

<b>Zeitschrift:</b>	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
<b>Herausgeber:</b>	Société de communication de l'habitat social
<b>Band:</b>	60 (1987)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Problématique du choix des systèmes de transport à Lyon, Grenoble et Strasbourg
<b>Autor:</b>	Chaine, Hervé
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-128762">https://doi.org/10.5169/seals-128762</a>

### **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>**

## TRANSPORTS PUBLICS – TRANSPORTS PRIVÉS

- 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 réclamation, 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 **Versem-ment 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).