LE PARKING

De l’oubli à la valorisation

LE PARKING

De l'oubli à la valorisation

AMÉLIE MISCHLER

Master Architecture EPFL
Énoncé théorique
Janvier 2023

Professeure Énoncé théorique: Sarah Nichols
Directeur Pédagogique: Jeffrey Huang
Maître EPFL: Georg-Christoph Holz

2023, Amélie Mischler. Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY https://creativecommons.org/licenses/by/4.0).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

Remerciements

À Mon groupe de suivi,
pour leur confiance et leurs
précieux conseils.
À ma famille et mes ami.e.s
pour leur soutien et leurs
encouragements tout au long de
mes études.

Introduction 09

01 **Progrès à dépendance** 13
L'ère automobile
Obsolescence

02 **Nuisance dans la ville** 35
Junkspace et non-lieu
Suspense et crime
Réunions marginales

03 **Parkings lausannois** 57
Bellerive
Montbenon
Riponne

04 **Nouveau lieu** 97
Espace public
Réversibilité
Mixité

Discussion 121

Bibliographie 124

Introduction

Si de nos jours la voiture est un bien ordinaire dans notre société par sa présence abondante, son statut a fortement changé dans la conscience collective au fil des ans. Passant du symbole de progrès à symbole de dépendance de notre mode de vie, la voiture est également passée d'un bien d'exception à un outil répandu. Son utilisation massive et non-progressive d'après-guerres a nécessité des actions rapides afin de gérer les flux importants qui encombrèrent et saturèrent les villes. Le stationnement des voitures a été sujet de nombreux projets et reste encore actuellement un enjeu majeur de nos villes. Le parking est une typologie créée uniquement pour servir et elle a toujours été au service de la voiture en dépit de son utilisateur. Standardisé, le parking a été rationnalisé à l'extrême en oubliant parfois de considérer l'espace qu'il génère.

Cependant, avec la diminution de l'utilisation de la voiture dans les centres-villes, de nouvelles questions se posent sur le futur de ces grandes structures. Souvent mal vues en raison de leur association avec la voiture et leur impact environnemental, elles ont une fonction importante au-delà de simplement loger les voitures. Les parkings sont considérés comme des espaces peu appréciés et lugubres, souvent associés aux images véhiculées par les films.

Néanmoins il est important de reconnaître qu'ils fournissent des refuges et des lieux propices aux appropriations spontanées. Les villes nécessitent des espaces vides tels que des places pour les réunions ou manifestations des habitants. Le parking est un vide au milieu du tissu urbain, une opportunité.

C'est les utilisations hétéroclites populaires qui le rendent intéressant. Les parkings qui ne fonctionnent pas comme un espace public sont ceux pensés uniquement pour la voiture et non l'utilisateur. Bien que la diminution du nombre de voitures puisse remettre en question la légitimité des parkings, la voiture restera encore présente dans les villes et aura toujours besoin de structures pour être garée.

Cet énoncé théorique a pour objectif d'examiner l'histoire et le fonctionnement de la typologie du parking en mettant en lumière l'évolution de la voiture et des différents parkings qui lui sont associés. En explorant les aspects négatifs du parking véhiculés par la culture populaire, comme les films ou les séries télévisées, cet énoncé vise à comprendre les raisons qui ont contribuées à la mauvaise réputation de cette typologie afin d'en anticiper les défauts.

L'analyse de parkings situés à Lausanne, tels que ceux de la Riponne, de Montbenon et de Bellerive, permet de mettre en évidence les différentes typologies qui existent, allant des parkings souterrains aux parkings à étage en passant par les parkings de plain-pied. Chacun de ces parkings offrent des expériences et des opportunités différentes.

En étudiant des parkings récemment construits, cela permet ainsi de montrer l'évolution de pensée dans la conception de leur structure et de leur intégration dans le milieu urbain.

L'objectif de cet énoncé est de revaloriser les différentes typologies des parkings, qui depuis plusieurs années étaient tombés dans l'oubli et de démontrer qu'ils sont également lieux de vie.

01 - PROGRÈS À DÉPENDANCE

L'ère automobile

La problématique de l'engorgement des rues à cause des moyens de locomotion remonte à bien avant l'arrivée de la voiture. Les premières complications liées au stationnement remontent à la Rome Antique. Des actions pour restreindre l'accès à certaines rues marchandes ont été entreprises par Jules César afin de décongestionner celles-ci des chars et charrettes tirées par des chevaux les obligeant ainsi à se stationner en périphérie.[1]

1 Ben-Joseph, *ReThinking a Lot,* 53.

Le terme *parking* est emprunté à l'anglais depuis 1926[2] cependant il s'agit d'un faux anglicisme. Il ne peut pas être traduit littéralement par « a parking » pour désigner l'endroit mais évoque l'action de se garer. En anglais britannique, ce lieu se nomme *car park* et en américain *parking lot* pour désigner la surface ou *parking garage* pour désigner sa structure. En anglais, le terme *park* date du milieu du 13ème siècle et signifie « étendue de terre fermée comme réserve pour les bêtes de chasse » repris du Vieux Français *parc* (12ème siècle) lui-même issu du latin *parricus* signifiant « enceinte » « clôture » (8ème siècle).[3]

2 « Définition de Parking », Centre national de ressources textuelles et lexicales

3 Ben-Joseph, *ReThinking a Lot*, 55.

Le terme *to park* a été appliqué en tant que verbe en 1915 avec pour définition « action de mettre (un véhicule) à un certain endroit ». De l'américain, *parking lot* est apparu en 1920, « parcelle de terrain utilisée pour le stationnement des véhicules ».[4] En français *parking* reste le plus répandu même si le plus correct serait parc de stationnement.

4 Douglas, "Etymology of park," Online Etymology Dictionary

Emergence
1890-1920

L'invention de la voiture en 1885[5] ainsi que son développement a profondément changé notre société, que ce soit spatialement, en modelant nos villes et paysages ou socialement, en changeant les mœurs de la société. Si de nos jours la voiture nous semble banale et omniprésente dans notre quotidien, cela n'a pas toujours été le cas. L'utilisation de la voiture s'est faite progressivement entre le début du 20ème siècle et la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Depuis cet événement on observe un pic important de production.

Au début des années vingt, en France, on dénombre environ 300'000 automobiles dans le pays.[6] Les premiers utilisateurs de la voiture sont des privilégiés, des hommes blancs[7] à l'aise financièrement. Ils ne représentent qu'un faible pourcentage de la société en tant qu'utilisateurs. Symbole de progrès, la voiture est employée dans ses débuts comme un jouet de luxe qu'on utilise qu'occasionnellement et peu de personnes peuvent se permettre d'en acquérir une. L'automobile reste la plupart du temps immobile et les premiers questionnements quant à son stationnement se posent.

Les tous premiers parkings à étages apparaissent pour répondre à cette nouvelle demande mais portent le nom de *garage*.[8] Ce terme est utilisé à partir de 1902 en français ainsi qu'en anglais et il signifie « abri pour un véhicule » ou « endroit pour stocker quelque chose ». Du verbe garer « abriter », sa racine du vieux français *garir* « prendre soin de, protéger, épargner, sauver » [9] vient apporter une connotation différente de celle du mot *parking*. Le garage était alors considéré comme un lieu spécial qui abritait un bien coûteux.

5 Hasse, *Übersehene Räume*, 22.

6 Ibid, 22.

7 Leavitt, « Inside the Lines: Parking and Social Stratification»

8 Hasse, *Übersehene Räume*, 9.

9 Douglas, "Etymology of garage," Online Etymology Dictionary

Bons nombres de ces premiers garages étaient construits et gérés par des clubs automobiles privés et exclusifs. En France, le premier club créé en 1895 et encore existant à ce jour, l'A.C.F. l'Automobile Club de France, était et est encore actuellement exclusivement réservé aux hommes.[10] Même si les femmes et les personnes de couleurs n'ont jamais été privés de posséder une voiture, pour ceux qui en avait alors les moyens, trouver une place pour se garer n'était pas pour autant chose facile. Les clubs automobiles excluant les femmes et les minorités de leur adhésion ont rendu le parcage et l'accès en ville beaucoup plus compliqué pour eux que pour les hommes blancs privilégiés.[11]

Pendant la construction progressive de ce nouveau type de stationnement, écuries, remises et marchés couverts se sont vus parfois convertis momentanément pour accueillir ces biens de luxe. Ancien marché couvert, le garage Messine en 1907 à Paris est l'illustration même de cette adaptation des bâtis existants pour accueillir des voitures. L'intérieur est converti en garage à l'aide d'emploi du béton armé. Ce sera le début de l'utilisation privilégiée de ce matériau pour ce type de construction..[12] Le béton a généralement été choisi pour ses qualités structurelles capables de supporter de grandes charges et aussi grâce à ses qualités constructives de par sa liquidité.

10 Buisseret, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », 47.

11 Leavitt, « Inside the Lines »

12 Pavillon de l'Arsenal, « Un siècle d'immeubles pour automobiles»

Fig 1 Affiche pour la première Exposition Internationale d'Automobiles qui s'est tenue du 15 juin au 3 juillet 1898 au jardin des Tuileries à Paris

Fig 2 A gauche, photographie d'un modèle T-Ford de 1923.

Fig 3 Devanture du Garage Messine

Fig 4 Façade du Garage Ponthieu

Sa résistance face aux intempéries et au feu en fait un matériau durable et idéal face aux conditions extérieures auxquelles sont confrontés les parkings. Le motif financier fut souvent la raison de l'emploi du béton grâce à son faible coût à la construction. Ce type de bâtiment se devait d'être rentable.[13]

L'un des plus anciens parkings à étages en Europe est le garage Ponthieu d'Auguste Perret construit en 1906 à Paris. Il est également l'un des premiers garages à être équipé de système mécanique pour surélever les voitures et ainsi les garer à des étages supérieurs.[14] Sa fonction de garage a été cachée derrière les fenêtres de la façade. Cet exemple montre une tendance de l'époque, dissimuler les garages en imitant des entrepôts.[15] La « clôture » ou la dissimulation des véhicules exprimait le statut social ainsi que leur valeur. Dans l'architecture de Perret, le paramètre de l'économie est reflété dans son rationalisme et retranscrite par l'emploi du béton. L'architecte voit une réelle beauté dans la vérité constructive et cherche à l'obtenir à travers ses ouvrages. Il y parvient dans la façade du garage Ponthieu grâce à l'ossature en béton qui traduit la logique constructive du bâtiment. La conception du garage tourne autour de la voiture et de sa préciosité. On peut remarquer que les éléments de remplissage de la façade sont vitrés et cela permet ainsi de protéger, en contrôlant l'environnement interne, les voitures qui à l'époque étaient ouvertes et sans toit.[16]

13 Henley, *L'architecture du parking,* 42-43.

14 Hasse, *Übersehene Räume.*30.

15 Henley, *L'architecture du parking*, 8.

16 Ibid, 9.

Grands Garages
1920-1940

Début des années vingt, c'est la naissance de la fabrIcation de la voiture en grande série mais elle n'en reste pas moins un bien encore très coûteux et singulier. Il n'y a pas de forte augmentation de production entre les deux guerres mais plutôt une augmentation progressive passant d'environ 300'000 voitures en France à la fin de la Première Guerre mondiale à 2'310'000[17] voitures à la fin de la Deuxième Guerre. Les bâtiments publics convertis en garage ou les remises employées momentanément pour garer sa voiture ne suffisent plus cependant à combler les besoins croissants de la demande de place de stationnement.[18] Les architectes ont alors commencé à intégrer des places de stationnement en sous-sol ou au rez-de-chaussée des immeubles des villes. Cependant, au début du 20ème siècle, une dissociation progressive du logement et du stationnement voit gentiment le jour avec l'apparition de nombreux garages collectifs.

Les propriétaires de voitures peuvent désormais louer ou acheter un espace pour stationner leur véhicule en dehors de leur propriété. Les Grands Garages sont considérés comme des « hôtels pour automobiles » et prennent l'allure de bâtiments existants. De nombreux services sont inclus dans leurs structures afin d'égaler le statut de ce bien luxueux. Les propriétaires de garage proposent diverses fonctions en subsidiaires tels que des lave-autos, des stations-services ou des aires d'entretien.

Cependant, de nombreux garages abritant ces services, furent victimes d'incendie car ils ne servaient pas uniquement au stockage de voiture. L'embrasement des cuves d'essence stockées en étaient souvent la cause. Ces incendies ont provoqué une réponse en parallèle avec l'arrivée progressive de nouvelles typologies telles que les stations-services et les garages d'entretien.[19]

17 Barré, « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français », 229.

18 Pavillon de l'Arsenal , « Un siècle d'immeubles pour automobiles»

19 McDonald, « The Early Parking Garages Interactive Role in the Design of the Modern City »

Les « Pigeon Hole », parkings verticaux mécanisés, prendront leur essor dans ces années-là. Cette nouvelle typologie est une solution qui économise les espaces de circulation et qui offre donc la possibilité de stocker un maximum de véhicules sur une plus petite surface. Une solution vue alors comme plus économique dans les villes où les terrains coûtant toujours plus chers. Les premières voitures avaient du mal à monter les pentes[20] et l'absence de rampe facilitait la tâche. Le Kent Garage, construit en 1920 à New York, est un parfait exemple de parking mécanisé. Grâce au système mécanique, le bâtiment offrait 24 étages de places de stationnement, une hauteur jamais atteinte dans les parkings à rampes qui n'excédait pas les 7-8 étages.[21]

De réelles réflexions sur la rentabilité des parkings influençaient leur typologie de différentes façons. Par exemple, lorsque les propriétaires de parkings ont commencé à voir le potentiel de profit dans le stationnement à court terme, ils ont premièrement ciblé les femmes lorsqu'elles allaient faire des courses en ville. Si dans un premier temps les femmes étaient exclues de certains services de stationnement, comme les clubs automobiles, lorsque la voiture s'est popularisée, l'exploitation des parkings pour leur rentabilité fut un motif suffisant pour changer de vision. Un étage entier fut dédié aux femmes dans un garage à Baltimore dans les années 1930. La motivation d'attribuer des espaces de stationnement uniquement pour les femmes était peut-être menée par l'idée que celles-ci pourraient ne pas se sentir en sécurité dans un parking souterrain. Les attentions particulières envers les femmes portées autour de leur besoin et préoccupations avaient pour but certainement de les inciter à conduire et se garer en ville au détriment des transports publics. Des espaces pour qu'elles se sentent en sécurité, tels que des salles d'attente décorées et meublées ainsi que des services supplémentaires pour se rafraichir et se retrouver avec leurs amies, ont été mis en place par exemple dans un garage souterrain à San Francisco dans les années 1940.[22]

20 Hasse, *Übersehene Räume*, 30.

21 Ibid, 33.

22 Leavitt, « Inside the Lines ».

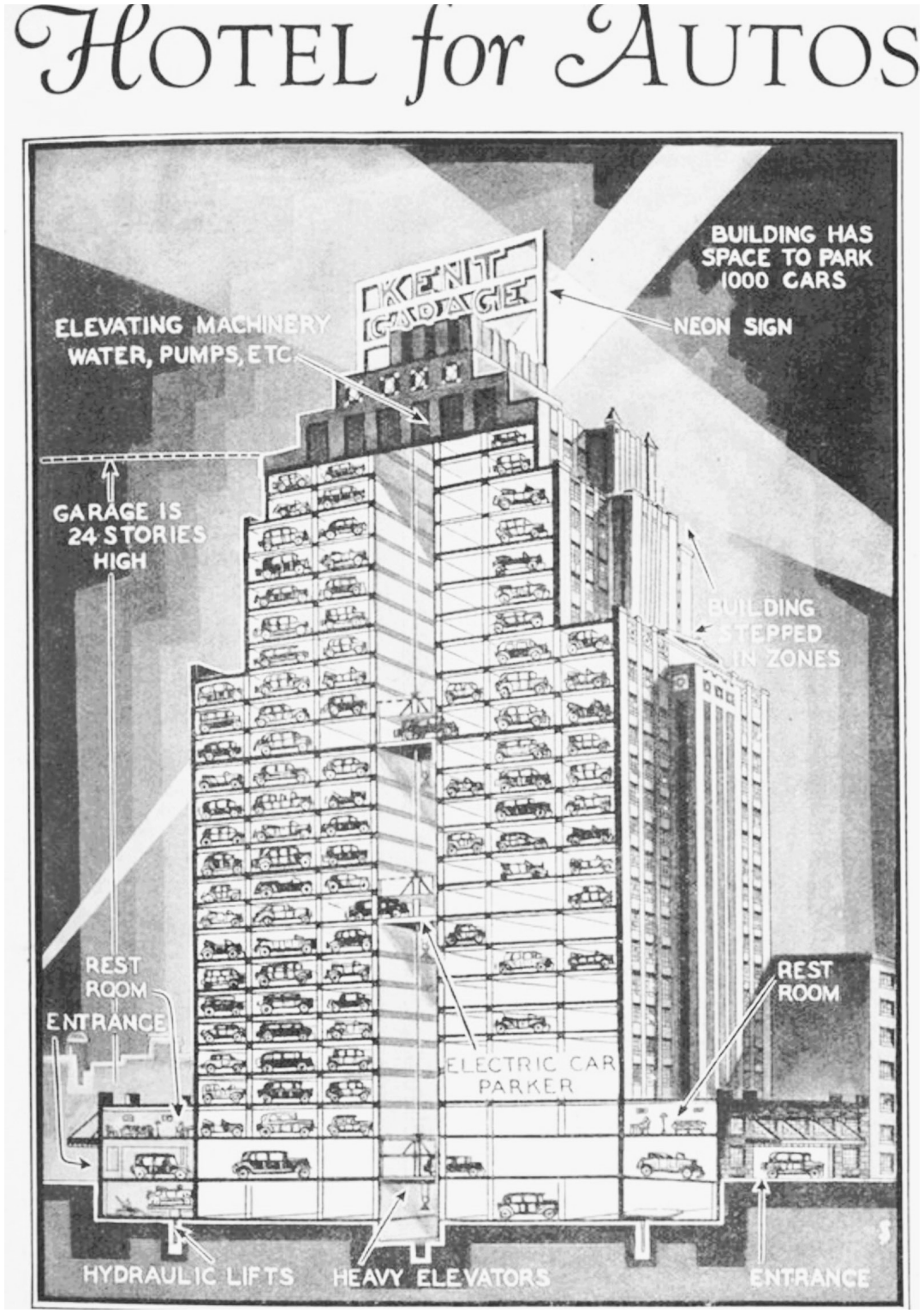


Fig 5 A droite, Kent Garage, «hotel for autos»

Grande série
1940-1970

La période des Trente Glorieuses, période prospère après la Deuxième Guerre mondiale, a principalement eu lieu en Europe occidentale et en Amérique du Nord. Elle a été caractérisée par une croissance économique soutenue, un taux de chômage faible et un niveau de vie en hausse. Cette période a été marquée par une forte croissance industrielle et une urbanisation importante via un fort développement des transports et des communications, qui ont facilité les échanges et les déplacements. La production de voitures a connu une croissance importante pendant cette période, ce qui a permis de réduire les coûts de production et de rendre les voitures plus accessibles pour les ménages. La popularisation de la voiture a également été favorisée par les campagnes publicitaires qui ont contribuées à l'image positive de la voiture, devenue un symbole de liberté et de mobilité. L'augmentation des salaires a permis à un plus grand nombre de personnes de se permettre l'acquisition d'une voiture.[23] Tous ces éléments se répercutent dans les chiffres sur l'évolution du parc automobile qui bondit pendant après-guerre. En France, on passe de 2'310'000 en 1950 à plus de 13'710'000 voitures à la fin de la décennie de 1960.[24]

De nombreux projets théoriques d'urbanisme incorporent désormais la voiture comme élément composant majeur dans leurs modèles de villes. Beaucoup cherchent à séparer les différents flux, notamment piéton-voiture. Alors que la voiture est un véritable outil devenu essentiel au développement des villes, les urbanistes dans leurs propositions isolent le piéton des problèmes que l'utilisation de la voiture a entrainé. Dans les années 1930, le Corbusier propose la *Ville Radieuse*. Dans son chapitre *Mort de la rue*, il s'indigne que « les rues ne vont plus », le flux lent du piéton est confronté au flux rapide et mortel des voitures. Dans son projet d'urbanisme, il rend au piéton ce qui lui appartient : la rue. Les flux des véhicules sont canalisés sur des autostrades sur plusieurs niveaux et le sol est libéré.[25]

Fig 6 A droite, Publicité Ford 1950

23 Larousse, « Trente Glorieuses - LAROUSSE ».

24 Barré, « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français », 229

25 Le Corbusier, *La ville radieuse, éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*, 119-126.

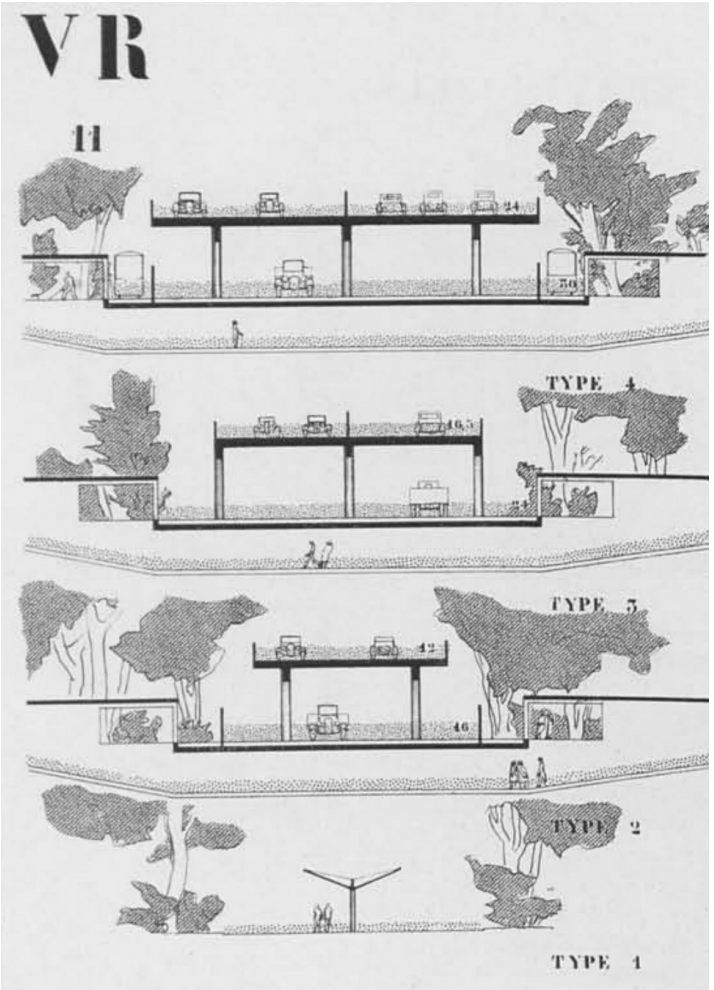


Fig 7 Schéma des autos-trades séparant les différentes vitesses de flux dans la Ville Radieuse

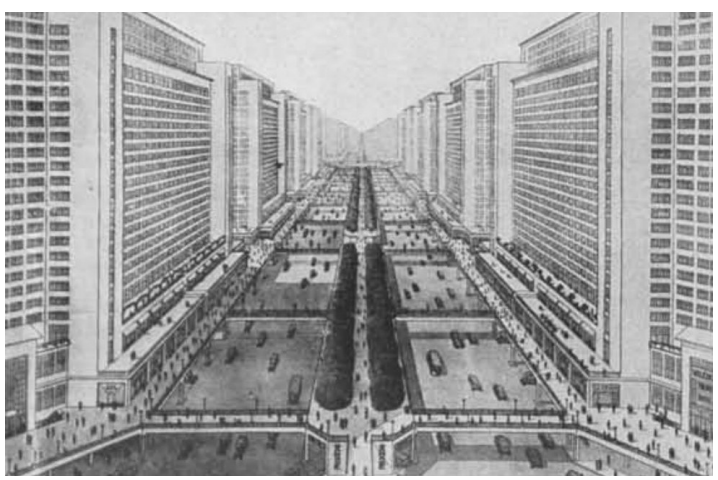


Fig 8 Dessin perspective de la Ville Radieuse

Ce nouveau sujet créé par la voiture passionne et interroge plus d'un urbaniste. Hilberseimer, urbaniste allemand, pousse la réflexion encore plus loin en critiquant ainsi la proposition du Corbusier car elle n'était pas assez radicale et elle ne repondérait pas suffisamment bien aux problèmes de circulations futurs engendré par le trafic. Une influence de la vision de la ville américaine avec ses gratte-ciels teinte la proposition d'Hilberseimer *High Rise City.* Pour lui, la solution est dans les déplacements verticaux au sein même des gratte-ciels qui libèrent ainsi la surcharge de trafic.[26]

26 Velazquez, Barajas, «Ludwig Hilberseimer - Radical Urbanism»

Aux Etats-Unis, l'arrivée soudaine de la voiture et la création à grande ampleur du réseau routier, a provoqué une hausse démographique plus importante dans les périphéries des villes, les suburbs, que dans les centres-villes. L'emploi de la voiture permet de plus grands déplacements, ce qui a provoqué un fort étalement urbain. De nombreuses galeries commerciales ont inclus dans leur infrastructure des parkings pour leurs utilisateurs. Ces galeries commerciales sont nommées « centres de parking » dans un premier temps avant de devenir les fameux « centres commerciaux ».[27] La mobilité accrue grâce à l'augmentation des kilomètres parcourus en voiture devient un véritable enjeu urbanistique et il est donc intégré dans nombreux projets de villes décentralisées pour libérer les centres urbains.

27 Henley, *L'architecture du parking,* 12.

La forte augmentation de l'utilisation de la voiture crée un besoin urgent de places de stationnement dans les villes. C'est la fin du Grand Garage, modèle qui est devenu trop coûteux pour l'utilisateur et les soins apportés à la voiture n'ont plus raison d'être avec une voiture qui est plus robuste qu'auparavant.[28] La diminution du modèle des Grands garages entraine en partie la fin de l'inclusion des services divers dans certains garages. Au-delà de raisons incendiaires, certains parkings deviennent monofonctionnels car les tarifs pour y stationner deviennent suffisamment élevés afin que le parking lui-même soit rentable.[29] Nombreux concepts de parkings mécaniques ont été abandonné dans les années 60 ; la technologie ne répond plus de manière assez efficace aux heures de pointe et une surcharge de trafic dans ces lieux se créé.[30]

28 Lefrançois, *Le parking dans les grands ensembles*, 19.

29 Henley, *L'architecture du parking*, 35.

30 Ibid, 34.

Une fois que les problèmes d'incendies dans les garages aient été appréhendés, le prochain défi à relever pour la sécurité et le fonctionnement du parking fut les problèmes de ventilation.[31] Le parking créé par Robert Law Weed en 1948 à Miami illustre un nouveau tournant dans l'histoire du stationnement ; le parking totalement ouvert. Réglant ainsi les problèmes de ventilations, il cesse de n'être qu'une copie de bâtis existants comme c'était le cas dans l'âge d'or des Grands garages. Il devient un squelette dépouillé. L'architecte n'a pas ajouté d'artifices pour imiter l'architecture et en supprimant la façade, il permet au parking de refléter sa propre identité et de plus est, de faire des économies en réduisant les coûts de construction.[32]

31 McDonald, « The Early Parking Garages Interactive Role in the Design of the Modern City ».

32 Henley, *L'architecture du parking*, 12-13.

Fig 9 A gauche, Parking à Miami de Robert Law Weed

Controverse
1970-aujourd'hui

Plusieurs évènements entre les années 1970 et 1980 viennent progressivement signer la fin de l'ère de la voiture et changer le regard de la société sur celle-ci. Si la voiture a pu se populariser au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la fin de l'ère prospère des Trente-Glorieuses à la suite des chocs pétroliers des années 1970 a transformé inévitablement le symbolisme de la voiture. Elle est révélée comme une réelle dépendance au sein de la société.[33] Un désir d'améliorer la qualité de vie émerge également face aux nuisances que crée la voiture telles que la pollution de l'air, le bruit, les accidents, les embouteillages, etc… La voiture ne représentant plus de valeurs positives, est alors contestable comme moyen de déplacement individuel dans les villes et les politiques de transports vont se tourner vers les transports publics. Cette solution qui permet de palier aux nuisances que la voiture a créé tels que l'encombrement en ville. Malgré le développement des réseaux de transports publics, jusque dans les années 2000, l'utilisation de la voiture n'est pas réellement en baisse. Cette politique a plutôt convaincu d'anciens piétons d'utiliser les infrastructures des transports publics plutôt que les conducteurs encore bien attachés à leur confort personnel au sein de leur voiture.[34]

Les parkings encore construits ne répondant plus à un besoin urgent face à un effondrement du trafic, un effort des villes et architectes quant à son intégration dans son milieu se traduit par des attentes esthétiques plus élevées. Afin de contrer le nouveau symbolisme à connotation négative de la voiture, une végétalisation des façades envahit progressivement la ville et ses parkings.[35] On cherche à faire oublier la mauvaise réputation du parking associée à la voiture polluante en masquant sa fonction derrière de la verdure ou des marériaux plus naturels tel que le bois.

33 Henley, *L'architecture du parking*, 15.

34 Cogato-Lanza, *Post-car world: futurs de la ville-territoire*, 113-121.

35 Hasse, *Übersehene Räume*, 40.

La majorité des parkings des villes ont été construits entre 1960 et 1980 et comme leurs principaux matériaux de constructions furent l'acier et le béton, la tâche des années 1990 fut de les remettre à jour et de les rénover.[36]

Pour résumer, l'ère automobile a été marquée par l'émergence de l'industrie automobile moderne, avec l'apparition et l'évolution de nombreuses typologies de garages. La production de voitures en grande série a rationnalisé l'architecture des parkings. Cependant, cette croissance a également été accompagnée de controverse, notamment en ce qui concerne les impacts environnementaux et sociaux de cette industrie. L'obsolescence des infrastructures liées à la voiture a également été mise en lumière, soulignant la nécessité de repenser la façon dont nous produisons et utilisons les voitures et les parkings qui leur sont associés.

36 Hasse, *Übersehene Räume*, 42.

Obsolescence?

C'est en 2005 que les chiffres sur l'utilisation de la voiture sont en baisse pour la première fois et cela dans les villes des pays occidentaux.[37] Avec cette tendance dégressive de l'utilisation de la voiture, les besoins en parkings s'amenuisent en parallèle. Alors qu'entraîne le désintérêt de la voiture sur la structure qui les héberge ? Si plus aucune voiture ne stationne dans les parkings, à quoi servent-ils ? Ils ne sont plus rentables pour leur propriétaire et perdent toute valeur en ce sens.

Historiquement certains parkings étaient employés comme des « taxpayer ». Ils étaient établis sur des terrains pour une courte période afin de remplacer un bâtiment qui n'était plus rentable en attendant de trouver une nouvelle fonction.[38] Les parkings remplaçaient donc des bâtiments obsolètes. Deviennent-ils maintenant obsolètes à leur tour ?

Selon Daniel Abramson[39], le capitalisme et son consumérisme poussent à rendre le « nouveau » toujours plus nécessaire en rendant l' « ancien » superflu. On cherche à atteindre l'efficacité à son maximum rendant tout bâti non rentable inévitablement obsolète. Le principe de l'obsolescence est l'idée même qu'un bâtiment puisse perdre son utilité et donc sa valeur monétaire. Cette notion d'obsolescence a poussé les architectes à penser au-delà de l'utilité du programme propre au bâtiment qu'ils conçoivent. Il est inévitable que les besoins programmatiques d'un bâtiment changent mais est-ce que le squelette de celui-ci doit être remis en question tant qu'il est fonctionnel ? En anticipation à ce souci de durabilité programmatique, les architectes innovent sur la notion de flexibilité. Beaucoup de projets architecturaux ont intégré ce concept dans les années 1960 pour des programmes publics tels que des écoles, des bureaux, ou des laboratoires, pour créer des plans modulaires et flexibles. Le but étant d'anticiper l'obsolescence et de créer un bâtiment qui fonctionne indépendamment du programme qui l'occupe.

37 Cogato-Lanza, *Post-car world*, 113-121.

38 Abramson, « Obsolescence »

39 Ibid.

Les premiers parkings n'ont pas été pensés pour être réversibles, cependant leur structure simple et répétitive, qui supporte de grandes charges, offre cette flexibilité non planifiée. Dans le contexte environnemental dans lequel nous nous trouvons, l'obsolescence est alors un luxe et l'option de la réhabilitation plutôt que la destruction est de plus en plus choisie. L'urgence climatique prend le pas sur certaines décisions prônant la conservation plutôt que l'expansion des ressources existantes. Cependant selon D. Abramson, à l'échelle urbaine, la réutilisation adaptative qui annule l'obsolescence et sa logique de démolition est une gentrification. Si le bâtiment est toujours présent, les habitants marginalisés sont souvent les laissés-pour-compte de la situation. Les répercutions sociales sont parfois mises sur le côté au profit du bâtiment lui-même. Il s'agirait de trouver un équilibre entre l'obsolescence programmatique basée sur un principe de profit et les qualités que des lieux peuvent offrir malgré tout à leurs occupants.

Si l'on peut donc dissocier l'obsolescence programmatique de l'obsolescence structurelle, il est important de ne pas faire *tabula rasa* de l'esprit du lieu et de ses occupants mais de le voir comme un palimpseste accumulant les interactions spontanées des habitants.

Fig 10 Downtown Denver, parking comme taxpayer, 1979

02 - NUISANCE DANS LA VILLE

Junkspace et non-lieu

Le parking est un lieu transitoire. Il n'est pas une fin en soi, on ne s'y rend pas volontairement. On y transite pour atteindre sa destination finale, où l'on y abandonne notre encombrante voiture. Le parking est un lieu résiduel. Résidus de la voiture, il n'existe pas sans elle. On ne s'identifie pas à cet espace car on le traverse mais on ne s'y arrête pas, on ne le regarde même pas. De même pour ses occupants que l'on ne considère pas. Le parking n'est pas un lieu relationnel. Et tous les parkings se ressemblent, standardisés et quelconques. On ne se rend pas dans le parking que l'on trouve le plus beau mais le plus proche de notre destination. Il se doit d'être fonctionnel, efficace et rentable. Fonctionnel ; les rampes pour desservir les nombreux étages. Efficace ; tout est automatisé. Rentable ; chaque place de stationnement est optimisée. L'économie a dicté le choix du béton pour construire le parking, un monument de praticité. Des flaques d'huile, d'urine, des traces de pneus jonchent le sol. Noircis par le temps, le parking est dans un état de misère et il devient un lieu dépravé.

Si la seule présence qui exploite cet espace tout du long de la journée est une machine, à quoi bon rendre ce lieu anthropologique ou identitaire ?

« Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu. »[1]

1 Augé, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité,*100.

Le parking n'est pas considéré ; on ne l'étudie pas, on ne le contemple pas, on ne le réfléchit pas, on ne s'y attache pas. Si un lieu selon sa définition est « *un endroit considéré du point de vue de son affectation ou de ce qui s'y passe* », alors le parking n'est pas un lieu. Si Marc-Augé ne cite pas clairement les parkings comme des non-lieux dans son ouvrage *Non-lieux,*

introduction à une anthropologie de la surmodernité[2] la description de ces espaces qu'il en fait s'accorde avec la vision populaire et ignorante que l'on a de ces espaces. Les non-lieux sont marqués par leur nature transitoire et leur absence de lien avec une communauté. Ces espaces à but fonctionnel n'ont pas le même sens de l'Histoire que des lieux traditionnels. Ils sont le résultat d'une surmodernité qui engendre des changements profonds de l'espace et de la société. Les causes de ces changements sont les excès de temps, d'espace et d'individualité que la société moderne entraîne. Marc Augé cite des espaces de transit et de passage tels que les aéroports, les gares, les centres commerciaux comme des *non-lieux*. Ils sont le reflet de l'individualisation croissante de la société moderne.

2 Augé, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité.*

Tout comme Marc Augé, Rem Koolhaas dans *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*[3] explore la manière dont la surmodernité a transformé l'espace urbain en un chaos de fragments hétérogènes. Selon lui, la surmodernité est également le résultat de l'accélération et l'intensification des processus de modernisation. Les espaces qu'elle engendre sont les déchets de la mondialisation et du monde capitaliste d'où son utilisation du terme « junkspace ». Ces espaces sans qualité sont des espaces de transit, de passage, anonymes et dénués de sens.

3 Koolhaas, J*unkspace: repenser radicalement l'espace urbain*.

Si l'on considère le parking comme un espace uniquement utilitaire qui ne participe pas de manière positive à l'environnement urbain alors on peut le considérer comme un espace déchet. Ce statut peut être le résultat de sa conception voir de sa localisation ou même encore sa relation avec les autres espaces de la ville. Ils participent à une déconnexion spatiale dans la ville mais également à une déconnexion relationnelle. Dans un endroit jugé sombre et hostile, les inconnus en deviennent menaçants.

Tous ces sentiments négatifs que les parkings peuvent évoquer dans notre imaginaire viennent d'expériences vécues mais également d'idées véhiculées. L'un des médiums dans notre vie de tous les jours et qui impacte

sur nos idées et perceptions de la société est le film ou la série télévisée. Largement diffusés et populaires, les films peuvent influencer les attitudes ou les croyances. Souvent les parkings y sont présentés comme des espaces sombres, dangereux et peu attrayants. Ils sont le décor idéal pour des scènes de crimes ou de suspense, ce qui contribue à renforcer son image de lieu à risque. Les parkings sont des lieux génériques et facilement adaptable pour de nombreuses scènes et ont convaincu ainsi les cinéastes à les utiliser pour leurs tournages.

Souvent enfoncé dans le tissu bâti ou sous-terrain, le parking est un espace isolé et peu fréquenté en dehors des heures de forte affluence, ainsi le caractère discret de cet espace en fait un lieu propice pour perpétrer un acte criminel sans être repéré. Sans point de références visuelles, le parking se trouve en dehors du temps et ne peut être assimilé à un espace anthropologique renforçant ainsi le sentiment d'anonymat. Ses grands espaces vides sont idéaux pour des scènes d'actions. Avec la complexité de la structure et les différents éléments qui la composent, le parking peut être assimilé à une forêt, un autre lieu souvent employé dans les films pour des scènes à suspense. Les nombreux piliers de la structure sont l'analogie aux nombreux troncs d'un boisemement et les plafonds bas aux feuillages denses. Les voitures stationnées offrent de nombreux endroits pour se cacher comme les rochers dans les bois.[4]

4 Sorensen, « The Scene of the Crime: Parking Garages in the Movies»

Fig 11 Couverture de l'ouvrage de Rem Koolhaas «Junkspace», avec une illustration d'un espace déchet

Fig 12 Photographie prise dans le parking Montbenon à Lausanne, similarités avec la couverture de «Junkspace»

Suspense et crime

Mike Hodges dans son film *Get Carter* sorti en 1971 utilise dans plusieurs de ses scènes le parking de Trinity Square à Gateshead en Angleterre construit en 1967.[5] Après avoir appris la mort de son frère, Jack Carter se rend à Newcastle pour assister aux obsèques de celui-ci. Il se rend compte qu'il ne s'agit pas d'un accident et que la mort de son frère est un meurtre. Il part alors à la quête du meurtrier. Jack Carter se rend à un moment donné dans le fameux parking de Trinity Square où il rencontre Cliff Brumby pour l'interroger au sujet de son frère. Il arrive au volant de sa voiture et gravit à toute allure les rampes de celui-ci. Brumby et ses affiliés se trouvent lors de cette scène au point culminant du parking, qui se trouve être une discothèque abandonnée. Carter comprend ainsi que Brumby est impliqué dans la mort de son frère. Pendant l'altercation, Carter pousse alors Brumby par-dessus le garde-corps du parking. La fameuse scène se déroule dans les escaliers d'une des tours du parking et l'on peut voir pendant quelques secondes le corps dégringoler avant de s'écraser en contre-bas sur la voiture d'une passante.

5 Henley, *L'architecture du parking*, 63.

Le parking à l'aspect brutaliste avec son béton apparent est un médium souvent utilisé par les scénaristes et le film *Get Carter* en est un bon exemple. Dans la scène on peut voir que le parking est désertique et ce type de scènes est souvent ainsi mis en œuvre. Cela renforce le sentiment d'isolement par le fait que personne n'est présent pour voir ce qu'il s'y passe. Ici, Trinity Square est un lieu de rendez-vous et tout se déroule au sommet de celui-ci. La scène offre une vue imprenable sur Gateshead et crée un sentiment de séparation avec la frénésie de la ville en contre-bas. La grande hauteur du parking permet une analogie avec une grande falaise de laquelle le méchant est jeté dans le vide avant de s'écraser au pied de celle-ci.[6]

6 Sorensen, « The Scene of the Crime: Parking Garages in the Movies»

Fig 13 A gauche, Trinity Square Parking, Gateshead

L'amitié de Mike Hodges avec Rodney Gordon, archietcte du parking, a influencé le choix de tourner son film en ce lieu. Le projet de Trinity Square avait pour but de redynamiser Gateshead, la banlieue de Newcastle. Le bâtiment comportait un centre commercial sur les deux premiers niveaux et son parking sur le toit. Au sommet de celui-ci était prévu une discothèque qui animerait le complexe tout au long de la journée et du soir mais comme l'on peut le voir dans la scène du film, le restaurant n'a jamais trouvé propriétaire et est donc resté un espace vide et abandonné. La structure du parking est constituée d'une rampe continue amenant jusqu'au sommet du parking. L'emploi du béton dans ce projet a offert un moyen d'expression architecturale et à également servi à maximiser les bénéfices par son faible coût. Cela a également permis de simplifier l'exécution en laissant un certain degré de liberté lors de cette étape. L'emplacement du parking de Trinity Square surplombe le quartier et créé un repère architectural dans l'espace.[7] Cependant malgré la renommée que le film a offert au parking, il a été démoli en 2010 car il s'avérait que sa structure était défectueuse.[8]

7 Henley, *L'architecture du parking*, 63-69

8 Sorensen, « The Scene of the Crime: Parking Garages in the Movies»

Fig 14 A gauche, Trinity Square Parking, Gateshead, lors de sa démolition

Fig 15 Trinity Square Parking, Gateshead

Fig 16 Séquences du film *Get Carter* dans le parking de Trinity Square à Gateshead

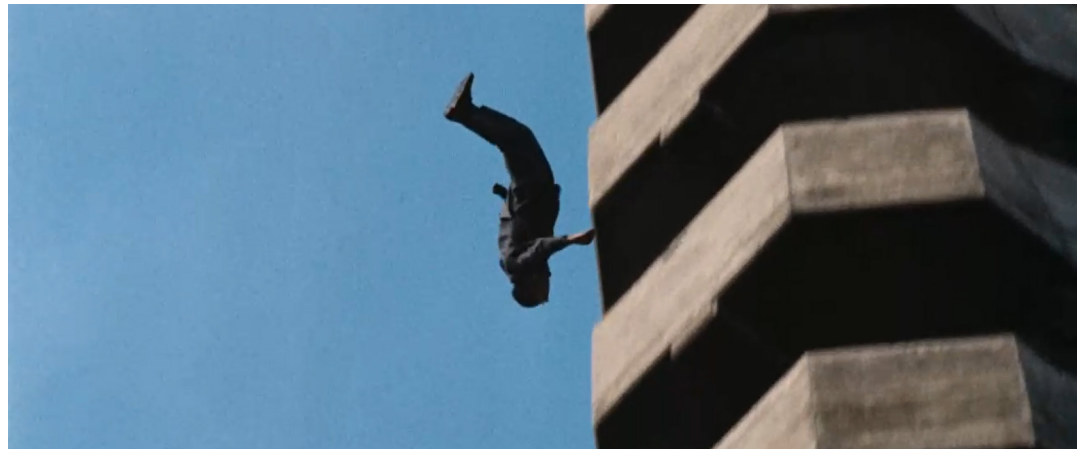


Fig 17 Séquences du film *Get Carter* dans le parking de Trinity Square à Gateshead

Réunions en marge

Si dans beaucoup de représentations filmographiques les parkings sont des lieux de rendez-vous anonymes et désertiques, ils sont également beaucoup exploités pour accueillir des rassemblements. C'est le cas notamment dans le film 8 Mile réalisé par Curtis Hanson en 2002. Le film retrace la vie de Smith Jr., interprété par Eminem. Il décrit la vie d'un jeune de Détroit qui tente de réussir dans le milieu du rap. Le nom de ce film est tiré de la route 8 Mile Road qui sépare Détroit de sa banlieue, séparant ainsi une population majoritairement noire d'une autre majoritairement blanche. Détroit était auparavant une ville prospère où siégeait l'industrie automobile alors surnommée « Motor City ». En 1896 Henry Ford y créa sa première entreprise. Notamment grâce à l'industrie automobile qui créa beaucoup d'emplois. Détroit se développa rapidement et la ville connu un déclin économique rapide et important à partir des années 1960, touchée par la délocalisation massive d'entreprises. Beaucoup de bâtiments ont été désertés donnant depuis à la ville une vision d'abandon où le crime a trouvé sa place.[9] Smith Jr est confronté ainsi à de nombreux obstacles dans sa vie et pendant la première partie du film ses essais dans le milieu du rap ne sont pas un succès. Cependant une scène importante dans l'évolution du jeune rappeur se produit dans un lieu particulier.

C'est dans un bâtiment dont le propriétaire a fait faillite en 1970, le Michigan Theater, que Smith Jr révèle son talent lors d'un battle. La scène se déroule alors à l'intérieur de cet ancien cinéma transformé en parking. C'est lors des heures de gloire de Détroit que Le Michigan Building fut construit en 1925, un bâtiment de bureaux auquel était accolé le Michigan Theater. L'élégant théâtre était connu pour sa décoration somptueuse et son architecture luxueuse composée de marbre, de fresques et de dorures. Lors de l'avènement de la télévision dans les foyers, la fréquentation du Michigan Theater comme d'autres théâtres dans tout le pays a vu sa fréquentation baisser jusqu'à ce qu'au milieu des années 1960, il fut décrété non rentable. United Detroit Theaters propriétaire jusqu'ici de l'ensemble Michigan Building revend l'ensemble à un nouveau propriétaire qui se soucie uniquement de la partie du bâtiment contenant les bureaux. Le théâtre ferme une première fois en 1967. Il est passé entre nombreuses mains de propriétaires pendant plusieurs années et a vu vivre en son sein restaurant, salle de concert et boite de nuit. Pendant plusieurs années le théâtre a perdu de son élégance et a subi de nombreux dommages lorsqu'il abritait les fonctions de salle de concert ou de club. Le destin du théâtre fut mis à rude épreuve mais malgré tout il est encore sur pied mais finalement transformé en parking. Une structure intérieure a été ajoutée pour pouvoir abriter des voitures sur plusieurs niveaux sous le toit de l'ancien théâtre. [10]

Si généralement ce sont les parkings qui sont réhabilité en une autre fonction, le cas ici est particulier et inversé. Le parking a souvent été un moyen de subvenir momentanément financièrement lorsqu'un bâtiment n'était plus rentable comme l'a énoncé Daniel Abramson. Ainsi comme R.P. Bolton l'introduisait dans son livre *Building for Profit* [11] en 1911 déjà, le parking dans le cas du Michigan Theater agit comme un « taxpayer », et permet donc au terrain d'être plus rentable que ne l'était le théâtre. Sa survie tient en partie au fait que le théâtre n'a pas pu être détruit pour des raisons structurelles car il était essentiel au maintien du Michigan Building auquel il est accolé.[12]

9 Boyle, « The Ruins of Detroit »

10 Austin, « Michigan Theatre, Historic Detroit ».

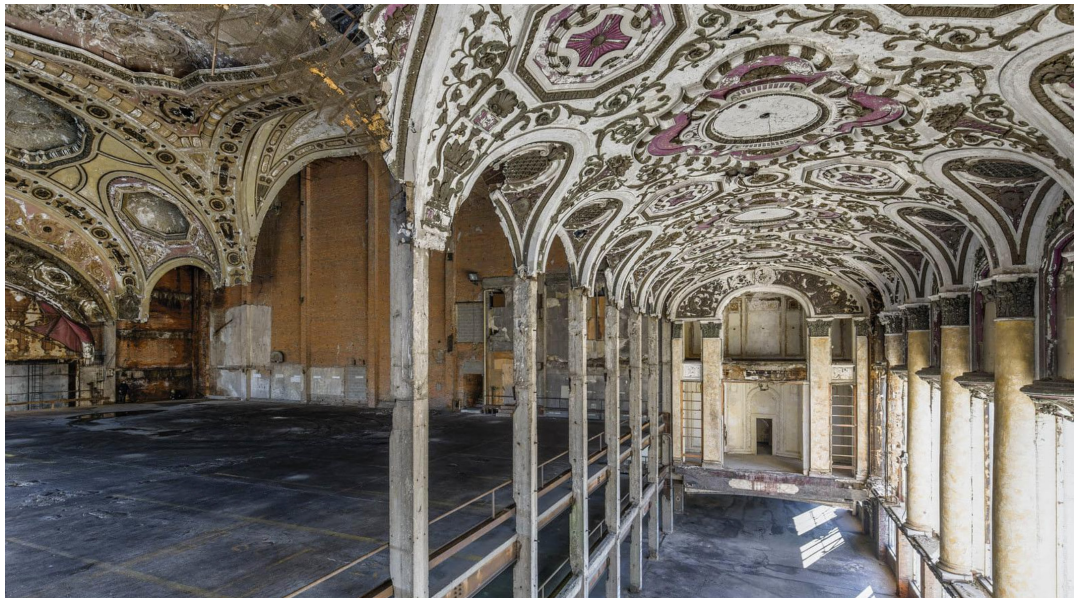
11 Abramson, « Obsolescence »

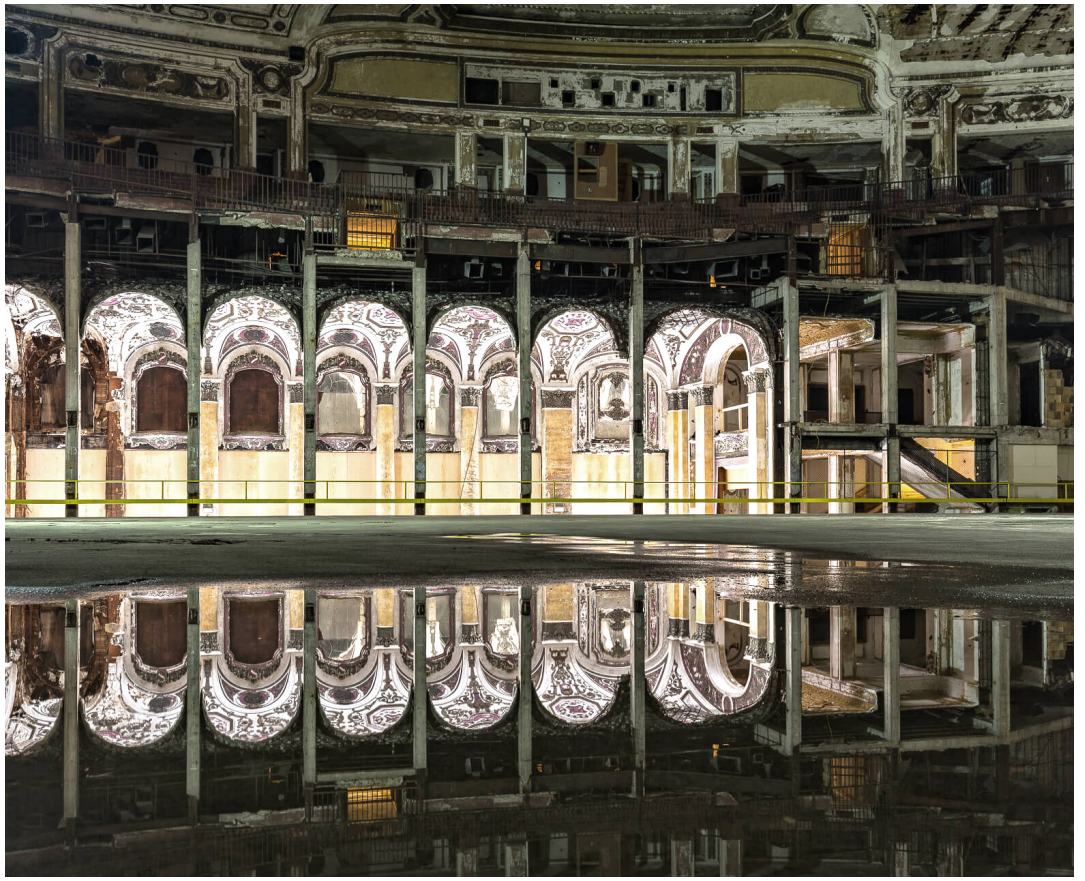
12 Austin, « Michigan Theatre, Historic Detroit ».

Fig 18 Entrée du parking du Michigan Theater

Dans la scène de 8 Mile, Smith Jr et ses amis se rendent en voiture dans ce parking. On comprend alors que le Michigan Theater est un lieu où les différents rivaux s'affrontent dans des « battle » de rap. Smith Jr affronte ainsi un rival et une bagarre éclate au plein milieu de l'affrontement verbal, les artistes prêts à recourir à la violence pour défendre leur réputation. Le fait que les gens se réunissent dans un parking a plusieurs implications. Premièrement, cela montre que les « battle » de rap ont lieu dans des endroits informels tels que les parkings. Cela reflète le fait que la culture « underground » du rap méprisée de la majorité de la société choisis un tel endroit pour pouvoir s'exprimer librement. Le parking devient un lieu de réunion pour des activités marginales. De plus, le parking du Michigan Theater est situé dans un quartier défavorisé de Detroit, ce qui reflète les difficultés et les défis auxquels sont confrontés les personnages du film. Les parkings sont des refuges pour les personnes recluses. Le fait que le parking ne soit pas considéré comme un réel espace par la société, celle-ci ne se préoccupe que peu de ce qui s'y passe. Ainsi les gens marginalisés peuvent y voir un endroit pour se retirer de la société qui ne les accepte pas.

Fig 19-20-21 Parking du Michigan Theater à Detroit





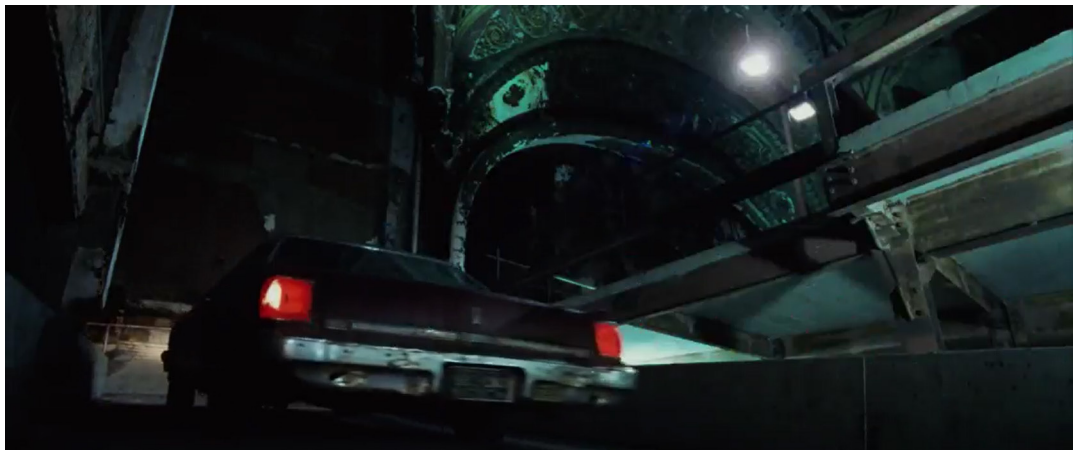


Fig 22 Séquences du film *8 Mile* dans le parking du Michigan Theater à Detroit

Fig 23 Séquences du film *8 Mile* dans le parking du Michigan Theater à Detroit

03 - PARKINGS LAUSANNOIS

Le futur des parkings lausannois

La ville de Lausanne a fortement été modelée par l'arrivée de la voiture. Aujourd'hui, Lausanne compte 96'210 places de stationnement dont 28'610 places à usage public et 8400 se trouvent dans parkings privés couverts. Afin de lutter contre les effets climatiques, Lausanne a établi un plan climat avec des objectifs mobilité d'ici 2030. En promouvant les services de transport publics et la mobilité douce, la ville prévoit -57% de véhicules motorisés. La part modale passerait de 35% en 2015 à 15%. [1] Le nombre de voitures qui baisse signifie qu'il y aura potentiellement un grand nombre de places de stationnement vacantes dans les parkings de la ville. Il est donc important d'interroger l'utilisation future de ces espaces. La réutilisation des parkings pour d'autres usages a déjà été envisagée dans de nombreux endroits et continue d'être étudiée. Les parkings lausannois jouent un rôle important dans le dynamisme commercial et culturel de la ville. Il sera donc important de trouver un équilibre entre les besoins en stationnement et les nouveaux usages pour ces places.

Si la part modale de voitures en ville atteint les 15% d'ici moins de dix ans, que deviendront les parkings dimensionnés pour une époque où la voiture était reine? Que deviendrait le parking de Mont-benon, celui de la Riponne ou encore que deviendrait la surface laissée vacante par les places obsolètes du parking de Bellerive ?

1 Service des routes et de la mobilité, « Observatoire de la mobilité » Edition 2022.

46°30’37.3’’N 6°37’05.1’’E Bellerive
46°31’10.9’’N 6°37’34.1’’E Montbenon
46°31’24.6’’N 6°37’58’.5’’E Riponne
Lausanne - 1:20’000

Nom parking: *Parking relais Bellerive*
Architectes : *?*
Année de réalisation : *1961*
Emplacement : *Av. de Rhodanie 2, Lausanne, Suisse*
Programme : *Parking, place*
Nombres de places de stationnement : *383*
Gestion parking: *La ville*

Fig 24 A gauche, vue aérienne place de Bellerive, hiver 2021

Situation et accès

Le parking relais se situe le long de l'avenue de Rhodanie sur le littoral lausannois entre Ouchy et Vidy. Plusieurs parkings sont présents sur ce terrain notamment le parking souterrain de la place de la navigation. Ce dernier était anciennement un parking de plain-pied. Le parking relais se trouve entre la piscine de Bellerive, le chantier naval des CGN et est accolé à un autre parking, le P+R d'Ouchy.

Histoire et construction

La situation du littoral lausannois entre Ouchy et Vidy est sujet à beaucoup de débats et de divergence et ce depuis la première intervention dans cette zone. Le littoral a connu depuis la fin du 18ème siècle de nombreux changements. Il a animé multiples avis quant à la fonction que celui-ci devrait prendre, opposant ainsi une pensée utilitaire à celle récréative. La première intervention sur le site du littoral se produit en 1791 pour créer une jetée afin de protéger le port au sud-est du château d'Ouchy. Jusqu'en 1959, nombreuses interventions réaménagent et modifient les berges par comblement pour y accueillir des quais marchands, des usines, des dépôts etc...

En 1937, les rives accueillent Bellerive-Plage ses aménagements. La zone sportive de Vidy est mise au service des lausannois à des fins de récréation..
Un remblai vient par la suite relier Bellerive-Plage à Ouchy. Sujet à nombreux débats c'est l'affectation d'un petit port avec un bassin marchand qui prime afin de permettre à la ville de conserver les chantiers de la CGN installés à Lausanne.

Ce chantier de remblayage conséquent coïncide au début des débats sur l'emplacement de l'Expo 64. Il s'avèrera que ce lieu sera retenu pour l'exposition nationale. C'est en 1959 que la décision se prend et la proposition finale pour le réaménagement de la rive consiste à créer un nouveau port à Vidy. Une esplanade de 340000m2 qui intègre un bassin avec un dock flottant pour les chantiers navals sera construit. [2]

Si l'Expo nationale 64 se situait plutôt du côté de Vidy, les travaux de remblai réalisés entre Ouchy et Vidy créèrent de nouveaux et vastes espaces dont le parking relais de Bellerive que la ville possède encore aujourd'hui.

Fig 25 A droite, Vue sur le chantier de remblayage du littoral entre Vidy et Ouchy, 1962

2 Neuenschwandler, «L'aménagement du littoral lausannois avant 1964»

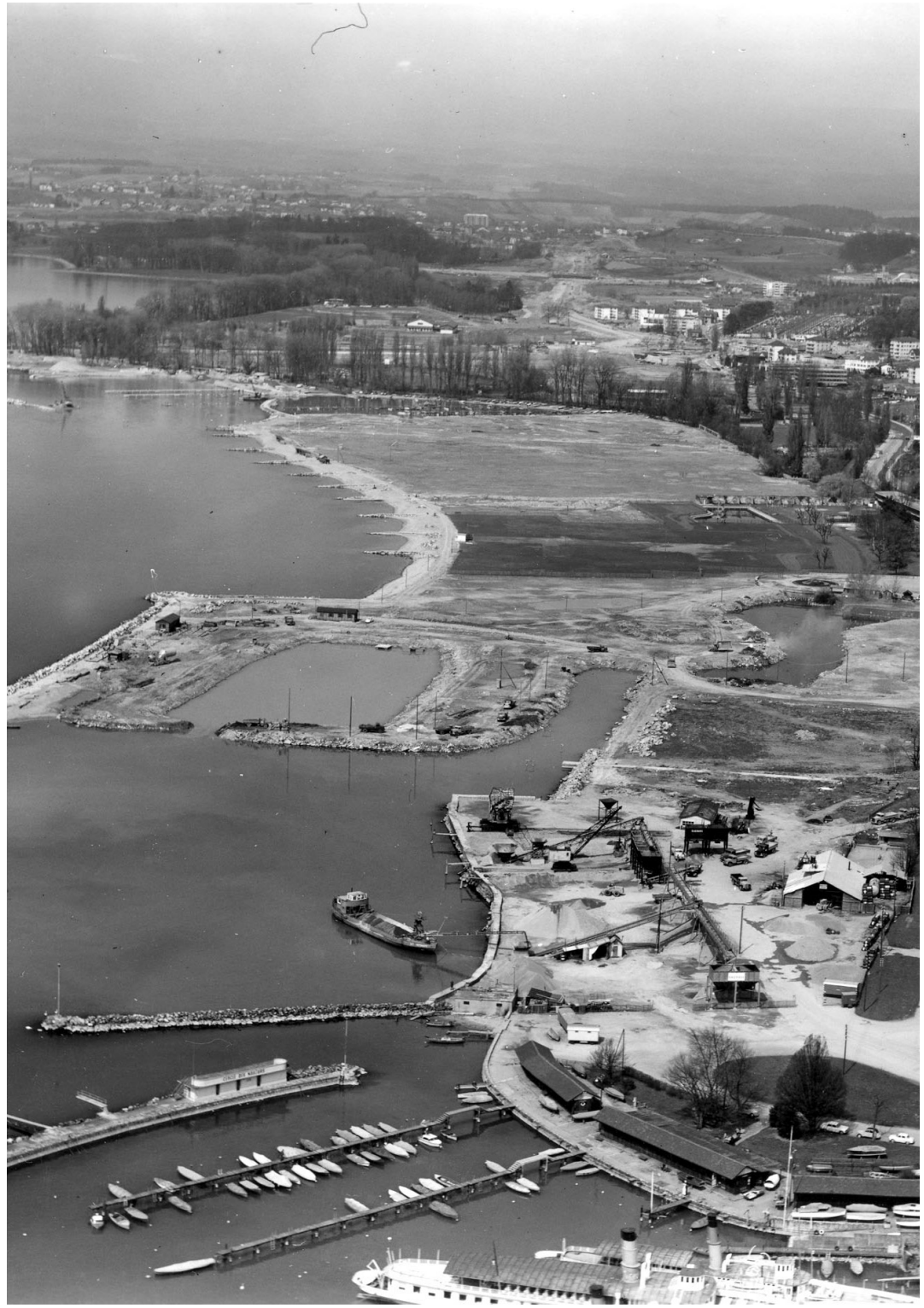


Fig 26 A gauche, vue aérienne place de Bellerive, mai-juin 2019

Fonctionnement et opportunitlés

Le parking relais de Bellerive est de plain-pied et fait partie des six parkings relais P+R (Park and ride) de Lausanne. Ces parkings généralement moins chers que d'autres places de stationnement en ville se situent généralement aux périphéries du centre et ont pour but de satisfaire les besoins des pendulaires qui se rendent en ville. Situés ainsi aux abords de la ville, ils visent à réduire la circulation en ville et encouragent les pendulaires à utiliser les transports publics pour se rendre à leur destination finale.

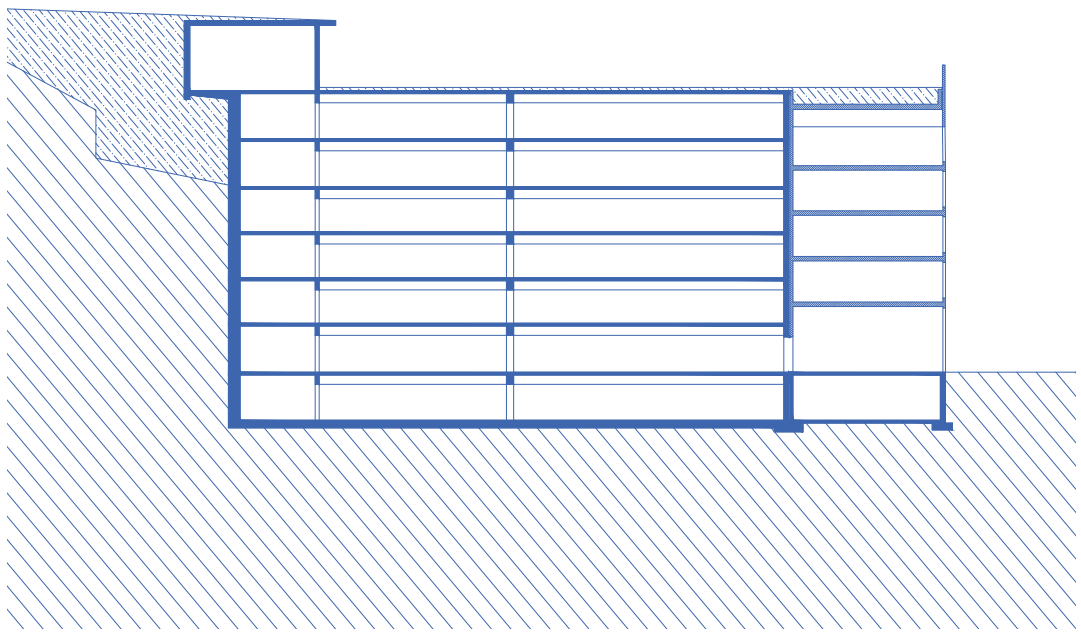
Le parking de Bellerive bien que proche d'activités comme la piscine se trouve dans un environnement industrialisé. Sa taille très vaste et le quai de Vent Blanc qui le borde n'est pas aménagé créant ainsi un vide important et peu attrayant. Ce terrain en friche depuis sa construction peut grâce à sa taille accueillir plusieurs manifestations au cours de l'année. Le Luna Park vient s'installer de fin mai à mi-juin sur la place de Bellerive redynamisant momentanément ce lieu. D'autres événements ponctuels comme le cirque Knie ou les concours hippiques des Longines Masters s'y installent également dans l'année. En dehors de ces évènements le parking et la place de Bellerive se retrouve surdimensionnés et vides.

Les différents événements qu'héberge le parking, prouvent qu'il y a un intérêt encore à avoir des places polyvalentes pouvant ainsi abriter des manifestations organisées ou spontanées et que la situation du littoral entre Vidy et Ouchy peut être un lieu stratégique pour le redynamiser encore plus. La jetée derrière le quai des Chalands redynamise gentiment depuis quelques années la zone. On y retrouve des bars éphémères en été ainsi que divers aménagement facilitant la baignade. La place de Bellerive a du potentiel qu'il faudrait réveiller face à sa fonction primaire de parking qui n'est pas majeure dans ce lieu souvent peu occupée.

Fig 27 A gauche, Parking P+R de Bellerive, panneau indiquant qu'il s'agit également d'un parking longue durée

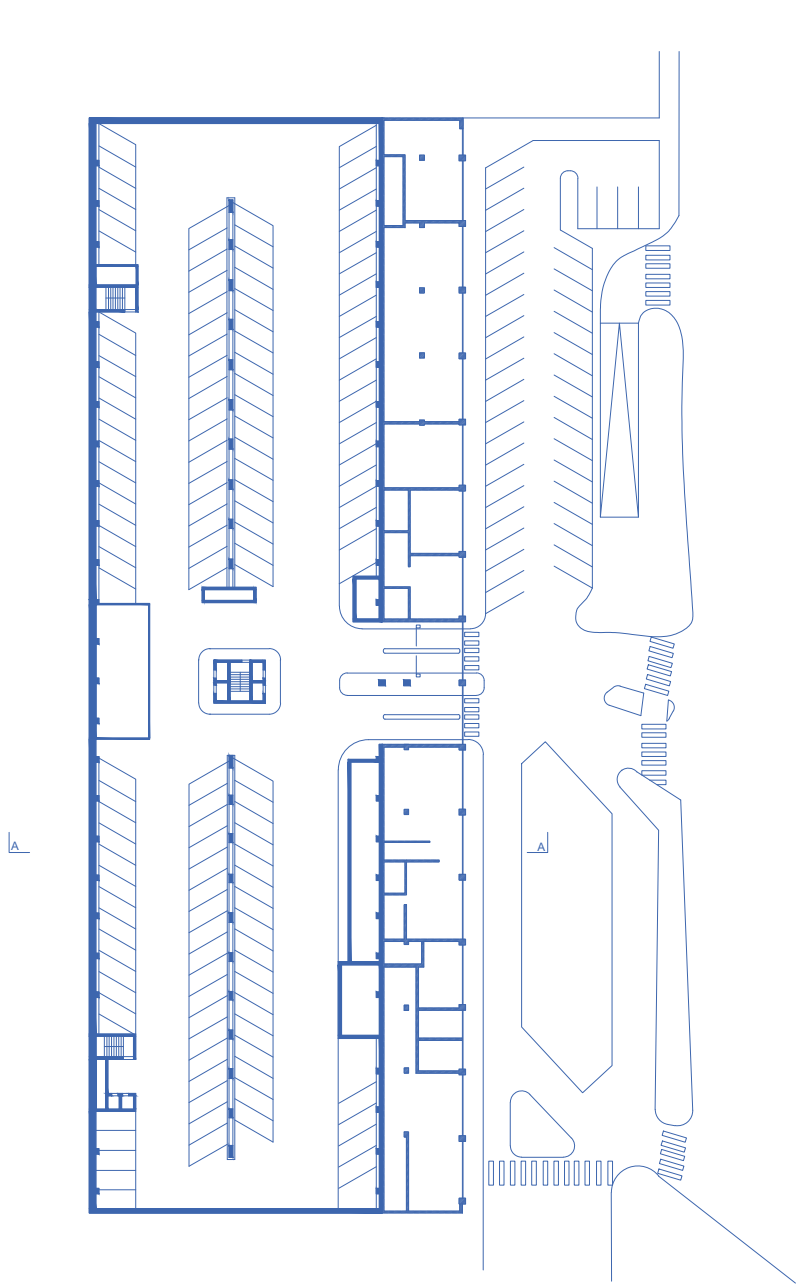
Fig 28 A gauche, nombreux camions viennent stationner pour une longue durée dans le parking de Bellerive

Nom parking: *Montbenon*
Architectes : *Bernard Calame et Laurent d'Okolski Architectes SIA*
Année de réalisation : *1964*
Emplacement : *Ch. De Mornex 36, Lausanne, Suisse*
Programme : *Parking, station de lavage, station-service, commerces, administration, crèche*
Nombres de places de stationnement : *960*
Gestion parking: *APCOA Parking CH*



Coupe A

0 5 10



Plan du rez-de-chaussée

0 10 20

Situation et accès

Le parking de Montbenon se situe au chemin de Mornex 36. Depuis longtemps à caractère public, le parking héberge en sa toiture un parc accessible principalement par l'avenue Jules Gonin. Dû au fort dénivelé topographique qui constitue Lausanne, le parking, d'une hauteur totale d'environ 25m, crée un terrassement important entre le chemin de Mornex en contre-bas et l'avenue Jules Gonin en haut. Le parking se situe à un endroit stratégique et opportun au sein de la ville, à seulement 500m de la gare, 700m de Chauderon et seulement à 300m du Flon. Il y a deux accès, l'un par le bas du parking, Ch. De Mornex et le deuxième par le haut de celui-ci, via l'avenue Jean-Jacques Mercier directement reliée au giratoire du Flon.

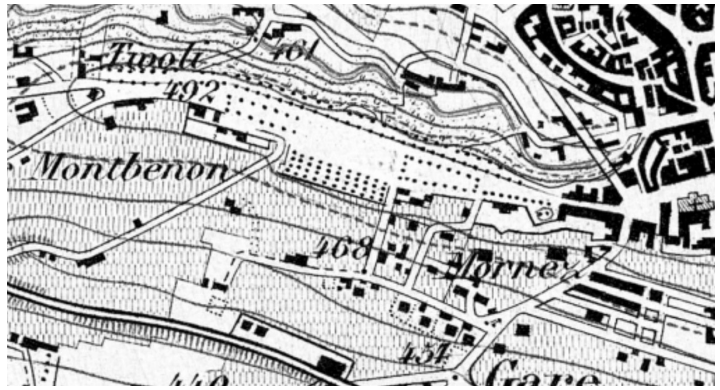


Fig 29 Plan de Lausanne, Parc de Montbenon, 1873

Fig 30 Plan de Lausanne, Parc de Montbenon, 1927

Histoire et construction

Le terrain de Montbenon s'est vu modelé au fil du temps. En 1345, la ville de Lausanne achète le terrain sur lequel se trouve le parking aujourd'hui. Au 15ème siècle, le terrain jusque-là principalement occupé par des vignes est partiellement transformé. La partie haute du terrain, située au nord, est arrangée en une place créant ainsi une première terrasse sur le terrain.

En 1814, une promenade a été aménagée tout du long du terrain au nord. Le Palais de Montbenon à été construit sur ce terrain entre 1881 et 1886 suite à un concours sollicité en 1877 pour y loger la Cour de justice de la Confédération suisse. Seulement 40 ans plus tard, un concours pour relocaliser la Cour de justice est organisé car le Palais de Montbenon n'est plus en capacité de loger tous les juges. La Cour déménage en 1927 dans le nouveau Palais situé à Mon-Repos et le palais de Montbenon logera le Tribunal cantonal et, enfin, le Tribunal de district.[3] En 1909, une importante construction se réalisa sur le terrain avec la construction du Casino. Jusqu'en 1962, le parc de Montebenon était organisé en deux terrassements. La promenade, le casino et le palais se situaient en haut et en contre-bas on retrouvait des jardins et des serres le long de la rue Mornex. Ainsi quand le projet du parking débuta, les serres ont été déplacé à Bourdonette. Le chantier pour le parking de Montbenon débuta en 1961 et s'acheva trois ans après en 1964. C'est seulement sept ans plus tard qu'un concours pour aménager sa toiture et ainsi offrir plus d'espace au parc de Montbenon fut organisé. Il a été remporté par le bureau lausannois d'urbanistes Bischoff.[4] Les derniers travaux se terminèrent en 1984 et depuis, le parc se compose de trois terrasses et offre ainsi sur le toit du parking une esplanade pour les habitants.

3 Recordon, B. « Le Palais de justice fédéral de Montbenon, à Lausanne.»

4 Direction des finances et de la mobilité, « Lausanne - Parc de Montbenon »

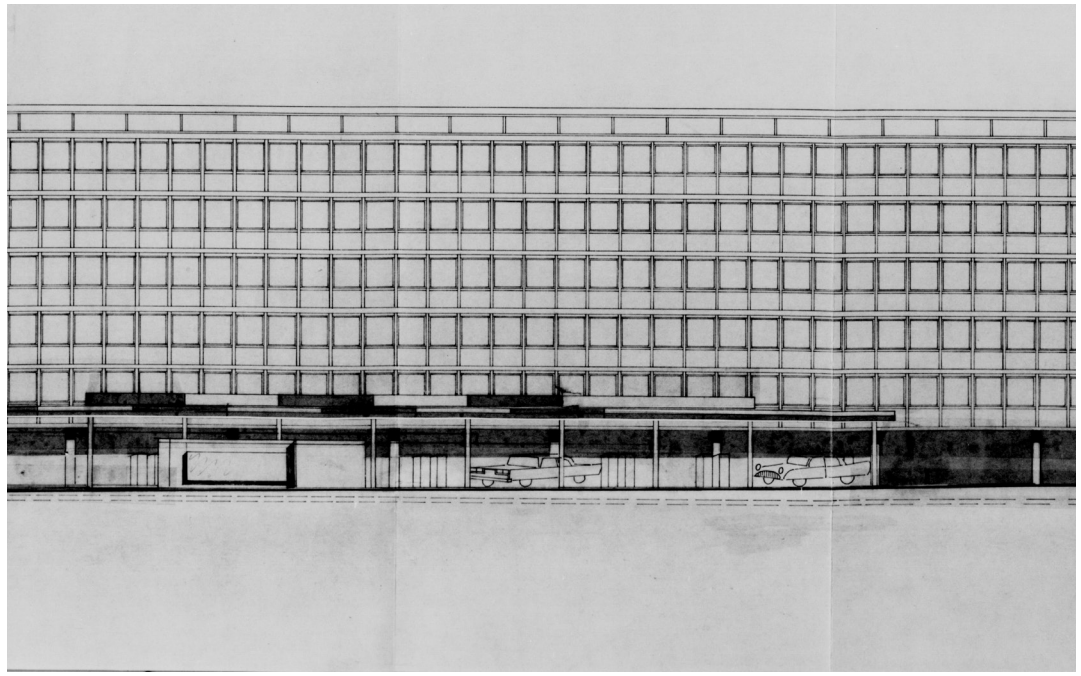


Fig 31 A gauche, dessin de la façade du parking de Montbenon, 1964

Fig 32 A gauche, photo lors de la construction du parking

Fonctionnement et opportunités

La façade de l'édifice traduit sa multifonctionnalité, avec une station essence au pied du parking et plusieurs commerces et services logeant au rez-de-chaussée. Toute la hauteur du bâtiment intègre des services de la ville et également une crèche. La façade est entièrement vitrée, offrant ainsi de la lumière aux programmes qui en nécessitent. Tout l'espace de stationnement se situe à l'arrière des services avec comme percées sur l'extérieur quelque fenêtres sur la façade ouest. Le parking a 5 étages mais il y également un niveau au sous-sol qui héberge un service supplémentaire, une station de lavage. Le parking et les bureaux en façade ont été construits en même temps. Cependant la coupe laisse apercevoir un détail de construction: un double mur sépare les deux fonctions. Le parking a été bâti en béton néanmoins la partie bureaux est elle en brique. Les deux murs sont accolés l'un à l'autre avec une couche d'isolation entre eux et un joint de dilatation. Les joints permettent ainsi de compenser les mouvements de la structure due aux changements de température. La différence de matériau employée peut résider dans le fait que la brique peut être un bon matériau isolant pour les bureaux et que le béton reprend les lourdes charges de la fonction du parking.

L'état du parking le rend austère et des haut-parleurs diffusent en tout temps des sons de radios qui brisent le silence des heures creuses. Les sols et les murs sont en mauvais état et nombreuses infrastructures sont tagués et défectueuses. Ce parking sans ouvertures sur l'extérieur créé un réel sentiment de distanciation de la ville. La structure complexe du parking avec sa rampe continue offre des hauteurs sous plafond variables créant ainsi une potentialité d'espaces moins exigus que les plafonds très bas de certains étages.
Pour la ville de Lausanne qui se caractérise par ses forts dénivelés et ses nombreux raccourcis en ascenseurs, le parking de Montbenon peut être un vrai site stratégique pour un passage public et ainsi un pôle actif et multifonctionnel.

Fig 33 A gauche, photo de l'esplanade de Montbenon et son parc, vue sur une sortie de ventilation

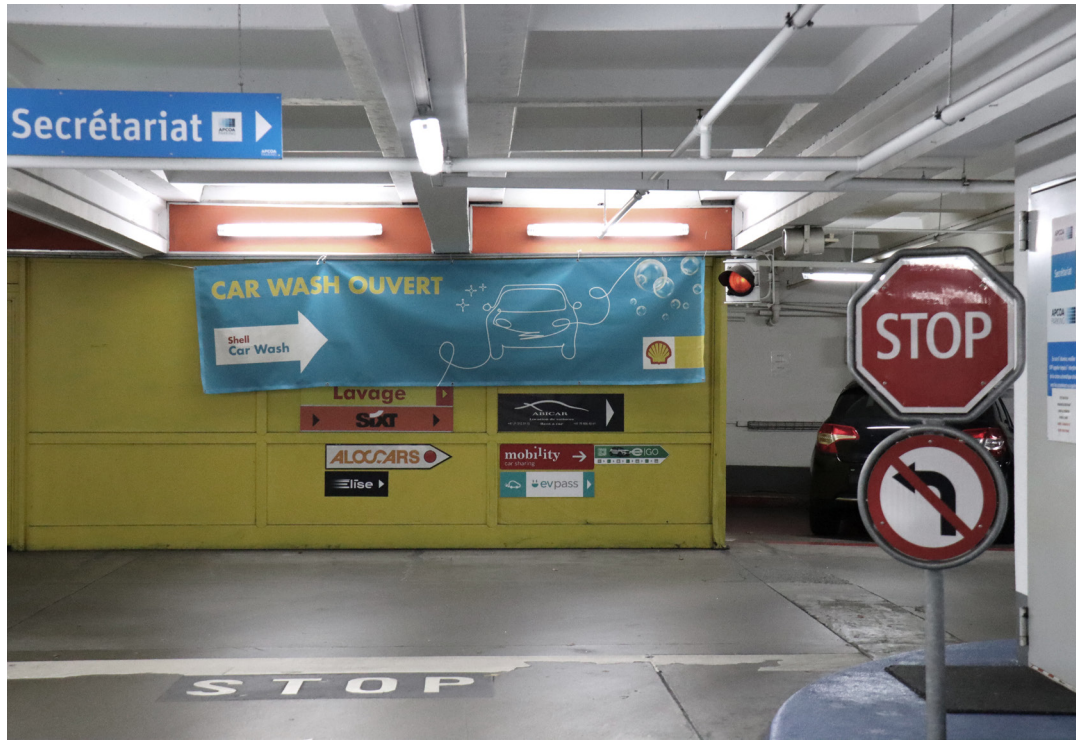
Fig 34 Panneau du parking de Montbenon

Fig 35 Vue sur le lac et montagnes depuis l'esplanade

Fig 36 Uniques ouvertures présentes dans le paking de Montbenon, façade ouest

Fig 37 5ème étage du parking

Fig 38 A droite, tags sur les portes d'ascenseurs du 3ème étage



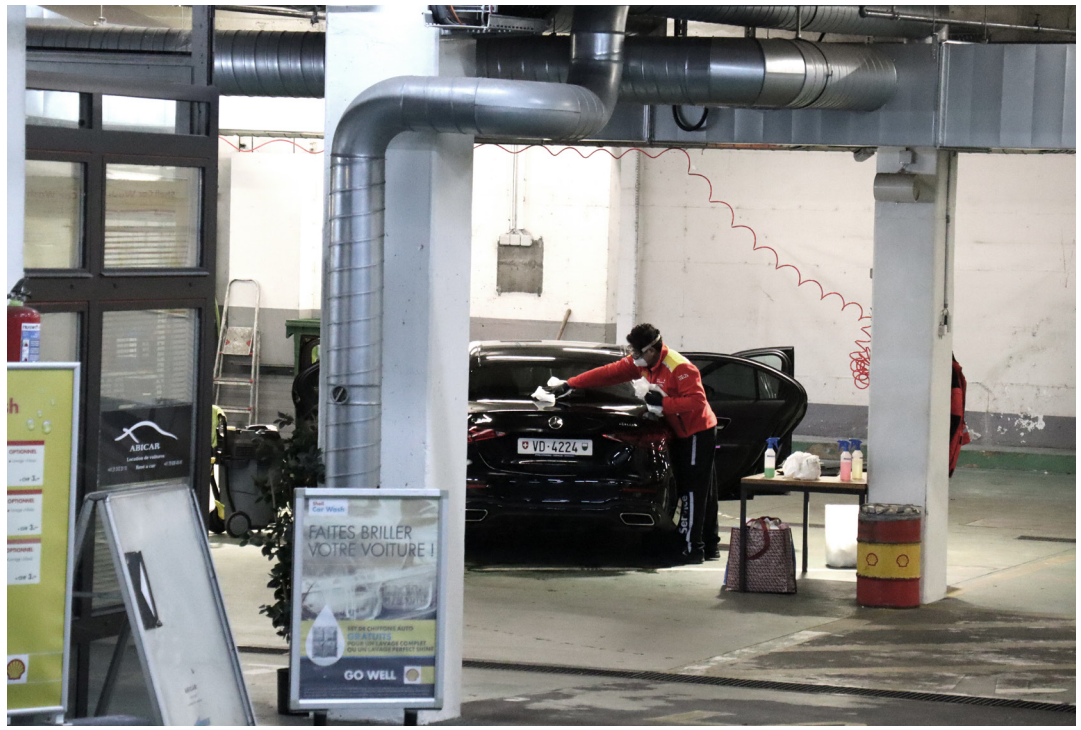
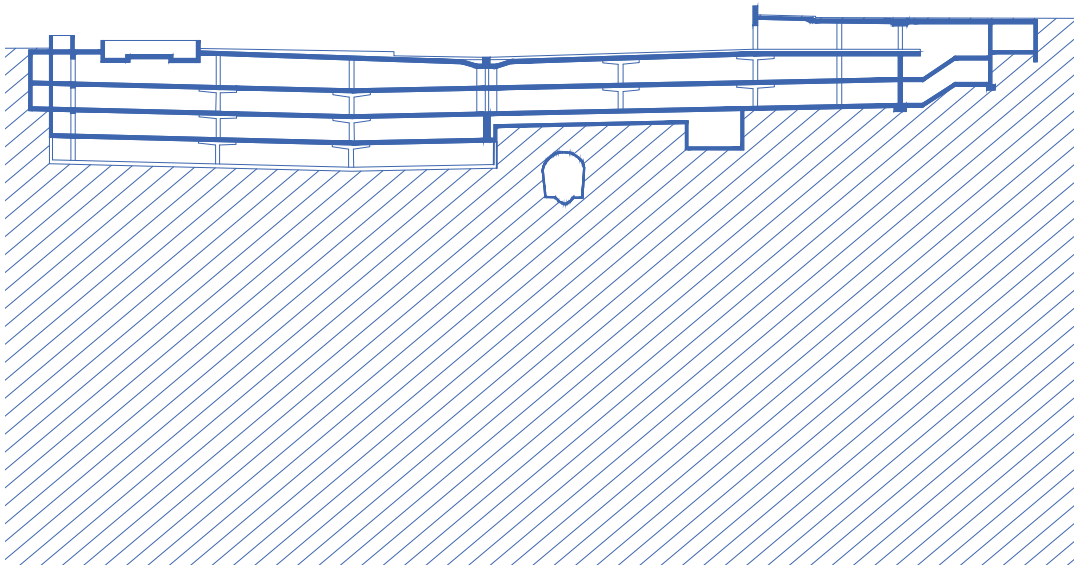


Fig 39 A gauche, publicité pour le service car wash au sous-sol du parking

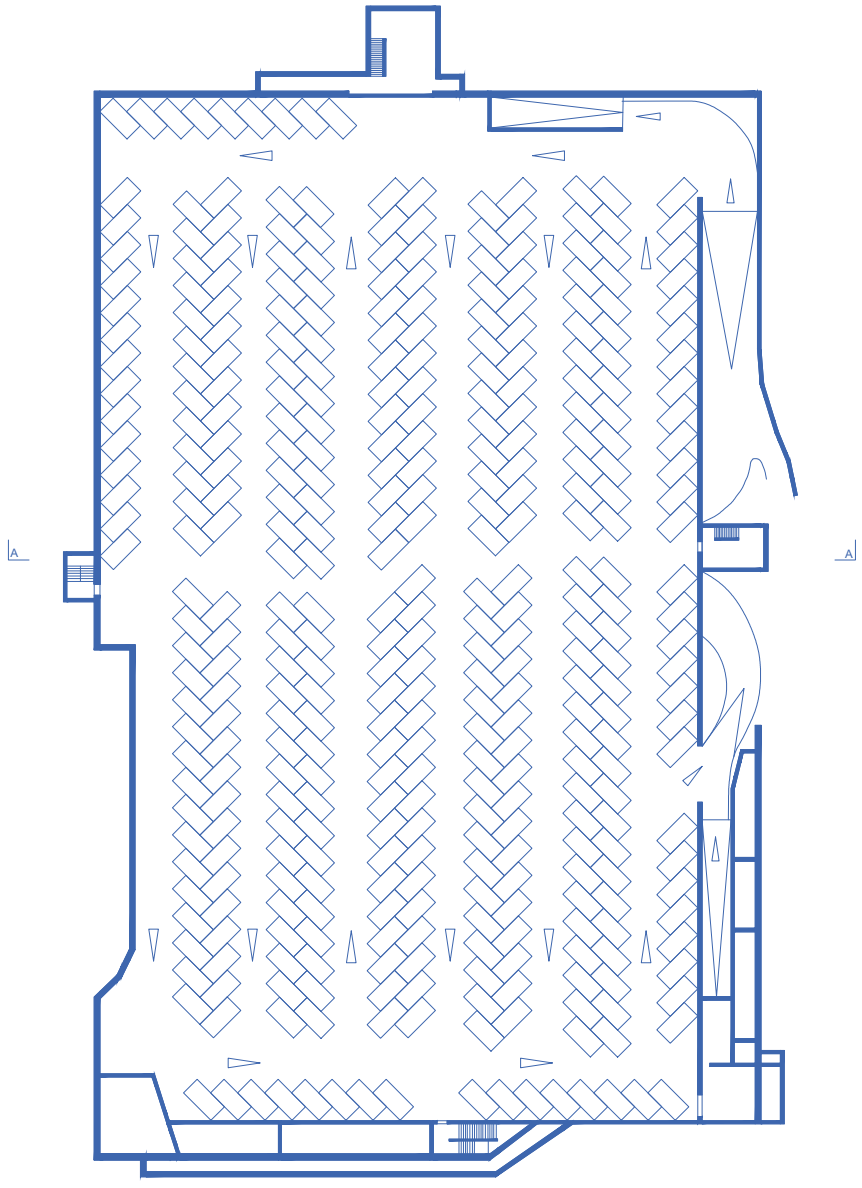
Fig 40 A gauche, station de car wash située au sous-sol

Fig 41 Station service au pied du parking le long de la rue Mornex

Nom parking: *La Riponne*
Architectes : *Société générale pour l'industrie*
Année de réalisation : *1972*
Emplacement : *Rue du Tunnel 1, Lausanne, Suisse*
Programme : *Parking, café, service livraison*
Nombres de places de stationnement : *1190*
Gestion parking: *INOVIL*



Coupe A



Plan du 1er sous-sol (état avant travaux de 1972)

Situation et accès

La libération de la place de la Riponne vis-à-vis des voitures a permis de rendre une surface publique aux habitants de Lausanne. Depuis quelques années la place est occupée par des activités quotidiennes et des évènements éphémères. Ces actions ponctuelles sur l'année permettent ainsi de ne pas chasser les gens qui se sont approprié cette place.

Différents accès piétons au parking bordent les quatre côtés de la place. Un est en relation directe avec le métro M1, un autre non loin des différents restaurants et bars qui se sont logés au pied de l'immeuble bordant la place Riponne à l'Ouest. On en retrouve encore un autre directement vers l'accueil du parking.

Histoire et construction

Au 19ème siècle la ville de Lausanne s'intéresse à établir une place de marché, là où autrefois s'écoulait La Louve. Dans ce vallon, la rivière est désormais enterrée. Ce comblement se fit progressivement jusqu'en 1830. Quatre ans après, un concours pour son aménagement est lancé. L'unique proposition rendue suggère ainsi une grande place carrée logeant un seul unique bâtiment, la Grenette. Le premier marché sera organisé en 1840.
Aux abords de la place se construit entre 1890 et 1906 le palais de Rumine. Si l'affectation de la place jusqu'à-là était dédiée au marché et au commerce, l'intégration du palais logeant le service général de l'Académie et la Faculté technique ramène à cette place du prestige. Quelques années plus tard la Grenette est démolie à la suite de l'abandon de la culture des céréales dans la région.

Au milieu du 20ème siècle, avec l'usage en ville de la voiture et une nouvelle façon de vivre la ville, l'aménagement de la place est remis en question. Ses accès, sa capacité ou ses dégagements ne sont plus jugés suffisants.

Fig 42 Place Riponne en 1939, remplie de voitures

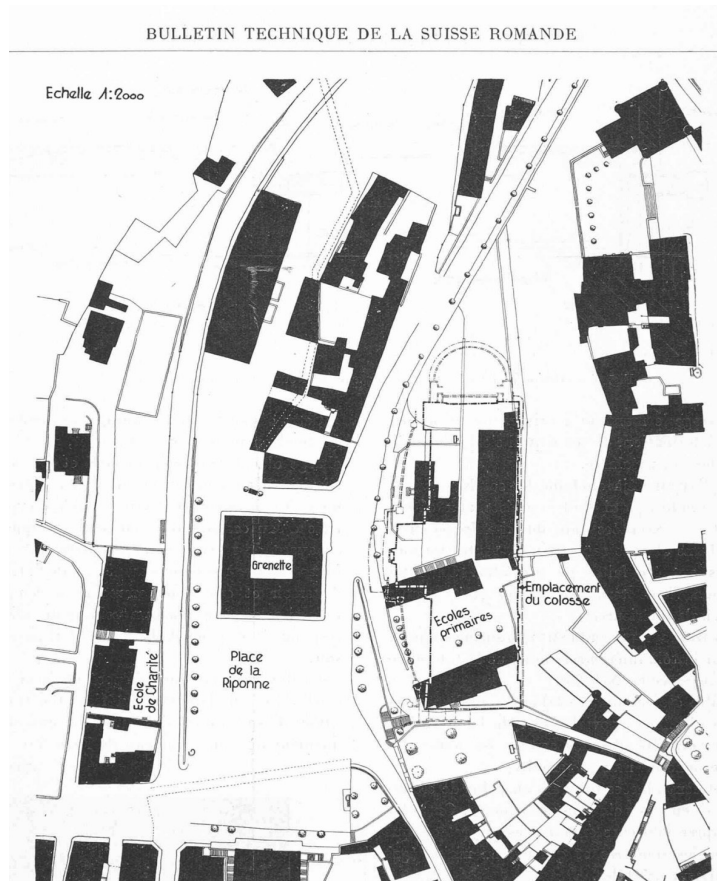
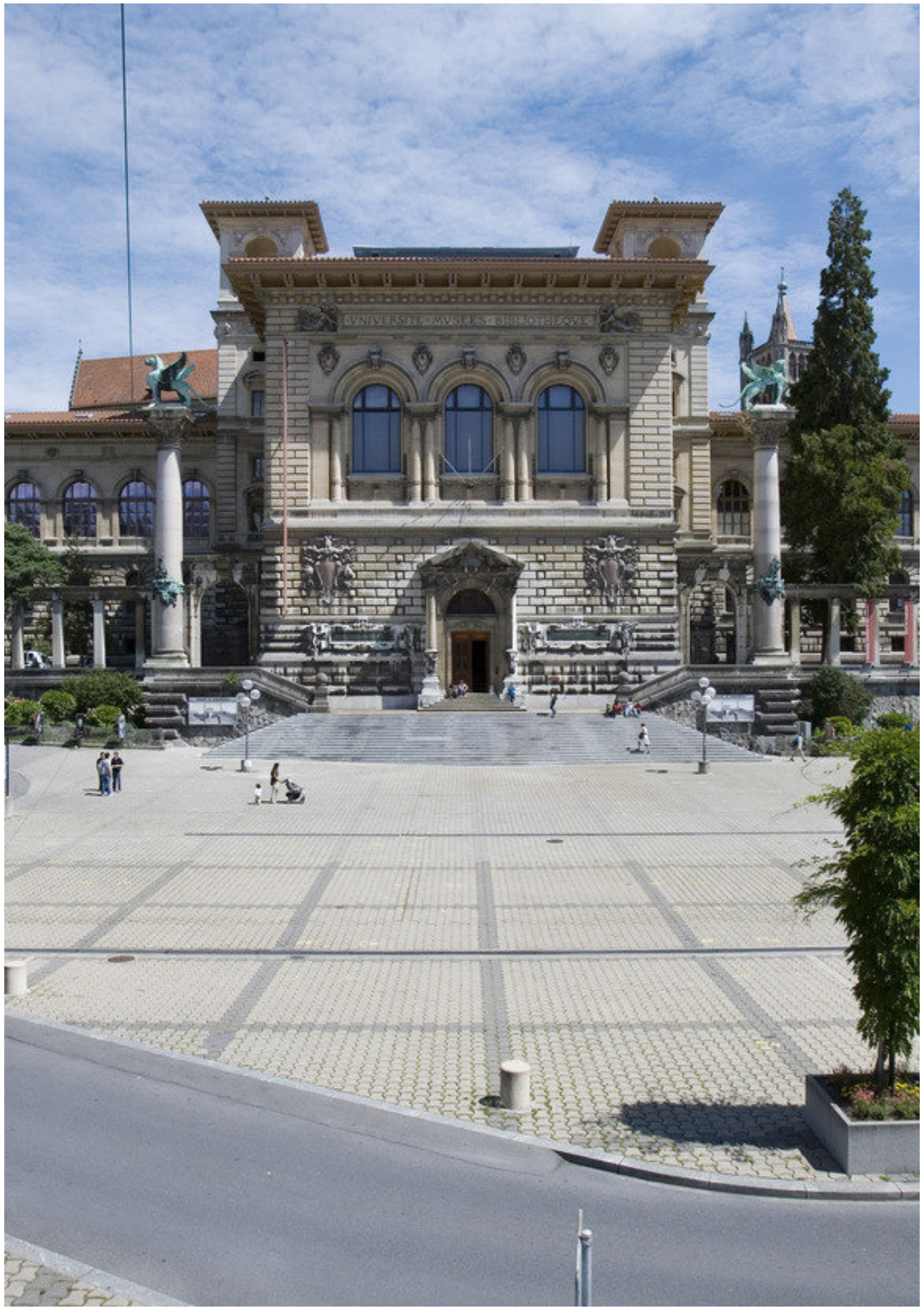


Fig 43 Plan de la place Riponne avant la construction du Palais de Rumine



La construction du palais de Rumine s'achève en 1908. Cependant l'édification du bâtiment est rudement critiquée par son implantation maladroite par sa forte dimension surplombant la place et créant ainsi un déséquilibre avec la place. Pendant des années la place pose nombreux défis d'aménagements et cherchent à répondre aux exigences modernes et urbaines de circulation. En 1961, le bâtiment administratif au nord de la place est érigé et c'est quelques années plus tard en 1972 que le parking souterrain est construit sous la place. Avant sa construction, lors de l'arrivée de la voiture en grande pompe en ville, la place de la Riponne fut momentanément un parking de plain-pied et enterrer ces voitures à permis de rendre l'espace public au service des lausannois.[5]

Le parking souterrain de Riponne s'est construit en deux étapes. La première qui s'acheva en 1972 sur deux sous-sols permis d'offrir 420 places à l'ouest de la place Riponne. La deuxième étape, en 1995 permis d'ajouter plus de 1000 places de parcs à l'est de la place également sur deux sous-sols complets et un troisème sous-sol partiel.

Le vallon fut remblayé et lors des travaux pour le parking il fallut excaver cet ancien remblai. Le tracé de la Louve n'a pas facilité la construction du parking, il fallut éviter le voûtage de la Louve pour disposer les points d'appuis des dalles constituants le parking. Les colonnes posant ainsi un problème pour la trame et la voûte de la Louve furent appuyées sur un «chevalet» fondée de part et d'autre de la voute pour ainsi l'éviter.[6]

5 Poel. «La Riponne, du marché au forum»

6 s. n, «Le parking de la Riponne, Lausanne ».

Fig 44 A gauche, Place de la Riponne et Palais de Rumine

Fonctionnement et opportunités

La société propriétaire du parking, Inovil, l'a rénové pour la dernière fois en 2020. Une rénovation plus importante que les précédentes a été faite notamment sur l'aspect esthétique que pouvait avoir le parking. Un travail de signalétique ainsi que l'ajout de couleurs sont venus donner un nouveau visage à ce parking souterrain. Chaque étage a sa couleur et la signalétique vient ainsi amener un niveau de sécurité plus élevé notamment avec des marquages au sol mettant en avant le piéton. L'ajout de peinture colorée et d'un bon éclairage à contribuer à enlever l'image du parking terne et sombre qu'il pouvait reflé-ter à une époque. Les paramètres d'éclairage jouent un grand rôle quand au sentiment de sécurité que les utilisateurs peuvent ressentir dans ce souterrain. Au-delà d'une remise à neuf d'utilité fonctionnelle, une intrigante installation est visible entre le 3e et 4e sous-sol au sud du parking. Une fenêtre donnant sur le lit de la Louve enterrée ainsi qu'une frise historique des travaux de canalisation de la vallée peuvent être observées. Comme un lieu secret bien enfoui, le parking permet même une visite culturelle à travers ses étages.

Fig 45 Fenêtre sur la Louve entre le 3ème et 4ème sous-sol du parking Riponne

Au rez-de-chaussée se situent les divers services qu'Inovil intègre et offre à ses utilisateurs. Un service de collecte de colis partage un espace de recharge pour voitures électriques. A côté de l'accueil, on peut même y trouver une terrasse pour y boire son café.

A travers ces multiples interventions, la société a cherché a redonner une nouvelle image au parking. Cela ne le transforme pas pour autant en un espace public, action peut-être un peu compliquée par sa situation souterraine qui n'est pas idéale.

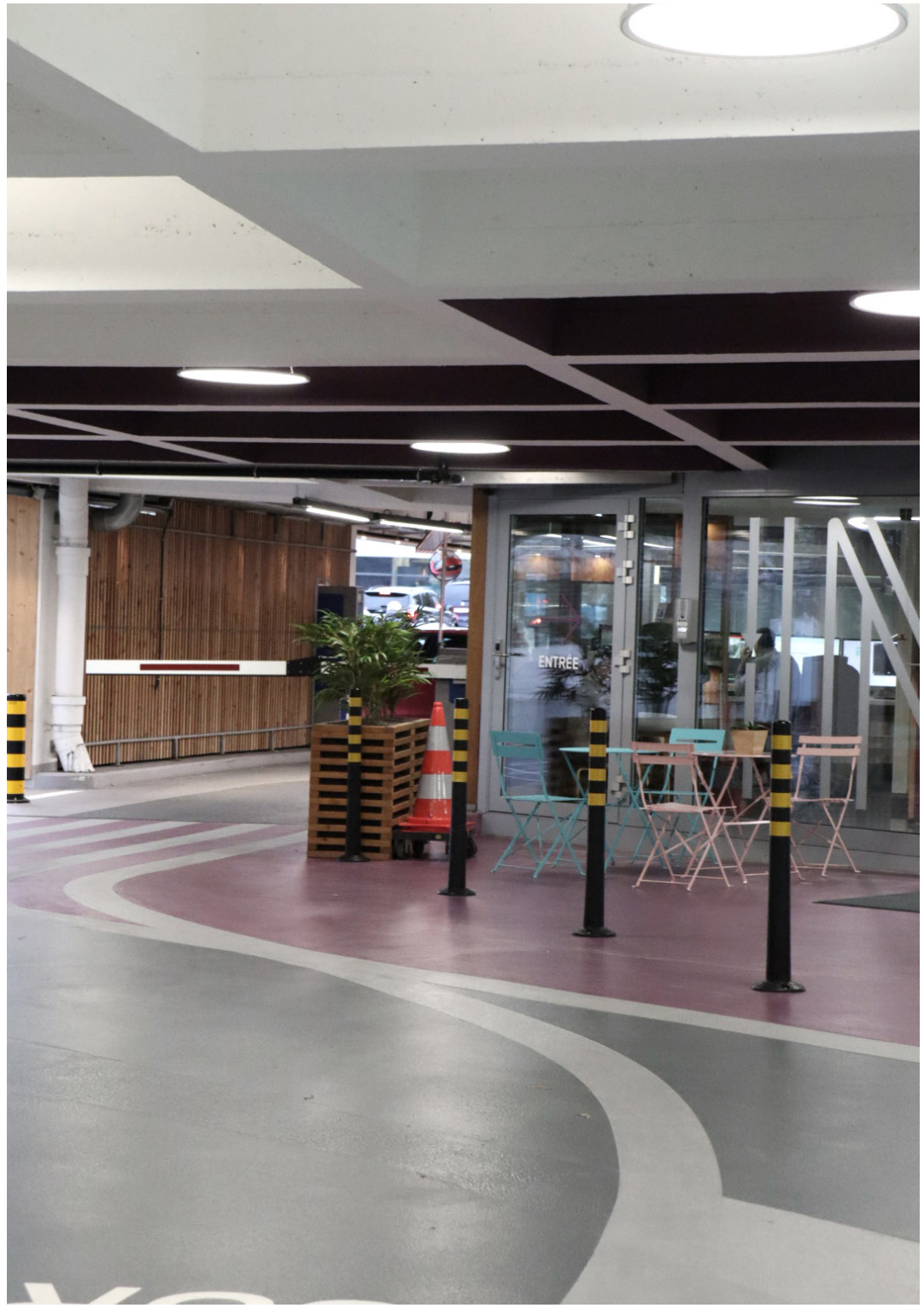
Cependant la création du parking a permis à la ville de reprendre du terrain et le mettre à disposition des habitants. La grande dimension de la place de la Riponne est momentanément occupée au fil des semaines ou des mois. Les marchés de la ville s'y sont installés avec les marchés du centre-ville les mercredi et samedis et les marchés des étalagistes les mardis et vendredis.

L'aménagement de la place de la Riponne reste encore aujourd'hui un défi urbanistique pour la ville et reste au centre de nombreuses discussions. En investissant la place ponctuellement la ville transforme progressivement la place en un véritable forum, tel que prévu dans le premier projet d'aménagement de Henri Fraisse, architecte de la place, sans pour autant déloger les utilisateurs marginaux qui se sont appropriés cet espace.

Fig 46 Marché des étalagiste sur la place Riponne

Fig 47 En bas, Accueil du parking

Fig 48 A droite, petite terrasse de l'accueil où le client peut s'acheter un café



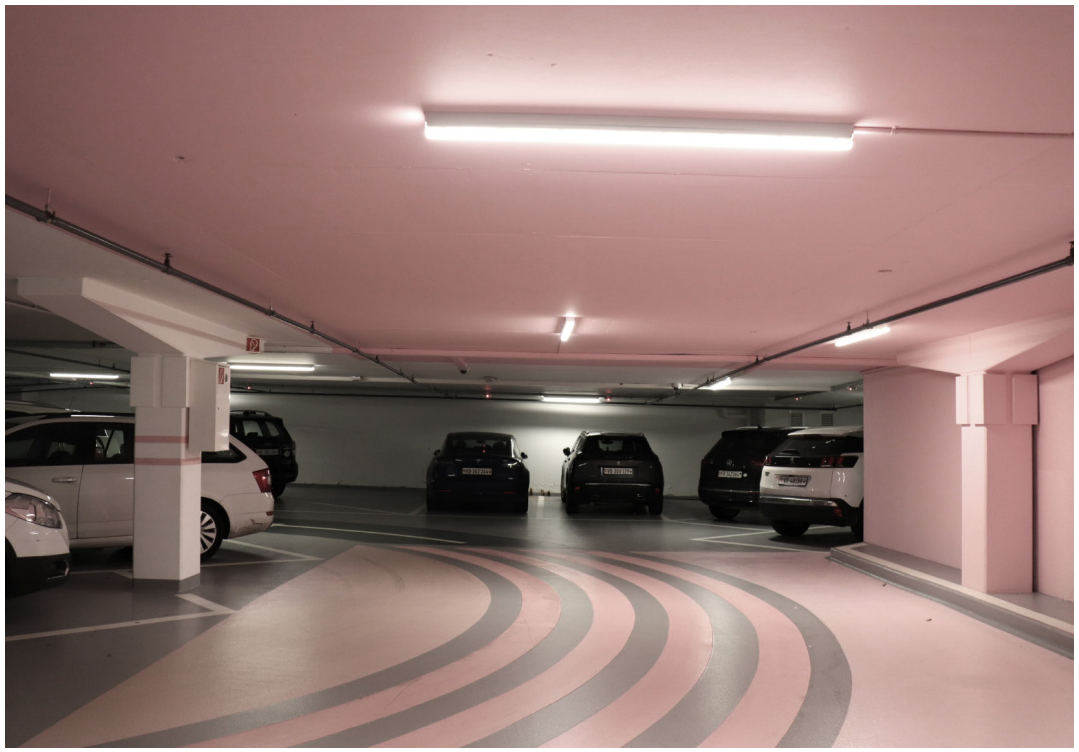
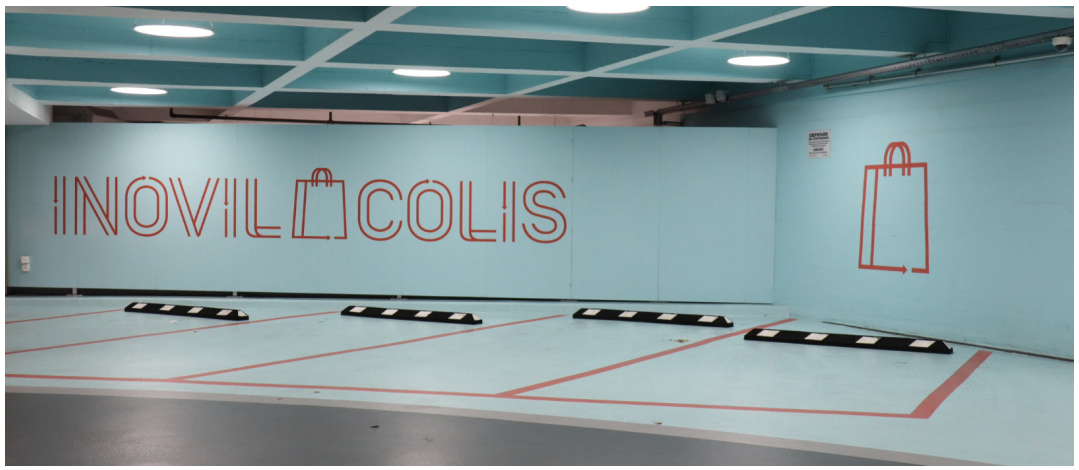


Fig 49 A gauche, signalétique piétonne grâce à la couleur

Fig 50 A gauche, signalétique piétonne, grâce à la couleur

Fig 51 Une sortie du parking

Fig 52 Espace de service pour la livraison de colis



04 - NOUVEAU LIEU

Nouveau lieu

Si les places de stationnement sont encore indéniablement utiles en ville, les parkings sont rarement remplis à leur maximum au fil de la journée. L'espace en ville est précieux et recherché, alors les 11,5m2 qui constituent une place de stationnement le sont aussi. Les citoyens l'ont déjà bien compris et on peut voir à peu près partout différentes appropriations spontanées de l'espace urbain.

A Détroit, l'exemple du film 8 Mile n'est donc pas qu'un événement fictif. Si le parking du Michigan Building a été le théâtre de cette fameuse scène, il est également exploité par les habitants. Véritable lieu de réunion, il a abrité des évènements tels que Zumiez National Skate Finals, une compétition de skate qui s'est déroulée en 2014.[1] C'est à Détroit que l'automobile est née[2] et depuis la voiture joue un rôle important dans la culture du pays. Lorsque dans les années 1950/60 elle est devenue un symbole de liberté et a contribué à la prospérité du pays, de nombreux films ou chansons l'ont ainsi glorifiée et intégrée à la culture populaire. La voiture est ainsi perçue comme un moyen de réunion et célébration. Une tradition américaine qui intègre pleinement la voiture à son fonctionnement est la « tailgate party ». Le mot tailgate de l'anglais signifie hayon et désigne la porte arrière du coffre d'une voiture. C'est donc à l'arrière de la voiture dans le coffre qu'une table est mise en place pour partager boissons et nourriture. Véritable institution aux Etats-Unis, les tailgate parties se préparent principalement par des fans de sports et se déroulent sur des grands espaces vident proches des stades tels que des parkings.[3] Le parking devient ainsi un lieu de rassemblement permettant le divertissement.

1 « Zumiez skateboarding championships come to Detroit »

2 Boyle, « The Ruins of Detroit »

3 Ben-Joseph, *Rethinking A Lot,* 28.

Fig 53 Tailgating dans le parking Michigan Theater

Fig 54 Jeux sur un parking

Les parkings de plain-pied offrent de nombreuses possibilités d'appropriation de l'espace par ses occupants. Ses grands espaces vides lorsqu'ils n'hébergent peu ou pas de voitures deviennent comme un grand parc public goudronné qui crée ainsi dans la ville un espace libre. Les parkings de plain-pied, dégagés et plats, ont rapidement attisé l'intérêt d'un nouveau genre d'usager. En dehors des heures de travail, les taux de fréquentation peuvent varier et cela coïncide généralement avec les heures où les enfants terminent également l'école. De nombreux parkings deviennent alors une zone de jeux idéale pour des jeux de ballons ou pour faire skate ou de la trottinette. Les parkings à étages ont de fortes ressemblances à des skateparks et en font un lieu idéal pour cette pratique.

Lorsque la voiture se popularisa, le besoin de place de stationnement se fut vite ressentir et la première action entreprise pour les garer furent les places de stationnement dans les rues le long des routes et des trottoirs. Il n'y avait pas besoin d'investir dans de coûteux travaux de construction et cela fut une solution momentanée avantageuse. Si les rues cependant sont vite devenues saturées et qu'un besoin plus grand en places de stationnement fit émerger la typologie du parking, il n'en reste pas moins que ces places en bord de route, ont façonné l'urbanisme de nos villes.[4] Le territoire Lausannois lui aussi en est composé de nombreuses places sur la voirie.

Un évènement, le Park(ing) Day, a lieu chaque troisième vendredi du mois de septembre un peu partout dans le monde. L'objectif de ce mouvement est de temporairement prendre possession de places de stationnements en ville en les transformant en un lieu de loisirs ou de verdure afin de promouvoir des modes de vies plus durables mais aussi pour rendre l'espace public aux habitants.[5] Ce mouvement prend de plus en plus d'ampleur et un événement récent est venu encore plus appuyer ces valeurs. La pandémie de Covid-19 a eu un impact considérable sur la vie des gens et le secteur de la mobilité a été fortement impacté.
L'isolement majeur de la population via le télétravail

4 Ben-Joseph, *Rethinking A Lot,* 62.

5 Ibid, 117.

pendant cette période précaire a considérablement fait chuter les statistiques de déplacements en voiture dans les villes et même de la fréquentation des transports publics. Les déplacements en voitures ayant baissé, de nombreuses places de stationnement se sont retrouvées vides tout comme les rues de manière générale. Beaucoup de restaurants et bars ont dû limiter leurs activités à cause de restrictions et de mesures de confinement. La distanciation sociale au cœur de la stratégie anti-covid a poussé littéralement les clients en dehors des établissements. Nombreux restaurateurs ont saisis l'opportunité de transformer des places de stationnement inutilisées en espaces de service en plein air. De cette manière, ils ont pu continuer de maintenir leur activité. Tout comme le mouvement du Park(ing) Day, l'extension des terrasses dans l'espace public et notamment sur les places de stationnement occupant les bords de route a contribué à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer une ambiance agréable dans les quartiers. A Lausanne, c'est plus de 200 demandes d'extension de terrasses qui ont été traitées par les Service des routes et de la mobilité.[6] Ces installations temporaires ont permis de pousser la réflexion quant à la place de la voiture en ville. Concernant la pérennisation des aménagements sur la voie publique, pour ceux qui ne sont pas contestés, la ville a lancé une procédure de légalisation et certaines terrasses ont pu être conservées au détriment des places de stationnement originales.[7]
Même si l'on observe une baisse de l'utilisation de la

6 Service des routes et de la mobilité, « Les aménagements COVID ».

7 Ibid.

Fig 55 Extension de la terrasse de l'A-T-E-L-I-E-R Café sur des places de stationnement pendant la période du COVID-19

voiture dans les villes[8], la voiture n'en reste pas moins encore un outil que l'on pourrait dire indispensable à la ville d'aujourd'hui. Cela se fait ressentir dans le besoin encore présent de parkings dans certains endroits. Cependant une réelle considération de la part des architectes commence à se faire sentir dans la conception de nouveaux parkings vis-à-vis de cette obsolescence programmée par les villes futures sans voitures. Plusieurs stratégies existent et cherchent à repousser la date de péremption du programme ou encore à rendre cette entité fonctionnelle plus publique et intégrée. L'étude de trois projets récents qui appliquent une stratégie différente sont dévelopés à la suite de ce chapitre.

8 Cogato-Lanza, *Post-car world*, 113-121.

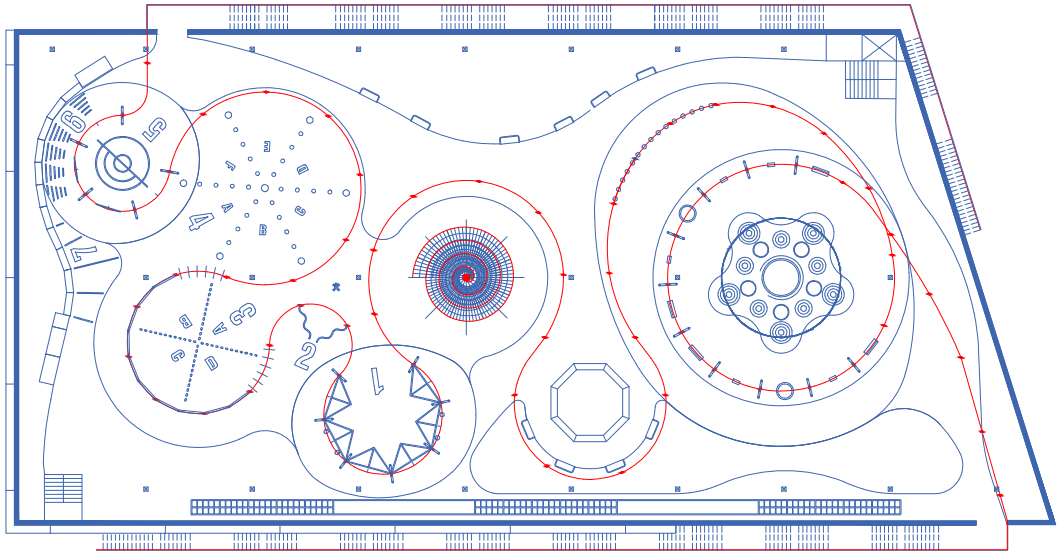
Nom projet : *Park'n'play*
Architectes : *JAJA architects*
Année de réalisation : *2016*
Emplacement : *Nordhavn, Copenhague, Danemark*
Programme : *Façade verte et paysage d'activité sur un parking*
Nombres de places de stationnement : *500*
Gestion parking: *APCOA Parking DK*

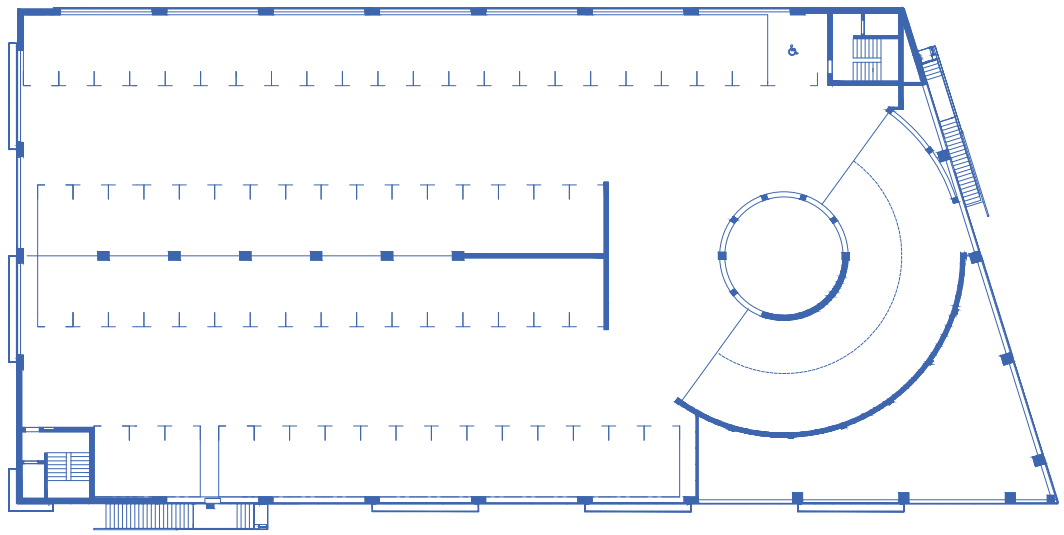
Site

Si généralement le stationnement empiète sur l'espace public, les architectes JAJA ont cherché à rétribuer la surface prise au sol pour un parking aux habitants du quartier de Nordhavn à Copenhague.

Nordhavn est un quartier portuaire qui a commencé à se construire vers la fin des années 1800. Ce quartier accueille les activités et industries portuaires et maritimes de Copenhague. Cette zone est complétement nouvelle car elle a été remblayée. Aujourd'hui Nordhavn représente la ville durable du futur après que le gouvernement danois aie soumis le quartier à un concours lancé en 2008 pour un plan de développement urbain. Le plan local du quartier d'Aarhusgade, où se situe le projet de JAJA Architects fut le premier à être adopté et mis en place. Le quartier accueillait 234 habitants en 2016, 2800 en 2020 et son ambition d'ici une dizaine d'années atteint les 40'000 habitants. Le quartier de Nordhavn répond aux besoins futurs de logements de Copenhague. [9]

9 « Nordhavn », https://byo-ghavn.dk/nordhavn/





Plan de toiture
Plan d'étage type

0 5 10

Structure et matérialité

Le parking de sept étages est en béton, cependant sa structure est recouverte d'une boite en acier. Cette boite en acier permet au bâtiment de se démarquer du béton environnant constituant ce nouveau port. Il laisse entrevoir la structure béton qui constitue le parking. On peut voir clairement d'un côté de la façade, la rampe hélicoïdale en béton. Même si souvent les parkings d'aujourd'hui sont considéré comme un mal devant être caché, la verdure sur la façade n'envahit pas tout l'acier et le parking n'est donc pas caché. La façade avec sa couleur rouge rappelle les bâtiments en briques rouges du quartier Aarhusgade et tente ainsi de s'adapter à l'aspect esthétique de la région. Deux escaliers diagonaux fixés à la façade mènent au sommet du haut bâtiment. La main courante, comme un fil rouge, mène les utilisateurs là-haut et se transforme ensuite installations de jeu.[10]

10 « JAJA Architects - Parking House + Konditaget Lüders ».

Espace public

En pleine croissance, le quartier nécessitait donc de nouvelles places de stationnement malgré le fait que le quartier intègre un système de transports en commun efficace et un système de mobilité douce développé. Le parking conçu par JAJA Architects devient alors le premier espace public de cette zone portuaire grâce à sa place de jeu en son sommet. La structure hybride parking et aire de jeux allie donc la nécessité fonctionnelle du parking dans ce lieu en le transformant en un établissement public. Le toit permettant une vue sur l'horizon offre ainsi plus qu'une vaste aire de jeu de 2400m2.[11]

11 Ibid.

Fig 56 Façade du projet Park'n'Play

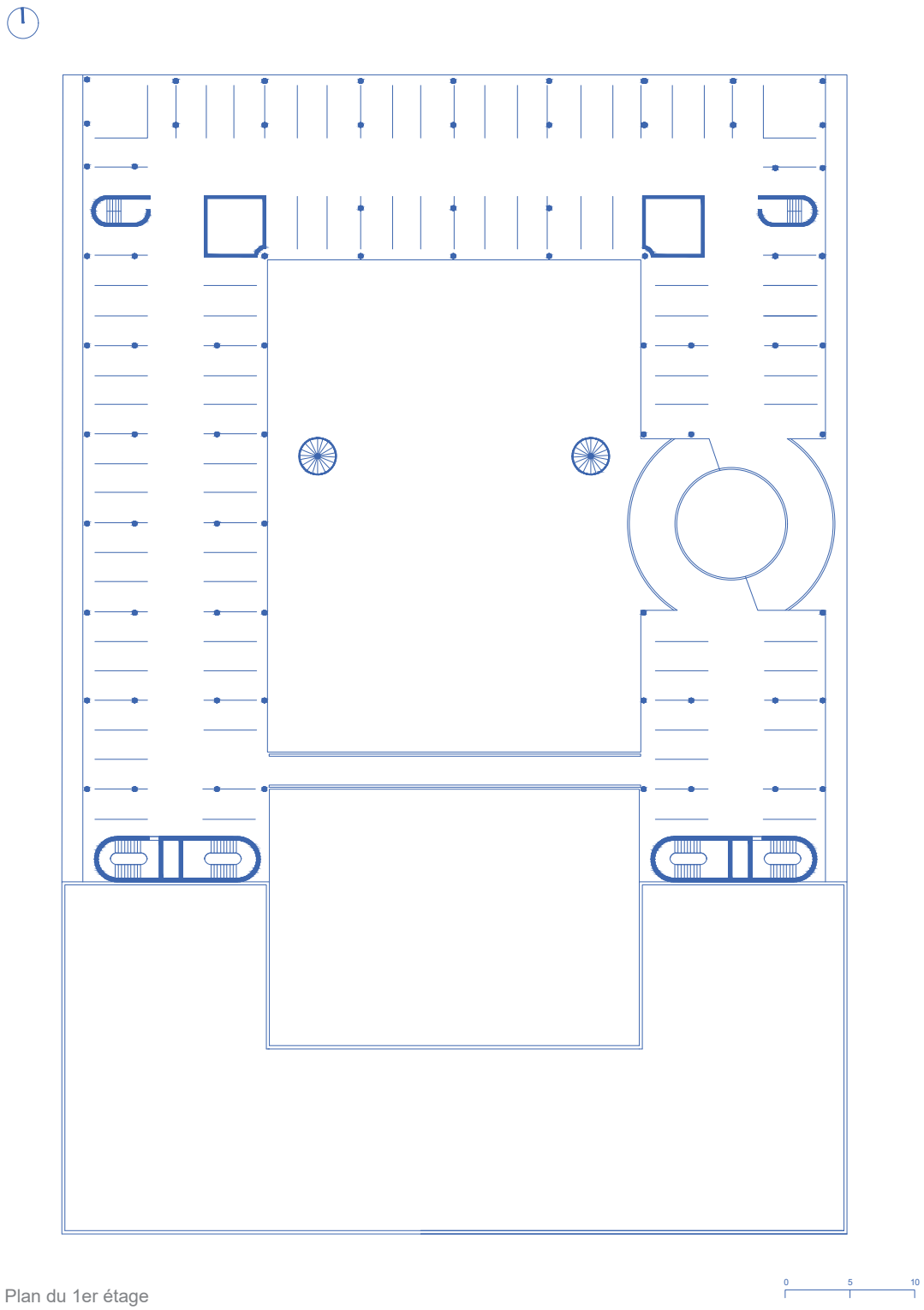
Fig 57 Façade du projet Park'n'Play avec l'accès au toit par l'escalier

Fig 58 Projet Park'n'Play, place de jeux sur la toiture

Nom projet : *Student residence and reversible car park*
Architectes : *Bruther – Baukunst*
Année de réalisation : *2021*
Emplacement : *Palaiseau, Essonne, France*
Programme : *192 appartements étudiants, espaces communs, jardin et parking ré-versible*
Nombres de places de stationnement : *500*
Gestion parking : *EFFIA*

Site

L'université Paris-Saclay est une université française qui est un consortium entre plusieurs institutions tel que l'Ecole polytechnique, l'Université Paris-Sud et l'Institut d'Optique Graduate School. Spécialisée dans des programmes en science, technologie, ingénierie et mathématique, l'université a également de nombreux partenariats avec des organisations de recherches. L'université se situe au sud de Paris dans le département de l'Essonne. Desservie par plusieurs trains régionaux, elle est située également à proximité de plusieurs axes autoroutiers majeurs et peut-être facilement accessible en voiture. Le campus est destiné a être une future Silicon Valley Européenne, son développement est en plein essor et nombreux chantiers y sont en cours. Le bureau Parisien, Bruther, en association avec le bureau belge, Baukunst, ont projeté une résidence étudiante qui fut achevée en 2021.



Plan du 1er étage

Structure et matérialité

Le programme nécessitait d'intégrer sur une parcelle de xxxm2, 192 logements, 500 places de stationnement et des espaces pour des entreprises. Les architectes ont décidé d'empiler ces différentes fonctions et ainsi dégager le centre de la parcelle pour y intégrer un jardin. Le bâtiment a été pensé pour être réversible ainsi qu'une une structure économe grâce à ses éléments préfabriqués. Ainsi le matériau utilisé est le béton, reflétant l'approche fonctionnaliste du bâtiment. Les rampes donnant accès au parking sont intégrées dans le volume du bâti et donnent à l'ensemble un aspect presque sculptural. Les escaliers en colimaçon pour les distributions piétonnes reprennent le langage de cette rampe. La vérité structurelle exprimée via le béton donne au bâtiment une expression presque brutaliste comme beaucoup de parkings l'ont exprimé eux aussi. L'ensemble est pensé à l'échelle de la voiture mais également de l'habitant.[12]

11 « Bruther and Baukunst, Student Housing in Paris-Saclay ».

Fig 59 A gauche, façade de la résidence avec escalier en colimaçon
Fig 60 Rampe d'accès au parking

Réversibilité

La résidence a un plan flexible pour s'adapter aux besoins futurs du site. Les niveaux du parking peuvent être changés en logement sans avoir à modifier la structure, dans le cas où les voitures ne seraient plus présentes sur le site. Au rez-de-chaussée se trouvent des espaces en double hauteur pour accueillir commerces et espaces collectifs. Les deux niveaux au-dessus sont attribués au parking. Les trois niveaux supérieurs au parking sont dédiés aux logements étudiants et sont construits dans la suite du langage structurel du parking juste en-dessous. Le dernier étage de la résidence accueille des duplex d'habitation. Le bâtiment peut être adapté aux besoins grâce à sa structure qui fonctionne comme une étagère dont on peut modifier le programme sans toucher à sa structure.[13]

13 « BRUTHER, Baukunst, Filip Dujardin, Maxime Delvaux · Student Residence and Reversible Car Park ».

Fig 62 Vue sur la rampe d'accès au parking

Fig 61 Projet de résidence étudiante

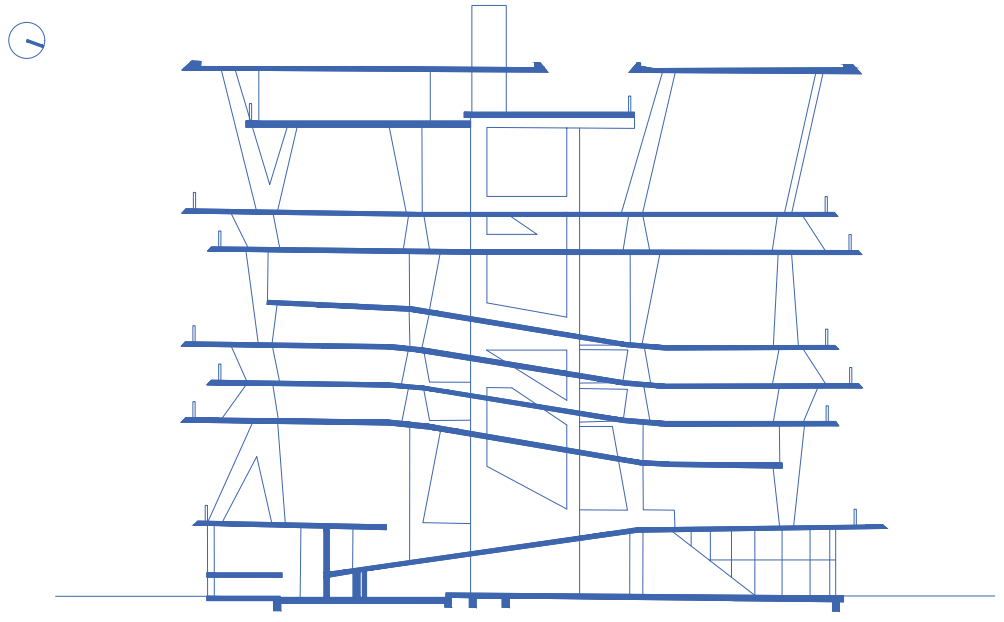
Fig 63 Vue depuis le parking

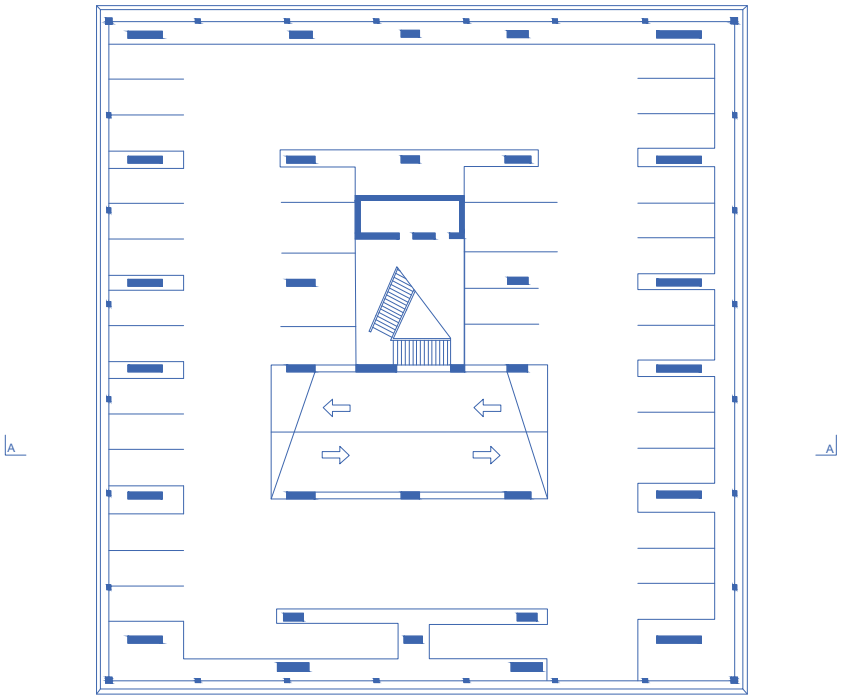
Nom projet : *1111 Lincoln Road*
Architectes : *Herzog et de Meuron*
Année de réalisation : *2010*
Emplacement : *Miami Beach, Florida, USA*
Programme : *Parking, commerces, restaurants, bureaux, espace évenementiel*
Nombres de places de stationnement : *300*
Gestion parking: *LEGACY PARKING*

Site

En 2005, Robert Wennett, entrepreneur, achète le bâtiment de la SunTrust Bank avec son parking. La banque date de 1968 et est située à l'intersection de l'avenue Lincoln et celle d'Alton Roads à Miami Beach. La richesse du quartier a connu un déclin dans les années 50 mais depuis les années 2000, nombreuses enseignes sont venues s'y installer et redonnent vitalité au quartier et à l'avenue Lincoln. Robert Wennett entreprend de reconstruire cet ensemble en mandatant le bureau suisse Herzog et de Meuron pour transformer l'ancienne banque en bureau et de reconstruire un nouveau parking sur l'ancien.[14]

14 Poel, « Le parking selon Herzog & de Meuron ».





Coupe A
Plan d'étage type

Structure et matérialité

Le nouveau parking atteint la hauteur de l'ancienne banque à ses côtés. Les architectes jouent alors avec les contrastes, Un bâtiment totalement fermé, la banque côtoie un bâtiment ouvert, le parking. La structureest composée de sept étages en béton. Il est constitué de dalles fines, placées à des hauteurs sous plafond variables et supportées par de pilier triangulaire eux aussi placés irrégulièrement. La structure complétement apparente laisse également totalement apparaitre les voitures qui y sont logées. Aucun gardes-corps ne vient les dissimuler mais des câbles métalliques, qui finissent par disparaître pour l'œil avec la distance, sont érigés. Pour ce projet l'indice d'utilisation du sol était fixé dès le début mais la hauteur totale du bâtiment a pu être négociée. Les différentes hauteurs de dalles créant des espaces plus aérés ont ainsi permis ce jeu. L'irrégularité des fines dalles de béton et leur angles biseautés sur les extrémités donne l'impression d'un bâtiment fragile, ce qui contraste avec le sentiment de brutalité associé aux parkings. Les détails y sont travaillés dans le but d'être invisible et rendre ainsi l'espace agréable. Les tuyaux ne sont pas apparents, ni le système incendie. et les lumières sont indirectes.[15]

15 Poel, « Le parking selon Herzog & de Meuron ».

Fig 64 Vue du parking de 1111 Lincoln Road

Fig 65 A gauche, façade du parking face à l'Alton Road

Mixité

Les architectes en jouant avec les hauteurs des étages ont permis une mixité de programme au sein de la structure. Des commerces ont pu y être intégrés tels que des restaurants ou des commerces; un magasin de vêtement se situant au cinquième étage.
Le bâtiment se trouve au bord de la Lincoln Road, une avenue piétonne, et a ainsi pour but de prolonger l'espace public en sa structure et créer divers espaces collectifs. La structure accueille également nombreux évènements ou activités. Le parking invite ainsi à la promenade à travers les différents étages offrent à chacun des vues uniques à travers un escalier central.

Fig 66 A gauche, deux personnes installées au bord d'une dalle

Fig 67 Local commerce au 5ème étage

Discussion

En conclusion, la typologie du parking montre a évolué au fil des ans en raison de l'évolution de l'image de la voiture dans la société. Les parkings, initialement conçus pour servir la voiture, ont été standardisés et rationnalisés à l'extrême donnant un produit avec de faibles qualités architecturales pour leurs utilisateurs. Cependant, avec la diminution de l'utilisation de la voiture dans les centres-villes, de nouvelles questions se posent sur l'avenir des parkings.

Malgré leur impact environnemental et leur réputation négative, les parkings peuvent avoir une fonction importante en tant qu'espaces publics et offrir des opportunités pour la population. Les citoyens ont compris l'importance de ces espaces vides et ont commencé à se les approprier de manière spontanée pour des activités diverses, en refuge, pour des rassemblements ou encore des jeux. Ces appropriations spontanées montrent le potentiel des parkings pour devenir des espaces publics utiles et appréciés ainsi que la nécessité de ce type d'espace en ville. De plus en plus de projets intègrent le parking dans le tissu urbain en offrant un espace supplémentaire à s'approprier aux habitants du coin.

Des projets tels que Park'n'Play de JAJA Architects, 1111 Lincoln Center de Herzog et de Meuron et la résidence étudiante à Paris-Saclay de Bruther/ Baukunst sont des exemples d'innovations dans la conception de parkings qui intègrent des fonctions multiples de façon réussie dans le milieu urbain. Ces projets offrent des espoirs pour l'avenir de la typologie de parking en montrant qu'il est possible de créer des espaces publics fonctionnels et intégrés dans la ville. Si les parkings sont tombés dans l'oubli et non pas été sujet de pensées architecturales plus profondes dans le passé, la tendance s'inverse en valorisant ces espaces remplis de possibilités.

Ces projets démontrent également la capacité de réhabilitation et de réadaptation des parkings existants pour en faire d'autres espaces grâce à leur structure générique. Il existe un potentiel pour chaque parking de devenir un lieu accueillant pour la communauté grâce à une réflexion sur sa conception et son utilisation. Il est important de saisir l'opportunité que représente la structure simple et efficace de la typologie standard d'un parking pour les transformer en espaces publics fonctionnels et intégrés à la communauté. Cela permettra de maximiser leur potentiel en tant qu'espaces de rencontre, de détente, de divertissement et de participation citoyenne.

Littérature

Augé, Marc. *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité.* 2002e éd. La librairie du XXIe siècle. [Paris] : Editions du Seuil, s. d.

Ben-Joseph, Eran. *ReThinking a Lot: The Design and Culture of Parking*. Cambridge, Mass: MIT Press, 2012.

Cogato-Lanza, Elena. Post-car world: futurs de la ville-territoire. vuesDensemble. Genève: MetisPresses, 2021.

Le Corbusier. *La ville radieuse, éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste: Paris, Genève, Rio de Janeiro, Sao Paolo, Montevideo, Buenos-Aires, Alger, Moscou, Anvers, Barcelone, Stockholm, Nemours, Piacé*. Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1935.

Hasse, Jürgen. *Übersehene Räume: zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses.* Kultur- und Medientheorie. Bielefeld: Transcript, 2007.

Henley, Simon. *L'architecture du parking*. Marseille: Parenthèses, 2007.

Koolhaas, Rem. *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot. Paris: Payot, 2011.

Lefrançois, Dominique. *Le parking dans les grands ensembles*. Penser l'espace. Paris: Editions de la Villette, 2014.

Revues

Barré, Alain. « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français ». Annales de géographie 106, no 593 (1997): 229-40.

Boyle, Kevin. « The Ruins of Detroit: Exploring the Urban Crisis in the Motor City ». Michigan Historical Review 27, no 1 (2001): 109-27. https://doi.org/10.2307/20173897.

Buisseret, Alexandre. « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque ». Le Mouvement social, no 192 (2000): 41-64. https://doi.org/10.2307/3779746.

Leavitt, Sarah. « Inside the Lines: Parking and Social Stratification» National Building Museum , 7 janvier 2010. https://www.nbm.org/inside-lines-parking-social-stratification/.

McDonald, Shannon Sanders. « The Early Parking Garages Interactive Role in the Design of the Modern City ». Consulté le 2 janvier 2023. https://www.academia.edu/1759165/The_Early_Parking_Garages_Interactive_Role_in_the_Design_of_the_Modern_City.

Neuenschwander Feihl, Joëlle. « L'aménagement du littoral lausannois avant 1964 ». En marge de l'Expo 64, Tracés 20/2014

Poel, Cedric van der. «La Riponne, du marché au forum» Numéro anniversaire: 140 ans, Tracés 20/2015

Poel, Cédric van der. « Le parking selon Herzog & de Meuron ». Tracés 02/2013. https://doi.org/10.5169/SEALS-323100.

Recordon, B. « Le Palais de justice fédéral de Montbenon, à Lausanne.», Bulletin technique de la Suisse romande, 1927, (n° 7), 73-79.

Schröter, Anne-Catherine. « Schweizer Parkhäuser ». Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, 1 juin 2020. https://doi.org/10.5169/SEALS-882568.

s. n. « Der Parking da la Riponne, Lausanne = Le parking de la Riponne, Lausanne = La Riponne parking, Lausanne : Architekt P. Quillet ». Das Werk : Architektur und Kunst, 1 juin 1973. https://doi.org/10.5169/SEALS-87561.

Webographie

Austin, Dan. « Michigan Theatre, Historic Detroit ». Consulté le 4 décembre 2022. https://www.historicdetroit.org/buildings/michigan-theatre.

Direction des finances et de la mobilité, « Lausanne - Parc de Montbenon » Site officiel de la Ville de Lausanne, septembre 2018, https://www.lausanne.ch

Abitare. « Bruther and Baukunst, Student Housing in Paris-Saclay », 20 mai 2021. https://www.abitare.it/en/architecture/projects/2021/05/20/bruther-baukunst-student-housing-paris-saclay/.

Divisare. « BRUTHER, Baukunst, Filip Dujardin, Maxime Delvaux · Student Residence and Reversible Car Park ». Consulté le 20 décembre 2022. https://divisare.com/projects/434105-bruther-baukunst-filip-dujardin-maxime-delvaux-student-residence-and-reversible-car-park.

« Garage | Etymology, Origin and Meaning of Garage by Etymonline ». Consulté le 6 décembre 2022. https://www.etymonline.com/word/garage.

JAJA Architects. « JAJA Architects - Parking House + Konditaget Lüders ». Consulté le 22 décembre 2022. https://jaja.archi/project/konditaget-luders/.

Larousse, Éditions. « Trente Glorieuses - LAROUSSE ». Consulté le 14 janvier 2023. https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Trente_Glorieuses/185974.

Nordhavn. « Forside ». Consulté le 22 décembre 2022. https://byoghavn.dk/nordhavn/.

« Park | Etymology, Origin and Meaning of Park by Etymonline ». Consulté le 6 décembre 2022. https://www.etymonline.com/word/park.

« PARKING : Définition de PARKING ». Consulté le 6 décembre 2022. https://www.cnrtl.fr/lexicographie/parking/0.

Pavillon de l'Arsenal. « Un siècle d'immeubles pour automobiles ». Consulté le 6 décembre 2022. https://www.pavillon-arsenal.com/fr/signe/12013-un-siecle-dimmeubles-pour-automobiles.html.

Service des routes et de la mobilité. « Les aménagements COVID ». Site officiel de la Ville de Lausanne, 8 janvier 2023. https://www.lausanne.ch/vie-pratique/mobilite/espaces-publics/amenagements-covid.html.

Service des routes et de la mobilité. «Observatoire de la mobilité», Edition 2022. Site officiel de la Ville de Lausanne, 30 mai 2018. www.lausanne.ch/observatoire-mobilite

Stamm, Alan. « Zumiez skateboarding championships come to Detroit | Culture | Detroit | Detroit Metro Times ». Consulté le 15 janvier 2023. https://www.metrotimes.com/arts/zumiez-skateboarding-championships-come-to-detroit-2203273.

Velazquez, Marisol Rivas, et Diego Barajas. « Ludwig Hilberseimer - Radical Urbanism ». Hilberseimer, Radical Urbanism. Consulté le 20 décembre 2022. http://www.a-u-r-a.eu/upload/research_radicalurbanism_100dpi_2.pdf.

Filmographie

Abramson, Daniel. « Obsolescence ». University of Virginia School of Architecture, 1 novembre 2017.

Hanson, Curtis. *8 Mile*. Mikona Productions GmbH & Co. KG. 2002. (110min)

Hodges, Mike. *Get Carter.* Metro-Goldwyn-Mayer British Studios. 1971. (112min)

Iconographie

Fig 1 : Affiche de la première Exposition Internationale d'Automobiles, tirée de https://mondial.paris/actualite/mondial-de-lauto-1898-premiere-voiture-electrique-4203.html#item=3 **Fig 2** : Modèle T Ford, Skötsner-Edhlund / Upplandsmuseet **Fig 3** : Garage Messine Automobiles. © Ministère de la culture - Médiathèque du Patrimoine, dist. RMN-Grand Palais / Séeberger Brothers **Fig 4** : Ponthieu-Automobiles. © Cnam / Siaf / Capa / Architecture archives of the XXe sc Auguste Perret / UFSE / SAIF/ 2018 **Fig 5** : Kent Garage - hotel for autos, tiré de Modern Mechanix May,1929 **Fig 6** : Publicité Ford, Collectible Automobile Magazine, tirée de https://frenchcurious.tumblr.com/post/168302526468/publicit%C3%A9-ford-1950-source-collectible **Fig 7** : Autostrades de la Ville Radieuse, Le Corbusier, tiré de son ouvrage Ville Radieuse **Fig 8** : Vue perspective de la Ville Radieuse, Le Corbusier, tiré de son ouvrage Ville Radieuse **Fig 9** : Parking de Robert Law Weed, Miami, © Ezra Stoller, tiré de https://www.yossimilo.com/artists/ezra-stoller/works#&gid=1&pid=ezra_stoller-miami_parking_garage_robert_law_weed_and_associates_miami_fl-24 **Fig 10** : Downtown Denver, 1979, Western History Collection, Denver Public Library, tiré de https://www.cpr.org/show-segment/when-downtown-denver-was-demolished-the-skyline-urban-renewal-project/ **Fig 11** : Couverture de l'ouvrage « Junkspace » de Rem Koohlaas **Fig 12** : Espace déchet du parking Montbenon, Amélie Mischler, 12 décembre 2022 **Fig 13** : Trinity Square Parking, Gateshead, tiré de https://www.getcarter.xyz/locations/trinity-square-car-park/ **Fig 14** : Trinity Square Parking, Gateshead, © Richard Elwin Hook **Fig 15** : Trinity Square Parking, Gateshead, © Gordon Barnes **Fig 16-17** : Séquences tirées du film Get Carter, Mike Hodges, 1971 **Fig 18** : Parking Michigan Theater, tiré de Google Maps Street View **Fig 19-21** : Parking du Michigan Theater, Detroit, © Alanna St Laurent Photography **Fig 22-23** : Séquences tirées du film 8 Mile, Curtis Hanson, 2002 **Fig 24**: Vue aérienne place Bellerive, Lausanne, extraites de map.geo.admin.ch **Fig 25** : Rives en chantier, Document Archives de la Ville de Lausanne, photo Aéroport Lausanne **Fig 26** : Vue aérienne place Bellerive, Lausanne, extraites de map.geo.admin.ch **Fig 27** : Parking de Bellerive, Amélie Mischler, 22 décembre 2022 **Fig 28** : Parking de Bellerive, Amélie Mischler, 22 décembre 2022 **Fig 29** : Carte de Lausanne, 1873, extraites de map.geo.admin.ch **Fig 30** : Carte de Lausanne, 1927, extraites de map.geo.admin.ch **Fig 31** : Façade Parking de Montbenon, 1964, Bernard Calame + Laurent d'Okolski Architectes SIA, Document Archives de la Ville de Lausanne **Fig 32** : Chantier parking Montbenon, Direction des finances et de la mobilité - Places de jeux - Projet parc de Montbenon **Fig 33-41** : Parking de Montbenon, Amélie Mischler, 22 décembre 2022 **Fig 42** : Vue sur la place Riponne, 1958, collection du Musée historique de Lausanne, tiré de https://www.letemps.ch/images/photos/suisse/riponne-histoire-dune-place-problemes **Fig 43** : Plan de la place Riponne, 1939, Bulletin technique de la Suisse romande **Fig 44** : Place de la Riponne © Gaetan Bally, tiré de https://www.letemps.ch/images/photos/suisse/riponne-histoire-dune-place-problemes **Fig 45** : Fenêtre sur la Louve, tiré de https://www.lausanne-tourisme.ch/fr/the-lausanner/articles/lausanne-en-mode-insolite/ **Fig 46** : Marché des étalagistes, tiré de https://www.24heures.ch/les-etalagistes-obtiennent-des-horaires-etendus-325777113156 **Fig 47-52** : Parking de la Riponne, Amélie Mischler, 22 décembre 2022 **Fig 53** : Tailgating, tiré de https://www.bbc.com/travel/article/20130822-detroit-beyond-the-bankruptcy **Fig 54** : Enfants jouant sur parking, © Matt West, tiré de https://www.bostonherald.com/2016/06/30/heslam-game-on-for-jackson-square/ **Fig 55** : Terrasse de l'A-T-E-L-I-E-R, tiré de https://www.facebook.com/lateliercafegalerie/ **Fig 56-58** : Park'n'Play, JAJA Architects, © Rasmus Hjortshøj **Fig 59-63** : Résidence universitaire et parking, Paris-Saclay, Bruther et Baukunst, © Maxime Delvaux **Fig 64-67** : 1111 Lincoln Road, Herzog et de Meuron, © Rasmus Hjortshøj