HAL
open science

Dominique Lefrançois, Le parking dans les grands ensembles, Paris : éditions de la Villette, 2013.

Anne Bossé

To cite this version:

Anne Bossé. Dominique Lefrançois, Le parking dans les grands ensembles, Paris : éditions de la Villette, 2013.. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2015, pp.272-276. hal-02877900

HAL Id: hal-02877900

https://hal.science/hal-02877900v1

Submitted on 22 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Pour réhabiliter les grands ensembles, réhabilitons le parking

Dominique Lefrançois, *Le parking dans les grands ensembles*, Paris : éditions de la Villette, 2013.
Par Anne Bossé
In : Lieux Communs, numéro 17 (2015), p. 272-276

Cet ouvrage de Dominique Lefrançois intéressera autant les sphères pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement que celles pédagogiques et de recherche. L'auteur, sociologue et urbaniste, enseignante en école nationale supérieure d'architecture, cherche avec ce livre à occuper un entre-deux qu'on sait périlleux : comment une enquête de terrain épaisse sur les usages de l'espace peut-elle contribuer à réorienter la conception des projets urbains, ici de réhabilitation ou de résidentialisation ? L'enjeu de savoirs plus opérationnels, de sciences de la ville accompagnant ses transformations, ou pour le dire encore autrement de sociologues travaillant avec les architectes fait partie d'une histoire ancienne, actualisée irrégulièrement par les écoles et leurs enseignants. Ce livre relève de ce débat des liens possibles ou impossibles entre usages et projets. C'est ce qui en fait tout l'intérêt comme ce qui amène à formuler quelques réserves.

Le point de départ de cette recherche repose sur un paradoxe dont on sent qu'il est fondateur pour l'auteur. Alors que le parking dans les grands ensembles est décrié, l'observation de ce qui s'y déroule construit, au contraire, des ressources critiques et théoriques permettant de réfléchir autrement les rapports des habitants à leurs quartiers, ainsi que les projets de réhabilitation. Le texte est ainsi animé par cette volonté de proposer des interprétations nouvelles aux occupations et aux investissements par les habitants de leurs parkings, le cœur de l'enquête. Cette dernière se fonde sur la comparaison de deux sites, les quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois et le quartier du Palais à Créteil choisis, explique l'auteur, pour leurs différences architecturales et sociales. Dans chacun de ces quartiers, elle a récolté par l'observation *in situ* et par entretiens un matériau conséquent, livré par de courtes citations émaillant les analyses. L'ouvrage en lui-même s'organise en quatre parties. La première, rapide, intitulée « figures de parking », vise à appuyer le constat que le parking n'intéresse personne, pour le dire un peu abruptement. En confrontation, les trois parties suivantes développent les hypothèses sur les investissements multiples dont les parkings peuvent être l'objet quand on prend le point de vue de ses usagers. Dans la seconde partie, « le parking dans l'ensemble résidentiel : un bien rare dans un espace déprécié », les enjeux autour de cet espace comme espace libre, support de la voiture, sont posés. Dans la troisième, « le parking, une annexe du logement », il s'agit avant tout de révéler l'ensemble des usages privés qui y ont cours. La dernière partie enfin, discute la nature des dimensions collective et relationnelle fabriquées par ces espaces de parkings. L'auteur avançant son argumentation surtout en réponse aux critiques couramment émises sur les grands ensembles, critiques qui sont à l'œuvre chez les acteurs des projets urbains, on se propose de le restituer en ce sens.

Pour les urbanistes contemporains, les parkings sont avant tout aujourd'hui des espaces qui font problème. Si la mobilité est une des valeurs centrales du monde contemporain, la voiture, elle, est fortement critiquée, envisagée notamment comme un bien privé qui encombre des espaces publics aujourd'hui voulus avant tout piétons et apaisés. Cette conception d'une ville sécure et agréable implique l'idée du retour à la rue, y compris dans les projets de réhabilitation des grands ensembles. Appuyée par le discours de la crise de ces quartiers, cette mise en avant de l'espace public renforce l'enjeu des résidentialisations qui se sont beaucoup focalisées sur la visibilité et la clarification des limites entre espace privé et espace public afin, entre autres, de renforcer l'appropriation des habitants, difficile dans ces grands espaces libres non définis.

Pour construire son propos, l'auteur s'attache d'une part à la voiture elle-même. Non sans pertinence, elle montre ainsi les effets induits par cette mise à l'écart de l'automobile. À ceux qui pensent qu'elle relève du luxe pour des habitants à faible revenu, l'auteur l'oppose comme un bien nécessaire pour ceux qui souvent travaillent à des horaires décalés, dans des lieux mal desservis ; pour ceux qui grâce à elle peuvent aller en vacances dans le pays d'origine ; pour les locataires HLM dont elle peut être le seul bien possédé ; pour ceux enfin qui ainsi « s'occupent » et sur lesquels l'auteur reviendra longuement. Plus qu'un bien en elle-même, la voiture est importante pour ce à quoi elle donne accès, ce dont elle est support ; elle est ainsi moins un signe de distinction que le moyen de consommer ce qui a aujourd'hui valeur de distinction tels les vacances et les loisirs. Nécessaire mais onéreuse, la voiture est choyée, aussi parce qu'elle est fréquemment la cible de vols et de délits mineurs. Ces multiples arguments viennent éclairer la demande continuelle des habitants de places de stationnements situées au plus proche de la résidence (on se gare ainsi au plus près moins par incivilité que pour ces différentes raisons évoquées), demande rejetée par les acteurs de l'aménagement.
Considérer autrement le parking dans les grands ensembles relève ainsi selon l'auteur d'une posture visant à s'appuyer sur ce qui est important pour les habitants, sur les besoins qu'ils expriment, d'autant plus légitimes selon elle que les investissements qui se créent autour de la voiture donnent de la valeur au parking mais aussi au logement, et finalement au quartier. Le parking a des qualités propres, que l'on ne trouve ni dans le logement ni dans l'espace public. En soi déjà, cet espace libre où l'on peut garer gratuitement sa voiture en bas de chez soi est rare dans les organisations urbaines contemporaines (inimaginable par exemple dans les villes centres). Cela peut donc être un atout de l'attractivité résidentielle de ces quartiers, pour elle on devrait en travailler l'aspect ; il est le lieu d'accueil des visiteurs et des travailleurs des équipements publics de proximité. Mais le parking, c'est surtout un atelier. Si on accepte de mettre de côté que la mécanique relève pour partie de l'économie informelle ou qu'elle est une activité interdite (règlement de copropriété ou de voirie), on voit alors que le parking se vit comme un lieu de travail, au sens plein du terme. La mécanique, en plus de fournir matériellement un complément de salaire à des actifs souvent mal rémunérés, ayant un travail précaire, ou être l'unique source de rémunérations des chômeurs, compense également symboliquement la perte du métier dans le travail postfordiste. Ils sont ainsi parfois 100 mécaniciens actifs tous les jours de la semaine à Aulnay. Ceux qui réparent occasionnellement des épaves, pour eux ou pour les revendre ; les mécaniciens à leur compte qui officient là en plus de leur travail dans un garage et réparent les voitures de clients divers ; eux-mêmes mêlés aux bricoleurs occasionnels ; de toute façon tous passionnés de mécanique. À l'inverse des inquiétudes pour la saleté ou la pollution qui orientent le regard des gestionnaires, les habitants enquêtés voient d'un œil positif que les hommes soient occupés, démontrent et montrent un savoir-faire. Les habitants extérieurs au quartier étant eux également preneurs de tarifs plus intéressants que dans les garages pour entretenir leurs voitures.
Ainsi le parking est un extérieur qui étend le logement, la plupart du temps trop petit, et permet aux individus de s'espacer, de profiter de temps autonomes. Les règles de coprésence sont régulées par l'activité travail, le travailleur s'expose certes mais il est aussi dans sa bulle, difficilement dérangeable. Les jeunes sont également présents sur les parkings, ils peuvent s'y regrouper sans gêner, transformant cet espace selon l'auteur en une sorte de salon à l'air libre. Le parking offre finalement des qualités comparables au terrain du pavillon ou à l'espace de secondarité, et valorise ainsi le logement avec lequel il est en lien. Les mécaniciens mobilisent en effet d'autres membres de la famille pour des coups de main, la femme regarde depuis les fenêtres, les voisins commentent… La voiture ancre au sol des sociabilités de nature différentes du bonjour bonsoir de voisinage. Le parking traversé au plus vite car insécurisant devient ici le lieu de publics variés et d'usagers divers, bien mis en évidence par l'auteur. Le

parking constitue alors un seuil entre espace privé et espace public, lieu de croisement de flux, comme lisière fréquentée par une diversité de personnes qui viennent pour les mécaniciens mais aussi les marchands ambulants, les services publics. L'auteur s'interroge alors : par le biais du parking, ne voit-on pas des habitants qui s'impliquent dans les espaces autour de leur logement plutôt qu'ils ne s'en désintéressent ? Faut-il que ces espaces soient rendus publics, ouverts à tous, sous-entendu que ces activités évoquées soient alors considérées comme des appropriations trop exclusives ?

L'ouvrage qui aborde un objet très peu travaillé démontre très bien l'importance de le prendre en considération. Les habitants y trouvent une surface en plus, investie, qui réussit à mêler intime et extériorité. Si on peut être convaincu donc de la valeur d'usages de ces espaces, convaincu aussi qu'il faut faire évoluer les représentations, la manière dont l'espace parking pourrait nourrir des réflexions sur le projet est plus ambiguë. En fait, à vouloir convaincre de l'importance de l'objet étudié, l'auteur semble presque trop l'embellir, et l'argumentation parfois se perd dans un fourmillement de réponses, toutes apportées par le parking. Ce dernier semble ainsi par exemple trop peu faire l'objet de conflits et surtout être autorégulé. Le lecteur est alors plus dubitatif car ce biais semble résulter de quelques flottements dans l'ouvrage. Notamment la définition adoptée par l'auteur de l'espace public n'est pas clarifiée. Le parking peut se trouver qualifié d'espace public, d'espace privé, de semi public ou de semi-privé. Ce flou perturbe la compréhension de l'argumentation, surtout que l'auteur évoque surtout sous l'angle de la familiarité les règles de ces espaces (tels les regards très insistants sur « l'étranger » toujours très vite repéré…), et qu'on est en droit alors de mieux comprendre quelle est la définition implicite de l'espace public ainsi convoqué. Non pas pour pouvoir nommer une fois pour toute cet espace, mais bien pour discuter plus concrètement des enjeux d'usages, réfléchir à ce qui les autorise. En ce sens d'ailleurs, les statuts juridiques sont trop peu mobilisés, et les négociations entre les gestionnaires, les bailleurs, et les municipalités peu abordées. Des points de vue antagonistes ou différents manquent ainsi pour ancrer la dimension anthropologique dans les négociations entre les acteurs des projets. La valeur de l'objet défriché par ce livre n'en aurait pas été diminuée.