Un concept pauvre : le parking périphérique

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **35 (1998)**

Heft 1349

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1010143

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Un concept pauvre: le parking périphérique

Que faire des voitures pendulaires? On s'étonne que, sur un sujet aussi classique, on en soit encore au bricolage.

Lorsque la circulation automobile s'engorge dans les centres- villes, ressurgit le remède classique: bloquer à la périphérie les pendulaires dans des parkings desservis par des transports publics bien cadencés. L'échec de telles réalisations, par exemple Berne-Neufeld, n'ébranle pas la belle assurance.

Ainsi Lausanne aimerait construire à Vennes un parking de dissuasion coûteux. La rétention en périphérie de quelques centaines de véhicules ne soulagera, on le sait, que faiblement le trafic généré par le transit et par les mouvements internes dans le centre même. Les comptages le révèlent à l'évidence. Plus important encore que l'offre de places jouent le facteur temps (rupture de charge + transport public urbain) et le facteur coût (prix du billet de transport aller et retour comparé au prix des parkings du centre).

Ces réserves étant faites, on doit admettre qu'un parking de dissuasion a sa raison d'être. À la condition qu'il soit pensé pour être attractif et efficace. Or, à notre connaissance, la réflexion urbanistique et architecturale est particulièrement pauvre sur ce sujet. Elle ne dépasse guère la proposition simple: une offre de cases et une desserte.

Un programme de services attractifs

Un vrai parking de dissuasion devrait présenter tout un choix de services.

Ce devrait donc être un lieu construit. Il offrira non seulement le ravitaillement en essence, mais la possibilité de faire des achats simples dans des boutiques ou des self-services, de la même manière que cela se pratique dans les gares ferroviaires ou dans les restoroutes. Café et cafétéria font partie de cet équipement; il faudrait y ajouter des salles de conférences, la sortie d'une autoroute étant propice à des réunions sans perte de temps, comme on l'observe près des aéroports. Éventuellement un hôtel pourrait proposer cette gamme de prestations. L'animation du parking doit être conçue aussi en termes de sécurité: seul un lieu animé tard le soir et tôt le matin offre ces conditions et justifie une surveillance à la fois par caméra et par proximité. Un véritable parking de dissuasion est donc l'équivalent d'une interface. Il devrait par exemple permettre aux commerçants du centre-ville d'y organiser un lieu de dépôt et de livraison rapide pour tout achat encombrant et lourd effectué au centre ville.

Un débat nécessaire

Il est évident que seule une construction d'envergure, éventuellement extensible, répond à ces conditions. De cela, il faudrait débattre. Or on en reste à la seule idée de créer des cases sans définir préalablement un programme sérieux. À défaut, ce sera donc beaucoup d'argent pour un très maigre résultat. *ag*

HOMMAGE

Henri Galland nous a quittés

Henri Galland nous a quittés. Il collabora à *Domaine public*, dans sa première formule. En 1965 déjà, il cosigna plusieurs numéros. Il fut rédacteur responsable en 1970 avant la création de l'hebdomadaire, puis, pendant longtemps, membre du Conseil d'administration de *DP*.

Il défendit notamment des idées originales d'aide au tiers-monde. Il fut à l'origine de la création en Tunisie d'une école de dessinateurs en génie civil que finança au départ le canton de Vaud. Il défendit aussi avec beaucoup d'énergie, et parmi les premiers, ce que nous appelions le « don commercialisé ». L'idée était que des fournitures remises à un pays pauvre ou en difficultés ne sont pas, sauf situation d'urgence, distribuées gratuitement afin de ne pas casser la production locale; elles sont vendues à prix bas. L'argent ainsi obtenu est alors consacré au développement des productions indigènes. Enfin Henri Galland se battait pour que la Suisse garde un contact avec tous les universitaires du tiers-monde formés dans nos écoles et qui étaient rentrés dans leurs pays.

Domaine public honore son souvenir.

DP