

MODÉLISER LA VILLE ? LA DIFFICILE MODÉLISATION DE LA GESTION DU STATIONNEMENT EN FRANCE DANS LES ANNÉES 1950 ET 1960

[Sébastien Gardon](#)

Métropolis | « Flux »

2011/3 n° 85-86 | pages 51 à 61

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux.085.0051

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux1-2011-3-page-51.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Métropolis.

© Métropolis. Tous droits réservés pour tous pays.





Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960

Sébastien Gardon

« Analogie avec le problème du secteur téléphonique: [l']automobiliste explore les divers emplacements de stationnement, [avec un] ordre d'exploration inconnu. Si l'automobiliste trouve une place libre, c'est que la place a été libérée peu de temps avant son passage. Donc explorer une nouvelle rue est équivalent à revenir dans une rue déjà explorée. Donc schématiquement, on peut dire que l'automobiliste tourne en rond devant des places occupées, qui deviennent libres de temps en temps. De même l'explorateur téléphonique recherche dans un ensemble de sélecteurs le premier sélecteur libre » (1).

Pour Gabriel Dupuy (1999), « le stationnement est le service de base pour l'automobiliste » (p. 126). De fait, les voitures sont en stationnement 95% du temps, en moyenne. Cela pose des problèmes d'occupation des espaces privés et publics que les premiers urbanistes avaient déjà bien en tête. Ainsi, la question du stationnement en ville apparaît-elle comme l'un des enjeux majeurs de la gestion et de l'aménagement urbain, dès les années 1920 et 1930, puis surtout à partir des années 1950. Aux États-Unis, cette problématique ainsi que ses premières solutions émergent dès les années 1920 (Taylor, 1930). À Paris, les premiers projets de réglementation et de construction de parkings apparaissent à la même période (Flonneau, 2005, pp. 117-119). En France, le cas parisien est d'ailleurs très largement convoqué comme exemple (2) ou comme contre-exemple (3) d'une politique d'aménagement de parkings en centre-ville. Pour beaucoup d'acteurs engagés dans les politiques de déplacement dans les villes, cet enjeu reste aujourd'hui au centre des tensions liées à la gestion urbaine (4). Ainsi, « le stationnement apparaît comme le lieu privilégié d'expression des contradictions de la ville » (Jarrige *et alii*, 1994, p. 9). À la charnière entre le champ urbain et celui des déplacements, il symbolise en effet la tension entre deux dimensions difficilement conciliables: la volonté de favoriser l'attractivité urbaine et en même temps la recherche de la maîtrise de la circulation (Perrin, 2004, p. 687).

De nombreuses raisons à la fois fonctionnelles, techniques, esthétiques voire sociales et politiques ont contribué à opposer circulation et stationnement (Belli-Riz, 2000). De manière chronologique, l'augmentation du nombre d'automobiles a d'abord mis en évidence des problèmes de congestion. Le stationnement a nécessité des réglementations une fois que le nombre de véhicules était suffisamment important pour gêner l'organisation de la circulation et de l'espace public, c'est-à-dire à partir des années 1950 et 1960.

Ainsi, dans la plupart des villes françaises, avant l'aménagement de parkings urbains, d'autres besoins et équipements sont apparus plus urgents (5), notamment dans les années 1950 et 1960, où l'on s'est surtout préoccupé de la circulation des véhicules et du transit à l'intérieur de la ville (Gardon, 2009). Ce n'est qu'à partir des années 1990 que la construction de parkings constitue l'objet de programmes d'action publique spécifiques, autour duquel s'installe un large débat.

Au-delà de cette histoire de la construction de parkings en centre-ville, cet article vise à mettre en lumière les divers processus d'institutionnalisation de formes expertes en matière de gestion du stationnement urbain. Nous nous intéresserons en particulier aux tentatives de modélisation de l'intégration des parkings en centre-ville. On s'interrogera à ce titre sur les raisons

de l'échec de la constitution d'une science des parkings dans les années 1960, qui aurait pu soutenir la stabilisation des formes expertes mobilisées dans les politiques nationales et locales d'équipement en parkings publics. Nous aborderons tout d'abord le contexte français d'implantation d'une expertise en matière de stationnement. Puis, nous verrons comment certains ingénieurs des ponts et chaussées se mobilisent pour soutenir et centraliser les enquêtes sur le stationnement en France dans les années 1960. Enfin, nous verrons que l'étude de la construction des parkings urbains dans les villes françaises ne permet pas encore de modéliser les besoins en matière de stationnement mais obéit plutôt à des logiques locales d'opportunités.

CONSTITUTION DE SAVOIRS SUR LE STATIONNEMENT

Les années 1950 sont marquées par les préoccupations des villes concernant la circulation et le stationnement. Dans un premier temps, ces réflexions émanent directement des villes qui s'inquiètent de l'organisation de la croissance urbaine. La Ville de Lyon prend les devants et organise les premières rencontres des commissions municipales de circulation à Lyon en mars 1955. Le programme des journées témoigne déjà de l'importance des questions de stationnement. Parmi les quatre thèmes abordés dans le programme (6), le premier porte directement sur le stationnement. Les rapporteurs de cette question, qui sont les directeurs des services techniques des villes de Marseille et de Lyon, figurent parmi les invités les plus importants de ces rencontres. Une nouvelle rencontre des commissions municipales de circulation a lieu à Rouen du 12 au 14 octobre 1959. Avec un rapport du délégué de la Ville du Havre, le stationnement constitue une nouvelle fois le premier des six thèmes du programme. Les journées de 1959 sont également marquées par l'activité de commissions spéciales, dont la première porte sur le stationnement. Parallèlement, l'association des ingénieurs des villes de France (AIVF), créée à Lyon en 1937, se mobilise également sur cette question. Dès ses premiers congrès, à Paris en 1937 (7) puis à Nice en 1939 (8), la question du stationnement est soulevée. Après la Seconde Guerre mondiale, le congrès de Vincennes en 1956, celui de Menton en 1965 et celui de Nantes en 1972, tout comme le deuxième congrès de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux organisé à Vincennes en 1964, sont l'occasion de présentations de rapports importants sur le stationnement et les parkings.

Sur le plan international, à partir des années 1950 et 1960, des congrès concernant le problème de la circulation en ville traitent également des questions du stationnement (9). Ainsi, à Nice en 1960, lors de la cinquième semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, sur six thèmes, le premier concerne la « Circulation engendrée et besoins en parking résultant du développement de la construction ». Y participe notamment le directeur du nouveau Service des Études et Recherches sur la Circulation routière (SERC) qui a été créé en 1955 au sein de la direction des Routes du ministère des Travaux publics afin de rapatrier des États-Unis la science de la circulation, qui s'est développée depuis les années 1930. Ce jeune ingénieur des ponts et chaussées du nom de Joseph Elkouby réalise également par la suite un rapport général sur « Conception et utilisation des Garages Parkings » à l'occasion des sixièmes semaines organisées à Salzbourg en 1962 (10). Aux semaines de Londres en 1964, le quatrième thème, qui porte sur l'« Organisation de la circulation en ville », aborde les « Progrès réalisés dans les systèmes de contrôle du stationnement ». Le rapporteur général est le français Mathis, directeur général des services techniques de la ville de Nice. Une dynamique d'échanges entre villes, nationale et internationale, témoigne donc de ces préoccupations en matière de stationnement, dont les ministères et les instances centrales ne peuvent se tenir à l'écart.

C'est le Comité technique de la voirie départementale et communale, commun au ministère de l'Intérieur et au ministère des Transports, qui organise les premières enquêtes sur le stationnement dans les villes (11). « À la suite de l'avis émis par le Comité technique de la voirie départementale et communale au cours de sa réunion du 14 novembre 1961, M. le directeur général des Collectivités locales au ministère de l'Intérieur a demandé à notre ami Caseau, en sa qualité de Président de l'Association des Ingénieurs des Villes de France de bien vouloir présenter un rapport sur les "caractéristiques du profil en travers des voies communales à caractère de rues" » (12). Un questionnaire est donc envoyé aux principales villes françaises. Il comprend une rubrique d'une page sur le stationnement des automobiles sur la rue et sur les parcs de stationnement pour automobiles aménagés spécialement en dehors des rues. On remarque les retours détaillés, chiffrés et parfois narrés de nombreuses villes.

C'est déjà une première forme d'enquête entre villes sur les caractéristiques des rues, axée principalement sur le recueil de

données. Concernant le stationnement, il s'agit surtout de connaître les besoins des villes et d'anticiper les premiers projets de construction de parcs en ouvrage ainsi que de réfléchir à la réglementation du stationnement. Dans la foulée, au sein de la Commission de l'Équipement Urbain du Commissariat Général au Plan est créé un groupe de travail sur le stationnement. Ce dernier travaille à la mise en place d'une enquête pour recenser les besoins en matière de stationnement des principales villes françaises. Ainsi, le président de ce groupe, Jean Chauchoy (ingénieur des ponts et chaussées à la Direction des Collectivités Locales du ministère de l'Intérieur), envoie une lettre le 20 novembre 1963 aux directeurs des services techniques des grandes villes françaises (13) pour leur expliquer la démarche (14) : « le problème de stationnement est un des plus préoccupants de ceux auxquels se heurtent les villes. Le Commissariat Général au Plan m'a chargé de l'évaluation des besoins en places de stationnement et en crédits correspondants pour la durée du cinquième plan. Je me permets de vous adresser un questionnaire simple dont les réponses me fourniront une vue d'ensemble de la situation dans le centre des villes françaises. [...] Elles me permettraient d'avoir une meilleure connaissance du problème, et de continuer des études qui pourront éventuellement apporter quelques éléments de solution. ».

Dans sa lettre, Chauchoy mentionne également une autre enquête en cours qui porte sur les « Garages Parkings » et qui a été lancée parallèlement par le directeur général des services techniques de la ville d'Antibes. Il précise donc que les deux questionnaires poursuivent des buts différents et ne font pas double emploi. Il mentionne enfin que les questionnaires sont à adresser à M. Gérondeau, rapporteur du groupe Stationnement, ingénieur des ponts et chaussées au SERC.

Le lien avec le SERC, déjà entrevu à l'occasion des congrès internationaux, étant établi, le ministère des Transports suit aussi ce mouvement et cherche à faire le point sur ces enquêtes municipales en synthétisant les données concernant le stationnement dans les grandes villes françaises. Une longue note du SERC du 4 mars 1965 sur « Le stationnement » (15) évoque l'importance d'une connaissance des besoins en matière de stationnement des villes : « Il paraît souhaitable que, dans leur propre intérêt, chaque grande ville s'attache à recenser les besoins de stationnement. [...] Ce recensement peut être entrepris de diverses manières : il y aura lieu, en tout état de cause, de veiller à ce que : a. les facilités données au stationnement soient cohérentes avec les possibilités de circulation découlant

de la voirie ; b. la rénovation des quartiers soit mise à profit pour créer les places de stationnement qui faisaient alors défaut. Dans de nombreux cas, la construction de parkings, à titre expérimental, permettra aux municipalités de mieux connaître le problème en prenant une mesure plus concrète des besoins et une vue plus objective de l'attitude de la population à l'égard des dépenses de stationnement. ».

Cette note permet donc un premier recensement des enquêtes réalisées pour évaluer les besoins en matière de stationnement dans les villes françaises : « Une première évaluation des besoins à long terme, en fonction de perspectives réalistes d'urbanisation et des répartitions des déplacements entre modes de transport a été tentée dans plusieurs villes de province. Elle ne permet pas pour l'instant de fournir de chiffres précis valables pour l'ensemble des agglomérations, mais a mis en évidence l'importance considérable des besoins dans toutes les villes qui ne disposent pas d'un moyen de transport en site propre ». Il s'agit aussi de faire le point sur la situation dans les villes de province : « Dans les villes de province, la situation est très disparate. Si l'on peut considérer quelques initiatives locales très louables : RENNES, METZ, etc., il faut constater une carence quasi totale en matière d'études (les villes françaises ne connaissent pour la plupart même pas le nombre de places existant à l'heure actuelle) et un décalage considérable de réalisations en regard des besoins ».

Dans la foulée, le SERC envoie à son tour un questionnaire sous forme de note technique le 1er juillet 1965. Un nouveau programme de travail se dessine donc pour la fin 1965 au sein du SERC. Un rapport du 17 décembre 1965 précise le programme de travail (16) :

« Programme de travail

1. Dépouillement des questionnaires remplis par les villes à la demande du Commissariat Général au Plan. Établissement d'une fiche par ville.
2. Mise au point de dossiers type d'enquête de stationnement [...]
3. Établissement et publication d'un fichier concernant les grands parkings réalisés en France et à l'étranger. Mise au point de la fiche.
4. Organisation des réunions du sous-groupe « Stationnement » du Commissariat Général au Plan.
5. Participation aux travaux du groupe créé par les Ponts et Chaussées de la Seine, et au groupe du District. » (17)

Caractéristiques du stationnement dans les villes françaises en 1965 (21)			
Villes	Superficie de la zone bleue (hectares)	Nombre de places existantes dans le centre dans l'emprise des voies publiques	Nombre de places existantes ou en cours de construction dans le centre hors de l'emprise des voies publiques
Lyon	150	7000	5000
Marseille	58	4670	2220
Lille	130	3400	500
Saint-Étienne	38	1850	
Toulouse	107	1506	2691
Nantes	60	1780	2060
Rouen	100	1800	1100
Nice	56	9200	2450
Strasbourg	85	1700	405
Nancy	49 000 m ² de chaussée	1700	1500
Mulhouse	40	2800	1200
Clermont-Ferrand	34	3500	
Metz	30		
Angers	93	1500	690
Caen	24	5700	3500
Limoges	38	1850	
Besançon	46	1432	1460
Poitiers	53	1550	590

Ce premier travail de centralisation et de coordination mis en œuvre par les ingénieurs des ponts et chaussées commence à porter ses fruits. Ces différentes enquêtes trouvent un écho au plus haut niveau politique avec l'implication du nouveau ministre de l'Équipement dans une lettre du 15 février 1966 (18) : « Les diverses questions soulevées par la réalisation et l'exploitation des parcs de stationnement dans les grandes agglomérations ont fait l'objet d'études partielles, souvent effectuées à l'occasion d'opérations particulières sans qu'on puisse déduire aisément de ces divers travaux les éléments d'une doctrine d'ensemble aussi claire et cohérente que possible. J'estime nécessaire d'entreprendre maintenant un effort de synthèse et je vous demande en conséquence d'élaborer en commun, pour la fin avril, un rapport qui, sans prétendre épuiser la question, constituerait un cadre général pour des études approfondies de points particuliers » (19).

Après quelques mois de travail, l'ensemble des réponses est synthétisé dans une note intitulée : « Mesures préparatoires à l'étude du V^e Plan, Exercice en vue du V^e Plan dans les Métropoles et agglomérations assimilées / Stationnement, Analyse des réponses à la Note Technique du 1er Juillet 1965 » réalisée en juin 1966 (20). Ce rapport très détaillé, dont le tableau ci-dessus synthétise certains résultats, comprend de nombreuses données reprises sous forme de tableaux, de graphiques et de diverses courbes. Dans cette première grande restitution, on retrouve pour les principales grandes villes françaises de nombreuses informations très détaillées sur les caractéristiques existantes et les besoins en matière de stationnement. Plusieurs tableaux sont réalisés pour représenter de manière quantitative cette enquête. Toutefois, ce n'est que le début d'une première dynamique. Dupuy (1975) souligne que « le V^e Plan ne verra que le "démarrage" d'une action en faveur du sta-

tionnement urbain. Ce n'est que plus tard que la prise de conscience se fera véritablement lors de la préparation du VI^e Plan » (p. 119).

Parallèlement, des brochures de sociétés privées spécialement destinées aux villes (22) de même que des articles ou des notes techniques (23) s'échangent entre villes ou entre les services centraux du ministère des Transports et certaines villes. Ainsi, une lettre de Pierre Mazzolini du 20 octobre 1965 à Frybourg évoque un Rapport d'études fait sur les parkings d'échanges réalisé par l'Omnium Technique d'études Urbaines (OTU) pour le compte du District de la région de Paris et du Commissariat Général au Plan : « cette étude peut intéresser les services des grandes agglomérations à deux titres » (24). Cette étude envoyée notamment à Lyon, Marseille et Lille, montre les avantages des parcs avec ouvrage. Dans la même perspective, une Note du SERC de janvier 1966, faite par Gérondeau et Flichy, portant sur le « Stationnement, Aspects techniques et économiques », est transmise à plusieurs villes. Les informations sont également relayées par les échelons locaux. Une Note sur l'organisation du stationnement urbain du Bureau d'études techniques de l'Atelier d'Urbanisme de Lille est ainsi envoyée à Gérondeau, alors chef de la Direction des Études Urbaines du SERC, le 10 novembre 1966.

On observe donc que les échanges fonctionnent dans les deux sens, les villes sont sollicitées pour alimenter les enquêtes des services centraux ou pour leur communiquer les études produites localement. Parallèlement, les services du ministère diffusent des notes et des rapports lorsqu'il s'agit de fournir des éléments d'informations susceptibles d'intéresser plusieurs villes.

VERS L'INSTITUTIONNALISATION DE L'EXPERTISE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Autour notamment du ministère des Transports et de la Fédération Routière Internationale, l'institutionnalisation de missions, la spécialisation de certains ingénieurs des ponts et chaussées et la production d'ouvrages ou de notes offrent à leurs auteurs le statut de références ou d'experts sur les questions de stationnement. La Fédération Routière Internationale (25) publie d'ailleurs un important ouvrage sur ces questions en mars 1964, avec notamment des contributions des ingénieurs français Elkouby et Goldberg : *Circulation et transports dans les zones urbaines* (26). Le chapitre six, qui porte sur « Les véhi-

cules à l'arrêt », évoque ainsi les enquêtes sur le stationnement et les besoins de construction de garages. La formation dispensée à l'ENPC rend également compte de ces premières connaissances puisque, à partir de 1966, les réflexions sur le stationnement sont insérées dans le cours d'Aménagement urbain donné par Gérondeau.

De nombreuses connaissances circulent à partir de ce foyer de réflexions. Les exemples étrangers sont largement mobilisés. Certaines villes sont plusieurs fois citées. Les cas de Hambourg, Manchester, Londres ou des grandes villes de Belgique sont souvent mis en avant (27). Des études sur les cas étrangers permettent de mesurer les solutions préconisées dans ces pays. Ainsi, une note du 17 avril 1957 réalisée pour le ministre des Transports Pinton porte déjà sur « Les solutions américaines aux problèmes de la circulation et du stationnement » (28). Une Étude du stationnement en Angleterre de la British Road Fédération (1961) est rapportée dans une note du SERC du 5 mai 1964 (29). Enfin, une autre Note du SERC (non datée) porte sur « L'intervention des municipalités dans la construction de places de stationnement aux États-Unis » (30). Elle comprend de nombreux tableaux sur le nombre de places de stationnement par habitant dans les villes américaines, leurs caractéristiques ou leur coût.

L'important voyage réalisé en 1964 par de nombreux ingénieurs des ponts et chaussées et ingénieurs des mines français aux États-Unis donne également l'occasion à ces derniers de mesurer les réalisations outre-Atlantique. Jean Winghart, un ingénieur des ponts et chaussées lyonnais, revient sur ces observations (31) : « Cette revalorisation consiste à permettre aux usagers motorisés de pénétrer jusqu'au centre, de revaloriser ce dernier et d'y stationner, d'où la réalisation d'un réseau d'autoroutes urbaines venant tangenter le centre, associé à un système de parkings payants très développé. [...] La facilité de la circulation et du stationnement (ce dernier presque toujours payant) dans les banlieues et dans le centre est une réussite à peu près totale du système urbain américain, non seulement techniquement, mais financièrement. [...] La circulation automobile dans la ville américaine a donc atteint une sorte de perfection, basée sur une théorie assez générale de l'ossature urbaine ».

Ces premières enquêtes offrent l'occasion au ministère des Transports d'investir les problématiques urbaines (Bardet, Gardon, 2008). Ainsi, une note (DRCR, SERC) du 16 juillet

1965 (32) envoyée aux chefs de division et aux chefs d'agence porte sur les « Méthodes de travail pour les études urbaines » : « en 1964 ont été exécutées 8 enquêtes cordon (Lille, Nancy, Strasbourg, Lyon, Chambéry, Marseille, Mulhouse, Dijon) avec au minimum 6 questionnaires différents pour l'obtention des mêmes renseignements. [...] Il me semble qu'un gros effort doit être fait dans la méthodologie des études de transport françaises et dans la production de manuels ». La note souligne des manques notamment au niveau de la réalisation d'enquêtes urbaines et d'enquêtes de stationnement.

Elle réaffirme donc les besoins d'études et d'enquêtes de l'époque, notamment sur le champ de l'urbain, et préfigure une nouvelle réorganisation du ministère des Transports avant la création du ministère de l'Équipement en 1966. Ainsi quelques années plus tard, une grande enquête est réalisée à Lyon dans le cadre de l'Organe Technique Régional (OTR) : « Circulation, et Transports dans l'agglomération Lyonnaise ». Dans le Tome III réalisé en décembre 1969, on retrouve un court passage sur le stationnement dans le centre (p. 95). Cette enquête apporte les premiers résultats systématiques sur les déplacements à l'échelle de l'agglomération lyonnaise avant les premières grandes Enquêtes Ménages Déplacements (EMD).

Cette ambition de produire des connaissances sur l'urbain se confirme également au début des années 1970 avec la production d'une vaste enquête (33) de la Division urbaine du SETRA (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes), qui au passage a remplacé le SERC. Elle porte sur les caractéristiques des déplacements en milieu urbain et comprend un important volet sur les caractéristiques socio-économiques des villes (34). Elle réalise la synthèse de plusieurs enquêtes effectuées dans 16 villes entre 1965 et 1971. Un dossier important porte sur le stationnement dans les zones centrales et détaille les résultats et les bilans prospectifs pour chaque ville. Pour le cas de Lyon, une note importante sur « L'organisation des transports dans la Ville » est ajoutée au dossier. Dans la rubrique Stationnement, il est indiqué « qu'il faudrait doubler les places de parking, c'est-à-dire en construire 45 000 en 10 ans » (35).

À partir de cette effervescence des réflexions sur le stationnement, on repère donc une diversification des études, axées sur le champ de l'urbain et des déplacements, avec la production de nombreuses notes, d'éléments de doctrines, de synthèses, d'enquêtes, de brochures ou de manuels. Mais, si les ingénieurs des ponts et chaussées se positionnent au centre des

échanges permettant de consolider les premières connaissances sur le stationnement en France, d'autres lieux de réflexions apparaissent au même moment. Ainsi, on a vu que l'Association des ingénieurs des villes de France (AIVF), qui comprend certains ingénieurs des ponts et chaussées, s'était déjà intéressée aux problématiques du stationnement dans ces premiers congrès. À partir de 1965, l'association se structure en groupes de travail (36). Le groupe « Circulation et Signalisation », créé en 1967, est l'un des plus actifs. Il multiplie notamment les réunions d'information sur les innovations en matière de contrôle du stationnement, domaine en plein développement. L'année suivante, ce groupe met à l'étude les questions suivantes : « Les normes de stationnement » par Chedeau, et « Le stationnement payant contrôlé par les compteurs ». En 1971, la phase d'inventaire continue au sujet des solutions adoptées par les villes tant en matière de signalisation que de stationnement. Les résultats des enquêtes font l'objet de communications au congrès annuel. Dans la foulée, le numéro de décembre de la revue de l'AIVF publie un article sur les parcmètres. Enfin en 1972, le groupe « Circulation et Signalisation » (37) produit deux études : « Stationnement payant, le compteur individuel » et « Enquête sur les parkings aériens et souterrains », qui sont présentées au congrès national de l'association.

Parallèlement, de nombreuses et parfois anciennes réflexions dessinent des projets plus utopiques, centrés sur l'urbanisme souterrain (38). En témoignent les divers projets et études engagés en France par le Groupe d'Étude du Centre Urbain Souterrain (GECLUS), fondé en 1933 (39). Dans les années 1960, plusieurs débats sur la croissance urbaine s'inscrivent dans ces nouvelles perspectives. Ainsi, dans une étude portant sur « Centralité et centre urbain », parue en octobre 1963 (40), le géographe Jean Labasse évoque le « domaine par excellence de l'urbanisme souterrain, [avec (...)] l'utilisation de cette troisième dimension que procure le sous-sol », notamment dans le cadre de la construction de parkings (41).

Un autre foyer de développement de connaissances dans ce domaine se structure autour de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne. En effet, une Note du 13 mars 1972 produite par le groupe de travail sur les « Plans d'occupation des sols le stationnement » de cet Institut (42) revient sur plusieurs éléments de définition concernant les normes de stationnement. Elle met en avant que « le problème du stationnement ne peut être résolu que si l'on recherche une meilleure cohérence entre la capacité de circulation et la capacité de sta-

tionnement ». Ce groupe de travail se réunit plusieurs fois entre 1971 et 1972. Dans sa séance du 10 décembre 1971, il souligne que : « La création, proposée à la séance précédente, de sociétés d'économie mixte chargées de la construction et de la gestion de parcs de stationnement apparaît bien comme une solution au problème pour les villes moyennes et grandes. Toutefois, le groupe considère qu'on ne peut pas affirmer qu'il s'agit de la solution unique. On pourrait en particulier accepter des contrats avec des sociétés privées "agréées", à condition que la place ne puisse être rétrocédée. ».

En France, dès les années 1950, les premières enquêtes sont à l'initiative de certaines villes. Ensuite, les ingénieurs des ponts et chaussées se mobilisent sur ce champ, avec l'appui de moyens importants de l'État, tant financiers qu'institutionnels. La dynamique d'échanges qui s'organise montre alors qu'ils sont parvenus à se placer au centre des réseaux de connaissance.

LA DIFFICILE MODÉLISATION DE LA GESTION DU STATIONNEMENT

Ces différentes études et enquêtes permettent de repérer les différentes étapes d'une institutionnalisation de l'expertise en matière de stationnement autour des activités de certains ingénieurs des ponts et chaussées, dans le sillage du SERC. On observe également une meilleure compréhension des problématiques sur le stationnement et de ses liens avec les déplacements et avec le contexte urbain. Ainsi, dans un manuel produit par le SERC sur le Stationnement (43), on retrouve au chapitre un concernant « L'évaluation des besoins », les avancées suivantes : « Pendant longtemps, on a en effet analysé les phénomènes de stationnement pour eux-mêmes, sans chercher leurs causes, et indépendamment de la circulation et des transports en commun. Il est en effet reconnu qu'il existe des relations entre les structures d'une ville et les déplacements de personnes et de marchandises dont elle est le siège, et que la circulation, le stationnement, et les transports en commun sont les éléments du système de transport qui assume ces derniers ». Par ailleurs, chaque enquête prend particulièrement en compte la définition et la caractérisation des structures urbaines dans lesquelles s'insèrent les problématiques du stationnement. Enfin, ce qui ressort de ces premières études, c'est surtout l'omniprésence de la forme « enquête », sous forme de questionnaire, du recueil de données dans le cadre de monographies. Les études se présentent sous forme quantitative, avec de nombreux graphiques ou

tableaux. Malgré la volonté de synthétisation et de coordination nécessaire, on distingue une attention toute particulière aux caractéristiques et aux disparités entre villes. Ainsi, même si les compétences et l'expérience récente des ingénieurs des ponts et chaussées dans le cadre des transports urbains les incitent à modéliser les besoins de stationnement, cette tentative semble échouer devant le manque de données concernant le stationnement ou face aux spécificités des configurations urbaines. De plus, dans leurs premières années d'application, « l'emploi des modèles de trafic en France a évité le problème des centres urbains » (Dupuy, 1975, p. 118) et donc, du stationnement. On remarque donc que les protagonistes de l'époque se montrent encore très prudents sur ce point, comme en témoigne cette lettre de Frybourg (ingénieur des ponts et chaussées au ministère des Travaux publics) à Chauchoy du 5 août 1963 (44) :

« Je vous ai transmis récemment une proposition d'étude de l'Omnium Technique d'Études Urbains relative à l'élasticité de la demande de parking par rapport au prix. [...] Cette dernière comprend deux parties distinctes. [...] Le recueil de données de base concernant le parking dans un certain nombre de villes [...] et une étude théorique exploitant ces données. [...] Il me semble qu'il y a intérêt à distinguer nettement les deux parties de cette étude, et à mettre l'accent sur la première. L'étude d'un modèle, et la vérification d'un certain nombre d'hypothèses n'ont de sens que si l'on dispose d'un nombre suffisant de données pour les étayer. On a trop souvent vu dans le passé quel était l'aboutissement d'études théoriques menées in abstracto, ou presque, et donc inapplicables. Si le recueil de données de base est toujours long, coûteux et peut-être moins attrayant à l'esprit, il n'en est donc pas moins absolument indispensable. »

Suite à plusieurs missions des ingénieurs des ponts et chaussées français aux États-Unis, qui ont permis la réussite des tentatives des importations d'une science du trafic américaine (Chatzis, 2009), on remarque que finalement « dans les modèles de trafic utilisés de 1965 à 1972, la question du stationnement sera peu étudiée. [...] Lorsqu'elle l'est c'est en termes très globaux d'offre, de demande, de déficit de places, cadrant le problème mais s'interdisant la formulation d'une politique de stationnement » (Dupuy, 1975, p. 119). Il est donc logique que les ingénieurs des ponts et chaussées, à l'image de Frybourg, pensent qu'il faut poursuivre le travail d'enquête sur le stationnement pour monter en puissance avec l'élaboration d'une modélisation des besoins.

De plus, les réflexions ne permettent pas de trancher sur certaines mesures à prendre. Ainsi, si la mise en place de sociétés d'économie mixte (SEM) gestionnaires du stationnement est suggérée par les services de l'État, cette possibilité n'est pas automatique. Il n'y a pas non plus de prises de position claires sur la construction de parcs de stationnement dans le centre ou sur la mise en place de parcs relais à la périphérie. La lettre du 4 février 1964 de Gérondeau à l'ingénieur des ponts et chaussées Charmeil (45) le rappelle: « Sans vouloir minimiser l'intérêt indiscutable que présentent ces derniers il faut reconnaître que les parkings d'échanges ne seront pas suffisants à eux seuls pour résoudre tous les problèmes, et que la création de places de stationnement à proximité des lieux de destinations s'impose avec une urgence au moins aussi grande ». Des schémas de construction de parkings aériens ou souterrains de plus en plus raffinés (tel l'Autosilo) se développent et se diffusent, notamment via l'action de sociétés privées pour la plupart étrangères (46). Toutefois, l'estimation des places à construire n'obéit pas encore à une modélisation très poussée. Les préconisations des services centraux vont donc dans le sens d'un aménagement plus rationnel des opportunités de stationnement urbain. Plusieurs études suggèrent notamment la mise en place de plans directeurs de stationnement urbain: « Ces plans doivent prendre en considération aussi bien les quartiers anciens que les zones d'extension. Ils doivent tenir compte du recensement des places disponibles, de l'estimation des besoins en fonction des constructions existantes et des programmes futurs. Un inventaire des terrains disponibles sera établi pour faire les réserves foncières nécessaires pour la localisation des parkings rationnels des types les plus appropriés » (47).

CONCLUSION

Différentes logiques conduisent au développement de savoirs en matière de stationnement au cours des années 1950 et 1960. Celles-ci s'inscrivent dans un contexte national de production d'enquêtes urbaines rapidement contrôlées par les ingénieurs des ponts et chaussées. Mais, à la différence des modèles de trafic particulièrement développés pendant la même période (48), les formes expertes développées en France autour du stationnement ne permettent pas encore d'envisager une capacité modélisatrice des besoins en matière de stationnement. Les tentatives de modélisation sont d'ailleurs plutôt écartées par les experts qui privilégient le recueil de données avec la mise en œuvre d'enquêtes monographiques. La construction des parcs de sta-

tionnement en ville obéit alors essentiellement à des logiques opportunistes, aussi bien en termes d'affichage politique qu'au niveau de leur localisation ou de leur financement (Ben Mabrouk, Gardon, 2005).

À partir de la fin des années 1960, plusieurs villes ont recours à des SEM (filiales de la Caisse des Dépôts), émanations d'un partenariat entre collectivités locales, chambres de commerce et sociétés privées, pour administrer la gestion des parkings en centre-ville. Après l'utilisation optimale des principaux emplacements encore disponibles (places et placettes, friches inutilisées, quais et bas ports de fleuves), cette période est marquée par la construction des premiers grands parkings souterrains en centre-ville. Plusieurs parcs sont alors construits à Paris (parking des Invalides de 1300 places ouvert en 1964), Lille (parking Saint-Sauveur de 350 places ouvert en 1966 et parking Carnot de 830 places ouvert en 1970), Lyon (parking de Bellecour de 510 places ouvert en 1967), Strasbourg (parking Place Kléber de 240 places ouvert en 1968), Nice (parking Biscarra de 700 places et parking de la Charité de 1500 places dont les travaux commencent respectivement en 1968 et 1969), Saint-Étienne (parking des Ursules de 1000 places ouvert en 1969) ou Marseille (parking de la Bourse de 1700 places ouvert en 1970).

À partir des années 1970, les tentatives de modélisation du stationnement s'expriment sous de nouvelles formes avec l'émergence de bureaux d'études privés comme SARECO ou la Société d'Études et d'Équipements d'Entreprises, le renforcement des services techniques du ministère de l'Équipement (Centres d'Études Techniques de l'Équipement, Institut de Recherche sur les Transports et Centre d'Études des Transports Urbains) et le développement des agences d'urbanisme. Toutefois, la construction des parcs de stationnement, qui s'intensifie avec le développement des SEM gestionnaires des parcs dans les années 1970, s'appuie surtout sur des logiques d'opportunités et d'externalisation qui caractérisent alors la gestion des grandes villes (Jobert, Sellier, 1977). Les plans d'ensemble souhaités n'aboutissent pas, il n'y a pas de gestion en réseau des parcs de stationnement, étant donné notamment qu'une partie des parcs construits depuis les années 1960 sont gérés par des sociétés privées. De leur côté, les entreprises de construction et de gestion des parcs comme GTM et Sogeparc (ancêtres de Vinci Park), SERI-Parc, Urbis Park, Binot ou les sociétés de raffinage et de distribution de produits pétroliers (ESSO, BP, ANTAR, SHELL et ELF) fournissent des projets aux villes mais n'ont pas

les outils pour proposer des schémas d'ensemble de développement et de gestion des parcs de stationnement.

Les SEM gestionnaires, les villes ou les nouvelles structures intercommunales, dont certaines héritent de la gestion des parcs de stationnement, gardent la main sur ces projets mais sans parvenir encore à développer une véritable politique locale de gestion du stationnement. Ainsi, au début des années 1970, la compétence « stationnement » est aux mains des collectivités locales, des villes centres notamment mais également des nouvelles communautés urbaines, dont les services techniques sont en pleine expansion. Les services de l'État n'ont donc pas les moyens de développer et de maîtriser cette expertise comme ils le font pour les modèles de trafic urbain. Ce sont donc les acteurs privés et locaux (bureaux d'études, SEM, associations, collectivités locales) qui s'occupent de ces questions mais sans pouvoir contribuer à une véritable harmonisation des réflexions, des solutions comme des prescriptions, au niveau national comme au niveau local. Si les plans de circulation (1971) puis les plans de déplacements urbains (1982 puis 1996) permettent surtout de réintroduire les problématiques de transports en commun collectifs, ils contribueront également à un renouvellement des réflexions en matière de stationnement urbain à partir d'un horizon plus large. Au cours des années 1950 et 1960, l'institutionnalisation des expertises sur le stationnement est donc importante et diffuse, tant dans le secteur privé qu'au niveau des institutions publiques, au niveau natio-

nal comme au plan local, sans oublier le rôle des influences étrangères. De nombreux acteurs et structures se mobilisent sur ces questions, plusieurs études et expérimentations sont mises en place, témoignant ainsi du foisonnement de ce nouveau champ et des préoccupations aiguës sur cette thématique, mais sans que cela aboutisse encore à une modélisation et une standardisation dans les études et solutions proposées. Le contexte administratif et technique des Trente Glorieuses était pourtant favorable à une telle entreprise mais les acteurs locaux comme ceux travaillant dans les services centraux ne semblent pas encore privilégier cette voie.

Sébastien Gardon est docteur en science politique. Il a soutenu une thèse en 2009 à l'Institut d'Études Politiques de Lyon sur Gouverner la circulation urbaine. Des villes françaises face à l'automobile (1910-1970). Il est post-doctorant au Centre de Sociologie des Organisations (UMR CNRS 7116) où il travaille sur les politiques régionales et les élus régionaux. Il participe à deux projets d'ANR : PRELAT (Projet sur les élus locaux au Travail : gouvernement régional et configuration du travail des élus) et RESENDEM (Les grands réseaux techniques en démocratie : innovation, usages et groupes impliqués dans la longue durée (France et Europe, de la fin du 19e s. au début du 21e s.)). Il a publié en 2011 Goût de bouchons, Lyon, les villes françaises et l'équation automobile, Paris, Descartes et Cie. gardon.sebastien@gmail.com

NOTES

(1) Note de février 1958 sur le « Problème du parking », cf. Archives Nationales (AN) 770 444 ART 7.

(2) Voir « Circulation dans les agglomérations urbaines, Exemple de la région parisienne (La) », *Techniques et sciences municipales*, Novembre 1959, p. 341 ; ou Lebreton J., 1964, « La circulation et le stationnement à Paris », *Architecture Française*, Vol. 261-262, pp. 61-63.

(3) Voir LPA, « Villes et stationnement : qui doit investir et gérer ? L'exemple probant de "Lyon Parc Auto", société anonyme d'économie mixte », Brochure éditée en 1972, cf. Bibliothèque des Archives Municipales de Lyon 1 C 303.227.

(4) En attestent les nombreuses mobilisations sur la politique de tarification du stationnement en ville ou les préoccupations de certaines associations sur la construction de parkings en centre-ville, comme la DARLY (se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise), cf. entretien avec Pierre Grosjean (3

novembre 2004), en charge des questions de stationnement pour la confédération d'associations DARLY.

(5) C'est le cas notamment pendant les Trente Glorieuses des politiques de construction de logements, voir sur ce point l'étude classique de Jean Lojkine (1974).

(6) Cf. Archives Municipales de Lyon 1068 WP 064.

(7) L'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, Chalumeau, présente un rapport sur les gares routières.

(8) Quatre rapports sont présentés sur le stationnement par les représentants des villes de Nice, Nantes, Lyon et Saint-Étienne.

(9) Sur le plan international, ce sont surtout les Semaines Internationales d'Étude de la Technique de Circulation Routière, organisées par l'Organisation Mondiale du Tourisme depuis 1953, en partenariat avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route depuis 1954, qui abordent

ces thématiques. À partir de 1954, ces rencontres se déroulent tous les deux ans et une grande partie de leurs activités traitent des questions de stationnement. D'autres rencontres ont ensuite également lieu sur ces thèmes, comme les Symposiums organisés par l'OCDE à Cologne les 25-27 octobre 1971 sur *Les techniques d'amélioration des conditions urbaines par la limitation de la circulation* (une session porte sur la réglementation du stationnement), puis à Paris les 14-16 avril 1975 sur la *Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation* (une session concerne les politiques de stationnement); ou la *Première Conférence Mondiale Intercommunale sur les problèmes de transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement dans les villes*, qui se déroule à Bologne du 10 au 12 juin 1974.

(10) La même année, il réalise un exposé sur le problème du stationnement en ville, dans le cadre de la Commission de l'Équipement urbain du Commissariat Général au Plan (réunion du 12 mai 1962), cf. Archives Départementales du Rhône 1650 W 193.

(11) Ce comité est constitué en 1937 et s'intitule initialement le Comité technique de la vicinalité. Il comprend des ingénieurs du ministère des Transports ou du ministère de l'Intérieur, des membres de l'Association des Ingénieurs des Villes de France ou des ingénieurs à la retraite, voir AN 1980 0521 ART 5.

(12) Cf. lettre du Directeur général des services techniques de la Ville de Nantes de 1962, cf. AN 1980 0521 ART 5.

(13) Le questionnaire est envoyé aux villes de plus de 100 000 habitants.

(14) Cf. AN 770 444 ART 7.

(15) *Idem.*

(16) SERC, Note faite par Gérondeau pour Chedeau du 17 décembre 1965, avec copie à Frybourg, cf. AN 770 444 ART 7.

(17) Cf. AN 770 444 ART 7.

(18) Lettre de Pisani, ministre de l'Équipement du 15 février 1966 à De Buffevent, Lapebie, Puget, ingénieurs des ponts et chaussées, cf. AN 770 444 ART 7.

(19) Cf. *Idem.*

(20) *Idem.*

(21) Source: AN 770 444 ART 7.

(22) Voir sur ce point la brochure de la Société d'Études et d'Équipements d'Entreprises (SEEE) qui comprend des graphiques sur des études de stationnement et montrent des exemples de réalisations de parcs réalisés ou en cours de réalisation à Paris, Lille, Aix-en-Provence, Saint-Étienne, cf. AN 770 444 ART 7.

(23) Principalement des brochures techniques sur le stationnement en Allemagne ou en Belgique.

(24) Cf. AN 770 444 ART 7.

(25) De son côté, dès 1948, l'Union Routière de France

publie plusieurs brochures concernant les problèmes de circulation routière et de stationnement dans sa série « Problèmes d'actualités ».

(26) Fédération Routière Internationale, *Circulation et transports dans les zones urbaines*, Paris, mars 1964.

(27) Note du SERC sur « Le Stationnement » du 4 mars 1965, cf. AN 770 444 ART 7.

(28) Cf. AN 770 444 ART 7.

(29) *Idem.*

(30) *Idem.*

(31) Jean Winghart, 1965, « Les aménagements urbains aux États-Unis », *Technica*, Janvier, n°300, pp. 1-9.

(32) Cf. AN 770 444 ART 4.

(33) Il s'agit en fait d'une compilation de résultats obtenus à partir de la réexploitation systématique d'enquêtes réalisées auprès des ménages de certaines villes françaises.

(34) Cf. Fond Labasse, Archives de l'Institut d'Urbanisme de Lyon (AIUL).

(35) Voir Note p. 23, cf. Fond Labasse AIUL.

(36) Voir sur ces points les archives internes à l'AIVF, en cours de rapatriement aux Archives Municipales de Lyon.

(37) À partir de 1972, l'AIVF comprend neuf groupes de travail.

(38) Dans la conférence « La circulation automobile dans le centre de Paris et l'urbanisme » donnée à la Société des ingénieurs civils de France le 22 octobre 1954 par Marcel Fauconnier, ingénieur des ponts et chaussées à la RATP, plusieurs projets assez insolites de tours à automobiles (aériennes ou en sous-sol), desservant des véhicules mis sur rails à partir d'ascenseurs, sont présentés. Voir aussi sur ce point l'article « Marseille aura-t-elle, avant Lyon, une Tour-parking? » (cf. *Le Carnet de l'automobile*, n°160, mai 1965, p. 11) qui mentionne un projet avorté d'architectes lyonnais visant à réaliser une tour parking sur le Rhône.

(39) Voir Le Monde Souterrain, Groupe d'Études du Centre Urbain Souterrain, *L'activité au sous-sol, Urbanisme, Architecture, Technique, Protection, Circulation, Exploitation, Construction, Évolution, Géologie*, 1936-1937, Éditions Ch. Massin et Cie, Paris. Pour prolonger sur le GECUS et sur l'urbanisme souterrain, voir Barles et Guillerme (2007).

(40) Réalisée dans le cadre de réflexions portant sur l'urbanisation menées par un groupe d'études du Centre d'Études Prospectives à partir de février 1962 et publiées dans le cadre du Cahier n°11 sur « L'urbanisation ». Dans le même volume, une étude réalisée par Paul Delouvrier et Yves Meau sur « L'avenir des transports et des communications dans les "nébuleuses urbaines" » évoque également les progrès techniques nécessaires notamment en matière de stationnement pour faire face à la croissance urbaine, cf. Fond Labasse, AIUL.

(41) Labasse J., « Centralité et centre urbain », Octobre

1963, p. 6, cf. Fond Labasse, AIUL.

(42) Cf. AN 1979 0291 ART 7.

(43) Cf. AN 770 444 ART 7.

(44) Cf. AN 770 444 ART 7.

(45) *Idem*.

(46) *Idem*.

(47) Note du 9 août 1966 sur l'organisation du stationnement urbain, Atelier d'urbanisme de Lille, AN 770 444 ART 7.

(48) Dont le modèle à quatre étapes (Chatzis, 2009).

BIBLIOGRAPHIE

BARDET F., GARDON S., 2008, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in: Le Bianic T. et Vion A. (dir.), *Action publique et légitimités professionnelles*, Ed. LGDJ, Paris, pp. 197-208.

BARLES S., GUILLERME A., 2007, *L'urbanisme souterrain*, Presses Universitaires de France, Paris

BELLI-RIZ P., avec la collaboration de Vayssière B. et Perrin E., 2000, *Le stationnement résidentiel, enjeux et moyens d'une action publique locale*, Rapport pour le compte du PUCA, Programme « Stationnement résidentiel », décembre

BEN MABROUK T., GARDON S., 2005, « Le recours aux savoir-faire locaux pour la construction de parkings en centre-ville », in: Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, septembre, pp. 117-135.

CHATZIS K., 2009, « De l'importation de savoirs américains à la création d'une expertise nationale: la modélisation des déplacements urbains en France, 1950-1975 », in: Flonneau M., Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 159-169.

DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Économica, Paris
DUPUY G., 1975, *Une technique de planification au service de l'automobile: les modèles de trafic urbain*, Presses de Copedith, Paris

FLONNEAU M., 2005, *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Hachette Littératures, Paris

GARDON S., 2009, *Gouverner la circulation urbaine. Des villes françaises face à l'automobile (années 1910 – années 1960)*, Thèse de science politique, IEP de Lyon

JARRIGE J.-M., FOURRIER A.-M., THOMAS J.-N., 1994, *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine?*, Dossiers du CERTU, Lyon, janvier

JOBERT B., SELIER M., 1977, « Les grandes villes: autonomie locale et implication politique », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 27, n°2, pp. 205-227.

LOJKINE J., 1974, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945 – 1972*, Éditions Mouton, Paris

PERRIN E., 2004, *L'automobile en milieu urbain: genèse et dynamiques d'un territoire. Une mise en perspective de l'agglomération lyonnaise avec celles de Lille et de Stuttgart*, Thèse de géographie, Université Lyon 2

TAYLOR C. P., 1930, *Traffic Officers Training Manual*, Chicago, National Safety Council