



URBANISME

QUE FAIRE DES PARKINGS ?

Dans les grandes villes, alors que les municipalités font la chasse à la voiture, les places de stationnement peuvent servir à de nouveaux usages



▲ Le Jardin suspendu, un espace de détente installé sur le toit d'un parking parisien pendant l'été.

La chasse à l'automobile est ouverte au cœur des grandes villes, que ce soit à Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Nice ou Marseille. Leurs maires entendent récupérer l'espace inconsiderément colonisé par la « bagnole » et le végétaliser, le piétonniser, le rendre cyclable... La mesure la plus spectaculaire consiste en la suppression de places de parking sur la voie publique : à Paris, Anne Hidalgo a promis de diviser leur nombre par deux, les faisant passer de 150 000 à 70 000. Pierre Hurmic, maire écologiste de Bordeaux, étend, lui, le secteur piétonnier de 40 à 65 hectares, reconquiert les trottoirs pour y planter des arbres et incite les voitures à s'invisibiliser en se garant en sous-sol, tandis que Lyon envisage de condamner 1700 places. Marseille promet d'empêcher les voitures de se garer à moitié sur les trottoirs des 1^{er} et 7^e arrondissements, pour commencer.

Des garages transformés en logements

Une autre mesure consiste à baisser, dans les plans locaux d'urbanisme, l'exigence de création de places de parking lors de la construction d'un immeuble dans les quartiers desservis par les transports en commun. A Paris, par exemple, plus besoin de pré-

voir de parking pour les logements neufs. La Ville s'est en outre engagée dans une ambitieuse reconversion d'une dizaine de parkings et garages, voués à devenir, pour l'essentiel, des logements, surtout sociaux. « Ces immeubles des années 1950, un peu épais, tout en poutres, poteaux et planchers de béton, peuvent devenir des logements de qualité à condition qu'on découpe les bâtiments, qu'on y apporte de la lumière avec des cours et des patios, et qu'on y aménage des jardins en pleine terre », explique Olivier Waintraub, président de la filiale Patrimoine et valorisation du promoteur Nexity, qui mène trois projets de ce type, livrables en 2025 : un garage situé rue Agrippa-d'Aubigné (4^e) sera transformé en 83 appartements HLM ; un autre, rue Leboutoux (17^e), en 41 logements sociaux ; un troisième, rue des Fontaines-au-Temple (3^e), en proposera 39 plus un commerce. « Notre objectif est de conserver la volumétrie et l'existant autant que possible, ce qui permet une bonne acceptation par le voisinage », précise Olivier Waintraub. Et cela ne coûte pas plus cher en travaux (environ 2300 €/m²) que de démolir et reconstruire. »

Résultat de ces politiques volontaristes, seuls 33,5% des ménages parisiens

possédaient une voiture en 2019 selon l'Insee, contre 46% en 1990, selon l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme), tandis que ce taux dépasse 65% en Ile-de-France et 81% au niveau national. Lyon inverse aussi la tendance. Le télétravail a également contribué à faire baisser l'usage de la voiture, donc la nécessité d'un parking en pied de bureau. « Mais le besoin de se garer dans les centres-villes est toujours aussi fort, car la suppression des places en voirie va plus vite que la baisse du nombre de véhicules », observe Charles Pfister, cofondateur et codirecteur de Yespark, qui gère 65 000 places dans toute la France. Signe de cette tension, le loyer mensuel d'une place de stationnement a, selon le baromètre Yespark, augmenté en 2022 de 2,77% à Paris (en moyenne, 118 €), et bondi de 21,65% à Lyon (83,90 €), de 17,4% à Marseille (93,90 €) et de 20,45% à Montpellier (39,70 €).

Un million de places disponibles

Yespark et son concurrent Zenpark proposent donc de louer à l'heure, à la journée ou au mois les places inoccupées dans les parkings privés de la capitale, notamment ceux qui appartiennent aux bailleurs sociaux : « Pour ces propriétaires, c'est de la gestion en moins et des ressources en plus », confie Aurélien Beaumont, directeur du marketing de la start-up Zenpark (40 000 places dans toute la France), qui se félicite que cette solution « mette fin à la recherche interminable d'une place libre, représentant, à elle seule, 25% du trafic », et qui estime que « sur les 9,3 millions de places de stationnement existantes, 1 million sont disponibles ». « Ces places seront aussi utiles pour les nouveaux usages, vélos, bornes de recharge électrique voire zones de stockage de colis, salles de sport, anticipe Charles Pfister. Mais, surtout, elles seront très utiles pour les motos, qui, à Paris, doivent, depuis le 1^{er} septembre 2022, payer le stationnement en voirie. » I.R.-L.

BERTRAND GARDEL / HEMIS.FR