

CES PROJETS QUI HANTENT LA VILLE - GRENOBLE, ÉCHIROLLES

# ENTRE VILLENEUVE ET ÉCHIROLLES, 1985, CONCOURS POUR LA STATION GRAND'PLACE

Clara Coquet, Ninon Levitte, Valentin Vernay

Le tramway débarque en 1985 à Grand'Place. Un concours rassemblant cinq cabinets d'architecture grenoblois et un cabinet parisien est lancé en 1984 pour imaginer sa station. Au milieu des structures monumentales bétonnées, un projet se démarque, ayant pour but de créer un écrin de verdure, permettant repos et rencontre entre la Villeneuve et Échirolles.

Nous sommes en décembre 1986, je sors du tram à Grand Place, un matin d'hiver. Le ciel est pâle, presque blanc, et la montagne, au loin, se dessine derrière les arbres qui bordent la passerelle suspendue au-dessus de la station. C'est la première fois que je redécouvre ce lieu après son concours. Le projet Zanassi, Henco et Idray est réalisé, et il se dresse devant moi. Je gravis les paliers successifs des escaliers en demi-cercles qui mènent au sommet de la passerelle, autant de points d'observation privilégiés sur le paysage de Grenoble. On pourrait s'y asseoir pour regarder passer les flux de voyageurs. Des axes diagonaux de circulation se dessinent naturellement et guident mon parcours. Chaque niveau offre une perception différente, le sol minéral au départ se fait moins dur à mesure que l'on s'élève. Plus haut, le béton laisse place au végétal et je découvre tout au sommet, une fontaine, dissimulée dans un amphithéâtre Carré. Des camarades de l'école d'architecture lisent, des enfants jouent près de l'eau, et moi, je note dans mon carnet comment cet espace transforme un temps de passage, en temps de

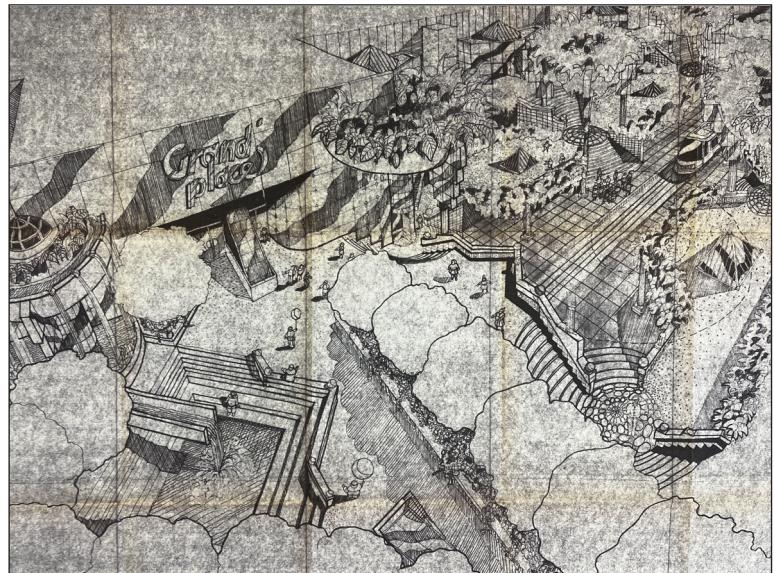


Figure 1. Perspective générale du projet, Fonds AURG, AAAA-01, 1985

pause, de contemplation. La circulation, les paliers et la fontaine racontent une histoire, celle d'un lieu pensé pour durer, pour évoluer, pour accueillir.

Nouvelle de Clara COQUET, étudiante à l'ENSAG, rédigée en novembre 2025

La boîte sélectionnée dans les archives de l'Agence d'urbanisme est intitulée Concours station Grand-Place et porte le numéro 249. Elle rassemble les archives des projets proposés pour ce concours au cours de l'année 1985. À l'intérieur, on trouve deux dossiers : le premier contient diverses analyses

fonctionnelles du site de Grand-Place : un avant-projet, le règlement du concours, ainsi que plusieurs documents juridiques ; le second regroupe les projets des six agences candidates pour le concours de la station. On retrouve par exemple, l'axonométrie du projet du groupe Arra, qui propose une version de l'entrée de la Grand-Place relativement proche de celle d'aujourd'hui, les coupes du projet de l'agence Architectes Associés ou les plans du lauréat du concours, l'agence Groupe 6. Ces plans, coupes et perspectives sont accompagnés de notices explicatives pour chaque projet, détaillant leurs intentions.



Figure 2. La place du végétal, colorié par Valentin Vernay, 2025

Dans ce dossier, un élément a tout de suite retenu notre attention, une perspective du projet dessinée à la main réalisée par l'agence Zanassi.

Cette perspective nous plonge dans un univers qui nous semble aujourd'hui presque utopique, avec une passerelle entièrement végétalisée, une fontaine dissimulée dans un amphithéâtre et des escaliers monumentaux en arc de cercle. On y voit des enfants jouer près de l'eau qui s'écoule, des passants observer le paysage depuis le sommet des escaliers ou des passants regroupés autour des pyramides circulaires du premier niveau. Dans ce projet, Grand'Place n'est pas seulement un lieu de passage mais un lieu d'arrêt, de vie et de rencontre.

## LE CONCOURS DE LA STATION GRAND'PLACE

### > Le contexte

Au milieu des années 1980, Grenoble prépare la mise en service de son nouveau tramway, véritable symbole de modernisation urbaine. Dans cette dynamique, la municipalité lance un concours d'architecture pour concevoir la station terminus de Grand'Place,

située au sud de la ville, dans le secteur de la Villeneuve. L'objectif : créer un pôle d'échanges moderne entre le tramway, les bus et les trolleybus. Six agences sont alors invitées : Blachot/Cogne, Groupe 6, Architectes Associés, Aygalinc/Lionnard/Nordemann, Arra et enfin Zanassi. La date limite pour le dépôt des dossiers est fixée à février 1985 et les résultats sont attendus pour le 6 mai 1985.

### > Le site

Le projet se situe sur l'avenue du Général-de-Gaulle, entre l'avenue d'Innsbruck et la rue Dodero. Le secteur présente un fort contraste, avec au Nord un ensemble de logements massifs, la Villeneuve, et au Sud le centre commercial de Grand'Place inauguré en 1975.

### > L'objet du concours

Il s'agit de travailler sur l'aménagement des espaces publics, des structures et superstructures, dans les limites fixées par le programme du projet. Le concours s'inscrit dans un contexte de réflexion sur la mobilité urbaine et la qualité architecturale des infrastructures publiques. La station Grand'Place

doit être à la fois un noeud de circulation et un signal urbain, emblématique du nouveau tramway grenoblois.

### > Une histoire plus ancienne

L'histoire de Grand'Place, elle, est plus ancienne. Elle remonte à 1969, avec l'arrivée de la grande surface Carrefour avec une petite galerie commerciale. Situé entre Grenoble et Échirolles, ce bâtiment pensé comme outil urbain commercial et sociétal est le fruit d'une alliance entre les deux villes. Avant même l'implantation du centre commercial, le site était déjà un lieu de consommation plutôt familial.

Très vite, en 1970, un projet assez avant-gardiste émerge. En prolongement du magasin Carrefour, les deux villes et leurs municipalités de gauche aimeraient construire un centre qui concentrerait commerces, services, bureaux et logements. Ce projet complexe ne verra jamais le jour, car étant sans précédent, rien ne garantissait son fonctionnement et sa commercialisation, ce qui n'a pas encouragé les promoteurs à s'engager.

Néanmoins en 1971, le supermarché a besoin de s'étendre, c'est ainsi que naît l'idée d'un centre commercial. L'objec-

tif est d'y développer un lieu de vie et d'échange. Les villes d'Échirolles et de Grenoble, toutes deux d'accord pour dynamiser cette zone à potentiel car proche de la rocade sud et du centre-ville grenoblois financent en grande partie le projet. Les travaux débutent donc en 1974. Le centre est inauguré le 26 août 1975 par le maire de Grenoble Hubert Dubedout et le maire d'Échirolles Georges Kioulou.

Le centre abrite à son ouverture des commerces mais aussi des services, qui renforcent sa position sociale, avec l'idée de créer un centre qui n'est pas seulement dédié à la consommation. Bureau de poste, banque, centre chré-

tien, crèche, agence pour l'emploi, cinéma et cabinets médicaux s'y frayent donc une place.

En 1976, une étude sur les transports grenoblois est menée, le projet de mise en marche d'une ligne de tramway redevient d'actualité. Grenoble avait déjà connu les transports par tramway jusqu'en 1952. Le projet est refusé, la ville priorisant avant tout la consolidation et la modernisation de sa flotte d'autobus.

En 1983, le maire Alain Carignon propose un référendum. Il s'adresse directement aux grenoblois pour connaître leur avis sur la potentielle installation

d'un tramway. Le transport en commun sur rail l'emporte à 53,09 %.

Le 5 septembre 1987, la ligne de tram A est inaugurée, elle propose un trajet allant de la gare à Grand'Place. Le centre commercial au cœur des ville-neuves de Grenoble et d'Échirolles devient donc le terminus de la ligne.

En 1988, Grand'Place est alors le deuxième plus grand centre commercial de France grâce à son extension, un nouvel étage, qui lui permet d'abriter 18 nouvelles enseignes.



Figures 3 et 4. La station Grand'Place, début 1982, Photos de Marie-Christine Couic

Quatre artistes nommés les Malassis sont convoqués pour dessiner onze fresques s'étalant sur deux milles mètres carrés de la nouvelle façade du centre.

Leur projet est politique : ils nous expliquent dans l'épisode *Le naufrage du reportage Vogue la Malassise* de 1979, que le radeau de la méduse de Géricault est revisité

pour critiquer les vices et dérives de notre société actuelle, comme la surconsommation.



Figures 5 et 6. Fresque des Malassis, le radeau de la Méduse, début 1982, Photos de Marie-Christine Couic

## LA PROPOSITION DE L'AGENCE ZANASSI HENNO IDRAY

### > L'équipe

L'équipe est composée d' A. Zanassi, F. Henno, A. Idray, architectes DPLG et urbanistes SFU, de P. Auffan, assistant et de B. Barnter, paysagiste DPLG.

### > Un site en tension

Les architectes décrivent le lieu comme un face-à-face monumental : au nord, les logements ; au sud, le centre commercial. Entre ces deux masses, une simple passerelle fait office de lien, « *comme une ficelle tendue* ». Ce constat nourrit la réflexion de l'équipe, qui cherche à recomposer la relation entre ces deux entités plutôt qu'à les juxtaposer.

### > Une expérience de la mobilité

Le projet propose une approche sensible du déplacement. La station n'est pas conçue comme un espace de transit rapide, mais comme une séquence d'expériences : du passager pressé au flâneur qui prend son temps. L'agence écrit dans la note de présentation du projet en 1985, page 2 : « *L'utilisateur doit pouvoir joindre ou quitter cette future station non pas avec le stress du passager, mais avec un nouveau rythme, à transition, qui prolonge le vécu.* »

### Principe architectural

Un toit couvre les deux quais du tramway, installés un niveau plus haut. Des paliers successifs relient ces quais à la passerelle existante (niveau 2). Deux axes diagonaux permettent de rejoindre progressivement les côtés nord et sud. L'ensemble crée une progression par niveaux, où les espaces se transforment au fil de la montée : du minéral des zones d'attente vers le végétal de la passerelle. Cette transition, pensée comme une montée vers la lumière et la verdure, exprime la volonté de lier fonctionnalité et bien-être.

### > Une monumentalité humaine

Le projet assume une dimension symbolique : il ne s'agit pas seulement d'un équipement, mais d'un lieu de passage habité. Les escaliers, dessinés en deux grands demi-cercles, deviennent des amphithéâtres ouverts, invitant le voyageur à la fois à se déplacer et à s'arrêter. Six cercles monumentaux (Ø15 m), surmontés de jardinières, scandent l'espace. L'agence souligne sa volonté de créer un « *pôle d'échange non seulement technique, mais également humain* », où la monumentalité se met au service de l'accueil.

### > Les options Nord et Sud

Option Sud : transformation du centre commercial en véritable plateforme d'animation et de détente, ouverte sur l'extérieur. L'agence imagine que « *de station Grand'Place, le projet devienne station et quartier Grand'Place* », signe d'une ambition urbaine élargie. Option Nord : prolongement de la passerelle vers un mail végétal, jusqu'aux ensembles résidentiels, pour recréer une continuité paysagère et piétonne.

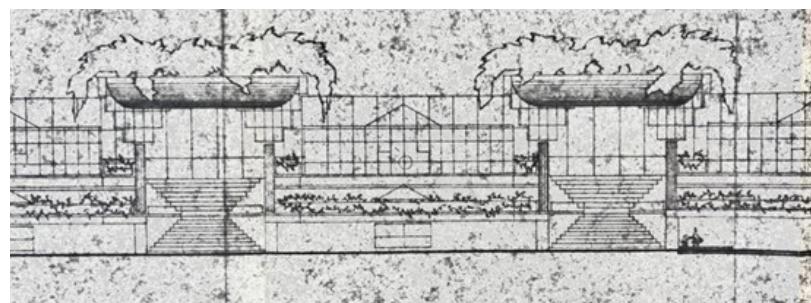


Figure 7. Élevation du projet, Fonds AURG, AAAA-01, 1985

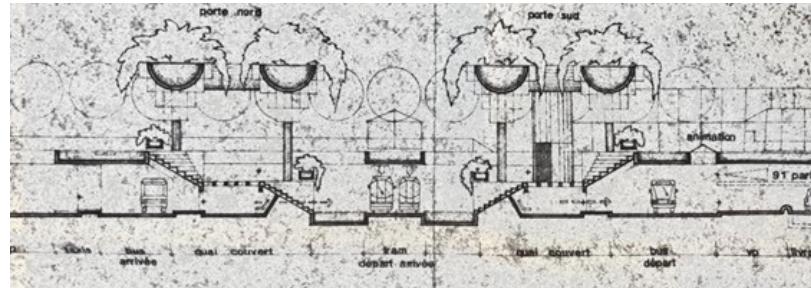


Figure 8. Coupe du projet, Fonds AURG, AAAA-01, 1985

Le 19 juillet 2025, à l'âge de 91 ans, est décédé André Jean Zanassi, figure majeure de l'architecture grenobloise. Né à Fontaine le 31 mars 1934, diplômé de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts en 1961, il se distingue en ayant concouru au Grand prix de Rome en 1963.

**L'AGENCE**  
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

*Ces projets qui hantent la ville - Héritages / Fictions*, une série d'articles rédigés par des étudiants de l'ENSA de Grenoble (UGA), dans le cadre d'un optionnel de Master 2. Cet enseignement, encadré par Nicolas Tixier en collaboration avec l'Agence, propose d'interroger les écologies du territoire de la métropole grenobloise selon une logique rétro-prospective en mettant à jour des projets oubliés ou restés fictionnels. Le travail de recherche a été réalisé en partenariat et avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise à partir de son fonds d'archives et dans ses locaux.