

# Problématique du choix des systèmes de transport à Lyon, Grenoble et Strasbourg

Autor(en): **Chaine, Hervé**

Objektyp: **Article**

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**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-128762>

## **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.

- 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 Commune 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'approprient 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).