

Le nouvel âge des parkings urbains

>>> PLUS QUE JAMAIS, LES RAPPORTS SONT TENDUS ENTRE L'AUTOMOBILE ET LA VILLE QUI NE L'ACCUEILLE PLUS AUSSI VOLONTIERS QUE PAR LE PASSÉ. LES MODES DE TRANSPORT COLLECTIFS SONT DÉSORMAIS PRIVILÉGIÉS, OBLIGEANT LES AUTOMOBILISTES À "ABANDONNER" LEUR VÉHICULE À L'ENTRÉE DES CENTRES URBAINS. UNE ÉVOLUTION QUI PLAIDE POUR LA CRÉATION DE NOUVEAUX PARKINGS. POUR AUTANT, PAS QUESTION DE DÉFIGURER LA VILLE AVEC DES CONSTRUCTIONS MONUMENTALES ET LAIDES. PAS QUESTION NON PLUS DE FAIRE DE CES PARKINGS DES LIEUX OBSCURS ET INQUIÉTANTS. LE NOUVEL ÂGE DES PARKINGS EST DONC ANNONCÉ. EXEMPLES.



→ Fleury-les-Aubrais

Un parking-relais qui se distingue par ses qualités architecturales

p. 19



→ Vitry-Alfortville

Le choix de la lumière avec un parking aérien sur cinq niveaux

p. 20



→ Saint-Raphaël

Sous les pavés... le parking : un ouvrage souterrain exemplaire

p. 21



→ Montigny-le-Bretonneux

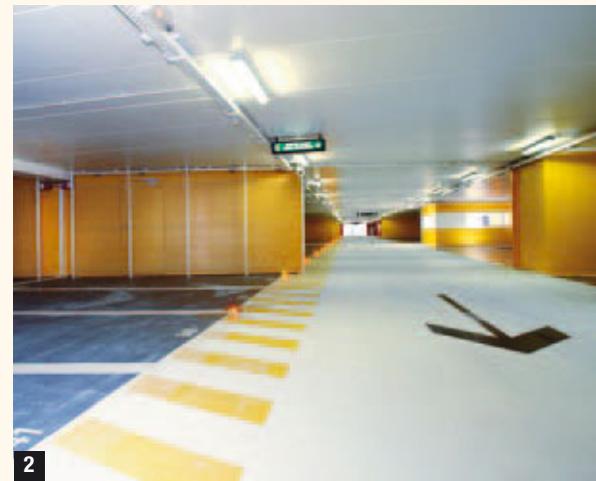
Record d'altitude et d'intégration

p. 22

→ Le parking, pièce architecturale du patrimoine urbain



1



2

>>> 1 Saint-Raphaël – Bassins, mobilier, matériaux variés, donnent tout son agrément à l'équipement.

2 Les couleurs forment des repères clairs et lisibles.

FINIS LES SOUTERRAINS AVEUGLES ET ANGOISSANTS DES FILMS NOIRS. SOUS LA PRESSION DES NOUVEAUX BESOINS, LES MAÎTRES D'OUVRAGE ONT APPRIS À FAIRE DE CES PARKINGS DES LIEUX AGRÉABLES ET SURTOUT ESTHÉTIQUES, À L'INTÉRIEUR COMME À L'EXTÉRIEUR.

Le parking est devenu une préoccupation majeure pour les maîtres d'ouvrage qui construisent des logements, des équipements publics, des centres commerciaux, des usines, des sièges de sociétés, etc. Même pour les particuliers qui font construire leur maison, cette question se pose de prime abord. Nous-mêmes, lorsque nous sommes automobilistes et usagers de ces lieux de vie et de consommation, nous nous rendons compte de l'importance de pouvoir garer sa voiture tranquillement, sans le souci de tourner en rond dans le quartier pour chercher indéfiniment une place.

Le parking, écrin à bijoux ?

Lieux de passage, les parcs de stationnement l'étaient sans doute il y a encore quelques années. Aujourd'hui, ils acquièrent une place plus complexe dans les menta-

lités, alors que l'on parle de plus en plus d'insécurité et que l'on entend partout que des voitures brûlent dans les banlieues de France et de Navarre.

Il faut dire que la voiture a également changé de statut. plus qu'un moyen de locomotion, elle prend des allures d'accessoire de mode, dont le design, la marque, l'esthétique, situent socialement leurs propriétaires. Il est donc tout aussi nécessaire d'accueillir ces objets dans des espaces qui leur soient adaptés, de même que l'on dépose ses bijoux au coffre... Pareillement, l'usager est de plus en plus exigeant en matière de confort et de sécurité, ce qui peut influencer par exemple sur son mode de consommation s'il s'agit du parking d'un centre commercial. En effet, il a été constaté que *"les parkings, en tant que premier contact avec le client, conditionnent fortement la première impression des consommateurs"* (*Parkings aériens – Le béton, la solution à votre projet*, éd. Cimbéton). Et c'est un des éléments déterminants de leur consommation. Si le client arrive détendu, parce qu'il a trouvé rapidement en place, parce qu'il a réussi à se repérer, parce qu'il sait son véhicule en sécurité, alors il restera plus longtemps dans le centre et prendra plus de plaisir à faire ses achats.

Ces ouvrages font donc partie intégrante de notre mode de vie. Certains les fréquentent même journalièrement. Pour se rendre sur leur lieu de travail, ils laissent leur voi-

ture dans un parking-relais situé à proximité d'une gare, puis ils prennent un train, un RER, un tramway. Ces pratiques ont d'ailleurs tendance à se répandre, avec l'adoption des PDU (Plans de déplacements urbains) par un certain nombre d'agglomérations, qui se posent la question du rééquilibrage entre le trafic automobile et les transports collectifs. La plupart des grandes villes luttent contre l'envahissement de la voiture; la construction de parcs de stationnement intermodaux en périphérie liés à une gare routière ou ferroviaire est pour elles une solution, qu'elles adopteront de plus en plus dans les vingt années à venir, selon François Le Vert, président de la Fédération des métiers du stationnement. À l'extérieur des villes, les prix des terrains étant moins élevés, il est alors plus logique et beaucoup moins onéreux de construire en l'air que de construire sous terre (le coût d'exploitation des parkings souterrains est également plus élevé, car il demande plus d'énergie en ventilation, électricité, entretien).

Une promesse de croissance pour les vingt prochaines années

La construction des parcs de stationnement n'est pas une activité en croissance, bien que parmi ce peu d'activité actuel, la création de parkings aériens soit plus

technique

Du nouveau dans la réglementation incendie

L'emploi du béton, matériau naturellement résistant au feu, est une excellente manière de prendre en compte en amont les problèmes de sécurité incendie dans la construction d'un parking. D'autant que l'utilisation de matériaux de synthèse – assez combustibles – dans la construction automobile est un facteur notable de propagation du feu dans les parkings. *“Les feux dans les parcs de stationnement sont devenus plus violents, souligne le capitaine de pompiers François Brochard. Plusieurs ont détruit plus d'une dizaine de véhicules et mis les structures des bâtiments à rude épreuve. La durée d'une intervention de lutte contre l'incendie s'en trouve allongée, et le risque pour les intervenants, augmenté.”*

Une nouvelle réglementation est donc en cours d'élaboration. Elle permettra de garantir un niveau de sécurité élevé pour les utilisateurs et les intervenants. Elle s'appliquera dans le cas des parcs à construire de plus de dix véhicules, considérés comme ERP au titre de l'article R 123-2 du Code de la construction et de l'habitation.

Les principales innovations prévues par ce texte sont :

- **facilité d'accès aux personnes handicapées ;**
- **stabilité au feu établie pour une durée de 1 heure à 1 h 30, selon l'importance des bâtiments ; planchers de recoupement d'un degré coupe-feu équivalent au degré de stabilité au feu ;**
- **intégration des “euroclasses” ;**
- **renforcement de la capacité de désenfumage ;**
- **possibilité d'utiliser des systèmes lumineux incrustés dans le sol au lieu des blocs d'éclairage ;**
- **installations d'extinction automatique d'incendie à eau type *sprinkler*.**



importante, et même croissante par rapport aux parkings souterrains. *“Il y a eu, entre 1985 et 1995, un essor phénoménal de ces équipements, souligne François Le Vert. La demande était considérable car on avait pris la mesure du développement de l'automobile. Mais depuis 10 ans, l'activité a très nettement ralenti. On constate aujourd'hui de nouveaux besoins, liés à l'évolution des modes de vie, à l'élévation générale du niveau de vie des Français, à de nouvelles demandes des usagers et des pouvoirs publics. Il y a donc un frémissement, et l'on sait que la construction va reprendre et se développer à nouveau dans les vingt prochaines années.”* Le prix des terrains étant tel que les propriétaires auront tendance à réduire leurs parcs

>>> **3** Vitry-Alfortville – Les lames vitrées, tout en filtrant la lumière naturelle, forment une transition entre l'intérieur et l'extérieur. **4** Parking en Guadeloupe – L'architecte Gilbert Marchini a joué, pour ces deux réalisations, le jeu de l'ouverture et de la légèreté.

de stationnement en surface, pour éventuellement les vendre, et construire en superstructure.

Si la conception des parkings se limitait, il y a encore peu de temps, au souterrain (plutôt mal vu et mal vécu, car sale, sombre, voire effrayant) ou même à un seul aménagement de surface, la propension est aujourd'hui à la construction de parkings aériens. Les maîtres d'ouvrage et les architectes se sont rendu compte que ces équipe-



5



6

>>> **5** Strasbourg, parking-relais tram des Rives-de-l'Aar – Jacques Meyzaud et Véronique Weber architectes – Le parking est traité comme tout autre équipement, avec le même intérêt architectural et le même souci d'intégration dans son environnement.

6 Montigny, centre commercial Val d'Europe – Lobjoy et Bouvier architectes – Un patio central planté permet un apport de lumière naturelle et une échappée visuelle sur l'extérieur, limitant ainsi le sentiment de stress.

dizaine d'années qu'il travaille sur le concept du parking. "Nous avons d'abord étudié le problème de la trame pour rendre l'espace le plus vaste et le plus libre possible. Nous nous sommes également intéressés aux poteaux, qui sont un élément important de l'aménagement des parkings. Nous privilégions au maximum les formes arrondies pour éviter les accrocs mais aussi pour rendre cet univers moins agressif. Avec le temps, nous nous sommes progressivement rendu compte qu'il fallait aussi traiter l'extérieur, qui est une formidable matière à explorer. Le béton se prête parfaitement à cette recherche sur les formes. Les éléments préfabriqués permettent une infinité de combinaisons, qui vont des jardinières utilisées comme garde-corps aux nez de dalles traités comme des acrotères", souligne Gilbert Marchini. Dans un certain nombre de cas, notamment pour les supermarchés ou les centres commerciaux, la façade du parking devient même la nouvelle façade du bâtiment, et donc son image de marque, puisqu'il vient s'accrocher à l'ancien édifice.

À la recherche du supplément d'âme

On l'aura compris, le béton demeure un matériau particulièrement économique dans ce domaine de la construction de parkings, non seulement dans la construction, mais aussi dans la gestion des chantiers – qui peuvent se dérouler en phases successives et permettre une exploitation progressive même pendant la durée du chantier – et dans l'entretien – notamment si le matériau est laissé brut ou s'il est teinté dans la masse. Reste que l'intégration du parc de stationnement dans son environnement est devenue une vraie préoccupation, qui n'était pourtant pas essentielle il y a seulement quelques années, ni pour les maîtres d'ouvrage, ni pour les concepteurs. Elle semble aujourd'hui se généraliser, surmontant les réticences, particulièrement au niveau économique, la note esthétique constituant un "supplément d'âme" de plus en plus recherché. ■

TEXTE : CLOTILDE FOUSSARD

ments, qui font désormais partie de nos paysages urbains, sont la matière d'une expression architecturale singulière. C'est une exploration sur le thème, à travers les multiples contraintes – en matière de sécurité notamment –, qui depuis quelques années fait naître des ouvrages très divers, aussi bien dans le traitement esthétique que dans les modes de circulation intérieure.

Le béton, matériau de la sécurité et de l'esthétique

Le béton s'est naturellement imposé comme le matériau le plus adapté à ce type d'ouvrage. D'une part, il permet un travail sur des trames importantes (portée standard de 15 mètres), libérant ainsi de larges plages propices à la circulation et aux manœuvres, d'autre part, sa très bonne résistance au feu évite aux concepteurs et aux maîtres d'ouvrage des études longues et coûteuses en matière de sécurité, obligatoires avec d'autres matériaux. Le béton est également un maté-

riau "plastique", qui ouvre sur une variété extraordinaire de formes, de textures et de couleurs.

Les solutions constructives sont tout aussi diverses dans leur expression. La trilogie poteaux-poutres-dalles alvéolaires induit naturellement une déclinaison de formes – des poteaux (qui peuvent être ronds, ovales, carrés), des chapiteaux, des poutres (qui peuvent être apparentes ou non) – ou des espaces plus ou moins vastes, plus ou moins libres. Le plancher champignon est aussi une solution béton tout à fait adaptée à ce type d'ouvrage.

Les architectes commencent à s'emparer de la conception de ce type d'équipement pour en faire des bâtiments à part entière et non plus des "silos à voitures", où la recherche sur une modénature liée à la fonction de l'édifice est aussi importante et intéressante que les problèmes de circulation et de décoration intérieure. "On passe d'une génération de parkings d'ingénieurs à une génération de parkings d'architectes !" ajoute François Le Vert. Gilbert Marchini, architecte, est en quelque sorte un précurseur dans ce domaine. Voilà une



PARKING-RELAIS DE LA GARE DE FLEURY-LES-AUBRAIS (45)

→ Un bel objet

Le parking-relais de la gare de Fleury-les-Aubrais est un bel objet. Avec ses façades en faux aplomb, habillées de panneaux préfabriqués de béton poli, il constitue un signal fort pour ce quartier en pleine mutation, où vient passer le tout nouveau tramway. Il forme également un lien entre la gare et la zone pavillonnaire voisine.

Lors du concours, l'architecte Didier Jousset avait proposé au maître d'ouvrage un équipement qui ne serait certes pas un "silo à voitures", mais bien un bâtiment présentant de vraies qualités architecturales, et qui s'intégrerait dans le tissu urbain comme n'importe quelle autre construction. C'est maintenant chose faite. Le parc de stationnement de 800 places s'élève sur trois niveaux extérieurs plus un niveau de sous-sol. Il épouse parfaitement la forme du terrain et s'organise en deux rectangles de longueur pratiquement égale, légèrement désaxés autour d'une rotule centrale abritant la rampe de descente. Cette disposition, grâce à une faille centrale, rompt en douceur la longue perspective (environ 100m) et évite tout effet de masse.

À l'extrémité nord, un espace assez élégant revêtu de panneaux préfabriqués de béton poli – dont la teinte verte est due à l'ajout de granulats de porphyre – et percée d'une colonne de verre, abrite les ascenseurs desservant les plateaux. Au sud, la paroi déborde en un arrondi qui est la marque d'une des deux rampes d'accès placées à chaque bout du bâtiment. Cette par-

tie est aussi habillée de béton poli vert. Les ouvertures forment des bandeaux sombres en façade, ce qui crée un jeu d'ombre et de lumière, et un rythme horizontal assez contrasté. En toiture, une couverture légère surélevée en ailes de métal tendu par des câbles, soutient une charpente haubannée et allège le grand volume.

Pour ce projet, Didier Jousset a analysé, puis traité un à un chaque problème que peut poser la conception d'un parking, à commencer par l'angoisse éventuelle de l'utilisateur. Les apports de lumière naturelle sont la première mesure adoptée par l'architecte lorsqu'il ouvre les plateaux non seulement sur l'extérieur, mais aussi sur un patio central planté, qui les sépare dans le sens de la longueur. De ce fait, l'utilisateur dispose toujours d'une vue vers l'extérieur et ne se sent nulle part encloisonné. En outre, le regard n'est pas entravé par les poteaux qui se trouvent relégués en façades extérieure et intérieure, grâce au système constructif retenu – poteaux béton/prédalle alvéolaire de 40 cm d'épaisseur, et chape de compression. Des passerelles métalliques de sécurité incendie, situées dans les patios, relient les plateaux.

Le système de circulation du parking a également fait l'objet d'une étude assez poussée. L'architecte a opté pour un système particulier, le "principe d'Humy". La circulation automobile se fait dans la longueur du bâtiment, doté à chaque extrémité de rampes qui montent d'un demi-niveau, et des circulations transversales sont organisées autour de la rotule centrale. Ce système de demi-niveaux offre à l'automobiliste un excellent confort de conduite et autorise une circula-

tion fluide, qui permettrait de vider le parking en 20 minutes en cas d'incendie, par exemple.

La réalisation de ce bâtiment s'est faite en quatre temps, soit autant de phases de chantier qui se sont déroulées en alternance et ont ainsi évité les interruptions dans l'attente du durcissement du béton.

PHOTOS : DIDIER JOUSSET

Architecte : Didier Jousset

Livraison : 2002

Montant des travaux : 9 000 000 €

SHOB : 13 000 m²



PARKING AÉRIEN DE VITRY-ALFORTVILLE (94)

→ Jouer la transparence

Les architectes Béguin et Macchini ont conçu ce parking comme un bâtiment à part entière, avec une remarquable économie de moyens. *"Le budget serré a guidé tous nos choix architecturaux et constructifs sur ce projet"*, affirme d'emblée M. Macchini. Et le résultat est plutôt probant ! L'édifice est intégré dans son environnement, sans jamais renier, toutefois, sa fonction nettement lisible en façade.

La société Sanofi Aventis, maître d'ouvrage privé, souhaitait augmenter le nombre de places de stationnement pour le personnel de son département de recherche du site de Vitry-Alfortville et construire un parking aérien. Une solution au problème de la pression foncière... L'ouvrage est venu se placer naturellement sur le parking de surface existant, à une quinzaine de mètres du bâtiment de l'entreprise. Cette distance permettait de répondre aux exigences de sécurité incendie et du POS, tout en gardant une voie de circulation entre les deux immeubles.

Le parc de stationnement contient 448 places réparties sur cinq niveaux (R + 4). Il est entièrement construit en béton coulé en place. La structure est du type poteaux/poutres et dalle alvéolaire de grande portée. Le béton, gris clair, est laissé brut, ce qui a contribué au respect du budget. Les coffrages soignés, le calepinage régulier des joints et des traces de fixation des banches, la présence des piliers ronds à fleur de façade, les allèges des baies légèrement débordantes, sont autant d'éléments dont les architectes se sont servis pour donner à leur bâtiment une dimension réellement

architecturale. Ce genre de construction, qui n'a pas toujours été considéré comme digne d'intérêt ni par les maîtres d'ouvrage ni par les architectes, prend ainsi une nouvelle dimension et surtout gagne en valeur.

La façade est, qui remplace finalement celle du siège de la société puisqu'elle est située en avancée, et la façade nord, également bien visible, sont constituées de planchers en saillie sur lesquels reposent des panneaux profilés verticaux de verre armé translucide bleuté posés par paires : un assemblage de deux U de 26 cm chacun sur 2,60 m. Ces panneaux se portent, et aucune ossature verticale n'apparaît, ce qui accentue l'impression de transparence et de légèreté des façades. D'un étage à l'autre, l'alternance des pleins et des vides est décalée, et ce jeu de verticales contraste avec l'horizontalité marquée par les planchers débordants de chaque étage. Là encore, les architectes ont trouvé le moyen de "faire de l'architecture" avec peu de moyens ; il s'agit d'un matériau industriel assez bon marché. De ce côté, une petite astuce technique consiste à retourner chaque dalle de plancher en une poutre retroussée surmontée d'un garde-corps métallique servant de butée pour les voitures.

Les façades sud et ouest, plus massives, sont composées d'un voile de béton brut ajouré. Des bandes de baies horizontales forment une alternance de pleins et de vides qui créent un rythme horizontal bien présent. À l'intérieur, le système de circulation est assez simple : une rampe montante et une rampe descendante, parallèles, sont placées au centre du bâtiment.

Privilégier l'éclairage naturel, créer des échappées visuelles, éviter l'impression d'enfermement : toutes ces données ont également été au centre des préoccupations des concepteurs, comme peut l'être l'aména-



gement intérieur de n'importe quel bâtiment. À chaque étage, les voiles de contreventement des rampes d'accès sont largement percés en cercle, ce qui permet d'avoir une vision perspective de l'espace, et aussi de laisser passer la lumière. Une façon de lier l'utile à l'agréable... Les couleurs claires et vives, la signalétique, les éclairages, sont autant d'éléments de décoration intérieure soigneusement étudiés par les architectes en vue d'apporter confort et sécurité.

PHOTOS : HERVÉ ABBADIE

Maître d'ouvrage : Sanofi Aventis

Architecte : SCP Béguin & Macchini

BET : Projetud

Entreprise générale : GCC

Livraison : février 2005

SHOB : 10 095 m²

Montant des travaux : 3 993 892 € HT



PARKING À SAINT-RAPHAËL (83)

→ Un parking extraordinaire

“Ce projet a été, durant sa construction, le plus gros chantier public du Var. Réalisé en un temps record de 16 mois, il représente une surface totale de près de 40 000 m².” Ainsi commence l'article de la revue *Architecture méditerranéenne* consacré au parking que Jean-Pascal Clément a conçu à Saint-Raphaël. Une véritable prouesse, donc ! L'enjeu urbain était double : comment imbriquer une promenade piétonne en bord de mer – et ainsi conserver ce site exceptionnel à l'usage de tous – et l'indispensable stationnement automobile en centre-ville ? Car il y avait à l'origine sur cette langue de terre, idéalement située, à la fois un parc de stationnement en surface et une circulation piétonne. Ce qui naturellement posait de gros problèmes de sécurité et, de plus, limitait le nombre de places de stationnement. L'architecte a donc donné à cette épineuse question une double réponse : le parking en dessous, et le jardin... au-dessus.

Conçu sur deux niveaux, dont un en sous-sol, le parking Bonaparte abrite 842 places (451 au niveau bas, et 391 au niveau haut). Les voitures entrent et sortent directement par le niveau bas, ce qui libère à l'étage supérieur un immense parvis d'environ 3 000 m². Celui-ci est accessible aux piétons depuis la ville par un circuit indépendant de toute circulation automobile. De là, deux escaliers encadrant le hall d'entrée du parking mènent à la promenade plantée, comme un balcon sur la mer. Des poutres retroussées prises dans la dalle du jardin ont permis l'aménagement de jardinières de 1,50 m de profondeur. Il a ainsi été possible de planter

des arbres de haute futaie, notamment des palmiers. Le mobilier contemporain (bancs, auvents de bois, lampadaires) soigneusement choisi, le traitement des sols en béton désactivé et bois, la présence de bassins, sont autant d'éléments qui donnent à cet espace urbain tout son agrément.

La conception intérieure a été, là encore, au centre des préoccupations de l'architecte. “Je voulais balayer définitivement tous les qualificatifs que l'on attribue habituellement à un parking couvert, à savoir sale, sombre, malodorant, stressant”, précise-t-il. Et de fait, l'effet de surprise est complet ; les sols, les parois, les plafonds, les piliers, tout est blanc (avec quelques touches de rouge pour la signalétique) et lumineux. Des puits de lumière naturelle, formés par les escaliers de sortie (qui débouchent dans le jardin) pris dans des patios ouverts sur le ciel, ponctuent la surface du parking sur les deux étages. Les dalles de grande portée en béton (environ 15 m) ont également permis de dégager l'espace, et de créer de larges circulations, en évitant les recoins. Cet agencement génère des transparences, et donc une impression de confort et de sécurité pour l'utilisateur, sans compter la possibilité d'une bonne surveillance vidéo. La disposition des places en épi, avec les poteaux en tête des véhicules, participe aussi à l'impression de confort en facilitant les manœuvres d'entrée et de sortie des véhicules.

Le béton s'est naturellement imposé comme matériau de construction. Le bâtiment est conçu comme une boîte horizontale fermée sur les trois côtés donnant sur la mer. Au sud et à l'ouest, le bâtiment est venu se poser sur les enrochements existants. Les façades aveugles sont conçues en vague et habillées de bois, la façade nord s'appuyant sur le quai du port.



Jean-Pascal Clément a travaillé sur des photos aériennes de façon à respecter la trame urbaine. C'est ce qui l'a poussé à envisager cette composition linéaire, où les espaces extérieurs sont partie intégrante de l'architecture.

PHOTOS: Patrick Berlan

Maître d'ouvrage : ville de Saint-Raphaël ;
régie du stationnement

Architecte : Jean-Pascal Clément

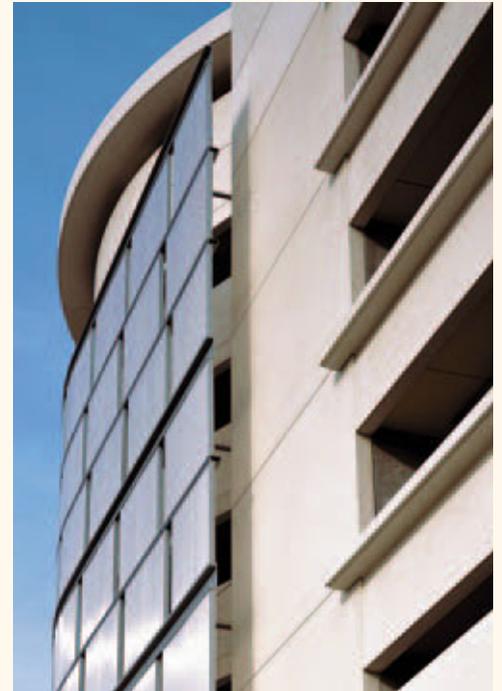
Architecte paysagiste : Vincent Guillermin

Entreprise : Ets Cari

BET : Walker

SHOB : 36 000 m²

Montant des travaux : 15,7 M€ HT



PARKING AÉRIEN DE MONTIGNY-LE-BRETONNEUX (78)

→ Grandeur et dignité

Pour les architectes Lobjoy & Bouvier, l'idée était de faire de ce parking aérien de sept étages un élément d'espace urbain. Situé à l'entrée de la commune de Montigny-le-Bretonneux, sur un rond-point menant à un centre commercial et de loisirs, le parc de stationnement abrite près de 1 100 places réparties sur trois niveaux de sous-sol et sept niveaux aériens, ce qui en fait l'un des parkings en superstructure les plus élevés de France !

Il s'agissait d'intégrer les contraintes techniques et de sécurité incendie au projet, et d'envisager l'ouvrage au niveau architectural, à l'extérieur et à l'intérieur, comme un équipement public tertiaire à part entière, un bâtiment aussi déterminant dans son environnement que les immeubles de bureaux ou de logements de la ville. Il s'agissait aussi de ne – surtout – pas nier sa fonction. D'ailleurs les éléments de modénature de la façade principale sont disposés selon un rythme horizontal marquant résolument chaque plateau de stationnement. Le bâtiment est conçu en longueur (environ 120m de long), avec à chaque extrémité un cylindre abritant les

rampes d'accès en montée, et de sortie en descente. Ces parties arrondies adoucissent la volumétrie imposante de l'édifice, d'autant plus qu'elles sont habillées de panneaux préfabriqués de béton blanc. En préconisant le béton préfabriqué pour ce type d'ouvrage, les architectes étaient sûrs d'obtenir une bonne finition de teinte et de surface tout en restant dans le budget.

À l'est, une rampe extérieure est prise dans un ouvrage de béton coulé en place lasuré qui forme un soubassement légèrement débordant et engendre un relief mettant en scène le volume cylindrique. Celui-ci est doté de petites ouvertures carrées qui lui confèrent une élégance certaine.

La longue perspective du bâtiment, accentuée d'un côté par les allèges de béton blanc et les ouvertures en bandeau, est adoucie vers l'ouest par la présence d'une double peau constituée de panneaux de polycarbonate (type Danpalon) disposés à 1,50 m de la façade. Ce matériau résistant aux chocs et au feu engendre un jeu de transparence et de brillance qui casse l'effet de masse du volume. En toiture, un mince auvent en panneaux de béton blanc couronne avec finesse l'ensemble du bâtiment et relie les différentes parties entre elles. Les concepteurs se sont également penchés sur le problème de l'usage de l'équipement, avec la

volonté d'apporter confort et sécurité aux usagers, et particulièrement aux piétons. Un gros travail d'analyse a été réalisé à l'agence sur l'enchaînement des perceptions – espace et vitesse – lorsque l'on passe du statut d'automobiliste à celui de piéton. Les cheminements piétons ont donc été particulièrement étudiés, grâce à une abondante signalétique qui s'insère comme un élément de décoration intérieure. Les couleurs – rouge sur les poteaux, jaune lumineux en plafond, les marquages blanc au sol – forment des repères clairs et lisibles. L'apport de lumière naturelle, par le biais des larges ouvertures (qui répondent aussi aux mesures de sécurité incendie et évitent la ventilation mécanique), les transparences, les vues sur l'extérieur, contribuent également au sentiment de sécurité. L'emploi de matériaux simples et peu coûteux – du béton brut lasuré ou blanc pour l'habillage extérieur, et du Danpalon –, choisis pour leur résistance, pour leur aspect esthétique et pour leur entretien minimal *a posteriori*, a permis malgré un budget serré de concevoir un bâtiment présentant des qualités urbaines et architecturales dignes d'un équipement plus prestigieux.

PHOTOS : JEAN-PHILIPPE GAULLIEZ

Maître d'ouvrage : communauté d'agglomération urbaine de Saint-Quentin-en-Yvelines

Architectes : Lobjoy & Bouvier

Entreprise générale : GCC

Préfabricateur panneaux béton : Cibetec

SHOB : 37 580 m²

Montant des travaux : 13,1 M€ HT