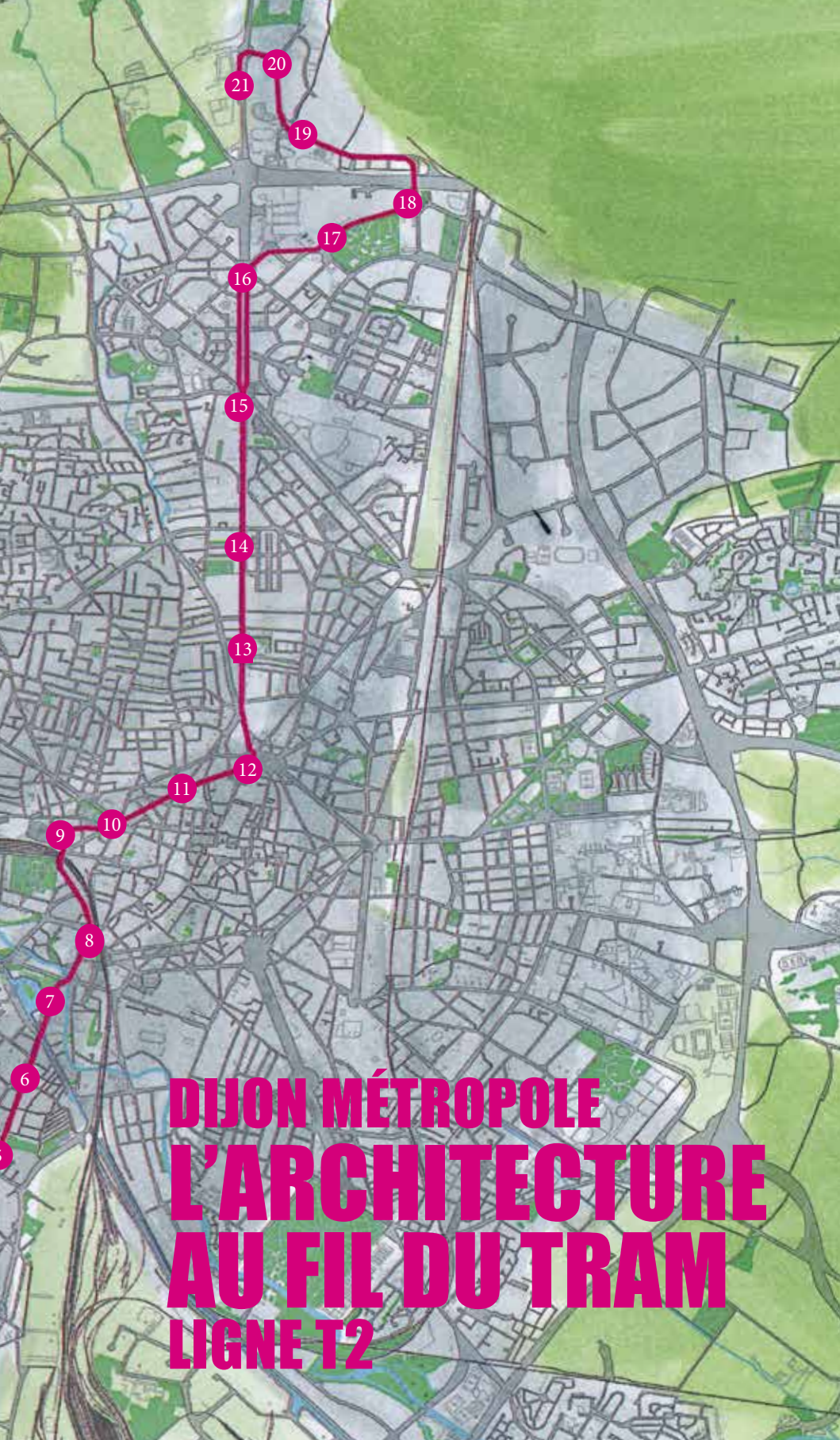


DIJON MÉTROPOLE
L'ARCHITECTURE AU FIL DU TRAM
LIGNE T2

« C'est chouette, on voit la ville ! » disait une petite dame à sa voisine lors de l'inauguration du tramway en 2012. Assises confortablement, les façades défilaient devant leurs yeux selon un angle de vue auquel elles n'étaient pas habituées. Avec ce guide consacré à la ligne T2, elles pourront même descendre aux stations pour apprécier une sélection de bâtiments ou d'espaces publics récemment construits ou aménagés.

Si la ligne T1 parcourt l'agglomération d'ouest en est, la ligne T2 la dessert du sud au nord. Avec un tronçon commun aux deux lignes entre la gare et la place de la République, le tramway fait la part belle au centre-ville de Dijon. Il en facilite ainsi l'accès depuis les quartiers. C'est notamment le cas pour le quartier du mail à Chenôve.

Le tramway est bien évidemment un mode de transport sûr, rapide et fiable qui permet d'embellir places et voiries. C'est aussi un formidable vecteur de développement urbain que l'on peut visualiser tout au long de la ligne T2. De nombreuses friches militaires, anciennes casernes comme Arsenal avenue Jean-Jaurès, Heudelet et Junot avenue du Drapeau ont ainsi pu bénéficier de la proximité immédiate du tramway pour se transformer en nouveaux quartiers d'habitat disposant d'une gamme variée de logements, d'équipements, de services. La Cité internationale de la gastronomie et du vin s'est concrétisée, dans le cadre d'un programme complexe, sur le site de l'ancien hôpital général. Au nord de la rocade Georges Pompidou à l'interface de la Toison d'Or et du Zénith, le tracé du tramway anticipe l'aménagement du parc d'activités Valmy à destination tertiaire.

En ciblant certains programmes, ce petit guide incite à se familiariser avec des architectures contemporaines, à se balader dans ces quartiers. La priorité en est donnée aux modes doux de déplacements, rendue possible grâce au tramway. La piétonnisation du centre-ville l'illustre parfaitement comme peut l'être, à une autre échelle, la passerelle du jardin de l'Arquebuse qui serpente à travers les arbres pour rejoindre en toute sécurité la gare.

La ville ne se fait pas en un jour. Comme un clin d'œil à la fin du XIX^{e} siècle quand la ligne de chemin de fer PLM (Paris – Lyon – Marseille) allait métamorphoser Dijon et son agglomération, le tramway donne l'occasion d'en voir aujourd'hui une mutation spectaculaire. Sur un ancien site SNCF, le centre de maintenance et d'exploitation André Gervais en est un beau symbole.

Guide réalisé par Latitude21, la maison de l'architecture et de l'environnement de Dijon métropole avec la participation active de Dijon, Ville d'art et d'histoire, du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Côte d'Or (CAUE21), de l'Institut pour une meilleure connaissance de la ville (ICOVIL) et de la Maison de l'architecture de Bourgogne (MAB) avec le soutien de la Direction régionale des affaires culturelles de Bourgogne-Franche-Comté (DRAC).
Rédaction : l'ensemble des partenaires | Illustrations : WEAK
Mise en page : Latitude21 | Impression : Imprimeur Simon | Remerciements : Divia mobilités

STATION CHENÔVE CENTRE

LE CÈDRE

Centre culturel et de rencontres, ce bâtiment monolithe est recouvert d'une écorce en béton matricé avec des pointes de lasure pour renforcer certaines zones. Le revêtement métallique rend hommage à l'écorce du cèdre centenaire qui se trouve à proximité du bâtiment. Cette vêture métallique signe l'originalité et la qualité architecturale du bâtiment, sa couleur change en fonction de l'heure de la journée passant du cuivre au rouge sombre puis à l'orange. Ici sont réunis une salle de spectacles, le conservatoire de musique et un pôle de danse. L'agence d'architecture Michel Pacteau, associée à l'agence Brandon Architectures, a opté pour différentes textures qui sculptent le bâtiment et l'allègent. À l'intérieur, le hall s'ouvre sur une place centrale qui se développe sur deux niveaux. Au cœur du bâtiment, une vaste salle de spectacles a été réalisée dans l'esprit des théâtres à l'italienne. Son volume s'inscrit dans une forme cylindrique à peine déformée permettant l'accueil de 700 spectateurs assis ou 1 200 spectateurs debout, le tout modulable favorisant une grande variété d'utilisation. Autour de ce noyau, on trouve de nombreuses salles de répétition, une bibliothèque, le conservatoire de musique et de danse et les services administratifs.



1

STATION LE MAIL

GYMNASE

Réalisé par A2A Architectes mandataire associé à l'atelier Sénéchal-Auclair, ce gymnase remplace un ancien équipement de 1975 trop coûteux à rénover. Le projet s'est adapté à la contrainte de devoir démolir l'ancien équipement après avoir construit le nouveau, puis d'aménager les espaces publics extérieurs. Livré fin 2022, le bâtiment exploite la déclivité du terrain. La salle de sport, accolée aux vestiaires, douches et infirmerie est alignée sur le niveau du mail au nord. À l'étage, l'accueil des spectateurs est réalisé par un large hall distribuant, par une double coursive vitrée, l'accès aux gradins fixes et mobiles de 450 places, la salle de convivialité et les bureaux associatifs. La géométrie des espaces et des volumes est simple et orthogonale, la qualité architecturale à l'intérieur du gymnase est travaillée grâce aux parcours, aux transparences, à la lumière naturelle et à la texture des matériaux. Au sud se trouvent des espaces paysagers, un parking et un local vélos ainsi qu'une allée légèrement en pente ponctuée par des arbres, et menant au hall d'entrée du nouveau gymnase. Largement vitrée, la façade sud donne à voir la grande salle de sport. Celle-ci, baignée d'une lumière constante au nord, permet de voir par transparence le mail planté d'arbres.



2

STATION VALENDONS
CITÉ-JARDIN HENRI LAURAIN

À 500 m au nord de la station, prenez la rue Georges Serraz, vers l'école Monts des Vignes. Ce projet est conçu entre 1932 et 1936, dans un contexte de développement de la périphérie sud-ouest de Dijon. Depuis le début du XX^{e} siècle, les activités industrielles liées au site ferroviaire de Dijon-Perrigny se sont fortement développées et le besoin de logements est important. Réalisé par l'Office Public Municipal d'Habitation à Bon Marché, le projet est dessiné par l'architecte Henri Chantriaux, auteur de plusieurs programmes de logements à Dijon à la même époque. L'ensemble est conçu sur les principes de la cité-jardin, concept d'origine anglaise combinant les avantages de la ville et ceux de la campagne. Le quartier est composé de pavillons, regroupant chacun deux logements jumelés identiques (T3 ou T4), répartis en quatre îlots, bénéficiant de jardins individuels et d'espaces de jeux collectifs pour les enfants. Le soin porté aux implantations, aux limites séparatives, aux orientations, à la qualité des espaces et aux choix des matériaux, confère une harmonie à l'ensemble, et en fait un exemple remarquable de cet idéal urbanistique et social.

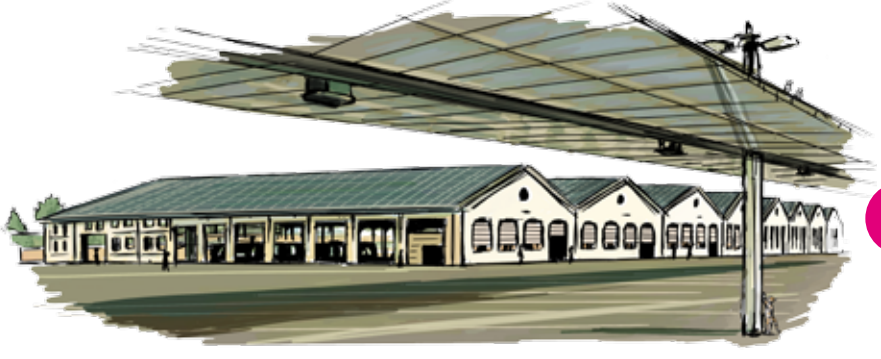
Ensemble labellisé « Architecture contemporaine remarquable » par décision du préfet de Région, datée du 12 juin 2015.



3

STATION CARRAZ
LES ATELIERS ANDRÉ GERVAIS

Le centre d'exploitation et de maintenance du tramway réalisé par Ferrand-Sigal Architectes & Associés et nommé « les ateliers André Gervais », est situé un peu plus à l'est de l'avenue Jean-Jaurès entre les stations Carraz et Bourroches. Ce site accueille les activités d'entretien et de remisage pour 215 bus et 35 tramways (extensible à 50), l'exploitation, l'administration et le poste de commande des deux lignes de tramways de la métropole. Sur l'ancien site SNCF destiné à recevoir l'ensemble des activités, une ancienne halle à charpente métallique, caractéristique des constructions du début du XX^{e} siècle est conservée et habilement réhabilitée. Sur les bâtiments neufs, des toitures végétalisées permettent la prérétention des eaux de pluie. Un système de recyclage des eaux de lavage permet d'en réutiliser 85% et le chauffage des bâtiments-ateliers est assuré à 80% par un système de récupération de chaleur sur un réseau d'eaux usées. Géothermie profonde, puits canadiens, isolation renforcée, 10 000 m^{2} de panneaux photovoltaïques sur les toitures permettent de compléter la démarche environnementale. C'est un exemple inspirant de reconversion d'un bâtiment industriel dans une continuité d'usage.



4

STATION BOURROCHES

IMMEUBLES

5

Au carrefour Jean-Jaurès Bourroches, quatre architectures se toisent par leurs différences d'aspect. Au nord-ouest, s'empilent trois volumes cubiques de trois niveaux chacun, laqués noir et conçus par M & R architectes. Le tout repose sur une vaste dalle supportant d'autres « plots-building » des architectes Sala-Cuzol, Atelier Calc et Studio Mustard. Au nord-est se pose un immeuble de huit niveaux couvert de balcons blancs soutenus par une fine structure quadrillée blanche, œuvre de l'agence DREAM. Cette façade met en valeur la perspective des rails noirs sur le gazon vert bordé d'arbres en boules vertes alignés sur le point de fuite vers le centre de Dijon. Côté sud-est s'élève un immeuble de cinq niveaux créé par Tria Architectes, surmonté d'un « chapeau » en forme de losange, gris, bardé de zinc et percé de loggias oranges. La façade joue de balcons cubiques dont les couleurs des rectangles orange, gris-bleu, blanc cassé, verre opaque sont inspirées du « Bauhaus ». En face, une architecture en retrait du carrefour laisse la place à la fluidité des déplacements humains. Cet immeuble en arc de cercle possède tous les critères d'une architecture organique : axe de composition, toitures et acrotères courbes, balcons symétriques, « opus incertum » de pierres sur parapets courbes. C'est une architecture de Pierre Chaudonneret et d'Annie Danon proche d'Alvar Aalto par la mise en valeur des échelles de la main, du corps, du groupe humain et de la foule.









STATION JAURÈS

ARSENAL, LA MINOTERIE

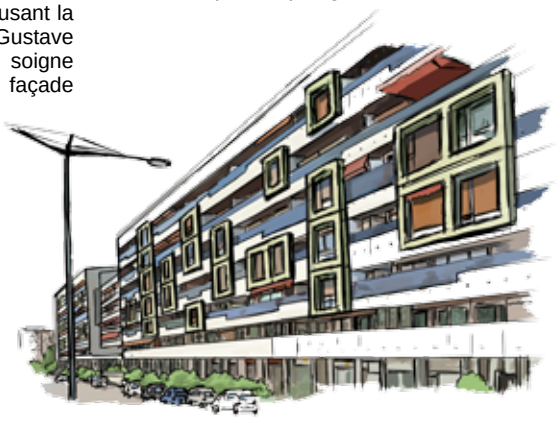
La ligne T2 doit le choix de son tracé aux potentialités de développement que représentaient les friches militaires : Arsenal, Heudelet, Junot. Une fois la maîtrise foncière finalisée, le projet d'aménagement du quartier Arsenal fut confié par la ville de Dijon, après consultation, à un groupement d'urbanistes et de paysagistes piloté par l'agence AUC (François Decoster), l'agence BASE et l'Atelier Franck Boutté. Sur plus de 12 hectares, l'offre d'habitat d'environ 1 500 logements est répartie selon plusieurs ambiances urbaines. Le long de l'avenue, les logements occupent des îlots aux cours ouvertes sur le centre du quartier. Au bord du canal, les appartements sont organisés de sorte à créer des venelles ouvrant sur la voie d'eau. Le tramway permet de contenir l'automobile en périphérie et de favoriser un espace collectif apaisé au bénéfice des mobilités douces. L'espace public ainsi pensé rend alors possible une certaine densité des constructions. La tour de logements à énergie positive Elithis conçue par Arte Charpentier architectes, crée, par sa rupture d'échelle un ensemble original autour de la placette en contrebas et le bâtiment de « la Minoterie ». Ce pôle de création et d'éducation artistique pour le jeune public a trouvé sa place dans une partie rénovée d'un ancien bâtiment militaire en partie conservé. C'est le principe de « la boîte dans la boîte » qui a été retenue avec intelligence par l'Atelier Correia, architectes.



6

STATION 1ER MAI
RÉSIDENCE OUEST

Au milieu du XXe siècle, les alentours du Port du Canal sont occupés par de multiples entreprises industrielles ou de stockage à l'activité déclinante, concurrencées par les transports ferroviaire et routier. Le réaménagement de ce secteur est donc engagé dès les années 1960. Parmi les opérations immobilières privées figure la construction d'une résidence de 105 logements, le long du quai Nicolas Rolin. L'élévation de cette barre d'immeuble varie de 5 à 7 étages au-dessus d'un rez-de-chaussée accueillant des cellules commerciales. L'ensemble est construit entre 1971 et 1973, causant la destruction de la maison natale de Gustave Eiffel. L'architecte Jacques Henry soigne particulièrement le traitement de la façade sur rue afin d'éviter une horizontalité trop marquée. Les longs bandeaux en béton blanc de hauteurs variées limitent l'effet de linéarité tandis que plusieurs encadrements de fenêtres se positionnent en léger débord et animent la façade en créant ponctuellement des verticales. Les appartements traversants sont baignés de lumière et offrent de jolies perspectives paysagères. Un hôtel-restaurant était initialement prévu dans le projet, mais a été abandonné. On devine encore son emplacement projeté, là où la barre ne s'élève qu'à cinq étages.



7

STATION MONGE
CITÉ INTERNATIONALE DE LA GASTRONOMIE ET DU VIN

Ouverte en 2022, la Cité incarne les valeurs du repas gastronomique des Français, inscrit sur la liste du patrimoine culturel immatériel de l'humanité, et celles des Climats du vignoble de Bourgogne, inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco. Elle est aussi le résultat d'un projet urbain d'envergure transformant l'ancien hôpital général, dont les origines remontent à 1204, en un nouveau morceau de ville rendu possible par le regroupement des activités hospitalières sur le site du Bocage. Expositions, commerces, cinéma, hôtel, école de cuisine et logements contribuent à redonner vie à ce site de 6,5 hectares. La reconversion architecturale du site, conçue par Anthony Béchu, joue sur la confrontation entre les bâtiments historiques, conservés et restaurés, et les constructions contemporaines. Le « canon de lumière » habillé en acier corten en est l'élément emblématique (re)créant un trait d'union entre le site et le centre-ville dans la perspective de la rue Monge. Sa couleur rappelle les nuances des tuiles de terre cuite et du terroir viticole. Le parking Monge, situé juste en face et conçu par l'agence Azema, est aussi un clin d'œil à l'architecture locale avec sa façade en tôles pleines ou perforées redessinant les motifs des toitures vernissées.



8

STATION GODRANS
PIÉTONNISATION DU CENTRE-VILLE

Il est loin le temps où la piétonnisation de la rue Musette, la première à Dijon, rendait nécessaire, à proximité immédiate, la réalisation au début des années 1970 d'un parking souterrain place Grangier. Si l'on supprime la circulation des véhicules au centre-ville, il faut pouvoir continuer à le rendre accessible aux habitants, aux visiteurs et aux touristes. Le tramway, en faisant passer ses deux lignes T1 et T2 en limite nord du site patrimonial remarquable, a été un accélérateur de la piétonnisation depuis 2012. La rue des Godrans en est un parfait exemple. Prolongé par la place Bossuet et la rue Monge, récemment réaménagées, cet axe nord-sud est en partie rendu aux piétons jusqu'à la Cité internationale de la gastronomie et du vin. D'ouest en est, c'est l'axe place Darcy, rue de la Liberté, place de la Libération, musée des Beaux-Arts, théâtre qui a été libéré du trafic automobile grâce au tram. Autour de ce *cardo-decumanus*, un vaste plateau piétonnier se développe. Il s'est encore agrandi jusqu'à la placette Notre-Dame au bout… de la rue Musette ! La piétonnisation, c'est rendre plus facile l'usage du sol par tous, mais aussi mettre en valeur les abords de l'espace public. Le remplacement du mur aveugle de la Banque de France par une grille ouvrant sur un parc est en ce sens emblématique.



11

STATION RÉPUBLIQUE
REQUALIFICATION DE LA PLACE

Située à l'emplacement d'un ancien bastion flanquant l'enceinte fortifiée de la ville, la place de la République est révélatrice des mutations urbaines qu'a connu Dijon au XIX^{e} siècle. La destruction de la porte Saint-Nicolas en 1810, qui se situait au débouché de l'actuelle rue Jean-Jacques Rousseau, puis la destruction du bastion en 1846-1847, créent à cet emplacement une vaste esplanade où foires, cabarets, exercices militaires et urbanisation confuse prospèrent. Les années 1870 marquent une reprise en main par la municipalité, qui intègre la place aux aménagements périphériques du centre-ville. Les travaux de la place sont achevés en 1888 : un terre-plein central rectangulaire accoté de deux petits squares en hémicycle la composent. Elle est alors dénommée place de la République. Onze ans plus tard, est inauguré le monument en hommage au président de la République Sadi Carnot, assassiné à Lyon en 1894. Desservie par des omnibus dès 1888, par le tramway électrique de 1895 à 1961, la place devient ensuite un parking automobile. Le retour du tramway en 2012 et la vision du paysagiste Alfred Peter redessinent la place, valorisant le monument désormais serti par une fontaine réalisée par Jean-Max Llorca et replaçant la place au cœur des échanges urbains.

12



STATION DRAPEAU
HEUDELET 26

Sur une ancienne emprise militaire, celle occupée par le régiment de cavalerie, le 26ème Dragons, s'est installé cet écoquartier très intéressant par sa dimension multifonctionnelle. En descendant du tramway, un vaste bâtiment vous accueille. Il s'agit de l'ancienne caserne rénovée et surélevée pour accueillir le siège administratif de Dijon métropole. L'opération menée par les architectes Luline et Furlan comprend 5 000 m² de planchers ainsi qu'un bâtiment neuf situé à l'arrière qui accueille la salle du conseil. À droite un parking semi-enterré tout en longueur entièrement recouvert d'un jardin borde l'écoquartier proprement dit, ensemble de 300 logements et de 10 000 m² de bureaux, de commerces et d'ateliers d'artistes, la Halle 38. Conçu par Studio Mustard, ce quartier est un bel exemple du mélange des différentes dimensions d'un quartier de ville. Cette diversité des opérations mérite une visite qui vous fera découvrir en outre un édifice de bureaux écoconçu avec sa façade qui héberge le plus grand hôtel à insectes de France, œuvre de l'Atelier CALC.



13

STATION JUNOT
QUARTIER JUNOT

Depuis l'arrêt Junot, allez vers le nord puis prenez le boulevard Pascal sur votre droite. À 100 m, découvrez la *Vague, le Baiser, l'Étoile*, œuvre collective des artistes contemporains de renommée internationale Tursic & Mille, Cécile Bart et Loïc Raguénès. Installée en 2010 à l'initiative de la Ville de Dijon et du Consortium Museum, l'œuvre est composée d'une spirale blanche de 1 200 m² qui s'étale sur un sol dont les ondulations atteignent 45 cm de haut. Proche de son centre, une étoile métallique affiche sur l'une de ses branches la sérigraphie sur verre d'un baiser passionné. L'œuvre a permis le développement d'un espace public atypique utilisé, avec l'accord des artistes, comme un lieu de détente et de jeux. Traversez-le en direction du sud et parcourez le cours Junot, axe central végétalisé du quartier construit de 2005 à 2009 sur l'ancienne caserne éponyme. Le plan d'aménagement, conçu par l'architecte François Leclercq, privilégie habitat durable et mobilités douces. Cet ensemble de 600 logements offre une transition cohérente entre la dense avenue du Drapeau et le tranquille quartier de la Maladière. Volumes géométriques, toits-terrasses, matériaux naturels bruts et maximisation de la lumière naturelle y caractérisent le bâti, comme l'illustre la salle François Chambellan de l'architecte dijonnais François Brandon, au sud du cours.

14



STATION NATION
ANCIEN SIÈGE BANCAIRE

15

À la croisée d'un quartier de logements et d'une zone d'activités tertiaires, ce bâtiment s'impose au premier regard par la qualité de son architecture. L'architecte Jean Lentz a su lui donner toute la puissance du béton sculptural allié à la légèreté des façades rideaux, toutes deux héritées du mouvement moderne. On peut retrouver les influences de Le Corbusier ou de Josep Lluís Sert avec ce voile de béton courbe. Implanté sur une parcelle triangulaire, le bâtiment en adopte en partie la forme et se construit selon deux types de volumes : élément majeur, un bloc carré paré de murs-rideaux avec des vitres réfléchissantes ; à côté de lui la cage d'ascenseur et d'escalier s'affirme en s'ornant d'un béton massif et puissant. Jean Lentz a construit de nombreux bâtiments à Dijon qui témoignent aujourd'hui d'une pensée très moderne des espaces et d'un style architectural abouti. À proximité, la Caisse d'Épargne a construit en 2005 un autre édifice, conçu par l'architecte Christian de Crépy, surnommé "le Belem" en référence au navire, et reprenant certains codes des bâtiments navals. Construit au début des recommandations nationales pour la protection environnementale, il est l'une des premières réalisations à Dijon qui tient compte de ces considérations.



STATION EUROPE-SIMONE VEIL
PLACE GRANVILLE, L'ARCHIPEL

Depuis l'arrêt du tramway, dirigez-vous vers le nord pour bifurquer avenue Albert Camus qu'il vous faudra descendre jusqu'à la place Granville. À son extrémité, le singulier Centre Catholique Albert Decourtray réalisé par l'agence Tria. Tous les espaces du projet sont rassemblés dans un même ensemble circulaire au milieu duquel un oratoire fait office de chapelle. La place aménagée par l'agence Mayot & Toussaint paysagistes, accueille un « chemin d'eau » qui reprend les 4 âges de la vie, la naissance, la jeunesse, l'âge adulte et la vieillesse. Chaque étape est marquée par une séquence et un traitement différent de l'eau. La place s'organise ensuite en deux parties, un mail ombragé par des tilleuls pour le repos et une esplanade ensoleillée permettant tous les usages d'une place publique, les fêtes, les marchés, les rassemblements, etc. En remontant vers l'arrêt de tramway, n'hésitez pas à prendre le premier chemin piéton à votre droite pour découvrir l'étonnant quartier « Un archipel » réalisé par le Studio Mustard. À l'opposé du systématisme des quartiers pavillonnaires, l'implantation aléatoire rompt la rigidité, sans jamais que les jardins soient côte à côte, sans jamais que la terrasse de l'un donne sur celle de l'autre. Les maisons sont groupées, superposées, tout en ayant chacune une entrée individuelle, une cour ouverte sur la rue, une terrasse et un jardin plus intime. Ces logements répondent à de grandes lignes conductrices comme la maîtrise de la densité, la maison de ville, l'intimité des logements et leur prolongement privatifs extérieurs, espaces verts, cheminements, la qualité intérieure d'usage, le choix des matériaux et l'intégration paysagère. À découvrir absolument !

16





STATION TOISON D'OR
CENTRE COMMERCIAL

La Toison d'or : une peau de mouton aux boucles en or ! Jason et ses Argonautes, des Grecs de l'antiquité, l'ont remportée de Colchide. Philippe le Bon, duc de Bourgogne a transformé cette toison en collier d'or pour ses preux chevaliers du XII^{e} siècle. Toison aujourd'hui en solde dans le grand centre commercial de 56 000 m^{2} au nord de Dijon. Ouvert en 1990, celui-ci est l'œuvre des architectes François Céria et Alain Vendeville. Pour un centre commercial de périphérie, il se démarque par l'intégration de l'ensemble des commerces dans un seul bâtiment. Les architectes créent sur la longue façade, un « pare-chocs de Buick » immense à la façon d'Oldenburg et de Van Bruggen. Derrière cette façade masquant les services des magasins s'alignent les deux niveaux du centre commercial dont deux galeries mezzanines dans un espace profond à la perspective de type renaissance. Le faîtage de cette longue toiture à deux pans est transparent. Ainsi le soleil toutes les heures projette sa lumière et les ombres des fermes traditionnelles qui rythment ces longues galeries distribuant les boutiques. En 2013, les mêmes architectes conçoivent une extension liée au premier bâtiment dans une géométrie beaucoup plus courbe bien différente des bâtiments de 1990 sans en manifester une opposition ! Dans cette nouvelle aile, se déroulent de la place centrale ovoïde plusieurs galeries sur deux niveaux. Les lumières zénithales du soleil à toutes heures se marient aux lignes des lumières artificielles et courbes. Les ombres et les lumières des structures portant le vaste ovoïde et l'aile en toiture inondent les sols de marbre de Carrare aux îlots de bois offrant des assises circonvolues à souhait.



17

STATION ZÉNITH
ZÉNITH

C'est à l'atelier d'architecture Chaix & Morel que l'on doit la construction de plusieurs « Zéniths » en France, nés de la volonté du ministère de la Culture de favoriser la création de salles de spectacles dédiées au rock et aux musiques populaires. Le premier zénith a été construit en 1984 au parc de la Villette, à Paris. Fin juin 2003, les architectes remportent le concours lancé par la communauté de l'agglomération dijonnaise. Le programme initial prévoit que l'équipement comporte a minima 3 000 places et dispose d'espaces modulables culturels et sportifs. Au final, 9 000 spectateurs peuvent être accueillis. Le bâtiment s'implante sur une parcelle située en périphérie de la ville, délimitée au nord par la rocade depuis 2015. Cette parcelle est limitrophe, à l'est, du parc de la « Toison d'Or » inauguré en 2005 et desservi par le tramway depuis 2012. Le bâtiment est issu d'un travail d'« origami ». Une première pliure indique l'accès principal sous un vaste auvent pour l'accueil du public, tandis que l'accès des artistes s'effectue depuis un pli à l'arrière. Un grand écran, bardé d'une toile métallique en inox brossé et métal déployé pourrait permettre de projeter des images à 45 mètres de hauteur. La nuit, des éclairages rouges animent la façade dans une certaine incandescence.



18

STATION PÔLE SANTÉ
HÔPITAL PRIVÉ

Le parc d'activités Valmy a pu se développer grâce à une desserte efficace associant le tramway et la rocade. Le passage du tramway sous la rocade en 2013 anticipe l'aménagement du quartier Valmy destiné à l'accueil de programmes tertiaires. C'est en octobre 2015, un an après la mise en service de la Lino (Liaison Intercommunale Nord Ouest), que l'échangeur Zénith-Valmy est ouvert. Le projet de l'hôpital privé Dijon Bourgogne a pour but le regroupement de trois cliniques de l'agglomération : la clinique Sainte-Marthe à Dijon, les cliniques de Fontaine-les-Dijon et de Chenôve. La particularité de cet équipement d'environ 20 000 m² est d'être axé sur l'ambulatoire. L'architecture confiée à l'agence AIA de Lyon est alors rationnelle, compacte, la géométrie est simple. Le bâtiment est organisé autour d'un patio intérieur paysagé assurant la luminosité des espaces. L'entrée vers l'accueil tant depuis l'arrêt du tram que depuis le parking est directe. Le revêtement des façades confère une identité reconnaissable au bâtiment. Au sud du parking, est réalisée en 2017 la maison médicale regroupant de nombreux praticiens des anciennes cliniques.



STATION VALMY
CENTRE DE VALORISATION DES DÉCHETS

Ce terminus nord de la ligne 2 est l'occasion de se pencher sur un aspect physique souvent oublié de nos agglomérations à savoir la consommation d'énergie et la production de déchets. Tout comme l'approvisionnement en eau, ces dimensions bien concrètes qui accompagnent la vie quotidienne de plus de 250 000 habitants sont souvent invisibles et méconnues. C'est ici qu'une partie de ces problématiques sont gérées. En premier lieu, on y trouve un centre de tri très performant permettant le traitement des déchets recyclables de 500 000 personnes. À ses côtés, une déchetterie professionnelle et, un peu plus loin, une usine d'incinération des déchets rebaptisée « Unité de valorisation énergétique des déchets » depuis qu'elle produit de l'électricité et alimente le réseau de chaleur de la métropole, long de 120 kilomètres. Elle produit 37 GW d'électricité et 140 GW de chaleur chaque année. Une station de production d'hydrogène permet d'alimenter les bennes à ordures ménagères et une partie de la flotte de bus. Une déchetterie pour les particuliers jouxte ce site et à proximité, le terrain de l'ancienne décharge de Dijon accueille une centrale solaire de grande ampleur avec ses 43 000 panneaux photovoltaïques produisant 15 MW par an soit la consommation annuelle équivalente de 8 000 habitants. L'accès à ces équipements est règlementé, mais il nous semblait important dans une brochure dédiée à l'architecture et à l'urbanisme d'éclairer cette dimension cachée de nos villes.



GLOSSAIRE

Acrotère : muret masquant un toit plat ou une terrasse.

Aalto Alvar (1898-1976) : architecte, dessinateur, urbaniste et designer finlandais, adepte du fonctionnalisme et de l'architecture organique.

Arquebusier : soldat qui était armé d'une arquebuse, une ancienne arme à feu qu'on actionnait au moyen d'une mèche.

Bauhaus : le Staatliches Bauhaus est une école d'architecture et d'arts appliqués, fondée en 1919 à Weimar (Allemagne) par Walter Gropius. Par extension, Bauhaus désigne un courant artistique concernant, notamment, l'architecture et le design, la modernité, mais également la photographie, le costume et la danse. Ce mouvement a posé les bases de la réflexion sur l'architecture moderne, notamment du style international.

Cardo-decumanus : Le cardo et le decumanus sont des termes qui remontent à l'époque romaine et qui désignent des axes routiers essentiels dans l'organisation des villes antiques. Le cardo était l'axe nord-sud, tandis que le decumanus était l'axe est-ouest.

Cité-jardin : forme urbaine utopique, théorisée au XIX^{e} siècle par l'urbaniste anglais Ebenezer Howard, à la suite des penseurs de l'habitat et de l'urbanisme social, tels que Saint-Simon, Fourrier ou Godin. Cette théorie repose sur trois critères principaux : une relation forte entre habitat et jardin ou parc, une proximité entre habitat, zone d'emploi et services urbains, et un foncier public.

Colchide : selon la mythologie grecque, la Colchide est le royaume d'Éétès et de Médée et la destination des Argonautes, ou encore le pays des Amazones. La région correspond actuellement à plusieurs provinces géorgiennes.

Curien Hubert (1924 -2005) : physicien français, figure clé de la politique scientifique européenne en tant que président du Conseil du CERN (1994-1996) et premier président de l' Agence spatiale européenne.

Ecoquartier : zone urbaine conçue, organisée et gérée dans une démarche de développement durable.

Howard Ebenezer (1850-1928) a exercé une influence durable sur la conception des villes, fortement marqué par l'exode rural et la pauvreté de son époque. En 1898, il publie *Tomorrow - A peaceful path to real reform* (*Demain : une voie pacifiste vers la réforme réelle*), dans lequel il propose de dissoudre la ville dans la campagne, en tirant les avantages principaux de ces deux territoires dans son projet de cités-jardins.

Jeanneret-Gris Charles-Édouard, dit Le Corbusier (1887-1965) : architecte, urbaniste, décorateur, peintre, sculpteur, auteur suisse naturalisé français. Il est l'un des principaux représentants du mouvement moderne.

Jardin à l'anglaise : avec ses formes irrégulières, il est souvent opposé au jardin à la française ou jardin à l'italienne, dont il prend le contre-pied esthétiquement et symboliquement.

Mur rideau : éléments suspendus à la structure principale.

Sert Josep Lluís (1902-1983) : architecte et urbaniste né à Barcelone, en Catalogne, Espagne.

Oldenburg Claes (1929-2022) : sculpteur américain, connu notamment pour ses installations monumentales, répliques d'objets du quotidien.

Opus incertum : pavage ou maçonnerie réalisé(e) avec des moellons ou des pierres, de dimensions et de formes irrégulières.

Oratoire : petite chapelle où l'on peut prier. Du latin « ōro, ōrāre », « témoigner, plaider, prier ».

Van Bruggen Coosje (1942-2009) : sculptrice et historienne de l'art néerlandaise. Elle signe sa première sculpture publique avec Oldenburg en 1981 en réalisant *Flashlight*, la reproduction agrandie d'une torche électrique noire de onze mètres sur le campus de l'université de Las Vegas.


1
2
3
4
5