

Autor(en): **Moruzzi, F**

Objektyp: **Preface**

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.

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*

En 1962, le gouvernement fédéral accorda aux villes une subvention destinée au développement des transports publics.

Pour la ville de San Francisco la réalisation de routes pouvant assurer la fluidité du trafic aurait coûté, d'après les estimations, cinq fois plus cher que la construction d'un système de transports publics pouvant prendre en charge le même nombre de passagers. Le choix se porta alors sur le métro. (Bay Area-Rapid Transit – BART).

Les transports publics connurent la faveur d'autres villes qui entreprirent la construction d'un métro: Atlanta et Washington.

Toujours dans le même pays, des efforts ont été accomplis pour une utilisation plus rationnelle des véhicules privés. Déjà dans les années 50, les employés du centre de recherche de la General Motors, près de Detroit, prenaient en charge à tour de rôle leurs collègues se rendant au travail, de manière que les véhicules étaient complètement occupés. Cela allait dans le sens d'une réduction des véhicules en circulation et d'une diminution des places de stationnement.

Des mesures encourageant une utilisation plus rationnelle des véhicules privés furent introduites par certains Etats, notamment sur les autoroutes: priorité aux accès encombrés aux heures de pointe et utilisation de la voie de roulement contre la bande médiane pour les voitures transportant

plusieurs personnes (pour les autoroutes à trois pistes dans chaque sens).

En Europe et plus particulièrement en France le regain d'intérêt pour les transports publics correspond à la période de la crise pétrolière (relation de cause à effet ou pure coïncidence?). Des villes ont opté pour le métro classique (Lyon et Marseille), d'autres pour le métro automatique à petit gabarit (Lille et Strasbourg), d'autres reviennent aux tramways (Grenoble et Nantes).

Les articles figurant dans ce dossier donnent un clair aperçu de la situation de trois grandes villes de France.

L'approche française n'a pas envisagé les transports publics uniquement en tant que solution pour les déplacements, mais également comme moyen pour favoriser le cadre de vie: revitalisation des centres-ville et développement harmonieux de la périphérie. Et cet aspect est pour nous particulièrement réjouissant.

Toutefois, résoudre le problème des transports dans les agglomérations existantes est en soi positif, mais faudrait-il encore que la planification urbaine, notamment la localisation des logements, de leurs prolongements et des emplois soit conçue en symbiose avec le réseau des transports publics de manière à réduire les déplacements à un niveau optimal.

Fulvio MORUZZI

TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

NEUCHÂTEL AU CONTACT DE LA N5

Avec la mise en service, d'ici la fin de ce siècle, de l'autoroute N5 au travers et sous Neuchâtel, le paysage urbain aura subi une transformation dont l'importance pourrait se révéler tout aussi marquante que le fut, au siècle passé, la construction de la ligne de chemin de fer du pied du Jura, dont la conséquence première fut de réaliser une coupure entre les parties nord et sud de la ville.

Cette barrière, accentuée par une topographie à forte pente et complétée par l'axe naturel de pénétration de la cluse du Seyon, a déterminé la structure du réseau routier communal qui se caractérise par deux routes parallèles au lac et à la voie de chemin de fer, reliées par deux axes transversaux qui, l'un vers le nord-ouest et l'autre vers le nord-est, aboutissent à proximité immédiate du centre-ville.

Pour compléter la présentation schématique du réseau, il faut encore souligner que ces axes sont, en même temps, l'ossature principale du réseau cantonal faisant de la ville un passage obligé et à proximité du centre, pour la plupart des relations tant intercommunales qu'intercantonales et au-delà.

Le passage de la N5 doit apporter une solution partielle aux problèmes d'ordre régionaux et, par là même, un soulagement des difficultés com-

munes que l'on peut énumérer de la manière suivante:

1. Accessibilité au centre-ville

Le centre-ville est à la fois centre administratif, communal et historique, son accessibilité conditionne son rôle de pôle économique. La route N5 permettra d'éliminer le transit régional et à longue distance et permettra ainsi une meilleure accessibilité, par une décharge des chaussées communales dont la limite de capacité est atteinte actuellement. Cette amélioration n'interviendra toutefois pas avant la mise en service des tunnels de la N5.

2. Compléments à la zone piétonne

La zone piétonne, inaugurée en 1979 déjà, souffre depuis cette date d'être scindée en deux parties par une artère à forte circulation (la rue du Seyon) qui n'est autre que la route cantonale Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

Pour supprimer la circulation privée, à terme, et améliorer ainsi le visage de la zone piétonne, l'ouverture d'une artère parallèle était nécessaire. L'augmentation du gabarit d'un ouvrage indispensable à la route N5, le tunnel de Prébarreau, en service depuis près de deux ans maintenant,