Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 936

Rubrik: Stationner en ville

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

STATIONNER EN VILLE

Pas de solution-miracle

(*jpb*) Bénéficier des avantages de l'automobile sans en subir les nuisances: c'est un peu le rêve de chacun. Depuis un certain temps déjà, les villes prennent des mesures pour contenir le trafic de transit sur les axes principaux et l'interdire dans les quartiers résidentiels. La plupart du temps des mesures efficaces de modération et la mise à sens unique de quelques rues permettent d'atteindre cet objectif. Le trafic à destination du quartier reste possible, alors que la traversée de ce dernier ne l'est plus. La même réflexion se développe pour le stationnement: comment décourager les pendulaires d'occuper des places dont les habitants du quartier ont besoin pour y laisser leur voiture sans les obliger à la déplacer régulièrement s'ils se trouvent dans des zones où la durée du stationnement est limitée.

Qu'il s'agisse de circulation ou de stationnement, les objectifs poursuivis sont identiques: favoriser l'agrément des quartiers d'habitation pour stopper l'exode des résidants vers la périphérie, rechercher un usage plus rationnel des moyens de déplacement par le report d'automobilistes sur les transports publics.

Cela fait une dizaine d'années que la ville de Berne a imaginé de créer une réglementation du parcage favorisant les habitants. Mais la loi sur la circulation routière ne le permettait pas. C'est pourquoi elle a été modifiée en 1984: pour *«protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation (...), la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de manière spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation»*. En décembre 1984, un groupe de travail des villes de Bâle, Berne et Zurich a été constitué pour étudier la mise en œuvre de cette disposition — aucune ville romande n'a souhaité participer à cette réflexion.

Favoriser les résidants

Le système élaboré par le groupe de travail est le suivant: moduler soigneusement les places de durée illimitée (en nombre restreint, à proximité des arrêts de transports publics pour faciliter le transbordement des pendulaires venus de l'extérieur), les places de courte durée munies de parcomètres (pour la clientèle des commerces) et les places en «zone bleue» (durée limitée avec disque de stationnement). Sur ces dernières, le plus grand nombre, tout véhicule privé ou professionnel immatriculé dans le quartier peut stationner pour une durée illimitée; il est identifié par une carte sous le parebrise sur laquelle figurent le numéro d'immatriculation et la désignation du quartier.

L'essai qui devait se dérouler dans un quartier de chacune des trois villes n'a pu encore avoir lieu à Zurich: il avait fait l'objet de recours d'automobilistes qui s'estimaient victimes d'une inégalité de traitement par rapport aux habitants, une critique souvent exprimé, qui est encore revenue récemment sous la plume du Conseil d'Etat vaudois à propos de l'introduction d'un tel régime à Lausanne. La question est maintenant réglée sur le plan juridique: le Tribunal fédéral a rejeté le recours à la fin de l'année dernière.

Berne, dans le quartier d'habitation de Muesmatt (4000 habitants) et Bâle, dans le quartier de Gundeldingen (24'000 habitants avec une forte mixité d'emplois et de commerces) sont allées de l'avant. Après une année d'expérience, les deux villes ont décidé de généraliser le système dans les quartiers où il est approprié.

Il ne faut pourtant pas en attendre de miracle. Le rapport d'évaluation établi par l'administration bâloise montre que 700 pendulaires ont été dissuadés de se garer dans le quartier de Gundelingen (soit 20% de moins qu'auparavant), mais la réduction du trafic a été faible. Le contrôle dans un quartier voisin montre cependant qu'il n'y a pas eu de déplacement des nuisances. A Berne, le contraste est frappant entre l'efficacité plus forte du système pour dissuader les pendulaires (qui tient à la nature du quartier et à la délimitation différente des places en zone bleue et des places illimitées) et le volume élevé de circulation: les habitants ont-ils profité de l'assurance de retrouver une place pour utiliser plus fréquemment leur voiture pour aller faire des courses?

Au total, un pas dans la bonne direction qui mérite d'être utilisé dans des quartiers d'habitation bien irrigués par les transports publics. Mais, plus encore que le stationnement sur le domaine public, c'est la maîtrise de l'affectation des places construites sur terrain privé qui est indispensable pour mener une politique des transports cohérente en limitant strictement le stationnement pendulaire. Ici, l'action passe par des prescriptions de police des constructions et la délivrance d'autorisations de construire assorties d'un strict régime de contrôle. ■

Roulez, d'accord! Mais pas tous en même temps

(*pi*) Les pendulaires sont les bêtes noires des ingénieurs du trafic: ils se déplacent tous en même temps, provoquant des embouteillages, et stationnent de longues heures, occupant des places qui ne sont plus disponibles pour les habitants et les chalands. On cherche donc par tous les moyens à leur faire prendre les transports publics. Pourtant, du point de vue de l'environnement, les pendulaires n'ont pas que de mauvais côtés: la place de parc qu'ils occupent durant la journée ne provoque que deux mouvements de véhicules: ceux du pendulaire lui-même, à son arrivée le matin et à son départ le soir. Que sa case soit transformée en surface de stationnement de courte durée pour favoriser la clientèle des magasins, et elle sera la cause de 10, 15 ou 20 mouvements par jour, certes étalés dans le temps, mais qui n'en provoquent pas moins chacun des nuisances.

C'est l'effet pervers de la chasse aux pendulaires: l'heure de pointe de 8 heures à 18 heures...