

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 28 (1991)  
**Heft:** 1046

**Artikel:** Parkings en or...  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020921>

### **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:** 30.03.2025

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

globalement, l'offre en places de parc augmentera (pas de diminution au centre et augmentation à la périphérie). Une fois de plus, hélas — mais on ne peut en accuser Lausanne victime de l'immobilisme et parfois de l'égoïsme des communes périphériques — la dimension régionale n'est pas prise en compte.

### **Bus ou métro ?**

Les propositions soumises à l'analyse de Metron défendaient également l'idée selon laquelle ces importants parkings devaient être desservis par un métro ou dans tous les cas un système sur rail en site propre. Metron fait la démonstration que même une installation très importante et à ses yeux irréaliste — 2000 places — peut efficacement être desservie par une ligne de trolleybus. Sur ce point le rapport-préavis est sur la même longueur d'onde que le bureau zurichois.

Nous ajouterons que cette sollicitude subite pour la performance des transports publics sitôt qu'ils doivent desservir un parking est touchante: ce n'est qu'à partir du moment où les bus se mettent à transporter des automobilistes que de nombreuses personnes se préoccupent de leur rapidité et de leur confort. Le rapport-préavis municipal envisage même de faire circuler des bus directs à fréquence rapide pour relier un parking d'échange au centre de la ville... On se demande au nom de quel principe il faudrait ainsi favoriser les usagers faisant une partie de leur trajet en voiture par rapport à ceux qui font l'effort de prendre le bus depuis leur domicile. Une vision partagée par Metron, pour qui les parkings d'échange doivent s'appuyer sur une ligne de transports publics, mais ne sauraient, à eux seuls, la justifier.

### **Décentraliser**

Si le bureau zurichois le critique, il ne désavoue pas le système des parkings d'échange, mais les préconise très nettement «hors la ville», voire le plus près possible des lieux d'habitation des utilisateurs. Et de citer l'exemple de la *Goldküste* zurichoise où les nouvelles installations décentralisées sont nombreuses et comptent un maximum de 130 places. Les utilisateurs sont ainsi incités à utiliser les transports publics non pas dès le moment «où ça ne va plus» avec leur voiture, mais dès que possible. Ces petites unités sont par ailleurs beaucoup plus faciles à implanter, se trouveront sur des terrains moins

chers et seront génératrices de nuisances réduites.

Les critiques et les propositions de Metron au sujet des transports publics s'inspirent de la même philosophie: il est préférable de saupoudrer des améliorations sur tout le réseau plutôt que de réaliser uniquement, pour le même prix, un ou deux couloirs performants. De nombreuses mesures, positives et dissuasives, devraient inciter à prendre le bus ou le train dès le domicile ou au moins dès le parking d'échange le plus proche. Parmi les propositions, on peut citer: amélioration des conditions de déplacement des piétons et des vélos en ville; création de lignes de quartier dans les endroits où la desserte est actuellement mauvaise; développement d'un réseau régional en s'appuyant sur les lignes ferrées existantes; augmentation des cadences sur tout le réseau régional

de bus et de train. Les mesures dissuasives comprendraient notamment: restriction de la circulation au centre et dans de nombreux quartiers d'habitation; système de régulation par des feux aux entrées de la ville. La combinaison de ces mesures et de quelques autres devrait améliorer la vitesse commerciale des transports publics urbains, qui passerait de 12 km/h actuellement à 14-20 km/h à l'avenir.

Autre possibilité: hiérarchiser le trafic et maintenir des axes forts, tant pour les voitures que pour les transports publics, à l'intérieur de la ville. Mais pour ne pas aller en sens inverse de la législation sur la protection contre le bruit, il serait alors nécessaire d'isoler à grands frais ces couloirs, ce qui constituerait autant de coupures dans le tissu urbain et reviendrait finalement aussi cher que de favoriser les transports publics. ■

## **Parkings en or...**

(pi) Le rapport-préavis de la Municipalité estime qu'il faudrait aménager 3000 à 5000 places de stationnement à la périphérie pour remplacer celles qui, au centre, n'accueilleront plus les pendulaires parce que la durée de stationnement y sera limitée — retenons le chiffre de 4000. Il faut compter, aménagements et accès compris, environ 25 m<sup>2</sup> par place, soit 100 000 m<sup>2</sup> pour 4000 places (réparties sur plusieurs sites); on peut estimer le prix du terrain de 500 à 1000 francs le mètre carré, compte tenu de l'emplacement de ces installations: à proximité d'une ligne de transports publics, donc dans des zones bien reliées au centre et qui pourraient accueillir d'autres affectations (logement, artisanat, industrie); il faut encore compter environ 100 francs le mètre carré pour l'aménagement (surfaçage, bordures, accès, marquage, etc). L'investissement, ou le capital immobilisé s'il s'agit de terrains appartenant à la collectivité, oscille donc entre 60 et 110 millions de francs ou 15 000 à 27 500 francs la place.

Il faut comparer cette somme avec les économies qu'elle permet de réaliser: en supposant un éloignement domicile — centre-ville de 12 kilomètres et un éloignement moyen parking — centre-ville de 2 kilomètres, on peut estimer que 4000 personnes économiseront 2 trajets de 2 kilomètres (qu'elles effectueront toutefois en transports publics),

soit 16 000 kilomètres par jour ou 8000 francs (à 50 centimes le kilomètre). Pour comparaison, avec 50 millions de francs, soit un investissement plus modeste, il est possible d'équiper cinq lignes de bus d'une longueur moyenne de 12 kilomètres effectuant 20 courses par jour, capables ensemble de transporter 2000 personnes à l'heure de pointe (même performance que des parkings d'échange totalisant 4000 places selon les expériences faites dans d'autres villes). Ainsi, en admettant là aussi 4000 utilisateurs sur une journée, soit 8000 déplacements, l'économie se monte à 96 000 kilomètres/voitures par jour, soit 48 000 francs. Quant aux frais d'exploitation des lignes, on peut les estimer à un peu plus de 22 000 francs par jour. Résultat final: une économie théorique pour les automobilistes de 36 000 francs par jour.

Il faut certes relativiser cette comparaison, car elle ne tient compte que de quelques facteurs sommaires. Alors par exemple que les investissements pour un parking ne sont effectués qu'une fois pour une longue période, les frais d'exploitation d'une ligne de bus sont soumis au renchérissement. D'un autre côté, une ligne de bus profite à tout le monde alors que seules les personnes ayant accès à une voiture — dans les faits moins de la moitié de la population — pourront bénéficier des parkings d'échange. ■