Gérer la circulation : il y a parking et parking

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 902

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018109>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Il y a parking et parking

(pi) La plupart des villes, grandes ou petites, souffrent d'un manque d'espace pour parquer les véhicules privés. Droit absolu pour les uns, utilisation abusive du domaine public pour d'autres, le stationnement pose un problème bien réel.

Le parc automobile vaudois a doublé durant ces quinze dernières années, atteignant près de 275 000 unités, dont 240 000 voitures de tourisme. Chaque véhicule à l'arrêt utilisant 20 à 30 m², on comprend que la place vienne à manquer dans les zones fortement construites.

Les villes suisses empoignent le problème de différentes manières et à l'heure où Lausanne mène une vaste étude sur la question, il est utile de rappeler quelques idées ou expériences.

Libérer le centre

● Berne est certainement la ville qui jouit de la plus grande pratique dans ce domaine: elle connaît depuis longtemps une politique de dissuasion envers les automobilistes par suppression des places de parc au centre. Celles-ci ont été en grande partie compensées par des parkings en périphérie, proches des transports publics. Le système fonctionne, mais repose sur un réseau de trams et bus rapides et fréquents, que ne possèdent pas les villes romandes.

● Dans de nombreuses villes, les plans de quartier prévoient une taxe de remplacement de quelques milliers de francs lorsque la construction d'un bâtiment n'est pas accompagnée de celle d'un parking répondant à ses besoins. On évite ainsi de faire supporter la réalisation de parkings à la collectivité. Cette taxe est toutefois généralement sans rapport avec le coût d'une place souterraine (plusieurs dizaines de milliers de francs). Il peut s'avérer dans bien des cas plus économique de s'en acquitter plutôt que de prévoir un parking. Là encore, la ville de Berne fait œuvre de

pionnier: la construction de nouvelles places de parc au centre étant fortement limitée, voire interdite, les promoteurs ne peuvent pas, même s'ils le désirent, satisfaire leurs besoins en parking. La ville n'en prélève pas moins une taxe de remplacement, qui est affectée à la construction de parkings périphériques.

Parquer utile

● Plusieurs villes suisses alémaniques connaissent le régime du stationnement de courte durée (zone bleue) avec vignette autorisant les résidents à dépasser le temps prescrit. On décourage ainsi le trafic pendulaire, consommateur de places de longue durée, sans obliger les résidents à bouger leur véhicule uniquement parce qu'ils ont épuisé les quinze heures de stationnement autorisées. Le TCS et l'ACS ont recouru sans succès contre cette pratique, que Lausanne souhaite introduire dans certains quartiers.

● A Genève, une pétition de l'Association suisse des transports (AST) réclame la diminution du nombre des abonnements au mois dans les parkings souterrains, pour favoriser le stationnement de courte durée. Là aussi, ce sont les pendulaires qui sont visés. On espère ainsi favoriser le «trafic utile» — celui des acheteurs — et faire taire les commerçants qui réclament la construction de nouveaux parkings.

«Park and sleep»

● Renens, commune périphérique de la région lausannoise, est pour sa part génératrice de pendulaires et ne souffre pas vraiment d'un manque de places de parcs. Néanmoins, afin d'alimenter un fonds de réserve pour la construction de différents parkings — notamment en rapport avec le réaménagement de la place de la Gare et la construction du tram qui reliera cette localité à Lausanne et aux hautes écoles — l'exécutif a imaginé de prélever, comme à Coire, Muttenz, Zoug et Liestal, une taxe men-

suelle de 20 francs de chaque voiture qui stationne régulièrement la nuit dans un même groupe de rues. Le Conseil communal est appelé à se prononcer sur ce «régime d'autorisation avec perception d'une taxe» qui devrait rapporter net 200 000 francs par année à la commune, fort endettée.

Si les idées ne manquent pas, elles ne peuvent se réaliser qu'à l'échelon régional. Sans quoi un centre qui chassera les voitures de son territoire ne fera que favoriser les commerces de la périphérie. Et le centre qui voudra se débarrasser d'une partie du trafic privé sera le seul à trouver son intérêt dans le développement des transports publics, qu'il ne pourra réaliser et financer qu'avec le concours des communes périphériques. La région lausannoise nous a, hélas, déjà donné plusieurs exemples de son incapacité à penser «région» plutôt que «clocher». L'étude menée actuellement, qui se limite au seul territoire du chef-lieu vaudois, en est un nouvel exemple. ■

Profiter des énergies renouvelables

(red) Le Groupement pour la promotion des énergies renouvelables organise deux journées de cours sur le thème «Un usage rationnel de l'énergie — les applications de l'énergie solaire». Depuis la fin des années 70, un bond technologique a en effet été réalisé, permettant une utilisation plus rationnelle de l'énergie et un recours accru aux énergies renouvelables. Mais bien des résultats ont été laissés dans l'ombre pour ne pas perturber l'euphorie du gaspillage. C'est pour prouver qu'il est possible de diminuer fortement notre consommation énergétique sans pour autant bannir les commodités dont nous jouissons que ce cours est organisé. Deux dates possibles: le jeudi 28 et le samedi 30 avril.

Renseignements: Groupement pour la promotion des énergies renouvelables, case postale 250, 1225 Chêne-Bourg.