Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 945

Artikel: Creuser des idées... ou des parkings
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010965

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: 14.12.2025

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

(*cfp*) Le Liechtenstein a fait œuvre de pionnier en décidant que les transports publics seraient gratuits en 1988. Cette mesure s'appliquait aux lignes de bus PTT qui sillonnent le pays et qui établissent des correspondances dans quelques gares suisses et autrichienne. En 1987 déjà, un institut zurichois était chargé de mener une étude afin de déterminer la forme à donner à l'encouragement des transports publics dans la Principauté.
Le rapport zurichois précise qu'assez rapidement une partie du trafic privé a été remplacée par les transports publics; la crainte d'une utilisation abusive en raison de la gratuité ne s'est pas vérifiée. Par contre, les habitants ont émis des doutes quant au bien-fondé de cette prestation pour les étrangers, notamment sur une ligne à caractère essentiellement touristique.

TRANSPORTS PUBLICS

Le prix du billet

Après évaluation de l'expérience menée l'an dernier, décision a été prise de supprimer la gratuité. Les tarifs ont toutefois été simplifiés et considérablement abaissés par rapport à ceux en vigueur avant l'expérience. Ainsi, l'abonnement général annuel pour famille, avec des cartes individuelles, coûte 100 francs; l'abonnement général personnel revient à 50 francs; les jeunes et les rentiers AVS bénéficient d'un abonnement annuel à 25 francs. Les courses isolées coûtent dorénavant 1 franc jusqu'à 13 kilomètres et 2 francs de 14 à 25 kilomètres (les détenteurs d'un abonnement 1/2 tarif et les enfants payent moitié-prix).
La Principauté n'a finalement pas résolu l'éternelle question que se posent les responsables du trafic: pour diminuer le trafic privé, faut-il baisser le prix des transports publics et augmenter les participations au déficit? Ou bien est-il préférable d'augmenter le prix d'utilisation de la voiture, au risque de voir de nombreux automobilistes protester vigoureusement?
C'est bien souvent après avoir écarté la deuxième solution à cause de ses difficultés d'application que les autorités se contentent de la première... ■

STATIONNER EN VILLE

Creuser des idées... ou des parkings

(*pi*) DP a déjà consacré plusieurs articles aux problèmes que pose le stationnement en ville. Nous y revenons pourtant pour exposer une idée, une piste à suivre. Nous n'avons pas la prétention d'avoir trouvé une solution toute faite, mais souhaitons de cette manière alimenter un débat en proposant «quelque chose d'autre» que les solutions traditionnelles.

Partons d'un constat reconnu: la satisfaction générale de tous les besoins nécessiterait une surface dont on ne dispose pas. Admettons également que la construction de nombreux parcs souterrains au centre des villes n'est pas possible: la circulation qu'ils provoqueraient créerait des bouchons et des nuisances, justement ce que l'on cherche à éviter. De plus, cela irait à l'encontre de la politique actuelle qui vise à augmenter la part des transports publics dans les déplacements.
Second constat: les villes gèrent leurs surfaces de stationnement en favorisant certains usagers — les clients qui stationnent peu de temps — et cherchent à en dissuader d'autres — les pendulaires qui restent de longues heures sur une place.
Enfin, dernier constat: la mise à disposition d'espace pour parquer des voitures représente manifestement une utilisation accrue du domaine public. Or, ce dernier devrait pouvoir être réparti de manière équitable entre les personnes qui désirent en user. Les mesures de régulation classiques ne permettent pas une répartition équitable du domaine public: celui qui vient régulièrement en ville avec les transports publics a les mêmes difficultés à garer sa voiture lorsqu'il l'utilise exceptionnellement que celui qui s'en sert et l'abandonne chaque jour sur la chaussée.
A partir de ces trois constats, notre proposition, simple et qui fait jouer pour le stationnement le jeu de l'offre et de la demande.
Il s'agit de définir, à l'échelle d'un territoire (un ou plusieurs cantons) des zones insuffisamment dotées en possibilités de stationnement par rapport à la demande et de comptabiliser le nombre de cases disponibles. Il faut ensuite définir les plages horaires pendant lesquelles il y a «manque» de places (par exemple la semaine de 7 à 19 heures et le samedi de 9 à 17 heures, soit 4000 heures par an). En multipliant ces deux chiffres, nous obtenons l'offre en stationnement. La demande est définie par le nombre de voitures immatriculées dans le territoire appliquant ce régime. Une division (nombre d'heures par nombre de véhicules) permet ensuite d'attribuer à chaque voiture une quantité de temps pendant lequel elle est autorisée à stationner dans les zones «chaudes».

Stationner comme on téléphone

Pratiquement, l'automobiliste recevrait, en même temps que la facture de sa taxe auto, une carte à puces que nous appellerons Parcarte. Les utilisateurs de la Taxcard des PTT, qui permet de téléphoner sans monnaie depuis une cabine, connaissent le système. Les centres des villes seraient équipés systématiquement de parcomètres collectifs capables de lire les cartes et de débiter le nombre d'heures de parcage utilisés. Arrivé à la fin de son stock d'heures, le véhicule ne serait plus autorisé à stationner dans les zones définies, à moins que son propriétaire ne dispose d'une nouvelle carte, achetée auprès d'un automobiliste qui n'en a pas usage.
Appliqué au canton de Vaud, cela donnerait l'équation suivante: Lausanne dispose d'environ 8500 places publiques au centre ou proches du centre; on peut estimer que d'autres villes vaudoises qui souhaiteraient participer à l'expérience en comptabilisent environ 3500, soit 12'000 places pour le canton, soumises au régime de la carte pendant 4000 heures par an. L'offre est ainsi de 48 millions d'heures de parcage. 250'000 voi-

tures particulières portent des plaques VD; chacune aurait donc droit à: 48 millions d'heures divisées par 250'000 voitures, soit 192 heures de stationnement annuels. On peut abaisser un peu ce chiffre pour laisser des places aux touristes et aux voitures étrangères au canton.
Le canton de Vaud se prête bien au système Parcarte, puisque ses agglomérations ne comptent que peu de «frontaliers» en provenance d'autres cantons et se déplaçant en voiture. L'application serait par contre plus problématique à Genève; elle ne serait possible qu'en collaboration avec le canton de Vaud et les départements français «fournisseurs» de frontaliers.

Commerce de contingent

Outre qu'il assure une juste répartition du domaine public, Parcarte a plusieurs avantages:
— le nombre d'heures de stationnement disponibles est diminué lorsqu'il y a augmentation du parc automobile; le système est donc souple et facilement adaptable à des situations nouvelles;
— les automobilistes ne stationnant pas ou peu dans les centres des villes sont récompensés et ceux qui stationnent beaucoup sont pénalisés: il serait en effet possible de revendre tout ou partie de son contingent annuel. Les prix, non contrôlés, se fixeraient en fonction de l'offre et de la demande et le coût du stationnement aurait ainsi un rapport avec le prix du terrain, mettant à la charge de l'utilisateur certains frais d'utilisation de la voiture actuellement non facturés.
On peut également imaginer, pour être encore plus équitable, de distribuer des Parcartes non pas aux seuls propriétaires de voitures, mais à tous les habitants en âge de conduire. Il faudrait dans ce cas et pour le canton de Vaud répartir les 48 millions d'heures de parcage disponibles entre 400'000 personnes environ, ce qui donnerait un contingent annuel de 120 heures par résidant.
Disons encore que, techniquement, l'introduction de la Parcarte ne poserait pas de problèmes majeurs: le système de la carte à puces est maîtrisé; les centre-villes s'équipent de plus en plus de parcomètres collectifs: il faudrait mettre au point un modèle capable de débiter des heures à partir d'une carte. Les cabines téléphoniques auxquelles nous nous sommes déjà référés sont équipées pour débiter des francs et des centimes à partir des Taxcard achetées 20 francs. Enfin, les resquilleurs seraient facilement punissables: une amende, comme maintenant, pour les cas bénins; une diminution du contingent pour l'année suivante pour les cas plus importants.
Et si, maintenant, on prenait le temps de creuser les idées plutôt que des parkings? ■

MORTALITÉ INFANTILE

Soyons précis!

(*réd*) Pierre Gilland nous écrit pour nous faire part de quelques imprécisions dans notre article *La marche funèbre des enfants morts dans l'année* (DP 944).
Nous avons comparé les décès avant 1 an — avant 15 ans — au nombre total des décès dans 9 pays. Or, même si les chiffres sont exacts, cette comparaison peut être trompeuse. En effet, à «mortalité» égale, la part des décès d'enfants de moins de 1 an ou de moins de 15 ans peut varier en fonction de la structure des âges d'un pays; elle est plus élevée dans une société à structure pyramidale que dans une structure en forme d'urne. Comme le précise Pierre Gilland, «il faut partir d'une table de mortalité. La *mortalité infantile* est une *probabilité:* sur 1000 (100'000) enfants nés vivants, X% décèderont avant 1 an».
Autour de 1985, le taux de mortalité infantile, pour les pays cités dans notre tableau, était le suivant (décès avant un an par rapport au nombre de naissances vivantes, en ‰):

Suisse	7
France	8
Japon	6
Pologne	19
Philippines	50
Pérou	94
Zimbabwe	76
Bolivie	127
Mali	175

Le Mali est l'un des pays à très forte mortalité infantile. Nous trouvons toutefois des taux plus élevés dans les pays suivants: Sierra Leone – 176‰; Afghanistan – 182‰; Timor (île indonésienne) – 183‰. Vers 1880, en Suisse, la mortalité infantile était de 190‰ environ. Elle était de 116‰ en 1910-11, de 46‰ en 1931-41, de 22‰ en 1958-63 et de 6.8‰ en 1986 (Chiffres fournis par Pierre Gilland et l'*Annuaire statistique suisse* 1989). ■

SUR LES ÉCRANS

L'amour est enfant de...

Une révolution peut être regardée de l'œil droit ou de l'œil gauche, c'est selon, comme on dit. En Espagne, on a vu une révolution pacifique, et ses effets se font sentir dans tous les domaines. Il y a eu trois grands metteurs en scène, les trois B (Bardem, Berlangua, Buñuel). Voilà maintenant un A — Pedro Almodovar. Bien sûr, le A n'est pas plus explosif que ne l'étaient les B (dont maints films avaient été faits à l'étranger).
Mais aussi le travail du réalisateur de ces ***Femmes au bord de la crise de nerfs***, qui, par le cadre de l'existence, la mentalité des héros, montre une grande évolution des esprits. L'Espagne, entrée de plain-pied dans l'ère électronique, ne peut pas oublier la fougue de ses femmes. Modernisée, cette Carmen (elle fait de la publicité pour la lessive à la télévision) n'est pas moins jalouse. Les autres personnages de même. En plus, cette frénésie de la vie actuelle et le rythme endiablé d'Almodovar; l'intrigue qui monte (comme dans l'air de la calomnie chanté autrefois à Séville) mènent à un dénouement absolument inattendu.
En France, pas de révolution — seulement un anniversaire. Pascal Thomas, comme d'autres cinéastes de sa génération (Téchiné, Tachella — donc les trois T!), observe les problèmes de la vie du couple, des trahisons sentimentales au ras du quotidien. ***Les maris, les femmes, les amants*** n'ont pas de héros principal, mais des dizaine de personnages plus ou moins ridicules. Plusieurs intrigues se croisent et se chevauchent. Le ton est plus doux; on n'en fait pas des montagnes. Dans les deux films, on comprend combien vite la tragédie peut tourner en comédie, et vice-versa. Dans les deux cas, on s'amuse bien.

Benjamin Dolingher