

Le stationnement générique

Paula Meijerink, Michel Moussette, Caroline Dionne and Luc Lévesque

Number 69, Winter 1998

Paysages

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/46316ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Intervention

ISSN

0825-8708 (print)

1923-2764 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Meijerink, P., Moussette, M., Dionne, C. & Lévesque, L. (1998). Le stationnement générique. *Inter*, (69), 34–35.

Le stationnement générique

Paula MEIJERINK

Peut-on imaginer chose plus belle et fascinante qu'un stationnement tout neuf, vaste et désert ? L'aire de stationnement générique est de l'espace pur : un plan noir poussé à ses limites absolues, défiant le naturel, l'indigène et l'authentique ; une peinture d'Agnes MARTIN devenue réelle lorsque les fines lignes d'un dessin au crayon se transforment en une organisation totalitaire de l'espace véhiculaire. Le Stationnement constitue la vacuité américaine originelle, un concept intellectuel européen — une condition inconsciente de l'Amérique. Comme construction de l'espace horizontal, le Stationnement est l'archétype architectural du paysage à deux dimensions.

Un stationnement vide est rare. La plupart grouillent de vie. À tout moment, le monolithique tapis bitumineux peut s'accommoder d'une quantité infinie de voitures, de visiteurs, d'activités, de personnalités, d'habitudes et de comportements différents voire conflictuels ; le stationnement est le paysage public américain de la fin du 20^e siècle. L'Europe a ses places, l'Amérique, ses stationnements. Si les Européens ont le réflexe immédiat de peupler l'espace public de substance architecturale et de fantaisies, en Amérique, le stationnement n'est rien d'autre que ce qu'il est : un paysage bidimensionnel sans prétention qui absorbe et facilite l'interaction sociale.

Mais alors qu'en général l'objet architectural et l'espace paysager vibrent et répondent aux stimulations pour former l'expression d'une culture en évolution, l'architecture du stationnement est restée inchangée, non questionnée, un no man's land culturel.

Préhistoire

Au cours de 1910, l'automobile est rendue accessible aux masses par Henry FORD. À New York, dans les années vingt, la plage Jones est lancée. Seulement vingt ans après que l'on ait commencé à produire en série le modèle T, la plage Jones proclame avec force la culture du stationnement. Le succès instantané de la plage dépend de sa source de vie, l'automobile, et avec celle-ci, le stationnement devient fondamental pour la survie du site. En 1948, la plage Jones accueille 16 000 voitures ; en 1997, six « Parking Fields » peuvent accommoder 23 000 véhicules, soit environ 55 000 visiteurs à la fois. Nullement effrayés par la démesure, les dirigeants de la plage Jones font preuve d'un pragmatisme rigoureux voire téméraire dans la construction du paysage à vocation automobile. Possédant un savoir précis des principes mécaniques propres à l'automobile, les ingénieurs matérialisent avec une simplicité mathématique le rapport idéal entre quantité et fonction. Des calculs simples déterminent l'organisation du stationnement comme équation entre les lois mécaniques, la disponibilité de l'espace et la plus petite distance à pied pour se rendre à la plage. La nature préexistante est vue comme une page blanche prête à être colonisée par un paysage synthétique, une étendue vierge offerte à l'oblitération brutale et délibérée de sa singularité (topographique, végétale et hydrographique).

Ce paysage revendique l'intrépidité de l'échelle, il affirme la promesse moderniste d'un paysage totalement construit de même qu'une croyance inébranlable au progrès. L'évolution de la culture et son expression continue dans un paysage fabriqué progressent — par pure logique — main dans la main.

Le fils bâtard

En Europe, les places appartiennent au domaine de la cité. En Amérique, le stationnement peut être partout, sans filiation essentielle avec une quelconque forme d'urbanité. En fait, nul destin n'est concevable sans sa présence. Notre culture contemporaine pose l'omniprésence du stationnement comme prémisses conceptuelles de la vie, de la maison au bureau, du gymnase au centre commercial. L'architecture et le programme du Stationnement Générique sont reconnaissables n'importe où. Il existe au Grand Canyon, à la station de ski ou au centre de santé, partout identique. Le Stationnement Générique est une « placeless place »¹, sorte de module facilitant les connexions, le cordon ombilical dont dépend le succès de toute entreprise.

Malgré le fait qu'il constitue un symbole omniprésent de notre identité collective, le stationnement existe en dehors de toute expression architecturale ou paysagère. Il n'est perçu seulement que comme une nécessité utilitaire des objets réels du désir architectural : l'édifice et le jardin. Le stationnement est le fils bâtard de l'imagination architecturale (du paysage) : renié par son père — l'architecte (du paysage), adoré par sa mère — l'entrepreneur et le public. Cette condition magnifie le dilemme et la myopie stigmatisant la pratique contemporaine de l'architecture (du paysage) qui ferme les yeux devant l'évidence en excluant le banal et l'ordinaire.

À en juger par la place réservée au stationnement dans la réflexion paysagère, l'architecture de paysage a perdu sa capacité d'exister dans le monde réel (dans le vrai monde) et de voir le potentiel inhérent aux situations qui semblent sans possibilités. Si l'architecture de paysage a un avenir comme pratique au diapason d'une culture en évolution, ce sera à travers un nouveau mode de pensée, une nouvelle mentalité, tendant vers une sorte de naïveté enfantine ne craignant pas les combinaisons impossibles, les spéculations extravagantes, les subversions programmatiques et les fantaisies les plus folles.



Notes

¹ Michel FOUCAULT, « Of Other Spaces : Utopias and Heterotopias », *Lotus* n° 48/9, 1985/6, p. 9-17. Ce texte a aussi été publié dans l'ouvrage *Rethinking Architecture* paru en 1996.

[traduction] Michel MOUSSETTE, Caroline DIONNE et Luc LÉVESQUE [photos] En haut : Vue aérienne des stationnements de la plage Jones en 1948. Illustration (détail) tirée du livre *The American Landscape* de Christian ZAPATKA (New York, 1995). Ci-contre : Stationnement au Kennedy Space Center, Spaleport, Floride. Ph. : Paula MEIJERINK

section	reflexion
ville	
auteur(s)/situation	P. MEIJERINK architecte paysagiste (Cambridge, Mass.)
dossier	projet
inter	numéro 69
page	34 de 92

A new kind of thinking, unafraid of impossible combinations,

