Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 46 (1966)
Heft: 1: Travaux publics

Artikel: Réflexions sur le problème du stationnement à Paris
Autor: Pehuet, Jean
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887354

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Réflexions sur le problème du stationnement à Paris

par Jean PEHUET

Ancien Élève de l'École Polytechnique

Président-Directeur Général
de la Société des Parkings souterrains du VIIIe arrondissement

Il ne semble pas, jusqu'à présent, que le problème du stationnement dans les grandes villes, et plus particulièrement à Paris, ait fait l'objet d'une étude théorique approfondie.

C'est heureux, car lorsqu'on cherche à analyser les éléments de ce problème on reste confondu devant les premières conclusions qui s'ébauchent et on se demande comment on arrive encore à circuler et même à stationner dans Paris.

Une première remarque qui s'impose à l'esprit est que l'état normal d'un véhicule automobile n'est pas le mouvement, mais bien le stationnement.

En effet, le véhicule moyen qui parcourt bon an mal an 15 000 à 20 000 kilomètres ne reste en circulation guère plus de quatre cents heures. M. de La Palice en conclurait qu'il est à l'arrêt pendant les 8 360 autres, c'est-à-dire en fait 95 % du temps.

Le corollaire de cette remarque est que l'existence d'un véhicule quelconque suppose, sous une forme ou sous une autre, l'existence d'une place de stationnement. Mais, comme la finalité de l'automobile reste malgré tout le mouvement, encore faut-il qu'elle puisse sortir de sa place pour rejoindre le trafic.

Ceci exige, dans les meilleures conditions, une surface moyenne de 25 mètres carrés par emplacement.

Appliqué aux 800 000 véhicules qui constituent actuellement le parc automobiles parisien « *intra muros* », ce taux fait apparaître la nécessité d'une surface développée de sta-

tionnement d'environ 20 kilomètres carrés.

Autrement dit, puisque la surface totale des chaussées parisiennes est d'environ 16 kilomètres carrés, la transformation de la totalité de ces chaussées en un gigantesque parking serait insuffisante pour absorber l'ensemble du parc automobiles parisien actuel : il resterait encore un excédent de 160 000 voitures...

Fort heureusement, des esprits prévoyants ont depuis fort longtemps fait construire des garages privés. Les pouvoirs publics ont de leur côté fait aménager des aires disponibles en dehors des chaussées en vue du stationnement. Certains parisiens enfin n'hésitent pas à faire « coucher » leur voiture en banlieue ou ailleurs. De ce fait, en dehors des « rues parking », un nombre non négligeable d'artères de grande circulation a pu être préservé. Mais il apparaît maintenant que tout accroissement du parc automobiles parisien devrait supposer la création d'un nombre égal de places de stationnement.

Or, au cours de ces dernières années, l'accroissement moyen du parc automobiles parisien a été de l'ordre de 12,5 % par an et le taux de motorisation de la population atteint aujourd'hui 0,28; c'est-à-dire plus d'une automobile pour 4 habitants. Doit-on penser que ce rythme d'accroissement va se maintenir ou que l'on approche de la saturation?

Pour répondre à cette question, il convient de remarquer que le taux moyen de motorisation Outre-Atlantique était voisin du taux parisien actuel en 1950 et qu'il est aujourd'hui proche de 0,40. Il n'est d'ailleurs pas prouvé que ce taux corresponde à la saturation.

Il est donc légitime de penser que le taux de motorisation parisien tendra à rejoindre le taux américain actuel avec peut-être un freinage par rapport au rythme d'accroissement de ces dernières années dû précisément aux difficultés de circulation et de stationnement. Mais il est probable que le taux de 0,40 sera atteint dans les 15 prochaines années, ce qui nous conduira à 1 200 000 véhicules en 1980.

Ce serait alors 30 kilomètres carrés de parkings qui s'avèreraient nécessaires : le double de la surface des chaussées actuelles...

Ces chiffres supposent que la population reste stationnaire à Paris : c'est la tendance qui semble se dégager aujourd'hui.

Cette vue globale du problème permet d'en situer les dimensions. Elle n'en reste pas moins très sommaire.

Une deuxième approche est donnée par la différenciation qui existe entre les divers quartiers de la capitale.

Le problème ne se pose pas en effet avec la même acuité dans les quartiers résidentiels aérés de l'ouest du 7e arrondissement et ceux plus denses de la plupart des arrondissements périphériques.

Mais plutôt que de la densité de construction, la différence principale naît de la fonction économique de chacun des quartiers : bureaux, commerce, spectacle, industrie ou artisanat, résidence.

Il est courant de dire que l'une des caractéristiques principales de Paris est la diversité et la dilution géographique de ses fonctions : un quartier de Paris n'est jamais strictement résidentiel ni strictement commercial. Néanmoins, les dosages entre ces diverses fonctions sont très variés d'un quartier à l'autre.

Il s'en suit, sur le plan du stationnement, une sursaturation dans les quartiers à prédominance commerciale et une relative aisance dans les quartiers résidentiels. Mais il s'en suit également une différence sensible dans la structure de ce stationnement: stationnement « ventouse » dans les quartiers résidentiels, prolongé dans les zones de bureaux, rotatif dans les quartiers commerçants.

Mais, puisque, ainsi que nous l'avons rappelé, les fonctions restent très mélangées à des variations de dosage près, dans les différents quartiers de Paris, les trois types de stationnement coexistent dans chacun d'eux. En fait, ces trois modalités répondent les unes comme les autres à une nécessité.

Il n'y a donc pas de hiérarchie entre les différentes variétés de stationnement considérées plus haut : le stationnement rotatif n'est pas plus noble en soi que le stationnement « ventouse » et telle voiture qui a stationné une heure dans un quartier d'affaires ne manquera pas de « ventouser » ailleurs comme les autres le reste de la journée.

Autrement dit, le stationnement doit être traité en tenant compte de ses divers aspects et non en fonction de l'un seulement de ces aspects. Il s'agit, dans chaque zone considérée, de doser les solutions en fonction du dosage naturel des besoins.

L'exposé ci-dessus ne doit pas apparaître comme une critique de la « zone bleue », mesure d'urgence destinée à sauver de l'étouffement les quartiers d'affaires du centre de la capitale. Dans le contexte d'une véritable crise du stationnement, la zone bleue était en effet une médication nécessaire. Mais dans la mesure où l'on souhaite résoudre le problème du stationnement il convient d'offrir des solutions pour les différents aspects sous lesquels il se présente.

Partis d'une vue globale du problème, nous sommes passés à un phénomène local et en quelque sorte géographique de concentration, plus particulièrement dans les quartiers d'affaires. Une autre analyse nous conduit à un autre phénomène de concentration qui, cette fois, apparaît dans le temps. Malheureusement, il se superpose au précédent.

Les phénomènes de concentration dans le temps apparaissent sous un triple aspect de variations :

— variations annuelles communes à tous les quartiers de Paris : creux très marqué en été et plus particulièrement en août, creux relatif en janvier, maximum en mai et pointe en octobre-novembre;

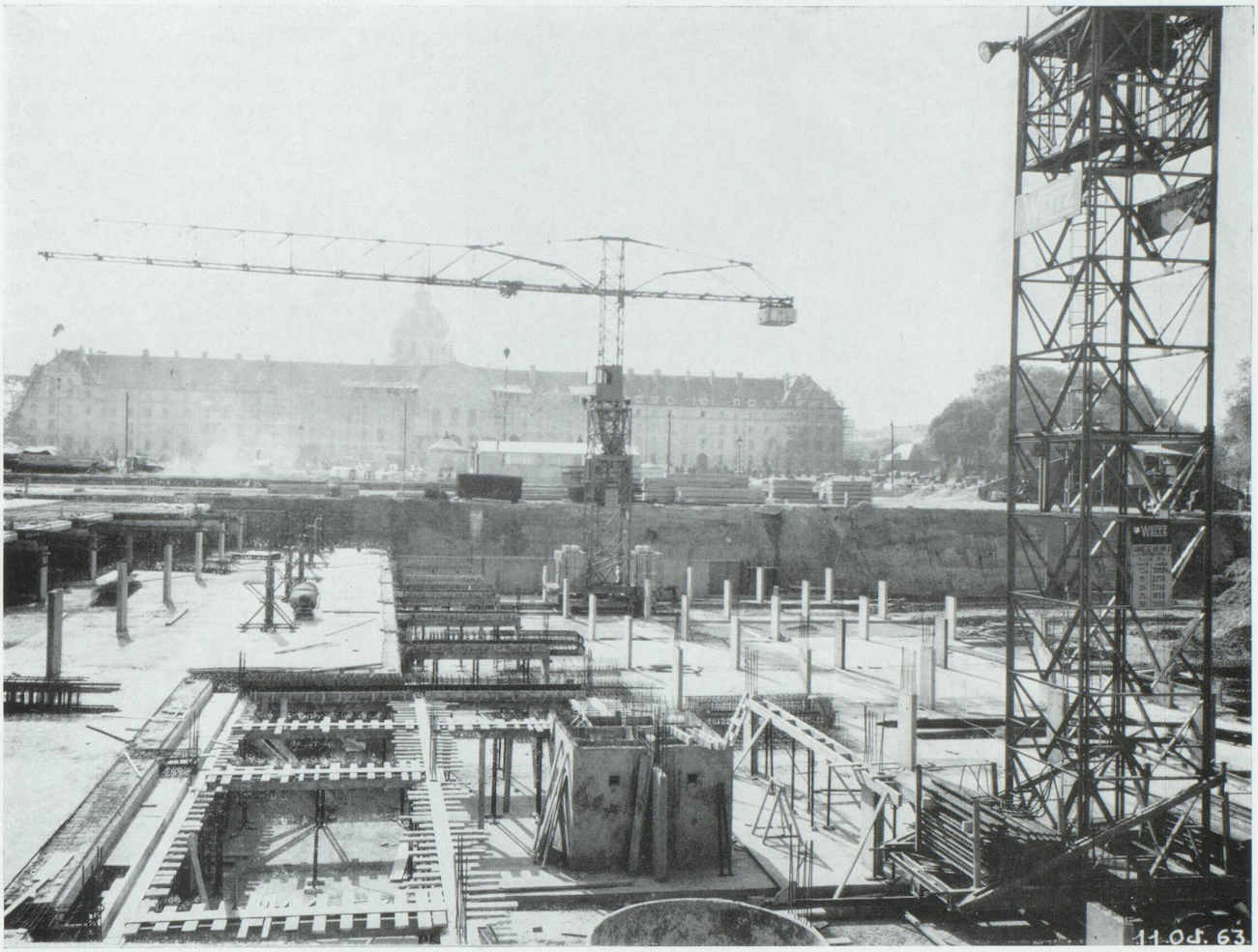
— variations hebdomadaires, très variables en fonction des caractères dominants du quartier : creux ou pointe du samedi par exemple, creux ou pointe relative du jeudi ou du vendredi;

— variations diurnes, particulièrement sensibles qui tiennent en particulier au fait que, pour des raisons probablement très justifiées par ailleurs, les maîtresses de maison ne se trouvent libérées, soit pour leurs achats, soit pour leurs soins personnels, soit pour leurs loisirs que, le plus souvent, entre 15 heures et 18 heures.

Il s'en suit dans les quartiers commerçants à cette période de la journée une pointe de la demande de stationnement qui, pour être satisfaite, supposerait la création d'un grand nombre d'emplacements qui resteraient vides plus de 90 % du temps.

Les considérations qui précèdent ne prétendent pas épuiser la liste des données du problème. Elles ont surtout pour but, en rappelant des phénomènes connus et vérifiés par tous, d'en permettre une approche qui ne néglige ni les perspectives à long terme, ni le caractère diversifié des besoins suivant les quartiers, ni l'existence de phénomènes de pointe, qui viennent alourdir le poids des solutions possibles.

Ces prémisses étant posées, comment



Le Parking des Invalides en cours de travaux.

peut-on résoudre effectivement le problème?

On a vu qu'en moyenne, la voie publique était saturée. Il n'y a donc rien à espérer de ce côté-là. Tout au plus peut-on penser, par des aménagements adéquats, en faciliter l'usage et en rationaliser l'emploi.

Une première solution consiste à limiter l'accroissement du nombre des véhicules présents dans la capitale.

Il est évident que l'application de cette solution ne peut s'effectuer par des méthodes autoritaires. Il convient donc de convaincre les intéressés qu'il s'agit bien pour eux de la meilleure formule. Mais l'endoctrinement, si bien mené soit-il, ne sera efficace que si, parallèlement, des mesures sont prises pour en prouver concrètement le bien fondé.

Ces mesures consistent :

1° Dans une amélioration substantielle du confort, du débit et de la rapidité des transports en commun, dans le sens de l'effort déjà entrepris par la R.A.T.P. (métro sur pneus, accroissement de la capacité des convois, métro express, autobus à impériales, etc.) mais qui aura besoin d'être encore accentué.

2° Création aux portes de Paris, à proximité des têtes de ligne de la R.A.T.P., ainsi qu'au voisinage des gares du R.E.R. et de la S.N.C.F. en banlieue, de parkings de « dissuasion » à tarifs particulièrement accessibles et même de « haute dissuasion » aux têtes de lignes du R.E.R.

Il s'agit, pour les premiers, de parkings de grande capacité (1 000 à 2 000 voitures) de construction très économique (parkings en élévation sur des aires déjà occupées au sol par des services publics, ou sur le domaine public : boulevard périphérique, par exemple).

Ces parkings seraient surtout destinés aux habitants de banlieue pratiquant des migrations diurnes.

Pour les seconds, il s'agirait de vastes terrains simplement aménagés, capables d'accueillir en surface, sans frais exagérés, quelques dizaines de milliers de voitures appartenant à des parisiens, mais qui s'en servent rarement.

L'ensemble de ces mesures suppose de toutes façons des investissements considérables, tant pour l'infrastructure des transports en commun

Parking des Champs-Élysées-George-V
en exploitation

Parking Haussmann
Phase initiale des travaux.

que pour la création des parkings de dissuasion. Elles supposent en tout état de cause des études poussées sur le plan économique, car il ne suffit pas de construire un parking pour qu'il se remplisse : encore faut-il qu'il soit convenablement localisé et qu'il offre des tarifs qui eux-mêmes ne dissuadent pas le client, tout en couvrant les frais d'exploitation et, si possible, une partie des amortissements.

L'autre solution, qui n'exclut pas la précédente, mais au contraire la complète, consiste à multiplier dans Paris les parkings et les garages. Il en existe déjà un nombre important, de caractère privé, qui contribuent efficacement à rendre la circulation dans Paris encore possible. Leur multiplication se heurte toutefois à un problème technique et financier difficilement soluble : les terrains disponibles sont rares et chers. La multiplication des étages en élévation (ceux dont le coût de construction est le moins onéreux) pourrait alléger l'impact du prix du terrain. Mais elle est limitée par les règlements d'urbanismes qui fixent des densités telles que pratiquement la construction d'aucun garage en élévation n'est rentable actuellement.

Pour qu'un emplacement de garage en élévation soit plus économique qu'un emplacement en sous-sol, il faudrait en effet, dans l'état actuel des choses, que le prix du mètre carré de terrain soit inférieur à 1 200 francs : il n'y en a pratiquement plus dans Paris à ce prix. C'est bien ce qui conduit à reporter en souterrain la construction des garages.

Par ailleurs, la construction, dans des conditions économiques de garages en sous-sol, dans les terrains privés est elle-même freinée par l'exiguité des terrains disponibles. En effet, plus un terrain est petit, plus le nombre de places est réduit, plus le poids des ouvrages d'accès par emplacement est lourd.

Il résulte de ce qui précède que la création de garages sur terrains privés n'a pas pu suivre un rythme comparable à celui qui aurait été souhaitable. La législation récente qui impose aux constructeurs de logements et de bureaux la création d'un nombre proportionnel de garages apparaît même le plus souvent comme une charge aux yeux de ces constructeurs. Si utile soit-elle, elle n'est pas cependant suffisante pour faire face à l'accroissement des besoins.

Cette insuffisance du développement des garages privés a suggéré aux pouvoirs publics d'utiliser le sous-sol du domaine public, pour la création de parcs de stationnement.

Les multiples charges qui pèsent sur le budget des collectivités les ont amenées à confier aux capitaux privés le soin de supporter le financement de ces opérations en échange d'un droit d'exploitation sous le régime de la concession.

L'exposé de ce principe a fait l'objet du mémoire interpréfectoral du 26 novembre 1962 et a été approuvé par le Conseil municipal. La durée des concessions a, a priori, été fixée à trente ans.

Les réalisations concrètes sont encore peu nombreuses jusqu'ici : les promoteurs possibles semblent en effet préférer attendre le résultat des opérations déjà lancées par un de leurs confrères avant de s'engager eux-mêmes. Elles paraissent cependant susceptibles de se multiplier dans les prochaines années.

D'ores et déjà, un parking de 1 300 places a été ouvert en 1964 à l'Esplanade des Invalides. Il comporte 600 places en surface et 700 en sous-sol sur 2 niveaux.

Il a été suivi du parking des Champs-Élysées construit sous l'Avenue George-V qui comporte environ 1 300 places sur 6 niveaux de sous-sol, mises progressivement en exploitation au cours de l'année 1965.

Enfin, le parking construit sous le boulevard Haussmann, comportant 2 000 places sur 6 niveaux de sous-sol sera également mis progressivement en service au cours de l'année 1966, les deux premiers niveaux devant être inaugurés le 28 février de cette année.

D'autres réalisations sont prévues place de la Bourse, Avenue Foch et, ultérieurement, Square Boucicaut et Avenue Trudaine. Les travaux n'ont toutefois pas encore été engagés jusqu'à ce jour.

Les projets qui ont fait l'objet d'une réalisation concrète présentent deux mérites : de même que l'on prouve le mouvement en marchant, Invalides, George-V et Haussmann ont prouvé que les capitaux privés étaient en mesure de relayer la puissance publique dans la réalisation des parcs de stationnement parisiens, et qu'ils pouvaient le faire dans des délais très rapides.

Les démarches intellectuelles que ces réalisations ont supposées et les résultats obtenus ont en outre permis de dégager une doctrine et d'orienter les réalisations futures après l'empirisme qui a présidé à l'éclosion des premières d'entre elles.

D'ores et déjà, les conventions passées avec les concessionnaires prévoient différents types d'exploitation qui s'accordent à la nature des divers types de clientèle :

— parking horaire pour le client de passage,

— emplacements loués pour la clientèle de bureaux,

— emplacements réservés pour trente ans pour les résidents du voisinage.

Jusqu'ici ces trois types d'exploitation font l'objet d'une répartition a priori (approximativement un tiers pour chaque type d'exploitation).

L'évolution des choses devrait conduire à une plus grande souplesse dans les modalités d'exploitation pour tenir compte du caractère de chaque quartier.

Par ailleurs, les différences de solvabilité de la clientèle, d'un quartier à l'autre, devraient susciter une vision plus large des réalités, par un regroupement d'opérations rentables avec d'autres moins rentables ou non rentables (parcs de dissuasion par exemple), pour permettre une péréquation entre elles plutôt qu'une succession de coups par coups qui risque de déséquilibrer l'équipement de la capitale.

D'autre part, la comparaison des buts de la clientèle du parking des Invalides et de celui des Champs-Élysées fait ressortir que plus le tarif est bas, plus large est l'assise géographique de cette clientèle : à 2 francs de l'heure aux Champs-Élysées, les usagers ne souhaitent pas avoir un long parcours à effectuer entre le parking et le but qu'ils recherchent, à 2 francs la demi-journée aux Invalides, certains n'hésitent pas à garer leur voiture loin de leur objectif, quitte à utiliser un moyen de transport en commun ou un taxi pour compléter le parcours. Il convient donc de se montrer prudent dans l'évaluation de la capacité à donner aux parkings dont le coût de la construction et les frais d'exploitation supposent une tarification élevée, ou au contraire, de prévoir une tarification basse pour les parkings de grande capacité.

D'ores et déjà, des courbes de demande en fonction des tarifs ont pu être établies sur la base de l'expérience acquise. Elles permettent de déterminer les caractéristiques optimales à donner aux ouvrages pour en permettre la rentabilité et font l'objet d'applications dans plusieurs cas à Paris et en province.

Enfin, la multiplication des parcs de stationnement devrait conduire à la possibilité d'abonnements interparcs qui permettraient aux automobilistes, dont la profession suppose de nombreux déplacements, de trouver dans chaque quartier de la capitale, sans recherches inutiles, la place de stationnement dont ils ont besoin.

Les considérations qui précèdent sont le fruit de l'observation et de l'expérience acquise par la Société des Grands Travaux de Marseille au cours de la réalisation et de l'exploitation des trois grands parcs publics de stationnement construits à Paris.

Elles devraient permettre de contribuer à l'orientation de la politique à suivre dans Paris et la région parisienne, ainsi que dans certaines villes de province, pour équilibrer l'usage des transports individuels et des transports en commun au mieux des besoins de chacun et des possibilités économiques de l'ensemble de la collectivité.

J. P.

(Photos Baranger)