

Stationnement : Nouveaux usages, nouvelles formes

Vincent COTTET
Paysagiste et urbaniste,
associé au sein de l'agence Richez-Associés

Préambule

Quelle place au 21^e siècle devons-nous réserver à la voiture dans notre environnement habité ? Comment faire pour que cette voiture si pratique ne devienne pas un luxe réservé à une minorité ? Comment réduire les surfaces sur lesquelles on roule et on se gare ? Comment réduire l'impact climatique des immenses surfaces de macadam qui les composent ? Comment concevoir ces espaces qui peuvent être amenés à évoluer ? Comment les intégrer dans un projet urbain où le sol est de plus en plus coûteux ? Autant de questions auxquelles le concepteur est confronté dans sa pratique du projet urbain.

Le stationnement représente à la fois une contrainte et un besoin, une surface perdue et utile, une source de conflit et d'échanges. Face à tous ces antagonismes, le stationnement est au cœur des questions de la fabrication de nos villes ; il offre un nouveau champ de réflexion et d'exploration de nos mobilités quotidiennes et donne à voir une nouvelle image novatrice et contemporaine de nos cadres de vie.

Les exemples présentés et décrits ci-après sont issus de l'expérience de projets développés par les architectes, urbanistes et paysagistes de l'agence Richez-Associés.

Introduction

La surface occupée dans nos villes par le bitume des routes et des stationnements représente plus de 90 % de l'espace non construit. C'est un paysage urbain caractérisé par l'automobile

qui dessine encore aujourd'hui nos villes autour de larges chaussées, d'un éclairage souvent de grande hauteur et de sols s'organisant autour d'un nivellement conçu pour la voiture.

Depuis quelques décennies, on s'interroge sur sa transformation, son adaptation et sa mutation pour obtenir une nouvelle répartition et conférer de nouvelles qualités à nos espaces publics.

Nous assistons ainsi à de multiples stratégies d'aménagement pour que l'espace public s'ouvre à tous les usagers afin de favoriser sa cohabitation avec le piéton... Ces stratégies développées pour concevoir ou refonder notre modèle urbain s'orientent vers une réduction de la place accordée à l'automobile, et une réduction de l'offre de stationnement. Toutes ces actions favorisent « l'écomobilité » dans le but d'induire un transfert modal vers le transport collectif et le transport actif, celui de la marche à pied et du vélo, modifiant ainsi en profondeur notre façon de pratiquer nos villes (voir photos 1 et 2).

Un usage à adapter à l'échelle des espaces urbains

Lors d'une requalification urbaine, l'acte de « se garer » est repensé : les routes se changent en rues, les espaces de circulation se transforment en espaces de vie et la place allouée aux stationnements diminue en s'adaptant ainsi aux « réels » besoins ou contraintes de l'environnement. C'est dans cette redistribution des surfaces que le stationnement associe aujourd'hui écologie,



Photo 3. Parc relais d'un espace intermodal – Herblay (95)

évolutivité, compacité, intelligence, ... Cette transformation des lieux en espaces plus ouverts sur la ville crée de véritables espaces publics vécus comme des lieux de vie à part entière jusqu'à devenir des parcs urbains ou des musées en plein air.

Les concepteurs de la ville, qu'ils soient urbanistes, paysagistes, architectes, designers, ... se sont emparés de ces espaces de bitume pour leur apporter de nouvelles qualités en terme d'usage, d'habitabilité, en modifiant leurs formes mais aussi leurs images pour les (ré)intégrer à la ville. C'est dans un contexte où la mobilité est remise à plat par un développement des transports collectifs et des modes associés, où l'image monofonctionnelle du parking type « american way of life » avec ses grandes surfaces est rejetée, que ces concepteurs associent aujourd'hui cet élément fonctionnel du paysage urbain aux solutions proposées dans l'aménagement et la restructuration d'espace public à toutes les échelles du territoire.

Certains voient dans cette transformation des lieux un effet de mode, d'autres le résultat d'une transformation naturelle de la ville. De nombreux concepteurs de l'espace public s'attachent à voir un véritable outil de composition. S'il est un lieu où l'on se gare, le stationnement est aussi un outil de dessin du site concerné avec sa capacité à s'adapter à toutes les échelles, offrant de multiples réponses spatiales. L'unité rectangulaire imposée par les standards automobiles permet de multiples assemblages, dispositions et déclinaisons. À l'opposé d'une possible standardisation, cette démarche appelle les concepteurs à adapter les pratiques en réinterrogeant à chaque fois son rôle dans l'espace disponible. Elle produit alors des formes intégrées, détournées et différenciées d'un projet à l'autre. Que ce soit à ciel ouvert, ou en ouvrage, sous forme de poche ou de façon longitudinale, cet ingrédient du paysage urbain devient porteur d'aménité (voir photos 3 et 4).

La démarche conceptuelle doit pour ce faire s'inscrire dans la réalité du programme en interrogeant au-delà des limites du projet : plan de circulation, politique de la voiture et du transport en commun, ... C'est par une étude élargie de la stratégie urbaine, des spécificités de l'espace bâti et des modes de déplacement, qu'il soit lié à la desserte résidentielle ou à des parcours commerçants, que doit être pensé l'acte de se garer. C'est en prenant en compte ces éléments de constat que se détermine la place réservée au stationnement de façon précise et non dogmatique.



Photo 4. Stationnement dans un espace partagé – Saumur (49), phase concours

Il s'agit dans un deuxième temps de définir quelle articulation il faut mettre en place entre le réseau viaire et le site. Le stationnement est à la charnière entre le réseau routier et la ville, le quartier, l'îlot, ... Il faut l'envisager comme une porte d'entrée qui doit s'accompagner si nécessaire de « verrous » nécessaires à sa régulation par une réflexion sur sa gestion et la réglementation qui l'accompagne.

De nouvelles formes de stationnement pour une ville plus douce

Afin de concilier densité bâtie et qualité du paysage urbain, c'est dans le dimensionnement et l'organisation des voiries et des aires de stationnement que s'esquissent des espaces publics durables. Dans les gabarits des voies de nos villes traditionnelles européennes, le stationnement associé à l'arbre d'alignement et au mobilier de confort peut servir à « pacifier » et ralentir cet environnement comme le sous-entend la définition de la « rue partagée » où les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, pratiquent ce corridor tant pour le déplacement que pour le cadre de vie qu'il apporte.

Pour répondre à cette échelle d'une rue peu large devenue trop petite pour répondre à ses différents usages, la première réponse consiste à lui retirer ses bordures et ses trottoirs, afin de libérer ce corridor devenu trop exigu. La circulation est alors ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue et générant un environnement domestique appropriable par tous sur une surface plane multipliant les possibilités de déplacement. Ajouter des stationnements, permet cette pacification en créant des obstacles dans les nouvelles rues. La voiture devient alors un élément qui aide à la pacification. Ces espaces publics ainsi redéfinis recréent des rues qui s'apparentent à des promenades et à des aires de jeux où les enfants peuvent se déplacer en toute quiétude (voir photo 5).

Pour les gabarits de voies supérieures, le recours à l'utilisation du stationnement en Lincoln, qui tire son nom de la rue parisienne qui fut la première à utiliser une encoche pour y installer du stationnement permet aussi de compléter ce principe en y associant des arbres espacés d'une longueur entre 12 et 15 m. Cette disposition devenue courante, est une pratique de conception offrant de multiples possibilités où peuvent venir, dans cette épaisseur, en association avec les aires de stationnement, un



Photo 1. Parkings mutualisés à l'échelle d'un îlot, Bègles (33)

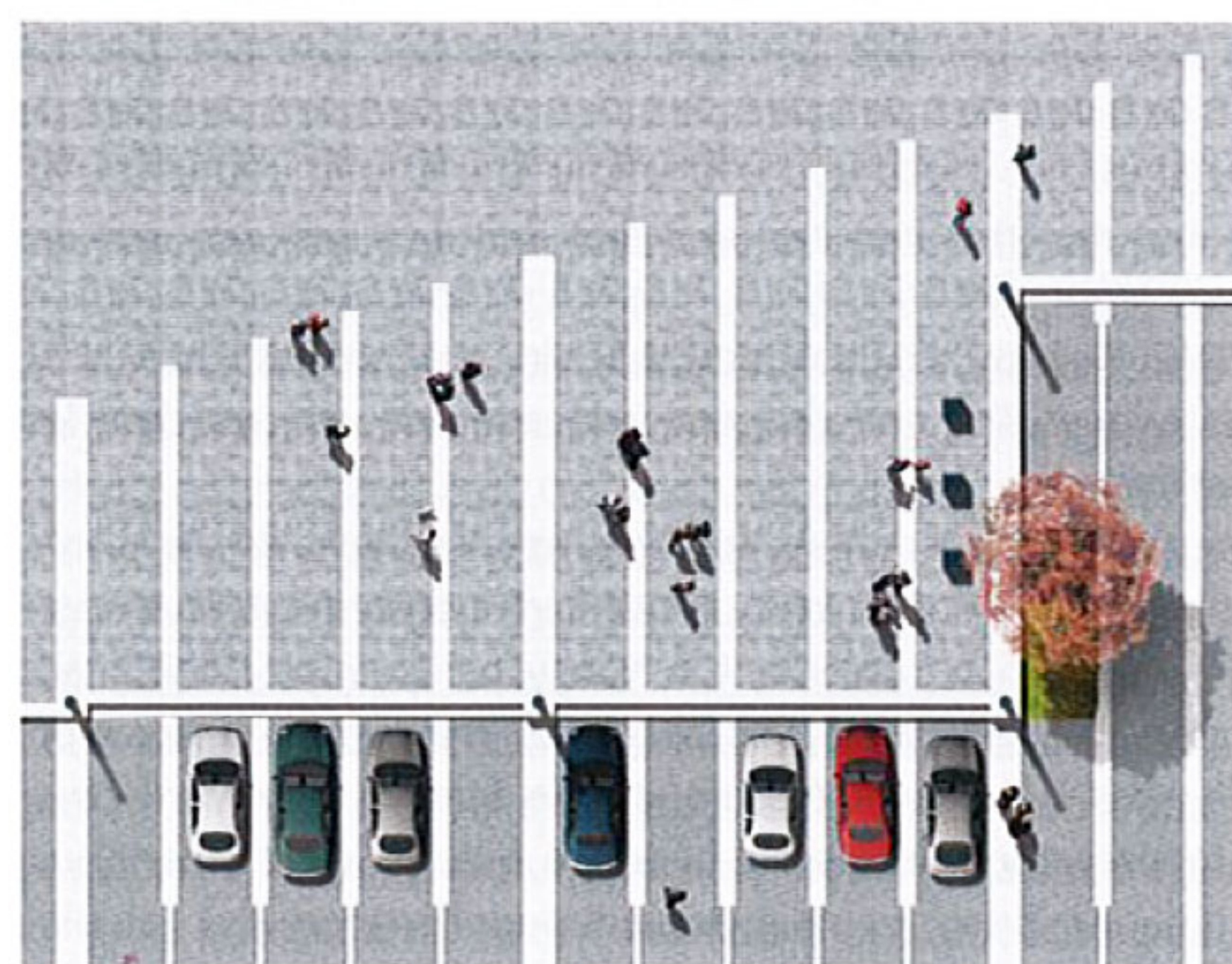


Photo 2. Esquisse de travail

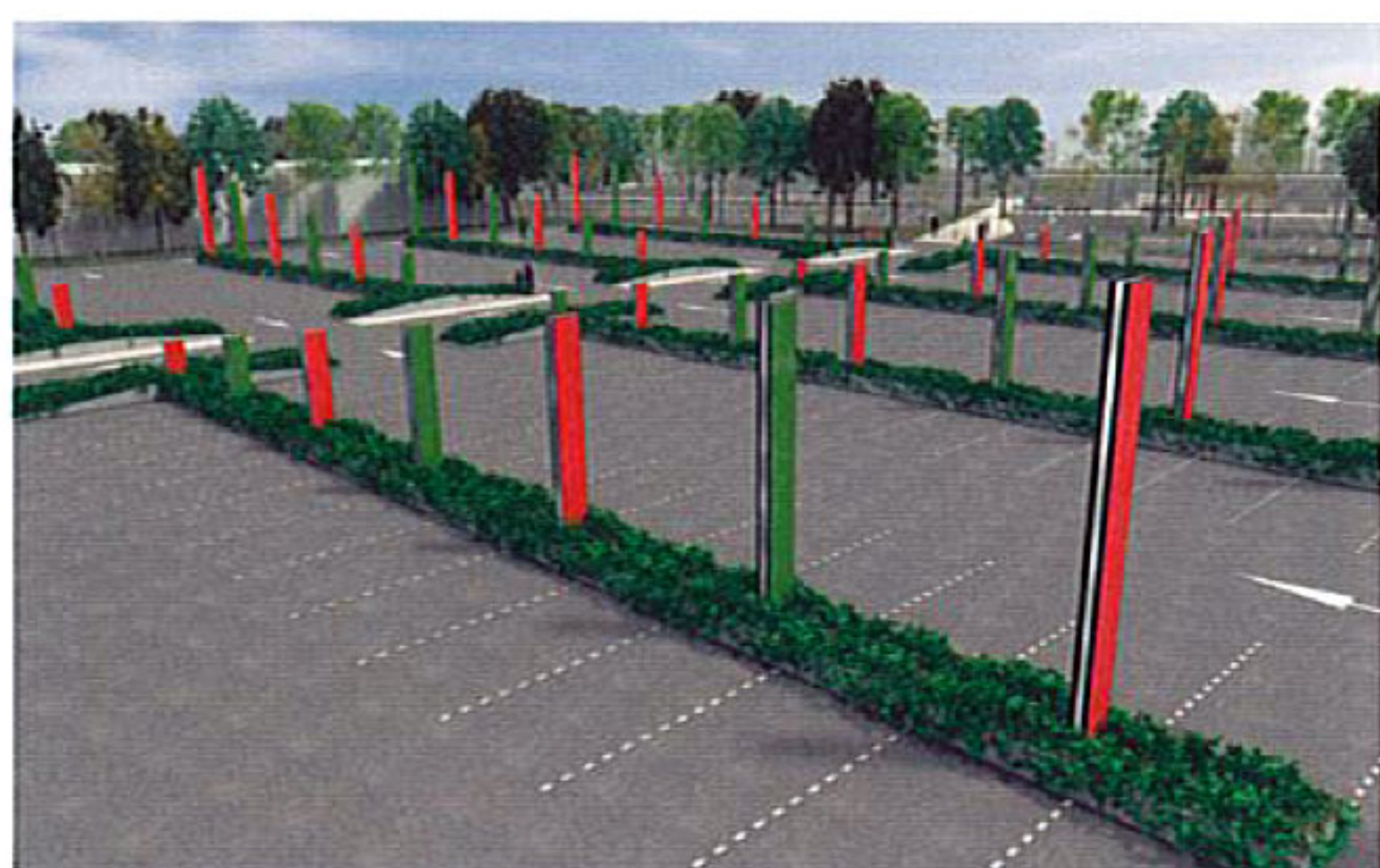


Photo 5. Transformation d'une rue en espace partagé, Amlens (80)

dispositif arboré et un mobilier d'éclairage. De nouvelles expériences dans les grandes métropoles s'intéressent à étendre cet espace à de nouveaux usages qui favoriseraient une nouvelle relation entre la voirie et la façade, comme celle d'édicules commerçants, de mobiliers de services ou de confort, offrant de nouvelles pratiques possibles. Plus particulièrement, cet agencement permet de qualifier avec précision ces espaces d'entre-deux qui lient la rue et le seuil. Il fabrique ainsi un ruban signifiant clairement l'espace domestique et piétonnier et celui de la voiture (voir photo 6).

En sortant des villes centres ou dans les espaces péri-urbains, les anciennes routes nationales ou autres radiales interrogent lors de leur transformation en « boulevard urbain » sur la place allouée au stationnement. Les dispositifs en bataille et en épis disparaissent au profit de bande longitudinale, diminuant de façon forte et définitive la possibilité d'un contact ferme entre le flux automobile et ses rives. Cette réponse ne peut suffire et doit s'accompagner d'une étude élargie de l'axe routier concerné pour proposer de recréer des parkings au-delà du corridor dans le but de créer des seuils avec la ville environnante, vecteur de micro-centralités à venir. Liées à un quartier, un îlot, ou une polarité commerciale, ces simples poches de parkings dépassent leur rôle premier en étant judicieusement conçues. Elles peuvent alors devenir le lieu d'articulation de l'espace urbain qui les entoure.

Associés aux infrastructures de plus grandes échelles, des parcs de stationnement (aménagés à proximité d'un arrêt de transport



Photos 7 et 8. Installation d'œuvres urbaines sur les P+R du tramway de l'agglomération tourangelle

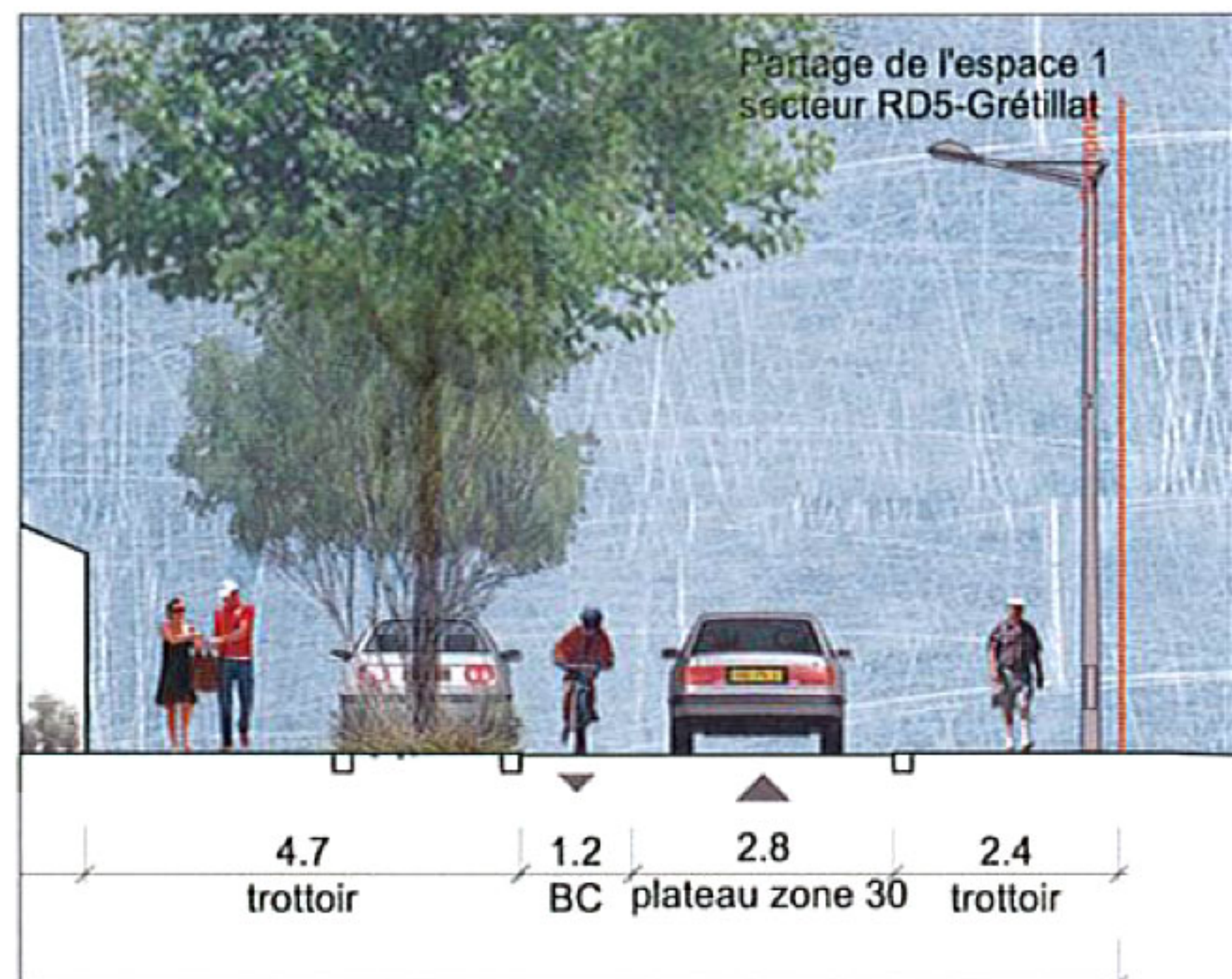


Photo 6. Requalification d'une rue en zone 30, Vitry sur Seine (94)

structurant, généralement en dehors de la zone centrale d'une agglomération) sont destinés à inciter les automobilistes à y garer leur véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun, tel qu'un métro, tramway ou un BHNS. Appelés aussi parcs relais (P+R) ou parkings de rabattement, ils constituent des aménagements développés pour faire face à l'engorgement provoqué par l'étalement urbain permettant ainsi de conserver la vitalité économique des centres villes en les liant à leur périphérie. Dans un contexte de préoccupations environnementales où les formes des villes se veulent plus compactes et moins génératrices de déplacements individuels motorisés, ces espaces sont pourtant devenus une solution courante dans les plans de déplacements urbains initiés par les pouvoirs publics.

En limite des villes, ces grands espaces publics peuvent être détournés à d'autres fins comme à Tours, où l'agence Richez-Associés accompagne Daniel Buren et Règne Charvet-Pello dans la mise en place d'un dispositif d'œuvre urbaine en lieu et place du P+R de Joué les Tours du futur tramway de l'agglomération tourangelle (voir photos 7 et 8).

Cohabitation avec le piéton et les transports en commun en centre-ville

Ces démarches conceptuelles à l'échelle conventionnelle du parking nécessitent d'être remises à plat dans les centres villes

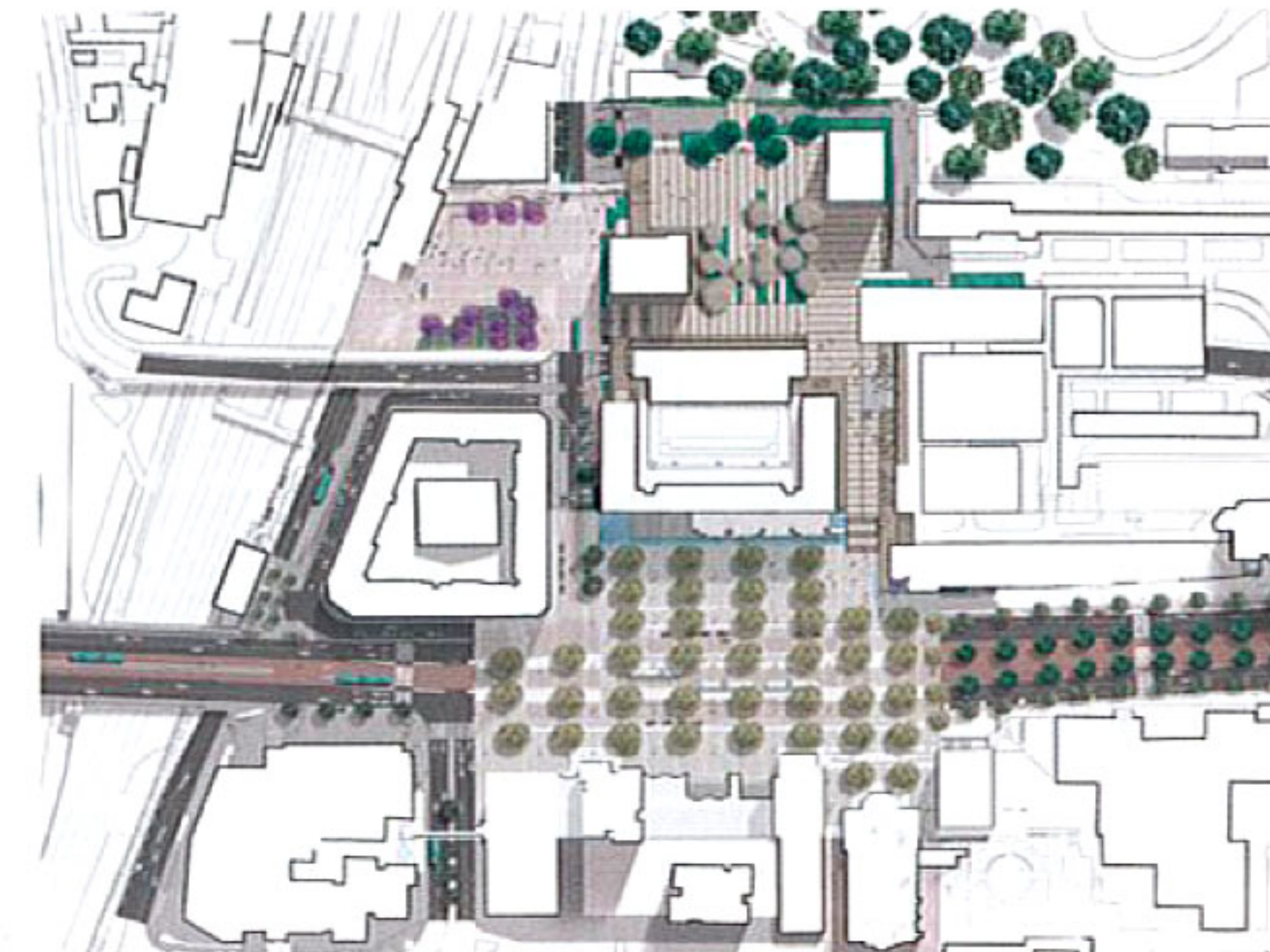


Photo 9. Plan d'ensemble du centre-ville de Choisy-le-Roi

par le changement profond qu'imposent les nouvelles mobilités plus appropriées à nos besoins de citoyens. Bien que la périphérie francilienne possède un réseau d'infrastructures routières conséquentes, c'est là où avec son fonctionnement en zones monofonctionnelles séparées des unes des autres, la voiture reste un moyen de déplacement nécessaire mais complémentaire des autres moyens de déplacement. Ce n'est donc pas un choix entre deux modes mais bien une cohabitation qu'il faut inventer pour créer de nouvelles formes urbaines et de nouvelles pratiques dans les zones péri-urbaines.

Dans le cadre de la requalification du centre-ville de Choisy-le-Roi, ville de 40 000 habitants située de part et d'autre de la Seine au sud-est de Paris, nous nous sommes intéressés à inventer une nouvelle place à la voiture. Le centre-ville placé en bordure du fleuve est issu d'un urbanisme des années 60, construit autour d'un dispositif de dalles où la voiture est garée soit au niveau rue, soit majoritairement dans des parkings souterrains tandis que les parcours commerçants se situent au niveau supérieur. La « dalle », taillée par le canyon routier de l'ancienne N186 nécessitait d'être reconfigurée pour remettre en relation le sol naturel, la dalle et les espaces souterrains, notamment les parkings.

Avec la constitution d'un pôle d'échange majeur d'île de France, liant une gare RER au bus en site propre, le TVM, associé à un important réseau de bus et tenant compte de l'arrivée prochaine du tramway Paris-Orly, les parcours du piéton et de la voiture ont été réorganisés autour d'un vaste plateau piétonnier, d'une Grand'Place, du parvis de la gare et le remarquable parc de la Mairie. Les stationnements de surfaces ont été étudiés pour répondre aux besoins de « l'instant » et repensés avec une réglementation payante et favorisant la rotation, permettant des stationnements spécifiques notamment de dessertes occasionnelles et des aires de livraisons adaptées aux commerces.

De ce niveau de référence, de nouveaux accès aux parkings souterrains ont été organisés, combinés à une redéfinition des parcours d'accès par une signalétique appropriée et lisible par tous. Création d'une trémie d'accès au parking central, directement depuis l'avenue principale, mise en place d'ascenseurs panoramiques, conçus pour devenir les nouveaux repères des lieux et multiples escaliers, soigneusement dessinés, permettant



Photo 10. Nouvel accès à la dalle Sud et aux parkings en ouvrage

d'enchaîner avec clarté et fluidité ces nouveaux espaces transformés, réarticulés et requalifiés. Cette nouvelle offre de stationnement notamment en ouvrage s'est aussi inscrite plus largement dans une démarche de développement durable initiée par la ville dans le cadre de son agenda 21. Le directeur de cet ambitieux programme de renouvellement urbain, Jean-Michel Bello a conduit ainsi pendant plus de dix ans, avec Stéphane Touboul, un travail de réutilisation des dispositifs existants en minimisant les démolitions et les constructions neuves. Ce travail de recomposition fine a permis de mettre en place une proposition globale de stationnement, compatible et complémentaire avec l'offre de transport en commun.

Cette transformation et cette réadaptation de l'offre de stationnement permet ainsi de proposer des stationnements mutualisant à la fois les besoins des voyageurs, des habitants et des salariés du centre-ville (voir photos 9 et 10).

Élément de composition de l'espace public des nouveaux quartiers

La densification des espaces péri-urbains générés par la métropolisation de la région parisienne convertit l'usage de la voiture et la place allouée au stationnement. Elle pose la question des fragments d'espace publics souvent hétéroclites et ses liens à la géographie environnante. Cette approche de recomposition des espaces appartenant au monde de la voiture, où chaque lieu résiduel de parking se transforme au profit de nouvel espace bâti et d'un espace public associé, nécessite une approche globale.

Le quartier Rouget de l'Isle à Vitry-sur-Seine, à quelques kilomètres au sud de Paris est un très bon exemple où le réseau viaire qui préexiste et le stationnement ont été repensés pour permettre d'organiser la composition des espaces publics jusqu'à devenir le support des corridors écologiques et du dispositif de récupération des eaux.

Espace linéaire partiellement bâti qui s'est constitué par un élargissement progressif de ses rives à 40 mètres, va voir s'installer une nouvelle urbanité comprenant 136 000 m² de SHON dont 850 logements. Cette ZAC, éditée par la SADEV 94, aménageur départemental du Val de Marne se situe dans la dynamique de métropolisation du Grand Paris sur la RD5, ex



Photo 11. Vue d'ensemble du quartier Rouget de l'Isle

Rn305 sur un coteau à forte déclivité qui place le site en surplomb, donnant à voir au loin la vallée de la Seine. C'est sur la trame verte en lanière qui constitue les grandes lignes de force du site que le nouveau quartier a été pensé avec Archikubik, agence d'architecture et d'urbanisme catalane. De ces constats sont nés les « Eco connecteurs », concept qui à la fois fonde, organise, régule la trame bâtie et les espaces publics mais aussi pérennise cette ossature verte à l'échelle du territoire, à travers une continuité écologique exemplaire et de nouvelles liaisons entre les quartiers. Prenant en compte de nouveaux parcours viaires et piétons, cette nouvelle urbanité sera traversée par une avenue pacifiée par un tramway, de larges trottoirs jardinés qui se prolongeront dans les îlots et au-delà sur le plateau ou vers les quartiers des bords de Seine.

À travers la conception des espaces publics, il s'agit de s'appuyer sur cette forte dimension environnementale pour installer un nouveau réseau de sentes et de voies et de stationnement, ce qui se traduit par une inclusion fine des dispositifs liés à la voiture. Le travail est étroitement lié à la programmation des lots et leurs parkings en ouvrage, placés volontairement et uniquement sous les bâtiments, sans empiéter sur les surfaces de pleine terre afin de répondre à l'exigence environnementale. Cette contrainte permet ainsi d'obtenir une surface de pleine terre représentant 40 % de l'ensemble des surfaces urbanisables, ratio très élevé pour la région parisienne, limitant de façon significative la surface imperméabilisée du nouveau quartier. Le nombre de place est limité à 0,7 place/logement pour les logements locatifs et 1,2 pour les logements en accession, ce qui atteste que la voiture n'est pas bannie de la ville future.

L'ensemble de ces dispositifs de stationnement exclusivement dédiés aux besoins résidentiels est attaché à des accès spécifiques et privatifs connectés au réseau de voies secondaires. C'est sur l'avenue principale et sur le maillage viaire aux échelles plus domestiques que s'installe tout un dispositif de stationnement de surface et d'assainissements alternatifs, végétalisés selon le principe du Lincoln de façon discontinue, afin d'offrir une ombre partielle et changeante au large trottoir, de recevoir et d'infiltrer les eaux de ruissellement et de répondre à la continuité écologique. Ces espaces jardinés répartit tout au long du trottoir reçoivent les eaux pluviales et prennent à la fois le rôle de bassin de rétention, de traitement et d'infiltration. Lors d'une

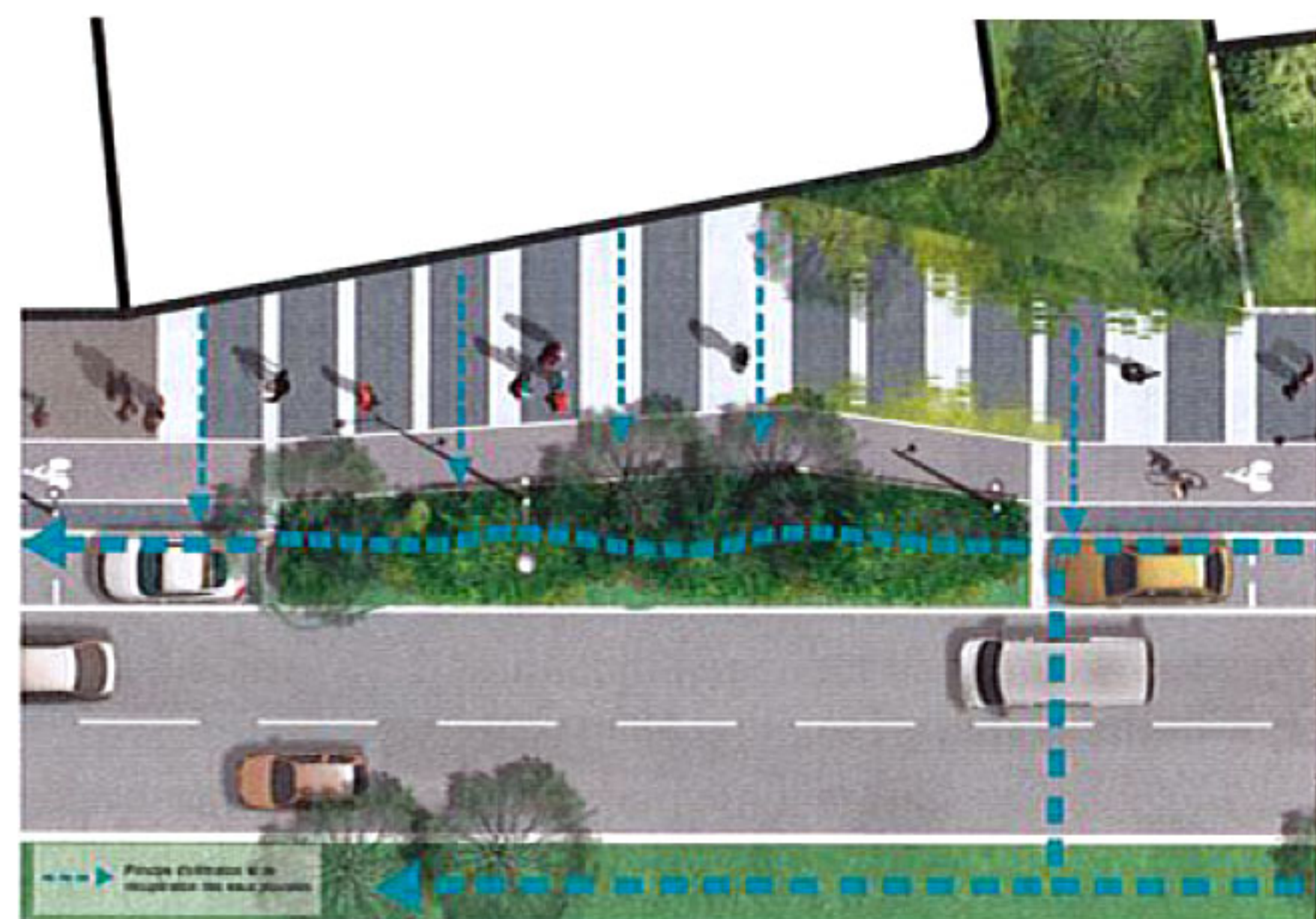


Photo 12. Principe de récupération et d'infiltration des eaux de ruissellement

averse, l'eau s'écoule dans une cunette et prend le chemin des noues. Celles-ci sont connectées entre elles de façon à répartir par jeu de surverse les eaux jusqu'à un exutoire en cas de très fortes précipitations.

Cette démarche d'assemblage mêlant de façon intime les structures végétales et les fonctions usuelles de la voiture permet de créer ainsi un vocabulaire qui peut se décliner dans le temps long qui est celui du projet sans altérer l'identité des lieux mais bien au contraire en enrichissant ces derniers de nouvelles situations (voir photos 11 et 12).

Ordonnement des abords d'un grand équipement sportif

À l'inverse des nouveaux quartiers, plus le concepteur s'approche des limites des villes, plus le rôle du stationnement reprend une place centrale dans l'occupation des espaces ouverts. Plus qu'ailleurs, par sa position dans le territoire et par son échelle, le travail de conception des abords extérieurs d'un grand équipement, tel qu'un monument historique ou sportif nécessite d'appréhender globalement le territoire environnant, principe essentiel d'un projet pour le paysagiste. C'est par ce biais que ces espaces nécessaires et indispensables deviennent alors légitimes en créant le support de l'identité des lieux, tout en répondant pleinement aux exigences fonctionnelles d'accès et de stationnement.

C'est aussi à travers de cette compréhension profonde du contexte que l'inscription dans le site des espaces de prime abord souvent artificiels et déconnectés que sont les parkings peut satisfaire aux échelles et à la temporalité du projet urbain.

Cette démarche a été menée dans le cadre de la programmation urbaine puis de la conception des abords du Grand Stade de l'agglomération havraise, stade de 25 000 places destiné au foot sur le site de Soquence, à l'est du Havre, entre la rd15, ex RN15 et une immense zone de triage ferroviaire. Ce site est un territoire qui a été remanié de nombreuses fois au cours de l'histoire du territoire du Havre. Le projet du Grand Stade se situe dans cette continuité du lieu en y inscrivant de nouvelles transformations majeures.



Photo 13. Plan d'ensemble du Grand Stade et de ses abords

Placé dans le lit majeur de la vallée de la Seine, ce milieu naturel a subi de brutales transformations au cours des temps, liées à l'industrie et aux infrastructures de transports ferroviaires et routières.

La conception des aménagements s'appuie sur cette histoire en développant une nouvelle topographie qui est mise en œuvre pour installer les aires de parking en tenant compte des spécificités du socle en place et des contraintes hydrographiques qui y sont liées. Les surfaces sont ainsi réfléchies pour répondre à une continuité de sol du stade aux aires de stationnement puis jusqu'aux limites du site afin de placer les piétons sur une surface continue jusqu'à l'entrée dans le stade. A contrario, l'ensemble des poches de stationnement est entièrement cloisonné par un travail de décaissement de noues, de fossés et de bassins, remplaçant les clôtures habituelles. L'ensemble du site est géré à distance par un dispositif de vidéosurveillance et d'un contrôle d'accès, installés sur des ensembles de bornes rétractables (voir photos 15 et 16).

Le principe d'accès des véhicules dissocie celui des véhicules liés au fonctionnement du Stade (techniques, sécurités, ...) et celui des spectateurs. Le cheminement dans le site relie les accès aux poches de stationnement par une voie de desserte qui contourne le site à l'image des faisceaux ferroviaires. Seuls les véhicules officiels, de fonctionnement, presse, joueurs, spectateurs visiteurs, sécurité et Relations Publiques, ainsi que les navettes et les véhicules PMR entrent et circulent dans le site. Les véhicules de fonctionnement, sécurité et joueurs n'accèdent pas aux heures de pointe. Les autres véhicules circulent à l'extérieur du site, principalement au nord et accèdent à l'équipement à pied. Le Stade lui-même offre deux types de stationnement : un parc en ouvrage situé sous le parvis et des poches disséminées autour

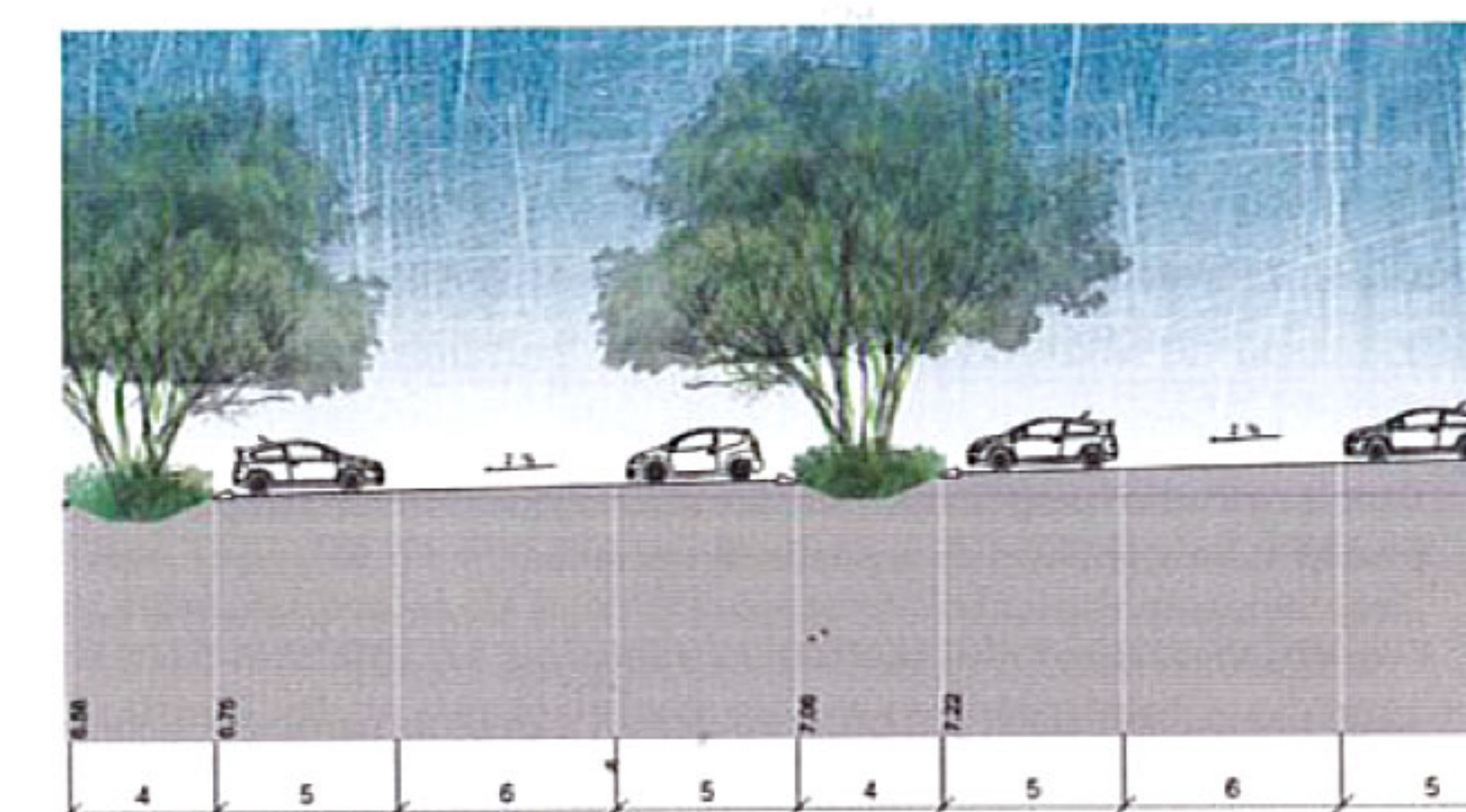
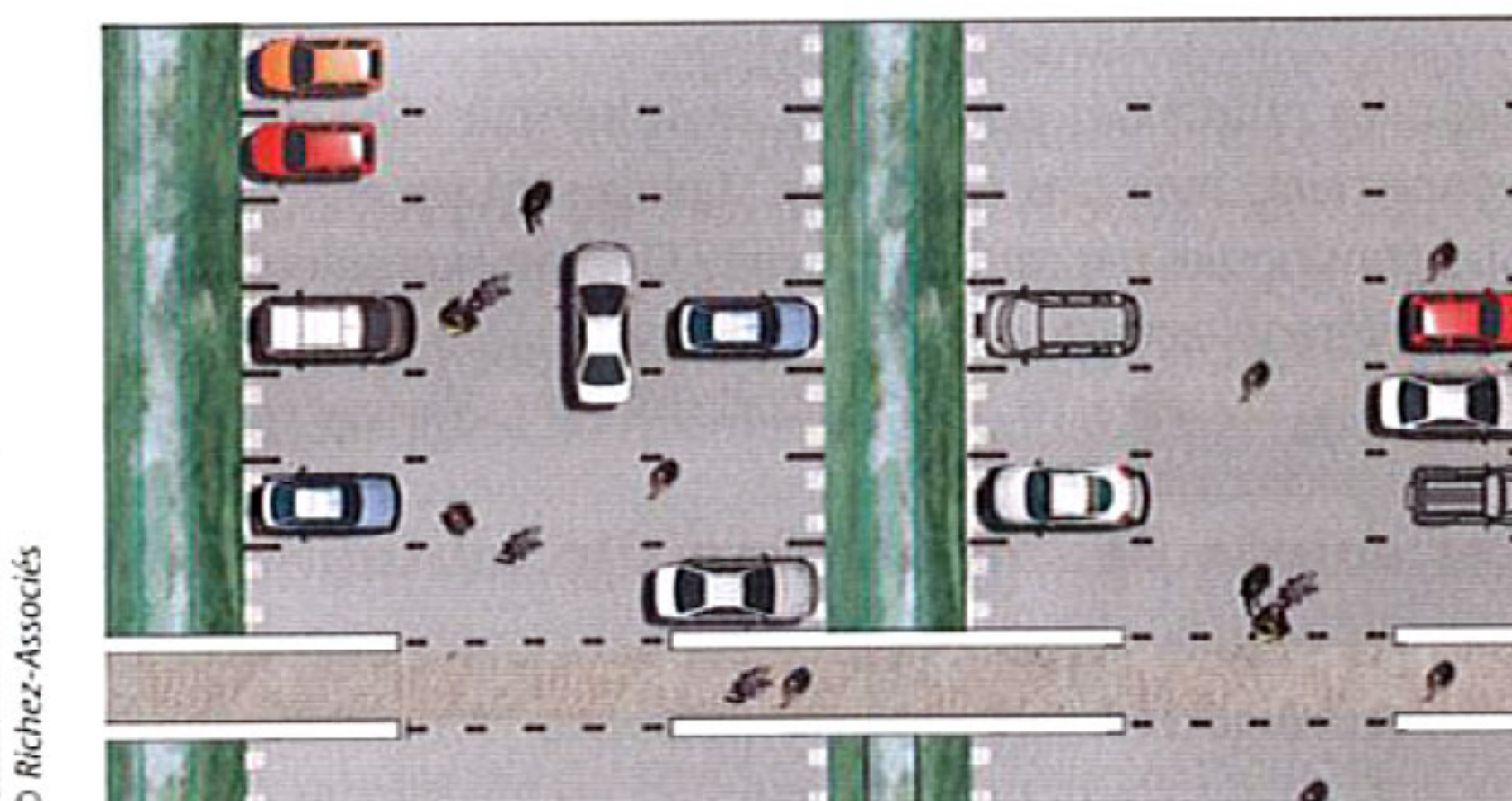


Photo 14. Des espaces de parkings dédiés au stade et au futur quartier de Soquence

du parvis, en extérieur mais fonctionnellement closes. Les poches closes en extérieur représentent près de 900 places « Relations Publiques » et reçoivent les cars des joueurs et des spectateurs visiteurs, les véhicules presse et sécurité. Le parking en ouvrage reçoit par ailleurs les véhicules officiels, de fonctionnement, le traiteur et offre un potentiel de 336 places « Relations publiques » supplémentaires.

Les aménagements autour du Grand Stade ont été conçus de manière à créer un nouveau morceau de ville. Cela implique la réalisation d'espaces publics ouverts à tous, vivants à toute heure et supports de nombreux usages : itinéraires de promenade, lieux d'événements extérieurs, jeux, ... Cette conception des espaces est induite par la volonté d'ancrer le Stade dans un milieu urbain et d'aménager un site susceptible d'accueillir de nouvelles fonctions et de nouveaux usages, nécessitant la polyvalence et la mutualisation des aires de stationnement tout au long de la journée et de l'année. C'est ainsi que l'urbanisation future du site et la création de la ligne 2 de TCSP ont été pris en compte pour permettre l'utilisation des aires de stationnement par les futurs occupants et la transformation en parcs relais jour d'une partie des places disponibles.

Associé à ce travail des surfaces, le paysage est développé dans le même esprit que le stade, en utilisant la couleur et les qualités plastiques des végétaux et du sol pour créer un environnement spectaculaire. Le projet tend à valoriser les différences de niveau, les ruptures, et à mettre en scène la transformation du terrain par la plantation de structures paysagères avec des saules et des frênes notamment. Les aires de stationnement et les structures végétales qui se dessinent deviennent les lignes de force du paysage d'entrée de la ville du Havre formant un écrin au Stade. ■



Photos 15 et 16. Principes et détails d'organisation des « parking boisés »