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

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 60 (1987)

**Heft:** 3

**Artikel:** Delémont, l'installation d'un transport urbain dans une petite ville

**Autor:** Daucourt

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-128761

**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:** 02.07.2025

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

# DELÉMONT, L'INSTALLATION D'UN TRANSPORT URBAIN DANS UNE PETITE VILLE

De création récente (début d'exploitation: 29 mai 1983), ce service de transport permet de révéler un certain nombre de critères importants pour l'exploitation d'un réseau dans une petite ville (Delémont env. 12 000 habitants).

**Historique**

Afin de desservir l'hôpital régional éloigné de la gare de 1,6 km, les autorités de l'hôpital avaient mis en service un minibus. Celui-ci ayant des temps d'arrêt assez longs, les autorités municipales s'étaient approchées de celles de l'hôpital pour discuter de l'utilisation du minibus pendant les temps d'arrêt.

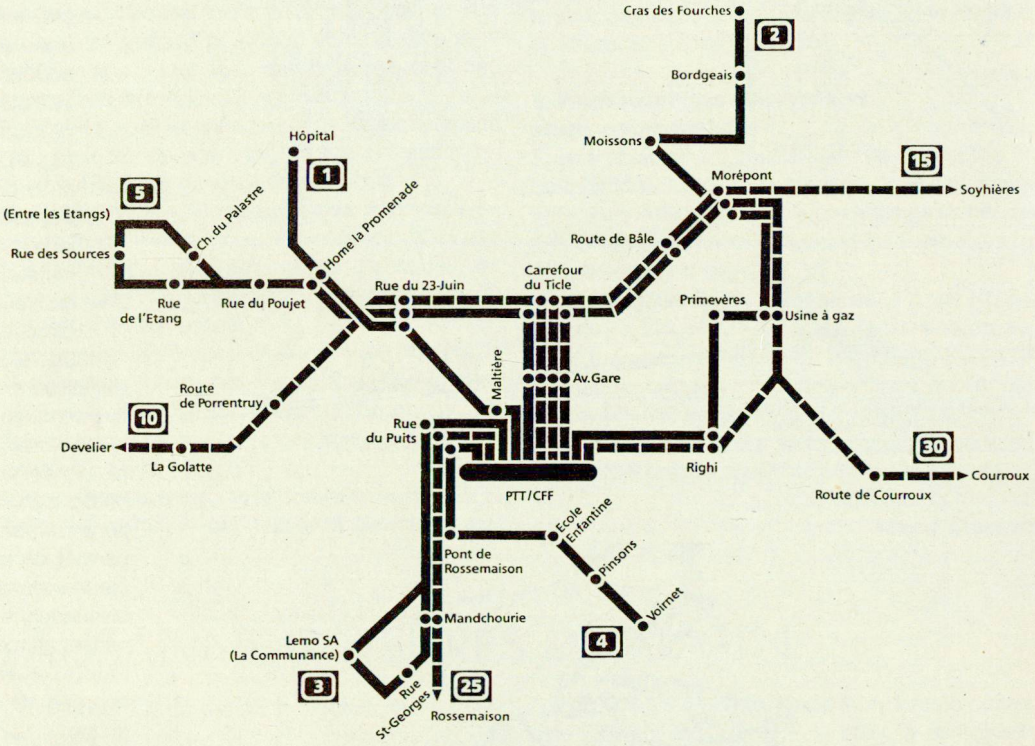
Ainsi est né le service de transport urbain. Celui-ci desservait alternativement deux quartiers d'habitation.

L'idée de la commune de créer son propre réseau fut abandonnée vu son coût. La recherche d'une solution avec les PTT allait porter ses fruits d'autant plus que l'introduction de l'horaire cadencé allait amplifier les possibilités des PTT.

Ainsi le système de transport urbain de Delémont comprend 9 lignes concessionnées. La cadence des courses sur le réseau urbain est la suivante: Hôpital env. 30 min., Voirnet 1 heure, Cras-des-Fourches 1 heure, Communance six fois par jour, Golatte 1 heure, avenue de la Gare 1 heure, route de Courroux 30 minutes.

Les prix des titres de transport sont ceux appliqués par les PTT vu l'imbrication des réseaux.

En octobre 1982, le corps électoral accepta, à une très nette majorité, la création de ce nouveau service communal.




Cette situation allait amener le dépôt, devant le législatif communal en juin 1978, d'une interpellation demandant l'étude de la municipalisation du service de transport de l'hôpital afin que Delémont dispose d'un véritable service de transports publics.

Une étude menée avec la collaboration de «Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich» concluait, en juillet 1980, qu'une solution uniquement communale se monterait à 480 000 fr. annuellement. Elle indiquait également d'autres solutions dont le prix variait en fonction du nombre de lignes et de la collaboration avec les PTT qui exploitent, en régie et avec des entrepreneurs postaux, plusieurs lignes dans le district.

**Les premières années**

Les objectifs escomptés ont été atteints, voire dépassés: de juin 1983 à mai 1984 la prévision était de 60 000 voyageurs; ce sont 74 408 voyageurs qui ont utilisé le bus.

Pour la deuxième année, l'objectif était de 78 000 voyageurs: ce sont 92 021 voyageurs qui ont utilisé le bus, et pour la troisième année, dont l'objectif était de 87 600 voyageurs, ce sont 114 212 personnes qui ont utilisé le bus.

Certes, l'augmentation de fréquentation était attendue, mais celle-ci a été plus importante par la mise en place d'un certain nombre de dispositifs comme:

- construction d'abris aux arrêts afin de rappeler visuellement le service de bus d'une manière plus forte qu'avec le seul poteau indicateur;
- politique tarifaire: adoption d'un abonnement général à 30 fr. pour les adultes et 15 fr. pour les enfants, apprentis et étudiants;
  remboursement d'une partie de cet abonnement aux personnes en âge AVS et qui ont droit aux prestations complémentaires;
- entente avec l'Union des commerçants pour offrir la gratuité des transports lors des ouvertures nocturnes pendant les fêtes de fin d'année;
- entente avec les organisateurs du Comptoir delémontain pour desservir la halle des expositions;
- réajustement de l'horaire, voire introduction de nouvelles courses, pour permettre à certaines personnes de mieux utiliser le bus;
- création d'une nouvelle ligne dans le quartier Entre-les-Etangs, ligne très fréquentée par les écoliers;
- abandon partiel de la desserte à la Communance et au Voirnet, vu le peu de succès sur ces lignes;
- propagande dans les cinémas, dans les abris de bus et sur le courrier de la Municipalité au moyen d'autocollants;
- recherche de présentation des horaires de poche pour les rendre attrayants et pratiques.

Au point de vue financier, l'opération constitue cependant une charge importante pour la Municipalité. Pour l'année civile 1984, l'excédent des charges pour le transport (sans les frais de réclame, d'investissement pour les arrêts, etc.) était de 150 000 fr. environ, soit 68% du coût. Pour 1985, l'excédent des charges était de 145 000 fr., soit 63% du coût.

**Perspectives**

Avec le consentement du législatif au renouvellement de la convention avec l'entreprise des PTT, en avril 1985, se termine la période d'essai du service de transport urbain de la ville.

Avec les PTT, nous étudions l'introduction d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau, de manière à faciliter, à la clientèle, l'utilisation du bus et à rendre moins fastidieux les décomptes pour l'administration. La poursuite des équipements aux arrêts, de la propagande (éventuellement à la radio locale) devrait tendre à faire augmenter la fréquentation du service.

Au législatif, un postulat demande l'introduction d'un abonnement encore plus avantageux pour les écoliers, apprentis et étudiants.

Nous restons très attentifs aux possibilités d'utilisation insoupçonnées et essayons d'atteindre encore plus d'utilisateurs.

*Service de l'urbanisme*
*de la ville de Delémont*
*M. Daucourt*

# PROBLÉMATIQUE DU CHOIX DES SYSTÈMES DE TRANSPORT À LYON, GRENOBLE ET STRASBOURG

Avec l'augmentation rapide de la motorisation et l'extension spatiale et démographique, les transports publics urbains des agglomérations de la province française ont connu un déclin rapide et continu de 1955 à 1975. Devant l'importance des dépenses à consentir pour la voirie et l'accroissement rapide des déficits d'exploitation des transports publics, les collectivités locales ont pratiqué une politique de non-renouvellement, voire de désinvestissement: suppression des tramways, vieillissement du parc de véhicules.

Lyon, Grenoble et Strasbourg n'ont pas échappé à ce phénomène général.

C'est à la faveur de la crise pétrolière de 1973 qu'un revirement s'est produit. La création en 1971 à Paris et en 1974 en province du **Versement Transport** (prélèvement fiscal local de 1% à 1,5% des salaires affecté aux transports collectifs urbains) a permis d'inverser la tendance. Au-delà de la simple rénovation des réseaux autobus et trolleybus, quatre agglomérations ont mis en service des systèmes en site propre (Lyon, Marseille, Lille et Nantes) et quatre autres s'apprêtent à le faire prochainement (Grenoble, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg). Trois systèmes se partagent aujourd'hui ce nouveau marché: le métro classique, le métro automatique à petit gabarit (VAL) et le tramway moderne. Les trois agglomérations de Lyon, Grenoble et Strasbourg illustrent la diversité de ces choix.

**1. Lyon**

Si les premières idées concernant la construction d'un métro à Lyon remontent à 1900 (lorsque Paris construisait le sien), les études sérieuses ne datent que de 1962/63. L'agglomération était alors en pleine expansion. Dix ans de grands travaux de voirie n'avaient cependant permis ni de canaliser l'expansion périphérique, ni d'enrayer le déclin du centre. L'idée de créer un métro répondait à un triple objectif:

- revitaliser le centre-ville, grâce à une meilleure accessibilité, fonction impossible à assurer avec la voirie,
- canaliser le développement périphérique selon des axes préférentiels,
- doter l'agglomération d'un équipement jugé nécessaire, pour qu'elle accède au rang de «métropole d'équilibre» que lui assignait la DATAR (Direction de l'Aménagement du Territoire).

Une forte volonté locale s'est alors consolidée autour de ce projet, grâce à la personnalité du maire de Lyon (M. Louis Pradel) et à l'alliance objective entre les principales communes (Lyon, Villeurbanne, Caluire, etc.), alliance d'autant plus nécessaire que la population de la ville de Lyon ne représentait même pas la moitié de celle de l'agglomération (aujourd'hui Lyon compte 35% seulement de la population de la communauté urbaine).

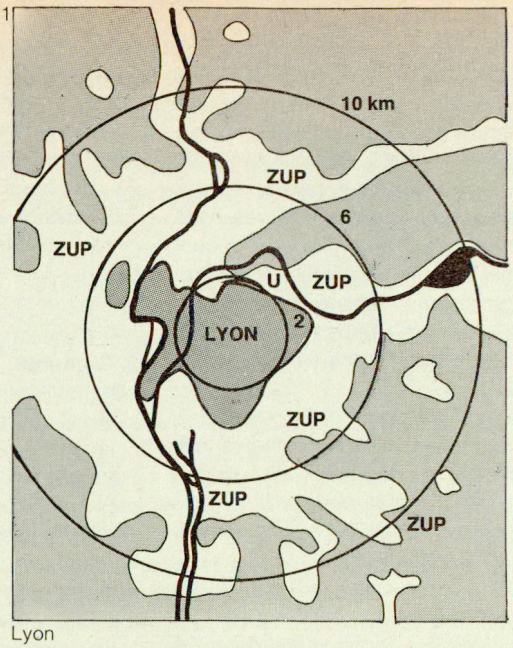
**Légendes des figures 1, 3 et 5**

- Zone urbaine à forte densité
- Zone urbaine à faible densité
- Zone rurale
- Cours d'eau
- ZUP Zone urbaine prioritaire
- U Université
- E Palais de l'Europe
- R Centre de recherche
- Barrière naturelle

**Légendes des figures 2, 4 et 6**

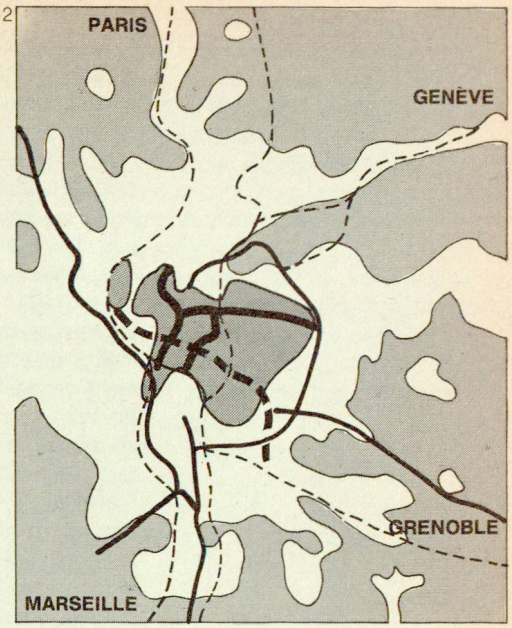
- Métro, tramway existant
- Métro, tramway en construction
- SNCF
- Autoroute

1

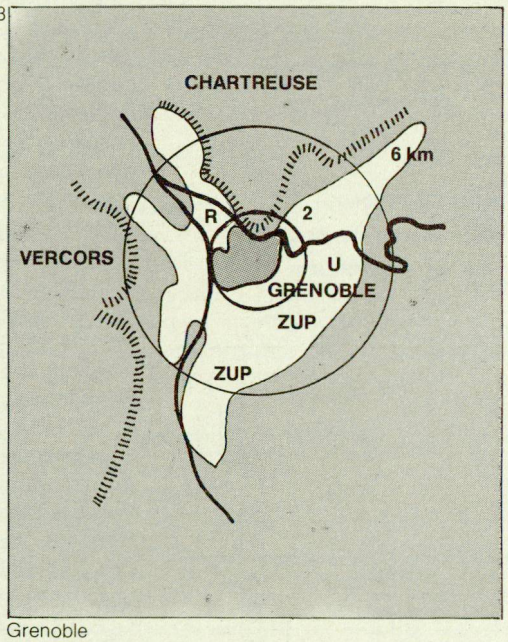



Lyon

2

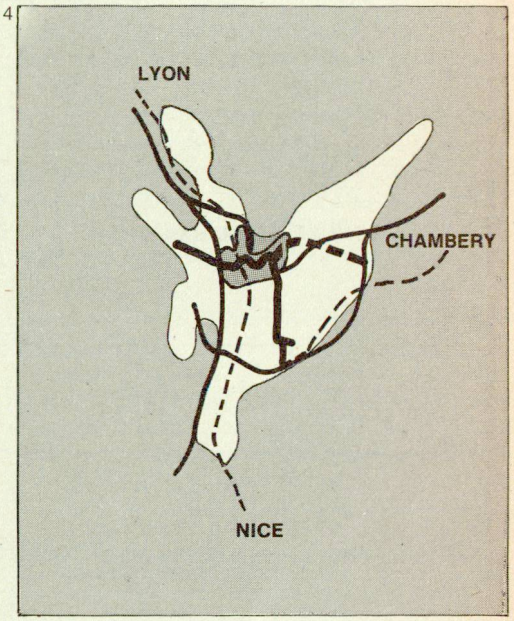



3

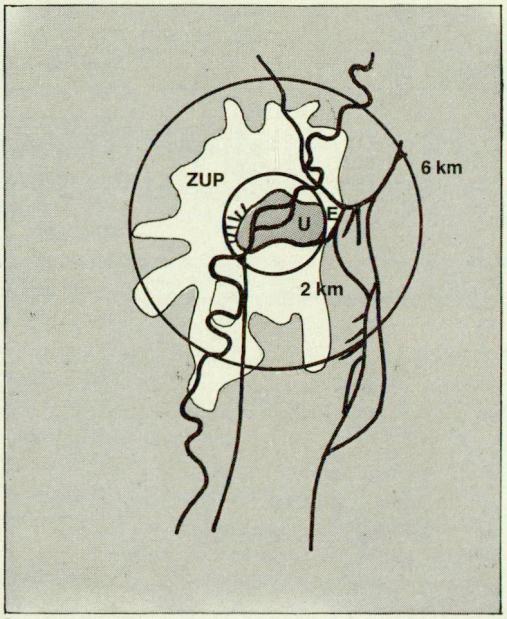



Grenoble

4

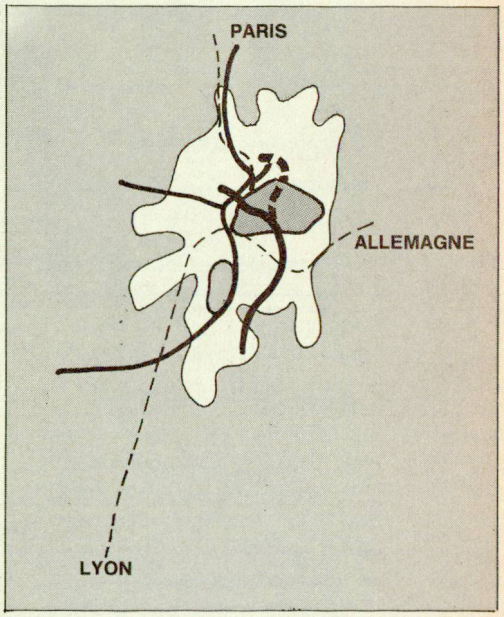



5




Strasbourg

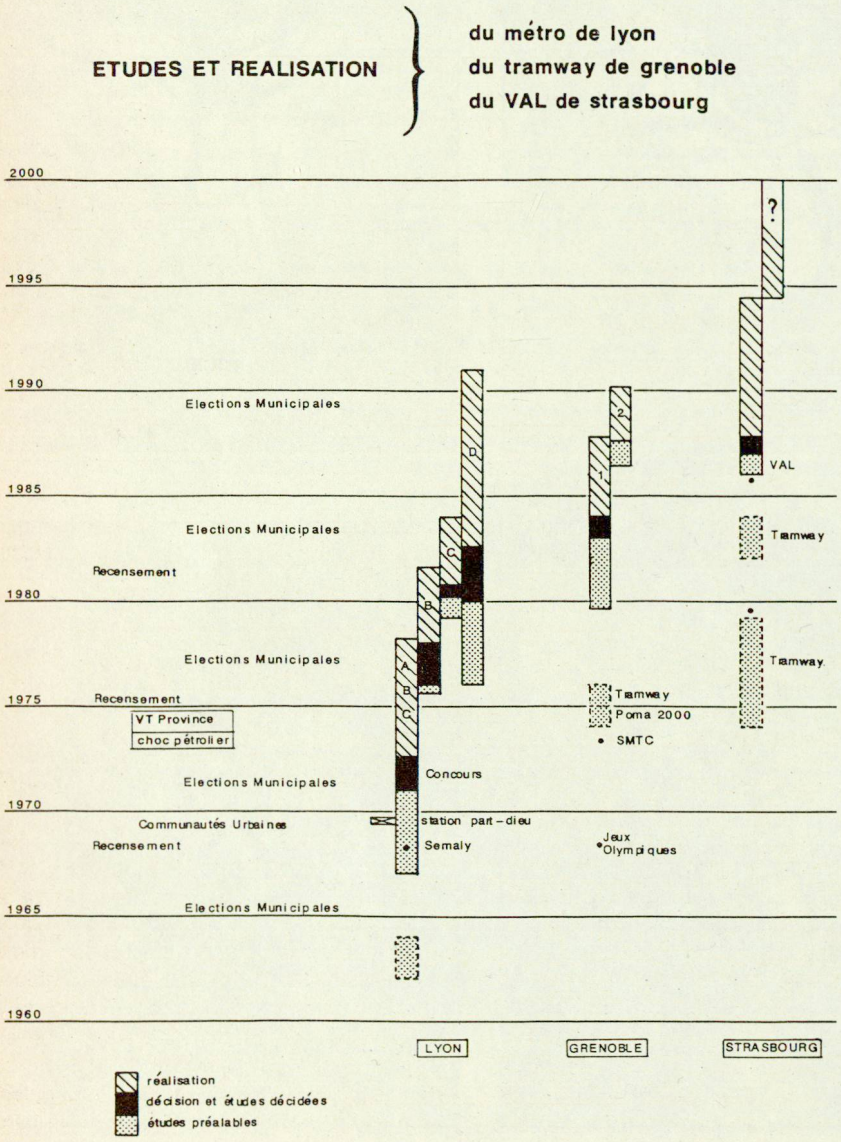
6



Avec la création de la SEMALY (Société d'Etudes du Métro) en 1968, puis la construction du gros œuvre de la station Part-Dieu, au cœur du nouveau quartier central, en 1969, les collectivités locales ont affirmé face à l'Etat leur volonté d'aboutir. Les obstacles que constituaient l'étude comparative de technologies (1969/70), puis le concours international pour un système en site propre en 1971/72 sont alors rapidement franchis et les travaux sont lancés en 1973 sur la base d'un métro, tel que le souhaitaient les élus et techniciens concernés.

En 1974, la création du Versement Transport procurait des ressources nouvelles importantes, évitant aux collectivités de supporter l'investissement, tandis que l'inflation se développait au-delà des taux d'intérêt garantis par l'Etat, ce qui facilitait encore cet investissement lourd.

Inauguré en 1978, ce nouveau métro a eu un succès tel que les critiques et tentatives de remise en cause technologiques, notamment dans les périodes électorales de 1975 à 1979, n'ont pu aboutir. Malgré une dégradation certaine de la situation financière (conditions d'emprunts et ressources locales insuffisantes), la quatrième ligne a été engagée en 1983. A son ouverture en 1990/91, le réseau comprendra ainsi 27 kilomètres, 37 stations, et sera utilisé par plus de 50% de la clientèle des transports publics de l'agglomération.




**2. Grenoble**

L'agglomération grenobloise a connu une expansion démographique et géographique plus accentuée que la plupart des villes françaises: de 100 000 habitants en 1950 à 350 000 en 1968 et près de 400 000 aujourd'hui.

Le déclin des transports collectifs s'y est produit de façon encore plus prononcée: en 1967, le réseau transportait 60 000 voyageurs par jour, pour 200 000 voyageurs à Genève, agglomération de taille comparable. Le dernier tramway avait disparu en 1952.

C'est dans la période 1973-1978 que s'est effectuée la renaissance des transports urbains, largement grâce au Versement Transport. L'offre et la clientèle ont doublé en cinq ans, et le réseau a bénéficié de nouveaux véhicules, d'un nouveau dépôt et de nombreux couloirs réservés. En 1978, cependant, force était de constater que le développement atteignait ses limites: 200 bus à l'heure circulaient sur le «tronc commun» du centre-ville et le déficit d'exploitation dépassait 50% des dépenses d'exploitation, consommant non seulement la totalité du Versement Transport, mais nécessitant une participation importante des collectivités locales.

Si dès 1974 et 1975, quelques études avaient été engagées pour examiner de nouvelles possibilités technologiques (POMA 2000 puis tramway), le véritable lancement des études n'intervint qu'en 1979/80. La première phase fut consacrée à l'analyse de la situation financière des transports et de compatibilité avec un investissement lourd. Le bilan s'avéra intéressant et l'avant-projet sommaire fut remis en 1981, suivi en 1982 d'études détaillées d'insertion et des possibilités d'adapter le nouveau système aux personnes à mobilité réduite. La concertation battait son plein, aussi bien avec les nombreuses associations grenobloises que dans les quartiers.

En 1983, la nouvelle équipe municipale, autour de M. Carignon, décidait de conserver le projet, devenu l'un des deux projets majeurs de l'agglomération.

Référendum à l'appui, le financement du projet fut rapidement négocié et les travaux lancés dès juin 1984. Un effort très important fut entrepris aussi bien dans la conception des véhicules, le traitement des espaces affectés, les opérations d'accompagnement (parkings, voirie, nouveaux ponts) pour rajeunir l'image du tramway et en faire «le mode de transport de l'an 2000», avec succès si l'on en croit les sondages d'opinion, ou la pression pour engager rapidement la deuxième ligne.

Le verdict aura lieu à la mise en service commerciale, avancée de trois mois, en septembre 1987.

**3. Strasbourg**

Contrairement à Lyon et Grenoble, l'agglomération strasbourgeoise n'a pas connu d'expansion démographique importante: 1% par an depuis plus de vingt-cinq ans. La ville centre est d'ailleurs restée majoritaire avec 65% de la population de l'agglomération.

Malgré la disparition du dernier tramway en 1960, l'offre et la demande des transports urbains n'ont guère évolué en valeur absolue, perdant cependant une part importante du marché des déplacements (en valeur relative).

Les premières études pour réaliser un tramway moderne ont été conduites à un rythme peu rapide de 1974 à 1979. L'initiative de ces études revient essentiellement aux techniciens locaux et aux administrations centrales, motivées par leur milieu technique et les possibilités offertes par l'instauration du Versement Transport. Force était de constater cependant que le monde politique alsacien ne s'en souciait guère. Les projets furent approuvés, dans une variante technique recommandant la traversée du centre-ville en souterrain, «enterrant» ainsi littéralement le projet.

Ce n'est qu'en 1982/83 qu'une nouvelle étude fut lancée. La nouvelle Municipalité élue en 1983 dans la continuité de la précédente fut cependant surprise et décontenancée de la rapidité avec laquelle les études aboutirent. Un temps de réflexion s'imposait au terme duquel il fut décidé d'examiner une alternative métro de type VAL, compte tenu du succès de celui-ci à Lille, du choix d'une traversée du centre-ville en souterrain profond et des options identiques retenues par ailleurs à Toulouse puis à Bordeaux. L'étude fut menée en 1986, et le financement du projet est en cours de discussion. Le lancement de l'opération restera lui subordonné à l'établissement d'un consensus politique, aujourd'hui en cours d'élaboration.

**4. Conclusions**

La réalisation des projets ci-dessus rappelle les conditions élémentaires nécessaires au lancement d'un grand projet d'agglomération:

- une capacité de décision et d'organisation à l'échelle de l'agglomération,
- une volonté politique suffisamment affirmée, compte tenu de la durée de la réalisation, de l'investissement consenti et de l'extrême «visibilité politique» de ces projets, et capable de réunir un consensus suffisant,
- un réalisme suffisant vis-à-vis des problèmes financiers.

Sur ce dernier point on notera que les agglomérations françaises qui ont lancé leurs projets, peu avant ou peu après la création du Versement Transport ont bénéficié d'une situation plus aisée que celles qui, au fil du temps, ont pris l'habitude d'utiliser cette ressource pour combler les déficits d'exploitation.

*Hervé Chaine*

## Agglomérations de province
**(Recensement 1982)**

| *Agglomération* | *Population* | *Système* | *Date de mise en service* |
|---|---|---|---|
| **1. Lyon** | **1 221 000** | **Métro** | **1978** |
| 2. Marseille | 1 110 000 | Métro | 1977 |
| 3. Lille | 936 000 | Métro Val | 1983 |
| 4. Bordeaux | 640 000 | Métro Val | 1995? |
| 5. Toulouse | 541 000 | Métro Val | 1992? |
| 6. Nantes | 465 000 | Tramway | 1984 |
| 7. Nice | 450 000 | ? | ? |
| 8. Toulon | 410 000 | ? | ? |
| **9. Grenoble** | **392 000** | **Tramway** | **1987** |
| 10. Rouen | 380 000 | ? | ? |
| **11. Strasbourg** | **380 000** | **Métro Val** | **1994** |



Le rapport ci-dessous est un résumé de celui qui a été présenté par M. Simon Kohler le 30 octobre 1986 à Genève lors de l'assemblée générale de l'ASPAN-SO. Vu la qualité de cet exposé, nous regrettons de n'avoir pu, par manque de place, le publier intégralement. *La rédaction*

# RAPPORT DU PRÉSIDENT DE L'ASPAN-SO EXERCICE 1985/1986

Ce serait gageure que prétendre dresser un bilan exhaustif de l'exercice annuel d'une association comme la nôtre. Mieux vaut, nous semble-t-il, résumer l'ensemble de nos activités. Elles tendent toutes à promouvoir un aménagement satisfaisant et conforme aux légitimes aspirations de l'ensemble de nos populations.

**1. Séminaires et manifestations**

1.1 «L'aire de délassement», tel était le thème du séminaire ayant fait suite à la partie administrative de l'assemblée générale du 13 novembre de l'année dernière. Il ne manqua pas d'être suivi avec beaucoup d'intérêt par les nombreux participants.

1.2 Le 10 juin 1986, un séminaire s'est tenu à Morges sur le thème de la lutte contre le bruit.

Abondamment – peut-être trop – doté en contributions, il a été apprécié comme de haut niveau et a connu un écho réjouissant dans la presse. Il s'est conclu par une visite des plus instructives guidée sur le chantier des nouvelles parois antibruit de Morges, par le municipal et spécialiste des autoroutes Michel Zambelli. Nous renvoyons à la parution