

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

Inhaltsverzeichnis

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: 11.01.2026

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

CAHIERS DE L'ASPA – SO

Les *Cahiers de l'ASPA-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'ASPA-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*