

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **60 (1987)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.07.2024**

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>

CAHIERS DE L'ASSPAN – SO

Les *Cahiers de l'ASSPAN-SO* sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent régulièrement trois fois par an dans la revue *Habitation*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

Editorial	Transports publics – transports privés (M. Moruzzi)	I
Transports publics – transports privés	Neuchâtel au contact de la N5 (M. M. Coursier)	III
	Lausanne, 7 heures du matin... (M. Wittwer)	IV
	Delémont, l'installation d'un transport urbain dans une petite ville (M. Dancourt)	VI
	Problématique du choix des systèmes de transports à Lyon, Grenoble et Strasbourg (M. Chaîne)	VII
Activités de l'ASSPAN-SO	Rapport annuel du président (M. Simon Kohler)	XI
	Economie et aménagement du territoire (Mlle Calpini)	XIII
Informations	Bibliographie	XIII
	Calendrier 1987	XIV
	Concours GAE-SIA	XIV
	Publication sur information et participation	XV
	Prix d'urbanisme Gottfried Semper 1987	XV

EDITORIAL

Transports publics – transports privés

Les affrontements fréquents sur ce sujet peuvent laisser croire que ce binôme représente une alternative, mais dès qu'on s'élève quelque peu au-dessus des attaques passionnelles, même les partisans les plus acharnés de l'un ou l'autre moyen admettent lucidement qu'il s'agit d'une complémentarité.

Seulement voilà, la balance penche actuellement en faveur des moyens de locomotion privés et par conséquent un rééquilibrage s'impose.

A un moment donné, l'éclosion euphorique de la voiture privée et l'illusion de moyens de transport de science-fiction ont relégué à l'arrière-plan le rôle des transports publics conventionnels, qui faisaient figure d'anachronisme.

Convaincues de leur disparition, les compagnies laissaient dépérir lentement le matériel roulant.

Les tramways ont ainsi disparu progressivement et le front des pays où ils ont survécu s'est progressivement replié à la limite de pays aux langues d'origine germanique, ainsi qu'à l'Est et au Nord européens.

Mais l'accroissement constant des frais engendrés par la voiture a reposé le problème.

La voiture particulière est une «dévoreuse» de terrain et, étant donné que le sol est une denrée qui ne peut pas être multipliée à volonté, le mo-

ment est venu d'envisager des solutions plus rationnelles pour les transports.

Nous passons ici sur le problème de la pollution, très d'actualité et qui a déclenché une prise de conscience générale.

Loin de nous l'idée de vouloir faire miroiter l'existence d'eldorados au-delà des océans, mais dans le cas particulier il serait souhaitable de tirer profit d'autres expériences et en particulier de celles des Etats-Unis. Ceci pour le simple fait que dans ce pays la propagation de la «motorisation» a été plus rapide qu'en Europe et que les retombées du phénomène ont été connues à l'avance.

Nous citerons ici trois exemples chargés de signification.

Dans les années 60 des urbanistes se plaignaient que, par exemple, dans une métropole comme Los Angeles, les trois cinquièmes de la surface du centre-ville étaient destinés à la voiture (soit en voies de circulation, soit en parkings).

Cette situation contribuait à la dégradation de l'ambiance et au manque d'animation dans le centre.

A la même époque, les villes américaines, face aux taux de motorisation très élevés, ont été confrontées à l'alternative: accroître davantage le réseau routier ou développer les transports en commun.

CAHIER N° 1
MARS 1987

5^e année
Tiré à part du N° 3
de la revue *Habitation*