

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat  
**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social  
**Band:** 45 (1972)  
**Heft:** 5

**Buchbesprechung:** Bibliographies

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

### Les transports urbains

Michel Bigey et André Schmider

Edition universitaire 1971

54

Dans la *présentation* de cet ouvrage, A. Sauvy constate qu'en aucun autre domaine, les hommes ne sont informés de façon aussi unilatérale que dans celui de la voiture individuelle. Il relève notamment que «l'essence est restée à peu près au même prix, pendant que les tarifs des transports en commun doublaient et même bien plus, compte tenu de la dégradation qualitative».

Après avoir rappelé le cercle vicieux des transports publics de surface:

- diminution des prestations par limitation de l'espace à disposition et l'absence de confort; diminution de la clientèle; augmentation des déficits; augmentation des tarifs; augmentation des transports individuels; diminution des prestations,

Sauvy rappelle fort opportunément que la locomotion individuelle ne peut être accessible à tous (faibles, malades, vieux, jeunes, personnes à revenus modestes) et qu'il est anormal qu'une «famille ouvrière qui voyage en autobus paie chaque année, en supplément indu, résultant de l'encombrement, une somme supérieure à la vignette d'une voiture moyenne».

Dans leur *introduction*, les auteurs déclarent que l'organisation des déplacements dans les villes est d'abord un problème politique (au sens étymologique du terme) et social, et qu'il s'agit moins pour eux «de faire une revue des idées reçues qu'une critique des erreurs qui y foisonnent».

Dans le *chapitre premier* sur «la mobilité urbaine et les moyens de déplacement», Bigey et Schmider conseillent de ne pas extrapoler les tendances actuelles pour connaître les besoins futurs. Il faut aussi considérer la demande latente. Trois éléments dominent le problème des transports:

- le phénomène des heures de pointe qui est une donnée de base,
- la prédominance des trajets domicile-travail,
- l'aboutissement de la majorité des déplacements au centre de la ville.

Les auteurs examinent ensuite les moyens de transports individuels et publics et en étudient les avantages et les inconvénients.

Parmi ces derniers:

- l'autobus,
- le tramway (auquel ils attachent beaucoup d'importance),

- le métro,
- le trolleybus (qui convient en particulier dans les villes au relief accidenté).

En définitive, un système de transport public cohérent est, sauf dans les petites villes, une combinaison de deux ou plusieurs modes de transports.

«L'utilisation des transports publics est directement fonction de l'action des pouvoirs du même nom en vue de la développer.»

Le *chapitre 2* traite de «prospectives et réalité», où les auteurs marquent leur réserve face à certaines «innovations» et mutation en préparation (Alweg, aérotrain, Urba, sky-bus).

Ils distinguent trois catégories de systèmes de transports publics:

- les systèmes non guidés (autobus, taxis),
- les systèmes guidés (rail, Urba, tramway, etc.),
- les systèmes continus (système Battelle, tapis roulant).

Dans le *chapitre 3*, les «transports urbains» sont étudiés dans leurs relations avec l'économie.

Selon les auteurs, la théorie que la concurrence aboutit à l'optimum économique, ne peut être appliquée aux transports urbains.

Dans les problèmes des coûts des investissements (autoroutes urbaines: 20 à 100 millions de fr/km., métro 40 millions en moyenne, tramway 2 millions), d'utilisation (transport public, 15 ct. à 25 ct. par km/voyageur, voitures, 40 ct., on oubliera généralement de comptabiliser les nuisances, l'occupation de l'espace urbain.

Le *chapitre 4* étudie certains «exemples étrangers». Après avoir rappelé que l'organisation des déplacements urbains est une des composantes de l'urbanisme et qu'elle influe sur le genre de vie des citoyens, les auteurs étudient le modèle américain où la ville est, en général, conditionnée et structurée par l'automobile.

Une telle organisation urbaine favorise la généralisation de l'habitat individuel, l'absence de centre, la dispersion des activités et une consommation d'espace extraordinaire. Elle est strictement impropre à toute desserte par transports publics. Les questions d'environnement, le problème social et les limites de l'automobile remettent en cause ce modèle.

En opposition aux USA, Bigey et Schmider citent l'Allemagne fédérale (où la subvention fédérale de 50% pour les transports publics locaux est financée par le produit d'une

taxe sur les carburants : 3 pfennig par litre selon une loi du 23 décembre 1966), la Scandinavie, la Hollande et la Suisse.

Ces modèles d'organisation urbaine structurée par les transports publics présentent des avantages (richesse de la vie urbaine, concentration des emplois, des activités de loisir) et des contraintes (politique à long terme tenant compte de l'interaction du réseau de transport et du développement de la cité, stricte politique foncière).

*Le chapitre 5* aborde les « transports urbains en France ». On y déplore la suppression de toutes les lignes de tramways qui a en fait favorisé les transports individuels au détriment des transports publics, l'absence de plan et de programme de développement des transports publics dans la région parisienne.

Les auteurs contestent que l'accent mis sur les transports individuels soit une « volonté quasi unanime de la population », car « l'adage selon lequel les gens ne savent pas ce qu'ils veulent vraiment tant qu'ils ignorent ce qu'ils peuvent avoir doit constituer un principe essentiel de toute politique des transports ». D'où un problème essentiel d'information.

La régression de l'utilisation des transports publics « a plusieurs causes dont certaines tiennent à la modification du mode de vie (journée continue, semaine de cinq jours, télévision supprimant la sortie du soir)... La cause essentielle est que, depuis l'apparition de l'automobile, les transports publics ne sont utilisés que dans la mesure où ils correspondent à un service convenable ».

Les auteurs critiquent enfin le rôle, la formation, les orientations du personnel de l'administration et espèrent en la force de l'opinion publique.

*Le chapitre 6* est consacré à « l'orientation des choix ». Les auteurs réfutent les arguments tendant à montrer que la construction automobile est « un moteur de l'économie », que les automobilistes sont « écrasés d'impôts » (ceux-ci ne couvrent de loin pas les conséquences du bruit, de la pollution, des accidents, la destruction de l'espace urbain, les pertes de temps, etc.) comme voudraient le démontrer les « lobbies » de l'automobile.

Les auteurs préconisent l'information du public et la formation de ceux « qui ont pour mission d'organiser le fonctionnement des villes », la création, dans chaque agglomération, d'un organe chargé de la coordination des transports ainsi que quelques mesures pratiques (couloirs réservés, interdiction de circulation dans certaines rues, suppression progressive du garage sur la

voie publique, incitation financière : subvention et tarification favorable des transports publics, stationnement payant, péages, etc.).

*Le chapitre 7* traite des « transports publics en sites propres ». Après quelques considérations sur le thème « la ville pour les hommes », les auteurs réclament l'établissement d'un plan de transport.

*Les conclusions* se rapportent à la philosophie des auteurs auxquels nous laissons la parole :

« L'automobile à outrance, c'est l'égoïsme individuel érigé en principe de vie sociale et, par là, la marginalisation plus ou moins grande d'une fraction importante de la population ». « Les besoins les plus pressants sont passablement négligés et les besoins les plus futiles sont amoureusement entretenus et royalement traités ». « Dans cette instauration de la civilisation du gadget, l'automobile a valeur de symbole. La ramener au rang d'instrument, utilisé pour les services qu'il rend et taxé pour les gênes qu'il cause, est donc aussi nécessaire à l'équilibre mental et moral des hommes, en général, qu'indispensable à la seule vie urbaine. »

Ce livre est un « livre de combat », dont le but est certainement de sensibiliser les lecteurs au problème des transports en commun et à la priorité de ceux-ci sur l'automobile en milieu urbain.

Il s'inscrit dans le contexte de l'insuffisance des transports publics en France et dans la région parisienne en particulier. Il cite souvent Zurich comme exemple de réalisation positive au point de vue des transports publics.

Un tel livre n'apporte que peu d'informations nouvelles à ceux qui partagent les vues des auteurs, c'est-à-dire certainement tous les aménagistes préoccupés par la dégradation de la vie urbaine.

F. Matthey