

ET SI ON RECONVERTISSAIT LES PARKINGS ?

Les politiques de mobilité visent à réduire l'usage de la voiture individuelle. Leur succès dans les centres urbains rend progressivement inutiles certains parkings ou garages et pose avec de plus en plus d'acuité la question de leur réutilisation. Des parkings et des garages sont ainsi réaffectés à d'autres usages, quelques réalisations montrent que des réponses originales peuvent être trouvées. Cette question se pose désormais dès leur conception : vers quoi pourront évoluer les futurs parkings ?

Le parking souterrain desservant l'ensemble d'immeubles de logements sociaux du 24-26 rue Raymond Queneau à Paris était sous-utilisé et générateur de différents problèmes d'insécurité. En 2017, il a été transformé en ferme urbaine bio, La Cave (photo 1) Sur les anciennes places de stationnement poussent désormais des endives, des pleurotes et des shiitakes, ou encore des micropousses sous la douce lumière des LED. L'agriculture n'occupant pas l'intégralité de l'ouvrage, certains espaces sont également loués à des entreprises spécialisées dans la livraison par vélos-remorques. Du fait de son originalité, l'opération a bénéficié d'une certaine publicité et constitue une source d'inspiration, notamment pour les collectivités et les bailleurs sociaux.



© CRÉDIT SARECO - PHOTO 1

Autre exemple inspirant, la transformation d'un garage Citroën (photo 2) en immeuble de bureaux dans le 7^e arrondissement de Lyon. Inscrit à l'inventaire des monuments historiques avec sa façade art déco et ses ferronneries du designer Jean Prouvé, le bâtiment, construit en 1932 et longtemps présenté comme « le plus grand garage automobile du monde », compte 6 niveaux totalisant 31 500 m². Aujourd'hui, il accueille entre autres une école de management et de commerce, ses 1700 élèves, ses 42 salles de cours et son amphithéâtre d'une capacité d'accueil de 260 personnes.

Évolution plus modeste et moins radicale à Toulouse (photo 3), une cinquantaine des

900 places du parking public situé sous la place du Capitole ont été réaffectées à du stationnement sécurisé pour les vélos. 467 emplacements ont été créés, avec l'installation d'arceaux et l'aménagement d'une voie réservée dans une rampe d'accès. Ce dispositif s'inscrit dans un contexte de forte diminution de la fréquentation de l'ouvrage : avant ce réaménagement réalisé en 2013, la clientèle horaire s'était effondrée, de 932 000 à 626 000 visiteurs sur la période 2004-2012.

Ces trois exemples ne constituent pas des cas isolés. Ils illustrent le questionnement de plus en plus fort sur le devenir et la réutilisation de certains équipements dédiés à la voiture, localisés en centre urbain et devenus obsolètes. Le phénomène devrait s'amplifier compte tenu des politiques de mobilité de plus en plus contraignantes vis-à-vis de la voiture individuelle, avec des mesures telles que les restrictions de circulation, la hausse des taxes sur l'essence ou l'augmentation des tarifs du stationnement.

UN SUJET D'AMPLEUR À PARIS

Le sujet se pose avec une acuité particulièrement à Paris où, comme chacun sait, l'usage de la voiture est en net recul depuis le début des années 2000 : entre 2001 et 2016, le nombre de véhicules-kilomètres annuels parcourus a baissé d'environ 1/3 dans Paris intra-muros et de plus de 10% sur le boulevard périphérique¹. Le nombre moyen de voitures par ménage a également diminué de façon sensible, passant de 0,50 en 2006 à 0,43 en 2015, soit une diminution en valeur absolue de 78 000 voitures de résidents parisiens². Tendances venant progressivement vider les parkings parisiens publics ou privés et interroger sur le devenir de ces espaces.

Le potentiel de transformation des « immeubles pour automobiles » parisiens a été étudié et présenté dans une passionnante exposition au Pavillon de l'Arsenal à l'été 2018³. Sur les quelque 500 parkings ou garages tou-

© DE ALZUA - PHOTO 4



© GUILLAUME PERRET - PHOTO 2



jours en activité et identifiés dans la capitale, 135 laissent envisager un potentiel de transformation compte tenu de leurs caractéristiques intrinsèques, dimensionnelles ou techniques ; ils représentent une « masse mutable » de 2 400 000 m³ et 150 000 m² de toiture. Dans la même logique, le deuxième appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris » lancé mi-mai 2017 et consacré aux « dessous de Paris » comportait, parmi les 34 sites proposés, 3 parkings souterrains et un ancien garage Renault. Les lauréats des projets ont été annoncés récemment.

Rue du Grenier Saint Lazare, l'ancien parking automatisé (2 200 m² en sous-sol) accueillera un centre de services et de stockage dédié à la logistique de quartier : selon le porteur de projet SOGARIS, il proposera des réserves déportées et des services dédiés aux professionnels (commerçants, artisans, galeristes), ainsi que des espaces de stockage de proximité pour les particuliers.

L'ancien garage Renault, situé dans le 11^e arrondissement et construit dans les années 60, sera principalement reconverti en logements. La programmation comprend également des commerces, un centre de loisirs avec des salles d'escalade, de yoga et de musique, des espaces de coworking et une crèche. Le toit devrait accueillir une ferme d'agriculture urbaine capable de produire 30 tonnes de fruits et légumes par an.

La consultation pour les deux autres sites, des parkings souterrains de bailleurs sociaux de capacités respectives de 235 et 70 places, s'est

en revanche révélée infructueuse... ni endives ni champignons pour ces deux-là !

UN SUJET À ANTICIPER DANS LA FABRIQUE URBAINE

La question de leur possible obsolescence à long terme commence à se diffuser dans la conception des nouveaux parkings. Comme pour de nombreux autres équipements et bâtiments, les architectes s'interrogent sur l'évolutivité et la réversibilité possibles de ces ouvrages. Vers quoi pourront évoluer les futurs parkings ? Des lieux de stockage de vélos ? Des espaces logistiques urbains ? Des bases arrière pour voitures autonomes partagées ? Des caves pour les résidents habitant l'immeuble en superstructure ?... Les idées ne manquent pas, mais il est compliqué de laisser ouvert ce champ des possibles au stade de la conception.

Beaucoup de questions sont d'ordre technique : renforcement de la structure, augmentation de la surface sous plafond ou planchers partiellement fusibles pour ménager l'évolution de l'ouvrage vers telle ou telle fonction, gabarits supérieurs pour rendre possible l'accès à des véhicules plus volumineux, positionnement des accès véhicules et piétons permettant au parking de continuer à fonctionner même si une partie est réaffectée à un autre usage... Tout cela peut se traduire par des surcoûts de conception, une consommation d'espace plus importante, des contraintes dans le schéma de circulation, etc. Il est ainsi moins complexe et plus



© DDM, XAVIER DE FENOYL - PHOTO 3

réaliste de travailler sur l'évolutivité vers une fonction bien identifiée. C'est le choix qu'a fait la ZAC de l'Union à Roubaix-Tourcoing-Watrellos pour ses deux premiers parkings silos mutualisés : le parking (photo 4) de la Plaine Images (390 places) et celui de la Tossée (380 places), tous deux conçus pour être transformables en bureaux. Autre simplification possible : ne travailler sur la réversibilité que d'une partie de l'ouvrage.

Une autre difficulté est d'ordre organisationnel : quels montages en termes de propriété et de fonctionnement vont rendre possibles une évolution de l'ouvrage ? Le montage d'un parking en copropriété paraît d'emblée assez rédhibitoire : comment s'assurer que d'ici 25 ans, tous les propriétaires des places d'un même niveau renonceront à leur emplacement et accepteront de faire évoluer cet espace vers « autre chose » ? Et pourquoi s'imposer les contraintes et surcoûts de conception évoqués précédemment si l'évolutivité du parking paraît d'emblée si compromise ? Souvent, la réponse consiste à exploiter le parking sous maîtrise d'ouvrage publique, même s'il peut exister des alternatives, par exemple sous forme d'associations en syndicat libre. Le sujet de la réversibilité est par ailleurs assez lié à celui de la mutualisation du stationnement et de la déconnexion entre propriété et usage : un usage partagé des places permet plus facilement de mettre en évidence l'existence de secteurs ou niveaux jamais utilisés et de favoriser leur évolution, tout en garantissant l'usage du parking à ceux qui en ont encore besoin.

Ainsi, même si de belles réalisations existent déjà en la matière, des solutions restent encore à trouver pour anticiper de façon plus satisfaisante la mutabilité des nouveaux parkings construits, particulièrement en souterrain. ■

1. Source : Le bilan des déplacements à Paris en 2016, Mairie de Paris.

2. Source : données INSEE.

3. « Immeubles pour automobiles à Paris, Histoire et transformations », 20 avril - 2 septembre 2018.



CHRISTOPHE BEGON
Chef de projet - Sareco