

# Circuler en ville : bouger, malgré tout

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1046

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020920>

## **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.

# Bouger, malgré tout

*Il y a une année, la ville de Lausanne, sur incitation d'associations de tendances très diverses regroupées autour du Mouvement de défense de Lausanne, confiait un mandat au bureau zurichois de planification Metron. Il était chargé d'esquisser les contours d'un plan directeur des transports et d'aider à départager plusieurs projets visant à maîtriser le trafic, tous en fait inspirés de la même philosophie: développement d'un réseau de transports publics en site propre desservant de grands parkings d'échange situés à la périphérie directe de la ville. Tant les ingénieurs-amateurs que les professionnels sont renvoyés à leurs études pour une bonne part de leurs propositions, Metron défendant un autre système pour maîtriser les effets de la mobilité. Simultanément, la Municipalité rend public son rapport-préavis sur le stationnement.*

(pi) Le système parkings périphériques – réseau lourd de transports publics es-  
sue plusieurs critiques. Premièrement, celle de laisser rouler jusqu'au moment «où ça ne va plus». Conséquence: des surfaces importantes devraient être ré-

servées au stationnement dans des quartiers habités ou appelés à le devenir. Le rôle des parkings d'échange est par ailleurs, selon Metron, largement surestimé, et le trafic induit par une telle installation relativement faible: au

## A pied, les commerçants !

Un chapitre du rapport Metron est consacré au trafic d'achat. Nous nous contenterons d'en citer la conclusion, que les commerçants lausannois, encore opposés dernièrement à l'extension de la zone piétonne, feraient bien de méditer: «Les grandes villes qui connaissent un développement du commerce de détail au-dessus de la moyenne sont celles qui ont une part de transport individuel motorisé au centre-ville la plus réduite. La réciproque est aussi vraie.»

De fait, les commerçants lausannois se sont plaints à plusieurs reprises que leur chiffre d'affaires baissait. La difficulté d'accès au centre en voiture était, selon eux, la principale raison de ce fléchissement. Même si nous prenons ces jérémiades au sérieux — ce qui nous est difficile, l'association des commerçants, malgré plusieurs requêtes, ne nous ayant jamais fait parvenir ses prétendues études — force est de constater qu'elles ne reposent sur aucune donnée sérieuse. Le rapport sur le stationnement précise en effet que la circulation en ville est en constante augmentation, y compris au centre: elle est estimée à 11% de 1985 à 1990 et de 15 à 20% de 1980 à 1985...

Ces données semblent donc confirmer la thèse de Metron selon laquelle le

chiffre d'affaires des commerces est dans une certaine mesure inversement proportionnel à la quantité de trafic motorisé privé. Plusieurs raisons à cela: – les clients préfèrent effectuer leurs achats dans le calme plutôt que dans le bruit;

– les trajets entre les commerces, qui se font forcément à pied, sont plus faciles et plus agréables si la circulation est limitée;

– les habitants, clients fidèles des commerces du centre, ne fuiront pas à la périphérie si les conditions de vie sont bonnes;

– si elle n'est pas obligée de prendre sa voiture pour se rendre au centre parce que la desserte en transports publics et les cheminements piétons sont bons, la clientèle des quartiers se rendra aussi volontiers en ville que dans les centres commerciaux de la périphérie;

– enfin, moins le nombre de voitures est élevé sur une voirie non extensible et plus l'accessibilité globale est bonne: simplement parce que, à surface égale, le nombre de personnes transportées est plus élevé si elles se déplacent en bus plutôt qu'en voiture, à vélo plutôt qu'en bus et à pied plutôt qu'à vélo...

maximum 0,5 véhicule par case de stationnement à l'heure de pointe. Le rapport relève par ailleurs que «les installations de P+R qui ne sont pas accompagnées de mesure de dissuasion d'accès au centre ont des résultats navrants». Or, des mesures de dissuasion, personne n'en voulait: ni les associations, dont les propositions étaient le fruit d'un consensus trop large pour pouvoir aller dans ce sens, ni les projets plus officiels, qui espéraient tous naïvement que des mesures positives seraient suffisantes pour maîtriser les problèmes de circulation.

### La circulation ne diminuera pas

Dans son *Rapport-préavis sur la politique de stationnement en ville de Lausanne*, la Municipalité a le mérite de prévoir des mesures de restriction au centre — suppression du parcage de longue durée, augmentation des tarifs — en vue d'inciter les automobilistes à utiliser des parkings périphériques, ceux-là même que le bureau zurichois critique. Grâce à des pronostics d'utilisation plus optimistes que ceux avancés par Metron, la Municipalité espère une réduction de l'ordre de 5% du trafic journalier sur les voies d'accès et de sortie de la ville, grâce à la construction de 3000 à 5000 places de stationnement en périphérie. Toutefois une analyse des sites potentiels ne laisse guère d'espoir de mettre à disposition plus de la moitié de ces places si l'on se limite au territoire communal. Selon la philosophie municipale, la totalité des automobilistes qui ne pourront plus se parquer au centre trouveront une place à la périphérie et pourront rejoindre le centre en bus. Il résulte de cette politique deux effets pervers:

● En principe, le nombre de places disponibles au centre ne sera pas diminué, mais le stationnement de longue durée sera remplacé par de la courte durée, ceci afin de favoriser la clientèle des commerces au détriment des pendulaires. Chaque place sera donc à l'origine de plus de mouvements qu'à l'heure actuelle. Moins de pendulaires mais plus d'acheteurs, les deux mesures se neutralisent: «Une évaluation, portant sur l'ensemble de la journée, du futur trafic en relation avec le stationnement permet d'estimer que, par rapport à la situation actuelle, son volume ne connaîtra pas de variation sensible dans les secteurs du centre-ville et de la périphérie du centre» précise le rapport.

● La circulation au centre ne diminuera donc pas, mais elle sera certainement plus importante à la périphérie puisque

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. ■