

Le problème des parkings urbains

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **46 (1966)**

Heft 1: **Travaux publics**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887360>

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.

LE PROBLÈME DES PARKINGS URBAINS

par Pierre MAX,
Ingénieur commercial ETS/HEC

GENERAL PARKING S.A.,

Société anonyme des parkings autos, Genève

I. — GÉNÉRALITÉS

1. — Asphyxie du trafic : causes.

L'évolution démographique, conjuguée avec l'élévation du niveau de vie et la concentration urbaine, a conduit ces vingt dernières années à une augmentation spectaculaire du nombre des véhicules et à une aggravation sensible des conditions de circulation urbaine.

D'autre part, dans l'organisation des finances publiques, le produit de l'impôt et des taxes sur les véhicules et les carburants n'étant pas affecté en priorité au développement du réseau des voies de communication routières et urbaines, ni à la création de places de parc, il en est résulté un écart et un retard croissant entre l'évolution de l'effectif des véhicules et celle de l'infrastructure : autoroutes, routes, voies expressives, ouvrages d'art, parkings publics, etc.

L'automobiliste d'aujourd'hui constate avec angoisse que la surface disponible en ville par véhicule pour le roulage et le parage se rétrécit d'année en année comme une peau de chagrin.

Dans les villes, cet état de fait implique de fâcheuses conséquences économiques. En effet, l'augmentation du trafic, après avoir apporté un surcroît de prospérité aux centres commerciaux, les menace aujourd'hui d'asphyxie.

2. — Remèdes et solutions.

Quant aux remèdes, il faut convenir que les mesures de police restrictives visant à limiter les stationnements par la création de zones bleues, l'utilisation de parc-mètres, etc., ont apporté une solution toute relative et qui approche déjà de ses limites.

Certains ont suggéré de supprimer purement et simplement la circulation des véhicules dans certains quartiers au centre des villes. L'idée est certes intéressante, mais elle implique, pour être valable, une réorganisation de la circulation avoisinante et une nouvelle distribution des stations de transports publics, bus, trams, éventuellement métro.

Quant à la création hors de ville de centres d'achats « à l'américaine », il est peu probable que leur création conduise à un transfert vers l'extérieur de la clientèle actuelle des centres commerciaux. Compte tenu de l'augmentation de la population et de la création de cités satellites, une grande partie de la nouvelle clientèle s'orientera vers les centres d'achats mais les centres commerciaux urbains, limités dans leurs possibilités d'extension, resteront saturés. Il faut donc chercher ailleurs des remèdes.

La solution la plus logique consiste tout naturellement en une implantation rationnelle de parkings publics, sur ou sous des places ou autres terrains publics, et à prévoir des parkings privés, incorporés aux nouvelles constructions.

On peut actuellement considérer sans exagération que la construction en ville d'immeubles ou de groupes d'immeubles sans parkings incorporés devient de plus en plus une véritable hérésie économique.

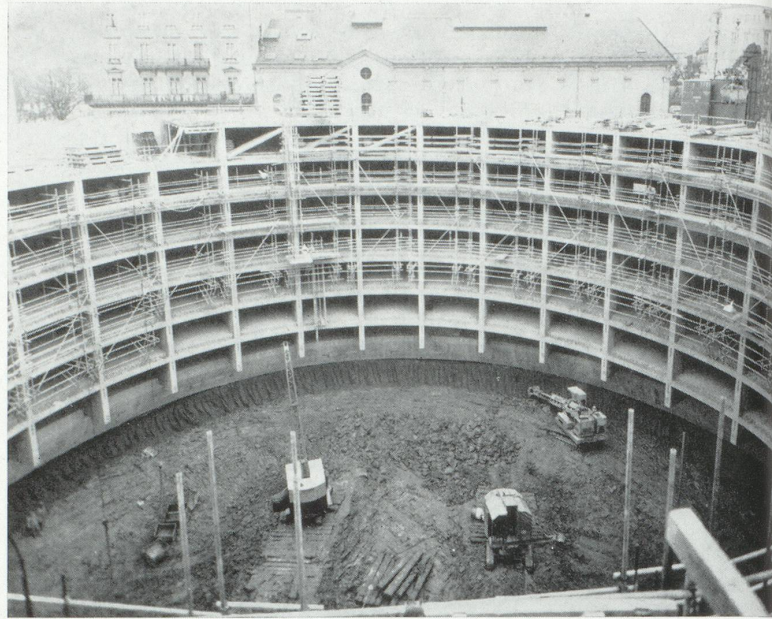
II. — RÔLE ET ACTIONS DES POUVOIRS PUBLICS

1. — Financement des grands parkings publics.

Le financement des grands parkings publics ne pouvant être assuré par les fonds publics, accaparés en priorité par d'autres dépenses d'équipement jugées plus urgentes par les électeurs, force est donc de se retourner vers les capitaux privés.

A cet égard, les autorités municipales ou communales peuvent pratiquer une politique de promotion intéressante, en concédant à des groupements privés, choisis et présentant toutes les garanties nécessaires, des droits de superficie, à des conditions et pour une durée permettant d'envisager une rentabilité raisonnable des capitaux investis.

Il faut remarquer au passage que l'aménagement sur ou sous terrains publics, par exemple, de grands parkings souterrains ne profite pas uniquement aux seuls automobilistes. En effet, la réalisation de ces ouvrages permet le plus souvent d'améliorer la circulation piétons, de dégager des espaces verts et de restituer aux places publiques leur caractère traditionnel qu'elles avaient peu à peu perdu par leur emploi abusif en parkings de plein air.



Vue du chantier. — Parking Rive-Centre, Genève.
Fritz Jenny, Architecte.

2. — Réglementation de la construction des parkings privés.

Dans l'arsenal des moyens juridiques à disposition des pouvoirs publics dans le domaine de la construction, il existe une solution efficace qui a déjà donné des résultats satisfaisants dans certaines villes ou communes et qui tend heureusement actuellement à se généraliser.

Elle consiste à prévoir, en complément des règlements de construction, une clause imposant, en fonction du site et de la destination de l'immeuble, un nombre donné des places de parc à construire sur terrain privé.

Si le maître de l'œuvre ne peut ou ne veut respecter cette clause, il doit alors acquitter une taxe proportionnelle au nombre de places manquantes.

Il faut souligner qu'il ne s'agit pas là d'une amende, mais d'une participation à un fonds de financement, rigoureusement affecté à la construction de places de parc sur terrains publics.

III. — IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PARKINGS AUTOMOBILES

1. — Généralités.

L'importance économique d'un parking comme complément ou « poumon » d'un grand magasin, d'un immeuble d'affaires, ou d'un supermarché, est généralement sous-

estimée par le profane et même parfois par les intéressés : architectes, financiers, directeurs de grands magasins, promoteurs de complexes immobiliers, etc.

En effet, on constate que nombre de parkings (privés ou publics) conçus sous un angle purement architectural ou de génie civil se sont souvent révélés d'une exploitation difficilement rentable, voire carrément déficitaire, pour n'avoir pas tenu compte dans leurs conceptions des facteurs économiques et d'exploitation pourtant essentiels.

La sous-estimation de la valeur économique d'un parking conduit souvent, dans nombre de réalisations, à lui affecter des surfaces « résiduelles », difficilement aménageables, alors qu'une étude d'ensemble aurait permis une meilleure distribution des volumes, ceci sans aucun préjudice pour les autres éléments de l'immeuble : étages de vente, bureaux, appartements, services annexes, etc.

La capacité d'un parking n'est pas le seul critère de sa valeur économique.

Dans le cas d'un parking de grand magasin et de supermarché, le mode de rangement, la distribution de la circulation piétons et véhicules, l'accessibilité des emplacements, l'organisation du contrôle, etc. sont des facteurs non négligeables, qui se répercutent fortement sur le taux d'utilisation du parking et, en fin de compte, sur le chiffre d'affaires du magasin.

2. — Parkings mécanisés.

Parallèlement aux aménagements de garages parcs classiques, il se développe et se construit actuellement un nombre croissant d'installations semi-mécanisées ou entièrement mécanisées, basées sur les principes les plus divers.

Ces installations sont généralement d'un prix de revient élevé, mais ont des caractéristiques originales, leur permettant, dans certaines circonstances, d'être compétitives ou même supérieures aux dispositions classiques. Par exemple, lorsque le prix de revient du terrain ou du mètre cube de construction atteint un certain seuil, la concentration élevée des solutions mécanisées « rattrape » sur le prix de construction le prix du mécanisme.

D'un autre côté, il est des volumes disponibles et des configurations absolument inaccessibles aux aménagements classiques, qui peuvent être facilement aménagés avec des dispositifs semi ou entièrement mécanisés.

3. — Création de bureaux d'études et de sociétés spécialisés.

L'appréciation correcte de tous les éléments : techniques, économiques et financiers, entrant en ligne de compte dans la conception, l'organisation et l'exploitation d'un

parking, nécessite une grande pratique et une spécialisation poussée, qui expliquent et justifient la création de sociétés d'études spécialisées.

Après les États-Unis, de tels types d'entreprises se sont implantés récemment en Europe, notamment en France et en Suisse.

Comme beaucoup de sociétés, d'organisations, celles-ci ont dû et pu rapidement prouver leur efficacité, car leurs revenus, sous forme d'honoraires, sont en majeure partie basés sur le pourcentage d'amélioration apporté par l'étude au maître de l'œuvre, celui-ci restant libre, le cas échéant, de ne pas accepter la solution proposée, sans frais ni engagement.

L'existence et le développement actuel de ces bureaux d'études prouvent en quelque sorte leur valeur économique.

4. — Promotion et financement.

Certaines de ces sociétés ont dépassé le cadre initial de simples bureaux d'ingénieurs-conseils, pour jouer le rôle de promoteurs et de coordonnateurs entre les pouvoirs publics et les groupements privés.

Dans le domaine du financement, des expériences intéressantes ont été réalisées, par l'adaptation aux parkings du système de la propriété par étage. En France notamment, la Société COFIPA de Paris (Compagnie financière des parkings automatiques) a mis sur pied un système original de placement et de financement sous forme de parts cessibles et négociables.

CONCLUSION

En Suisse, bien qu'il n'existe pas à proprement parler de très grandes agglomérations (Zurich, la plus importante, ayant environ 450 000 habitants), la circulation urbaine a très rapidement atteint son point de saturation, en raison du degré élevé du taux de motorisation, par rapport à la moyenne européenne.

Depuis quelques années, la dotation en parkings urbains, en Suisse romande aussi bien qu'en Suisse allemande, accusait un certain retard par rapport aux pays voisins : la France et surtout l'Allemagne.

Actuellement, un très gros effort est réalisé à tous les degrés, dans la promotion, l'étude, la réalisation de parkings publics et privés et le retard initial est en passe d'être rapidement comblé.

Il faut souligner au passage le rôle joué par quelques sociétés privées d'études et de prospection dans cette heureuse évolution.

P. M.