Parking silo de l'Arlequin

Décembre 2017

Ce nouvel équipement participe au renouvellement urbain du quartier de l'Arlequin. Les architectes Grudzinski et Poisay ont dessiné un bâtiment qui donne une autre image du parking.

Le parking silo de l'Arlequin s'insère dans le quartier emblématique de La Villeneuve créé dans les années 70 à Grenoble à la suite des Jeux olympiques de 1968 et des développements urbains qui s'ensuivirent. La construction de ce nouvel équipement participe au projet de renouvellement urbain du quartier initié dans les années 2010. D'un aspect massif, les deux parkings existants de l'Arlequin étaient devenus obsolètes et dangereux, dégradant par leur présence l'espace urbain. Il s'est donc avéré nécessaire de les remplacer par un nouvel édifice fonctionnel et de qualité qui participe à la requalification des espaces publics.

Transparence et luminosité

« Dès nos premières réflexions, il nous est apparu important que le nouveau parking soit en résonance avec l'histoire du site et l'architecture remarquable du quartier. Par rapport aux anciens parkings massifs à remplacer, nous avons dessiné un bâtiment léger, transparent, lumineux, fonctionnel et agréable d'usage, qui donne une tout autre image de ce type d'équipement aux habitants. Situé entre la station du tramway et l'ensemble des logements de la galerie de l'Arlequin, il apporte de la transparence et de l'ouverture sur le quartier. Sa configuration et son aspect simple l'installent comme un repère évident dans le paysage urbain. Il est conçu comme un "millefeuille"de plateaux avec une rampe centrale en double hélice, que nous avons voulue plastiquement impressionnante dans sa forme. Largement ventilés, les plateaux de stationnement s'ouvrent complètement sur l'extérieur, offrant des vues panoramiques impressionnantes », soulignent les architectes.

Les 499 places de stationnement se répartissent sur cinq étages avec, au rez-de- chaussée, des locaux pour cycles, des espaces commerciaux et d'activité s'ouvrant au sud sur une nouvelle place publique. La rampe en double hélice se développe dans le vide central. Le mouvement cinétique de ses lignes et de ses courbes en béton, peintes en blanc, met en scène le déplacement des véhicules entre les niveaux de stationnement. Un jardin intérieur est aménagé au pied du vide central, qui reçoit en partie supérieure une couverture en polycarbonate alvéolaire, permettant d'apporter la lumière naturelle au cœur de l'édifice. L'accès des piétons se fait, au rez-de-chaussée, par un passage traversant est-ouest, qui dessert une épine de circulations verticales, largement vitrée.

Planchers en béton précontraint

L'ensemble du projet est réalisé en béton coulé en place. Les planchers sont précontraints parpost-tension. Cette solution permet de réduire le nombre d'éléments porteurs et de supprimer les retombées de poutres, ce qui donne aux dalles des planchers un aspect de plaques légères et flottantes, voulu par les architectes. En façade, une maille résille en acier inoxydable est tendue de plancher à plancher. La toiture-terrasse est recouverte sur son ensemble de panneaux photovoltaïques, qui produisent de l'énergie électrique exploitée par une compagnie locale.

Les plateaux de stationnement s'ouvrent complètement sur l'extérieur.

Les plateaux de stationnement s'ouvrent complètement sur l'extérieur.

Les plateaux de stationnement sont lumineux et ventilés naturellement.

La rampe en double hélice se développe dans le vide central. Le mouvement cinétique de ses lignes et de ses courbes en béton met en scène le déplacement des véhicules entre les niveaux de stationnement.

La rampe en double hélice se développe dans le vide central. Le mouvement cinétique de ses lignes et de ses courbes en béton met en scène le déplacement des véhicules entre les niveaux de stationnement.

Reportage photos : Baptiste ROBIN, Hugues GRUDZINSKI ; Régis BOUCHU

Maître d'ouvrage : ville de Grenoble –**Maître d'œuvre** : Grudzinski et Poisay architectes ; Grudzinski Architecture et Paysage ; Baptiste Robin, architecte assistant – **BET structure** : C&E ingénierie – **Entreprise** gros œuvre : CBR ; Campenon Bernard Régions – **Planchers béton** : procédé précontraints par post-tension type Freyssinet – **Surface** : 14 800 m2 SDP –**Coût** : 9,2 M€ HT – **Programme** : parking, 60 places pour des cycles, et 600 m2 d'activité et commerces.

Construction Moderne n°154

Cet article est extrait de Construction Moderne n°154

Retrouvez toutes nos publications sur les ciments et bétons sur infociments.fr

Consultez les derniers projets publiés
Accédez à toutes nos archives
Abonnez-vous et gérez vos préférences
Soumettez votre projet

Article imprimé le 23/11/2026 © infociments.fr