Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2020)

Heft: 2

Artikel: Arbre ou conduire, faut-il choisir?

Autor: Imholz, Julie / Waguet, Lou

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-956808

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Arbre ou conduire, faut-il choisir?

JULIE IMHOLZ
Architecte / urbaniste-paysagiste,
Paysagestion SA.

LOU WAGUET
Architecte-paysagiste,
Paysagestion SA.

Les parkings, parce qu'ils occupent une grande surface aussi bien souterraine qu'aérienne de nos villes, sont un réel enjeu de mutation vers un espace public où la voiture s'intègre. Les parkings souterrains, souvent utilisés comme levier économique pour financer les espaces publics au-dessus de leur dalle, transforment cependant la pleine terre fertile en îlot de chaleur urbain imperméable. Les MEP organisés autour de la Place Perdtemps sont l'occasion de repenser cette corrélation.

En 2019, près de 4.6 millions de voitures de tourisme roulaient en Suisse. Leur nombre a doublé depuis les années 1980 et ne cesse de croître, pour plus de 34 % cette année encore (source: OFS). Ces véhicules «consomment» de la place non seulement en marche sur les routes mais aussi à l'arrêt sur le sol, privé et public. Aujourd'hui, leur impact sur le territoire n'en est que plus présent. Vers quelles pistes se diriger pour réduire l'empreinte de la voiture sur notre territoire?

Dans un contexte de prise de conscience écologique, les volontés politiques cherchent à réduire la place de la voiture en ville au profit de l'aménagement d'un espace public de qualité aux usages diversifiés. Ceci passe notamment par la «désimperméabilisation» des sols et par l'arborisation des espaces ouverts. L'exemple du projet «Pleine Terre», lauréat des mandats d'études parallèles (MEP) de la Place Perdtemps lancés par la commune de Nyon en 2018 et adressés à des équipes pluridisciplinaires pour aménager un parc, un parking sous terre ainsi que des équipements publics et commerciaux, s'est nourri de ces réflexions [1].

[1] En 2019, le projet «Pleine Terre» de l'équipe composée de Paysagestion (architectes-paysagistes, pilote), Localarchitecture (architectes), mrs partner (ingénieurs mobilité) et Küng & associés (ingénieurs civils) a remporté la compétition.

Tranquilliser les rues à l'échelle de la ville

La modération de la vitesse dans les rues permet de diminuer les gabarits routiers au cœur des villes. L'espace dévolu aux voitures y est réduit au minimum pour permettre à tous les modes de transport de mieux cohabiter. La route devient certes rue, voire participe à l'aménagement de l'espace public [ILL.1], mais une voiture passe bien plus de temps en stationnement qu'en mouvement, occupant (beaucoup) trop d'espace. La gestion du stationnement (en surface ou sous terre) ainsi que son dimensionnement deviennent un réel levier pour libérer de l'espace public, tant en termes d'empreinte au sol que d'impact visuel. Afin d'éviter que les «voitures ventouses» n'occupent une grande partie de l'espace public, cette gestion doit d'abord être analysée à l'échelle de la ville, autour d'un concept d'accessibilité efficace limitant le transit, d'une capacité d'accueil justement dimensionnée ainsi que d'une organisation générale des flux de mobilité.

[ILL.1] Elévation du projet Pleine Terre depuis la rue Saint-Jean. (Source: paysagestion – localarchitecture – mrs partner – küng et associés)

Redécouvrir le «vert» sous le «gris»

Affecter le sol au stationnement de surface, c'est le rendre imperméable, le privatiser pour une durée déterminée (même courte) et donc, au final, opérer une véritable individualisation de l'espace public. Malgré des efforts pour aménager les parkings voire y intégrer des cheminements piétonniers, la rigidité de leur tracé et l'insécurité routière empêchent souvent tout autre usage.

Pour redonner un potentiel social à un parking, la «désimperméabilisation» du sol, sa végétalisation et son arborisation constituent un des moyens d'action qui se popularise. L'exemple du projet de réaménagement paysager du parking Boerenhol en Belgique par les architectes paysagistes Wagon Lanscaping montre qu'en ramenant le sol à la vie (avec de l'eau, des minéraux, des déchets organiques mais aussi des insectes), la vie (sociale) est à son tour stimulée. Reste que l'empreinte de la voiture est toujours très forte…

Aménager le «vert» sur le «gris».

Dès les années 1980, de nombreuses collectivités croyaient avoir trouvé une stratégie pour gagner en qualité urbaine et réduire l'impact des voitures en surface: financer le «vert» des espaces publics au-dessus par le «gris» des parkings enterrés en dessous.

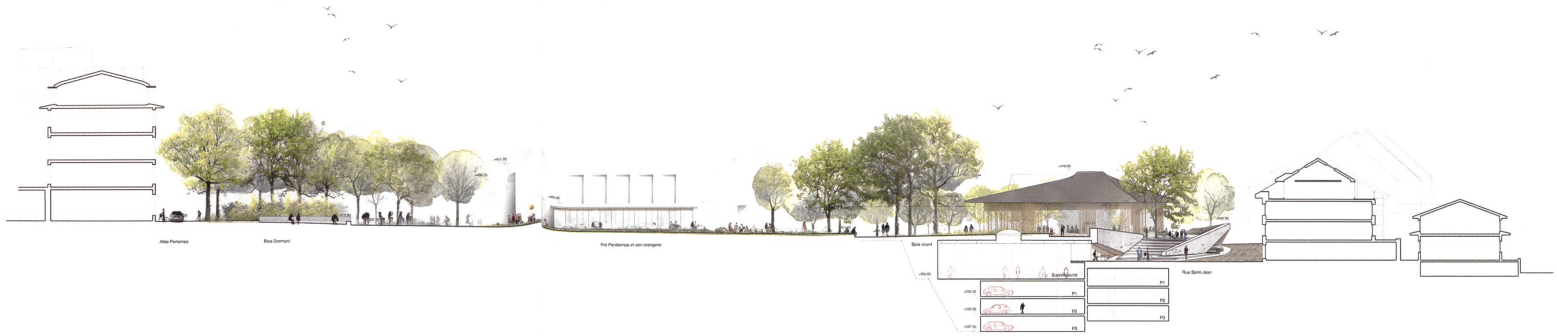
[2] Lors du dernier festival de Lausanne Jardins, l'agro-pédologue Yannick Poyat exprime la nécessité de valoriser nos sols urbains en «Terre à terre» car les parcelles libres de réseaux, de dalles souterraines, de remblais pollués deviennent de plus en plus rares.

Ces derniers s'apparentent toutefois trop souvent à des toitures plus ou moins végétalisées auxquelles manquent une épaisseur suffisante de terre végétale, à l'image de la Place Bellecour à Lyon. De surcroît, la construction des rampes d'accès dans l'espace public crée des coupures visuelles et pour les modes de transport «doux», entravant l'usage des aménagements. Cette stratégie d'aménagement d'espace public a ses limites et ne facilite ni le processus de perméabilisation du sol, ni de végétalisation, et encore moins l'aménagement d'espaces réversibles puisqu'il sont construits en ouvrage pour résister au temps.

Aménager le «gris» sur le «gris».

Avec l'impact du réchauffement climatique en particulier dans les villes, l'imperméabilisation des sols, que ce soient ceux des parkings de surface ou ceux sur dalle des parkings enterrés, pose une problématique paysagère et écologique contemporaine. Elle nous oblige à trouver de nouvelles pistes, car si aménager des parkings de surface perméables ne suffit plus, construire des espaces publics sur la dalle de parkings souterrains non plus… Il devient nécessaire aujourd'hui plus que jamais d'intégrer les stationnements (privés et publics) dans les nouvelles constructions, lors des opérations de densification de la ville. Ainsi, il s'agit de construire le «gris» sur le «gris» et déclarer la «pleine terre», bien public [2] [ILL.2].

[ILL.2] Coupe transversale du projet «Pleine terre»: la préserver et habiter le mur. (Source: paysagestion – localarchitecture – mrs partner – küng et associés)



Procéder par étapes, l'exemple de Perdtemps

Forte de ces réflexions contemporaines, l'équipe lauréate a fait le choix de ne pas aménager le parc Perdtemps sur la dalle d'un parking enterré, afin d'assurer la pérennité et le développement de toute la végétation, existante et future. Libéré de la contrainte du stationnement sur dalle, le parc peut préserver sa pleine terre ainsi que la majorité des arbres existants. Le projet propose de renforcer leur présence par la plantation de nouveaux sujets. Ils donnent naissance à trois «bois» qui bordent un vaste pré, rappelant la Place Perdtemps d'autrefois, avant qu'elle ne devienne un parking de surface.

Cette posture de parc en «pleine terre» a amené l'équipe à dessiner un «mur habité» qui sert de soutènement au parc: sur la partie haute de ce mur, le parc offre un dégagement sur le lac. Là s'installent terrasse, buvette, kiosque et pavillon de la bibliothèque-médiathèque-ludothèque. Plus bas, au niveau de la rue Saint-Jean, se développent le supermarché, des petits commerces et une buvette. Ce sont sous ces équipements et donc sous la rue que se construit le parking, résolument compact. Afin d'éviter toute coupure visuelle et fonctionnelle, les rampes d'accès au parking sont intégrées au «mur habité», au plus proche de l'entrée Est de Nyon.

A Perdtemps, le jeu topographique des gradins, escaliers et «mur habité» mêle architecture et paysage plus qu'ailleurs, et permet de relier le nouveau parc en belvédère avec la rue basse de Saint-Jean jusqu'à la vieille ville. Ce jeu offre au promeneur, tout doucement et naturellement, une montée jusqu'au parc.

Aujourd'hui, il ne s'agit encore que d'un projet... Il devra, comme d'autres, s'armer de patience pour voir le jour, s'appuyer sur une coordination fine entre les objets à construire, les procédures réglementaires et les différents enjeux financiers.

Et si le déclin de l'utilisation des voitures était proche...

Les projets de ce type foisonnent [3]. C'est une chance. Mais si enterrer les voitures peut permettre d'une certaine manière d'améliorer nos paysages urbains, la réversibilité de ces ouvrages souterrains peut questionner: que deviendraient tous ces parkings enterrés dans l'hypothèse d'un déclin de l'utilisation de la voiture, que ce soit grâce à des changements de comportement délibérés, motivés par des valeurs éco-responsables (utilisation des modes doux et des transports publics par exemple), ou imposés par une pénurie de pétrole probable. Comment les concevoir de manière éclairée et responsable? Le parking sous Perdtemps imagine déjà de stocker l'eau des ruissellements dans certaines parties non fonctionnelles.

Mais plus généralement, il faudra encore rêver à d'autres usages pour ces lieux: de grands réservoirs? Des cultures de champignons ou d'endives? Des salles de cinéma ou des locaux pour serveurs centralisés?

[3] A Vevey, l'aménagement de la Place du Marché prévoit de supprimer une partie du stationnement en surface. Ce projet nécessite de compenser les places perdues par la construction d'un parking derrière la gare. Ce projet est actuellement bloqué par des oppositions des riverains. A Payerne, l'aménagement de la Place du Général Guisan, conçu en partenariat entre la Commune et des investisseurs privés, permettrait prochainement de transformer un parking d'une cinquantaine de places de stationnement publiques en surface en jardins publics et d'améliorer l'accessibilité des modes doux à l'hôtel de ville et au complexe de la Coop. Il est prévu, dans le cadre de négociations, de compenser ces places en surface par la création de nouvelles places de stationnement publiques souterraines lors de la création du futur complexe de la Coop. Si le projet d'aménagement et celui du PPA ont été bien accueillis par la population, ils sont encore au stade de l'examen.

ZUSAMMENFASSUNG

Baum oder Auto, muss man wählen?

Ein Auto verbringt viel mehr Zeit in ruhendem als in fahrendem Zustand. Dies in einem Ausmass, dass das Parkraummanagement für die Städte zu einem der Hauptprobleme bezüglich Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums geworden ist. Die häufigsten Antworten mit denen man die räumlichen Auswirkungen des Parkierens in den Städten reduzieren will – begrünte oberirdische Parkplätze oder Parkhäuser – sind nicht wirklich befriedigend, denn sie lösen das Problem der Flächenversiegelung nicht.

Im Fall der Realisierung des Parkings Perdtemps in Nyon VD haben die Gewinner des Parallelstudienverfahrens beschlossen, die Thematik zu erweitern: Es ging nicht mehr nur darum, überirdisch Raum zu schaffen, sondern den Boden wieder zum Leben zu erwecken. Dazu befreiten sie die Platzmitte von allen Einrichtungen, um dort einen «Wald» anzulegen. Das geforderte Raumprogramm – Bibliothek, Läden und Parking – befindet sich übereinandergestapelt in einem halb unterirdischen Gebäude. Dieses nutzten sie gleichzeitig für die topografische Gestaltung des Geländes.

Zahlreiche Schweizer Städte planen ähnliche unterirdische Parkhäuser. Doch es sind weitreichendere Überlegungen notwendig, sowohl bezüglich des Platzes, den man den Autos in den Stadtzentren zugestehen will, als auch bezüglich der Zukunft dieser Einrichtungen, wenn der Stadtverkehr dereinst abnehmen wird.

RIASSUNTO

Albero o automobile, si deve scegliere?

Un'automobile rimane parcheggiata per la maggior parte del tempo; solo in minima parte è in movimento. La gestione dei parcheggi è diventata un problema rilevante per le città, sia dal punto di vista del paesaggio che dell'uso dello spazio pubblico. Le soluzioni più frequentemente adottate per ridurre l'impatto dei parcheggi nello spazio urbano – la sistemazione paesaggistica dei parcheggi in superficie o la creazione di piazze – non sono pienamente soddisfacenti, in particolare poiché non risolvono il problema dell'impermeabilizzazione del suolo.

Nell'ambito della realizzazione dell'autosilo Perdtemps a Nyon (VD), il gruppo vincente del mandato di studio in parallelo ha deciso di spingersi oltre a quanto richiesto dal bando: non si trattava solo di liberare spazio in superficie, ma di ridare vita al suolo. Per fare ciò, il gruppo ha proposto di liberare completamente l'area centrale della piazza per creare un boschetto e integrare i contenuti previsti dal programma – biblioteca, commerci e autosilo – in un edificio seminterrato che potesse gestire la topografia del luogo.

Benché in molte città svizzere si stiano sviluppando progetti simili per interrare i parcheggi, è necessario affrontare il tema con una riflessione più ampia, sia sullo spazio da dedicare alle automobili nei centri urbani, sia sul futuro di strutture quali parcheggi e autosili in caso di diminuzione del traffico urbano.