



PARKING SAINT-ANTOINE

787 PLACES DE
STATIONNEMENT SUR CINQ
NIVEAUX LYON 2 (69)



Parc de stationnement pilote : vers une
nouvelle vision de l'urbanité

MAÎTRISE D'OUVRAGE : Métropole de Lyon & Lyon Parc Auto

PROGRAMME : Parc de stationnement de 5 niveaux comptant 787 places pour voitures dont 10 places dédiées à l'autopartage, 20 places réservées à des véhicules électriques et 10 places PMR, 200 emplacements pour vélos et 19 places pour motos

MISSION : Conception et suivi architectural

SDP : 19 745 m²

MONTANT DE L'OPÉRATION : 60 M€

TYPE DE FINANCEMENT : Public & Privé

LIVRAISON : 2022

ARCHITECTE : Atelier Thierry Roche & Associés

DESIGN D'ESPACE : Since

BET GÉNÉRALISTE MANDATAIRE : Illiade Ingénierie

BET VRD : SIAF Ingénierie

BET GÉOTECHNIQUE : Fondasol

BET HYDROGÉOLOGIE : Burgeap

DIRECTION D'EXÉCUTION DES TRAVAUX :

BRM Ingénierie

BUREAU DE CONTRÔLE : Socotec

COORDONATEUR SPS : Bureau Veritas

Plus qu'un espace fonctionnel, le parc de stationnement devient source d'étonnement, de surprises et de plaisir en créant de l'événement dans le parcours urbain de l'utilisateur. La scénarisation stimule l'ouïe, la vue et l'odorat. Le parking Saint-Antoine s'inscrit dans cette nouvelle vision de l'équipement technique en déclinant le principe d'urbanité (synonyme de courtoisie) selon trois axes. Il est d'abord question de patrimoine : le site dans lequel il s'insère est emprunt d'une grande qualité urbaine et historique. Des solutions sont donc imaginées pour ne pas perturber les perspectives caractéristiques des quais, restaurer la mémoire du dialogue ville/Saône, apporter de la lisibilité architecturale et mettre en scène le parc.

Ce respect de l'environnement se prolonge sur une réflexion pour réduire l'impact global du projet et préserver la santé des utilisateurs (confort physiologique du personnel notamment). L'ensemble se traduit par un travail alliant les qualités de l'air (murs végétaux, ventilation continue en bas volume), des matériaux (zéolithe par exemple) et de la lumière (éclairage naturel, système indirect avec répartition par lumière diffractée) ainsi que la performance de charge. L'installation d'outils de mesure et de nouvelles technologies (faisant l'objet d'un support R&D) complètent l'approche pour une optimisation de la performance énergétique du parc dans le temps et par poste (sondes, capteurs, smart grid).

Le dernier point porte sur la capacité à faire de ce lieu transitoire, un espace de vie au service de l'utilisateur, participant de fait à la construction d'une ville « inclusive ». L'intégration de services directs ou interactifs se présentent comme des réponses aux attentes des pratiques urbaines actuelles, en favorisant la connexion et le relationnel. Stationner son vélo et le réparer dans un local adapté, louer des moyens de locomotion électriques à l'accueil (vélo, voiture), s'informer sur les déplacements via des bornes interactives (métro, bus, tram), avoir un point de rencontre co-voiturage, sécuriser ses effets personnels en consigne, gagner du temps quotidien grâce à une conciergerie proposant services et commodités variés...



Crédits photos : Gael Romier

