

# Contribution au problème du stationnement

Autor(en): **Basalo, Louis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **29 (1957)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124632>

## **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.

# CONTRIBUTION AU PROBLÈME DU STATIONNEMENT

Par Louis BASALO, architecte DPLG, urbaniste DIU

Le problème du stationnement préoccupe de plus en plus les pouvoirs publics des grandes agglomérations. Même certaines petites villes ou stations estivales ont leurs embouteillages et se trouvent souvent dans l'impossibilité de résoudre cette question.

Une cité ou un quartier dans lesquels on ne peut stationner sont, par cela même, dépréciés et leur rendement économique s'en ressent, que l'on s'adresse au commerce ou aux habitations.

L'objet de notre contribution sera de rechercher si, parmi les règlements et les servitudes qui doivent régir les cités au titre du plan d'aménagement, il n'y a pas moyen de pallier ces difficultés et d'éviter que s'y développe la crise du stationnement.

Nous allons tâcher, par une analyse des prescriptions appliquées dans ces servitudes, de démontrer que cela est possible en observant certaines règles qui peuvent paraître exagérées mais que nous considérons comme indispensables pour faire face aux difficultés actuelles et surtout futures dues au stationnement.

Prenons pour exemple une artère dans une ville ou dans un quartier quelconque d'une certaine importance.

Donnons-lui une chaussée de six mètres, des trottoirs de deux mètres et des maisons bordant la voie en ordre continu.

Dans ce cas, on est réduit au stationnement unilatéral et, pour une maison d'une façade de six mètres ayant en face une maison similaire, de même façade, une seule voiture pourra y stationner pour deux maisons.

Si chacune de ces maisons est habitée par une famille, on arrive à ce que seulement une voiture pourra être possédée par deux familles, c'est-à-dire pour six habitants en tout, ce dernier chiffre est moyen et la statistique automobile démontre facilement que, dans certains quartiers, il y a, du fait du niveau social des habitants, souvent plus d'une voiture pour deux familles !

Maintenant, supposons qu'au lieu d'une famille vivant dans chaque maison, il y en ait deux, même trois, ce qui est possible puisque le gabarit des façades  $H = L$  est généralement appliqué pour faire trois logements superposés sur une voie de dix mètres de largeur.

Si les deux maisons considérées se surélèvent chacune de deux étages, en parfait accord avec les règlements, on aura alors un stationnement d'une voiture par six familles, c'est-à-dire pour une moyenne de dix-huit à vingt habitants.

Or, les statistiques actuelles sont loin de ces chiffres.

La se trouve l'impossibilité de stationner sur la voie publique.

Pour ces deux maisons surélevées il faudrait pouvoir y faire stationner trois voitures, en admettant encore le chiffre normal d'un véhicule par deux familles.

Cela ne peut être obtenu qu'en donnant, de chaque côté de la voie, des possibilités de stationnement, c'est-à-dire modifier entièrement l'aspect de celle-ci et en établissant un plan général, fonction de la densité urbaine que les parcelles peuvent permettre, ou bien

obliger chaque propriétaire à exécuter sur son propre terrain le stationnement qui lui est nécessaire.

Nous avons seulement considéré des habitations en ordre continu et fait abstraction de tout l'espace à construire à l'intérieur de la parcelle.

On voit alors que la densité urbaine se multipliera et rendra insoluble ce problème.

Peut-on envisager une solution du stationnement urbain en l'organisant ?

Je crois que cela est possible si l'on veut le considérer à la base et rendre la densité urbaine fonction des voies qui desserviront les parcelles.

Pour résoudre l'exemple que nous avons pris ci-dessus il y a, à mon avis, deux solutions :

Ne pas admettre d'augmentation du volume construit sur des parcelles qui n'ont pas des façades permettant le stationnement d'au moins une voiture pour six habitants ou deux logements.

Et obliger les propriétaires qui désirent construire, ou surélever, à créer sur leur propre terrain un parking, soit en abandonnant gracieusement à la Municipalité le terrain nécessaire, soit en le réalisant eux-mêmes sur leurs parcelles.

Pour cela, il faudrait modifier, s'ils existent, les règlements de voirie des plans d'aménagement et que ceux qui sont à réaliser tiennent compte de ces nouvelles conditions de l'existence.

Les règles qui doivent être appliquées dans les services d'urbanisme doivent également tenir compte des volumes possibles à construire par rapport à la surface des terrains.

La densité urbaine atteint souvent des chiffres élevés : 600, 700 et même 800 habitants à l'hectare. Je ne crois pas que ces chiffres soient un obstacle au problème, mais certains critères de volumes construits ne devraient pas être dépassés.

Pour matérialiser cela, prenons un autre exemple : Supposons un terrain de 18 mètres de façade et de 20 mètres de profondeur.

Quelle densité construite peut-il avoir en tenant compte du stationnement sur la parcelle ?

Supposons encore qu'il ait un immeuble sur pilotis laissant la surface générale du terrain libre pour le stationnement des voitures.

On arrivera à pouvoir y garer douze voitures, soit six de chaque côté, avec allée centrale (25 à 30 m<sup>2</sup> par voiture).

En comptant toujours une voiture pour deux chefs de famille, on arrive à vingt-quatre logements, soit deux par étage de 200 m<sup>2</sup>, ce qui permet un immeuble de 36 m. de hauteur et de 200 m<sup>2</sup> de surface donnant au total un volume de :  $36 \times 200 = 7200 \text{ m}^3$  pour 360 m<sup>2</sup> de terrain.

Si nous donnons une marge de 40 m<sup>2</sup> pour accès à cet immeuble sur pilotis, la parcelle aurait donc 400 m<sup>2</sup> sur lesquels on pourrait élever un immeuble de 7200 m<sup>3</sup>, c'est-à-dire :

$V \text{ m}^3 = 18 S \text{ m}^2$ , sans gêner la circulation et en y permettant le stationnement des voitures.

Ceci donne une densité urbaine de vingt-quatre logements à trois habitants en moyenne, soit septante-deux habitants pour 400 m<sup>2</sup>, c'est-à-dire une densité

qui pourrait atteindre le chiffre de 1800 habitants à l'hectare, chiffre énorme qui, dans le cas exposé, ne gênera pas la circulation.

Cet exemple est volontairement exagéré, car il ne laisse aucun espace libre de verdure dans les îlots considérés.

En mettant à 1000 habitants à l'hectare, dans une zone d'habitation, le maximum à tolérer, il semble que la surface au sol d'un îlot pourra toujours répondre aux besoins du stationnement si l'étude en est judicieusement faite.

Si, au lieu d'habitations dont seulement 50 % des occupants ont des automobiles comme nous l'avons indiqué, on se trouve dans un quartier d'affaires avec bureaux, les chiffres changent mais le principe de l'étude demeure.

C'est ainsi que sur les 10 000 m<sup>2</sup> d'une parcelle ayant des immeubles sur pilotis, on peut y faire stationner 400 voitures au maximum (25 m<sup>2</sup> par voiture) et, en considérant 20 m<sup>2</sup> de bureau par personne ayant leur voiture, on arrive à 8000 m<sup>2</sup> de plancher ou en volume, soit : 24 000 m<sup>3</sup>, c'est-à-dire que :

$V \text{ m}^3 \text{ à construire} = 2,4 \text{ de la surface en mètres carrés.}$

Laissons les 0,4 de côté pour aménagements divers, on obtient alors :

$V \text{ m} = 2 \text{ S de surface en mètres carrés, chiffre que}$

nous considérons dans ce cas comme le maximum à tolérer.

On pourrait certes améliorer ces données en construisant des parkings souterrains, mais ils ne peuvent servir qu'aux usagers de l'immeuble et non à ceux qui le fréquentent occasionnellement ; ce sont alors plutôt des garages de voitures. Or, ils sont coûteux, mais permettraient cependant de résoudre le problème du stationnement dans certains quartiers.

Comme on le voit dans l'étude sommaire que nous soumettons ici, le volume que l'on peut construire a une très grande influence sur la possibilité du stationnement dans les voies qui devraient être perpétuellement libres pour la circulation.

Nous croyons qu'en étudiant les plans d'aménagement ou plutôt les îlots existants, on pourrait en déduire des critères à ne pas dépasser et qui permettraient une évolution judicieuse en donnant une garantie pour l'avenir.

Il est paradoxal de constater, d'après les exemples que nous venons d'analyser, que les quartiers d'affaires devraient être moins construits que les quartiers résidentiels et, comme ces derniers servent également de bureaux par la suite, il en résulte que le problème de la circulation et du stationnement devient quasi insoluble.

(Extrait de *La Journée du Bâtiment*, N° 2259.)

## POUR LUTTER CONTRE LA PÉNURIE DE LOGEMENTS ÉCONOMIQUES

### *Directives et réalisations*

Les logements économiques sont très rares. Aussi quantité de familles d'ouvriers avec enfants ne disposant que d'un revenu normal, de ménages et de personnes à revenus modestes sont-elles obligées d'habiter une banlieue lointaine ou un appartement trop cher, voire de cohabiter avec des parents.

Les raisons de cette crise sont multiples : pénurie de terrains à bâtir appropriés dans les grandes villes et leur périphérie immédiate ; difficultés diverses résultant de la construction éventuelle d'immeubles économiques dans les communes des faubourgs ; défaut de logements anciens ou leur remplacement par des constructions nouvelles, aux loyers plus élevés ; frais de viabilité très onéreux ; spéculations fréquentes dans le commerce intermédiaire des biens-fonds ; prescriptions en général compliquées et désuètes ; hausse constante du prix de la construction ; dispersion des efforts, des expériences, etc.

### *Un problème social urgent*

De 1942 à 1949, la Confédération s'est associée par trois campagnes successives aux mesures prises par les cantons pour lutter contre cette pénurie en leur allouant des subventions. Depuis 1950, cette aide a cessé par la volonté du peuple, mais la demande de logements bon marché excédant toujours l'offre dans mainte localité, des cantons et des communes ont déjà pris des mesures pour pallier la situation. Des associations ou groupes privés se sont également préoccupés de ce problème

social urgent. Une sous-commission de la Commission fédérale du contrôle des prix l'a étudiée et a publié un rapport à fin 1956.

Elle est persuadée qu'une augmentation du nombre des logements accessibles aux salariés les moins favorisés contribuerait à un assouplissement progressif du contrôle des loyers, voire à un retour à la liberté du marché. En coordonnant tous les efforts, on arriverait à réduire partout le prix de la construction de logements à caractère social et celui de leurs loyers. Pour atteindre ce but, la commission préconise une série de mesures techniques, législatives et d'organisation, un encouragement accru à la formation professionnelle, à la recherche et à l'échange d'expériences, une synchronisation des initiatives de l'industrie privée et des autorités. Certaines de ces mesures devraient être prises immédiatement, d'autres à long terme. Une campagne transitoire devrait être engagée avec la collaboration des pouvoirs publics pour couvrir aussi rapidement que possible les besoins les plus urgents. Il importe, en effet, que les familles d'ouvriers semi-qualifiés et non qualifiés surtout puissent habiter des logements bien construits dont le loyer n'excède pas le cinquième de leur salaire annuel.

### *Bon marché, mais pas exigü ou inconfortable*

La commission estime que le logement bon marché doit répondre à des « exigences minimums ». La surface disponible ne saurait y être trop restreinte ni un confort normal complètement banni. Les matériaux utilisés