

MOB'ART

*le magazine
de la mobilité
& de l'art
de vivre la ville*

PAR LPA

P4
**SAINT-GEORGES
LES VERTIGES D'UN PARC.**

P8
DOSSIER
**LA GENÈSE D'UN PARC
DE STATIONNEMENT.**

P18
**YOKOHAMA
LA JUELLE SI DIFFÉRENTE.**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —



THIERRY ROCHE

ou la métamorphose de la ville.

Architecte mais aussi urbaniste, Thierry Roche ne conçoit un projet que s'il est connecté avec la réalité du quartier dans lequel il s'implante. Pour lui, urbanisme et architecture vont de pair et encore plus aujourd'hui qu'hier. Construire un parking en cœur de ville ne se résume pas simplement à offrir plusieurs centaines de places de stationnement à ses futurs utilisateurs. Ce serait trop simple. Un projet de ce type s'inscrit désormais dans ce qu'il appelle «la métamorphose de la ville».



« Je travaille avec mes équipes sur le futur parc Saint-Antoine. C'est un projet de longue haleine pour lequel, au-delà des contraintes spécifiques liées à son emplacement au cœur de la Presqu'île en bordure de Saône, nous a conduits à réfléchir à sa destination finale. La première question – partagée avec LPA – que j'avais envie de me poser était : "quel rôle attribuer à ce lieu?". Car aujourd'hui, on ne conçoit pas un parc de stationnement comme on le concevait il y a quelques années. Il doit devenir un lieu serviciel pour le quartier et même au-delà. Nous devons créer non pas un parking mais un lieu de vie ! »

C'est en cela que la collaboration avec LPA sur la construction de ce parc s'est faite tout naturellement. « LPA a toujours été dans l'anticipation et a toujours essayé de répondre aux enjeux du moment » explique l'architecte. Aujourd'hui, la question des mobilités est au cœur des réflexions de toutes les villes et métropoles du monde... et Lyon n'échappe pas à la règle. Dès lors, la construction d'un parc de stationnement n'est pas seulement une question technique, elle recèle des enjeux beaucoup plus importants en terme de cadre de vie, d'intégration dans un paysage ou de services apportés à ses utilisateurs. « On n'imagine pas combien il faut intégrer d'éléments dans la construction d'un parc de stationnement, explique Thierry Roche. Accès, ventilation, lumière, qualité de l'air mais aussi performance énergétique et prise en compte de l'environnement. En fait, je suis comme un metteur en scène. »

Ceci n'est pas un parking

Reprendre l'expression de René Magritte pour son célèbre tableau est un brin osé mais aussi révélateur de l'état d'esprit dans lequel les équipes de LPA et les architectes-mandataires des projets de construction travaillent. L'idée n'est pas de construire un lieu disposant de places de stationnement pour des voitures mais de bâtir un véritable lieu de vie. « La ville de Montréal est très en pointe sur ces sujets, explique Thierry Roche. Là-bas, une véritable réflexion a été menée sur les équipements en souterrain. Aujourd'hui, un parking doit répondre aux enjeux du moment et aux besoins de ses utilisateurs. Il doit devenir un lieu serviciel en ce sens qu'il propose des services aux automobilistes qui vont l'utiliser. C'est un endroit qui doit créer des désirs afin de rendre la ville, elle aussi désirable. On peut imaginer demain des parkings dans lesquels on disposera d'une conciergerie, d'un atelier de réparation pour les vélos ou d'espaces pour entreposer des archives. Il ne faut rien s'interdire en la matière et, au contraire, essayer de répondre aux besoins nouveaux des usagers et même anticiper leurs besoins futurs. »

Pour le parc Saint-Antoine en cours de construction, l'architecte a imaginé qu'il pouvait être une halte sur le parcours des passants se promenant sur les Rives de Saône. Mais au-delà de ça, la nécessité de prendre en compte les personnes qui y travaillent est indispensable, c'est la raison pour laquelle le travail sur la lumière est fondamental. Dans ce cas précis, la lumière viendra d'en haut pour se diffuser joliment vers les niveaux inférieurs et un mur végétal sera installé pour absorber les particules. Un parc souterrain est un monde en lui-même et, ainsi que le dit Thierry Roche, « on ne doit jamais voir sa complexité ».

Plasticité

L'autre aspect fondamental d'un parc de stationnement nouvelle génération est son indispensable plasticité. On l'a vu, les parkings nouveaux proposent des fonctionnalités et des services inhabituels dans les anciens parcs. Mais ils devront en intégrer d'autres dans les années à venir et, comme il n'est pas question de « re » construire, il est nécessaire que les parcs en construction puissent intégrer des fonctionnalités dont on ne connaît peut-être pas l'existence aujourd'hui. Selon une étude menée par le groupe Dell et publiée par le think tank californien « Institut pour le futur », 85 % des emplois en 2030 n'existent même pas encore aujourd'hui en raison du développement du numérique, de la robotisation et de l'intelligence artificielle. Thierry Roche confirme cette accélération des usages en constatant que les applications numériques ont tout bouleversé. « Face à ces évolutions, le parking de nouvelle génération doit être capable de s'adapter, d'accompagner le mouvement. Il ne faut donc pas créer des structures qui soient figées mais, tout au contraire, capables de s'adapter, ce que j'appelle les "grands espaces capables". Peut-être y aura-t-il moins de voitures demain dans les parcs mais on aura besoin de cet espace-là quelle que soit l'évolution. Ce seront des endroits facilement connectables, adaptables. »

L'enjeu des parcs souterrains est majeur pour une société comme LPA mais aussi pour les villes et les métropoles. Concevoir et construire un parking ne peut plus s'envisager comme il y a 40 ans, le monde change, les sociétés évoluent, les besoins des usagers aussi et les parcs de stationnement doivent suivre le mouvement, voire le précéder. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans Mob'Art. ■