

# Immeubles pour automobiles

## Histoire et transformations



Dossier de presse

20 04 au 02 09 18

Exposition sous la direction  
de DATA Architectes

Avec Paul Smith, historien  
Elioth, ingénieurs  
Antoine Espinasseau, photographe

Pavillon de l'Arsenal  
21, blvd Morland 75004 Paris  
[www.pavillon-arsenal.com](http://www.pavillon-arsenal.com)

# IMMEUBLES POUR AUTOMOBILES

HISTOIRE ET TRANSFORMATIONS

---

Exposition créée par le Pavillon de l'Arsenal

Commissaires scientifiques :

**DATA architectes**

**avec Paul Smith, historien,**

**Raphaël Ménard et Felix Pouchain (Elioth)**

**Antoine Espinasseau, photographe**

Présentée du 20 avril au 2 septembre 2018

# INTRODUCTION

---

## Data Architectes Commissaires scientifiques de l'exposition

### Origine

À la fin du XIXe siècle, Paris devient le berceau de la révolution automobile. Le rapide et spectaculaire essor de la «voiture automobile» s'accompagne alors de l'apparition d'un nouvel archétype bâti spécifiquement conçu pour cet objet technique inédit, l'hôtel pour automobiles, plus tard appelé communément garage ou parking.

À l'âge d'or des grands garages parisiens de l'entre-deux-guerres succède, à l'aube des Trente Glorieuses, l'ère des parkings de masse construits pour répondre à la démocratisation de l'automobile. L'archétype évolue vers une forme de structure architecturale et urbaine rationalisée à l'extrême, élémentaire, techniquement et économiquement optimisée, potentiellement répétitive et duplicable à l'infini. Comme le sont également l'usine, le supermarché ou l'entrepôt, le parking est alors une figure bâtie standardisée élaborée autour d'une fonction unique, en l'occurrence garer des véhicules motorisés.

### Obsolescence prochaine

Le parking apparaît aujourd'hui comme l'artefact symbolique de notre dépendance vis-à-vis de l'automobile, dont les dérivés physiques (routes, stations-service...) souffrent d'une certaine impopularité. Dans l'imaginaire collectif, le parking est aussi le lieu de l'illécite, de l'interlope, de l'étrange, voire du scabreux, en particulier pour sa version souterraine. De nombreux romans, films et photographies ont contribué à inscrire cette vision dans nos mémoires. Depuis plus d'une décennie, nous assistons à Paris à une réduction progressive de la place de la voiture en ville, phénomène qui marque la fin de l'ère automobile. Ainsi, en 2018, près de 65 % des ménages parisiens n'ont pas ou plus de voiture. Cette tendance a pour conséquence d'accélérer la mutation des bâtiments en superstructure dédiés à son stationnement, confrontés à leur inoccupation progressive et à leur future obsolescence. Cette mutation, par transformation ou le plus souvent par démolition puis

reconstruction, s'effectue au cas par cas, au gré de leur libération. Le garage-parking devient ainsi une nouvelle opportunité foncière à habiter.

### Neutralité et potentiel

À la manière d'une grille, le parking ne présente pas de réelle hiérarchie entre ses parties. Il s'agit d'une surface neutre, souvent non composée, fondée sur l'efficacité et la répétitivité des éléments de son système constructif.

C'est aussi, une fois sa fonction d'origine remise en cause, une sorte d'ossature primaire, non réductible, un archétype bâti à l'implacable radicalité constructive et formelle, d'une dimension esthétique certaine.

«On visitera, un jour, les parkings de nos villes, non pour leurs collections de voitures, mais pour eux-mêmes, pour leurs grandes qualités structurales, pour leur mystère religieux. On a beaucoup peint, après la Réforme, de grandes églises dépourvues d'ornements. Nous sommes peut-être déjà au seuil d'une nouvelle aventure anthropologique. Ce n'est pas le siècle de la voiture qui s'achève, c'est une nouvelle aventure esthétique qui commence. De quoi allons-nous nous souvenir d'avoir été modernes ?».

Aurélien Bellanger, *La Conclusion*, France Culture, 3 janvier 2018

Finalement, la grande qualité de ces immeubles pour automobiles, leur principale vertu d'architectures désormais sans contenu, c'est cette absence de programme, ce caractère neutre et générique qui permet de les appréhender en tant que structures ouvertes, capables, tel un «contenant» possible, voire idéal, de l'indécision programmatique et de l'évolution permanente des usages. En cohérence avec l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris à l'horizon 2050, il semble aujourd'hui pertinent d'interroger l'état actuel et le devenir de ces bâtiments, existants et à fort potentiel de réutilisation.



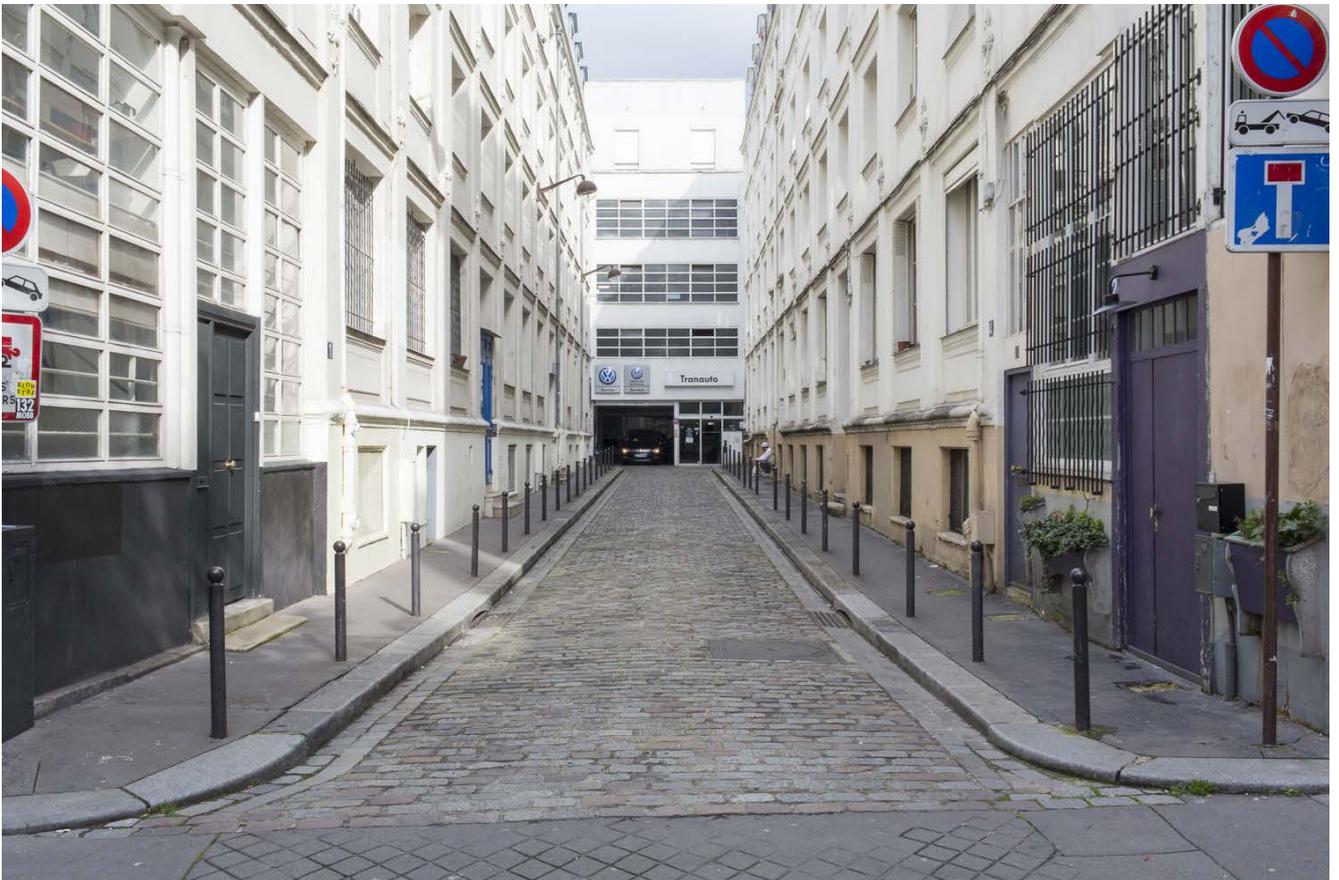
100, rue Amelot, 75011 © Antoine Espinasseau



42, rue Legendre, 75017 © Antoine Espinasseau



18-20, rue Clauzel, 75009 © Antoine Espinasseau



7, villa du Clos de Malevert, 75011 © Antoine Espinasseau



## IMMEUBLES POUR AUTOMOBILES À PARIS : HISTOIRE

---

Paul Smith, historien

Les grandes étapes de l'évolution des architectures de l'automobile dans les vingt arrondissements de Paris mettent en lumière la constitution et les mutations d'un patrimoine quantitativement important, mais relativement peu connu, d'immeubles initialement conçus pour mettre les véhicules à l'abri, véritables «hôtels pour automobiles». Cette histoire croise les moments de construction de ces édifices avec d'autres, liés aux phénomènes de l'automobilisme et de la mobilité parisienne.

L'arrivée de l'automobile dans la capitale à la «Belle Époque», la période prolifique de l'entre-deux-guerres, celle des Trente Glorieuses (trente pollueuses?), enfin le temps du désenchantement et de la «débagnolisation» progressive depuis les chocs pétroliers des années 1970, où d'autres usages sont à inventer pour des édifices en voie d'obsolescence, scandent cette histoire.

Quatre ou cinq bâtiments illustrent chacune de ces grandes étapes, sélectionnés pour leur intérêt exceptionnel – architectural, urbain, structurel... – ou leur caractère particulièrement représentatif. Il s'agit bien évidemment d'une sélection subjective, dans un corpus loin d'être exhaustif, présenté par ailleurs dans le livret qui accompagne cette chronologie. Ce panorama d'architectures et de paysages générés pour et autour de l'automobile reste un champ de recherche ouvert, celui de bâtiments encore en manque de connaissance et de reconnaissance.

# L'AVÈNEMENT DE LA VOITURE AUTOMOBILE

1891-1914

Paris est incontestablement le berceau de ce que l'on nomme la «révolution» automobile : premières voitures commercialisées – des Panhard & Levassor –, en 1891; départs des premières courses de ville à ville; premiers journaux spécialisés; premier Automobile Club; premier Salon international; premiers règlements de circulation et de stationnement... Et premiers bâtiments spécialement conçus pour cet objet technique inédit.

Si les usines s'établissent le long de la Seine dans les communes de la banlieue Ouest, là où se trouvent des mètres carrés à prix abordable pour déployer ateliers et pistes d'essai, d'autres édifices apparaissent en ville, surtout dans les arrondissements de l'ouest où réside une clientèle suffisamment fortunée pour s'acheter le jouet fabuleux et pour loger et salarier le chauffeur qui le conduira et l'entretiendra.

Des magasins d'exposition fleurissent le long des Champs-Élysées, ainsi que de nombreux ateliers et garages d'entretien et de réparation dans leur voisinage. Si les voitures s'accommodent à l'occasion de structures réalisées à d'autres fins – écuries, remises à fourrages, marchés couverts... –, un nouveau programme se fait progressivement jour : le garage urbain avec ateliers et équipements de lavage et, surtout, des espaces dessinés et délimités pour mettre à l'abri les fragiles mécaniques. Nées sensiblement en même temps que l'automobile, les techniques de construction en béton armé sont mobilisées pour les fondations, les poteaux, les planchers et, bientôt, pour les ossatures entières de ces édifices.

Garage d'automobiles  
Concours École  
centrale 1905  
Façade de l'immeuble  
| A. Cochet  
© Archives nationales  
20170270 / 2394





Ponthieu-Automobiles  
 La façade vers 1907 | Au dernier étage, les  
 fenêtres de l'appartement du directeur  
 de l'établissement  
 Constructeurs : Perret Frères  
 © Ph. Charles Lansiaux. Département  
 Histoire de l'architecture et archéologie de  
 Paris. Roger-Viollet

Garage Messine Automobiles  
 Façade à l'angle des rues  
 Treilhard et Mollien  
 Photographie Séeberger – 1925  
 © Ministère de la Culture –  
 Médiathèque du Patrimoine,  
 dist. RMN-Grand Palais / Frères  
 Séeberger



## GRANDS GARAGES MODERNES

1920-1939

Au lendemain de la Grande Guerre, les constructeurs majeurs que sont déjà Peugeot, Renault et Citroën se mettent à la voiture «en grande série», naturalisant sur le sol français les innovations fordistes en matière de fabrication et de distribution. Sans cesser pour autant d'être une acquisition coûteuse, réservée à une élite aisée, l'automobile se multiplie et se banalise, chassant de la ville tout ce qui est hippomobile. Pour les immeubles de rapport, les architectes commencent à prévoir au sous-sol ou au rez-de-chaussée des locaux destinés aux voitures individuelles des résidents. Pour d'autres propriétaires, il s'agit de louer ou d'acheter un emplacement dans un «hôtel pour automobiles», un garage collectif à grande capacité dont la seconde moitié des années 1920 voit une vague de construction à Paris. Avec le cinéma ou l'aérogare, ce «grand garage» est l'un des programmes modernes par excellence, un édifice à plusieurs étages, généralement en béton armé et caractérisé par la rampe qui les dessert, préférée dorénavant aux monte-voitures mécaniques. À sa fonction principale de loger des automobiles au repos se combinent souvent des fonctions garagistes telles qu'une aire d'entretien et de lavage, un poste de graissage, un magasin de pièces détachées ou un dépôt d'essence. Le bâtiment peut également servir de lieu d'exposition et de vente pour le concessionnaire d'une des grandes marques. Les derniers étages, enfin, accueillent parfois des équipements pour la pratique de sports «élégants» : tennis, golf, trinquet argentin...



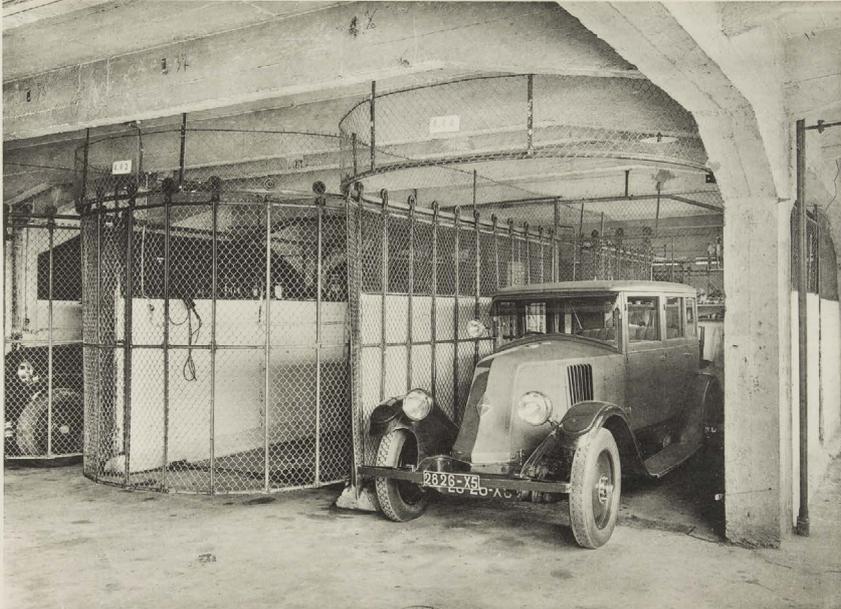
Garage Alfa Romeo

Façade sur la rue Marbeuf, encore prise entre  
deux immeubles haussmanniens, avant la construction  
du garage Marbeuf aux numéros 32-34 de la rue

Robert Mallet-Stevens

*In Cahiers de l'art*. Bulletin mensuel d'actualité artistique, 1926

© Reproduction : Bibliothèque Forney / Parisienne de  
Photographie



Librairie de la Construction Moderne, Éditeur

Grand Garage 'Banville' à Paris.  
Les Grilles fermant les boxes.

HENRY DECAUX, Architecte  
HENRI TERRISSE, Ingénieur

Grand garage Banville  
Les boxes, fermés par des panneaux articulés suspendus, selon le système inventé par Henri Terrisse  
Architecte : Henry Decaux  
In Antony Goissaud, *Garages et salles d'exposition*, Paris  
Librairie de la Construction moderne, 1929-1930

© Reproduction : Bibliothèque Forney / Parisienne de Photographie

La Motte-Piquet Garage  
L'entrée de l'établissement sur la rue de la Cavalerie, peu avant la fin du chantier en 1929  
Architecte : Robert Farradèche  
In *Encyclopédie de l'architecture*, t. IV : 1930-1931 Construction moderne  
© Reproduction : Bibliothèque Forney / Parisienne de Photographie



## VOITURES POPULAIRES, PARKINGS DE MASSE

1946-1973

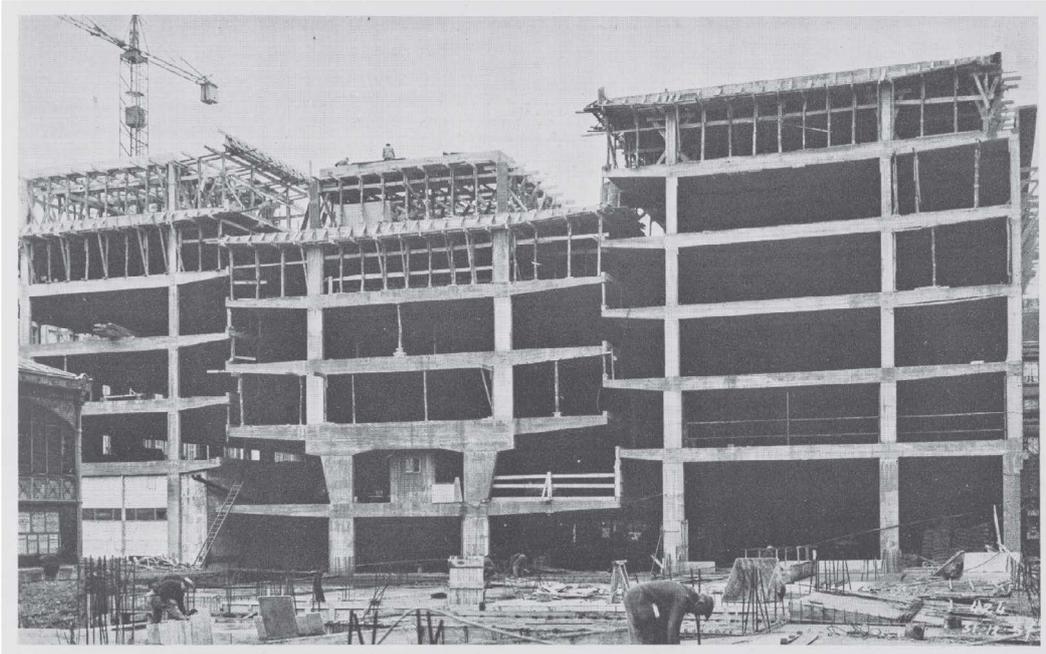
Renault 4 CV, Citroën 2 CV... L'aube des Trente Glorieuses voit arriver sur le marché des voitures enfin «populaires». De 600 000 au milieu des années 1950, le nombre de voitures à Paris serait passé à plus de 2 millions au milieu des années 1960, pour un nombre d'habitants en légère baisse. L'offre commerciale en lieux de remisage – désormais appelés garages-parkings – continue à s'étoffer, mais bon nombre de propriétaires d'automobiles rechignent à y payer une place. Leurs véhicules craignent moins qu'avant les intempéries et peuvent être laissés sur la voie publique puisque le stationnement y est dorénavant toléré – et ne deviendra payant qu'au début des années 1970.

Afin de libérer et décongestionner la voirie, et pour faciliter la pénétration de l'automobile au cœur de la ville, la création de lieux de

stationnement est progressivement prise en charge par la collectivité, par le biais de contrats de concession. Préconisée depuis les années 1920, la solution souterraine est préférée : le premier grand parking souterrain – deux étages creusés sous l'esplanade des Invalides – est inauguré en 1964, offrant 720 places et une station-service Azur. Cependant, il existe aussi des immeubles de stationnement en élévation, comme l'immense garage-parking de la place du Marché-Saint-Honoré dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, véritable équipement public incluant caserne de sapeurs-pompiers, poste de police, bureau de poste, marché de détail, station-service, abri antiatomique et emplacements pour 1 000 voitures.

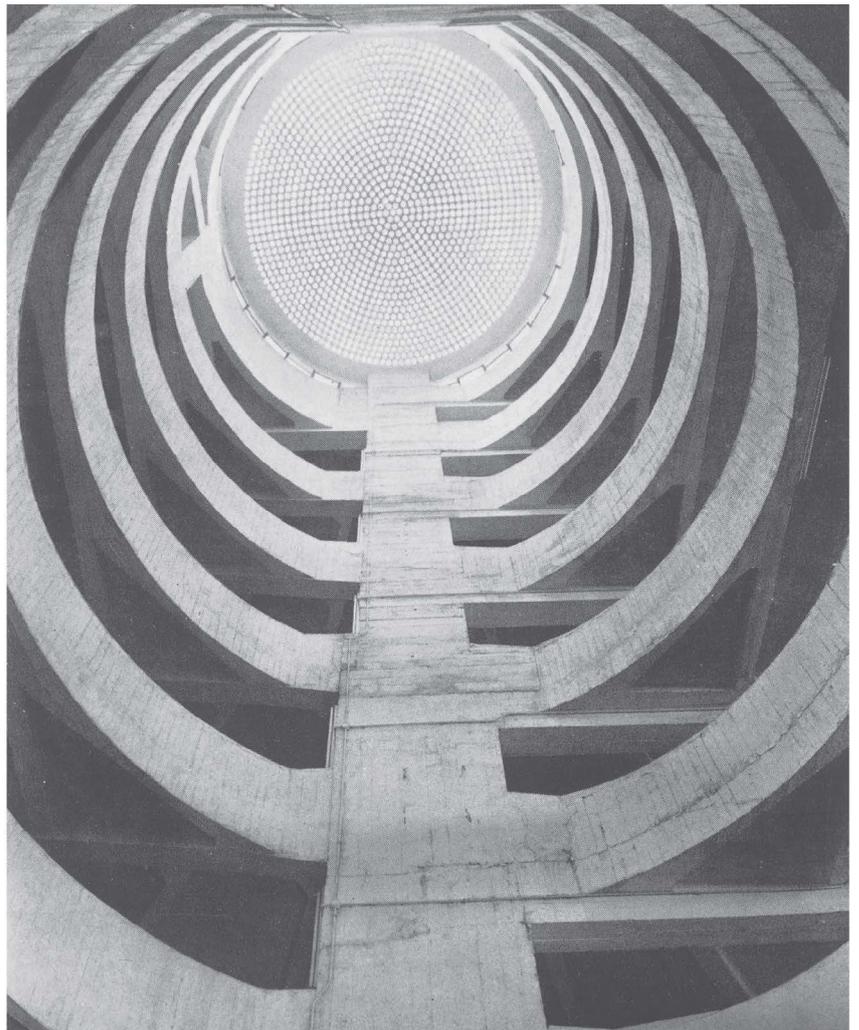
Garage boulevard Jourdan  
La façade sur le boulevard, vers la fin  
du chantier de construction en 1958  
Architectes : Edmond Vigier, René Zoppi  
In *L'Architecture française*, n° 187-188, 1958





Garage du marché Saint-Honoré  
Photographie du chantier  
en 1957 montrant le  
principe des demi-niveaux  
de parking  
Architectes : Georges  
Dumont, Abro Kandjian  
*In Bâtir*, n° 78, juillet 1958  
© Reproduction :  
Bibliothèque Forney  
/ Parisienne de  
Photographie

Garage Bir-Hakeim  
La rampe circulaire surmontée  
d'une coupole en béton translucide  
Architecte : Léon Doboin  
*In L'Architecture française*, n° 187-188, 1958



## GARAGES ANCIENS, USAGES NOUVEAUX

1973-2018

L'histoire de la contestation de l'automobile est aussi ancienne que l'histoire de l'automobile elle-même, mais la dénonciation des méfaits de sa toute-puissance va crescendo à partir des années 1970 et des chocs pétroliers qui mettent fin aux Trente Glorieuses. Embouteillages, accidents, pollution chronique de l'air, contamination visuelle et sonore, dégradation des environnements historiques et des milieux naturels, dangers pour la santé, pour la survie même de la planète... Les raisons s'accumulent qui incitent à vouloir réduire radicalement la place de l'automobile en ville, développer les transports en commun, encourager la marche à pied et d'autres déplacements non motorisés, ceux à bicyclette en particulier. Dès lors, les

garages-parkings perdent progressivement de leur utilité et c'est en 1976, à la porte de la Chapelle, qu'est construit le tout dernier dans la capitale. Par la suite, certains de ces grands immeubles obsolescents sont rasés – tel le parking de la place du Marché-Saint-Honoré –, tandis qu'ailleurs la démarche de la reconversion peut être préférée: une chirurgie architecturale et urbaine plus douce et plus respectueuse des valeurs patrimoniales et environnementales.

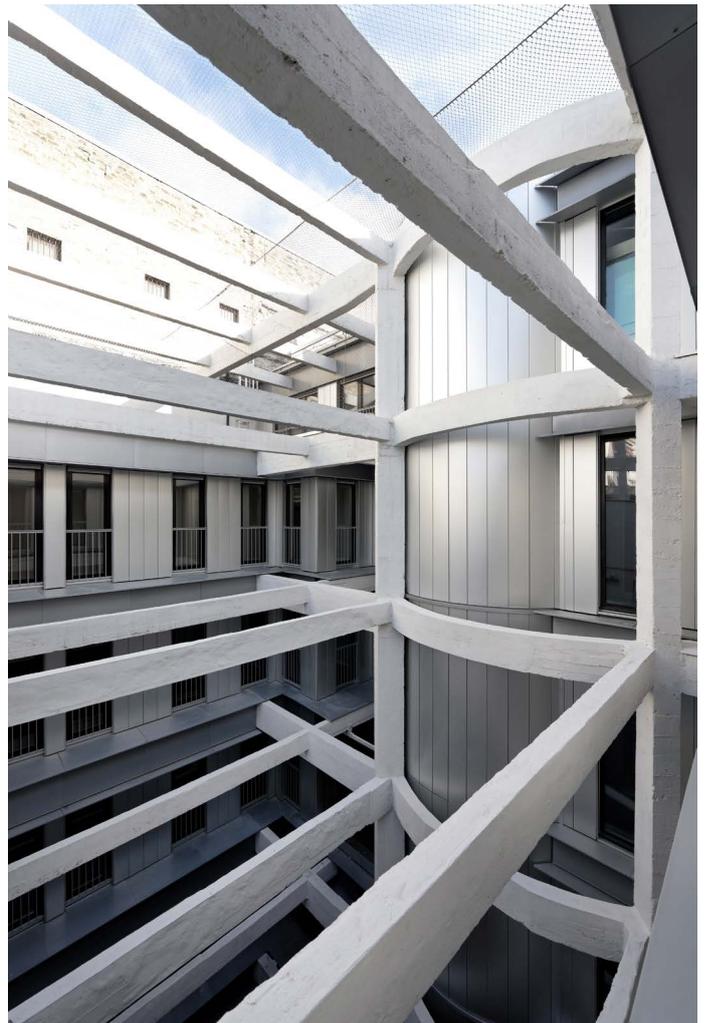
Garage reconverti en bureaux pour le journal *Libération*, rue Béranger, 75003  
Aménagement d'une rampe entre deux demi-niveaux  
Architectes : Canal (Daniel et Patrick Rubin); 1987 DR





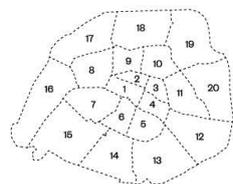
Carré Bréguet  
Reconversion d'un garage  
de la Poste en hôtel  
d'activités, commerces et  
équipements  
Rue Bréguet 75011  
Reichen et Robert & Associés,  
architectes urbanistes, SAA  
Architectes  
SCI Paris Bréguet / Crédit  
Agriculture Immobilier  
d'entreprises, 2013  
© Thierry Lewenberg-Sturm

Garage rue du Faubourg-Poissonnière, 75019  
La façade du bâtiment après la conversion en  
logements – 2018  
Architecte : Laurent Niget  
Elogie Siemp  
© David Bourreau





**135 GARAGES À PARIS**



## Immeubles longs

- 1** Parking Bellefond  
10-12, rue de Bellefond  
75009
- 2** Garage Saint-Laurent – EN MUTATION  
6-10, passage Dubai |  
52Q, rue des Vinaigriers  
75010
- 3** Peugeot Gare de l'Est <sup>10</sup> – EN MUTATION  
178-182, rue du Faubourg-Saint-Martin |  
24, rue du Terrage  
75010
- 4** Garage Chobert – EN MUTATION  
14, rue Oberkampf |  
7, passage Saint-Pierre-Amelot  
75011
- 5** Garage Renault <sup>10</sup> – EN MUTATION  
1-5, passage Saint-Pierre-Amelot |  
100, rue Amelot  
75011
- 6** Garage Renault <sup>10</sup> – EN MUTATION  
2, passage Saint-Pierre-Amelot  
75011
- 7** Garage Nation – Renault <sup>10</sup> – EN MUTATION  
44-48, rue de Picpus  
75012
- 8** Aston Martin  
6-10, rue de la Cavalerie  
75015
- 9** Renault Paris Grenelle  
29, quai de Grenelle |  
2-4, rue du Docteur-Finlay  
75015
- 10** SCI Leriche  
24-28, rue Leriche  
75015
- 11** Parking R du Parc des Expositions  
1-35, rue d'Oradour-sur-Glane |  
1-19, rue de la Porte-d'Issy  
75015
- 12** Audi Bauer Paris Wagram  
21-25, rue Cardinet  
75017
- 13** Parking Firmin-Gémier  
5-9, rue Firmin-Gémier  
75018
- 14** Parking Porte de la Chapelle – EN MUTATION  
561, boulevard Ney |  
6 et 10, avenue de la Porte-de-la-Chapelle  
75018
- 15** Ramey-Boxes  
68-8, passage Ramey  
75018
- 16** Ateliers Versigny  
14-16, rue Versigny | 12, rue Versigny  
75018
- 17** Le Mausolée  
7-11, place Auguste-Baron | 1-13, bd de la Commanderie |  
13-15, place Auguste-Baron | 1-5, sente à Bigot  
75019
- 18** Parking des Anges  
2936, rue de Belleville | 117, rue Haxo  
75019

## Immeubles profonds

- 19** Garage Sully  
5, rue Agrippa-d'Aubigné  
75004
- 20** Garage de l'Essai  
4 et 6, rue de l'Essai  
75005
- 21** Splendide Garage Saint-Germain  
29, rue de Poissy  
75005
- 22** Parking Rome Batignolles – EN MUTATION  
43A, boulevard des Batignolles  
75008
- 23** Citroën C42  
42, avenue des Champs-Élysées  
75008
- 24** Grand Garage Haussmann  
43-45, rue de Laborde  
75008
- 25** Parking Pigalle Théâtres  
10-12, rue Jean-Baptiste-Pigalle  
75009
- 27** Garage d'Abbeville  
5, rue d'Abbeville  
75010
- 28** Peugeot Gare de l'Est <sup>10</sup> – EN MUTATION  
184, rue du Faubourg-Saint-Martin  
75010
- 29** Garage Sampaix  
22, rue Lucien-Sampaix  
75010
- 30** 4 en 1  
8, rue Philippe-de-Girard  
75010
- 31** Volkswagen Tranauto – EN MUTATION  
7, villa du Clos-de-Malevert  
75011
- 32** Parking Oberkampf  
46-48, rue Oberkampf  
75011
- 33** Peugeot Botzaris-Parmentier – EN MUTATION  
58-60, avenue Parmentier  
75011
- 34** Stadium Garage  
157-159, rue de Picpus  
75012
- 35** Auto Plan  
30, rue Charcot  
75013
- 36** Garage Boulard  
258, rue Boulard  
75014
- 37** Parking de Javel  
129, rue de Javel  
75015
- 38** Mercedes-Benz Longchamp  
80-82, rue de Longchamp  
75016
- 39** Volkswagen Michel-Ange  
97, rue Michel-Ange  
75016
- 40** Nissan Paris Molitor  
48, rue Molitor  
75016
- 41** Parking de la rue Caroline  
10, rue Caroline  
75017
- 42** Volkswagen Paris 17  
5, rue Eugène-Flachat |  
88, boulevard Péreire  
75017
- 43** Como Wagram – EN MUTATION  
30, rue Rennequin  
75017
- 44** Grand Garage Clignancourt  
120, rue de Clignancourt  
75018
- 45** Parking Coustou  
4, rue Coustou  
75018
- 46** Palace Automobiles  
118, rue Damrémont  
75018
- 47** Parking Feutrier  
6, rue Feutrier  
75018
- 48** Neubauer Service Montmartre  
162, rue Lamark  
75018
- 49** Parking Miguel-Hidalgo  
25-25B-27, rue Miguel-Hidalgo  
75019
- 50** Motor Village Paris – EN MUTATION  
93, rue Petit  
75019
- 51** Garage Rébeval  
77, rue Rébeval  
75019
- 52** Garage Saint-Georges  
76, avenue Secrétan  
75019
- 53** Boxes Simon-Bolivar  
32-34, avenue Simon-Bolivar  
75019
- 54** Grand Garage Pelleport  
18-20, rue des Montibouéufs |  
17-21, rue du Capitaine-Marchal  
75020

## Immeubles mixtes

- 54** Parking Indigo Turbigo  
19-21, rue des Fontaines-du-Temple  
75003
- 55** Citroën Retail Paris 8 – EN MUTATION  
25, rue de Constantinople | 78, rue du Rocher  
75008
- 56** Renault Paris Étoile  
23, boulevard de Courcelles  
75008
- 57** Parking Auto-Moto  
73, rue de Rochechouart  
75009
- 58** BM Bymycar Paris  
3, rue de Dunkerque  
75010
- 59** Honda-Mazda République  
21, rue Gambey  
75011
- 60** Citroën Paris République  
62, avenue de la République  
75011
- 61** Citroën Paris Nation  
42, cours de Vincennes  
75012
- 62** Peugeot Italie  
107, avenue d'Italie | 4, villa Deloder  
75013
- 63** Garage Lemercier  
51, rue Lemercier  
75017
- 64** Custine Automobiles  
488, rue Custine | 148 et 20, rue Lécuyer |  
3, impasse Pers | 5-7, rue du Baigneur  
75018
- 65** Parking Rédélé  
9-17, rue Forest | 12-20, rue Capron |  
8, passage de Clichy  
75018

## Immeubles enclavés

- 67** Parking des Champesaux  
32, rue Dussoubs  
75002
- 68** Parking Barbette  
9A, rue Barbette  
75003
- 69** Garage de Bretagne  
14, rue de Bretagne | 48, rue Charlot  
75003
- 70** Parking Saint-Antoine – EN MUTATION  
16-16B, rue Saint-Antoine | 5 et 6A, cour Bérard  
75004
- 71** Parking Poliveau – EN MUTATION  
25, rue Poliveau  
75005
- 72** Parking Tennis  
179A, rue Saint-Jacques  
75005
- 73** Toyota Sivam Paris Sud  
56-62, boulevard Saint-Marcel |  
16, rue des Fossés-Saint-Marcel  
75005
- 74** Parking Raspail  
29-30, boulevard Raspail  
75007
- 75** Parking Grange-Batelière  
18, rue de la Grange-Batelière  
75009
- 76** Parking Blanche-Pigalle  
7, rue Mansart  
75009
- 77** Garage de l'Exportation  
54, rue du Faubourg-Poissonnière  
75010
- 78** Carossa  
20, rue de la Folie-Méricourt  
75011
- 79** La Carrosserie nouvelle  
34-36, rue de la Folie-Regnault  
75011
- 80** Garage Mont-Louis  
17, rue de Mont-Louis  
75011
- 81** Résidence Auto Nation  
5, avenue de Taillebourg  
75011
- 82** Cab Nation  
101A, avenue du Général-Michel-Bizot  
75012
- 83** Park Monterá  
11, rue Monterá  
75012
- 84** Garage Nation – Renault <sup>10</sup> – EN MUTATION  
428, rue de Picpus  
75012
- 85** Garage du Faubourg  
33, rue de Reuilly | 77, boulevard Diderot  
75012
- 86** Parking Elit-Park  
18-28, avenue de Saint-Mandé  
75012
- 87** Alliance Paris Est  
31, rue de la Voûte  
75012
- 88** Boxes Wattignies  
43, rue de Wattignies  
75012
- 89** SCI Boxauto  
48A-50A, rue du Château-des-Rentiers  
75013
- 90** Park du Dessous-des-Berges  
23-25, rue du Dessous-des-Berges  
75013
- 91** Les Parkings du Midi  
36-38, rue Friant | 25-29, rue de Coulmiers  
75014
- 92** Boxes de la Gaité  
8-10, impasse de la Gaité  
75014
- 93** Boxes du Général-Leclerc  
27-29 et 31, avenue du Général-Leclerc  
75014
- 94** Garage Saint-Lambert  
190, rue Lecourbe  
75015
- 95** M.G. Espace Lourmel  
13, rue de Lourmel  
75015
- 96** Albax Carrosserie  
20-22, rue Olivier-de-Serres |  
15-17, rue Dombasle  
75015
- 97** Carrosserie AD  
131, rue du Théâtre  
75015
- 98** Parking 371  
371-371T-371Q, rue de Vaugirard  
75015
- 99** Garage Chaillot  
47-51, rue de Chaillot  
75016
- 100** Charles Pozzi Maserati  
18-18B, rue du Général-Delestraint  
75016
- 101** Renault Grande-Armée – EN MUTATION  
49-51, avenue de la Grande-Armée  
75016
- 102** Audi Alliantis Trocadéro  
120, rue Lauriston  
75016
- 103** Triumph Élysées Motor  
22-24, rue Le Sueur  
75016
- 104** Japauto Automobiles  
147, boulevard Murat  
75016
- 105** Parking Parent-de-Rosan  
7, rue Parent-de-Rosan  
75016
- 106** Parking-garage Sanbadi  
19, rue de Passy  
75016
- 107** Boxes de Versailles  
198-202, avenue de Versailles  
75016
- 108** Garage central Porte de Saint-Cloud  
204-206, avenue de Versailles  
75016
- 109** Parking Étoile-Péreire  
27, rue Brunel  
75017
- 110** Parking Cardinet  
112-112b-112t-114, rue Cardinet  
75017
- 111** La Maison noire – EN MUTATION  
9A, rue Claude-Pouillet  
75017
- 112** Garage Montet  
20, rue Guersant  
75017
- 113** Parking Jouffroy  
40, rue Jouffroy-d'Abbans  
75017
- 114** Parking Leboutoux 13  
13, rue Leboutoux  
75017
- 115** Légende Moto Concept – EN MUTATION  
40-42, rue Legendre  
75017
- 116** SereniCAR  
5, rue Nollet  
75017
- 117** Grand Garage Nollet  
29, rue Nollet  
75017
- 118** Arc de Triomphe Auto  
30-30B, rue de Tiliott  
75017
- 119** BMW Motorrad Paris  
144, rue de Tocqueville  
75017
- 120** Parking Barbès – EN MUTATION  
76, boulevard Barbès  
75018
- 121** Montmartre-Cloys Automobiles  
45A, rue des Cloys  
75018
- 122** Parking Damrémont  
73, rue Damrémont  
75018
- 123** Garage Junot  
31A, avenue Junot  
75018
- 124** Parking Marcadet  
169B, rue Marcadet  
75018
- 125** Garage Vauvenargues  
43-45, rue Vauvenargues  
75018
- 126** Parking Clavel  
87, rue Clavel  
75018
- 127** Garage Renault Pantin – EN MUTATION  
186, avenue Jean-Jaurès | 85-89, rue Petit  
75019
- 128** Parking Riquet  
73, rue Riquet  
75019
- 129** Park Box Auto – Rouen-Flandre  
8, rue de Rouen  
75019
- 130** Citroën Autos Spécialités  
42, rue Belgrand  
75020

## Immeubles traversants

- 131** Parking Saint-Georges  
18-20, rue Clauzel | 23, rue de Navarin  
75009
- 132** Agence Renault Giamson  
3-5, rue Émile-Lepeu |  
8-10, passage Alexandrine  
75011
- 133** Europcar  
60-62, boulevard Diderot |  
3-5, passage Abel-Blanc  
75012
- 134** Volkswagen Espace Suffren  
40T, avenue de Suffren |  
47, rue de la Fédération  
75015
- 135** SRD Station-Service  
22-24, rue Étienne-Marey |  
27-29, rue Alphonse-Penaud  
75020

## CLASSIFICATION

---

Les parkings et garages parisiens toujours en activité ont été inventoriés de manière empirique et principalement selon trois sources d'investigation : les services de cartographie en ligne, les archives municipales et le repérage in situ.

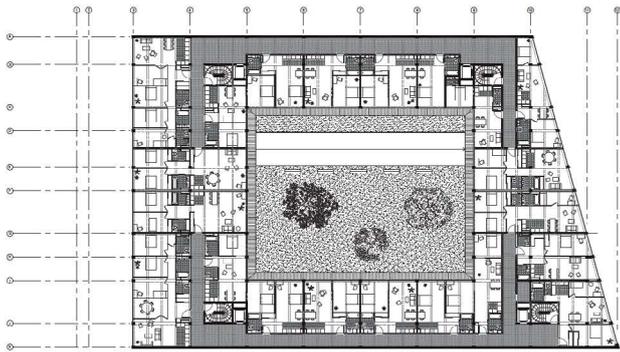
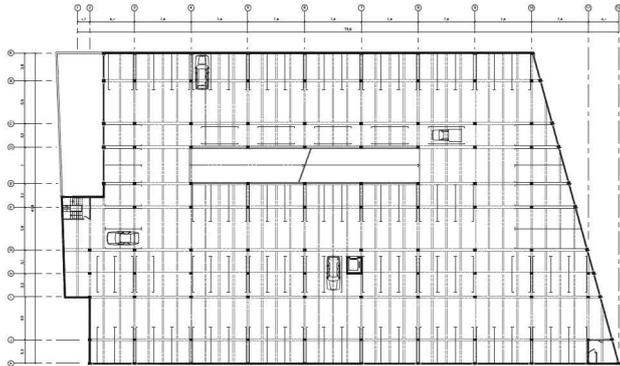
À cette fin, l'étude a été menée dans un premier temps à travers un champ de recherche élargi à tout ce qu'il conviendrait d'appeler l'immobilier de l'automobile en superstructure, sans distinction aucune de configuration, de taille, d'usage ni tout autre trait distinctif. Environ cinq cents constructions ont été identifiées, puis ce repérage a été réduit à celles dont les caractéristiques intrinsèques, dimensionnelles et/ou techniques, laissent intuitivement envisager un potentiel de transformation. Cent trente-cinq édifices ont donc été sélectionnés et classés en cinq catégories : long, profond, mixte, enclavé, traversant.

Au total, cette «masse» mutable représente un volume de 2390200 m<sup>3</sup>, une surface de toiture de 150000 m<sup>2</sup>... Il s'agit d'un réseau dense et assez bien réparti sur l'ensemble des vingt arrondissements parisiens. L'étude révèle le potentiel de cette masse «capable», un ensemble de structures à reprogrammer pour répondre aux nécessités et usages de notre temps. *Data architectes*





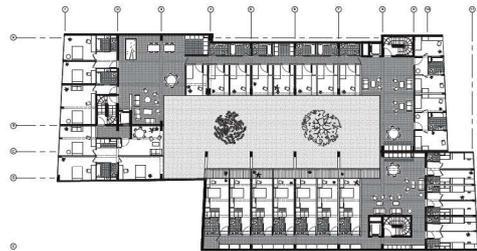
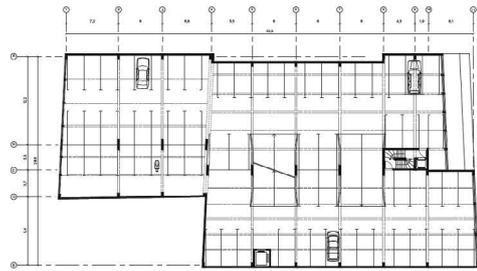
# NEUBAUER SERVICE MONTMARTRE



État existant / Transformation



# GARAGE SAINT-GEORGES



État existant / Transformation



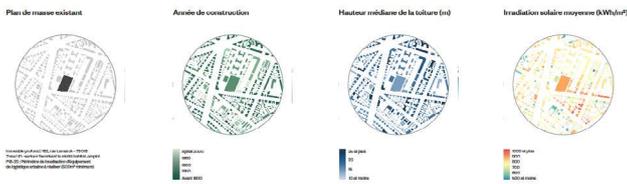
## Transformation en immeuble mixte de 100 logements familiaux et d'un équipement de logistique urbaine

Neubauser Service Montmartre

T1: 8% - T2: 28% - T3: 38% - T4: 0% - T5: 10% / Surface de plancher: 11 590 m<sup>2</sup> / Surface transformée (dont toitures et terrasses): 14 000 m<sup>2</sup> / Surface démolie: 6 570 m<sup>2</sup> / Surface ajoutée: 150 m<sup>2</sup>

État existant	Scénario 1		Scénario 2	+ 8%
	Démolition / reconstruction	Transformation		
Emprise au sol: 3 010 m <sup>2</sup>	Emprise au sol: 1 500 m <sup>2</sup>	3 010 m <sup>2</sup>		
Surface totale: 16 900 m <sup>2</sup>	Surface de plancher: 10 630 m <sup>2</sup>	11 390 m <sup>2</sup>		
Surface de toiture: 2 750 m <sup>2</sup>	Surface de toiture: 1 500 m <sup>2</sup>	1 920 m <sup>2</sup>		
Volume: 55 770 m <sup>3</sup>	Volume: 34 750 m <sup>3</sup>	37 900 m <sup>3</sup>		
Volume de matériaux non renouvelables stockés: 4 400 m <sup>3</sup>	Volume de matériaux non renouvelables stockés: -	3 100 m <sup>3</sup>		
Carbone gris: 3 100 tCO <sub>2e</sub>	Carbone gris*: 5 900 / 4 800 tCO <sub>2e</sub>	3 400 tCO <sub>2e</sub>		
	Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement*: 600 / 426 kgCO <sub>2e</sub> /m <sup>2</sup>	300 kgCO <sub>2e</sub> /m <sup>2</sup>		

→ Écart de surface de plancher nette  
→ Part de matériaux non renouvelables laissés sur place  
→ Écart global alternatif (entre scénarios 1 et 2)



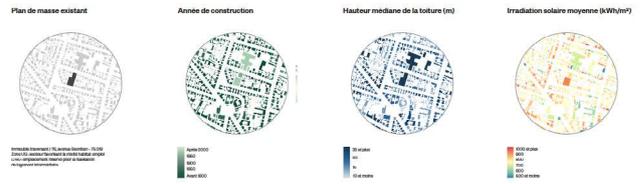
## Transformation en résidence sociale de 195 lits

Garage Saint-Georges

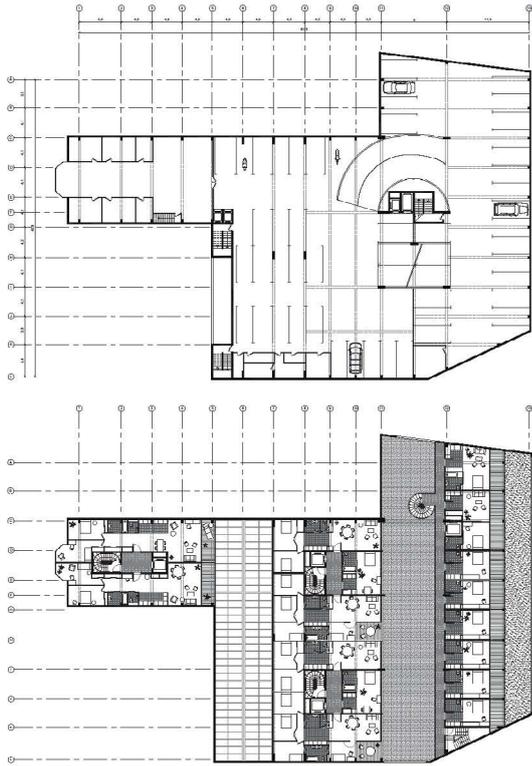
T1: 70% - T2: 26% - T3: 4% - T4: 0% - T5: 0% / Surface de plancher: 7 890 m<sup>2</sup> / Surface transformée (dont toitures et terrasses): 8 970 m<sup>2</sup> / Surface démolie: 2 650 m<sup>2</sup> / Surface ajoutée: 80 m<sup>2</sup>

État existant	Scénario 1		Scénario 2	+ 55%
	Démolition / reconstruction	Transformation		
Emprise au sol: 1 430 m <sup>2</sup>	Emprise au sol: 720 m <sup>2</sup>	1 430 m <sup>2</sup>		
Surface totale: 8 520 m <sup>2</sup>	Surface de plancher: 5 000 m <sup>2</sup>	7 900 m <sup>2</sup>		
Surface de toiture: 1 090 m <sup>2</sup>	Surface de toiture: 730 m <sup>2</sup>	800 m <sup>2</sup>		
Volume: 38 680 m <sup>3</sup>	Volume: 12 900 m <sup>3</sup>	27 800 m <sup>3</sup>		
Volume de matériaux non renouvelables stockés: 2 270 m <sup>3</sup>	Volume de matériaux non renouvelables stockés: -	1 500 m <sup>3</sup>		
Carbone gris: 1 400 tCO <sub>2e</sub>	Carbone gris*: 2 500 / 2 200 tCO <sub>2e</sub>	2 400 tCO <sub>2e</sub>		
	Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement*: 600 / 426 kgCO <sub>2e</sub> /m <sup>2</sup>	300 kgCO <sub>2e</sub> /m <sup>2</sup>		

→ Écart de surface de plancher nette  
→ Part de matériaux non renouvelables laissés sur place  
→ Écart global alternatif (entre scénarios 1 et 2)



# RENAULT PARIS ÉTOILE



Etat existant / Transformation

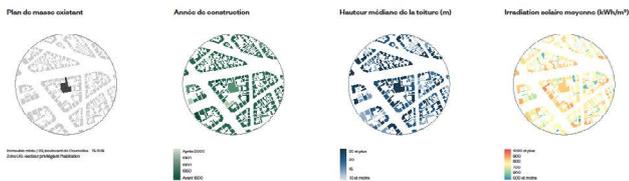


## Transformation en immeuble mixte de 80 logements familiaux et étudiants et d'un équipement Renault Paris Étoile

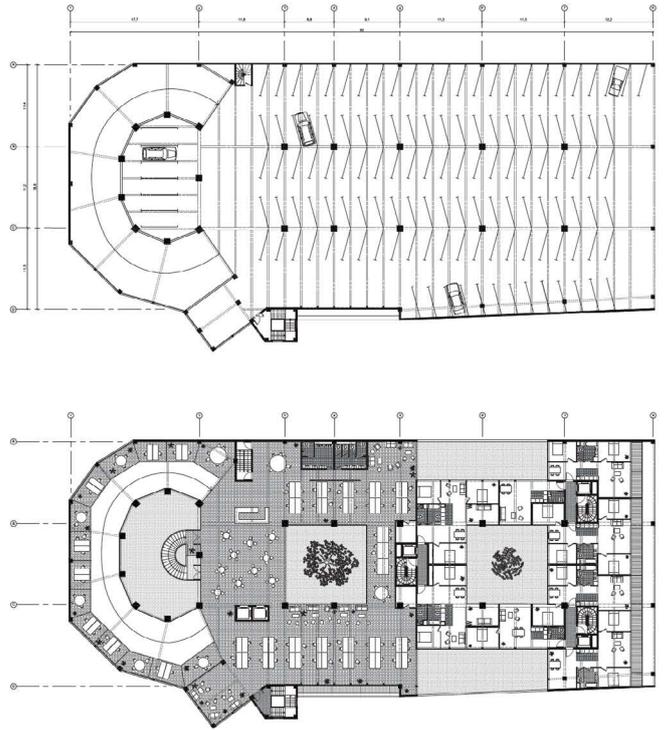
Renault Paris Étoile

T1: 50% / T2: 10,8% / T3: 26% / T4: 0% / T5: 12,8% / Surface de plancher: 6700 m<sup>2</sup> / Surface transformée (dont toitures et terrasses): 8530 m<sup>2</sup> / Surface démolie: 6800 m<sup>2</sup> / Surface ajoutée: 370 m<sup>2</sup>

État existant	Scénario 1		Scénario 2	→ Écart de surface de plancher créée <b>+ 0%</b>
	Démolition / reconstruction	Transformation		
Emprise au sol	1940 m <sup>2</sup>	920 m <sup>2</sup>	1280 m <sup>2</sup>	→ Part de matières non renouvelables laissées sur place <b>50%</b>
Surface totale	11720 m <sup>2</sup>	6700 m <sup>2</sup>	8700 m <sup>2</sup>	
Surface de plancher	6700 m <sup>2</sup>	3,5	3,8	→ Écart de carbone gris total brut <b>1000 tCO<sub>2</sub>e</b>
Surface de toiture	1120 m <sup>2</sup>	920 m <sup>2</sup>	1100 m <sup>2</sup>	
Volume	50490 m <sup>3</sup>	16520 m <sup>3</sup>	24200 m <sup>3</sup>	→ Écart global d'émissions (entre scénarios bilan) <b>- 30%</b>
Volume de matériaux non renouvelables laissés intacts	2000 m <sup>3</sup>	3300 / 2900 tCO <sub>2</sub> e	1400 m <sup>3</sup>	
Carbone gris	2000 tCO <sub>2</sub> e	Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement: 600 / 425 kgCO <sub>2</sub> e/m <sup>2</sup>	3300 tCO <sub>2</sub> e	
		Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement: 350 kgCO <sub>2</sub> e/m <sup>2</sup>		



# PARKING CARDINET



Etat existant / Transformation

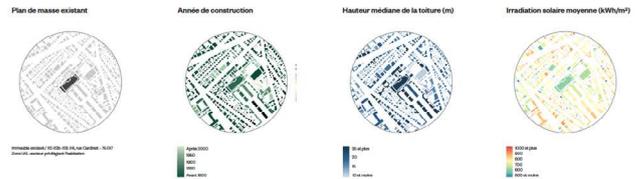


## Transformation en immeuble mixte de 46 logements familiaux, de bureaux et d'espaces de stockage Parking Cardinet

Parking Cardinet

T1: 12% / T2: 12% / T3: 40% / T4: 24% / T5: 12% / Surface de plancher: 15990 m<sup>2</sup> / Surface transformée (dont toitures et terrasses): 8420 m<sup>2</sup> / Surface démolie: 8140 m<sup>2</sup> / Surface ajoutée: 310 m<sup>2</sup>

État existant	Scénario 1		Scénario 2	→ Écart de surface de plancher créée <b>+ 56%</b>
	Démolition / reconstruction	Transformation		
Emprise au sol	2920 m <sup>2</sup>	1460 m <sup>2</sup>	2780 m <sup>2</sup>	→ Part de matières non renouvelables laissées sur place <b>65%</b>
Surface totale	25210 m <sup>2</sup>	10200 m <sup>2</sup>	16560 m <sup>2</sup>	
Surface de plancher	15990 m <sup>2</sup>	3,5	5,5	→ Écart de carbone gris total brut <b>3200 tCO<sub>2</sub>e</b>
Surface de toiture	750 m <sup>2</sup>	1460 m <sup>2</sup>	2010 m <sup>2</sup>	
Volume	92290 m <sup>3</sup>	28230 m <sup>3</sup>	73430 m <sup>3</sup>	→ Écart global d'émissions (entre scénarios bilan) <b>- 45%</b>
Volume de matériaux non renouvelables laissés intacts	6520 m <sup>3</sup>	4400 m <sup>3</sup>	4400 m <sup>3</sup>	
Carbone gris	4700 tCO <sub>2</sub> e	Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement: 500 / 4400 tCO <sub>2</sub> e	4600 tCO <sub>2</sub> e	
		Carbone gris/m <sup>2</sup> de logement: 500 / 425 kgCO <sub>2</sub> e/m <sup>2</sup>	275 kgCO <sub>2</sub> e/m <sup>2</sup>	



# TOUCH THIS GARAGE LIGHTLY

---

Raphél Ménard et Félix Pouchain, Elioth ingénieurs

## 1 / Le carbone du passé

Amortir au maximum l'empreinte carbone des existants. Réduire l'obsolescence de leurs squelettes encore capables. Une dette carbone finalement importante, surtout au regard de leur fonction finale, sorte d'« étagère à immobilités ». La construction d'une place de parking<sup>1</sup> correspond aux émissions CO<sub>2</sub> d'une voiture thermique pendant trois ans d'usage<sup>2</sup> et l'équivalent de trente ans pour un véhicule électrique<sup>3</sup>.

De même que n'importe quel autre bâtiment, un parking en superstructure nécessite des investissements pour pouvoir exister : une emprise au sol conséquente, des coûts de construction à couvrir et, ce qui nous intéresse plus particulièrement ici, des matériaux de construction et du carbone émis aux différentes étapes de son cycle de vie. Extraction des matières premières, préparation et fabrication en usine, transport jusqu'au chantier des produits, alimentation des engins, assemblage des éléments, finitions, remplacement progressif des équipements, finalement démolition et traitement des matériaux... Ainsi, environ 4 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par emplacement ont été investies afin que les usagers disposent d'un espace pour ranger leur voiture, autant que les émissions de la même voiture pendant trois ans environ, si elle roule près de 10 000 km par an. D'un point de vue tant économique qu'écologique, il est crucial de rentabiliser cet investissement, c'est-à-dire d'intensifier l'usage des places de parking (pas d'emplacements vacants, pas de voitures ventouses, etc.). Finances et écologie convergent : il faut faire tourner le capital (construit). Aussi est-il nécessaire de prolonger le plus possible leur durée de vie afin d'amortir au maximum la dette CO<sub>2</sub>. Proposer d'autres usages, des reconversions et pourquoi pas des logements : autant de stratégies pour concrétiser cet objectif.

## 2 / Le carbone du futur

Transformer plutôt que démolir : cela représente un potentiel considérable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Si le parc analysé était transformé plutôt que démolé, ce serait l'équivalent de 120 000 tonnes de CO<sub>2</sub> qui ne rejoindrait pas l'atmosphère<sup>4</sup>. Sans compter le recours à des stratégies de reconversion très bas carbone qui recourraient massivement au réemploi et au biosourcé et qui creuseraient encore davantage cet écart.

Pour créer des logements en lieu et place d'immeubles à automobiles, on pourrait employer la méthode simple et brutale : démolir, évacuer les matériaux, puis construire en repartant de zéro. Pourtant, fondations, poteaux, poutres et planchers sont là : ne pas réemployer ces structures capables serait aberrant. Autant d'éléments à construire en moins, cela se ressent sur le nouvel investissement carbone à réaliser pour créer les logements : dans les cinq cas étudiés, plutôt que d'émettre près de 500 kg CO<sub>2</sub> par m<sup>2</sup> de plancher neuf, environ 300 kg CO<sub>2</sub> par unité d'espace suffisent pour une belle reconversion, soit une économie de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Tous les bâtiments ne s'y prêtant pas, si l'on considère que les deux tiers des 600 000 m<sup>2</sup> de surface des parkings parisiens pourraient être transformés, cela permettrait de créer plus de 6 000 logements. L'économie en termes d'émissions serait de 80 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, soit les émissions de près de 10 000 Parisiens pendant un an.

### 3 / De la douceur avec la matière

Un peu de courtoisie avec les matières déjà transformées. En évitant les *tabula rasa*, on évite de puiser à nouveau dans des matières non renouvelables, on réduit les norias de camions et autres fourgonnettes chargés de l'évacuation des gravats, on limite les nuisances (bruit, poussière, pollution, etc.).

L'intérêt de la transformation dépasse les questions des émissions de carbone évitées ou de l'amortissement des existants. Moins de matières à démolir et à évacuer, ce sont moins d'engins de chantier, moins de camions qui évacuent des gravats, moins de bruit et de poussière pendant le chantier, ce qui est d'autant plus appréciable dans un tissu urbain dense comme celui de la ville de Paris. Un peu de retenue aussi envers les matières non renouvelables stockées dans les parkings, à l'égard de mises en œuvre difficiles à réutiliser et à recycler, qui constituent une autre forme d'investissement importante pour les immeubles : le sable figé dans la matrice du béton, l'acier des ferrailages, le verre des menuiseries...

### 4 / Plein de volumes

Une fois vidés de leurs automobiles, ces immeubles peuvent stocker toutes sortes d'utilités urbaines, à même de renforcer la résilience et l'autonomie des îlots parisiens. Autant de volumes capables seraient transformés provisoirement en lieu de stockage et favoriseraient des boucles hyperlocales de réemploi. La totalité des parkings représente près de 2 millions de m<sup>3</sup> de vide, 1 m<sup>3</sup> par Parisien. De nombreux autres usages sont possibles pour les immeubles à automobiles, en tant que volumes capables, sous forme d'occupation temporaire comme de transformation durable : plateforme logistique, lieu de stockage de matériaux de construction et de déconstruction, toiture végétalisée et installation de panneaux solaires photovoltaïques, stockage énergétique décarboné en cœur d'îlot, etc. Les 125 parkings

étudiés rassemblent ainsi un volume de stockage potentiel de 2 millions de m<sup>3</sup>, à comparer aux 100 000 m<sup>3</sup> de produits qui circulent en poids lourd à Paris chaque jour.

### 5 / Énergie solaire et toits végétaux, maintenant

Un gisement de toitures hackables immédiatement. 150 000 m<sup>2</sup> avec de nombreuses situations sans masque, des toits horizontaux pouvant être plantés et dotés de panneaux solaires. Le « plein d'électricité » renouvelable pour l'équivalent de 30 millions de km par an en véhicules électriques.

Les 125 parkings étudiés regroupent également 150 000 m<sup>2</sup> de toitures actuellement sous-exploitées et immédiatement utilisables pour créer des espaces végétalisés contribuant à apporter de la fraîcheur en ville, lors des canicules, et pour produire de l'électricité locale. Si 20 % de la surface était équipée de panneaux photovoltaïques, les Parisiens disposeraient chaque année d'un « plein d'électricité solaire » permettant de faire rouler des voitures électriques sur 30 millions de km, les bus électriques de la RATP sur 2 millions de km, ou encore des vélos à assistance électrique sur 600 millions de km, soit suffisamment d'énergie pour aider chaque Parisien à faire près de 300 km à vélo.

*1 / De 4 à 6 tonnes de CO2 par emplacement construit en superstructure.*

*2 / Environ 2 tonnes de CO2 par an pour une automobile thermique effectuant 12 000 km et 170 gr CO2/km en usage réel.*

*3 / Moins de 0,2 tonne de CO2 par an pour une automobile électrique qui parcourrait 12 000 km selon une consommation électrique de 0,15 kWh/km, assurée par un mix électrique dont l'intensité CO2 est d'environ 100 gr CO2/kWh – sans prendre en compte la réduction probable de cette valeur au cours des prochaines années ni l'autoconsommation d'une production renouvelable.*

*4 / Soit 200 kg CO2 par m<sup>2</sup> en moins sur les 600 000 m<sup>2</sup> du parc*

# GÉNÉRIQUE /REMERCIEMENTS

---

## PAVILLON DE L'ARSENAL

Association Loi 1901

### Afaf Gabelotaud

Adjointe à la Maire de Paris, chargée des Politiques de l'Emploi  
Présidente

## IMMEUBLES POUR AUTOMOBILES À PARIS HISTOIRE ET TRANSFORMATIONS

Exposition créée par le Pavillon de l'Arsenal / Avril 2018

### Commissariat général

Alexandre Labasse, architecte, Directeur général  
Marianne Carrega, architecte, Adjointe au Directeur général et responsable du mécénat  
Sophie Jacquin, Kim Lê, Camelia Petre et Adrien Taraki, architectes, Commissaires d'exposition  
Antonella Casellato, documentaliste, Responsable du centre de documentation, avec Claire Deambrogio, documentaliste, et Emeline Houssard  
Julien Pansu, architecte, Directeur de la communication, du multimédia et du développement des publics, avec Enora Cordier, Estelle Petit et Thomas Landi

### Commissariat scientifique

DATA Architecte, Léonard Lassagne, Colin Reynier et Laure Veyre de Soras, architecte  
assistés de Candice Grojean, Laura Galzin, Cécile Labbé, Alice Lapierre, Claudia Zanella, Selin Delamare, Garance Sornin, architectes

### Chronologie

Paul Smith, historien

### Expertise environnementale

Eliothe, Raphaël Ménard, Felix Pouchain, ingénieurs

### Reportage photographique

Antoine Espinasseau

### Maquettes

Ateliers Reynier, François Reynier et Jean-Philippe Reynier  
Lucie Lelong, maquettiste  
assistés de Adrien Aguilard, Julien Brundu, Bruno Campari, Loïc Malaurent, José Martinez, Claudine Reynier, Martial Terragossa

### Conception graphique

Hic et Nunc studio

### Secrétariat de rédaction

Julie Houis

### Réalisation

Montage et accrochage : Artcomposit  
Impressions : BSMD Avant-garde  
Transferts : Couleur et Communication

## REMERCIEMENTS

Le Pavillon de l'Arsenal remercie tout particulièrement l'ensemble des concepteurs, architectes, ingénieurs, paysagistes, artistes, bureaux d'étude, maîtres d'ouvrage qui ont participé à cette exposition ;

ainsi que les institutions, organismes et sociétés qui ont contribué à sa réalisation :

la Compagnie de Phalsbourg, Galia, le Garage de la Place St Georges, Renault

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) , les Archives nationales / Pierrefitte-sur-Seine, les Archives de Paris, la Bibliothèque nationale de France, la Cité de l'Architecture & du Patrimoine / Archives d'architecture du XXe siècle, le Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'Histoire industrielle, la Bibliothèque de l'Institut national d'Histoire de l'Art, la RMN Agence Photo, Roger Viollet

la Ville de Paris / Direction des Constructions Publiques et de l'Architecture, Section Événementiel et Travaux

et plus particulièrement  
Serge Alazard, Alexandre Bouchez, Brice Errera, Philippe Journo, Bruno Lambert

ainsi que  
l'Atelier d'Architecture Laurent Niget, Barrault Pressaco, Canal / Daniel et Patrick Rubin, Rahaëlle Cartier, Hervé Charpentier, Marina Devillers, Cécile Gallais, Anne-Claire Gallet, Emilie Genestier, Christophe Guglielmo, Jean-Charles Jaegle, Julien Ligneaut, Dominique Piron, Alexandre Ragois, Ricardo Bofill Taller de Arquitectura, Reichen & Robert et Associés.

Paul Smith remercie tout particulièrement Jean-François Belhoste, Pierre Bellé-Ritz, Hervé Charpentier, Emmanuel Château, Olivier Cinqualbre, Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Lyonnet.

© ADAGP 2018



**P**AVILLON de  
l'**A**RSENAL