



Sebastien Borda

GHISLAINE GEFFROY, DIRECTRICE GÉNÉRALE DE SAEMES (EXPLOITANT DE PARKINGS)

« La mise aux normes de l'existant est l'occasion d'intégrer les deux-roues, l'autopartage et des services »

« La croissance du parc de voitures électriques nous a conduits à mettre en place en deux ans un programme d'installation d'un millier de bornes électriques dans les parkings que nous exploitons. Nous réservons également aux vélos des places de stationnement avec des points de recharge électrique et, au printemps, nous lancerons un nouveau type de service, associant stationnement sécurisé et petites réparations. Des périmètres sont réservés aux vélos cargos, aux motos avec des consignes pour les casques et aux sociétés d'autopartage, activité à laquelle je crois beaucoup. Nombre de trentenaires possesseurs d'un permis de conduire n'ont aucune envie d'acheter une voiture, même s'ils en ont les moyens financiers. A l'occasion de travaux de mise aux normes – en général, lors du renouvellement des délégations de service public –, nous cherchons à améliorer le confort d'usage et à intégrer le stationnement des deux-roues. Cela peut aller jusqu'à la création de trémies car, pour des raisons de sécurité, les vélos ne doivent pas emprunter les rampes existantes. Nous installons de grandes cages d'ascenseurs pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les niveaux qui seraient vacants peuvent aussi faire l'objet de transformations importantes pour accueillir de nouvelles fonctions comme l'entreposage. Dans l'avenir, le parking restera un élément important des politiques de mobilité dans les villes, mais il faudra lui adjoindre des services à la population en prolongement direct de la rue. »



Courtesy Sareco

ÉRIC GANTELET, INGÉNIEUR-CONSEIL, PRÉSIDENT DE SARECO (BUREAU D'ÉTUDES MOBILITÉS ET STATIONNEMENT)

« Certaines configurations géométriques rendent difficile une utilisation partagée des places de stationnement »

Quelles sont les évolutions en cours concernant le stationnement des voitures en ville ?

Dans les grandes villes, le nombre de voitures par habitant est en baisse depuis plusieurs années. Des propriétaires de parkings privés vides recourent aux services de start-up pour louer à des tiers les places vacantes. On peut utiliser les places délaissées par les automobilistes en les équipant d'arceaux pour garer des deux-roues. Mais elles peuvent avoir d'autres usages, par exemple, le stockage d'objets ou de produits alimentaires, comme le font déjà à Paris les entreprises Chronopost ou Grand Frais. Dans l'est de la capitale, le parking d'un immeuble HLM abrite même une champignonnière.

Quel rôle les architectes ont-ils à jouer dans la conception des nouveaux parkings urbains ?

De plus en plus, nous essayons de concevoir des parkings utilisés par plusieurs types d'usagers, par exemple les occupants d'un immeuble résidentiel et ceux d'un immeuble tertiaire. Cet usage mutualisé doit être pris en compte en amont, dès la conception, pour éviter des culs-de-sac ou des configurations géométriques qui ne seraient pas compatibles avec une utilisation partagée, laquelle induit quasiment des standards de parking public. Il s'agit de passer de la logique "chacun sa place" à celle d'"une place pour tous". Bien sûr, des circulations plus fluides se traduisent le plus souvent par une diminution des surfaces de stationnement, ce qui renchérit le coût de la place, mais la contrepartie intéressante est l'optimisation de l'occupation de jour comme de nuit. Lorsque l'on veut pousser la logique du parking mutualisé jusqu'à en faire un centre multimodal, l'enjeu architectural est encore plus important, tout comme lorsque l'on anticipe la mutation future d'un parking silo en immeuble d'habitation ou d'activité.



Lucas Frangella / Grenoble-Alpes Métropole

Le Pavillon de la mobilité, réalisé en 2018 par l'agence AAUPC dans la ZAC Presqu'île à Grenoble.