

**1** Le problème du stationnement des véhicules et celui de leur circulation, en ville, prennent des proportions de plus en plus incontrôlables. Le nombre de «pendulaires» ne cesse de croître. Le recours accru aux deux-roues entraîne la question de leur stationnement. Doit-on le rendre payant? Et surtout, où l'installer, en surface ou en sous-sol?

La gestion du stationnement des deux-roues, essentiellement des deux-roues motorisés, est davantage une question politique que technique. Suivant les municipalités, le concept de places de parcage en sous-sol trouve une réceptivité plus ou moins grande. A Lausanne, les autorités sont à l'écoute des usagers, qui demandent que le stationnement soit organisé et si possible gratuit. En ce qui nous concerne, nous avons déjà une catégorie de clients qui veulent des emplacements présentant une sécurité contre le vol et les intempéries. Nous leur fournissons d'ores et déjà des emplacements réservés, sur abonnement, et si la demande s'accroît, nous en aménagerons d'autres.

**2** Pensez-vous qu'il existe à ce jour, dans nos villes et villages, suffisamment de places de stationnement, publiques ou privées, pour les voitures, les scooters ou motos, et les vélos?

Les propriétaires de véhicules vous diront toujours qu'il n'y a pas assez de places de stationnement. On peut naturellement en créer davantage, notamment en sous-sol, mais cela va de pair, notamment à Lausanne, avec la suppression de places en surface. Dans les nouvelles constructions, les parcs de stationnement prévoient moins d'une place par famille; la demande croît donc régulièrement. Quant aux deux-roues, qui sont essentiellement motorisés en raison du relief bien connu de la capitale vaudoise, leurs utilisateurs se muent plusieurs mois par année en automobilistes, c'est-à-dire qu'ils aimeraient disposer de places pour scooters et motos durant les beaux jours, et de places pour leur auto dès qu'il pleut ou qu'il fait froid.

**3** Réformer un réseau de transport public – Genève en a fait l'expérience récemment – est très ardu. Est-il possible selon vous de repenser entièrement le schéma de stationnement d'une ville ou d'une agglomération? Si oui, une solution ne pourrait-elle pas consister à «enterrer» la plupart des nuisances (circulation en tranchée couverte quand c'est possible, parcs de stationnement, voire centres commerciaux) pour embellir la ville et améliorer la qualité de vie en surface?

C'est un type de réflexion qui a été poussé très loin à Montréal, par exemple, en raison du redoutable hiver canadien. Au-delà des questions de financement des importants travaux nécessaires, l'idée de construire de l'habitat en hauteur et des parkings en sous-sol devrait faire consensus. Néanmoins, enterrer les voies de trafic routier revient à reporter le problème en périphérie. Il y a aussi là un vrai défi pour les architectes et les urbanistes: la vie sociale se déroule aussi autour des commerces, des marchés. On ne peut donc pas placer en sous-sol n'importe quel type d'activité commerciale. L'idéal est que l'on accède directement au centre-ville après avoir laissé son véhicule au parking.

Pour notre part, nous avons tenté de prolonger les voies de sortie du parking afin de limiter au maximum la cohabitation entre voitures et piétons. Lorsqu'on compare les villes sur le plan de la disponibilité et de la proximité des parkings par rapport au centre urbain, on constate que la condition d'une coexistence harmonieuse des activités et des modes de déplacement est un excellent fonctionnement des transports publics. Mais nulle part ceux-ci ne peuvent absorber l'ensemble des trajets; il faut donc une politique qui permette de concilier trafic privé et public, en renforçant aussi bien les transports collectifs que les infrastructures, notamment celles de stationnement. ■



**Michel Sonnard**

Vice-président Parking de la Riponne, Lausanne

**«Quand il pleut, les utilisateurs de deux-roues se muent en automobilistes.»**

