la protection de l'environnement.

ASPAN

La gratuité des transports en commun

Le journal *Le Monde* (5.10.1973) relate, sous la plume d'Etienne Mallet, l'intéressante innovation que connaît, depuis deux ans, la commune de Colomiers (près de Toulouse, en Haute-Garonne): le transport urbain gratuit – et sur une assez large échelle – puisqu'il s'agit d'une municipalité de 22 000 habitants.

Deux lignes d'autobus (6 véhicules, d'environ 60 places, dont 30 assises), partant de la gare ou y aboutissant, sillonnent la cité sur 20 km. au total, et assurent la correspondance avec les autobus (payants) allant vers Toulouse. Les six véhicules roulent chaque jour de 5 à 20 heures, sauf le dimanche, et sous une fréquence de trente minutes. Ils sont utilisés, en moyenne, par 2500 voyageurs quotidiennement, à la faveur de 18 points d'arrêt répartis à la sortie des écoles, auprès des grands immeubles ou des ensembles de maisons individuelles. Le succès permet d'envisager pour l'année prochaine la mise en service d'une troisième ligne.

Le paiement du personnel et l'entretien des autobus absorbent 400 000 fr. f. par an, soit 20 fr.f. par habitant. Quant à l'achat et à l'amortissement des véhicules, ils sont assurés par les versements que les promoteurs de constructions effectuent en contrepartie des droits de construire et ce dans le cadre de leur contribution aux frais d'équipement.

La question peut évidemment se poser, de savoir si une généralisation, d'office, de la gratuité des transports en commun est concevable. La commune de Colomiers est privilégiée: ville moyenne, ville nouvelle aussi, disposant d'une banlieue organisée et bénéficiant d'une urbanisation maîtrisée.

Le Ministère des transports était, à l'origine, plutôt réticent; le précédent de Colomiers paraissant redoutable en ce qu'il allait habituer les usagers à la gratuité. Néanmoins, à titre d'expérience, l'opération a été tolérée.

Le maire de Colomiers, M. Alex Raymond, met en application l'idée dont il est convaincu et qu'il croit que l'avenir justifiera: la gratuité des transports publics.

Des transports en commun quasi gratuits dans trois villes allemandes

La circulation automobile dans les grandes villes allemandes est tellement importante que le trafic est menacé de paralysie. C'est pourquoi on a songé à étendre le système déjà appliqué dans plusieurs villes, interdisant des quartiers entiers à la circulation automobile.

En même temps, on incite les automobilistes à renoncer à la voiture pour les déplacements urbains et à recourir aux transports en commun.

Une expérience a été tentée à partir du 1er novembre 1973, et ce pendant tout le mois. Elle a consisté à offrir des tarifs de transports urbains tellement bas qu'on peut parler de quasi-gratuité. En effet, des cartes d'abonnement mensuelles pour l'ensemble du réseau ont été mises à la disposition des usagers pour 170 fr. belges environ.

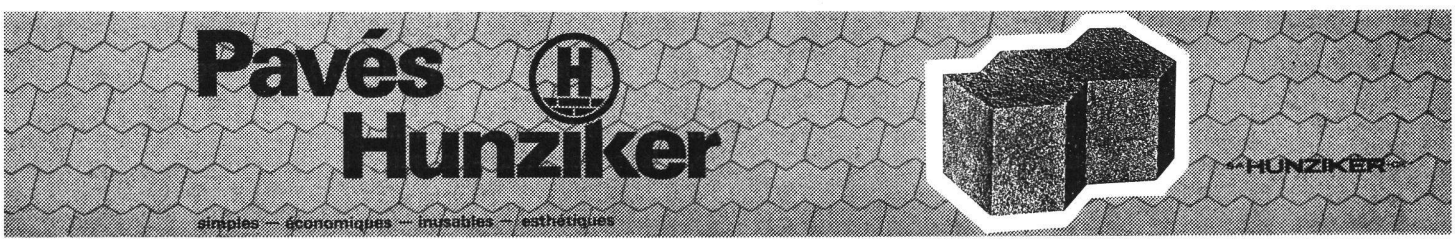
L'expérience s'est déroulée dans trois villes choisies en raison des caractéristiques qu'elles présentent: Duisbourg (500 000 habitants) à cause de sa grande densité démographique et parce qu'elle est située en plein cœur d'une zone très peuplée, München-Gladbach et Viersen, ces deux villes ayant toutes les caractéristiques des villes de moyenne importance.

Bulletin d'information
de l'Institut national belge du logement

COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Catalogue des systèmes CRB – complément 1973

Contenu du complément:
Partie «genres de construction»

Chapitre «logements»
Deux descriptions illustrées de quatre pages A4 chacune.

Chapitre «maisons familiales»
Six descriptions illustrées de quatre pages A4 chacune.