

**DIJON MÉTROPOLÉ
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 matricié 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 vêtue 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 GYMNASSE

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-Perigny 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 au 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.

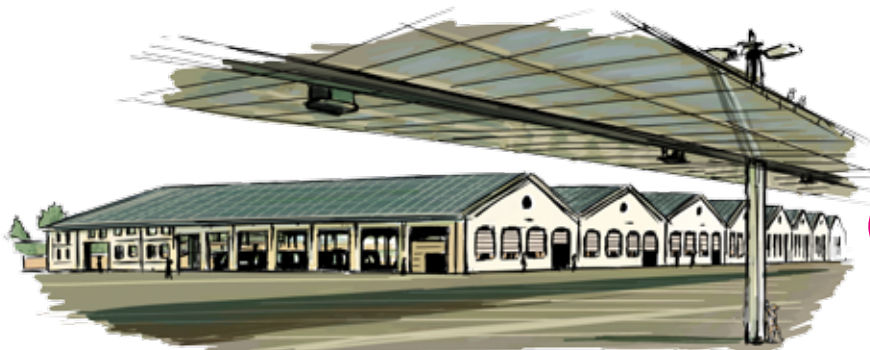
3



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 réha-

bilitée. Sur les bâtiments neufs, des toitures végétalisées permettent la préretention 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 m² 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 « cha-

peau » 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.



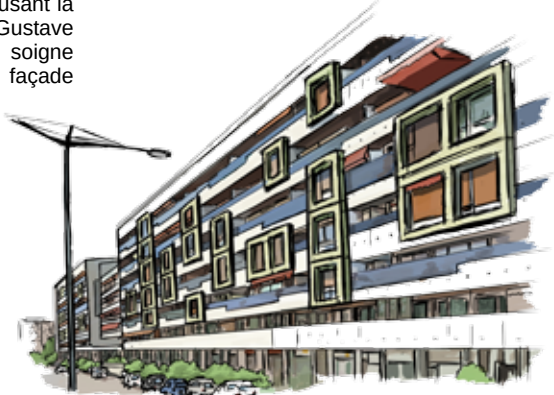
6

STATION 1^{ER} MAI RÉSIDENTICE OUEST

Au milieu du XX^e 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

