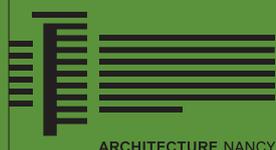


DIJON

Bourgogne
Franche — Comté

Semaine
Architecture
& Patrimoine

2017 — 2018



ARCHITECTURE NANCY



Lorenzo Diez

DIRECTEUR DE L'ÉCOLE
NATIONALE SUPÉRIEURE
D'ARCHITECTURE DE NANCY

La Semaine Architecture et Patrimoine constitue chaque année un événement pédagogique important de la vie de l'école d'architecture de Nancy : un atelier de travail intensif consacré à cet enjeu majeur qu'est la conservation et la transformation du patrimoine architectural, urbain et paysager. Le temps d'une semaine, les élèves de troisième année vivent une expérience forte de rencontre entre une pédagogie et un territoire, grâce à ce thème socialement fédérateur : le patrimoine. Ils portent un regard neuf sur la ville et se révèlent en tant que réelles forces d'innovation.

La ville de Dijon fut le terrain de réflexion pour la seconde édition de la Semaine Architecture et Patrimoine en Bourgogne Franche-Comté, du 18 au 23 septembre 2017. Les étudiants ont analysé la forme urbaine de la cité, son histoire, observé son architecture, ses paysages urbains et les sites spécifiques en devenir. Ils ont formulé de nombreuses propositions architecturales et urbaines sur 4 sites à enjeux de la Métropole. La semaine a été ponctuée de visites urbaines, de conférences, de séances de travail et de projets sur le patrimoine de Dijon, se concluant par un rendu en présence des élus.

Cette quatorzième édition de la Semaine Architecture et Patrimoine a été menée à bien grâce au soutien de la Ville de Dijon, de M. François Rebsamen, son maire et de ses équipes, que je remercie chaleureusement.

François Rebsamen

MAIRE DE DIJON
PRÉSIDENT DE DIJON MÉTROPOLÉ
ANCIEN MINISTRE

La Ville de Dijon peut s'enorgueillir d'un patrimoine exceptionnel et préservé autour du joyau de son centre historique : un secteur sauvegardé de près de 100 hectares et plus de 200 monuments historiques !

Depuis le début des années 2000, la Ville de Dijon a mis en œuvre une politique globale active en faveur du patrimoine, dont chacun peut admirer sur place les actions les plus remarquables :

- la restauration des bâtiments publics : musée des Beaux-Arts, façades du Palais des Ducs, arcades de la place de la Libération,... ;
- la requalification des espaces extérieurs publics qui forment l'écrin des édifices : place de la Libération, rue de la Liberté, place du Théâtre, place Darcy, piétonnisation du centre-ville,...

La volonté de mieux faire connaître et reconnaître la valeur exceptionnelle du patrimoine dijonnais s'est traduite par l'obtention dès 2008 du label Ville d'Art et d'Histoire puis par l'inscription en 2014 du centre historique au patrimoine mondial de l'Humanité, dans le cadre du dossier des Climats du Vignoble de Bourgogne. Le prestige international de la Métropole, capitale de la nouvelle grande Région Bourgogne Franche-Comté, s'en trouve conforté.

L'accueil à Dijon de la semaine de l'architecture et du patrimoine fut l'occasion de projeter sur ce patrimoine dijonnais un regard expert et renouvelé et de montrer, par les multiples événements qui ont émaillé cette manifestation, comment le patrimoine peut nourrir le projet urbain. Le foisonnement des idées des cent étudiants qui ont "planché" sur les quatre sites fut à cet égard révélateur et démonstratif du formidable potentiel que recèle le patrimoine pour imaginer et construire le monde de demain tout en répondant aux enjeux de la durabilité. Nul doute que ces projets nourriront nos propres réflexions sur le devenir des sites étudiés.

Je remercie chaleureusement l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy, à travers son directeur Lorenzo Diez, ainsi qu'Inès Lamunière et l'équipe d'enseignants invités pour encadrer les travaux, tout comme l'ensemble des partenaires qui se sont mobilisés pour faire de cette semaine un temps fort du mois de l'architecture et du patrimoine 2017. Puisse cette manifestation augurer, comme je l'appelle de mes vœux, une longue et fructueuse coopération entre la Ville de Dijon et l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy !

Fort de ce patrimoine d'exception, de bâtiments plus récents tout aussi dignes d'intérêt, de projets urbains ambitieux dont une douzaine d'écoquartiers en cours de réalisation, la Métropole se donne pour objectif de relever un autre défi inscrit dans le projet métropolitain : l'implantation d'une école architecture à Dijon.

En complétant une offre d'enseignement variée et de qualité (plus de 34 000 étudiants à Dijon), cette nouvelle école viendrait combler un "vide" au sein de la grande Région Bourgogne Franche-Comté, dans le domaine de la formation et de la recherche en architecture et en urbanisme, indispensable à l'émergence d'idées, d'innovations et d'initiatives pour renforcer l'attractivité de notre territoire.

Cette démarche a en effet révélé, par son audience, tout l'intérêt que portent nos concitoyens à leur ville.

François Peyre

PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL
DE L'ORDRE DES ARCHITECTES
DE BOURGOGNE
2013 — 2017

C'est avec grand plaisir que nous avons accueilli à Dijon les étudiants de l'école d'architecture de Nancy pour cette nouvelle Semaine Architecture et Patrimoine. Par-delà l'intérêt évident des productions rafraîchissantes des différents ateliers et l'attention réelle des étudiants lors des différentes conférences, cette semaine a permis des échanges entre les architectes locaux et des étudiants en architecture, espèce rare dans cette région démunie d'une école nationale supérieure d'architecture (seule région en France métropolitaine avec la région Centre). Pour les architectes de la région Bourgogne Franche-Comté, dont l'instance ordinaire est maintenant fusionnée, cette semaine d'école hors-les-murs contribue à constater le manque criant de structure d'enseignement supérieur de l'architecture à Dijon et dans la région.

Les premiers pas que nous avons franchis, dès 2013, pour sensibiliser à cette question les instances locales et nationales (principalement le Grand Dijon, maintenant Dijon métropole, mais aussi le conseil régional de Bourgogne devenu Bourgogne Franche-Comté et les services de l'État, DRAC et ministère), voient enfin un début de réaction dans le contrat de métropole Dijon/Région dont l'action N°8 porte sur la réalisation d'une telle école à Dijon.

L'école nationale supérieure d'architecture de Nancy sera un partenaire essentiel de ce projet auquel les organes professionnels régionaux, ne désespérons pas!, devront également trouver leur place....

La *maison des architectes* sise dans le quartier en devenir de la Zac de l'Arsenal à Dijon a reçu les étudiants lors de la soirée d'accueil par le conseil régional de l'Ordre. Devant une assistance nombreuse, le projet de centre de sensibilisation et de formation à l'architecture a été présenté, il prévoyait un programme ambitieux de stratégie de convergence horizontale dédié à la profession en partenariat avec les institutions et collectivités concernées. L'abandon de ce projet par le bureau de l'actuelle instance ordinaire issue du dernier renouvellement électoral paraît, dans ce contexte, une aberration pathologique qui renvoie "les architectes" dans leur petit quant à soi.

Merci à Lorenzo Diez et aux étudiants de nous avoir apporté la fraîcheur de projets innovants portant une qualité que l'absence de programmes avec budgets contraints permet de libérer.

Le principe de cette semaine d'échanges fructueux est profitable à tous, gageons que nous saurons collectivement en pérenniser le maintien.

Marc Dauber

PRÉSIDENT
MAISON DE L'ARCHITECTURE
DE BOURGOGNE

La Maison de l'Architecture de Bourgogne soutient et soutiendra toutes les actions visant à la promotion de l'architecture et de son enseignement en Bourgogne-Franche-Comté. Après l'accueil récurrent de groupes d'étudiants des écoles d'architecture de Lyon et Paris-la-Villette venus étudier et faire des propositions d'aménagement à Digoïn (71), Lormes (58) et ailleurs, après une opération d'accueil plus importante et renouvelée depuis trois ans par l'association Avenir Radieux à Pesmes (70), toutes soutenues par la Maison de l'Architecture de Bourgogne, la réception d'une centaine d'étudiants de l'école d'architecture de Nancy à Dijon a pris une autre dimension. Par les sujets étudiés, le nombre d'étudiants participants et l'implication des structures locales, elle a été, je pense, une grande réussite.

Ces périodes "d'immersion dans la pratique", essentielles, aussi bien pour les étudiants, les élus et les populations locales que pour les enseignants sont appelées à se renouveler et à s'élargir sur de nouveaux territoires d'accueil. Nous avons pu apprécier lors de la restitution la grande qualité et le sérieux du travail des étudiants. La Bourgogne-Franche-Comté n'est pas un "désert architectural", mais il est certain qu'il nous manque un lieu d'enseignement, de culture et d'échanges sur notre cadre de vie qui se fait sous nos yeux tous les jours.

La Maison de l'Architecture de Bourgogne s'investira pleinement dans ces périodes de constitution et d'échange du savoir architectural que sont les séminaires d'immersion professionnels. Car ils constituent les prémices de la future école nationale supérieure d'architecture de Bourgogne-Franche-Comté, la grande absente dans la couverture nationale de l'enseignement de l'architecture, que nous appelons, tout comme de nombreux organismes régionaux, inlassablement de nos vœux.

Antoine Bréhard

DIRECTEUR RÉGIONAL
DE LA CAISSE DES DÉPÔTS

Acteur historique des politiques urbaines et acteur pionnier des transitions dans notre pays, la Caisse des Dépôts est au cœur de l'aménagement des territoires depuis sa création en 1816. Ses domaines d'activités et ses modes d'intervention caractérisent la diversité de ses missions : financeur, investisseur et opérateur au service de l'intérêt général. Notre action de mécénat fait écho à notre rôle d'aménageur de l'espace public, de financeur du logement social et de premier bailleur social en France. Dans le contexte du déploiement par le ministère de la Culture de sa stratégie nationale pour l'architecture, le mécénat soutient la jeune création architecturale et paysagère autour de deux domaines d'intervention :

- Un soutien à la recherche
- Un dispositif d'accompagnement des projets innovants en matière de : a) Économie circulaire en architecture et en paysage. b) Sensibilisation du grand public à l'architecture et au paysage

C'est en vertu de ce qui précède que la Caisse des Dépôts est heureuse de soutenir en mécénat le projet de l'École nationale d'architecture de Nancy, et de permettre à ses étudiants de venir découvrir le patrimoine urbain, rural, industriel, social et historique hors-les-murs six années consécutives en changeant d'endroit chaque année sur le territoire de Bourgogne-Franche-Comté durant toute une semaine en septembre.

C'est à Besançon qu'a eu lieu l'édition 2016 et c'est à Dijon que se déroule l'édition 2017. Cette opération favorise les échanges universitaires, les rencontres avec la profession, les élus et le grand public à travers des conférences, une exposition et des rencontres. Elle permet une expression architecturale nourrie de nouveaux angles et de nouveaux points de vue.

Ça ne peut, à n'en pas douter, qu'enrichir notre réflexion et renouveler notre vision de l'architecture.

Jean Vigreux

DIRECTEUR DE LA MAISON
DES SCIENCES DE L'HOMME
DE DIJON

La Maison des Sciences de l'Homme de Dijon a été heureuse d'accueillir dans ses locaux la deuxième édition de la Semaine Architecture et Patrimoine en Bourgogne Franche-Comté. En premier lieu, cet accueil a permis aux jeunes étudiants de découvrir un bâtiment exceptionnel réalisé par l'architecte Nicolas Guillot, primé à plusieurs reprises, mais aussi de profiter de cet espace pour élaborer leurs différents projets.

Effectivement, au cours de cette semaine riche en débats, conférences et échanges, les élèves et les enseignants de l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy ont non seulement profité de la richesse patrimoniale de la métropole dijonnaise et du cadre exceptionnel de la MSH, mais ont travaillé sur plusieurs projets. L'immersion dans la capitale régionale de Bourgogne-Franche-Comté a permis de mettre en œuvre une "recherche action" pour refonder ou repenser quatre sites emblématiques de la métropole, de temporalités différentes et d'usages sociaux variés :

- Centre Dauphine
- Vélodrome
- Église Saint-Philibert
- Gare-Arquebuse

La restitution de ce travail a été saluée par tous les acteurs et participe non seulement à la formation des jeunes architectes, mais aussi au dialogue fructueux entre tous les partenaires. Dans cette optique la MSH de Dijon a été heureuse d'accueillir cet événement qui correspond entièrement à sa philosophie d'une co-construction des savoirs.

Anne Matheron

DIRECTRICE RÉGIONALE DES
AFFAIRES CULTURELLES
DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

À l'instar de la région Centre-Val de Loire, la Bourgogne-Franche-Comté ne dispose pas d'école d'architecture. Elle a donc accueilli avec plaisir l'initiative de l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy de venir sur son territoire pour externaliser une partie de son enseignement. Après une première édition de la semaine de l'architecture et du patrimoine pour les 100 élèves de licence à Besançon en 2016, l'édition 2017 s'est déroulée à Dijon. Avec l'appui de la Direction régionale des

Affaires culturelles Bourgogne-Franche-Comté, une collaboration fructueuse entre Dijon Métropole et l'école d'architecture de Nancy a permis cette semaine intense de travail et de diffusion de l'architecture. Les quatre sites retenus par leurs enjeux architecturaux et urbains variés ont permis aux étudiants de proposer des travaux de qualité, restitués devant les élus qui en ont apprécié l'innovation, et répondant à l'objectif fixé en début de la semaine : *"que les étudiants sortent du cadre, qu'ils soient ambitieux !"*.

Ce qui a été semé par les étudiants connaît une traduction concrète, notamment par l'aménagement en cours des abords de la gare où des propositions architecturales ont été intégrées. Le centre Dauphine, autre site d'étude, est appelé à connaître une mutation majeure dans les années à venir. L'imagination fertile des étudiants a ouvert des perspectives enthousiasmantes. Quant au vélodrome, sa mise en lumière, couverte par les médias locaux lors de cette semaine de l'architecture, en a fait redécouvrir le potentiel.

Ce travail des étudiants, accueillis dans la Maison des Sciences de l'Homme de l'architecte Nicolas Guillot, a été complété de conférences et de visites. L'Ordre régional des architectes, Icovil et la Maison de l'architecture en Bourgogne ont été fortement impliqués et ont démontré un vif intérêt pour cette manifestation. L'un des temps forts a été l'accueil de l'architecte suisse Inès Lamunière (auteur de la restructuration de l'Opéra de Lausanne) qui a pu faire bénéficier les étudiants de son expertise reconnue internationalement.

Cette réussite ouvre la voie à une troisième édition en 2018 sur le territoire de Montbéliard.

Sommaire

10	Invitée : Inès Lamunière
19	Un sujet, un lieu, une méthode
22	In situ :
23	Centre Dauphine
24	JULIE CHOISELAT – JOHANNA MANSUY – FLORINE MARCHAL – MARGOT ROBERT
28	MATHILDE BARTHE – SARAH BUCKENS – RÉBECCA D'ANDREA – MATHILDE GRAVIER – JULIE SABEL
33	CLÉMENCE BERNIGAUD – CHARLINE CALULLIER – EDGAR DOLMAIRE – CHARLOTTE JUNG – CAPUCINE ULSAS
37	CÉSAR BRINGNON – COLINE CARLOT – MÉLODY HOARAU – MERWANN KRATI – VICTOR MOUSSY
40	LUDMILLA MBANG – SIMA ALKHATIB – HIBA EL GHALI – LORINE GASTALDI – ANA STANOEVSKA
43	Vélodrome
44	ALI ERIK – LEI LEI – ADRIEN SIMON – AURÉLIEN WILDERMUTH
48	JONAS JAWAD – VALENTIN ROZET – MAELENN SANFINS – JÉRÉMIE TOFANI
51	ROMANE BURLET – LÉA DELOY – JEAN DUAULT – MATHILDE LEFASSY – OCÉANE MARRAKCHI-HOUVER
55	CLOÉ BARLET – PAUL BOILEAU – LUCAS BOISSON – THOMAS HOAREAU – ROMANE TURPIN
58	PAUL-HENRY DURANSON – EMILE LEFEVRE – ENZO NICOLLE – SALOMÉ VINCIARELLI
62	Saint-Philibert
63	JULIEN BALD – PIERRE GEISSANT – JONAS IPARRAGUIRRE – GUILLAUME PIC – NDERWOOD ANTHONY
67	GULDEN BOZYIGIT – FABIENNE GRUND – PAULINE LEY – KAOUTAR STAOUNI
74	CLOTILDE CHEVRIAU – LAURE HAEGELIN – CLARA MARQUET – MARIE ROUX – ADEL TAJRI
78	ASMAA BOUBKER – CHLOÉ BOUR – KEVIN FAURE – CHADIA LASBA – LOUISE STRACK
82	RÉMI ANDRÉ – JULIAN BARBIERO – AURÉLIEN CUCHET – YOAN LAKTAOUI – HUGO RONCHEAU
86	Gare – Arquebuse
87	ANAIS KAHN – MAELA LE MESTRIC – MANON MAUDUIT – CAMILLE ROHMER
90	FLORIANE CREACH – CLAIRE FAVRELIÈRE – MINYOUNG KIM – WILLY MOUREY – MATHILDE VAURE
94	CORALINE DEANTONI – ELIE DEGOIS – SALOMÉ MEURET – JONATHAN THISSE – SARAH ZWAHLEN
98	FLORA CAPITANO – MALORIE DESGRANGE – EMELINE LAJONY – CÉLINE PROVOST
103	MARGAUX ARNOULD – CLÉMENTINE BALLAND – JULIETTE BATOGE – THIBAUT DARTEVELLE – LAURA DOUSSET
107	Architectes encadrants
110	English texts
121	Remerciements

Semaine Architecture

AGENDA SEPTEMBRE 2017

et Patrimoine

→ lundi 18.09.17

10h00 — Présentation de la ville, son patrimoine, ses enjeux métropolitains et les sites d'études retenus à la Mairie de Dijon. Visite de Dijon.

14h00 — Visite des sites choisis avec les étudiants.

18h00 — Rencontre avec les membres de l'Ordre des architectes de Bourgogne et de la Maison de l'architecture de Bourgogne.

Vernissage de l'exposition portraits d'architectes de Bourgogne Franche-Comté à la Maison des architectes.

→ mardi 19.09.17

08h00 — Travaux en ateliers à la Maison des Sciences de l'Homme.

11h30 — Conférence sur l'histoire urbaine de Dijon par Agnès Bournigault, chargée de mission Icovil.

14h00 — Travaux en ateliers avec les enseignants.

18h00 — Conférence "Construire ici, être architectes en zone rurale" par Juliette Lavault, architecte D.E (Atelier Correia, Saulieu) et Marine Jacques-Leflaive, architecte D.E.S.A., (atelier Zéro Carbone, Nuits-Saint-Georges) dans le cadre du mois de l'architecture contemporaine organisé par la Maison de l'architecture de Bourgogne.

→ mercredi 20.09.17

08h00 — Travaux en ateliers à la Maison des Sciences de l'Homme.

12h30 — Présentation des services patrimoine de la DRAC.

14h00 — Travaux en ateliers.

18h00 — Soirée "Être architecte au service du patrimoine" : Présentation du CAUE21 et de l'Architecte des Bâtiments de France. Conférence de François Peyre, architecte du patrimoine.

→ jeudi 21.09.17

08h00 — Travaux en ateliers à la Maison des Sciences de l'Homme.

11h30 — Visite du campus universitaire de Dijon.

14h00 — Travaux en ateliers.

19h00 — Conférence "Construire dans et avec l'architecture du passé" d'Inès Lamunière dans la Salle du Conseil à Dijon Métropole.

→ vendredi 22.09.17

8h00 — Travaux en ateliers encadrés par Inès Lamunière.

→ samedi 23.09.17

9h00 — Présentation des travaux, à Dijon-Métropole, en présence des élus.





Invitée
Architecte

INÈS LAMUNIÈRE



BIO Inès Lamunière est née en 1954 à Genève où elle suit une éducation anglo-saxonne à l'École Internationale de Genève. Elle obtient son Master en architecture à l'École polytechnique fédérale de Lausanne en 1980. Pendant quatre ans, elle poursuit sa formation à l'Institut suisse de Rome et, en parallèle, est architecte chez Paolo Portoghesi Architetto à Rome puis chez François Maurice, architecte à Genève. En 1984, elle co-dirige Devanthéry et Lamunière Architectes, puis dès 2001, dl-a, designlab-architecture - architecture, restauration du patrimoine et urbanisme. Lauréate de concours, ses mandats sont acquis dans différents champs de l'architecture et à différentes taille d'intervention. En 2014, elle prend la direction de dl-a, designlab-architecture, et s'entoure d'une équipe de collaborateurs dans tous les domaines de l'architecture. En parallèle de sa pratique professionnelle, elle est sollicitée pour des missions d'enseignement et de recherche. Elle a été notamment professeure invitée à la Graduate School of Design, Harvard University. Actuellement, elle est professeure d'architecture à l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) pour l'enseignement du projet en Master. Elle y dirige depuis 2001 le Laboratoire Architecture et Mobilité Urbaine (LAMU) afin de répondre aux enjeux de l'évolution des modes de mobilité et de l'étalement territorial des zones urbanisées. Elle dirige également le programme doctoral Complex Design. Inès Lamunière a reçu le Prix Suisse Meret Oppenheim pour les Arts en 2011. Elle est distinguée par la République française au grade de Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres en 2017. Elle est membre SIA, FAS et FSU.

Ses projets et réalisations ont fait l'objet de nombreuses publications dont :

- Joseph Abram, Devanthéry & Lamunière : Fo(u)r Example(s), Birkhäuser-Verlag, Basel, 1996.
- Joseph Abram, Devanthéry & Lamunière, Pathfinders, Birkhäuser-Verlag, Basel, 2005.
- Emmanuel Caille et al., Devanthéry & Lamunière, InDetails, Archibooks Sautereau Ed, Paris, 2010.
- Anne Kockelkorn and Laurent Stalder, Devanthéry, Lamunière : images d'architecture : deux entretiens, Editions Infolio, Gollion, 2011.
- Laurent Stalder et al., Interviews on architecture with Inès Lamunière, Turich 2018 (à paraître en automne).



Construire dans et avec l'architecture du passé par Inès Lamunière

Les années de l'apprentissage

Au début de mon travail d'architecte, j'ai choisi de poursuivre en parallèle une réflexion culturelle sur l'architecture et un apprentissage de son art de bâtir. Les années 80 voyaient les outrecuidances d'une post modernité commerciale et vulgaire. Mais un état d'esprit émergeait aussi. La recherche des fondements constructifs et fonctionnels de l'architecture dite "moderne" nous intéressait. Cet intérêt était aussi lié à des occasions de réhabilitations – de restaurations disait-on – d'un patrimoine moderne, laissé à l'abandon parfois, obsolète ou encore fragilisé par le temps. Dans ce contexte, les reconstructions du pavillon de l'Esprit Nouveau de Le Corbusier, ou celle du pavillon de Mies van der Rohe à Barcelone prenaient un sens et devenaient paradoxalement, plus de soixante ans après leur première édification, des manifestes pour une architecture nouvelle, plus essentielle. Leur architecture, toute neuve et belle était inspirante non pas seulement comme sujet de design, mais bien comme une architecture construite, faite de matière, d'une grande rigueur du détail, du dimensionnement, sorte d'ode à la mise en forme issue des éléments construits.

Plus proche de moi, en Suisse, le regard se portait sur des œuvres sur lesquelles on ne savait presque plus rien, qui étaient souvent bien "abimées" et parfois dévolues à la destruction

pour raison d'obsolescence. Il a fallu cette incroyable conjonction de quête d'apprentissage du métier sur un ancrage intellectuel autant que pratique, pour réunir un ensemble de jeunes architectes autour de ces questions. Mon associé d'alors, Patrick Devanthery ainsi que Laurent Chenu ou encore Christian Sumi, parmi d'autres, et moi-même avons commencé à étudier ce qui nous environnait ; découvrant alors aux côtés de Le Corbusier (*Immeuble Clarté à Genève, 1932*) et de Jean Tschumi (*Aula de l'EPUL, 1962*), des architectes plus régionaux mais qui se sont avérés de vraies découvertes : Marc Piccard (*Bain de Bellerive 1936*), Marc Joseph Saugey (*Cinéma Le Paris à Genève, 1957*) ou encore les ingénieurs Pierre Trembley (*Patinoire des Vernets, 1958*) ou Pierre Froidevaux (*Mont Blanc Centre, 1953*).

Les projets de restauration du patrimoine du XX^e siècle

Forts de ces recherches menées en dehors des cercles professionnels, j'ai eu la chance, avec Patrick Devanthery, d'être mandatée pour la restauration de Bains de Bellerive-Plage à Lausanne. À cette occasion, une méthodologie de projet et de chantier a été mise au point (voir : *Bellerive-Plage, projets et chantiers, Payot, Lausanne, 1997*). Depuis, cette même méthodologie, qui repose sur des connaissances autant sociales que techniques que du savoir-faire constructif, est appliquée



par mon bureau dl-a, designlab-architecture à de nombreux projets. En effet, ont suivi les chantiers de restauration de l'aula de l'EPUL (1996), du Cinéma Le Paris (1999), de Mont Blanc Centre (2002), notamment. Dans tous ces cas, l'enrichissement pour ma pratique de l'architecture fut déterminant. La connaissance des chantiers du béton, de l'acier ou encore de l'aluminium ont vraiment et largement contribué à l'acquisition des connaissances qui me permettent de discuter d'égal à égal avec les entreprises de construction. De plus, ces savoirs continuent encore aujourd'hui à questionner et faire réfléchir notre équipe sur les cultures constructives actuelles.

Les projets d'intervention sur les obsolescences la modernité

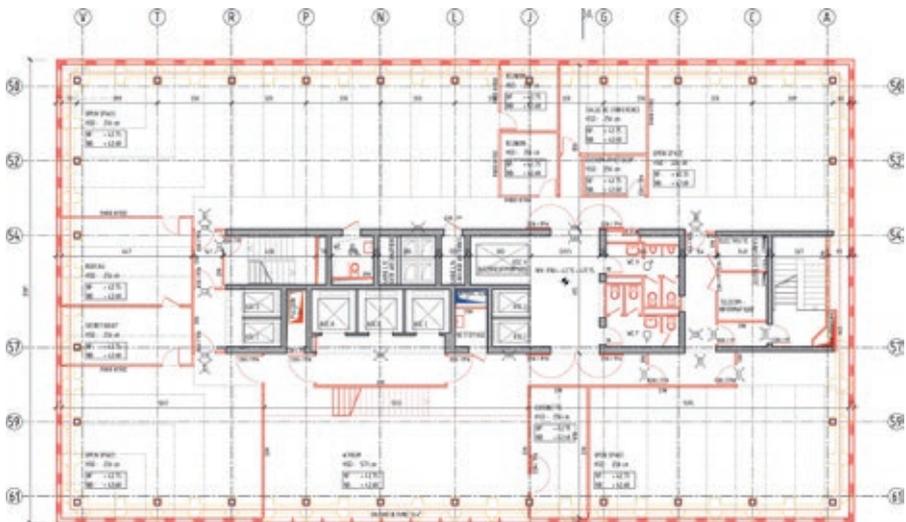
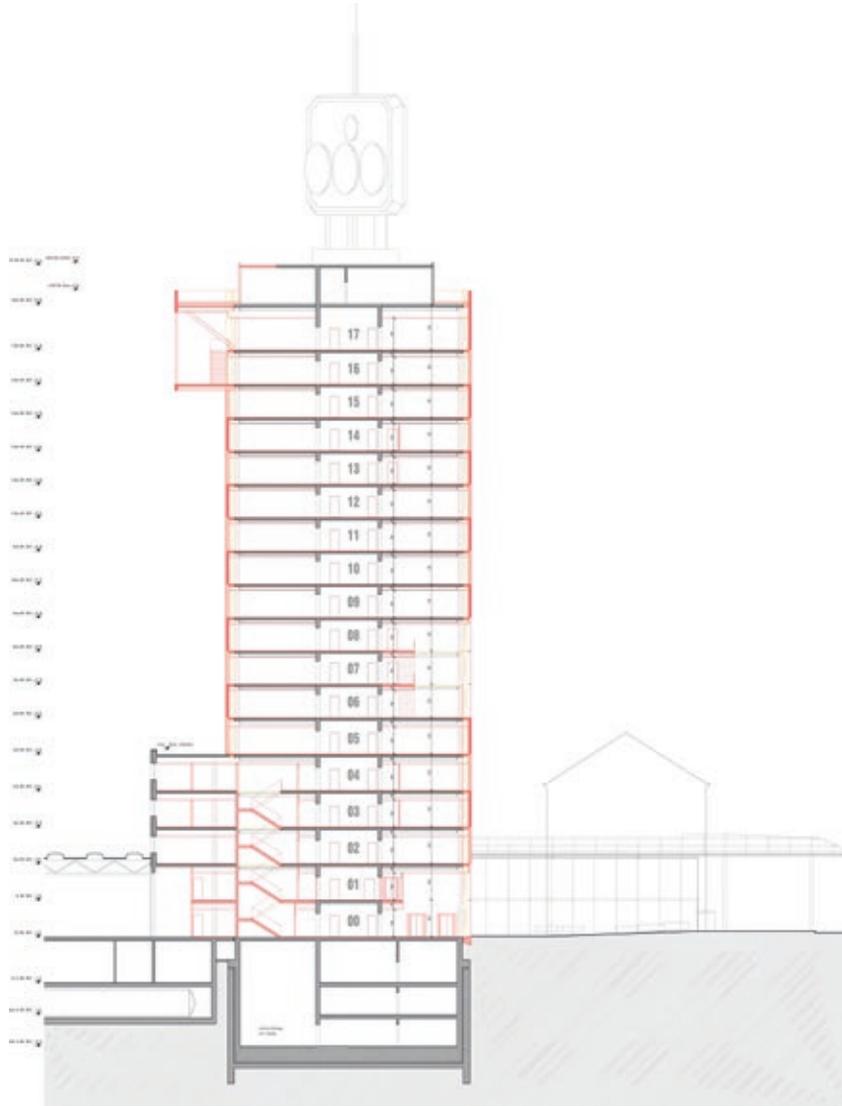
Simultanément aux premières constructions *ex nihilo* du bureau, un nouveau type de projets et de mandats sont apparus : des édifices "en dérive", dont l'avenir est incertain. Il s'agit notamment de friches industrielles en quête de nouveaux usages, d'immeubles dont l'obsolescence fonctionnelle se double de problèmes de salubrité – amiante –, ou encore de bâtiments existants à agrandir et transformer en vue de densification urbaine.

Ce nouveau type de projet, tout comme les projets de restauration du patrimoine moderne, permet une revalorisation de contextes bâtis

dans l'environnement urbain dans lesquels ils s'insèrent. En effet, ils sont autant l'occasion d'une réflexion en profondeur sur l'évolution des usages que sur l'expression de ces usages, devenus souvent multiples, dans l'espace public.

Le site industriel de la SIP (Société d'Instruments de Physique) au cœur de quartier de Plainpalais à Genève a fermé ses portes en 1995. D'abord occupé, squatté, ensuite partiellement aménagé pour abriter le musée d'art moderne et contemporain (MAMCO), l'ensemble se cherche une destinée qui concilierait usages publics et privés. À l'occasion de la reprise de ce foncier par la Caisse de retraite des employés de l'Etat de Genève, mandat nous a été confié d'entreprendre différents *scenarii* de réhabilitation, transformation, agrandissement du site. Il en résulte une stratégie intéressante du "step by step", où, par une mise en place d'un cahier des charges propre au repérage de parties d'ouvrage, structure béton et / ou acier, enveloppe en maçonnerie, baies vitrées, systèmes distributifs, etc, le projet peut évoluer en fonction de la demande. Celle-ci est multiple : secteurs à haute valeur ajoutée (études d'avocats, bureau administratif pour l'université, architecte, sociétés de production design), côtoient des programmes de relocalisation d'artistes qui occupaient préalablement le site. Le cahier des charges a ensuite été appliqué sur la









période 2006 à 2017, la dernière partie ayant aussi fait l'objet d'une nouvelle surélévation.

Un autre exemple est celui de la transformation de l'ancienne tour administrative de la RTS (Radio et Télévision Suisse) également implantée à Genève. Lauréat du concours international, notre projet *La rue à tous les étages* a été l'occasion de mettre à nu la structure en béton de la tour de 18 étages. Après un désamiantage complet ont suivi les travaux de transformation et de modification de la tour qui ont fait l'objet de la mise en œuvre de trois principes :

- 1) la nouvelle enveloppe est capable d'exprimer les nouvelles ambitions de l'information audiovisuelle ainsi que résoudre et amener des améliorations significatives à la thermique et au confort du bâtiment,
- 2) la découpe de certaines dalles, l'insertion de nouveaux escaliers dans des atriums, permet une relation "à pied" plus facile entre les étages et les différentes rubriques des journalistes,
- 3) la réalisation d'un grand espace en porte-à-faux aux 17^e et 18^e étages permet la rencontre et l'échange entre collaborateurs ou la réalisation de prises de vue et la réalisation de nouvelles émissions alors que le panorama sur le lac Léman est le décor privilégié.

Le projet de modernisation de l'Opéra de Lausanne a fait l'objet d'une stratégie de projet un peu différente. La contrainte budgétaire étant particulièrement forte et les besoins techniques très lourds (nouvelles scène et techniques de scène), le choix a porté sur la démolition propre du bâtiment au niveau du plan précis du rideau de scène. Cette clarté de l'intervention permet de reconnaître la qualité indéniable de la salle composée d'un parterre et de trois balcons. C'est d'ailleurs cette salle qui a servi de décor au magnifique dialogue entre les acteurs Jean Louis Trintignant et Irène Jacob dans *Rouge* de Krzysztof Kieślowski sorti en 1994. La précision de la ligne de coupe a donc permis une restauration dans les règles de l'art de la salle et des parties existantes publiques qui donnent sur l'entrée de l'avenue du théâtre à Lausanne. Derrière le rideau de scène, s'est déroulée pendant un chantier de 24 mois, la construction d'un édifice résolument contemporain dans le quartier haussmannien somme

toute bien bourgeois et de l'avenue Beauséjour. Tour de scène à 32m, grande scène, foyer des artistes, loges, atelier de production des costumes, décors, administration du théâtre forment un nouveau volume, dont l'enveloppe en plaques d'acier forme le manteau. Ces exemples montrent que ce genre de projets fait partie de la construction des villes qui se renouvèlent autant parce qu'ils sont à l'origine de synergies entre économie financière et nouveaux usages que parce qu'ils ont juste parfois la chance d'être déjà là, au cœur des villes.

Le projet contemporain est amené à modifier plus qu'à édifier

Ces expériences de modification m'ont aussi appris à voir l'ensemble des projets du bureau, bâtiments neufs ou bâtiments transformés comme autant d'objets qui sont le produit d'un regard disciplinaire renouvelé sur l'architecture.

Un de nos projets actuellement en construction, illustre peut-être cette idée. Dans le quartier de Clinton Hill à Brooklyn la construction d'un très petit immeuble d'habitation de quatre niveaux et un sous-sol est en cours. La typification des *brownstones* est connue : trame de trois fenêtres sur rue, une porte d'accès, un jardin arrière invisible depuis la rue, façade en calcaire brun. Pour moi, s'insérer dans ce contexte ne demande aucune provocation de style ou de forme, même si, en l'occurrence, la parcelle n'est ici pas en zone protégée. Afin de proposer une Case Study house, renouvelée, économique et accessible à une classe moyenne, qui n'est pas encore gentrifiée, le projet s'est attaché à réfléchir en termes de simplicité typologique, structurelle, des éléments d'équipement, de distribution et de métrique des espaces. Le contrôle de la volumétrie tout comme le choix d'un revêtement en plaque d'aluminium en feront, toutefois, un projet basique, qui tient à la fois des chantiers pour l'aviation et d'une étrange solution post-venturienne pour l'angle des rues Classon et Greene.

Pour conclure, probablement trop rapidement sur ces propos, je souhaite affirmer que nous avons encore tout à apprendre d'une architecture contemporaine pensée comme une discipline qui modifie plus qu'elle n'édifie.

→ SIP Genève

P.10 : Bâtiment E

P.11 : Maquette avant démontable, avant restructuration

P.12 : Nouveaux cloisonnements et faux-planchers

P.13 : Bâtiment E et cour

→ Opéra de Lausanne

P.14 : Photos @Fausto Pluchinotta

→ Bains de Bellerive, plage à Lausanne

P.14 : La rotonde après restauration

→ RTS (Radio Télévision Suisse), Genève

P.15 : Coupe et plan type

P.16 : Vue depuis l'Arve

→ BASE 1, Brooklyn

P.14 : Vue depuis Classon Avenue



R
S

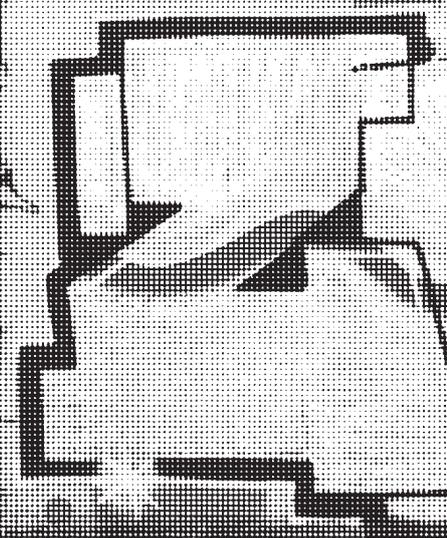
LOAN

MIA

OPERATOR
ESY

MIA
WOLFE

PERIOD



ESY

UN SUJET
UN LIEU — UNE
MÉTHODE

et Patrimoine

Un sujet

Créée en 2004, la Semaine Architecture et Patrimoine est un temps fort de l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy. Il s'agit d'une semaine intensive de projet et d'enseignement dans une ville partenaire de l'école d'architecture de Nancy. Début obligatoire de la troisième année de Licence, elle confronte les étudiants aux problématiques de diagnostic et de projet architectural en milieu patrimonial fort. Un partenariat pluriannuel est établi avec la région Bourgogne Franche-Comté depuis 2016. Après Besançon, la ville de Dijon, forte de son héritage architectural et historique exceptionnel, accueille cette année la Semaine Architecture et Patrimoine.

Un lieu

Les étudiants sont confrontés cette année à une histoire riche et complexe de plus de deux millénaires. Site habité dès l'âge du Bronze, castrum gallo-romain, la ville se développe au bas-Moyen-Âge sous l'impulsion des fastueux ducs de Bourgogne. Un second âge d'or correspondant au XVIII^e siècle voit la ville s'embellir avec la construction d'importants programmes architecturaux et urbains. Idéalement placée sur la ligne du chemin de fer Paris-Lyon-Marseille, Dijon devient au XIX^e siècle une ville industrielle florissante avant de diversifier son économie au cours du XX^e siècle pour devenir la cité patrimoniale et gastronomique que l'on connaît.

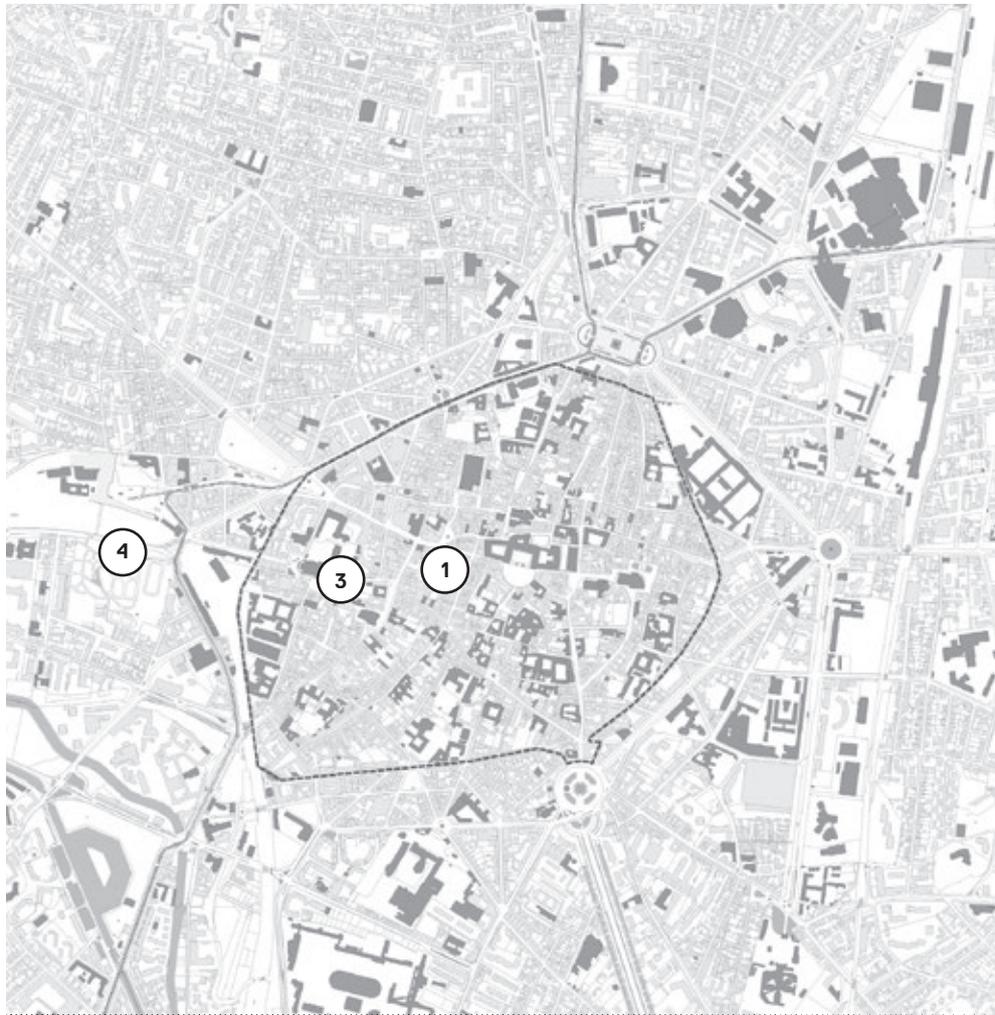
Tous ces âges ont légué à la ville de Dijon un patrimoine riche d'éléments divers aux enjeux architecturaux, urbains et paysagers stratégiques. Quatre sites particulièrement significatifs ont été retenus pour faire l'objet des études :

- le centre Dauphine,
- le Vélodrome,
- l'église Saint-Philibert,
- l'ensemble urbain Gare – Parc de l'Arquebuse.

Les enjeux de cette étude sont multiples et complexes. Objets architecturaux ou ensembles paysagers et urbains, ces sites présentent des qualités patrimoniales et spatiales riches mais parfois effacées. Leurs histoires et leurs situations peuvent leur faire prétendre à un rôle majeur dans l'agglomération. Comment leur redonner une place de premier plan dans le tissu dynamique de la ville et en faire les pôles d'attractivité pour le Dijon de demain ?

Une méthode

Programmée du 18 au 23 septembre 2017, la semaine a commencé lors de l'accueil des étudiants par la municipalité dans les salons de l'Hôtel de ville suivi d'une visite des différents sites. Les vingt groupes de travail se sont ensuite répartis entre les différents sites d'étude, encadrés par Hélène Corset, Aurélie Husson, Matthieu Lardière, Jean-Pascal Lemeunier et Virginie Thévenin. Le travail s'est organisé suivant les trois phases du projet patrimonial : analyse et diagnostic de l'existant, identification des enjeux et élaboration du projet architectural et urbain répondant à la demande du site. À la fin de la semaine, les projets ont été présentés publiquement à la métropole du Grand Dijon devant un jury d'enseignants, de représentants du ministère de la Culture et de la Ville de Dijon.

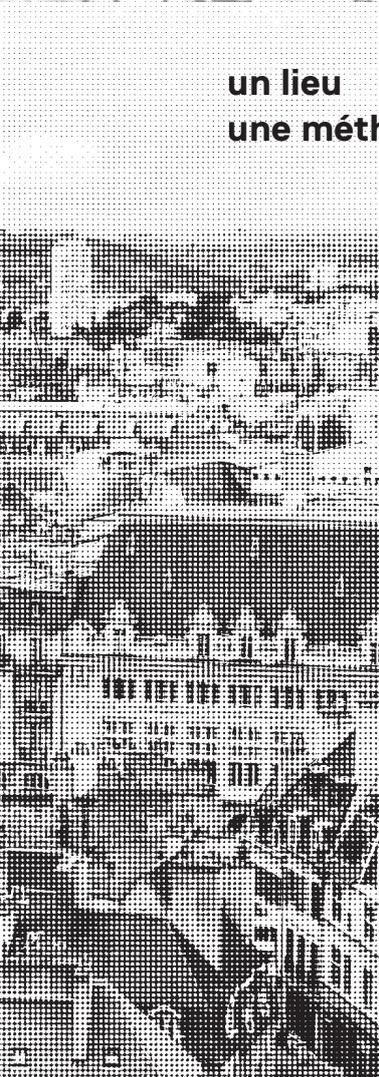


un sujet





un lieu une méthode



→ 1

Centre Dauphine

Ouverte en 1973 au cœur d'un îlot insalubre au cœur de la ville historique, ayant successivement abrité un prieuré, un oratoire, une imprimerie, cette galerie commerciale est aussi dotée d'un parking souterrain et d'étages de bureaux. Elle permet le passage entre la rue Bossuet et la rue du Bourg en s'ouvrant sur la rue Dauphine dont elle tire son nom. Son architecture pragmatique ne cache pas la rupture qu'elle crée dans le tissu ancien, notamment le vide dans le front bâti de la rue Bossuet où débouche l'entrée du parking souterrain. La rue Dauphine qui la longe permet un accès latéral. Cet ensemble est typique des opérations de réhabilitation urbaine de la fin des années 1960 qui s'insèrent dans le tissu existant tout en affirmant ses nouveaux usages et sa matérialité.

Les enjeux :

- donner une cohérence aux espaces publics délaissés
- valoriser un cœur d'îlot traditionnellement végétalisé
- réhabiliter et transformer une architecture obsolète

→ 2

Vélodrome

Vaste enceinte de béton, le vélodrome de Dijon est construit en 1934 par la municipalité pour accueillir des compétitions et inscrire plusieurs records. Bâtiment typique des années 30 par son architecture moderne, il témoigne de l'importance du vélo (artisanat, commerce, événements sportifs) dans la ville à la fin du XIX^e siècle et jusqu'au milieu du XX^e. Construit en périphérie, le site a été rattrapé par l'urbanisation et se trouve aujourd'hui en pleine ville. Situé dans un complexe sportif dominé par un grand terrain de football, le vélodrome, peu utilisé à l'heure actuelle, a des atouts à faire valoir.

Les enjeux :

- structurer l'îlot des stades
- réhabiliter et donner de nouveaux usages au bâtiment
- mettre en valeur et faire connaître une histoire et un patrimoine

→ 3

Église Saint-Philibert

Lieu de culte attesté dès l'époque gallo-romaine, l'église Saint-Philibert est proche de la cathédrale, dans un quartier d'entrée de ville. L'église actuelle présente une architecture des XIV^e et XV^e siècles, avec des adjonctions plus récentes. Malheureusement très abîmée par diverses utilisations depuis la Révolution, sa structure est dégradée et l'église est fermée. Autrefois haut lieu de la démocratie populaire, le parvis servait de décor aux élections et manifestations des vigneron. Sa position aux portes du centre ville, son histoire et la richesse de son architecture en font un lieu majeur du patrimoine dijonnais, trop mal connu.

Les enjeux :

- rénover l'espace urbain des parvis
- restaurer et réutiliser le bâtiment
- mettre en valeur un quartier historique

→ 4

Gare – Arquebuse

Le jardin de l'Arquebuse, situé aux portes de la ville, doit son nom à la compagnie des arquebusiers de la ville qui s'y sont installés au XVI^e siècle. Devenu parc botanique au XIX^e siècle, il voit la construction de la gare entre la ville et son site à la fin du siècle. Située sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, la gare s'est progressivement développée et crée aujourd'hui un véritable point nodal de la ville. La différence de niveau entre la gare et le jardin est visible du côté de l'avenue Albert I^{er} qui les sépare. Avec la future cité de la gastronomie, toute proche en continuant la rue de l'Arquebuse, ces éléments marquent l'entrée de la ville, sans toutefois être reliés de façon claire.

Les enjeux :

- relier les lieux
- donner à la gare un visage à l'échelle de la ville
- mettre en valeur le patrimoine paysager du parc

Légende

○ : historique

≡ : analyse

◎ : programme

⬡ : projet

In situ

01
CENTRE
DAUPHINE



Dijon est une métropole qui se situe entre Lyon et Paris. Son histoire remonte à l'Antiquité où elle regroupait un cours d'eau au-delà du castrum et quelques édifices religieux. Au début du XVIII^e siècle, alors que la ville s'étend de plus en plus, un premier édifice religieux s'implante dans l'îlot qui est à cette époque traversé par le Suzon. A la fin du XVIII^e siècle, un oratoire se développe intégrant des cours et jardins. Au XIX^e siècle, l'îlot est marqué par un parcellaire en lanières au cœur desquelles on trouve quelques parcelles beaucoup plus larges qui vont se densifier de manière importante avec le centre Dauphine de nos jours.

Nous avons pu constater que la logique d'implantation des centres commerciaux dans les années 1970 était de démolir pour s'implanter à la place alors que pour le cas présent, l'architecte Guy Nicot, dans le cadre du secteur sauvegardé, a inséré le projet au centre de l'îlot. Par rapport à la ville, le secteur est bien desservi et entouré de différents bâtiments ou équipements culturels. La superficie du cœur d'îlot est d'environ 6350 m².

Nous avons relevé la présence de commerces en abondance tout autour prouvant que la zone est intéressante. De plus quatre accès sont disponibles pour le centre. De cette façon, les flux piétons sont relativement importants sur le pourtour tandis que la rue Dauphine est plus délaissée.

Concernant sa constitution, la végétation est peu présente et par le vide et le plein nous montrons en effet que l'îlot est sur-densifié. Nous voyons bien que le bâtiment est totalement enclavé et qu'il génère des espaces étouffants au cœur. De plus, l'architecture monumentale est inadaptée au lieu et devient invisible. Les entrées sont désuètes, certaines sont trop étroites et d'autres empiètent sur le parcellaire privé. En s'inscrivant dans cet îlot, le bâtiment a de plus creusé le front bâti, laissant des pignons aveugles. Par ailleurs, les utilisateurs et riverains trouvent le centre dépassé, surtout depuis l'arrivée du tram qui permet un accès facile à la Toison d'Or.



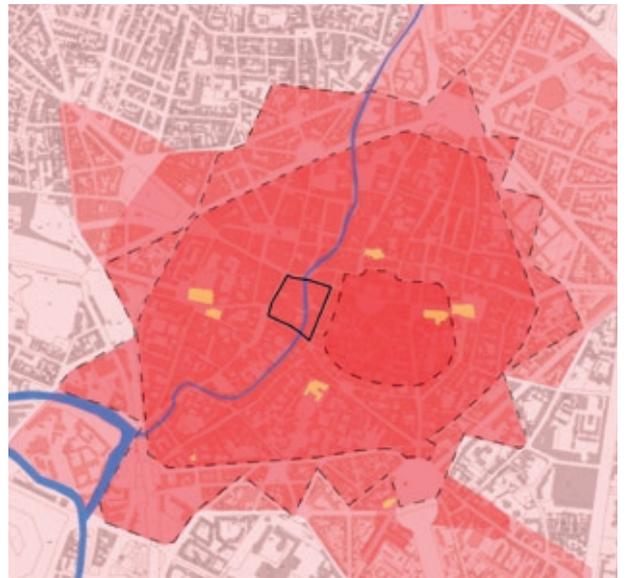
Nous avons ainsi défini différents objectifs : apporter des commerces aux entrées pour offrir une meilleure visibilité, réinvestir le parking qui est aujourd'hui inutilisable, libérer le cœur d'îlot pour y créer un espace public plus agréable, redéfinir les zones privées qui sont mal délimitées et mal réparties voire inexistantes, créer un puits de lumière qui permettrait de réinvestir le parking, conserver les cheminements (axes) et traiter les pignons aveugles.



Nous avons pour cela imaginé un programme en relation avec la tradition locale du vignoble qui consisterait en une cave/dégustation, un restaurant/bar, des commerces et surtout un espace vert public. Pour conserver les axes, nous proposons que le cheminement se fasse en passant sous des bâtiments commerciaux qui signaleraient les entrées dans l'îlot. Pour restituer un cœur d'îlot, agréable à vivre et aéré, nous garderions seulement une partie du garage actuel. Un vide exploitable serait créé au centre entouré par de nouveaux bâtiments qui répartiraient mieux les espaces publics / privés et redonneraient des jardins aux habitations. Un de ces bâtiments comprendrait l'accueil et l'accès au nouveau sous-sol culturel. Le cœur d'îlot serait ainsi complètement réhabilité offrant un espace très végétal et accueillant.

(1) AUJOURD'HUI : UN ÎLOT DENSE

- CENTRE DAUPHINE
- VÉGÉTATION
- TRACÉS PÉRÈNES LIÉS AUX ESPACES VIDES DES ANCIENS COUVENTS



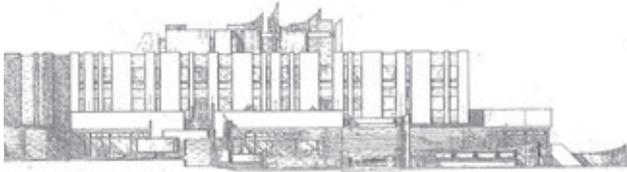
(2) UN LIEU BIEN DESSERVI

- CENTRE COMMERCIAL LE DAUPHINE
- ÎLOT
- ZONE PROTÉGÉE
- CHEMIN DE FER
- LIGNE DE TRAMWAY
- LIGNES "CITY"
- LIGNES "PLEINELUNE"
- BUS LIGNE 4
- GARE
- PLACE DARCY
- PLACE DE LA LIBÉRATION
- ZÉNITH
- PALAIS DES CONGRÈS

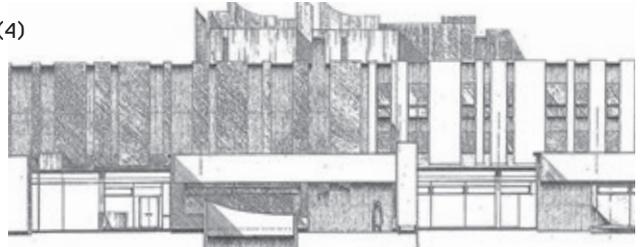


- (3) UNE ARCHITECTURE INVISIBLE : ELÉVATIONS EST
- (4) UNE ARCHITECTURE INVISIBLE : ELÉVATIONS OUEST

(3)



(4)



ATOUTS

- BIEN DESSERVI
- BIEN LOCALISÉ (CENTRE VILLE)
- BIEN ENTOURÉ EN ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET COMMERCIAUX
- POTENTIALITÉ DU COEUR D'ÎLOT
- POURTOUR DE L'ÎLOT DE BONNE QUALITÉ
- ARCHITECTURE INTERESSANTE AUX ENTRÉES

HANDICAPS

- CENTRE OBSOLÈTE
- PARKING INUTILISABLE
- SURDENSIFICATION
- PEU DE VÉGÉTATION
- ESPACES EXTERIEURS RÉSIDUELS
- PAS DE DIFFÉRENCIATION PUBLIC / PRIVÉ

OBJECTIFS

- AMENER UNE VISIBILITÉ COMMERCIALE EN FRONT DE RUE
- RÉINVESTIR LE PARKING AVEC DÉMOLITION PARTIELLE OU TOTALE
- LIBÉRER LE COEUR D'ÎLOT, EN CONSERVANT UN ESPACE PUBLIC
- RÉDÉFINIR LES PARCELLE POUR REDONNER DE L'HABITABILITÉ AUX ESPACES PRIVÉS
- CRÉATION D'UN PUIT DE LUMIÈRE
- CONSERVER LES CIRCULATIONS
- RETRAITER LES FAÇADES BORGNES

SOLUTIONS

- PÔLES DE COMMERCE AUX ENTRÉES DE LA PARCELLE
- CAVE ET DÉGUSTATION EN SOUS-SOL, AVEC VERRIÈRE POUR L'ÉCLAIRER
- ESPACE PUBLIC VERT ENTRE LES BÂTIMENTS, AVEC PLEINE TERRE
- MISE EN PLACE DE PARCELLES PRIVÉES AVEC PLUS D'INTIMITÉ
- PERMET D'ÉCLAIRER LA CAVE
- ESPACE PIÉTONNISÉ
- LES NOUVEAUX BÂTIMENTS S'IMPLANTERONT UNIQUEMENT SUR LES FAÇADES BORGNES



- (5) PLAN MASSE
- (6) INSERTION DES NOUVEAUX BÂTIMENTS AUX DEUX ENTRÉES
- (7) PERSPECTIVE DU CŒUR D'ÎLOT

(5)



(6)



(7)





C'est à la Proto Histoire que l'on retrouve les premiers habitats à l'origine de Dijon. En 250, le castrum se forme et les premières fortifications sont édifiées non loin du Suzon. Du XII^e au XVI^e siècle, après l'incendie destructeur de 1137, la ville s'étend en construisant de nouvelles fortifications bastionnées et s'équipe d'un château. Le Suzon est dévié. À l'échelle du quartier, les îlots et les rues commencent à se former. L'hôtel Ducal est bâti ainsi que la place Saint Christophe. A la période classique, on construit le canal de Bourgogne au sud-ouest des fortifications et la culture de la vigne s'intensifie dans la région. La place Saint-Christophe est réaménagée en place Royale par Mansart. On perce le passage Dauphine sur les traces du Suzon qui a été recouvert. Le séminaire est édifié et ses jardins aménagés. Après la Révolution, à la période industrielle, la statue du roi et les remparts sont démolis et la place Royale devient place de la Libération. Cela permet le développement partie nord-est de la ville. Le chemin de fer est mis en place et des casernes militaires se développent dans la périphérie. On s'inspire des équipements parisiens pour installer le Marché Couvert. Au XX^e et XXI^e siècle, en périphérie, les casernes sont réhabilitées et le lac Kir, un lac artificiel, est créé. Les politiques se reconcentrent sur la modernisation du centre ville : avec de nouvelles places, la mise en place du tram, ainsi que la piétonnisation de nombreuses rues. En 1973 le centre dauphine est construit à l'emplacement de l'ancien séminaire et de ses jardins.



En se concentrant sur la morphologie de l'îlot, on retrouve les traces de l'histoire de la ville avec à l'est des parcelles en lanières héritées du Moyen-Âge et au sud de grandes parcelles dues à la disparition du séminaire et de ses jardins sur lesquels est venu s'implanter le centre Dauphine. L'analyse du site révèle une situation privilégiée au cœur d'un quartier commerçant et piéton très fréquenté, à l'exception de la rue Bossuet desservie par le bus et donnant accès au parking du centre Dauphine. Celui-ci est traversant d'une rue à l'autre, et possède également des accès intérieurs avec les autres magasins alentours. Concernant les espaces verts latéraux, on retrouve au nord un jardin privé et au sud un espace vert publique. On constate ensuite un manque de lisibilité des accès. À la fois du côté de la rue du Bourg avec une fragmentation de l'espace d'entrée, ainsi que du côté de la rue Bossuet avec une rupture de frontalité des façades adjacentes et une entrée de parking trop marquée qui ne laisse que très peu de place aux piétons. Enfin, au sud de l'îlot on trouve un espace végétal résiduel inexploité : la présence d'équipements techniques, les dégradations sur la façade et les locaux vacants ne permettent pas de mettre en valeur cet espace actuellement. Le rapport visuel qu'entretiennent les habitations environnantes avec le Centre Dauphine est déplaisant du fait des toitures terrasses non exploitées. En plus des accès peu lisibles et très minéraux, la circulation intérieure est également problématique : elle donne naissance à des recoins et à des locaux sombres puisque la seule véritable source de lumière est celle provenant de la verrière centrale, ce qui ne suffit pas à éclairer toute la profondeur des locaux bas de plafond.



L'enjeu principal du projet est de redonner son attractivité au centre Dauphine. Pour cela, il faut donner de la lisibilité aux façades et piétoniser l'ensemble des rues autour de l'îlot. Ainsi, les espaces résiduels seront valorisés. La situation du centre en cœur d'îlot rend primordial de conserver son principe traversant. Enfin, il faut recréer une homogénéité entre le projet et l'existant. Pour cela le programme vise le réaménagement des entrées en un espace public ouvert sur la ville. L'intervention dans cet îlot dense consiste en la mise en place d'une rue intérieure à la manière des passages couverts parisiens.



Le rez-de-chaussée et le R-1 sont transformés en une galerie gourmande, c'est à dire un centre commercial qui accueille préférentiellement des boutiques de bouche, de produits locaux ou des restaurants. Au sous-sol s'installe une cave à vin ouverte au public destinée à la conservation, la dégustation et la vente. Notre projet propose de supprimer le parking et donc ses rampes d'accès ainsi qu'une partie du rez-de-chaussée à l'est pour dégager deux parvis à l'est et à l'ouest qui viennent à la fois atténuer les ruptures et apporter de la végétation de façon conséquente au centre ville. La façade est rénovée thermiquement et parée d'acier

Corten qui se marie bien avec les pierres des bâtiments voisins. De plus, on recrée la toiture avec une verrière et on la végétalise, ce qui permet une bonne isolation thermique ainsi qu'une vue arborée pour les habitants des logements voisins. Les espaces latéraux sont tous les deux privatisés et rendus aux habitants des rez-de-chaussée de ces logements.

À l'intérieur, nous conservons l'espace couvert que constitue le centre Dauphine et soulignons l'idée de traversée de l'îlot par une rue intérieure. Celle-ci est accentuée par la construction d'une verrière toute en longueur qui permet l'éclairage naturel de la galerie. Comme une faille, l'espace de circulation centrale est évidé de moitié sur toute la hauteur du bâtiment pour découvrir un mur en pierre de Bourgogne brut qui guide le regard jusqu'à la cave à vin. Dans ce vide s'insèrent les circulations verticales. Ainsi notre projet retrouve son attractivité puisqu'il conserve sa fonction de lieu de passage et apporte un véritable lieu de vie aux habitants, touristes et usagers du quartier dans un écrin en cœur d'îlot en se recentrant sur une valeur forte du patrimoine dijonnais.

(1)



250 > XII^e AU XVI^e SIÈCLE > XVII^e AU XVIII^e SIÈCLE > XIX^e SIÈCLE > XX^e ET XXI^e SIÈCLE

FORMATION DU CASTRUM ET DES PREMIÈRES FORTIFICATIONS NON LOIN DU SUZON

APRÈS L'INCENDIE DESTRUCTEUR DE 1137, EXTENSION JUSQU'À LA NOUVELLE FORTIFICATION BASTIONNÉE ET LE CHÂTEAU. DÉVIATION DU SUZON.

RECOUVREMENT DU SUZON. CONSTRUCTION DU CANAL DE BOURGOGNE. CULTURE DE LA VIGNE

DÉMOLITION DES REMPARTS. DÉVELOPPEMENT DE LA PARTIE NORD-EST DE LA VILLE. CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE. DÉVELOPPEMENT DES CASERNES MILITAIRES EN PÉRIPHÉRIE. CONSTRUCTION DU MARCHÉ COUVERT.

MODERNISATION DU CENTRE VILLE (NOUVELLES PLACES, TRAM). CRÉATION DU LAC ARTIFICIEL. RÉHABILITATION DES CASERNES.

■ CASERNE
Ⓜ MARCHÉ

(2)



ANTIQUITÉ > FORMATION DU CASTRUM. CONSTRUCTION DES FORTIFICATIONS.

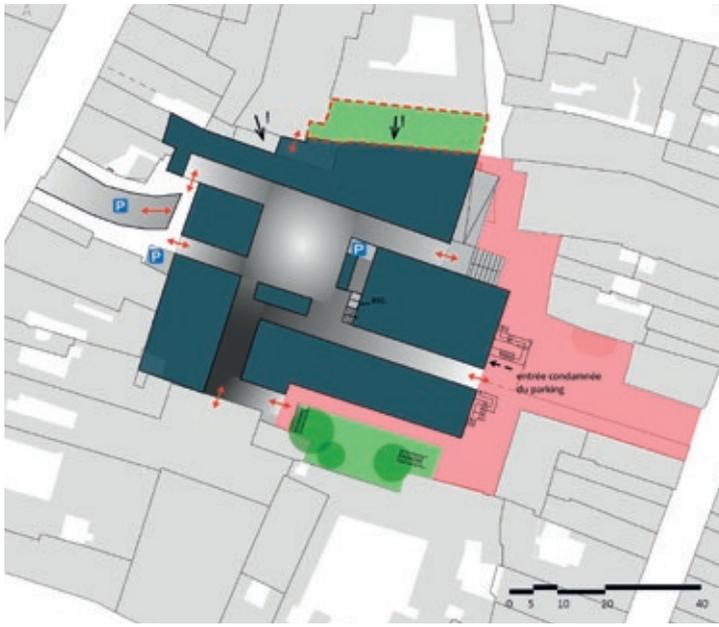
MOYEN-ÂGE & RENAISSANCE > FORMATION DES ÎLOTS ET DES RUES. CONSTRUCTION DE L'HOTEL DUCAL. APPARITION DE LA PLACE ST-CRISTOPHE BÂTIE.

PÉRIODE CLASSIQUE > RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE ST-CRISTOPHE EN PLACE ROYALE PAR MANSART. PERCEMENT DU PASSAGE DAUPHINE SUR LES TRACES DU SUZON. CONSTRUCTION DU SÉMINAIRE ET SES JARDINS.

PÉRIODE INDUSTRIELLE > RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE ROYALE EN PLACE DE LA LIBÉRATION (DESTRUCTION DE LA STATUE ROYALE APRÈS 1789).

PÉRIODE MODERNE > CONSTRUCTION DU CENTRE DAUPHINE EN 1973 À L'EMPLACEMENT DES JARDINS DU SÉMINAIRE. MISE EN PLACE DU TRAMWAY (1895 À 1961). PIÉTONNISATION DE NOMBREUSES RUES. MISE EN PLACE DU TRAM EN 2012.

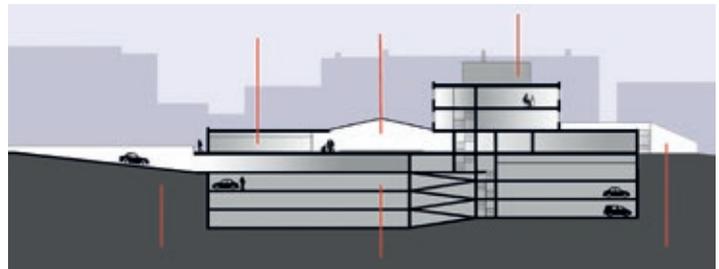
(3) DES ESPACES SOMBRES ET EXIGUS



PAS D'OUVERTURES CÔTÉ RUE
LOCAUX SOMBRES

L'ATRIUM EST AU CŒUR DU CENTRE
LA VERRIÈRE EST LA SEULE SOURCE DE LUMIÈRE

TOITURE TERRASSE
NON EXPLOITÉE



RAMPE D'ACCÈS AU PARKING
ABORDS MINÉRAUX
PAS DE VÉGÉTATION

ESPACES TRÈS BAS DE PLAFOND

ACCÈS BUREAUX
CONDAMNÉ
TERRASSE INOCCUPÉE

⊕ N

■ CELLULES COMMERCIALES

■ ZONE DONT LE POTENTIEL EST PEU EXPLOITÉ

■ ESPACE VERT

⋯ ZONE INACCESSIBLE

■ LUMINOSITÉ

↔ ENTRÉE / SORTIE

→ RAPPORT VISUEL

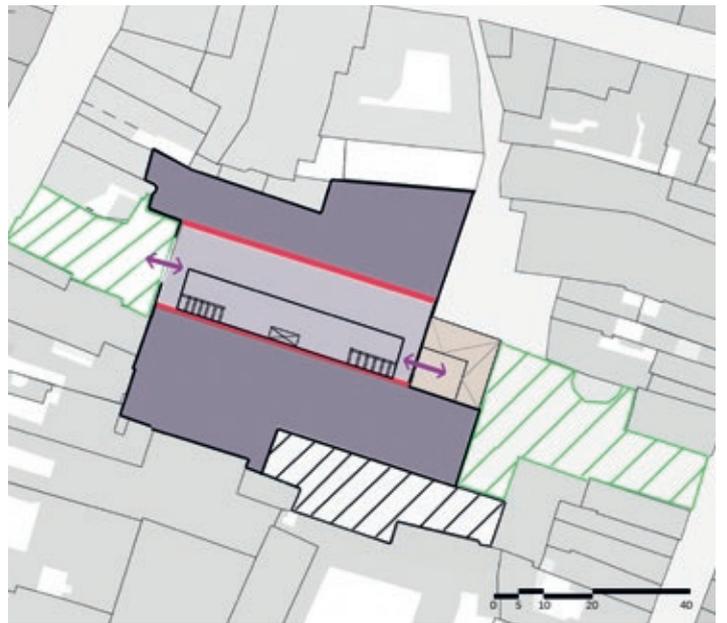
- (1) HISTORIQUE DE LA VILLE
TRACE DE PREMIERS HABITATS DÈS LA PROTOHISTOIRE
- (2) HISTORIQUE DU QUARTIER
- (4) ESQUISSES



(4)

VUE DE LA RUE DAUPHINE

VUE DE LA RUE BOSSUET



(5) ENJEUX DU SITE

- REZ-DE-CHAUSSÉE
- PARTIES ENVISAGÉES D'ÊTRE SUPPRIMÉES
- PIÉTONNISATION
- ZONE À PRIVATISER OU AMÉNAGER EN TERRASSES
- RUE INTÉRIEURE
- COHÉRENCE ENTRE LE BÂTIMENT ET SON SITE

(6) RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

- GALERIE GOURMANDE
- RUE INTÉRIEURE
- EMPLACEMENT DE LA VERRIÈRE
- ESPACE PRIVATISÉ
- AMÉNAGEMENT DES VOIES D'ACCÈS
- ENTRÉE / SORTIE

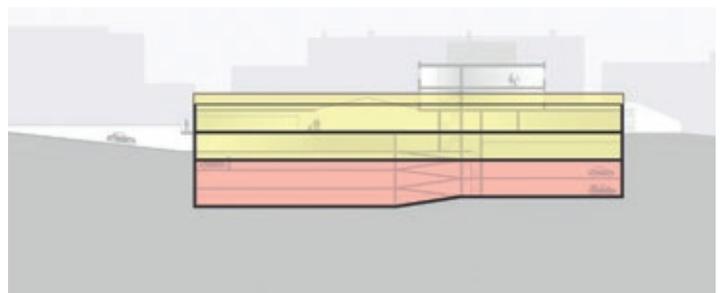


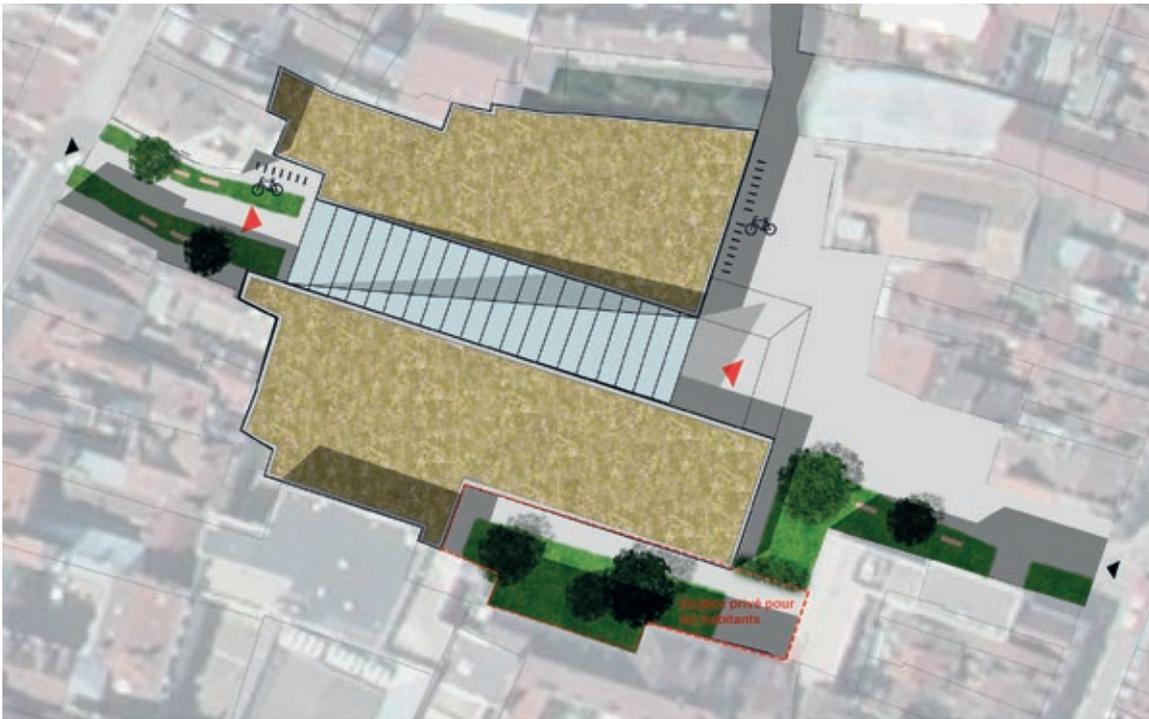
REF. PASSAGE COUVERT PARISIEN



(7) DEUX PARTIES COMPLÉMENTAIRES

- GALERIE GOURMANDE
- CAVES À VIN





(8) PLAN MASSE ET PERSPECTIVE DU PROJET



L'attractivité du centre Dauphine peut s'établir sur trois échelles. Il doit tirer parti du potentiel historique de son quartier et devenir une halte touristique. Ce bâtiment doit également retrouver son rayonnement à l'échelle de la ville grâce à la création d'un jardin d'agrément. Il apporte alors un nouveau poumon vert au centre ville. Les commerces qui gravitent autour de cet espace vert sont complémentaires à ceux déjà disponibles dans son voisinage. Enfin, le centre Dauphine doit redevenir un espace fédérateur qui insuffle une nouvelle vie de quartier tournée vers le partage et la conscience environnementale.

Comment ce cœur d'îlot peut-il redevenir un haut lieu de la vie dijonnaise ?

Face à ces constatations et à la problématique posée, ce lieu accueille le programme suivant :

- au deuxième étage, un espace hybride (lieu ouvert à des projets futurs),
- au premier étage, un espace de coworking, une salle de séminaire et une salle polyvalente,
- au rez-de-chaussée, des commerces, des bars, des restaurants, une FabLab (atelier de création numérique et 3D) et un atelier d'auto-réparation,
- aux sous-sols, un jardin en plein air et un potager souterrain (culture agricole, revalorisation des déchets et stockage).



Le centre commercial Dauphine s'intègre dans un paysage urbain majoritairement piétonnisé et dominé par les commerces. En effet, la rue de la Liberté (grand axe commerçant dijonnais) borde cet îlot au nord et la rue du Bourg (axe secondaire) à l'est. Les grands espaces de commerce (comme les Galeries Lafayette ou la Fnac) forment de véritables pôles et créent une dynamique qui passe indubitablement à travers le centre Dauphine. Par ailleurs, de manière continue, ce centre commercial souffre d'une baisse de son affluence. Le temps moyen passé au sein de ce bâtiment est de 15 à 45 minutes. Selon de nombreux articles du quotidien régional Le Bien Public, les locaux commerciaux vacants augmentent et environ 95% des bureaux sont aujourd'hui vides.

L'histoire de ce site est indissociable de l'histoire de Dijon. Tout d'abord, l'enceinte originelle de cette ville, son castrum, exclut à sa proche périphérie le site de l'actuel centre Dauphine. Plus tard, et après les travaux de fortifications, l'enceinte du XII^e siècle l'englobe. Le séminaire dit "de l'Oratoire" vient ensuite s'implanter au cœur de cet îlot. Malgré les différentes mutations urbaines de Dijon (expansion et densification) cet établissement religieux reste présent. Toutefois, son état de délabrement autorise sa démolition et le projet du centre Dauphine apparaît au début des années 1970.

Dijon s'affirme en tant que carrefour entre Paris, Lyon et Strasbourg. La mobilité urbaine est actuellement une priorité. La ville s'évertue à privilégier les transports en commun dans le centre ancien. Cette dynamique s'illustre par la piétonnisation et l'évacuation des parkings du centre ville. Le centre Dauphine bénéficie donc de ce réseau complexe composé de lignes de tramways, de bus et de ces zones largement piétonnisées. En plus de cette excellente accessibilité et de sa proximité avec la gare, le centre commercial bénéficie de grands équipements culturels et administratifs. Il convient de souligner que les grands espaces verts restent minoritaires dans ce centre ancien dense. Le centre commercial Dauphine baigne dans un tissu urbain sauvegardé mais hétéroclite. En effet, tous les immeubles ne sont pas soumis à la même réglementation. Ce climat est à la fois un avantage car il inscrit de manière indirect ce centre dans un tissu à l'attrait historique et touristique. Toutefois, cet environnement protégé reste un frein à de grandes modifications extérieures (esthétiques et fonctionnelles). En somme, et aux regards des différentes analyses vues précédemment, ce site comporte de grands avantages (localisation, accès à l'échelle urbaine, espace disponible...). Le centre Dauphine reste un élément de cœur d'îlot et s'efface parfois dans son paysage urbain. Néanmoins, la tendance actuelle de désertification doit être inversée. De plus, ce secteur impose une gestion fine de la métamorphose de ce bâtiment propice à sa redynamisation. Celle-ci passe par une requalification des accès physiques et de sa visibilité. Par la suite, les espaces intérieurs, de seuils et de transitions doivent se rationaliser.



Ce projet vise à réaffirmer une nouvelle identité pour cet îlot. Ce large espace urbain apporte un nouveau dynamisme et un nouvel attrait nécessaire à ce quartier. L'amélioration du cadre de vie s'accroît par l'affirmation de cette rue verte qui connecte la rue du Bourg et la rue Bossuet. On retrouve alors des espaces commerciaux et de restauration à travers une promenade urbaine et paysagère. La trame verte se concrétise par la piétonnisation du parvis Bossuet justifiée par la présence de parkings aux portes du centre ville. Un article publié dans le Dijon Métropole du mois de septembre 2017 présente le projet du nouveau parking situé à Monge. *"Fin 2018, un parking de 460 places sur cinq niveaux se dressera le long de la voie ferrée"*. Ce climat est alors propice au développement d'espaces communautaires ouverts aux habitants du quartier et de la ville.

L'identité principale de ce projet se révèle être le potager souterrain qui reste un essai architectural sur l'agriculture urbaine de demain. Il investit le volume important de l'actuel parking. Ce dispositif agricole demeure peu énergivore et permet de produire une quantité non négligeable de denrées alimentaires (champignons, endives) en plein centre-ville. Il cherche également à questionner la production agricole verticale en utilisant les espaces disponibles bâtis.

(1) **UNE RENOVATION FREINEE PAR SON PATRIMOINE**

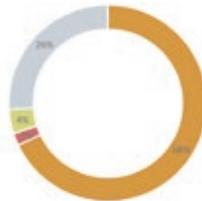
-  IMMEUBLE PROTÉGÉ PAR LA LÉGISLATION HISTORIQUE UNIVERSITÉS
-  IMMEUBLE DONT LA MODIFICATION EST INTERDITE
-  IMMEUBLE NON PROTÉGÉ PAR LA LÉGISLATION HISTORIQUE



0 20 40 100m

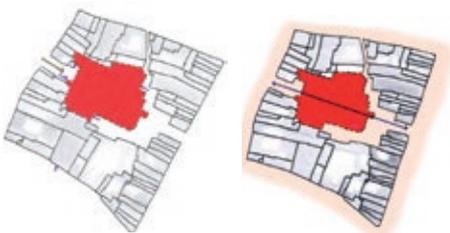
(2) **UN SITE AU CŒUR D'UN QUARTIER COMMERCANT**

-  GRANDS MAGASINS ATTRACTIFS
-  CHAÎNES DE MAGASINS DRAÎNANT LES FLUX PIÉTONS
-  COMMERCE DE SERVICES
-  FLUX PIÉTONS PRINCIPAUX



(3) **UN SITE AU CŒUR DES ENJEUX**

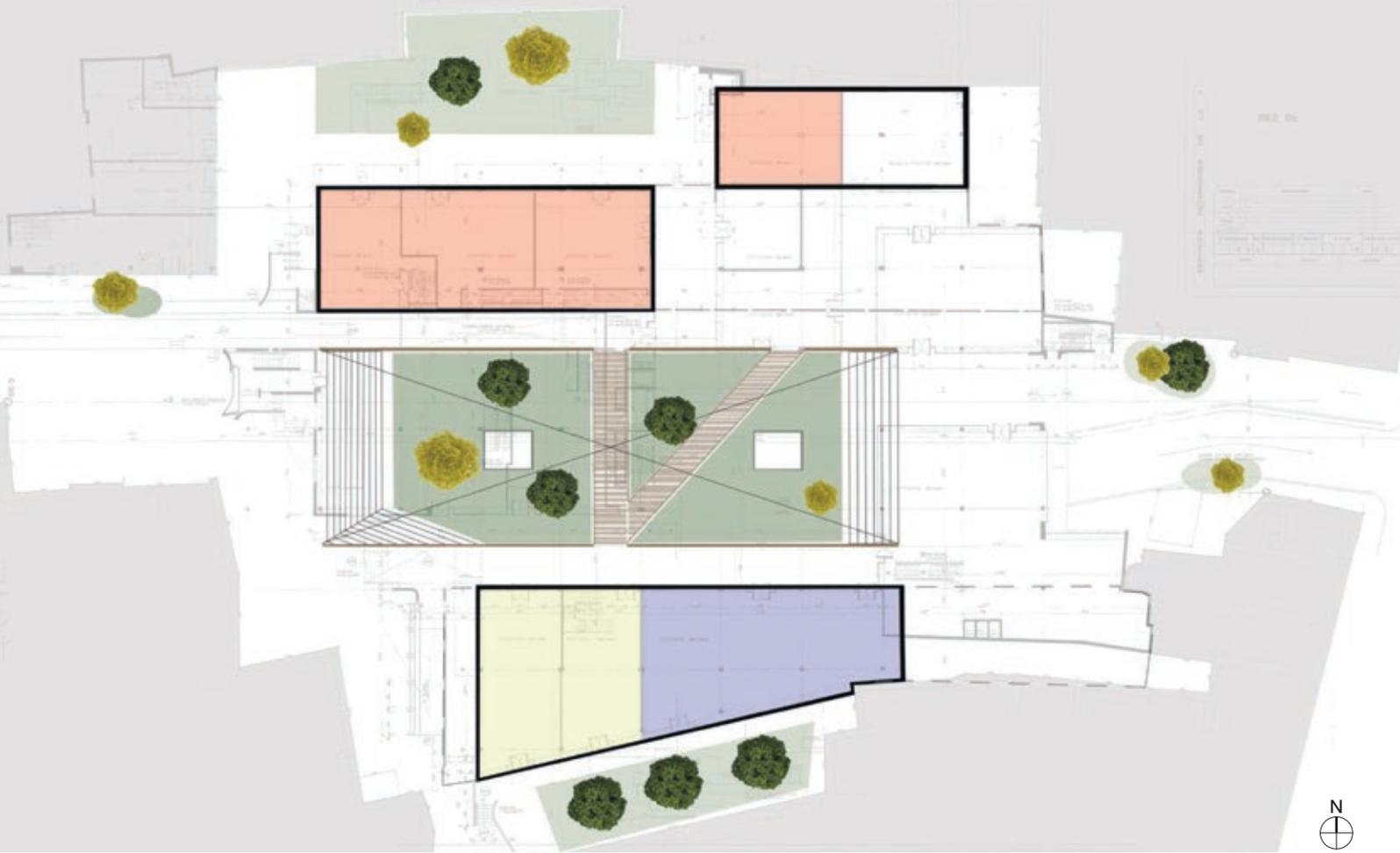
- HALTE TOURISTIQUE (ÉCHELLE RÉGIONALE)
- JARDIN EN CŒUR D'ÎLOT (ÉCHELLE DE LA VILLE)
- ESPACE PARTAGÉ (ÉCHELLE DU QUARTIER)



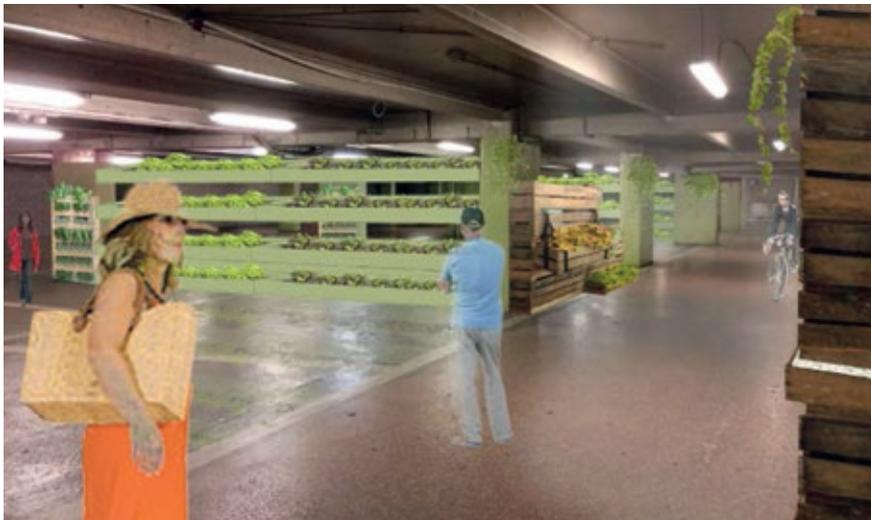
(4) **BABYLONE DE L'OMBRE À LA LUMIÈRE**

- R+2 : ESPACES HYBRIDES
- R+1 : ESPACE DE CO-WORKING / SALLE DE SÉMINAIRE / SALLE POLYVALENTE
- RDC : LOCAUX COMMERCIAUX / ESPACE D'AUTO RÉPARATION / BARS ET RESTAURANTS
- R-1 : JARDINS
- R-2, R-3 : POTAGER SOUTERRAIN





(5)



(6)

(5) PLAN RDC DU PROJET
(6) VUE DE LA FERME SOUTERRAINE



L'îlot Dauphine se situe en plein cœur du centre-ville historique de Dijon. Il a accueilli successivement un oratoire, un séminaire et un couvent avant de laisser place à un centre commercial inauguré en 1973. Le complexe est situé dans un quartier commerçant largement piétonnisé au cours des dernières années. Ce quartier, très minéral, abrite les rues les plus passantes du centre-ville.

Le centre Dauphine est un centre commercial construit au début des années 70. Sa structure de type poteau-poutre en béton armé est caractéristique de cette époque. Le centre se constitue de commerces au rez-de-chaussée sur un plan de distribution central. De par l'évolution des habitudes de consommation de la population du centre-ville, cette structuration du bâtiment ne semble plus avoir l'efficacité qu'elle a pu avoir lors de ses premières années d'usage. Les évolutions successives du centre (accidents, remaniements...) ont conduit à l'apparition de problèmes de fonctionnement et donc à une détérioration rapide des équipements et de l'esthétique. Le centre possède un potentiel important d'espaces sous-exploités ou non exploités. À cause de ces divers problèmes de fonctionnement, l'image du centre auprès du public s'est progressivement détériorée. Un remaniement de la configuration et des usages du bâtiment semble être indispensable si l'on veut le réinsérer dans le fonctionnement de la ville.



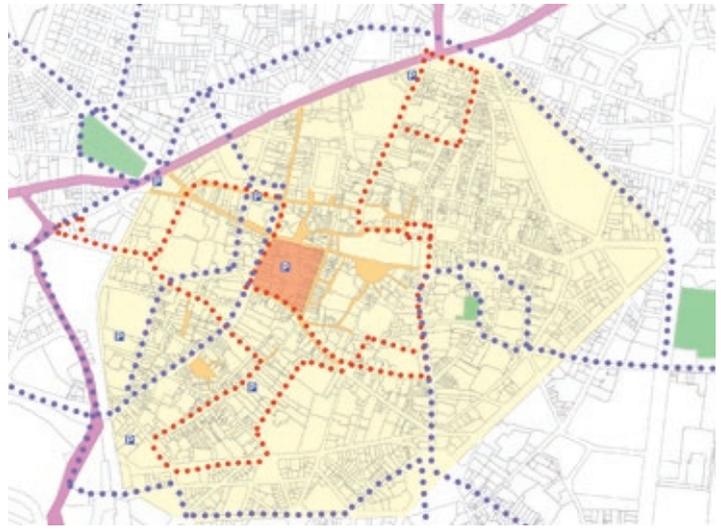
Notre objectif a été de réactualiser les fonctions de l'îlot pour qu'il puisse trouver sa place dans le Dijon du XXI^e siècle. Pour ce faire, nous avons imaginé cet espace comme constituant un lieu de passage, d'activité mais surtout comme étant un lieu de vie pour tous les usagers du centre-ville. Nous avons donc voulu mêler des espaces de travail, avec des espaces de restauration et de détente.



Nous avons décidé de recréer un espace de passage au sein du bâtiment en prolongeant la verrière déjà présente dans la structure afin de créer une faille reliant les deux accès aux rues. Une toiture jardin accessible offre un contraste avec la minéralité du centre-ville. Le report de l'entrée ouest du parking permet de redonner la priorité aux déplacements piétons autour du centre.

L'intérieur du bâtiment abrite plusieurs fonctions. Au rez-de-chaussée, sous la verrière, une halle gastronomique ainsi que des commerces permettent d'offrir un écho urbain au projet de la cité internationale de la gastronomie et du vin. Dans les étages, des bureaux ouverts de travail permettront d'accueillir une pépinière d'entreprise ou des espaces de coworking.

La volonté de nous inscrire dans une préoccupation écologique nous a également conduits à réfléchir à l'impact du bâtiment sur l'environnement. Nous avons décidé de mettre en place un îlot énergétiquement neutre en installant des panneaux photovoltaïques sur le toit des bureaux et par l'utilisation de verre photovoltaïque. Nous avons également repensé l'isolation thermique de l'enveloppe du bâtiment.



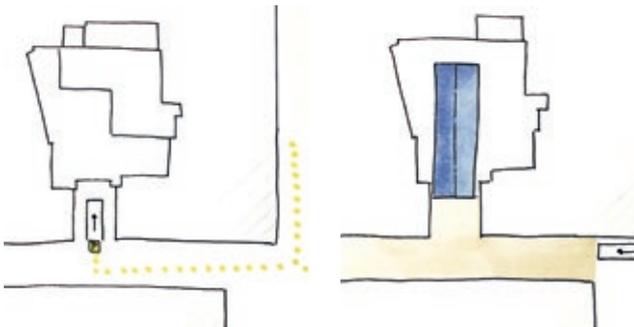
(1) UN ÉDIFICE DANS UN ÉCRIN HISTORIQUE

- CENTRE COMMERCIAL DAUPHINE
- BÂTIMENTS HISTORIQUES REMARQUABLES
- SECTEUR SAUVEGARDÉ
- ▲ EMPLACEMENT HISTORIQUE DES BASTIONS
- ▲ EMPLACEMENT HISTORIQUE DU CHÂTEAU



(2) UN ÎLOT À LA NODALITÉ DU RÉSEAU URBAIN

- ÎLOT ÉTUDIÉ
- CENTRE HISTORIQUE
- LIGNES DE TRAMWAYS
- LIGNES DE BUS
- NAVETTE ÉLECTRIQUE CITY
- RUES PIÉTONNES
- ESPACES VERTS PUBLICS
- P PARKING EN CENTRE VILLE

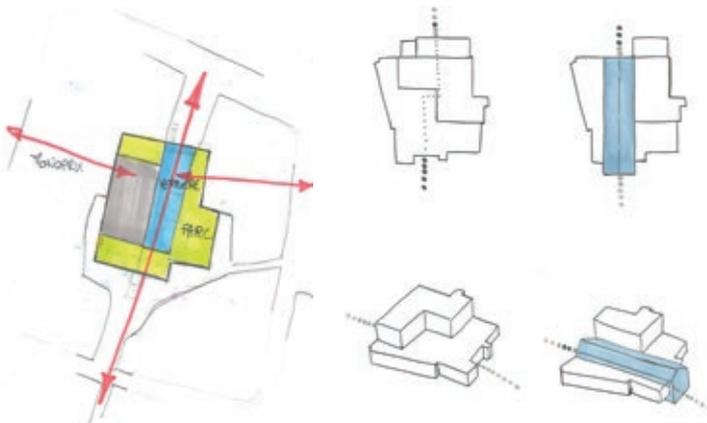


(3) DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

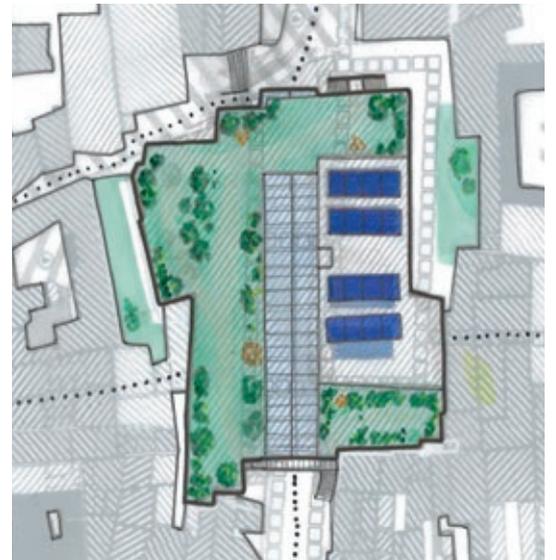
- VOIE AUTOMOBILE
- VOIE PIÉTONNE
- P ENTRÉE PARKING

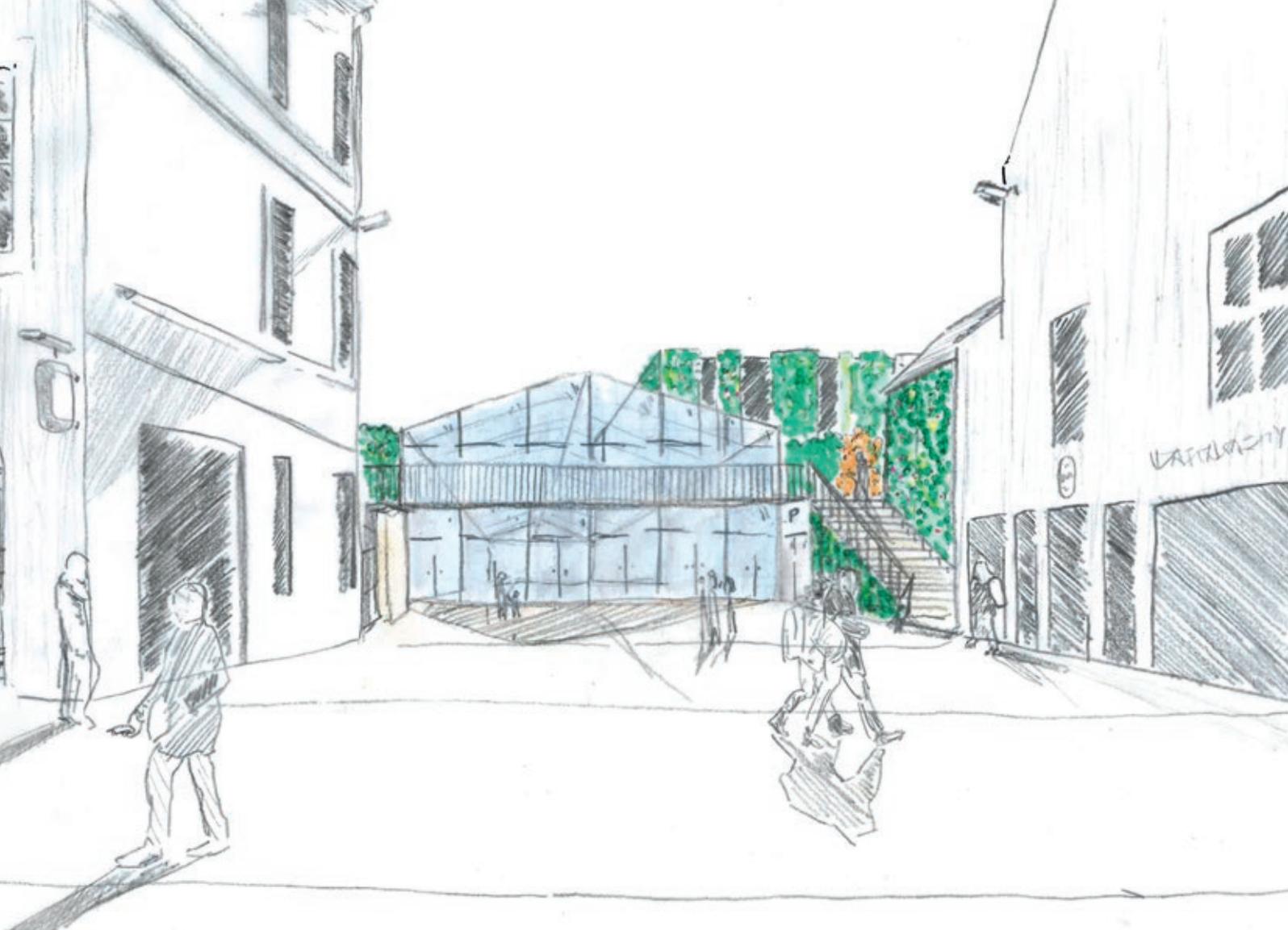
(5) DES USAGES REPENSÉS

- JARDIN ET TERRASSE
- RESTAURATION
- COMMERCE
- HALLE / VERRIÈRE / CIRCULATION
- COULOIR ET ESPACE DE CIRCULATION



(4) MISE AU JOUR DU PASSAGE





(6) PERSPECTIVE DU PROJET DEPUIS LA RUE.
S'INSÉRER — REVALORISER — RECONVERTIR — ATTIRER
PROMOUVOIR — VÉGÉTALISER — LIBÉRER — REVITALISER



Tout d'abord il a été nécessaire d'étudier l'histoire du site très différente de son état actuel. Il a toujours eu des qualités paysagères intéressantes et un cœur d'îlot non construit, le passage de l'eau, des percées et relations avec les rues qui l'entourent. De nos jours, le site a perdu de ses qualités. On constate une grande masse avec des façades très compliquées mais aussi en état dégradé car elles ont mal vieilli. La circulation est également assez compliquée sans qualité visuelle. De plus le site est occupé par un centre commercial qui ne fonctionne pas très bien, des magasins ferment témoignant d'une fréquentation en baisse alors que le centre Dauphine est situé en plein centre ville. L'analyse des types de bâtiments qui entourent le site nous a montré néanmoins que de nombreux commerces de bonne qualité fonctionnent bien dans les environs.



Mettre en place un nouveau programme d'activité sur le site :
— privilégier des commerces de bouche (restaurants, bar, café)
Retrouver le caractère paysager historique du site :
— ramener du vide, de la végétation
Mettre en évidence un axe reliant deux rue attractive du site :
— de la rue Bossuet à la rue du Bourg
Affirmer le statut public du site :
— aménager une place à l'échelle du quartier



S'il y a suffisamment de commerces dans le centre ville, l'analyse du territoire montre qu'il y a peu d'espaces verts. L'îlot manque de cafés, restaurants, ou autres lieux de rencontres. Nous avons suivi l'idée de démolir le centre commercial pour réfléchir à un nouveau projet adapté aux besoins actuels. Le concept est de retrouver des qualités paysagères, faciliter l'accès en créant un axe centré qui relie les deux rues Dauphine et Bossuet et lui donner des atouts de promenade architecturale avec un cheminement au dessus d'un vide au cœur du site. Ce vide présentera de la végétation et des arbres. Il sera entouré de cafés restaurants installés sous terre. Pour passer du niveau de la rue donc de l'aménagement paysager au niveau sous-terrain, nous avons pensé à créer des rampes sculpturales qui se développeront au niveau du vide central.

(1) HISTORIQUE DU QUARTIER

- COMMERCES
- RESTAURANTS
- BANQUES
- LOGEMENTS
- BUREAUX



(2) FLUX PIÉTONS

- 20000 — 30000
- 30000 — 35000
- 35000 — 50000
- 50000 — 60000
- 60000 — 70000
- 80000 — 85000
- 140000



(3) DES RUES PÉRIPHÉRIQUES AGRÉABLES ET DÉGAGÉES
PLACE FRANÇOIS / RUE DU BOURG



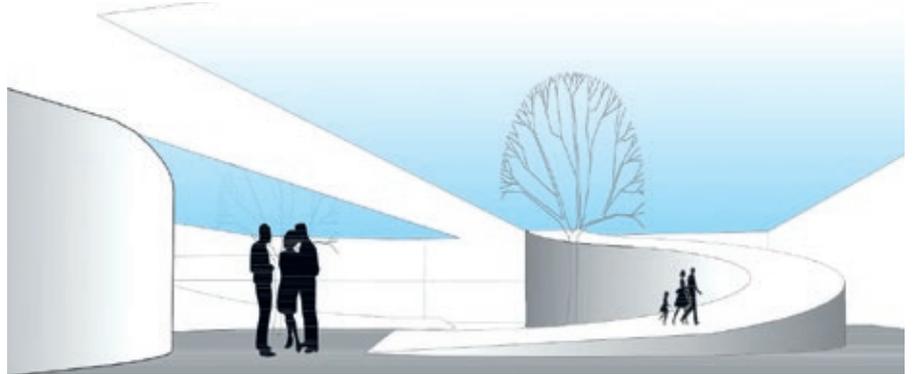
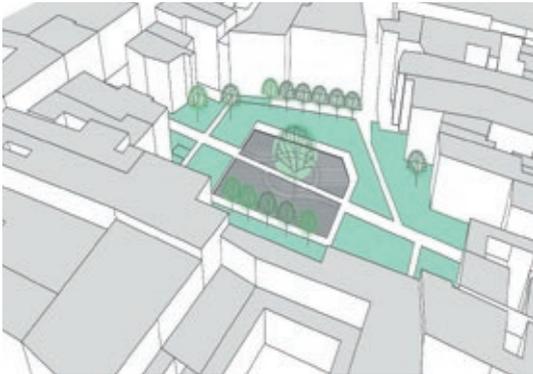
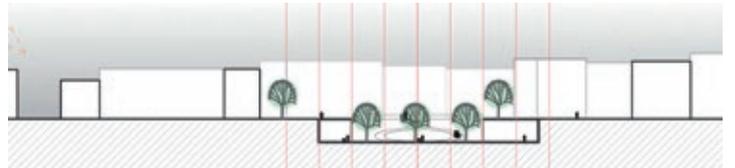
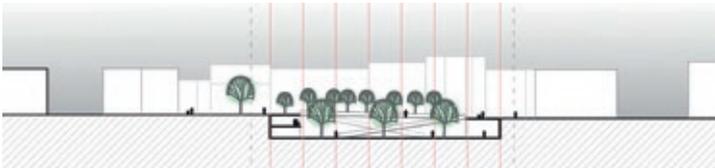
(4) DES RUES SINUEUSES ET DES MASSES
BLOQUANT LA VUE
RUE DAUPHINE / ENTRÉE SUD / PASSAGE DAUPHINE





COUPE 1—1

COUPE 2—2



In situ

02 VÉLO- DROME



Le vélodrome de Dijon se situe dans la périphérie est de la ville. Localisé au cœur du "poumon vert" dans un environnement urbain en grande partie constitué de logements, il est également très proche du centre hospitalier et du campus universitaire de la ville. À l'origine, l'îlot accueillant le vélodrome faisait partie d'un parc appartenant au château de Montmuzard. Cette propriété, située à l'origine à l'extérieur de la ville, a été démolie et le complexe sportif créé dans les années 30. Aujourd'hui il fait désormais partie intégrante de la ville. Le bâtiment est positionné dans un îlot sportif regroupant différents organes d'activité tels que le stade Gaston Gérard, un terrain d'entraînement de football et quinze terrains de tennis.

Le parc des sports porte aujourd'hui les stigmates d'un aménagement urbain introverti. Les connections entre les différents organes du site présentent une organisation confuse et cela ne permet pas un cheminement agréable entre les différents éléments.

Les accès routiers du vélodrome ne sont pas clairement lisibles et le parking qui y est associé présente une capacité d'accueil de 100 véhicules alors que l'édifice peut accueillir 2500 personnes. Néanmoins la desserte des transports en commun est plutôt généreuse avec le passage de deux lignes de bus et d'une ligne de tramway. La présence d'une piste cyclable améliore les possibilités d'accès au site.

Le bâtiment a été construit en 1934 à la suite de la démolition de l'ancien vélodrome, en 1926, situé allée du parc, au sud de la ville. Le projet a été réalisé par George Parijot et Henri Delevault. Il a pour fonction principale la pratique du cyclisme à grande vitesse. Le style moderne art déco s'exprime au travers de la volumétrie et du rythme des façades avec une matérialité brute en béton armé. L'édifice fait 120 mètres de longueur et 85 mètres de largeur pour une hauteur maximale de 9,62 mètres. Les tribunes, également en béton armé, sont divisées en plusieurs tronçons de gradins autoporteurs (en créneau) entre portiques – poteaux crémaillères. La piste de 250 mètres est également réalisée en béton armé et est adossée au mur d'enceinte. Les gradins possèdent une tribune d'honneur couverte par un auvent en béton armé aujourd'hui en mauvais état. Cet édifice gorgé d'histoire a été plusieurs fois menacé de destruction du fait de sa détérioration avancée. Effectivement on peut retrouver divers dégradations du fait de l'exposition aux intempéries telles que la présence d'infiltrations en sous face des gradins ainsi qu'au niveau de divers éléments structurels. On peut également apercevoir des joints de dilatation non étanches, des fissures au droit des pistes et du mur d'enceinte. L'ensemble du bâtiment est sujet à des éclatements du béton avec la mise à nu de ferrailles corrodées. Les tribunes d'honneur ainsi que l'auvent présentent des dégradations particulières à ce niveau (possiblement un enrobage des aciers non adapté à leur exposition climatique). Ces multiples dégâts peuvent entraîner, à long terme, des désordres structurels. Pour y pallier, des dispositions ont été prises afin de ceinturer le mur d'enceinte par un cerclage précontraint.



Notre projet consiste à réhabiliter le vélodrome tout en conservant la fonction et la structure principale de l'édifice. Nous avons disposé une structure en bois (inspiré de la géométrie de la piste) couvrant les gradins et une casquette de protection à la périphérie extérieure du bâtiment complétée par un dôme central en verre qui protège la piste et le parcours central avec une ossature conceptualisée à partir du principe des rayons d'une roue de vélo. Le parcours consiste en un circuit vallonné de creux et de bosses, réalisé en bois, destiné à différentes pratiques (VTT, BMX, trottinettes, skateboards...). La piste devra également être rénovée grâce à un plaquage en bois sur son intégralité. La couverture en bois pourra permettre de créer une circulation protégée autour du bâtiment. Nous allons intégrer les espaces vides entre les poteaux extérieurs grâce à des modules de 5 mètres de large et 4 mètres de long. Ils permettront de proposer différents services au sein du bâtiment.

Le projet consiste également au traitement urbain et paysager de l'ensemble du parc sportif. Nous avons pour cela retravaillé les connections entre les équipements du site par la création d'un axe directeur qui représente la colonne vertébrale de l'îlot, ainsi que la disposition dispersée des places de parking que nous avons regroupées au sud-ouest. Nous avons ouverts les parcs sur la périphérie urbaine pour les rendre plus attractifs. Une place a été créée à l'est du bâtiment afin d'accueillir les usagers des différents complexes urbains déjà présents et en devenir.

En conclusion, ce projet a pour but de redynamiser cet espace sportif, de l'ouvrir à un plus large public et recréer des connexions urbaines et paysagères.



(1) UN ÎLOT PARTICULIÈREMENT ACCESSIBLE

- TRAMWAY
- BUS F40
- LIGNE B
- COROL
- LIGNES L
- - - PISTES CYCLABLES
- ARRÊTS DE TRAM / BUS
- CHEMIN DE FER
- RAPPORT TEMPS / DISTANCE

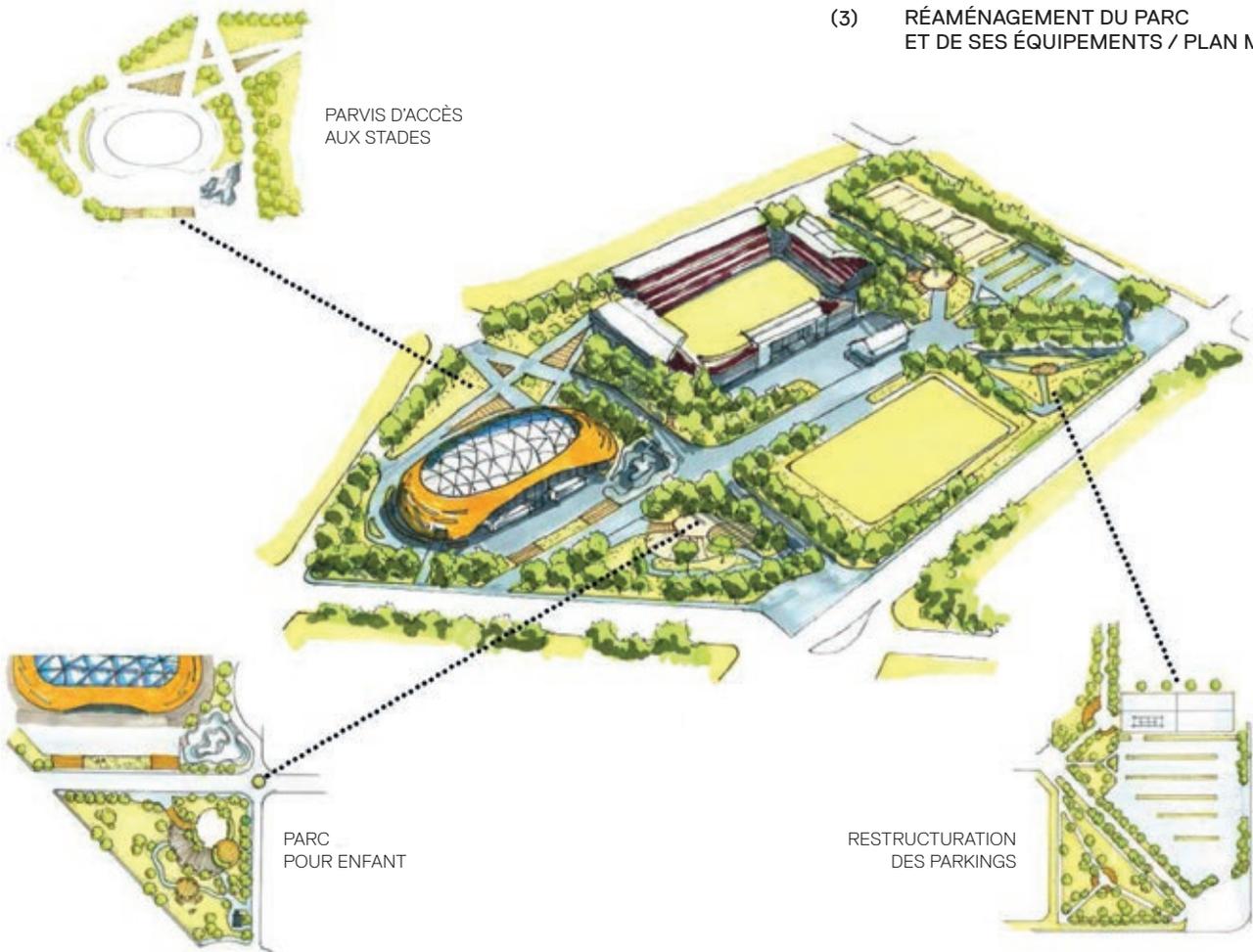


(2) AU CŒUR DU POUMON DE LA VILLE

- VÉGÉTATION EN VILLE

ÉCHELLE: 1 / 10 000

0 200 m



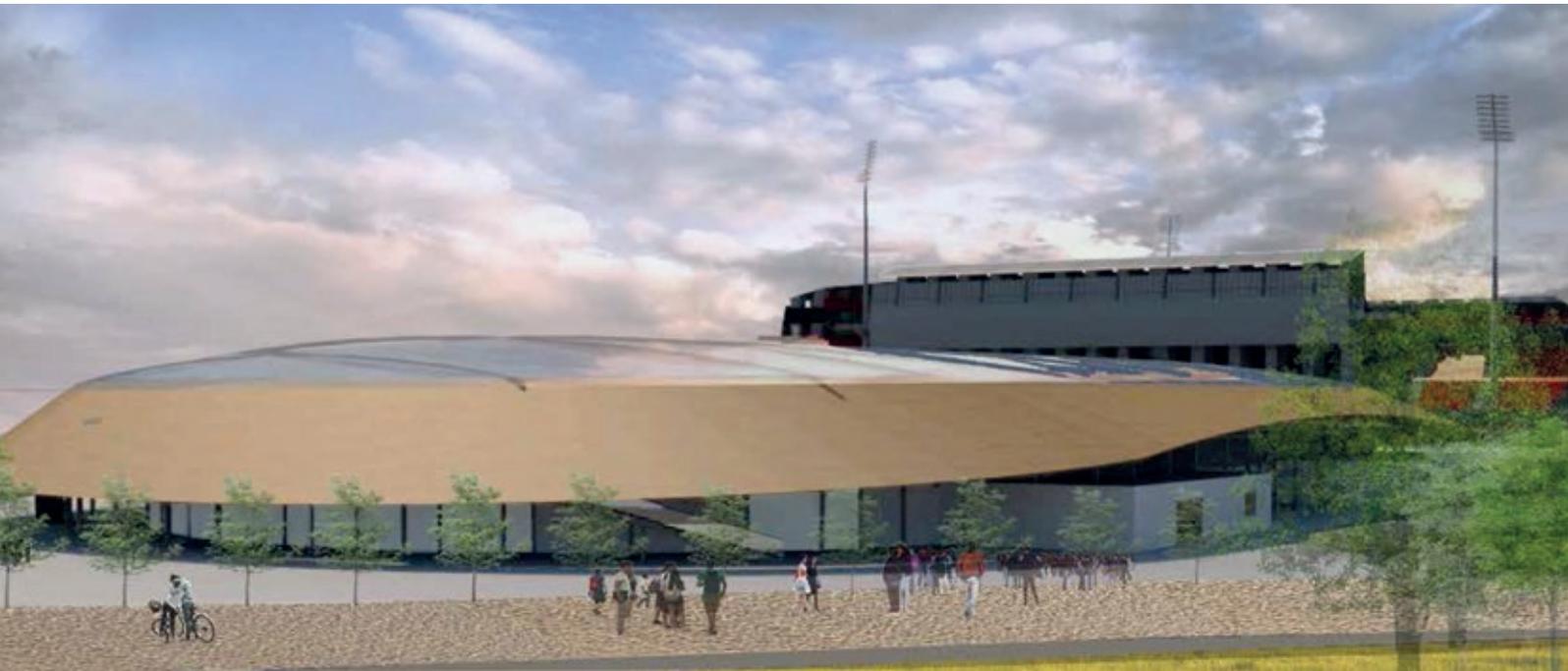
(3) RÉAMÈGEMENT DU PARC ET DE SES ÉQUIPEMENTS / PLAN MASSE

(4)

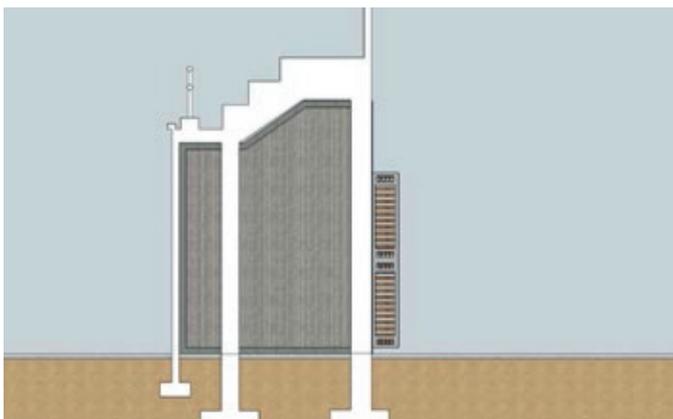
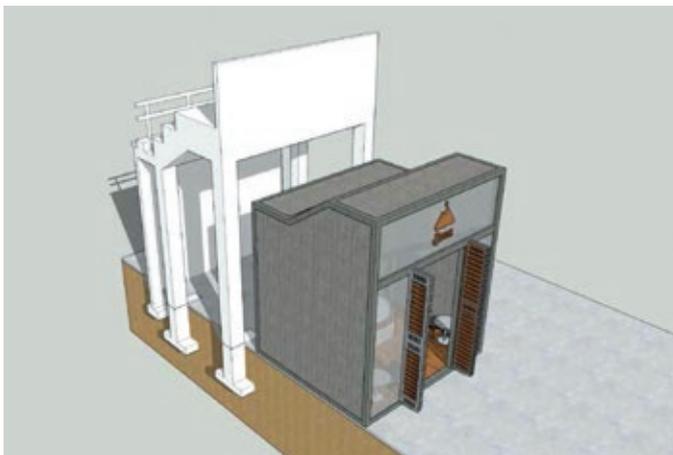


FAÇADE OUEST

1:400



(5)





(6)

(4) PROJET ÉLÉVATION OUEST
(5) EXEMPLES D'UNITÉS COMMERCIALES :
CAFÉ, MAGASIN DE VÉLO, COUPE D'UNE UNITÉ
(6) PERSPECTIVE DE LA PISTE



En 1769, le château de Montmuzard est édifié sur l'actuel emplacement du Parc des Sports selon la volonté d'un parlementaire bourguignon, Claude-Philibert Fyot de la Marche. Il va ensuite passer entre de nombreuses mains pour se retrouver démantelé à la fin du XVIII^e siècle. L'arrivée du chemin de fer en 1900 entraîne la suppression de la partie la plus proche de la ville pour y construire la gare Porte Neuve. Ensuite, les sœurs affiliées aux dominicains rachètent le château et le parc pour y construire une maison et une école. La ville achète aussi des terrains à l'ouest et à l'est dans l'optique de débiter l'urbanisation de la zone.

En 1934, le Parc des Sports est achevé et comprend un stade, un vélodrome, quelques terrains de tennis et un terrain d'entraînement. L'après-guerre est une période de développement pour le quartier, marqué par un urbanisme pavillonnaire au sud, de grands ensembles au nord et la construction du CHU en 1954.

Durant les années qui suivent, les terres encore libres se construisent : de nouveaux terrains de tennis, une patinoire en 1972 ainsi qu'une extension du CHU fin 2010. Une ligne de tramway réorganise la desserte du quartier à partir de 2012, en supprimant quelques voies de voiture. La gare Porte-Neuve, quant à elle, est progressivement désaffectée.

Installée depuis la fin du XIX^e siècle à Dijon, l'usine Terrot a été à la pointe de l'innovation des cycles avec notamment l'invention du dérailleur et de "la chaîne Terrot". La chaîne de vélo connaît son âge d'or dans les années 1930, succès en partie dû aux débuts du mouvement hygiéniste. C'est aussi à cette période que se construit le vélodrome, dans lequel vont se dérouler de nombreuses courses de vélo. Après un transfert à Saint-Etienne en 1959, la production et la commercialisation de motocyclettes Terrot a cessé sur le site dijonnais à la fin des années 1960. Du fait de la baisse de productivité et d'attrait pour le vélo, le vélodrome est déserté et abandonné par les habitants. L'usine rachetée par Peugeot fabrique des pièces détachées jusqu'en 1990 avant la fermeture définitive de ses portes en 2011. Le vélodrome est donc un rappel de la culture du cyclisme et du mouvement hygiéniste dans ce quartier et est de ce fait un patrimoine à préserver.



Le vélodrome se situe à la limite est de la ville de Dijon. Il est entouré de nombreux équipements sportifs tels qu'une patinoire, des terrains de handball, basket-ball, football, tennis, et se situe à côté du stade de Dijon. Le CHU ainsi qu'un écoquartier sont également implantés dans ces environs. On retrouve une logique d'urbanisation en zone avec une zone sportive, une zone d'habitats individuels, une zone d'immeubles, la zone du CHU ainsi qu'une zone d'écoquartiers. Le parc des Sports se démarque par des parcelles imposantes au regard du paysage aux alentours avec essentiellement un parcellaire d'habitats individuels.

Les grands équipements sont une plus-value pour ce site et y créent de l'attractivité. Une ligne de tram et un écoquartier offre parallèlement de nouvelles perspectives d'urbanisation. Néanmoins, nous pouvons relever quelques dysfonctionnements sur le site avec tout d'abord le morcellement des équipements dans le parc en partie dû à la présence de nombreuses clôtures qui contraignent le cheminement. De plus, les parkings ne sont utilisés que lors de grands événements et se retrouvent vides la plupart du temps. Enfin, nous pouvons relever la présence d'un boulevard qui empêche toute extension du parc.

Bien que les grands équipements, tel que le stade, soient les points attractifs de ce quartier, ils occultent le vélodrome, lequel se retrouve de fait oublié. De plus, une végétation dense présente sur le site l'isole et le cache à la vue des usagers du site.



Les enjeux du projet sont de recréer la perméabilité existante à la création du site en valorisant son patrimoine et ses espaces verts mais également d'y apporter une multifonctionnalité attractive. Le programme s'articulera autour d'un réaménagement paysager intégrant le tracé de nouveaux cheminements piétons, non seulement à l'intérieur de l'îlot mais également en relation avec les îlots voisins, et apportera une requalification des espaces de parking.

Le projet est donc de recréer un parc public, en y intégrant des pôles d'activités divers tels qu'un service de restauration, des bibliothèques en libre-service ainsi que des sanitaires publics. De plus, une rénovation de l'ancienne maison du gardien en musée permettra de mettre en valeur le patrimoine du vélodrome, l'un des derniers conservés de la période hygiéniste en France.

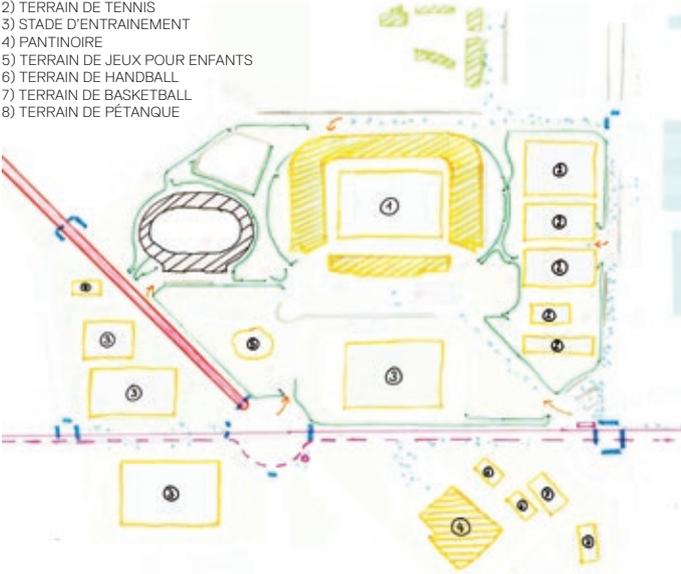


- (1) **DIJON EN 2017**
- ROUTES**
- NOUVELLES ROUTES
 - ROUTES ANCIENNES
 - VOIE FERRÉE
 - VOIE DE TRAM
 - ROCADE
- ÉDIFICES**
- PALAIS DUCAL
 - VIEILLE VILLE
 - PÉRIPHÉRIE URBAINE
 - PARCS DES SPORTS
- RÉSEAUX FLUVIEAUX**
- LE SUZON, LE L'OUCHE ET CANAL
 - RÉSEAUX CANALISÉS



- (2) **MONTMUZARD EN 2017**
- MONTMUZARD**
- CHÂTEAU
 - TERRAIN
 - PARC VÉGÉTALISÉ
- ÉDIFICES**
- ANCIENNES FORTIFICATIONS
 - BÂTI ENVIRONNANT
 - ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
- ROUTES**
- AXES DE CIRCULATION PRINCIPAUX
 - VOIE FERRÉE ET GARE
 - VOIE DE TRAM
 - ROCADE
- RÉSEAUX FLUVIEAUX**
- RIVIÈRE
 - SUZON CANALISÉ

- 1) STADE DE DIJON
- 2) TERRAIN DE TENNIS
- 3) STADE D'ENTRAÎNEMENT
- 4) PATINOIRE
- 5) TERRAIN DE JEUX POUR ENFANTS
- 6) TERRAIN DE HANDBALL
- 7) TERRAIN DE BASKETBALL
- 8) TERRAIN DE PÉTANQUE



- (3) **ATOUTS ET DYSFONCTIONNEMENTS**
- LES ÉQUIPEMENTS, UN ATOUT...**
- HÔPITAL
 - QUARTIER ÉCOLOGIQUE
 - EQUIPEMENTS SPORTIFS :
 - VOIE DE TRAM
 - VOIE DE BUS
 - VOIES DE CIRCULATION
- ... MAIS DIFFICILEMENT ACCESSIBLES**
- FLUX PIÉTONNIER
 - BARRIÈRES
 - BOULEVARD À 4 VOIES
 - PASSAGES CLOUTÉS
 - ARRÊT DE TRAM
 - ARRÊT DE BUS
 - ENTRÉE SUR LE SITE
 - PARKINGS



- (4) **ENJEU DU SITE**
- ESPACES VERTS ET PATRIMOINE À VALORISER**
- ESPACES VERTS
 - ÉDIFICE REPRÉSENTATIF DE L'HISTOIRE DU CYCLISME
- UNE PERMÉABILITÉ DU SITE**
- PARC DES SPORTS ACTUEL
 - PERSPECTIVES VISUELLES
 - AXES D'ACCÈS AU SITE
- RETROUVER UN USAGE PLURIFONCTIONNEL**
- TERRAINS DE HANDBALL
 - PATINOIRE
 - TERRAINS DE FOOTBALL
 - TENNIS
 - BIEN-ÊTRE
 - TERRAINS DE BASKETBALL

(5) PERSPECTIVES DU PROJET





Notre première approche du site nous a laissés perplexes. L'état délabré de la façade et l'aménagement de l'entrée nous ont tout de suite frappés. Cependant une fois à l'intérieur du vélodrome, la qualité de ce vaste espace nous a surpris et permis de nous imaginer un lieu plus vivant qui aurait un rôle charnière au sein du parc des Sports et de son quartier. De plus, le caractère atypique de ce lieu nous a touchés et par la suite amenés à envisager sa préservation.

Il nous est rapidement apparu que le site étudié présente de nombreux avantages non exploités et que la destruction du vélodrome n'est pas la meilleure solution ; d'une part pour la mémoire associée au lieu et d'autre part pour les qualités architecturales et l'insertion du vélodrome dans son contexte paysager. En effet le vélodrome fait partie d'une opération urbanistique de grande ampleur : la réalisation d'un parc des Sports par des architectes et des paysagistes du mouvement hygiéniste.



Outre la conservation de la mémoire du lieu, d'autres enjeux sont intervenus dans l'orientation de notre projet : la volonté de créer un espace central dynamique dans le quartier de Montmuzard qui comporte une riche mixité. De plus, il a été évident pour nous d'adhérer aux objectifs de la ville de Dijon qui s'inscrit dans une démarche écologique et culturelle.



D'un point de vue paysager, le site dispose de nombreux accès depuis la voirie ainsi que par les parcs, ce qui est intéressant de conserver. Les grilles mettant à distance le bâtiment sont supprimées tandis qu'un traitement de sol alliant minéral et végétal permet de mettre en valeur le vélodrome tout en engageant le visiteur dans une promenade l'amenant en son centre.

Le fil directeur de notre projet est de faire du vélodrome un lieu multifonctions permettant de réunir les différentes populations habitant les alentours. Il s'agit également de réhabiliter le bâtiment en conservant la piste, les gradins et le corps des vestiaires. De plus, nous venons aussi mettre en valeur la structure du bâtiment en libérant les poteaux afin de sublimer le dessous des gradins.

La partie la plus importante de notre projet s'implante au centre de l'équipement avec un café-restaurant, relié à un skatepark. L'espace central est gardé vide dans le but d'accueillir des manifestations diverses (spectacles, concerts en plein air, etc.).

Le restaurant, tenu par une association locale (comme l'ensemble des équipements du projet), met en valeur la culture gastronomique régionale et offre une pause lors de balades dans les nombreux espaces verts alentours. Sa vaste terrasse couverte fait office de scène de spectacles extérieure. La façade de l'édifice est transparente de part et d'autre, ce qui permet de ne pas altérer la vue sur l'ensemble de la piste du vélodrome et ainsi conserver l'effet que produit cette architecture.

Le skatepark quant à lui représente la "culture vélo contemporaine". Il est mis à disposition des nombreux étudiants de la zone et est le théâtre d'événements liés à cette discipline. Le plan de la partie centrale est conçu en cohérence avec la forme du site et est inspiré des mouvements ressentis au sein de cet espace. Enfin en partie extérieure, les vestiaires gardent leur façade initiale mais sont décroissés afin d'accueillir des ateliers mis au profit d'une association dédiée à la récupération et à la remise en état de vélos.

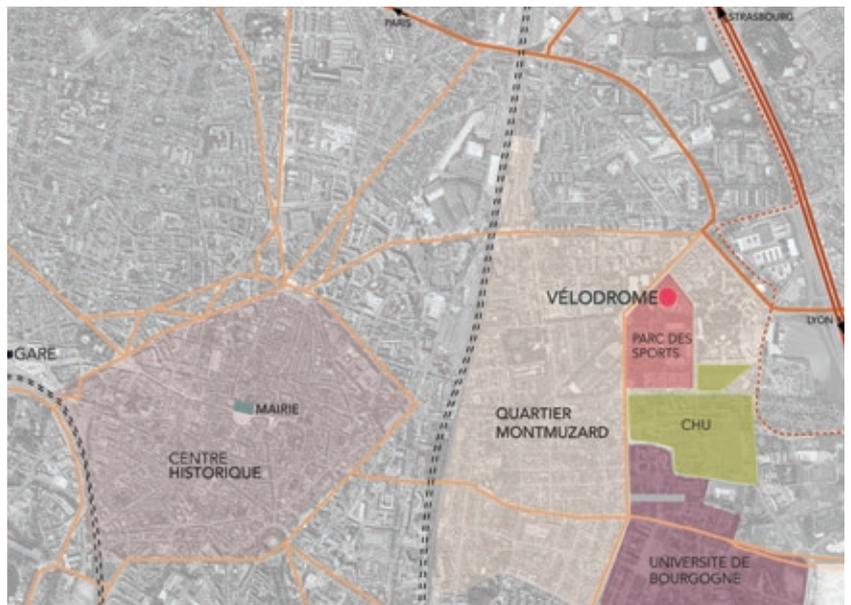
Ainsi, le vélodrome aujourd'hui délaissé est remis en valeur tout en gagnant en dynamisme. Il devient un lieu de rencontre, de culture et de mémoire fortement rattaché à son milieu et son histoire.

(1) LE VÉLODROME AU CŒUR D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE

CARTE DE SITUATION

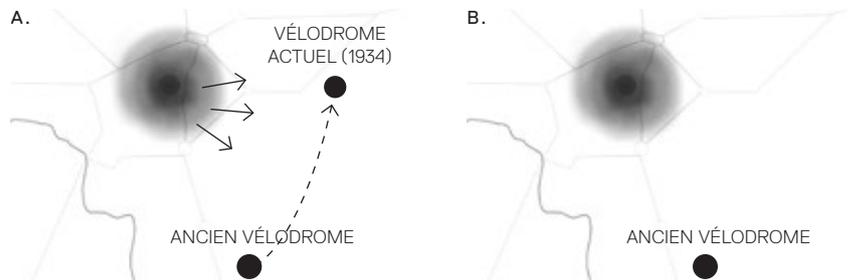
- LIMITE DE DIJON
- MAIRIE
- CENTRE HISTORIQUE
- QUARTIER MONTMUZARD
- AUTOROUTE
- LIAISON PRINCIPALE
- LIAISON RÉGIONALE
- GARE
- == VOIE FERRÉE
- UNIVERSITÉ
- PARC DES SPORTS
- CHU
- VÉLODROME ACTUEL

ÉCHELLE: 1 / 10 000



A. PÉRIODE INDUSTRIELLE (XIX^e)
VÉLODROME SITUÉ À L'EXÉRIEUR DE DIJON

B. PÉRIODE ACTUELLE (XXI^e)
DÉPLACEMENT DU VÉLODROME. IL EST INTÉGRÉ À LA VILLE SUITE À L'EXPENSION DE DIJON.



(2) UN QUARTIER AUX USAGERS ET ACTIVITÉS DIVERS

TYPOLOGIE DES BÂTIMENTS

- LIMITE DE DIJON
- QUARTIER MONTMUZARD
- GARE DE DIJON PORTE NEUVE
- == VOIE FERRÉE
- BÂTIMENT INDUSTRIEL, SERVICE PUBLIC
- BÂTIMENTS HOSPITALIERS
- BÂTIMENTS SCOLAIRES
- ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
- LOGEMENTS, COMMERCES DE PROXIMITÉ
- VÉLODROME (1934)

ÉCHELLE: 1 / 5 000



A. ÉCOQUARTIER À PROXIMITÉ DU VÉLODROME.
B. PRÉSENCE D'ÉCOQUARTIERS ET D'ESPACES BOISÉS CLASSÉS.



A.

B.

(3) LE VÉLODROME :
NOUVELLE AGORA URBAINE

- VÉLODROME
- DÉPLACEMENT DES USAGERS
- USAGERS DU QUARTIERS
MONTMUZARD
- - - LIMITE DE DIJON
- GRANDS AXES

PROBLÉMATIQUE

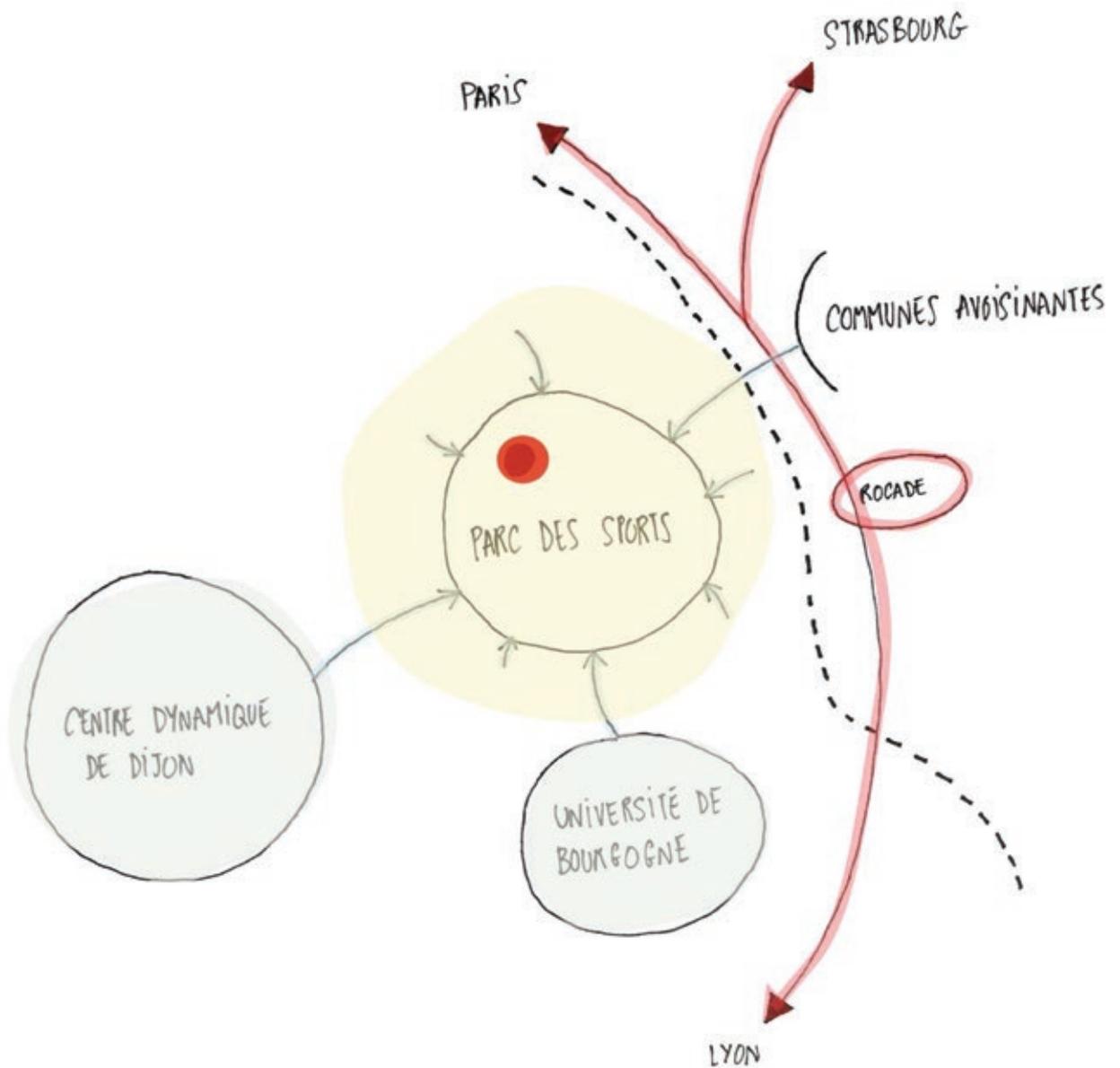
- PLURALITÉ DES POPULATIONS
ALENTOURS

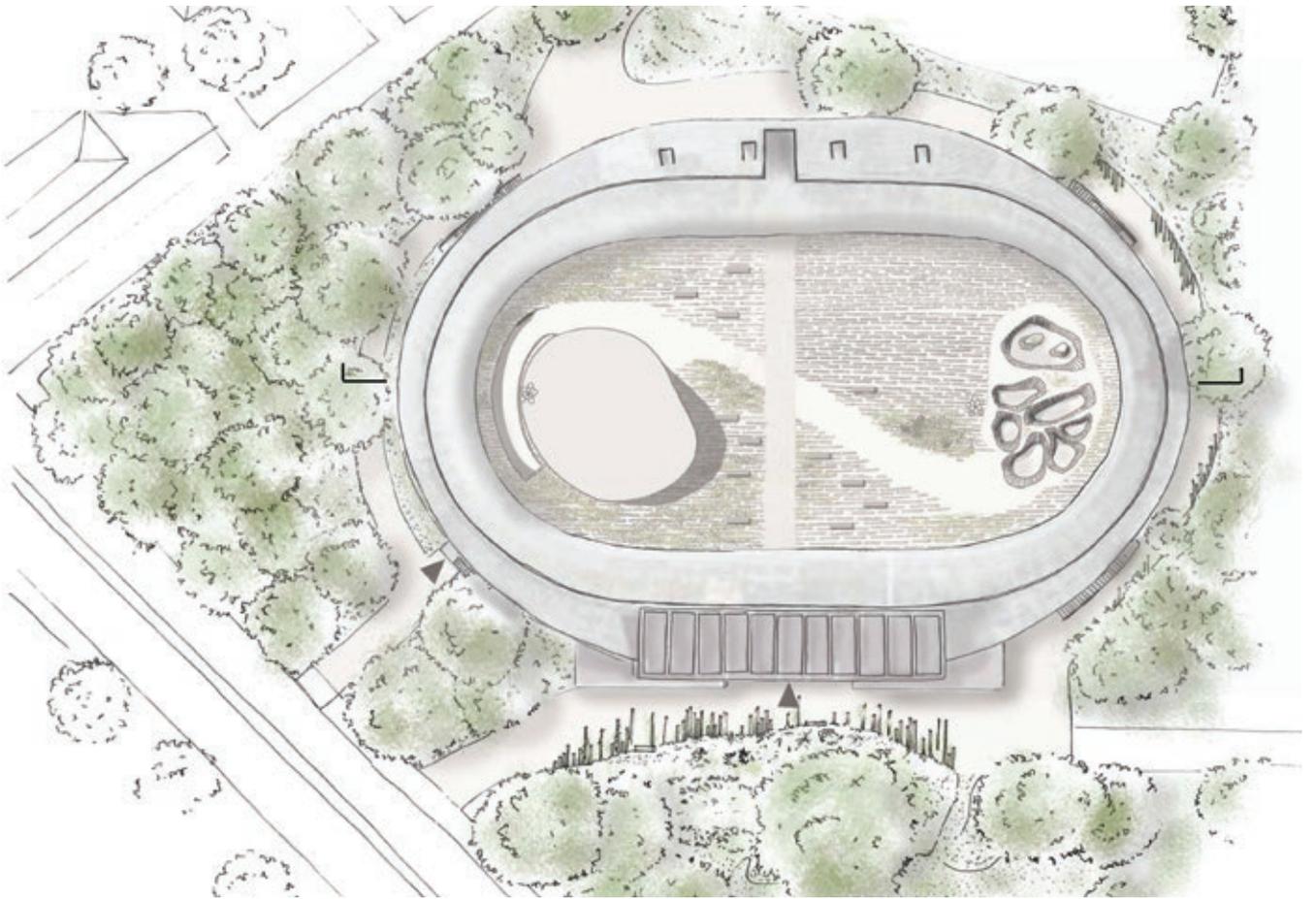
ENJEUX

- POLYVALENCE DES USAGES
- BRASSAGE DE LA POPULATION

SOLUTIONS

- ASSOCIATIF
- PLURALITÉ DES SERVICES
- OUVERTURE SELON LA PÉRIODE
ET LES ÉVÉNEMENTS
- OUVERTURE PARTIELLE OU NON
- HYBRIDATION D'ACTIVITÉS
URBAINES





(4)



(5)

(6)



(4) PLAN MASSE
(5) VUE DU CAFÉ / RESTAURANT
(6) VUE DU SKATEPARK



La ville de Dijon est aujourd'hui une métropole de 160 000 habitants. Il s'agit de la quatrième ville la plus sportive de France. Cependant, un bâtiment permettant la pratique de l'un de ces sports est aujourd'hui quasiment inutilisable : le vélodrome. Situé au cœur du parc sportif Gaston Gérard, il est obsolète, délabré. Cependant Dijon possède une mémoire du cycle importante. La ville compte un vélodrome depuis la fin du XIX^e siècle. En outre, de nombreuses industries dans ce secteur ont fleuri au début du XX^e siècle. Aujourd'hui ce patrimoine a disparu. Le parc sportif en lui-même jouit de la présence du stade de football, principal centre attractif du quartier, celui-ci centré essentiellement sur le sport puisque d'autres infrastructures se sont développées autour du parc sportif historique. Le quartier est donc dynamique mais l'îlot du parc comporte certains défauts. Tout d'abord, chaque espace public est séparé par des grillages compliquant l'accessibilité. Les voies de circulation automobiles participent au sentiment que le parc n'est pas originellement prévu pour les piétons.

Par ailleurs, les parcs publics sont fractionnés. Les stationnements sont gênants, dispersés, répandus le long des voies au cœur de l'îlot susnommé. Le vélodrome n'est presque plus utilisé à cause de sa vétusté et de son rôle monofonctionnel, le laissant inutilisé. Notre analyse nous a conduit à comprendre que le Vélodrome est aujourd'hui sous-exploité, méconnu des dijonnais. Cependant, sa place dans la ville est un îlot charnière bien desservi par les transports en commun. Le vélodrome est un bâtiment au passé riche que nous avons tenté, tout au long de cette semaine, de comprendre, d'exploiter et de revaloriser.



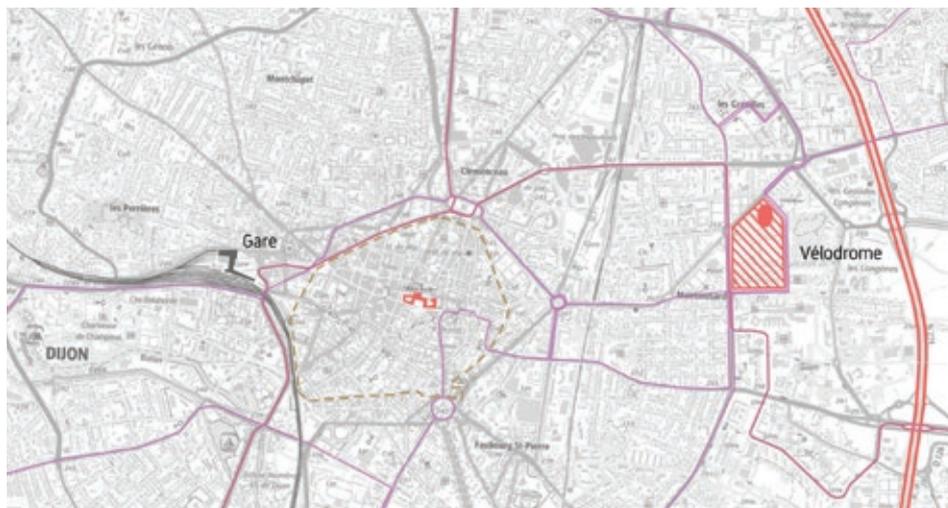
Deux enjeux principaux ont été discernés lors de cette première phase. Nous devons tout d'abord réaménager le cœur de l'îlot, redonner au piéton une place centrale, lier les espaces verts, déplacer et localiser les places de stationnement. Le principal enjeu constitue le devenir du vélodrome. Après un bilan sanitaire établissant de nombreux problèmes rendant son utilisation et sa pérennisation compliquées, nous avons décidé de le réhabiliter. Il devrait être de nouveau attractif et exister comme cœur d'activité et non seulement comme vestige d'un passé sportif dense et inconnu du grand public.



Les enjeux établis, nous avons pu appréhender le programme. Nous avons pour cela travaillé à deux échelles, celle de l'îlot et celle du vélodrome. L'îlot vit un changement sur sa pointe nord, visant à valoriser l'édifice même, aujourd'hui caché derrière un manteau de végétation. L'emprise de l'automobile est réduite et relocalisée sur deux points parking aménagés en accord avec la végétation pour étendre l'emprise du parc à la plus grande zone possible. Les espaces ménagés par l'absence de véhicules individuels motorisés au sein de l'îlot servent aux piétons et de lien entre les parcs, permettant leur symbiose. Le vélodrome est totalement rénové, l'enceinte renforcée, la piste protégée par une couverture et refaite à neuf, le tout remis aux normes. Seuls les bâtiments côté ouest, abritant vestiaires, bureaux et locaux sont démolis. Un anneau se niche autour de l'actuelle structure et augmente l'emprise du bâtiment sur le sol et surtout donne à cet édifice une vitrine, le rendant plus attractif, le complexe étant originellement replié sur lui-même. Cet anneau est constitué d'un système de couverture permettant de protéger l'ensemble, améliorant la pratique du site.

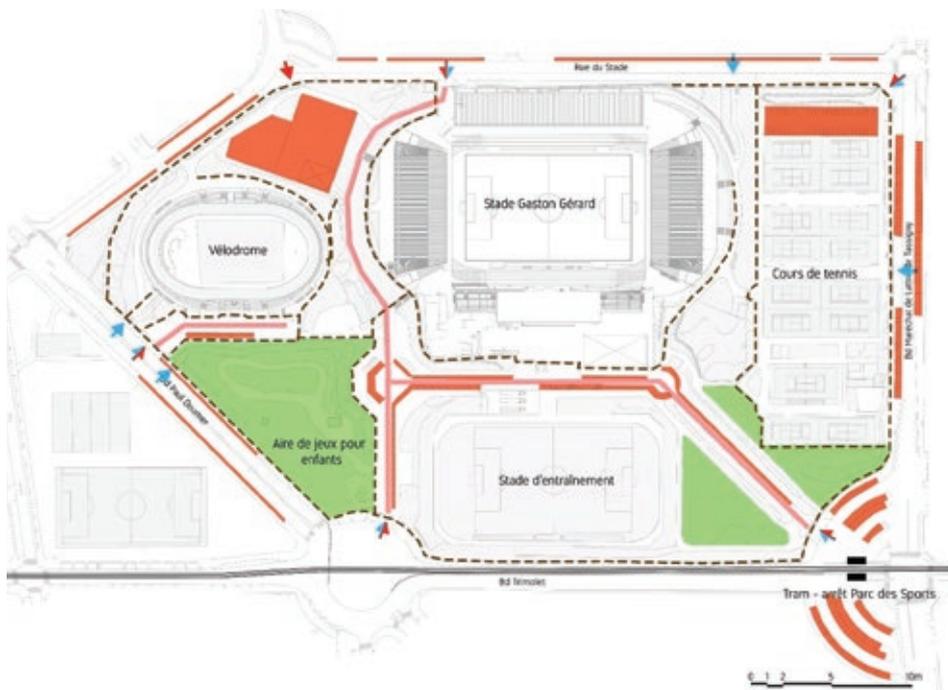
(1) UN ÎLOT BIEN DESSERVI

- LIGNE DE TRAM
- LIGNE DE BUS
- = AUTOROUTE
- VOIE FERRÉE
- - - CENTRE ANCIEN
- ZONE ÉTUDIÉE



(2) UN ESPACE DESTRUCTURÉ

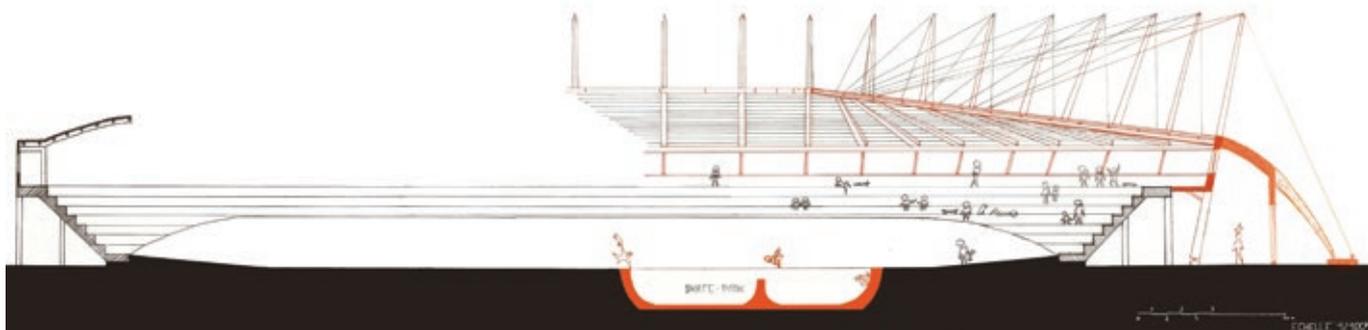
- ESPACE VERT PUBLIC
- ➔ ENTRÉE PIÉTONS
- ➔ ENTRÉE AUTOMOBILE
- CLÔTURE GRILLAGÉE
- CIRCULATION AUTOMOBILE
- ZONE DE STATIONNEMENT



(3) LE CYCLE MÉMOIRE SPORT :

- LIAISON
- RESTRUCTURATION
- NOUVEAU SOUFFLE
- DYNAMISER





AUJOURD'HUI

DEMAIN



(4) COUPE ET DESSINS DU NOUVEAU VÉLODROME



L'analyse du potentiel du site a mené à plusieurs constats. Le quartier est tourné vers une fonction globale: le sport. Les équipements sportifs sont nombreux et variés (terrains de tennis, de foot, de pétanque). Tout autour de ce pôle sportif gravitent le CHU, des campus et des écoles. L'élément le plus marquant reste sa position qui lui confère une très bonne desserte. Lignes de tram et bus, grands axes automobiles, pistes cyclables et zones piétonnes se mêlent tout autour du site. Ainsi le quartier qui était, à l'origine, excentré par rapport au développement de la ville se trouve facilement accessible et relativement proche du centre (10 minutes en tram).

L'un des avantages majeurs de l'îlot est sa végétation abondante. Ce lieu privilégié bénéficie d'un parc boisé classé, de squares, de terrains de jeux pour les enfants et d'espaces verts pour la pratique du football. Malheureusement ce point fort se trouve être désavantageux pour la visibilité du vélodrome depuis la rue. Le bâtiment se trouve caché derrière cette masse végétale. Le manque de visibilité du vélodrome évoqué précédemment est accentué par les nombreuses clôtures qui encerclent le site. Ce phénomène rend difficile l'accessibilité des abords paysagers aux piétons.

En faisant la visite du bâtiment nous avons repéré un certain nombre de pathologies. L'absence de couverture pour protéger le vélodrome a favorisé la rétention d'eau et l'humidification des gradins et de la piste. En comparaison on peut voir que la tribune d'honneur, protégée, est en très bon état. La piste et les murs d'enceinte sont fragilisés par plusieurs fissures et l'infiltration d'eau. Malgré ces dégradations qui demandent un travail de rénovation, ce vélodrome est d'une grande richesse architecturale et présente beaucoup de potentiel.

Le stade Gaston Gérard est l'élément principal du parc des sports. La présence du club Dijon Football Côte-d'Or (DFCO) en ligue 1 lui donne une ampleur supérieure. Cependant, les matches ne représentent qu'une trentaine de journées dans l'année. Donner un usage permanent au site prend alors tout son sens sans pour autant entraver le bon fonctionnement du stade.



Le parc des Sports forme un espace paysager singulier au sein duquel la libre circulation est laissée aux piétons durant la journée. Pourtant, leurs parcours sont rapidement bloqués par les clôtures. Nous souhaitons hiérarchiser les accès au parc en créant des clôtures efficaces et qualitatives entre la rue et le parc. Nous avons voulu prendre en compte le contexte global de la transition écologique et proposer une vision à long terme pour le site. Les enjeux de la mobilité et plus particulièrement du stationnement sont déterminants pour ce type de site, d'autant plus que le tram place désormais le parc des Sports à environ dix minutes du cœur de l'agglomération.

Enfin, nous voudrions rendre compte du potentiel économique et patrimonial du vélodrome. C'est pourquoi une de nos priorités pour ce projet est de mettre en avant l'industrie locale et le savoir-faire dijonnais, en montrant les technologies innovantes des cycles Lapierre. Il convient de conforter les activités du SCOD (Sprinter Club Olympique de Dijon) actuellement en perte de vitesse en rendant le vélodrome attractif à nouveau.



La première intervention est la réhabilitation du bâtiment, créer un nouveau revêtement en parquet pour la piste permettant d'accueillir des compétitions. En effet, la piste actuelle avec ses 250 mètres de longueur est aux normes pour les JO. On peut donc imaginer qu'elle puisse être utilisée pour ceux de 2024. La structure en béton existante est seulement renforcée afin de l'exploiter et de l'intégrer au mieux au projet. Le vélodrome est ensuite couvert, une structure légère en acier reprenant la trame des poteaux existants vient se poser sur le haut des gradins.

La seconde phase du projet mène à la requalification des accès au vélodrome. Une réelle connexion entre le stade et le vélodrome est aménagée. Un nouveau parvis est créé à la pointe Nord du site et la végétation trop dense est légèrement déboisée afin de mettre en valeur des alignements d'arbres déjà présents. À l'entrée ouest du vélodrome s'implante un nouveau parking polyvalent et paysager offrant une facilité de reconversion. L'ancien emplacement de ce parking est transformé en terrain d'entraînement pour les bmx.

(1) LE RENOUVELLEMENT URBAIN ACTUEL (2010)

-  VILLE URBANISÉE
-  ROUTES ANCIENNES
-  PARC DES SPORTS
-  FAUBOURGS ET CITÉS JARDINS
-  CHÂTEAU DE MONTMUSARD
-  GARE
-  VOIES FERRÉES
-  NOUVEAUX BOULEVARDS
-  AUTOROUTE
-  PÔLE HOSPITALIER
-  ÉCOQUARTIER



(2) UN TISSU URBAIN BIEN ÉQUIPÉ ET DESSERVIS

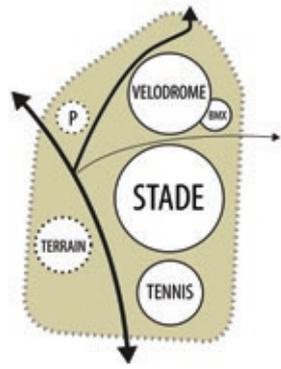
-  ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
-  ÉQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT
-  ÉQUIPEMENTS HOSPITALIERS
-  VOIE FERRÉE
-  VOIE DE TRAMWAY
-  ARRÊTS DE TRAMWAY
-  VOIES DE CIRCULATION PRINCIPALES
-  PISTES CYCLABLES



(3) VALORISER L'INDUSTRIE LOCALE



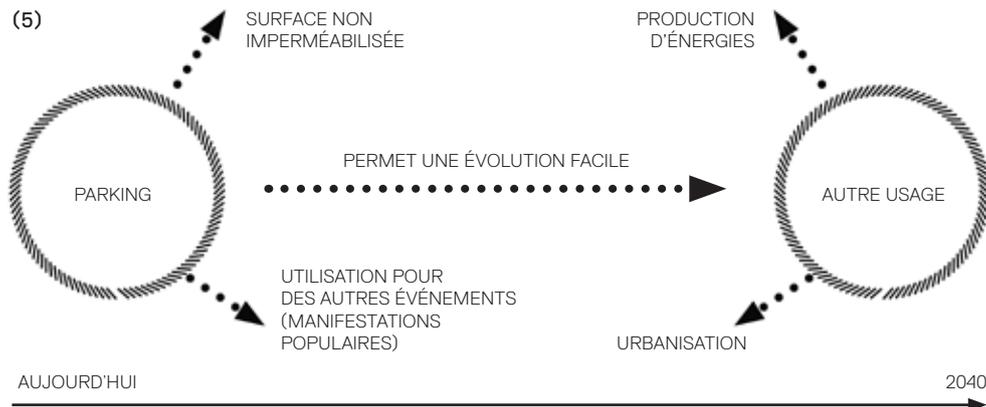
(4)



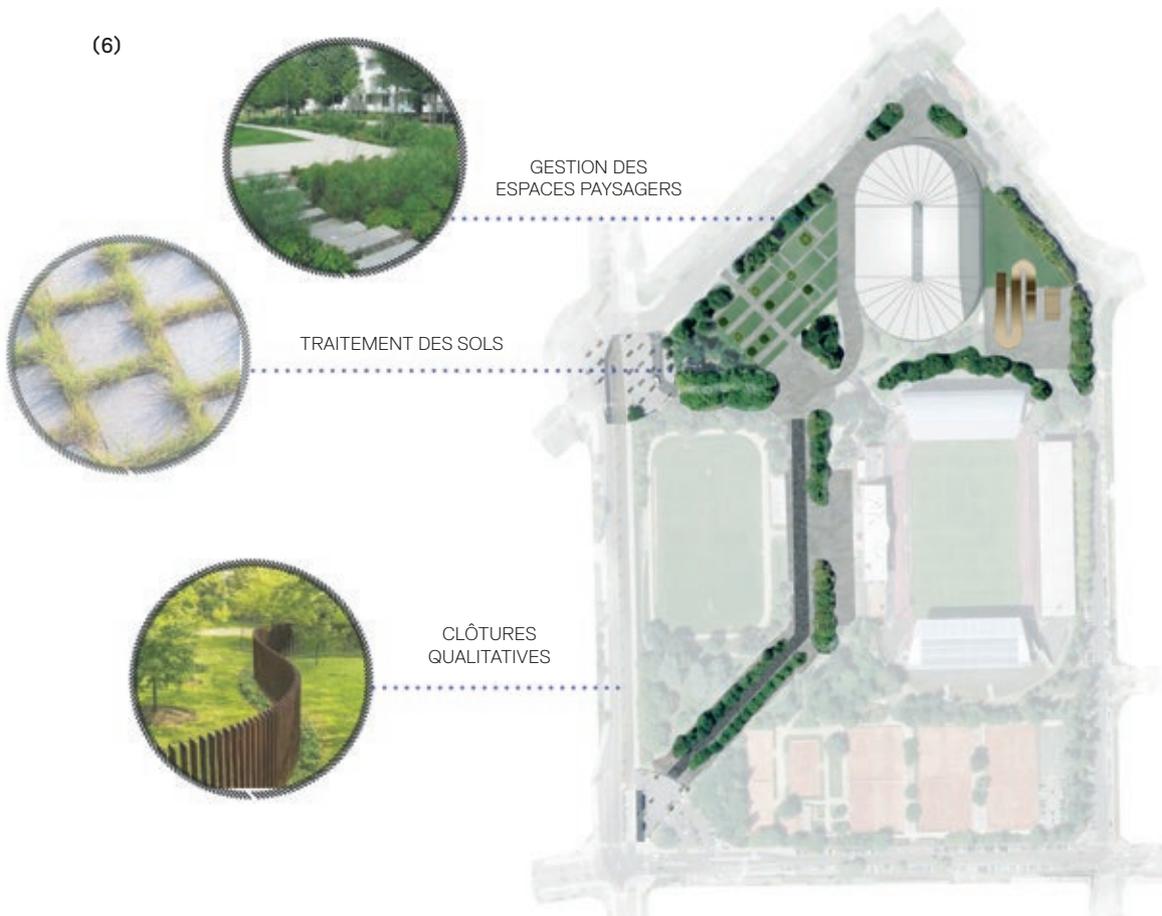
- HIÉRARCHISER LES ACCÈS
- INTÉGRER LES ABORDS DU VELODROME AU SEIN DE L'ESPACE PUBLIC DU SITE ET LE VALORISER

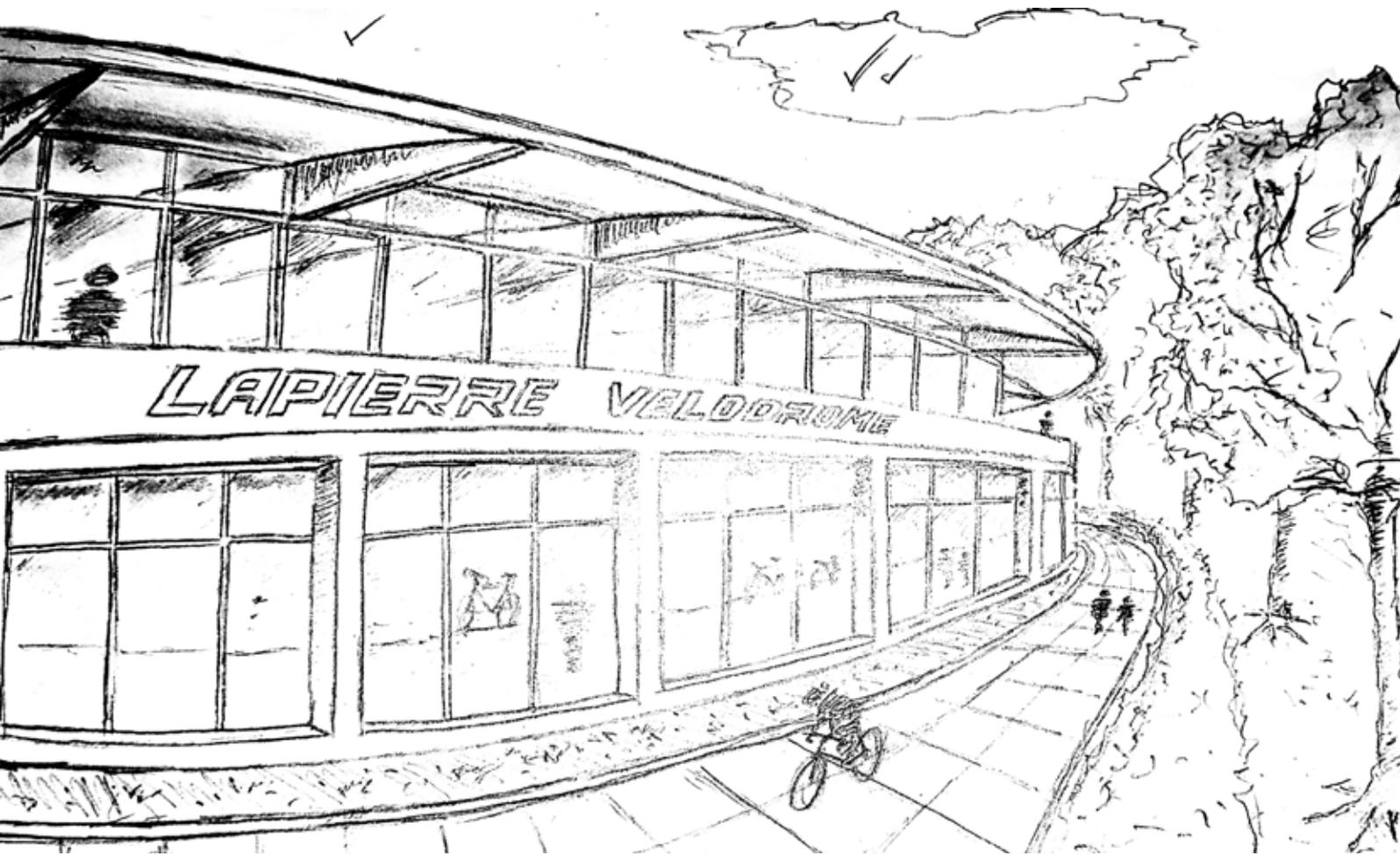
- ➔ CHEMINS PRATIQUÉS PAR LES PIÉTONS EN JOURNÉE
- ESPACES ACCESSIBLES EN JOURNÉE
- ESPACES CLOS EN DEHORS DES ÉVÉNEMENTS

(5)



(6)





(7)

- (4) LES ENJEUX DU PROJET
- (5) S'INSCRIRE DANS UN PROCESUS DE TRANSITION ECOLOGIQUE
- (6) PLAN MASSE — AMÉNAGEMENT
- (7) PARCOURS EXTÉRIEUR

In situ

03
SAINT-
PHILIBERT



Unique dans Dijon, l'église Saint-Philibert est l'un des rares édifices romans de la ville. Située en plein centre historique, elle fait partie d'un chapelet d'églises et profite d'une proximité immédiate avec la cathédrale Saint-Bénigne. Nous avons donc un site avec un cachet historique très fort, néanmoins dans un état discutable. En effet, la place laissée à l'automobile rend le site assez hostile au piéton en envahissant une majeure partie de l'espace. Pourtant, le site a, en lui-même, un très fort potentiel grâce à sa proximité avec le centre ville et plus précisément avec les espaces piétons déjà présents. On peut prendre pour exemple la rue de la Liberté, réhabilitée depuis peu.



Saint-Philibert est un lieu remarquable de la ville de par sa situation et son patrimoine architectural. Nous souhaitons rendre le lieu plus agréable aux usagers. Les parvis sont pour l'instant utilisés pour l'essentiel en tant que lieu de stationnement et de passage routier pour se rendre à la gare ou au centre ville. C'est donc dans un esprit de réaménagement et d'embellissement urbain que nous souhaitons nous inscrire.

Un espace public à qualifier :

- valoriser le quartier, le patrimoine ainsi que la vie de quartier en lien avec l'habitat et le tourisme,
- mettre en avant les circulations douces,
- créer des espaces végétalisés de qualité,
- reconnecter le site avec le centre-ville,
- transformer le lieu de passage en lieu d'attractivité culturelle.

Un édifice à réutiliser :

- assurer la stabilité structurelle définitive de l'édifice,
- prendre en considération le caractère patrimonial de l'édifice,
- trouver un usage adapté aux qualités spatiales de l'édifice.



En offrant un lieu davantage consacré aux déplacements doux, il nous est possible de créer un réel parvis à la cathédrale et une connexion piétonne avec les quartiers avoisinants. L'enjeu est toujours de s'inscrire dans l'agrandissement de la zone piétonne dijonnaise. Il est intéressant de noter que le parvis de la cathédrale Saint-Bénigne est l'un des seuls en France à ne pas être mis en valeur.

Notre étude se porte également sur l'ancienne église désacralisée Saint-Philibert. Cette dernière a subi récemment des travaux provisoires pour consolider sa structure porteuse attaquée par le sel présent dans les lieux, conclusion d'un passé mouvementé. Les utilisations qu'on en a fait au fil des siècles ont créé des pathologies qui ont affaibli la structure. Cependant l'église Saint-Philibert n'est pas le seul édifice à être réhabilité. On peut noter l'exemple de l'église Saint-Jean, reconverte en théâtre. C'est donc dans un nouveau pôle culturel que nous souhaitons inscrire notre projet, avec la cathédrale, l'école des Beaux Arts et le théâtre.

Créer un espace mixte axé vers le domaine de l'art, qui peut être utilisé par l'école des Beaux Arts ou encore être loué par la ville est notre première intention. Notre intervention doit également assurer la stabilité définitive de l'édifice sans pour autant le restaurer à l'identique. Pour cela nous avons utilisé une structure secondaire qui vient porter les charges de l'édifice et se glisser entre les piliers pour créer un nouvel espace surélevé, mettant à jour les qualités spatiales de ce lieu si particulier.

(1) AU CŒUR DU TISSU HISTORIQUE

- ÉPOQUE MOYEN-AGE
- ÉPOQUE CLASSIQUE
- ÉPOQUE CONTEMPORAINE
- VOIE FERRÉE
- AXES STRUCTURANTS
- PORTES DE LA VILLE
- CASTRUM ANCIEN
- ANCIENNE FORTIFICATION

0 30 150 m



(2) ENJEUX DE CONNEXION À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

- CARREFOURS
- BÂTIMENTS REMARQUABLES
- ZONE PIÉTONNE
- AXES STRUCTURANTS
- AXES DE TRANSPORT : TRAMWAY
- VOIE FERRÉE
- PONT

0 30 150 m



(3) ÉTUDE SANITAIRE

ÉCHELLE DE DÉGRADATION :



1.



2. CHANDELLE EN BOIS



3. FISSURE SOUS LA COUPOLE



4. ÉTAIEMENT EN BOIS



5. PERCEMENT DE LA RUE



6. CHANDELLE EN BOIS



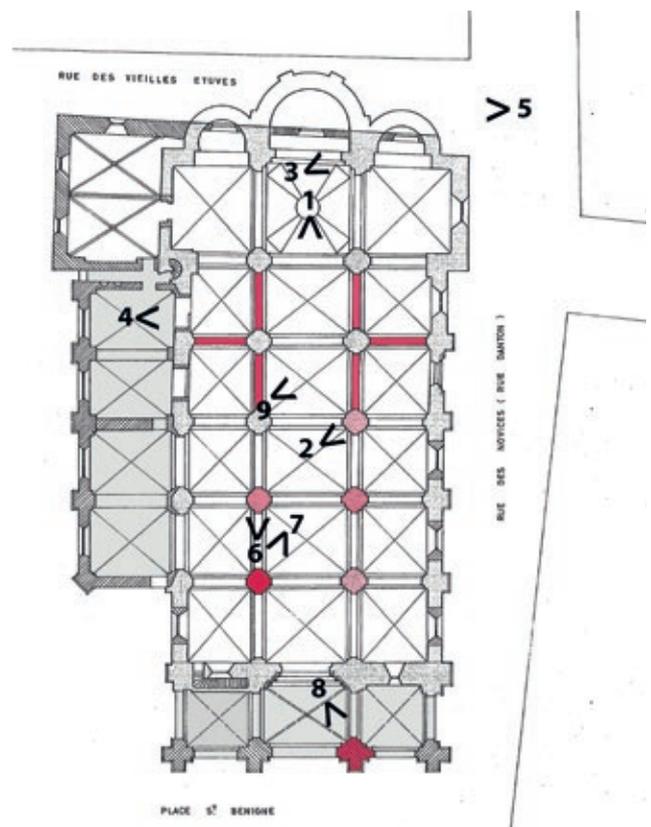
7. ENROBAGE EN BOIS



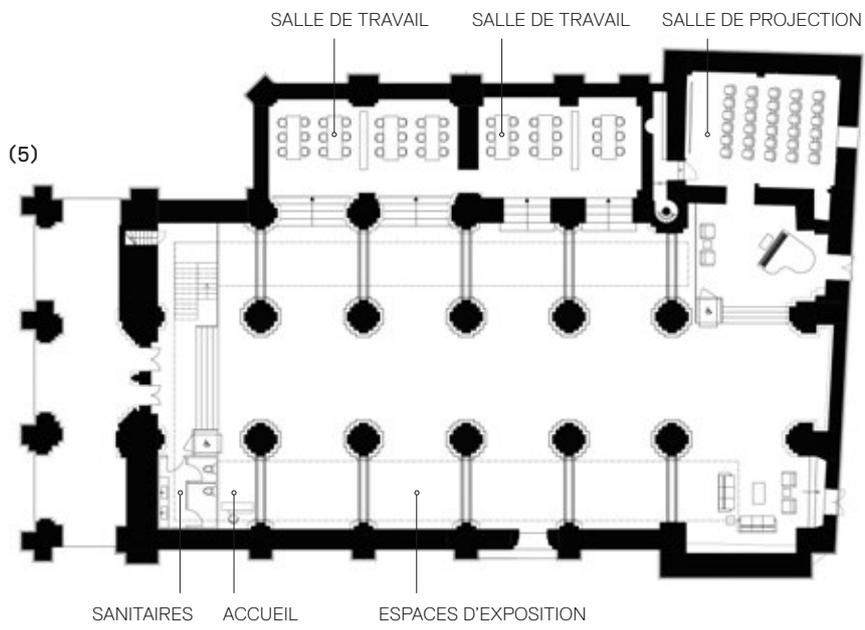
8.



9. ÉTAIEMENT EN BOIS



- (4) PLAN DE MASSE
- (5) PLAN RDC





(6) VUE PROJÉTÉE SUR LE PARVIS SAINT-PHILIBERT



La ville de Dijon apparaît à travers la construction d'un castrum fortifié au III^e siècle. Cette enceinte gallo-romaine est démolie après le grand incendie au XII^e siècle. Ainsi, elle s'élargit avec la construction de fortifications bastionnées et de portes permettant son accès. Cette extension profite à l'enrichissement de la ville avec la construction de nouvelles paroisses et églises, dont Saint-Philibert et le Palais ducal. Au XVI^e siècle, l'enceinte se fortifie avec la construction de bastions : Saint-Nicolas au nord, Saint-Pierre au sud et le bastion de Guise au sud-ouest. Cette période est marquée par un réaménagement et une extension des faubourgs au-delà des fortifications bastionnées accueillant ainsi de nouvelles activités. Un âge d'or se démarque au XVIII^e siècle par une intense activité architecturale : des espaces urbains sont remodelés, dont la Place royale. De plus, des modifications interviennent au niveau du bâti afin d'intégrer des hôtels de style classique. La ville continue son extension avec l'élargissement et l'apparition de nouveaux quartiers et faubourgs, mais également avec une voie de tramway mise en circulation permettant de desservir ces nouveaux axes. Il en va de même pour les espaces verts qui se développent au large de la ville. Le XIX^e est marqué par la démolition des fortifications bastionnées laissant place à des boulevards et à l'inauguration du chemin de fer en 1851, qui signifie une première ouverture nationale. L'apparition du chemin de fer entraîne le développement et la constitution de nouveaux quartiers à ses abords.

À la suite du débastonnement de la ville de Dijon, les municipalités décident de libérer la ville. Il s'agit de réaliser des percées destinées à l'amélioration de la circulation et à dégager les entrées du quartier. Le chemin de fer conduit à la disparition de la porte d'Ouche par un viaduc avec l'ouverture de la rue Mariotte qui offre une vue directement sur la cathédrale Saint-Bénigne.

Ce site rassemble par ailleurs un grand nombre d'équipement religieux, culturels et éducatifs mais reste néanmoins à l'écart des commerces ainsi que des restaurations qui sont notamment les espaces les plus convoités. On remarque qu'il manque davantage d'équipements pour dynamiser cet espace à valeur historique et touristique. Après le grand incendie de la ville de Dijon en 1137 l'ancienne église Saint-Philibert est détruite. L'actuelle église romane est alors construite au XIII^e siècle au même emplacement que la précédente. Au cours des années qui suivent, Saint-Philibert subit d'importants remaniements.



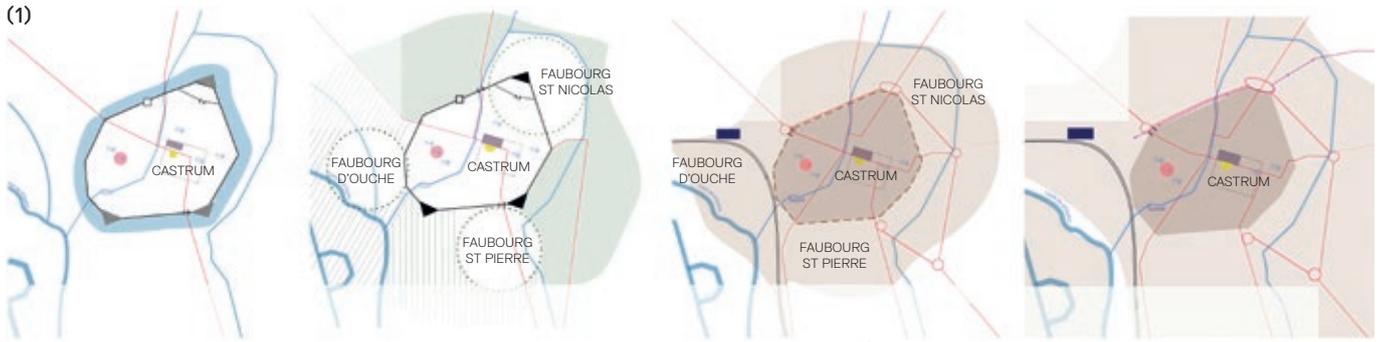
Par notre analyse du site de l'église Saint-Philibert, les avantages ainsi que les inconvénients de l'emplacement ont été mis en évidence. C'est surtout la circulation abondante de voitures qui s'avère problématique. Cela engendre une ambiance sonore gênante avec le grand nombre de véhicules qui circulent. L'endroit initialement édifié comme bâtiment religieux a aujourd'hui totalement perdu son caractère silencieux et spirituel. La place située à l'avant du porche de l'église, qui était autrefois un lieu de rassemblement, est aujourd'hui une aire de stationnement. La matérialité du sol n'est pas adaptée à cet espace à fort caractère. Le bâtiment est quant à lui dégradé dans la partie inférieure des piliers et soutenu au niveau des arcs par des étalements en bois. Cet espace a toutefois des atouts puisqu'il a une identité culturelle indéniable avec l'existence d'une cathédrale, d'un musée, d'un théâtre et d'écoles. Hormis la situation actuelle des places de parking, on y lit des formes et une superficie favorable à la création d'une place urbaine. Le contexte historique nous laisse une interprétation riche qui peut être considéré dans le projet.



Nous envisageons de représenter d'une manière sensible et respectueuse la polyvalence de l'utilisation de l'édifice Saint-Philibert au cours des siècles et son importance patrimoniale pour la ville de Dijon, ses citoyens et ses touristes. Sa fonction de paroisse des vigneron est reprise par un aménagement de mobilier urbain sur le parvis. Il est composé de blocs rectangulaires en pierres de Bourgogne bleues grises à hauteurs variées pour illustrer le dynamisme des événements qui animaient la place autrefois. Ces aménagements sont conçus comme espaces verts et espaces d'assises. Les empreintes de la muraille qui se trouvaient autour de la cathédrale Saint-Bénigne sont révélées par des pavés de pierres de Bourgogne bleues grises à l'alignement des bâtiments de la place Saint-Bénigne. Le sol, aujourd'hui simplement recouvert de sable à l'intérieur de l'église, soulage la construction car il rattrape la remontée de sel causée par son court service d'écurie au XVIII^e siècle.

De ce fait, un sol surélevé en verre est placé à hauteur du parvis et fait office de strate archéologique. Les zones renforcées par des étalements en bois et des renforts métalliques pour soutenir la structure sont remplacées par des pierres de granit blanches. Ainsi la rénovation crée un ensemble harmonieux et intégré.

En ce qui concerne l'usage contemporain de Saint-Philibert et son entourage, l'enjeu culturel est au cœur des préoccupations ; des expositions temporaires y sont présentées depuis les années 50 et ont tout intérêt à être préservées. L'espace intérieur est repensé. L'aménagement de l'entourage permet grâce à une nouvelle aire piétonne remarquable un contrôle de l'ambiance sonore du quartier. Un espace attractif est créé par son nouveau jeu de pavés en pierres de Bourgogne. Toute la zone piétonne est homogène et mis au même niveau.



UNE VILLE QUI SE CONSTRUIT

- NOUVELLE LIMITE ENCEINTE
- - - ANCIENNE LIMITE MÉDIÉVALE
- | | PORTES
- ESPACE PUBLIC
- CHÂTEAU



EXTENSION DE LA VILLE AVEC L'APPARITION DES FAUBOURGS

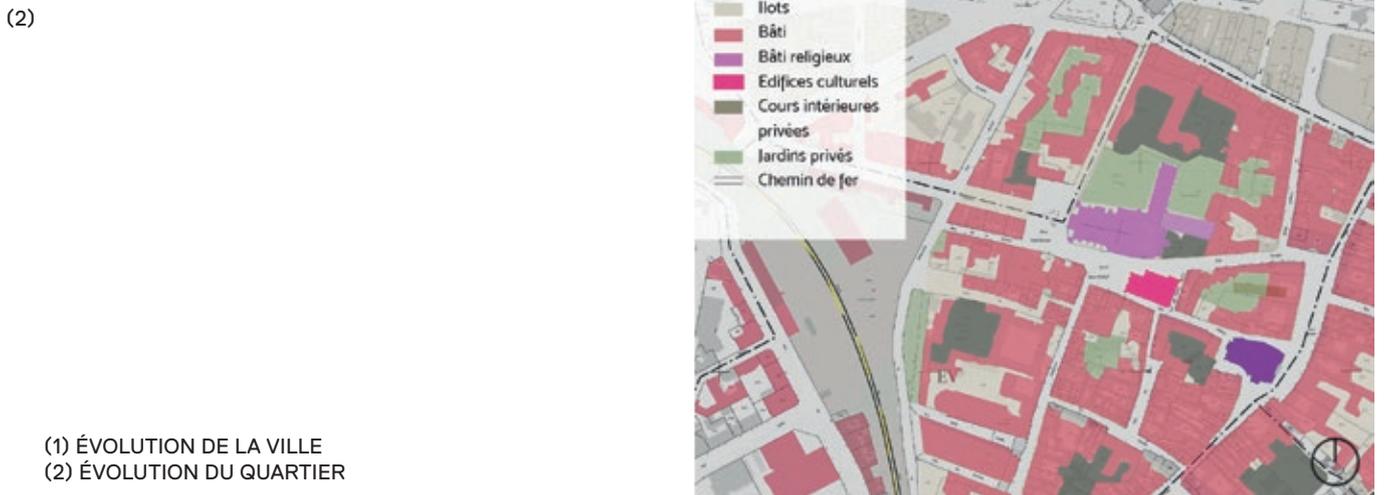
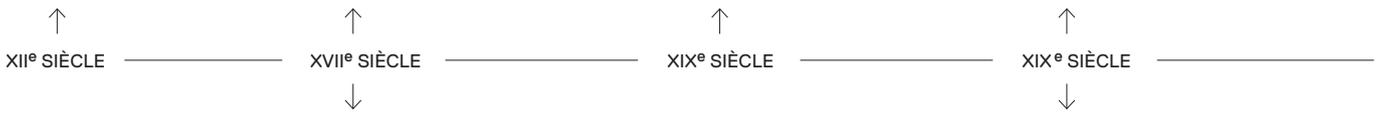
- NOUVELLE LIMITE ENCEINTE
- - - ANCIENNE LIMITE MÉDIÉVALE
- | | PORTES
- PLACE DUCALE
- CHÂTEAU
- TERRE FERTILE
- ▨ TERRE VIGNOBLE
- ▧ TERRE AGRICOLE

LES PREMIÈRES MARQUES DE L'INDUSTRIALISATION

- - - FORTIFICATION DÉMOLIE
- BOULEVARDS
- GARE
- CHEMIN DE FER
- DENSIFICATION DE LA POPULATION

LA VILLE NOUVELLE AMBITIEUSE POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN

- - - FORTIFICATION DÉMOLIE
- BOULEVARDS
- GARE
- CHEMIN DE FER
- DENSIFICATION DE LA POPULATION



(1) ÉVOLUTION DE LA VILLE
(2) ÉVOLUTION DU QUARTIER

(3) ÉVOLUTION DE L'ÉGLISE SAINT PHILIBERT

- L'ÉGLISE APRÈS SA RECONSTRUCTION
- MODIFICATION AU XV^e SIÈCLE
- MODIFICATION AU XVII^e SIÈCLE
- PARTIE DÉMOLIE
- MODIFICATION À LA MODERNE

1137
RECONSTRUCTION
DE L'ÉGLISE SAINT-
PHILIBERT SUITE À
L'INCENDIE

1187
PAROISSE
DES VIGNERONS
QUI S'INSTALLE
DANS LE QUARTIER

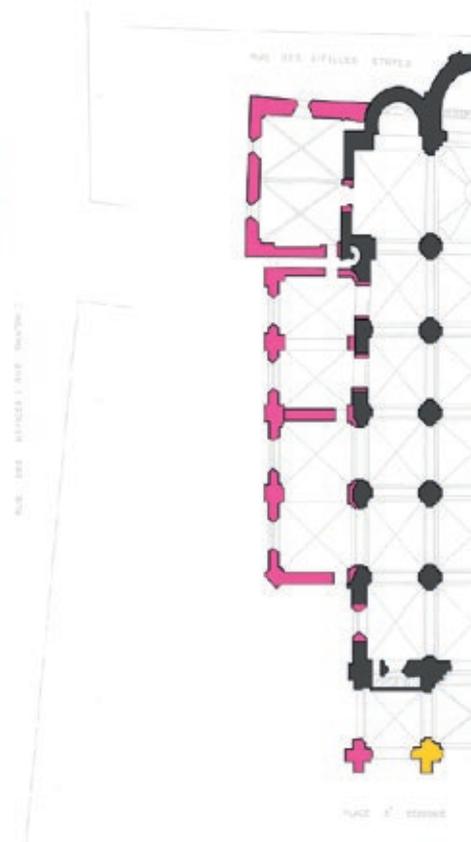
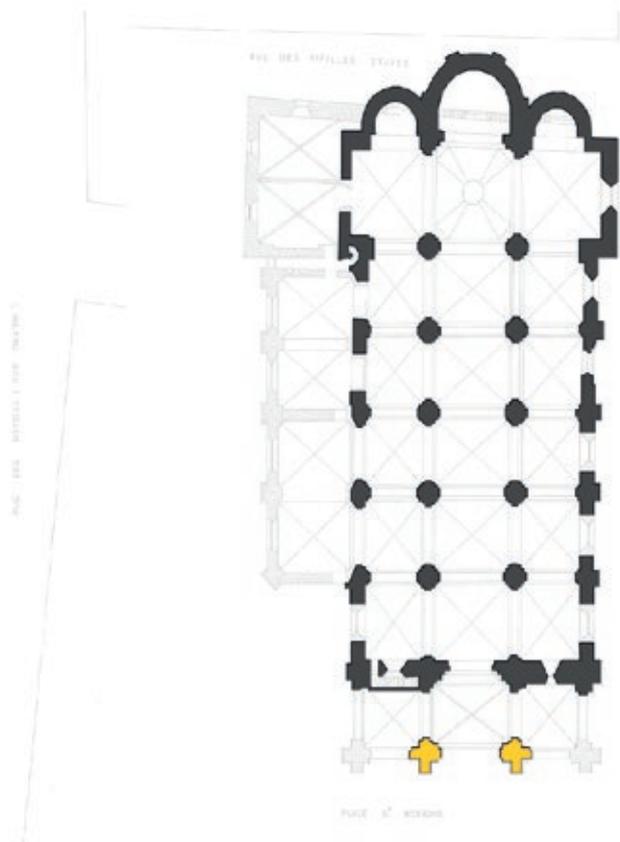
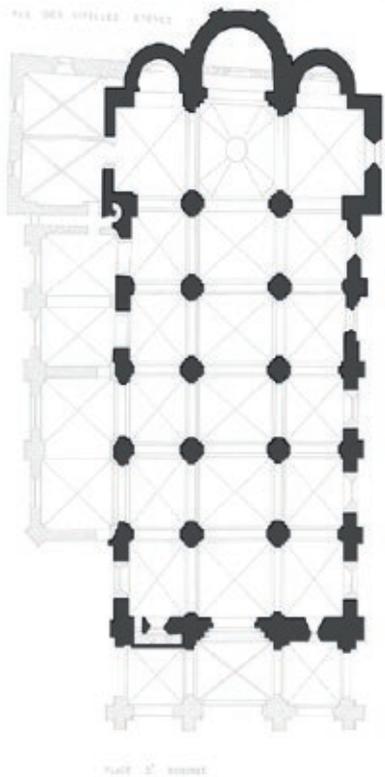
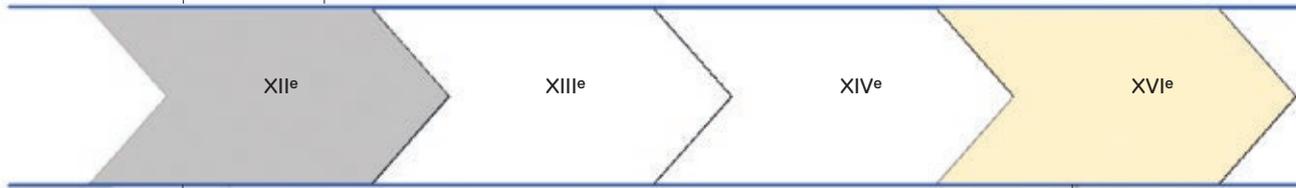
1789
L'ÉGLISE SE RETROUVE
DÉSFFECTÉE APRÈS
LA RÉVOLUTION

1795
UTILISÉE AU LOGEMENT DE
CHEVAUX DE LA GARNISON
ET AU DÉPÔT DE MATÉRIEL
MILITAIRE

1825
DESTRUCTION DE L'ABSIDE ET DES
ABSIDIOLES ROMANES POUR AGRANDIR
LA RUE DES VIEILLES-ETUVES
(EMPLACEMENT DES ÉLÉMENTS DISPARUS
SIGNALÉS PAR DES PAVÉS)

1818
L'ÉGLISE REVIENT
EN NUE-PROPRIÉTÉ À LA
COMMUNE, QUI LA REMET
AU SERVICE DU GÉNIE

1913
L'ÉGLISE EST
CLASSÉE
MONUMENT
HISTORIQUE



1920
L'ÉGLISE EST
ACHETÉE
PAR LA VILLE
DE DIJON

1942
INSTALLATION D'UN
CENTRE DE MESSAGERIE
ROUTIÈRE

1974
DÉBUT DES TRAVAUX
IMPORTANTES EN VUE D'EN
FAIRE UN LIEU D'EXPOSITION
DÉFINITIF

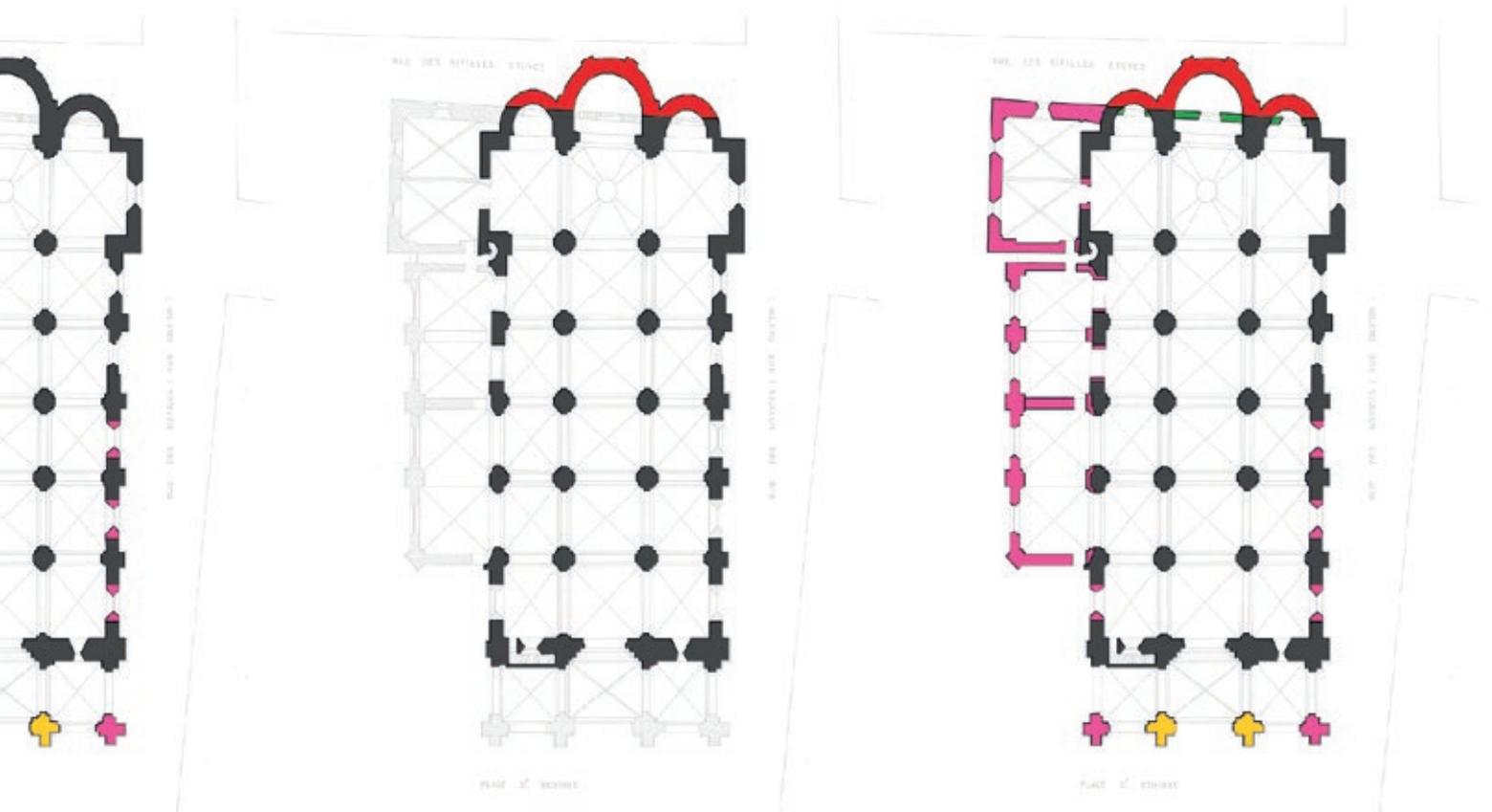
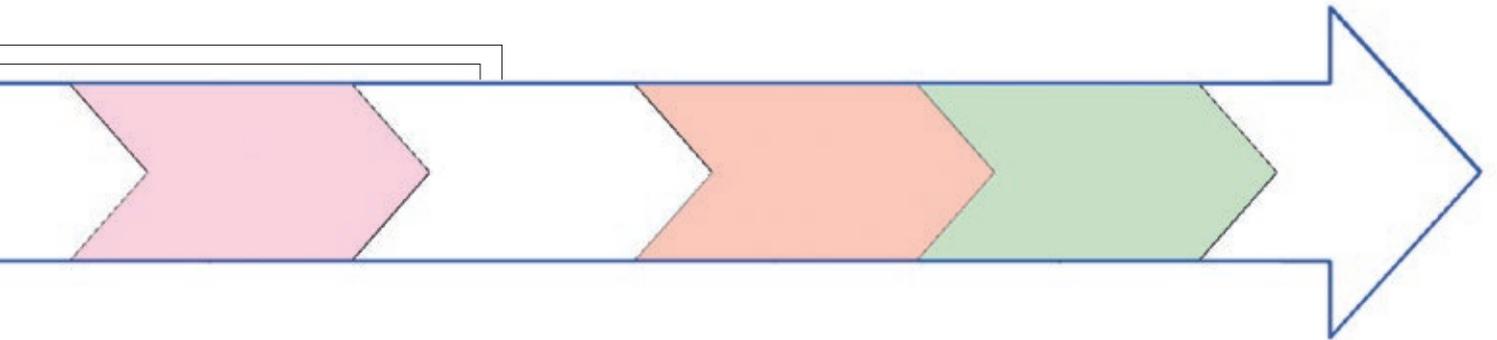
1979
L'ÉGLISE EST FERMÉE
D'URGENCE POUR REMÉDIER
AUX PROBLÈMES

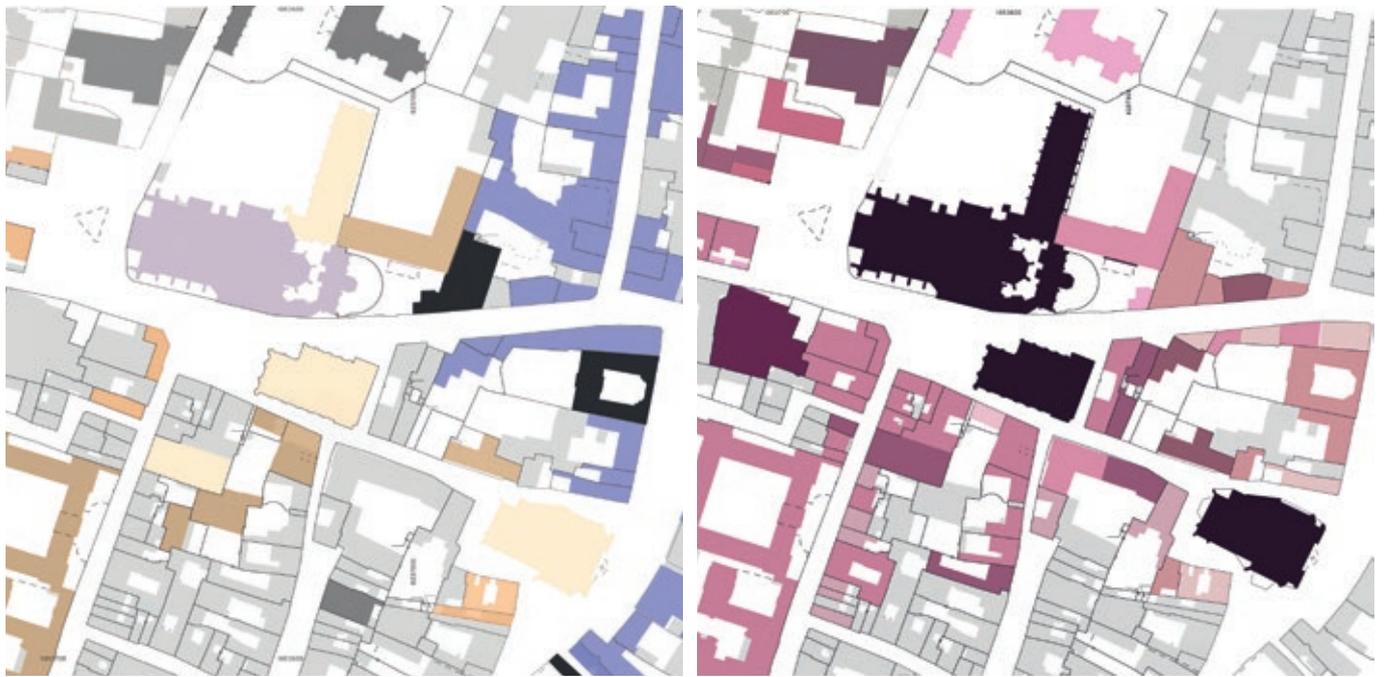
1922
UTILISÉE COMME
MUSÉE ARCHÉOLOGIQUE
PAR L'ACADÉMIE DES
SCIENCES, ARTS ET BELLES
LETTRES DE DIJON

1950
ACCUEIL RÉGULIER
D'EXPOSITIONS
ET DE CONCERTS

1975
SOL RECOUVERT D'UNE DALLE DE BÉTON
AVEC CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE QUI
PROVOQUE LA MONTÉE DE L'HUMIDITÉ
CHARGÉE DE SEL DANS LES PILIERS
ET FAIT ÉCLATER LA PIERRE

2011
UTILISÉE COMME SALLE
CULTURELLE ET LIEU POUR LES
EXPOSITIONS TEMPORAIRES
CONTEMPORAINES





- (4)
- ÉQUIPEMENTS CULTURELS
 - ÉQUIPEMENTS RELIGIEUX
 - ÉQUIPEMENTS ÉDUCATIFS
 - ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS
 - HÔTELS
 - RESTAURATIONS
 - COMMERCES
 - BÂTI

- ÉDIFICES 50-100M
- > OU = À R+5
- R+4
- R+3
- R+2
- R+1



- (5) PROGRAMME
- ZONES PIÉTONNES
 - NOUVELLE ZONE PIÉTONNE
 - PISTE CYCLABLE
 - TRAMWAY
 - AUTRES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
 - FIL DE STATIONNEMENT
 - (P) PARKING
 - (V) STATION DE LOCATION DE VÉLO

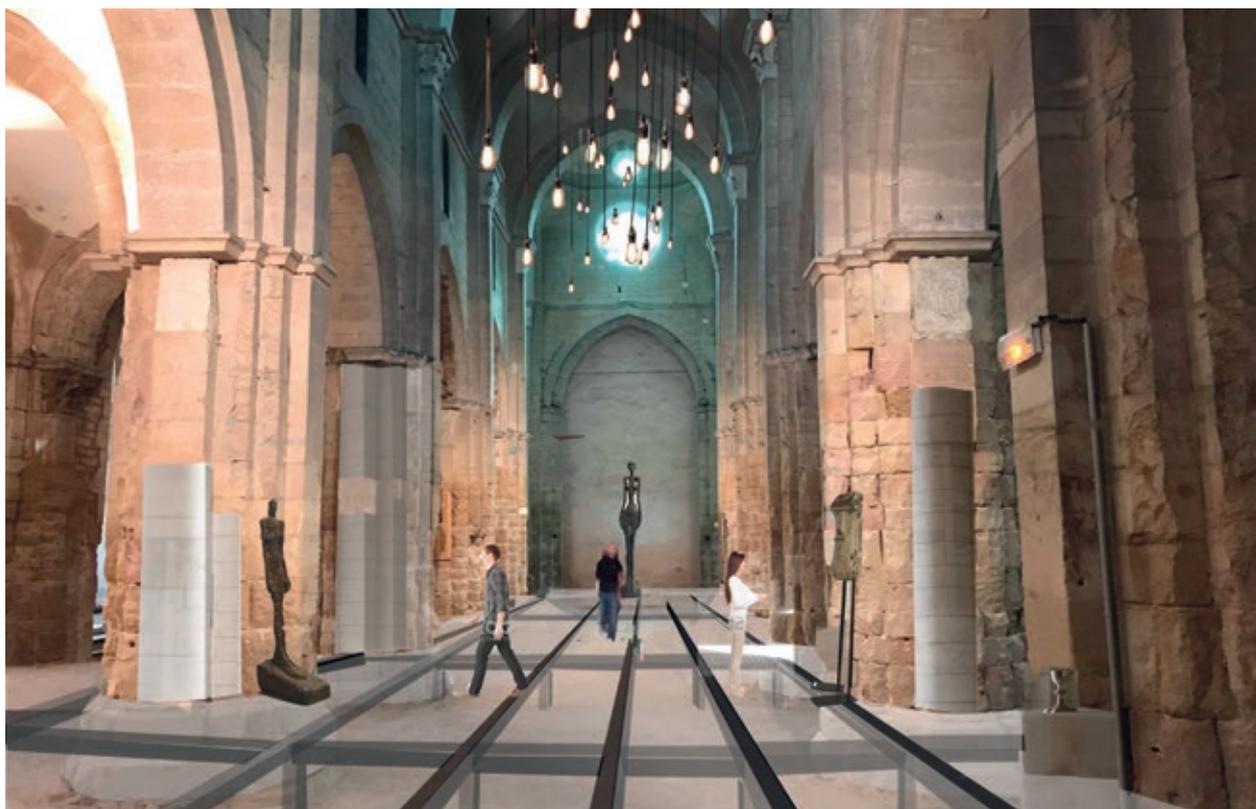


- (6) PLAN MASSE
- (7) PERSPECTIVE INTÉRIEURE

(6)



(7)



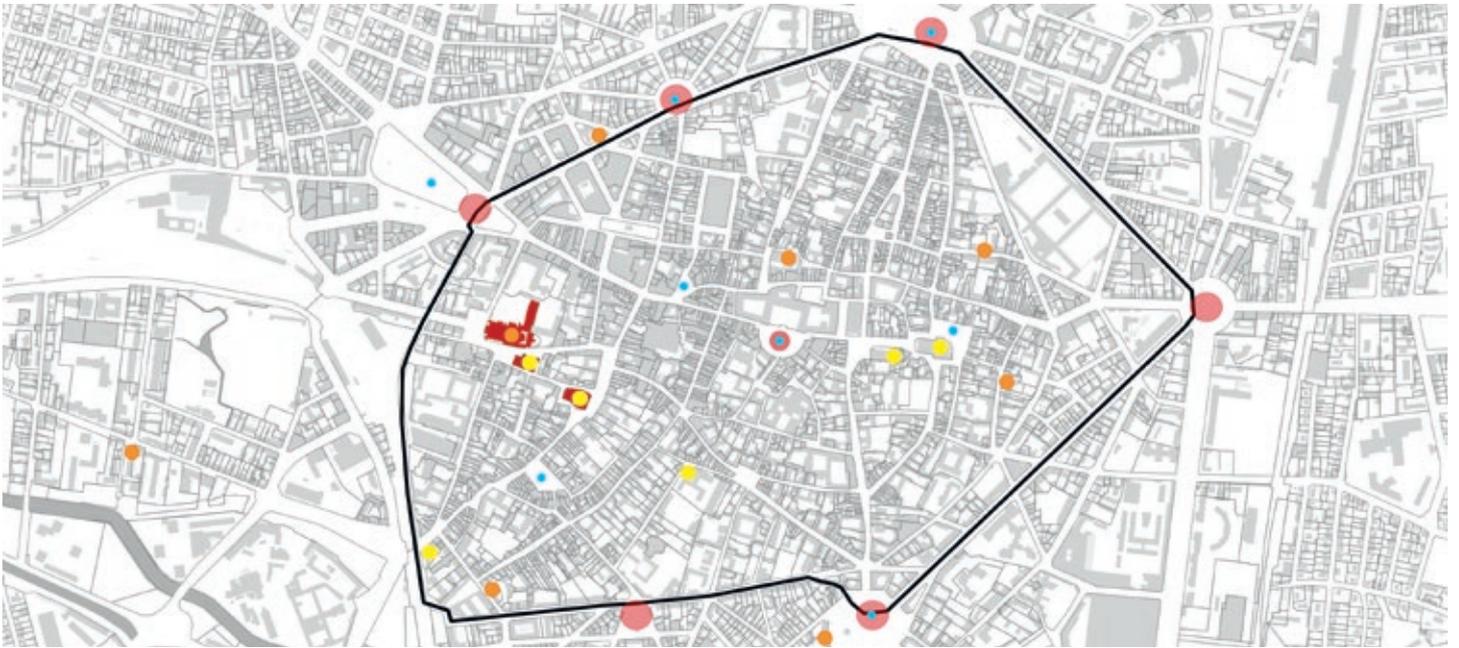


Le site se trouve dans un ancien quartier religieux situé au cœur de la ville de Dijon qui subit actuellement une réorientation culturelle. La démarche prend en compte à la fois l'histoire forte du site qui le définit et le contexte actuel dans lequel il se doit d'être inscrit. Le projet a pour objectif de créer un lien entre les trois anciennes églises : la Cathédrale Saint-Bénigne, l'église Saint-Philibert et l'église Saint-Jean. Cette connexion a vite été établie en s'inspirant d'une histoire commune et de la place qu'elles occupent dans le quartier, à la fois physiquement et symboliquement. C'est déjà légèrement perceptible sur le site par la présence de percées visuelles, que l'on a choisi de renforcer par une pratique piétonne du site qui offre de meilleures perspectives et une unification de la matérialité au sol à l'aide de la pierre de Bourgogne dans le périmètre défini ce qui crée une identité et qui intègre cet ensemble au centre-ville dijonnais. L'association du parvis Saint-Philibert en tant qu'esplanade au réseau de places dijonnais se fait également par la présence de l'eau. En effet, il a été observé que cette dernière était présente sur chaque place importante de la ville : place de la République, place Wilson ou encore place Saint-Bernard. Elle est implantée de façon à créer un miroir d'eau qui fait vibrer le patrimoine grâce à la perception nouvelle qu'il en offre.



Cet aspect poétique du patrimoine est la principale notion que nous avons voulu mettre en avant. L'église Saint-Philibert est d'ailleurs traitée comme un héritage autour duquel il faut déambuler pour en apprécier la beauté. Le parcours est extérieur ; nous avons ainsi rénové la rue arrière pour la rendre attractive, mais également intérieur avec un cheminement que l'on offre au sein de l'architecture romane, qui fonde une union forte sans jamais être en connexion directe avec celle-ci.

Saint-Philibert est donc maintenant destinée à accueillir une artothèque. Ce programme vise à développer les pratiques culturelles des dijonnais et à les initier à l'art contemporain. Cette démarche publique est vouée à investir l'espace privé. La diversité des collections sera constituée de manière cohérente et lisible. Leur principale vocation est de créer une transmission aux individus qui deviennent alors zculant et évolutif qui participe ainsi à un renouvellement du modèle muséal. D'autre part, cet espace profite directement aux étudiants des beaux-arts qui peuvent investir ces lieux pour valoriser leurs travaux et leur donner une seconde vie. Cela constitue alors une première sur le territoire de la Bourgogne Franche Comté, qui permet d'élargir le spectre culturel de cette région et de sa capitale. Ce quartier se veut attractif le soir par la présence du théâtre Saint-Jean. Ainsi, en créant ce nouveau pôle culturel nous permettons une attractivité diurne. Les passants, les riverains et autres peuvent alors profiter et habiter un nouvel espace dans ce centre-ville en profitant d'une véritable pause dans le tissu urbain dijonnais.



(1) **PATRIMOINE RELIGIEUX
ET INVENTAIRE DES PLACES**

- LES LIMITES DU CENTRE-VILLE
- LES PLACES QUI DÉLIMITENT LE CENTRE-VILLE
- LE QUARTIER SAINT-PHILIBERT
- LES ÉGLISES À FONCTIONNALITÉ RELIGIEUSE
- LES ÉGLISES DÉSACRALISÉES
- LES POINTS D'EAU SUR LES DIFFÉRENTES PLACES

(2) **VOIRIES ACTUELLES DU QUARTIER**

- CIRCULATION À DOUBLE SENS
- CIRCULATION À SENS UNIQUE
- ▨ PARKING

0 10 20 30 40 50m



(3) **RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE**

- VÉGÉTATION AJOUTÉE
- VÉGÉTATION PRÉSENTE
- VOIE DE CIRCULATION RÉDUITE
- PISTE CYCLABLE
- ZONE PIÉTONNE
- ▨ TERRASSE DE CAFÉ

0 10 20 30 40 50m



- (4) COUPE SUR L'ÉGLISE
- (5) PERSPECTIVE DU PARVIS
- (6) PERSPECTIVE DE LA RUELLE

(4)





(5) (6)



Le projet propose un réaménagement de la place amorçant une liaison plus forte entre l'intérieur de l'église et le parvis, par le moyen d'une structure "parapluie" faisant le lien entre le porche et la place, et dont les supports en bois jouent avec la ressemblance avec les dispositif d'étalement de l'église. Ce voile vient couvrir une partie du parvis aménagé en jardin, réintégrant une présence végétale dans cet espace minéral. À l'intérieur de l'église, un plancher en verre permet d'utiliser le volume à des fins d'exposition, en montrant le sol comme un vestige archéologique. Les frettages des piliers deviennent des éléments graphiques qui participent à la redéfinition de l'espace.



L'analyse urbaine du site de l'ancienne église Saint-Philibert montre sa situation au centre de différents espaces aux identités historiques fortes, comme la cathédrale, mais également au centre de différents équipements culturels ou bâtiment publics. Le paysage très minéral du parvis ne profite pas de la forte présence des masses végétales présentes en cœur d'îlot. De la même façon, les transports publics passant tout proche n'ont pas d'arrêt dédié au site. L'analyse historique montre une concentration exceptionnelle de bâtiments historiques antérieurs au XIX^e siècle. L'état sanitaire du bâtiment est cependant préoccupant. Les remontées de sel ont gravement détérioré les structures, ce qui a nécessité un étalement permanent des piliers et voûtes touchées.

(1)

PARKINGS

UN QUARTIER DENSE QUI PRIVILÉGIE LE STATIONNEMENT POUR SES RARES ESPACES VIDES

- ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- P ESPACE DE STATIONNEMENT

0 40m



(2)

PÔLES DE QUARTIER

L'ÉGLISE SAINT-PHILIBERT : UN ESPACE CULTUREL INANIMÉ AUX CARREFOURS D'IDENTITÉS DYNAMIQUES FORTES

I - UN ANCIEN QUARTIER RELIGIEUX RECONVERTI EN PÔLE CULTUREL

- † ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- ⊕ ÉGLISE RECONVERTIE
- ⚡ ÉGLISE SAINT-BÉNIGNE
- △ MUSÉE ARCHÉOLOGIQUE
- ANCIEN COUVENT RECONVERTI EN ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ART

I - UN QUARTIER VIVANT ET ANIMÉ

- ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- ÉQUIPEMENT ÉDUCATIF
- ÉQUIPEMENT CULTUREL
- CATHÉDRALE SAINT-BÉNIGNE
- COMMERCES, RESTAURATIONS

0 50m 100m



(3)

TRANSPORTS

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN PRÉSENT MAIS PEU EXPLOITÉ

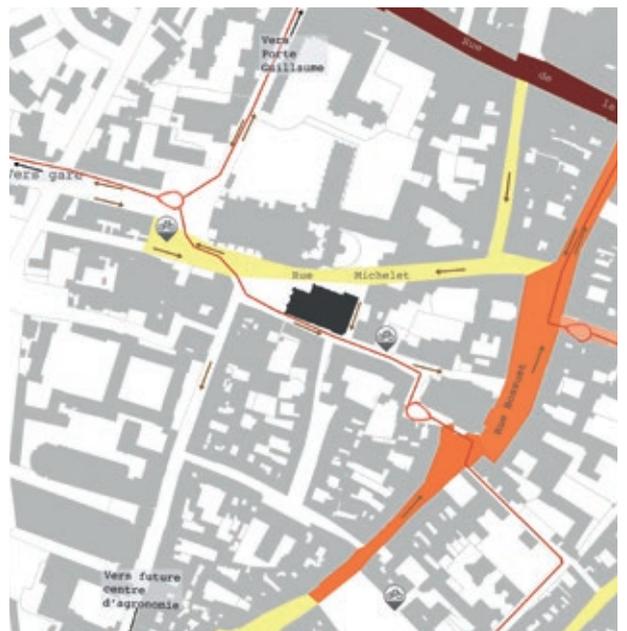
I - UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN PRÉSENT...

- LIGNE DE BUS
- ARRÊT DE BUS
- ⚡ BORNE À VÉLOS

II - ...MAIS PEU EXPLOITÉ

- SENS DE LA CIRCULATION
 - FLUX PIÉTONS
 - MOYENNE HEBDOMADAIRE
- 140000
 - 70000 - 60000
 - 60000 - 50000
 - 50000 - 35000
 - 35000 - 30000

0 40m





(4)

- (4) PLAN MASSE
- (5) UNE ATÈLE POUR SAINT-PHILIBERT
- (6) L'URBAIN HABITE



(5)



(6)





Autour de l'église Saint-Philibert, le quartier s'articule autour d'une communication avec trois pôles ou entités différentes. D'une part, le quartier gare se situe au nord-est de l'église Saint-Philibert, au cœur d'une communication prenant la forme de différents flux. D'autre part, la place de la Libération est à l'est de notre quartier, au cœur du centre historique de la ville. Enfin, le pôle émergent que représente la cité de la gastronomie permet à notre quartier d'étendre et de compléter l'attrait présenté par les divers commerces de bouche implantés.

Au sein du quartier de l'Église Saint-Philibert, deux édifices religieux réhabilités lui font écho : l'ancien couvent de Saint-Benigne et l'ancienne église Saint-Jean. L'un de ces deux édifices abrite aujourd'hui l'école des Beaux Arts de Dijon et le musée d'archéologie, tandis que le second accueille le théâtre de Dijon-Bourgogne. Ensemble, ces trois édifices forment un tout, un pôle central au quartier étudié. On remarque également une abondance de commerces de bouche et de proximité, révélateurs d'une certaine autonomie de quartier, doublée d'un important potentiel attractif.

Les rues s'articulant autour de la place de la libération sont principalement piétonnes ; étrangement, cette zone s'arrête à l'entrée de notre quartier. Autour de l'ancienne église Saint-Philibert, les rues sont majoritairement sinueuses tandis que les parvis et placettes des alentours sont principalement utilisés comme places de parking. Les rues plus en périphérie de notre quartier prennent la forme d'axes structurants majeurs, traversant la ville de bout en bout et liant notre quartier à celui de la gare.



- Promouvoir la coopération des différentes entités animant le quartier : assurer une utilisation multi-culturelle de l'ancienne église Saint-Philibert,
- réunir les polarités environnantes par la renaissance d'un espace public : aménagement d'une qualité et ambiance urbaine,
- dynamiser le quartier par la valorisation de son patrimoine culturel : mise en relation (Saint-Bénigne → Saint-Philibert → Saint-Jean),
- libérer le quartier de l'omniprésence automobile : piétonnisation partielle du quartier.



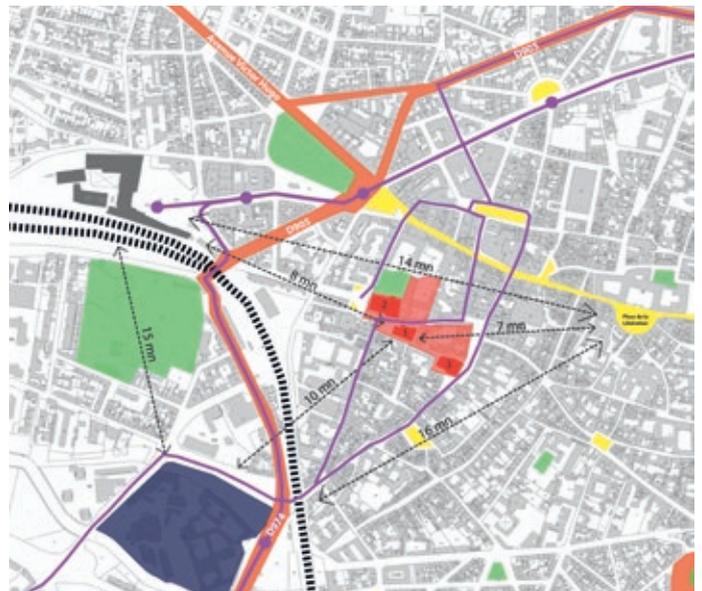
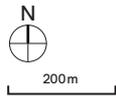
Le réinvestissement piéton du quartier prend tout d'abord place au travers de la redirection de certains flux automobiles : la rue Michelet est désormais piétonne, tout comme la rue Danton permettant de cheminer jusqu'au parvis du Théâtre de Dijon-Bourgogne. En second lieu, le réaménagement des places et parvis des édifices religieux résidant au sein du quartier – couplé aux nouveaux cheminements piétons – permet de réunir les différentes entités et commerces peuplant notre quartier au travers de nouveaux espaces publics clairsemés de mobilier urbain et de promenades vertes. Par ailleurs, la mise à niveau de la chaussée et des trottoirs avec le parvis de l'ancienne église Saint-Philibert réduit la surabondance de seuils aujourd'hui matérialisés par divers changements de niveaux, places de parkings et autres protubérances rendant difficile l'appropriation de l'espace par les piétons et cyclistes. De même, la création de véritables pistes cyclables et l'implantation d'une nouvelle station de vélos en libre service contribue également à optimiser l'attractivité et plus simplement polariser notre quartier, un peu à la manière d'une rotule ou d'un espace faisant office d'interface, connectant divers équipements à l'échelle de la ville (gare, cité de la gastronomie, théâtre de Dijon-Bourgogne, école des Beaux-Arts). Enfin, la valorisation de la cour, aujourd'hui cloîtrée, de l'école des Beaux-Arts par l'intermédiaire de la démolition partielle du mur d'enceinte donnant sur la rue Michelet permet de donner une profondeur de champ visuel tout en liant l'école à la vie de son quartier.

Le cheminement à l'intérieur de l'ancienne église Saint-Philibert est possible par l'intermédiaire d'une passerelle au niveau du parvis. Elle dessert les différents espaces résiduels de la scission de la surface de l'édifice. Une fois le parvis de l'édifice franchi, on y pénètre en traversant une "boîte" coupant la vue vers l'intérieur de l'église. Pour le découvrir, il est nécessaire d'avancer de quelques mètres, jusqu'à franchir le seuil de la passerelle. Une multitude de cloisons modulables fixées aux piliers de l'édifice permettent un second découpage de l'espace intérieur. On accède aux "niches" d'exposition par l'intermédiaire de quatre volées de quatre marches d'escalier réparties de part et d'autre de la passerelle.

La modularité de l'espace intérieur facilite l'utilisation se voulant multiculturelle. On pourrait par exemple imaginer que les élèves de l'école maïtrisienne de Dijon viennent réciter à l'intérieur de l'ancienne église Saint-Philibert de façon ponctuelle. De même, les étudiants de l'école de cuisine qui ouvrira ses portes au sein de la future cité de la gastronomie pourraient mettre en place, une semaine par an, une cantine au sein de l'ancienne église dans le cadre d'une semaine d'échange avec les étudiants des écoles alentour. Enfin, l'école des Beaux-Arts pourrait faire usage de l'édifice dans le cadre de workshops ou d'expositions.

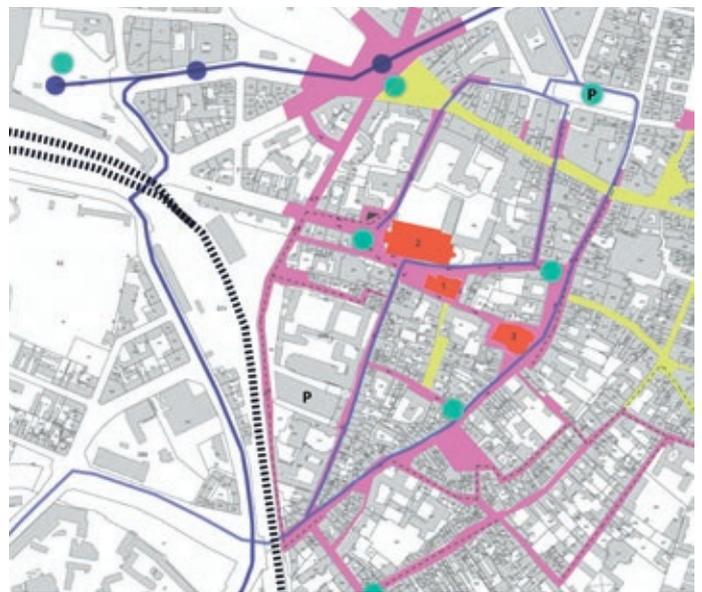
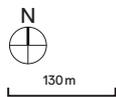
(1) UN QUARTIER PIVOT, AUX PROXIMITÉS AVANTAGEUSES

- ESPACES PUBLICS VERTS REMARQUABLES
- ÎLOT EN VOIE DE RÉHABILITATION
- PÉRIMÈTRE DES 3 ÉGLISES
- 1. ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- 2. CATHÉDRALE SAINT-BÉNIGNE
- 3. ÉGLISE SAINT-JEAN (THÉÂTRE)
- GARE DE DIJON
- VOIE FERRÉE
- VOIE PIÉTONNE / PLACE
- ROUTE DÉPARTEMENTALE
- TRAMWAY & BUS



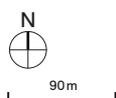
(2) DESSERTE ACTUELLE DU BOURG SAINT-BÉNIGNE

- 1. ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- 2. CATHÉDRALE SAINT-BÉNIGNE
- 3. ÉGLISE SAINT-JEAN (THÉÂTRE)
- BORNES VÉLOS
- VOIE CYCLABLE
- P PARKING AUTOMOBILE
- VOIE PIÉTONNE / PLACE
- VOIE AUTOMOBILE
- TRAMWAY
- BUS
- GARE DE DIJON
- VOIE FERRÉE



(3) UNE DIVERSITÉ D'ÉQUIPEMENTS PROCHES

- 1. ÉGLISE SAINT-PHILIBERT
- 2. CATHÉDRALE SAINT-BÉNIGNE
- 3. ÉGLISE SAINT-JEAN (THEÂTRE)
- ESPACE VERT PUBLIC
- P PARKING AUTOMOBILE
- VOIE PIÉTONNE / PLACE
- ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES & UNIVERSITAIRES
- COMMERCES DE PROXIMITÉ
- COMMERCES DE BOUCHE
- HÔTEL ET AUBERGE
- ÉQUIPEMENTS HOSPITALIERS
CABINETS MÉDECINS
- CPAM : EN COURS DE DÉLOCALISATION



(4)

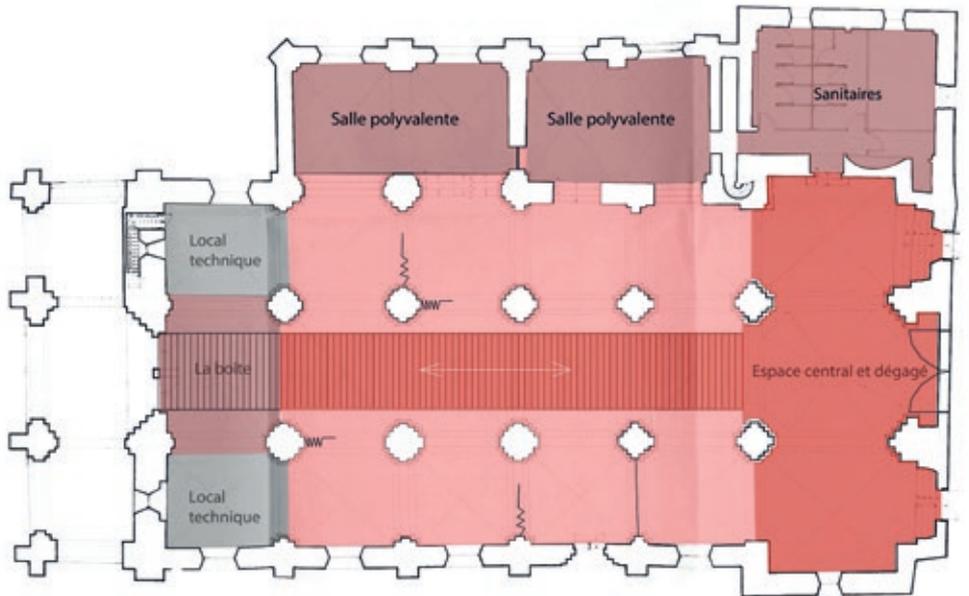
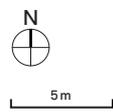
PLAN MASSE

- VOIE CYCLABLE
- FLUX AUTOMOBILE
- VOIE PIÉTONNE



(5)

PLAN DE RÉAMÉNAGEMENT DE SAINT-PHILIBERT



In situ

04
GARE—
ARQUEBUSE



Ce site présente plusieurs enjeux, les plus importants étant de redonner à la gare son rôle de porte de la ville et de la lier au jardin de l'arquebuse. Aujourd'hui, la gare est invisible. Alors qu'elle avait une identité forte lors de sa construction dans les années 1960, l'édifice a aujourd'hui disparu sous une extension des années 1980. Plus particulièrement, la rotonde, qui était l'élément majeur de la gare lors de sa construction dans les années 1960, est difficilement lisible.

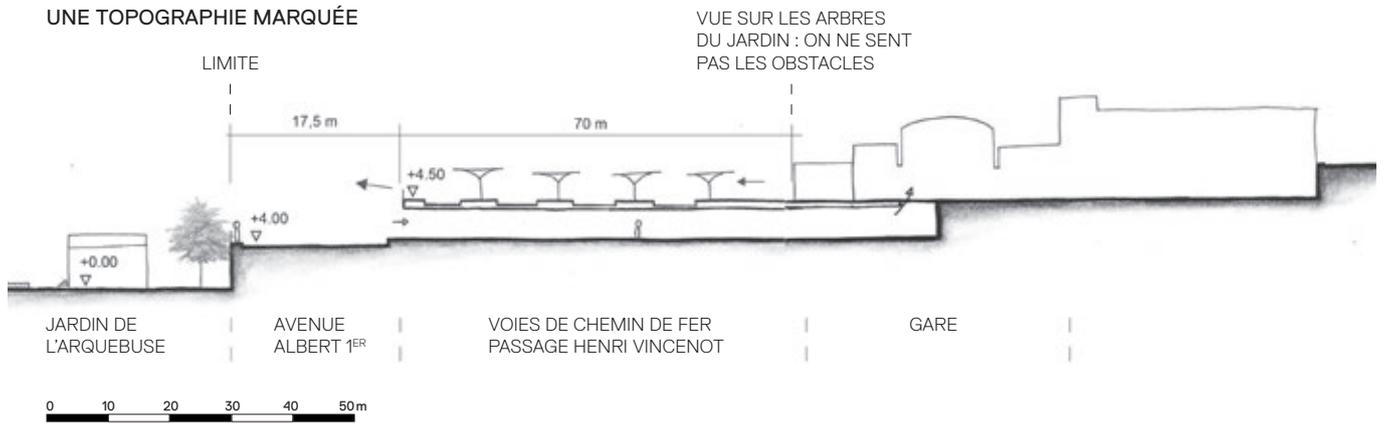


Notre projet est de rehausser la rotonde de deux étages afin de lui redonner sa place de signal. Ce rehaussement est une structure métallique recouverte de panneaux en métal qui réfléchissent la lumière. Ainsi la rotonde retrouve sa place de bâtiment-signal. Concernant le bâtiment même de la gare, notre démarche consiste à garder les bâtiments existants et à rhabiller la structure initiale afin de les moderniser. Par ailleurs, le parvis est trop vaste. Il est nécessaire de faire un véritable parvis de gare qui permette de mieux répondre aux différents usages des voyageurs.

Un îlot vient donc prendre place devant le bâtiment des bureaux de la SNCF, ce qui densifie la place et cadre la vue sur l'avenue Maréchal Foch qui mène au centre-ville. Une partie de ce parvis est végétalisée afin de constituer un lien avec le jardin de l'arquebuse. Ce parvis planté amène en dessous de la voie de chemin de fer, par un passage existant mais réaménagé afin qu'il soit praticable par les piétons. Un autre objectif est de créer un lien avec le jardin de l'arquebuse qui est actuellement à l'arrière de la gare. En effet, lors de l'évolution historique de la ville, la gare et le jardin ont été séparés par de multiples obstacles tels que l'avenue Albert I^{er} et la topographie très marquée du quartier. De hauts murs de soutènement bloquent le lien physique au parc (on ne peut pas y accéder directement) mais laisse libre le lien visuel : on aperçoit les arbres depuis les quais.

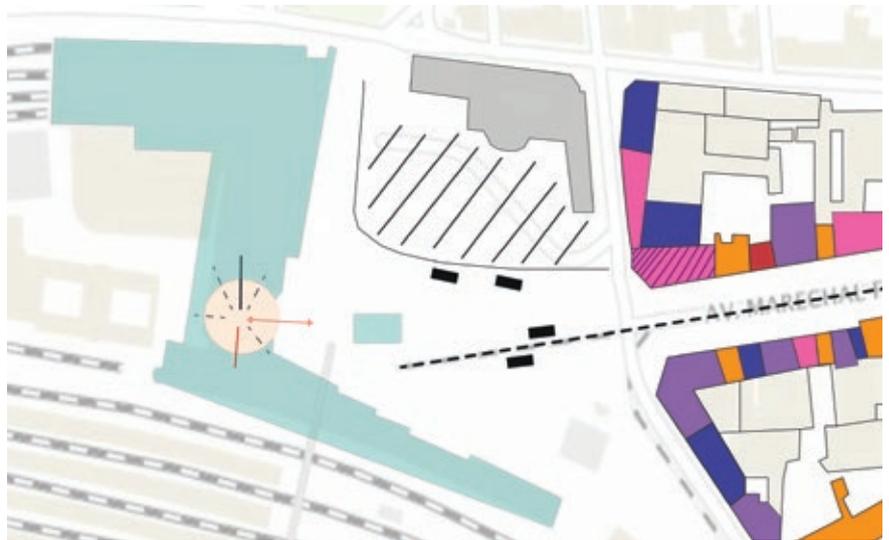
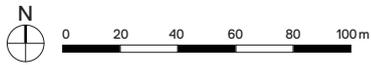
Afin de requalifier l'entrée secondaire, le tunnel menant aux quais, un volume de verre vient encadrer l'entrée actuelle. Ce hall secondaire crée une transition entre le jardin et la gare. La transparence permet de ne pas dissimuler les pilastres en pierre du mur de soutènement. Afin d'amener le jardin à l'intérieur du hall, des plantations se développent sur l'ossature métallique. Un parvis permet de traverser l'avenue Albert I^{er} et de descendre dans le jardin grâce à un large escalier-gradin. Sous celui-ci, une buvette permet aux visiteurs du parc ou aux voyageurs de se reposer.

(1) UNE TOPOGRAPHIE MARQUÉE



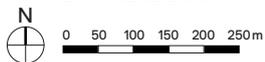
(2) UNE DYNAMIQUE ALENTOUR MASQUÉE
PAR DES OBSTACLES VISUELS

- ADMINISTRATION
- LOGEMENTS
- HÔTEL
- COMMERCES / SERVICES
- RESTAURANTS / BARS
- CINÉMA
- ESPACE DE LA ROTONDE
- CONNEXION AVEC LE PARKING
- CONNEXION AVEC LES QUAIS
- CONNEXION AVEC LES COMMERCES
- ACCÈS À L'EXTÉRIEUR
- ZONE DU DÉPOSE MINUTE
- ARRÊTS TRAM / BUS

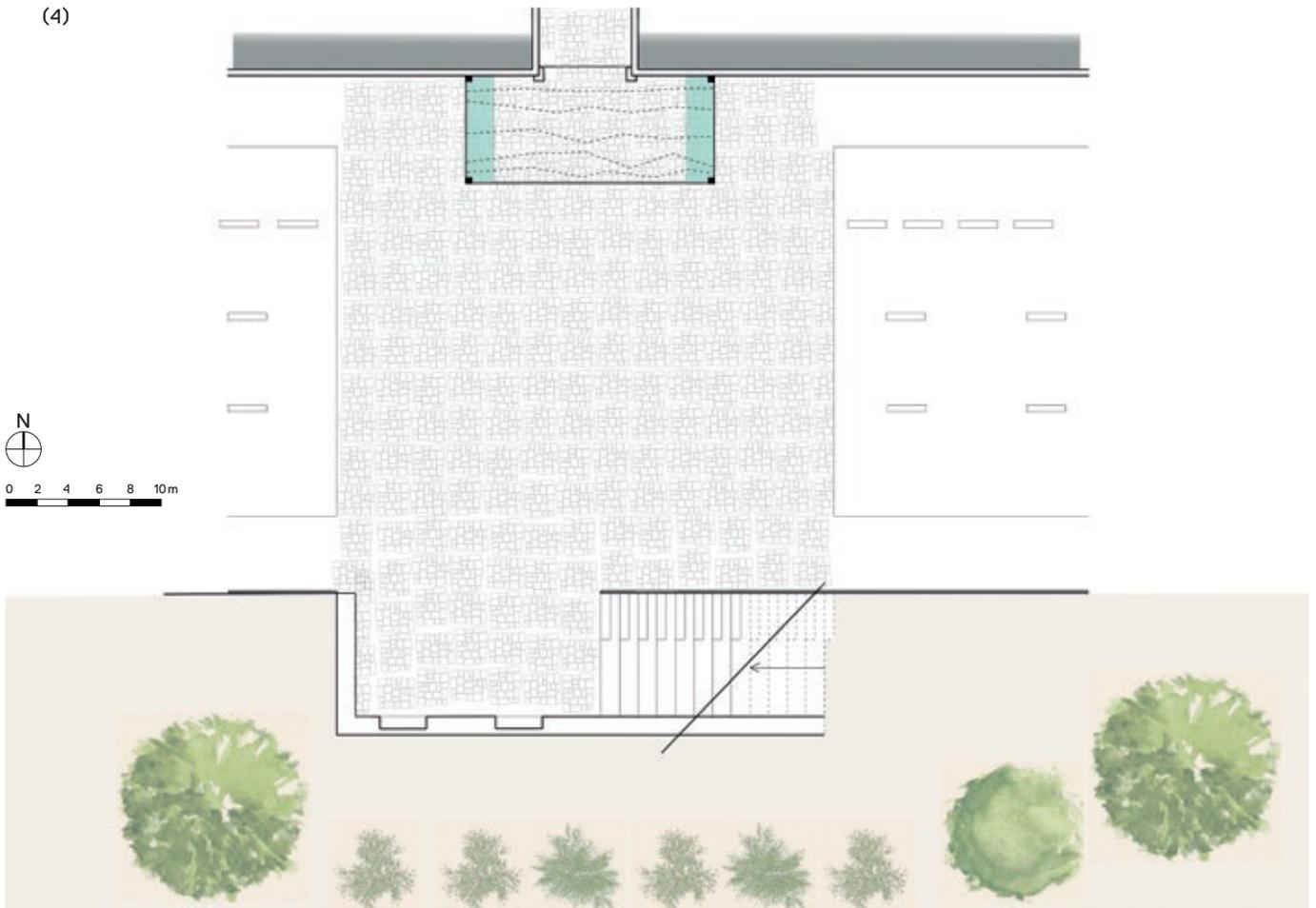


(3) DES FLUX QUI PEUVENT CRÉER
DES OBSTACLES

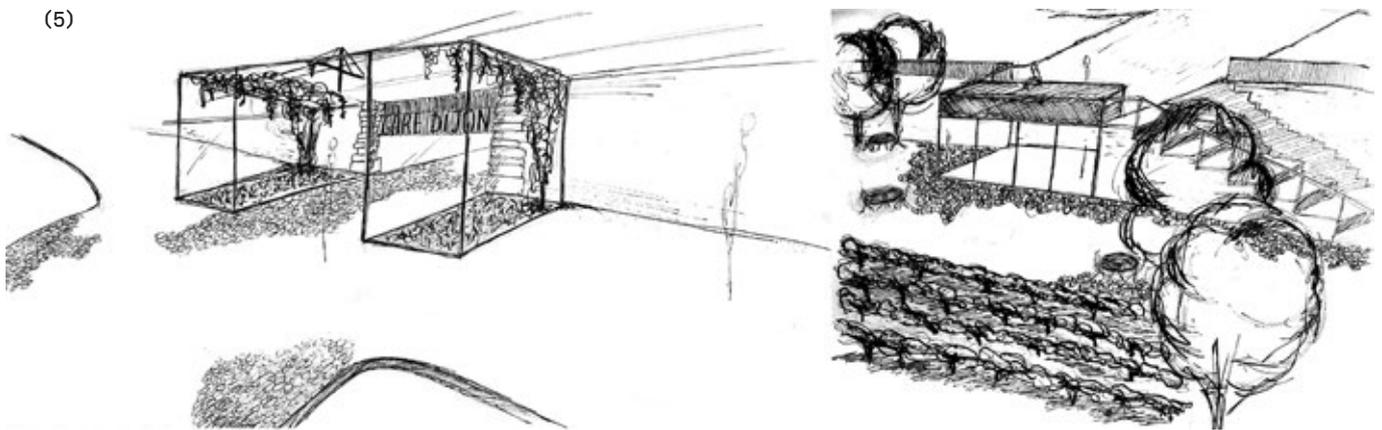
- ENTRÉES
- PARCS
- FLUX DE VOITURES
- PARKINGS
- ARRÊT DE BUS
- FLUX PIÉTONS
- PARKINGS À VÉLO
- TRAMWAY
- TER FAISANT LA NAVETTE DEPUIS LA GARE DE DIJON-PORTE-NEUVE



(4)



(5)



(4) PLAN PARVIS CITÉ ARQUEBUSE
(5) VUE DU NOUVEL ACCÈS À LA GARE ET AU PARC



Le site Gare et Jardin de l'Arquebuse reposent sur un passé historique qui remonte au moyen-âge avec l'implantation du parc. L'arrivée du chemin de fer en 1853, qui s'implante à l'emplacement des anciens remparts, a permis de dynamiser le quartier ainsi que les faubourgs voisins.

Lorsqu'on arpente les alentours du site, on remarque que l'espace est pollué par la voiture, qui a pris l'ascendant dans le tissu urbain. Parkings, arrêt minutes, voies à doubles sens, vitesse élevée imposent au lieu une échelle très éloignée de celle du piéton. De plus, l'avenue Albert 1^{er} sépare la gare du parc de l'Arquebuse par un axe majeur permettant d'accéder au centre ville. La diversité des modes de déplacement de cet axe engendre des accès piétons dangereux, un ralentissement automobile accentué par le dépose minute et ne permet pas de marquer l'entrée du parc. On découvre une gare identifiable grâce à sa rotonde qui malheureusement se fond avec l'ensemble des bâtiments qui composent ce grand parvis, dans un décor relativement minéral. L'ensemble ne correspond pas à une gare à échelle régionale, malgré son implantation en cœur de ville à proximité du parc de l'Arquebuse et de la future Cité de la Gastronomie.



Cette analyse nous a permis de mettre en place un programme visant à rendre ce lieu plus attractif et à l'image d'une capitale régionale. Les enjeux principaux sont de revaloriser le bâtiment de la gare ainsi que sa place, de reconnecter le parc au parvis de la gare et de l'avenue Albert 1^{er}. Enfin, il s'agit de prolonger le parcours de la chouette (parcours à remonter le temps et l'histoire de la ville de Dijon) qui nous permet de nous rendre à la Cité de la Gastronomie depuis la gare en passant par le parc de l'Arquebuse.



Il paraît nécessaire de retravailler la circulation automobile ainsi que le stationnement pour revaloriser la connexion entre le parc de l'Arquebuse et la gare. Pour cela, il est important d'intervenir en faveur des modes de transports doux et la piétonnisation du site. L'idée est de proposer un parcours piéton qui relie ces deux sites d'une partie de l'avenue Albert 1^{er} pour améliorer le cadre de vie et rendre une accessibilité fluide entre ces deux sites. Cela entraîne donc la piétonnisation d'une partie de l'avenue Albert 1^{er} avec la volonté de dévier les flux automobiles par des axes périphériques. L'espace piéton nous permet de reconnecter le parc à la gare à l'aide de l'aménagement d'une rampe paysagère. Pour rendre cette espace plus attractif, des restaurants et des espaces de travail habillent le mur de refend en façade, donnant accès au tunnel.

Afin de revaloriser la rotonde (figure emblématique de la gare de Dijon), on a décidé de la rehausser et de réaliser une toiture plate à grand débordement afin qu'elle puisse dominer le paysage du parvis. Pour accentuer cet effet de domination du parvis, on réduit les deux ailes à deux étages en leur donnant une fonction commerciale. Le parking actuel est supprimé, un dépose minutes est installé sous les rails. La mise à disposition d'une navette du parking depuis la cité de la Gastronomie à la gare est programmée. Le parvis devient une place forte en supprimant l'accès aux véhicules et en aménageant des bacs à eau (référence à la place de la Libération) et une trame verte. L'ensemble de cette intervention permet de donner un caractère régional à la gare.

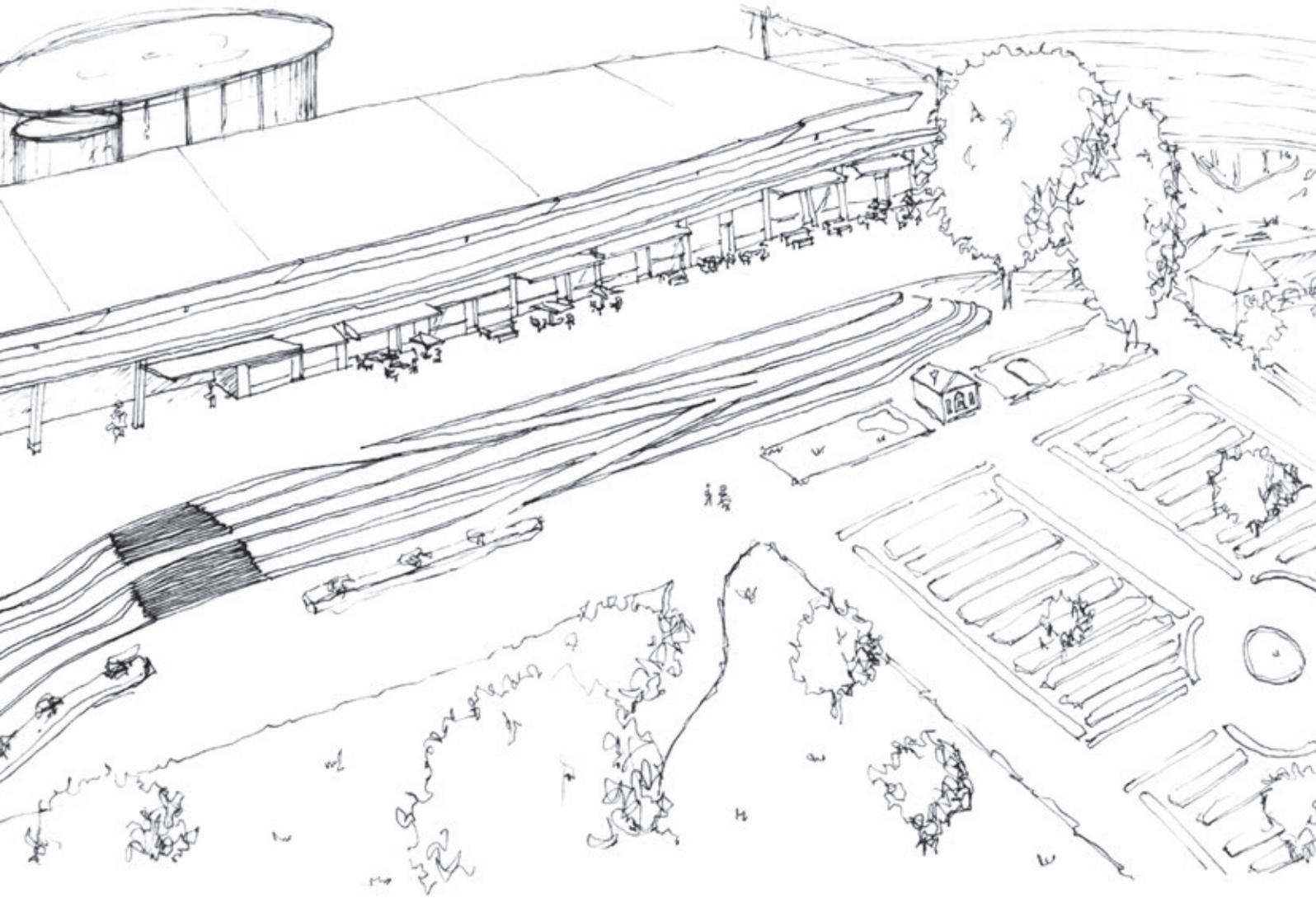


(4)

(5)



(6)



- (4) RECONNEXION DES LIEUX REPÈRES AU SEIN DU QUARTIER
PAR UN PARCOURS PIÉTONNISÉ INTEGRÉ AU PARCOURS DE LA CHOUETTE
(5) AMBIANCE DU PARCOURS SOUS-TERRAIN PAR L'APPORT DE LUMIÈRE
NATURELLE ZENITHALE
(6) VUE AÉRIENNE DE L'AMÉNAGEMENT PIÉTON

CONNEXIONS ENTRE COUR ET JARDIN



Mise en fonctionnement en 1849, la gare de Dijon se place à l'ouest de la ville, bloquant son développement au-delà des rails mais dynamisant grandement le quartier. Située à l'emplacement de l'ancienne porte Guillaume, le long de l'ancienne route reliant la ville à Paris, elle a toujours été la porte ouest de la ville. C'est au carrefour ferroviaire de Paris, Lyon et Strasbourg que Dijon a pu développer une gare aux multiples connexions ; ainsi ce complexe se veut être un pôle dynamique et moderne dans Dijon. Un parc borde la gare ; celui-ci a été le lieu d'entraînement des arquebusiers et donné à la ville qui y a placé son jardin botanique et en a fait un parc. Pôle multimodal de la ville de Dijon, la gare rassemble trains, piétons, voitures, vélos, bus et plus récemment le tram ; tout autant de flux à diriger et organiser dans le quartier, dynamisant l'environnement proche où l'on trouve diverses activités allant du cinéma aux bureaux. Cependant, comme beaucoup de pôles multimodaux : la voiture reste prioritaire, négligeant les piétons et saturant le quartier aux heures de pointes.



Le site pose deux problématiques majeures : l'enclavement de la partie ouest de la gare par rapport à l'autre partie au-delà des rails et le problème de connexion entre le parc et la gare (notamment par la présence de l'Avenue Albert 1^{er}).

L'enjeu est donc de rétablir une connexion forte et dynamique entre la gare et le parc créant par extension un axe dynamique dans le quartier allant jusqu'au canal en connectant la Coulée Verte (aménagement paysager), la cité de la Gastronomie et du Vin, pour le lier au centre-ville.



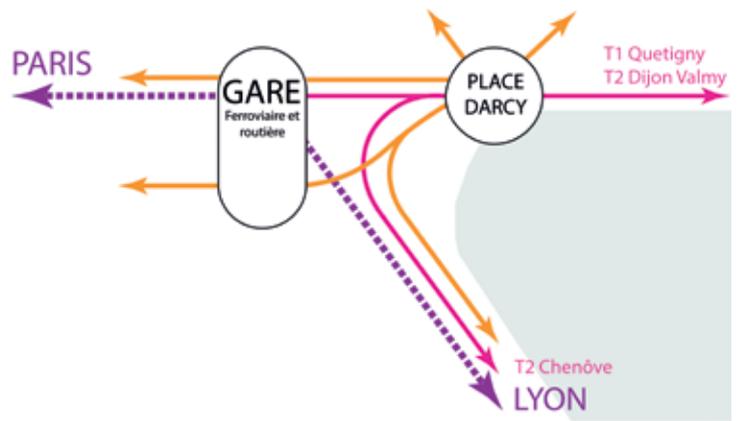
L'organisation de l'actuel bâtiment gare est une succession d'étapes de construction rendant le bâtiment très uniforme et impliquant la restructuration totale. Pour pallier à la saturation routière lors de l'heure de pointe et à la dominance forte des voitures dans le quartier, l'axe routier est enterré et un parvis piéton remplace l'avenue, seuls les cyclistes et les bus y circulent. Un nouveau parking vient se glisser sous la galerie permettant la réhabilitation en bureau de l'actuel parking de la gare.

La galerie menant aux quais est agrandie et devient une grande halle commerçante. L'entrée est abaissée au niveau du jardin de l'Arquebuse et des commerces se placent sur le mur, créant une nouvelle façade.

Une seconde peau enveloppe la gare dans son ensemble et unifie les différentes entités. Elle se replie pour recouvrir la halle, les quais et les bâtiments administratifs.

(1) UN SITE CONNECTÉ

- CENTRE VILLE
- ←--- RÉSEAU FERROVIAIRE
- ←--- LIGNE DE TRAMWAY
- ←--- LIGNE DE BUS



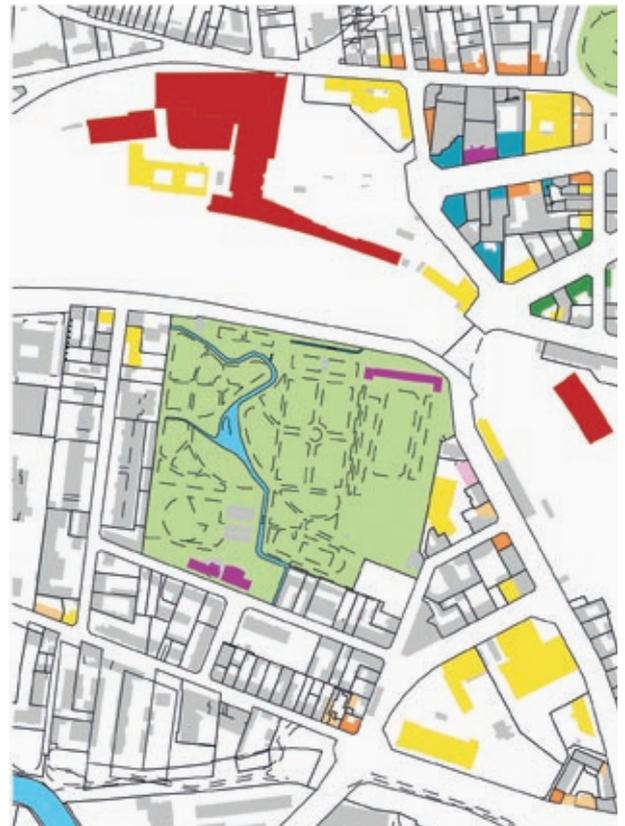
(2) ACTIVITÉS DU QUARTIER ET TYPOLOGIE DES FAÇADES

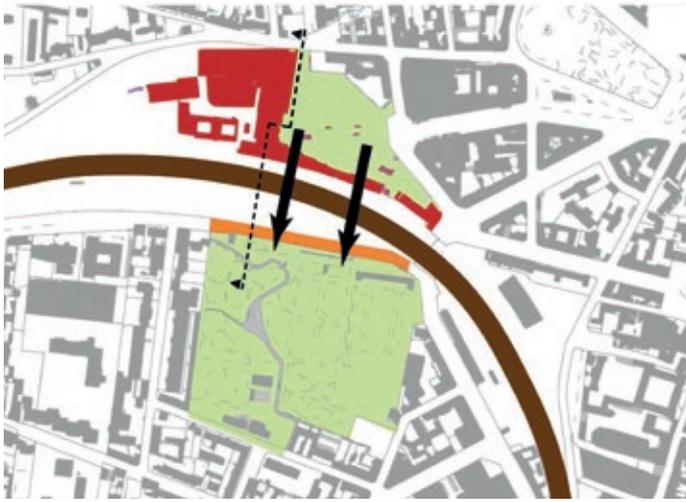
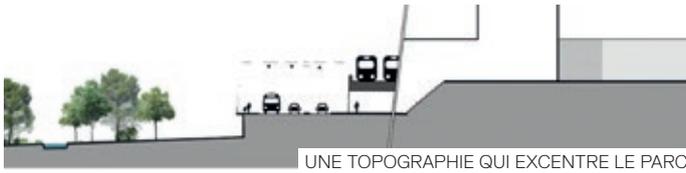
UN QUARTIER AUX ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES

- GARE
- BUREAUX
- COMMERCES
- SCOLAIRE
- HÔTELS
- RESTAURATION
- CULTURE & LOISIRS
- PARCS
- LOGEMENTS

ÉCHELLE : 1/5000

0 50 100 200 300 500m





(3) ENJEUX ET INTENTIONS DU PROJET

LA GARE COMME INTERFACE
ENTRE LE PARC ET LE CENTRE
HISTORIQUE.

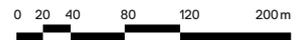
ÉCHELLE : 1/2000



(4) PLAN DE MASSE

LA GARE COMME ARTICULATION
ENTRE LE PARC ET LE PARVIS.

ÉCHELLE : 1/2000





(5)

(5) VUE DE LA FAÇADE DONNANT SUR LE PARC



L'étude du site de la gare et du jardin de l'Arquebuse nous a permis de dégager de grands enjeux à son remaniement. Nous avons récolté des données indispensables à un tel projet par différents moyens ; d'une part par la sollicitation des usagers de la SNCF, d'autre part par les visites des sites juxtaposés. La gare est un espace clé de la multimodalité. Tous les transports exploités par la ville y convergent. Sa fréquentation atteint une moyenne journalière de 16000 voyageurs, 40000 le vendredi. Le jardin de l'Arquebuse représente un véritable poumon vert dans la ville, bien qu'en dehors de son centre. Les différentes modifications depuis le remaniement de la ville lui attribuent une valeur historique. Sa fréquentation est équivalente aux rues piétonnes de la ville. Enfin la Cité de la Gastronomie et du Vin va entraîner l'expansion de la ville vers le sud-ouest.

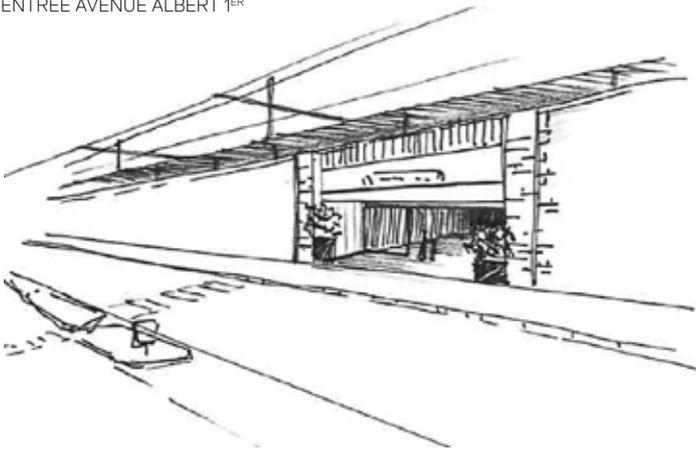


Deux grands enjeux se détachent : la nécessité de lien entre la gare, le jardin et la Cité de la Gastronomie d'une part, et le besoin d'individualisation des deux premiers sites précédemment cités d'autre part. Les objectifs sont donc de créer un parcours ludique pour tous les types d'usagers à l'instar de la future Cité de la Gastronomie et du Vin, de desservir les différents services de manière plus intuitive en les hiérarchisant et enfin de créer un véritable carrefour de rencontres agrémentés de points de vue et d'arrêts.

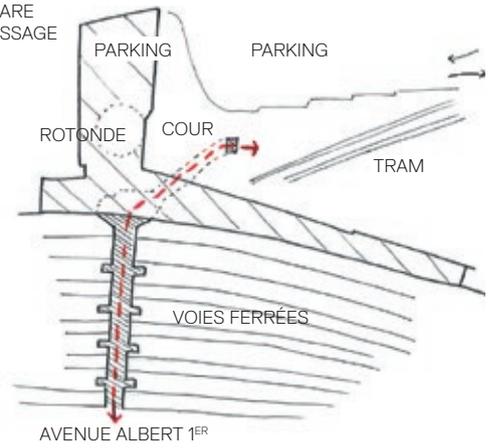


Pour cela nous avons recherché différents moyens de créer le lien entre ces infrastructures qui diffèrent par leur destination et leur typologie. L'idée est alors de créer une passerelle reliant le passage H.Vincenot (souterrain de la gare) et le quart nord ouest du jardin de l'Arquebuse. Les différentes voies se hiérarchisent et les transports doux et plus particulièrement les piétons prennent l'avantage sur les autres types de transports. La passerelle se développe selon la forme d'une vague afin de créer du dynamisme entre ces deux sites en dehors du centre-ville et enfin donner une impression de fonte de la gare dans le parc, du parc dans la gare. Plus largement, ce dispositif se répand de la cour de la gare jusqu'à la Cité de la Gastronomie et du Vin, créant ce ruban, ce lien physique entre les espaces. Outre sa capacité à rassembler, cela va fabriquer l'événement et a fortiori le totem nécessaire à l'actuelle gare pour devenir un lieu emblématique de la ville de Dijon. Par ce projet, nous espérons redonner vie à des sites reniés ou méconnus de l'ensemble de la population dijonnaise, bourguignonne et même française, et ainsi permettre à chacun de s'y épanouir.

ENTRÉE AVENUE ALBERT 1^{ER}



PLAN DE LA GARE ET DE SON PASSAGE SOUTERRAIN



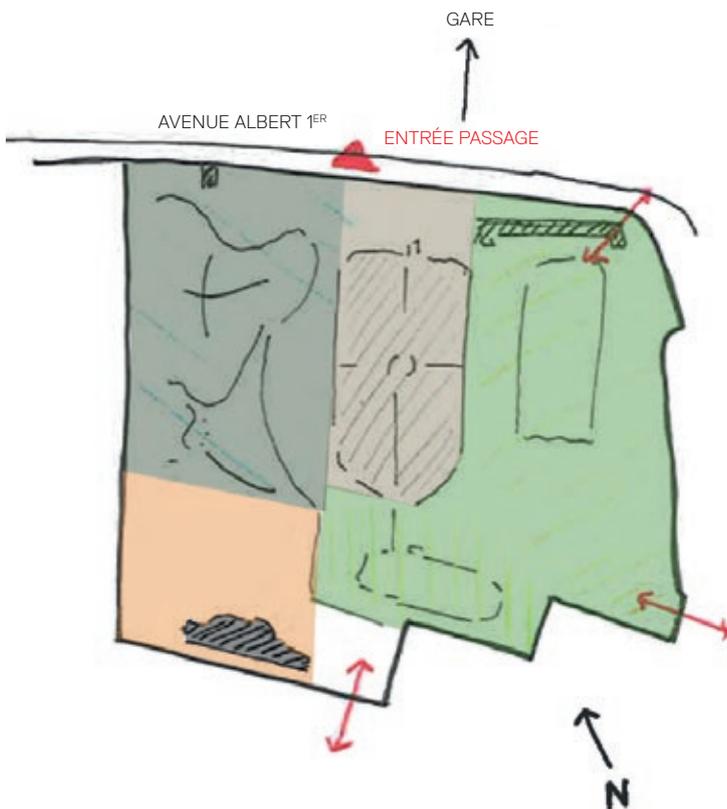
ENTRÉE DU JARDIN



DESSIN D'AMBIANCE

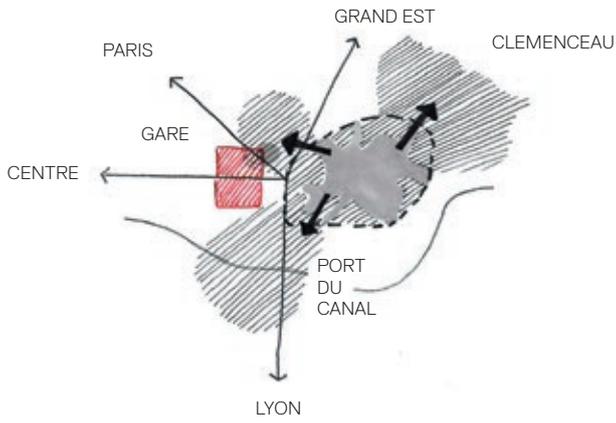


(1)



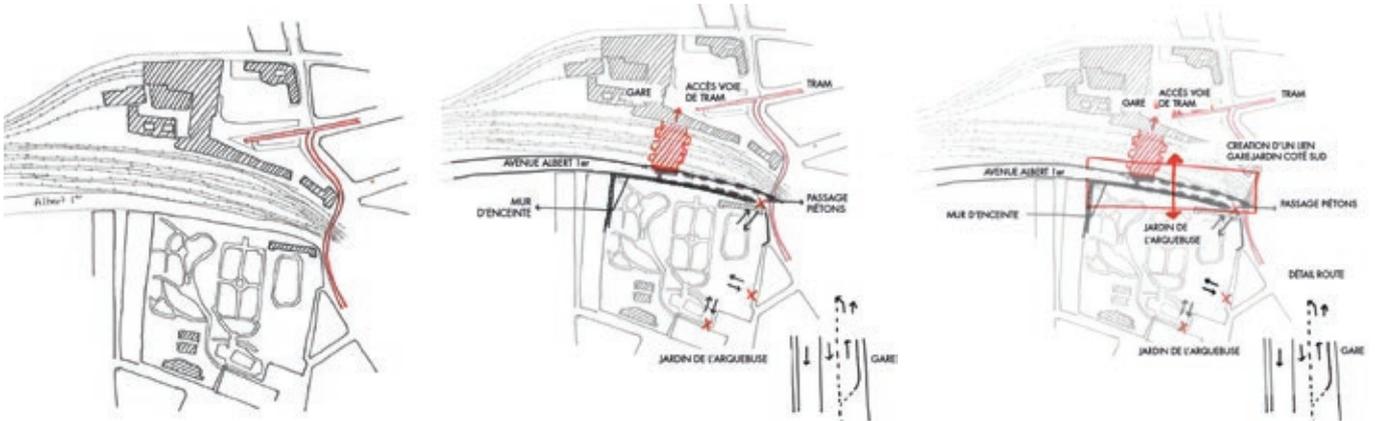
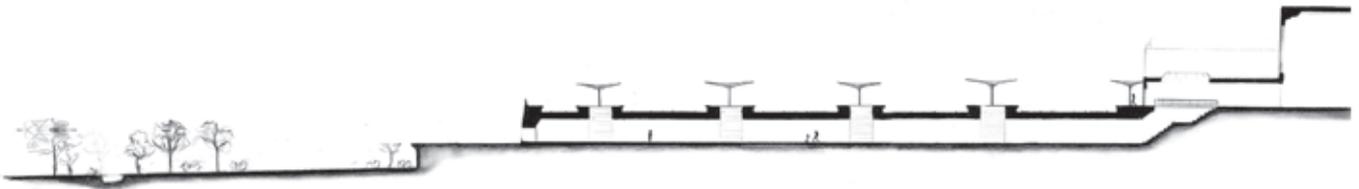
- (2)
- ESPACE FORÊT
 - ESPACE JARDIN
 - ESPACE JARDIN MINÉRAL
 - ESPACE JEUX
 - ▨ JARDIN BOTANIQUE
 - ↔ ACCÈS

(1) DESSINS D'AMBIANCES : LA GARE ET LES JARDINS DE L'ARQUEBUSE
 (2) PLAN DU JARDIN DE L'ARQUEBUSE



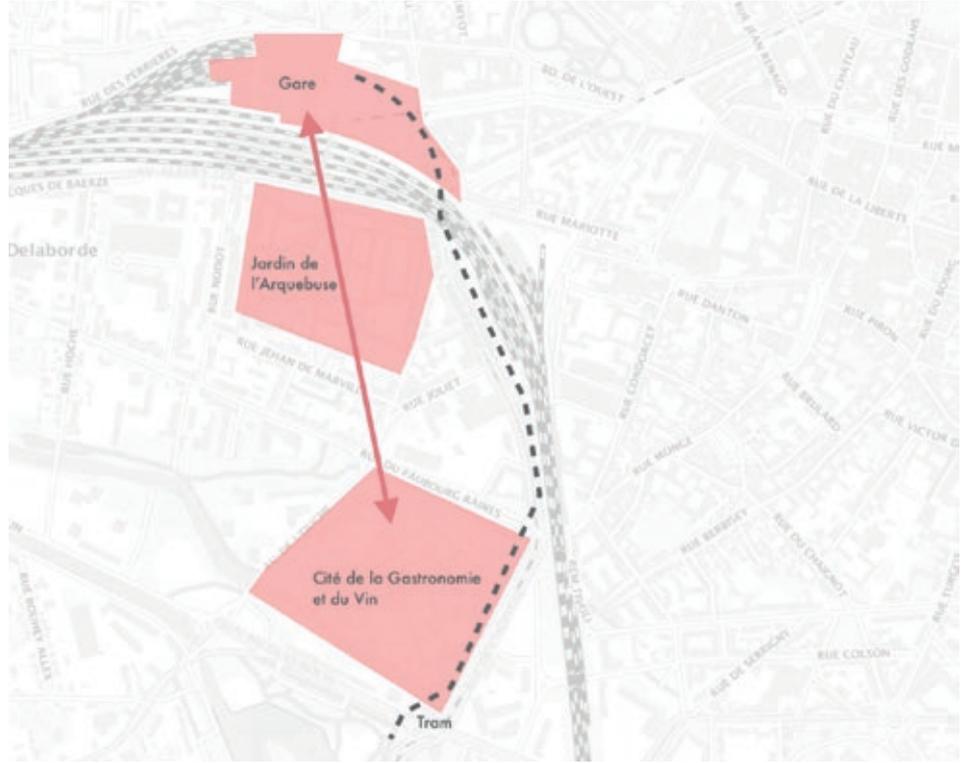
- (3)
- SECTEUR SAUVEGARDÉ
 - ▨ ZONES D'EXTENSION
 - ▨ SECTEUR GARE / JARDIN DE L'ARQUEBUSE
 - GRANS AXES
 - ➔ DIRECTION DE L'EXTENSION
 - VOIE RAPIDE URBAINE

(4)



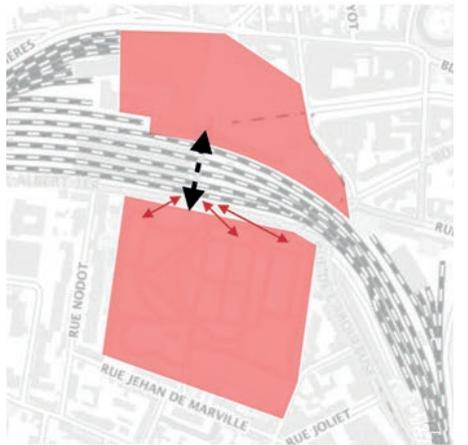
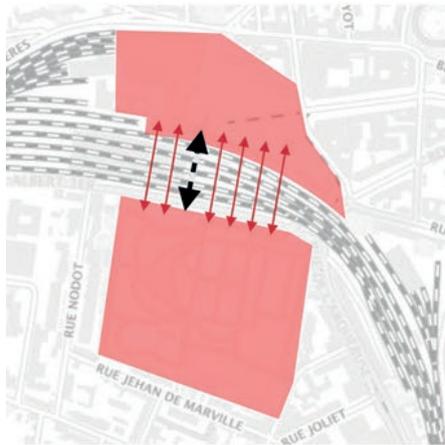
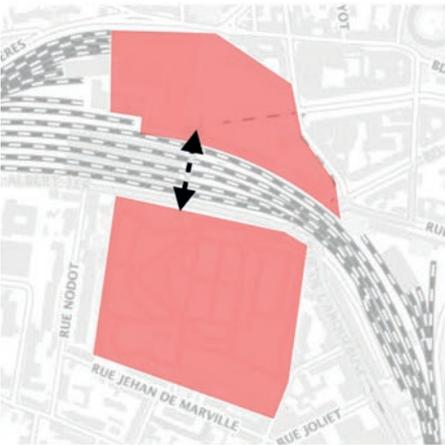
- (5)
- ✗ ACCÈS
 - PASSAGE SOUTERRAIN
 - ➔ FLUX PIÉTONS
 - ▭ ZONE DE PROJET

(3) (4) DEUX ENTITÉS DISTINCTES : QUARTIER GARE & JARDIN
 (5) ENJEUX DU SITE
 (6) OBJECTIFS : LIER LES ESPACES
 (7) SITUATION ACTUELLE

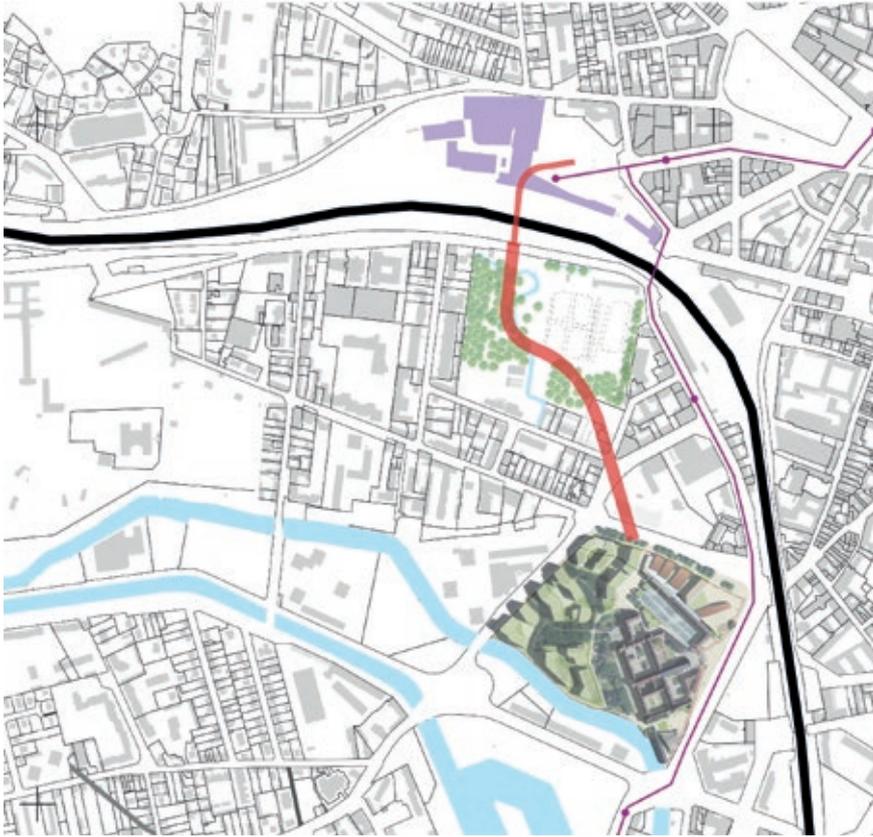


(6)

(7)



(8)



(9)

(8) PLAN MASSE : DU LIEN AU LIEU
(9) CROQUIS D'AMBIANCE



À l'époque romaine vers le III^e siècle, Dijon est un castrum installé sur une zone fertile, propice à la culture de la vigne. C'est un carrefour entre plusieurs voies romaines importantes desservant la France mais aussi l'Europe. Cette position permet un essor du commerce du vin. Les ducs de Bourgogne s'installent au XV^e siècle et construisent le château des ducs dans l'enceinte du castrum. Le bâti se développe à l'intérieur d'une nouvelle enceinte. Après le rattachement au royaume de France, la ville se modifie. Des fortifications et bastions sont érigés et la ville se densifie. Dijon garde une importance avec son statut de ville frontière entre la France et les autres royaumes. À la fin du XIX^e siècle, les anciennes fortifications de la ville sont détruites. Le réseau ferroviaire s'y développe et prend le pas sur le réseau routier. Aujourd'hui, le réseau de transport desservant Dijon lui permet de confirmer son rôle de métropole. Son réseau routier assure une liaison avec toute la France mais aussi avec l'Europe.

Dijon accueille deux lignes de tramway depuis 2012. Ce nouveau moyen de déplacement fait suite au programme du Grand Dijon qui permet de relier le centre ville à la périphérie. La partie Ouest de la ville a une vocation attractive par sa gare mais aussi par ses espaces verts qui sont rares à Dijon. La future Cité de la Gastronomie et du Vin qui sera achevée en 2020 constitue un nouveau pôle d'attraction pour le quartier de la gare et renforce le rôle de métropole.



La gare est bien reliée au centre ville, à la fois proche des monuments d'intérêt culturel et du secteur sauvegardé. Cependant le quartier du jardin de l'Arquebuse est enclavé car l'accès piéton est compliqué à cause des différences de niveaux. La gare est délimitée au sud par l'avenue Albert I^{er} (quatre voies très fréquentée) tandis qu'à la sortie nord les accès piétons sont aisés. Un passage sous le pont mène à une entrée du jardin mais le piéton n'est pas en sécurité sur ce parcours. On constate deux ambiances très différentes : le quartier de la gare est vivant et dynamique grâce aux hôtels, restaurants et commerces, tandis que le quartier du jardin situé à moins de 200 m est exclusivement résidentiel donc beaucoup plus calme. Il est constitué d'immeubles d'habitation, de maisons individuelles et de quelques commerces de proximité.



À partir de notre analyse, le programme consiste à ouvrir visuellement et physiquement la gare sur la ville, d'établir un parcours entre la gare, le jardin et la Cité de la Gastronomie et de rendre le jardin plus attractif pour les riverains. Les ambitions pour le parvis de la gare sont de l'épurer visuellement, de clarifier les accès au centre ville et d'introduire la biodiversité sur le parvis pour améliorer la transition entre la sortie de la gare sur l'avenue Albert I^{er} et le jardin. L'enjeu est de conforter et sécuriser les accès piétons, de confirmer une ouverture visuelle sur le jardin depuis la gare, définir et hiérarchiser les espaces de jardin, renforcer les liens pédagogiques avec la Cité de la Gastronomie et enfin de qualifier les entrées et le passage sous le pont en confortant les accès piétons et en valorisant la structure métallique.



Nous allons intervenir sur le parvis en supprimant les arbres et l'entrée souterraine qui obstruent la vue. Le parking vélo est glissé sous la place. Une prairie est créée pour sensibiliser à la biodiversité. Enfin, les bus sont déviés derrière l'écran de végétation de la prairie. L'avenue est sécurisée grâce au ralentissement du flux routier, les espaces piétons sont élargis. Le traitement invite les voyageurs à se diriger vers la passerelle et le jardin. La passerelle relie la gare au jardin en franchissant le dénivelé. Elle constitue l'entrée du jardin pour les voyageurs. L'entrée derrière le musée est ouverte sur l'espace public et l'entrée du musée est ouverte côté rue. Les espaces pédagogiques et de découvertes du jardin sont renforcés. Les serres sont aménagées, un potager est planté en lien avec la Cité de la Gastronomie et dans la continuité du jardin botanique. De plus, la promenade offre une découverte d'arbres exotiques. Notre démarche consiste à améliorer l'existant tout en préservant ses qualités. Notre intervention n'est que le prolongement de ce qui a déjà été mis en place en pensant aux comforts des voyageurs et des riverains.

(1) UNE GARE ACCESSIBLE MAIS MONO-ORIENTÉE

1. UNE GARE DESSERVIE PAR DE NOMBREUSES INFRASTRUCTURES...

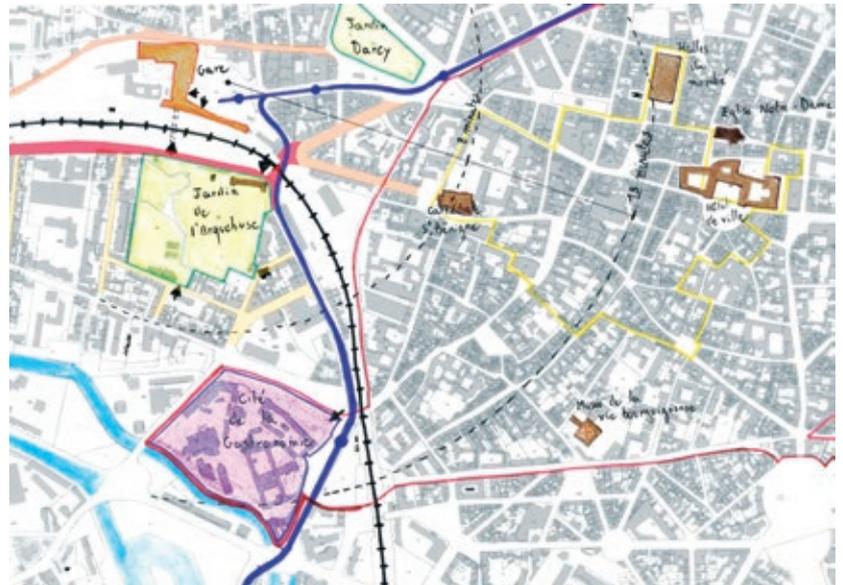
- TRAMWAY
- - - TRAJET PÉDESTRE
- + + + CHEMIN DE FER
- ACCÈS
- VOIRIE DE MOYEN TRAFIC
- VOIRIE DE FORT TRAFIC

2. ...PROCHE DU CENTRE-VILLE

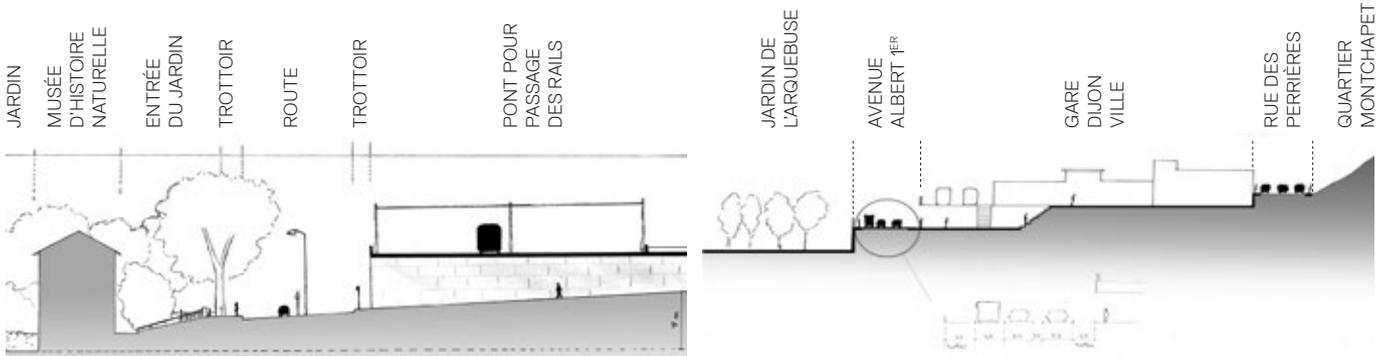
- LIMITE DU SECTEUR SAUVEGARDÉ
- ÉDIFICE D'INTÉRÊT CULTUREL
- LIMITE DE LA ZONE PIÉTONNE

3. ...MAIS UNIDIRECTIONNELLE

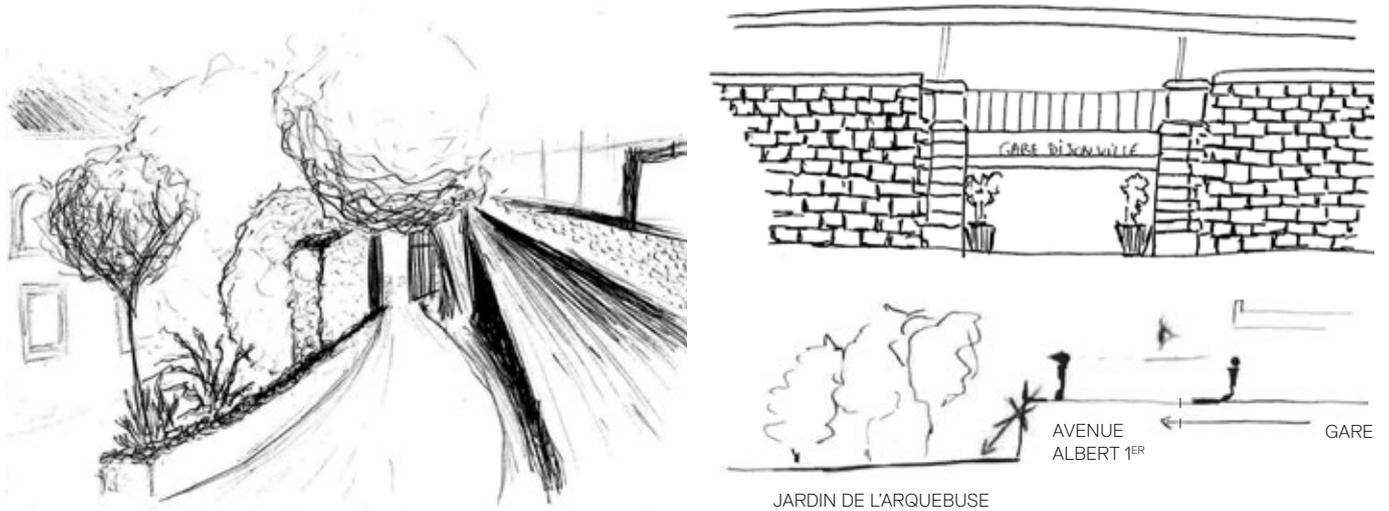
- JARDIN PUBLIC
- CITÉ DE LA GASTRONOMIE
- COURS D'EAU



(2) UNE TOPOGRAPHIE MARQUÉE



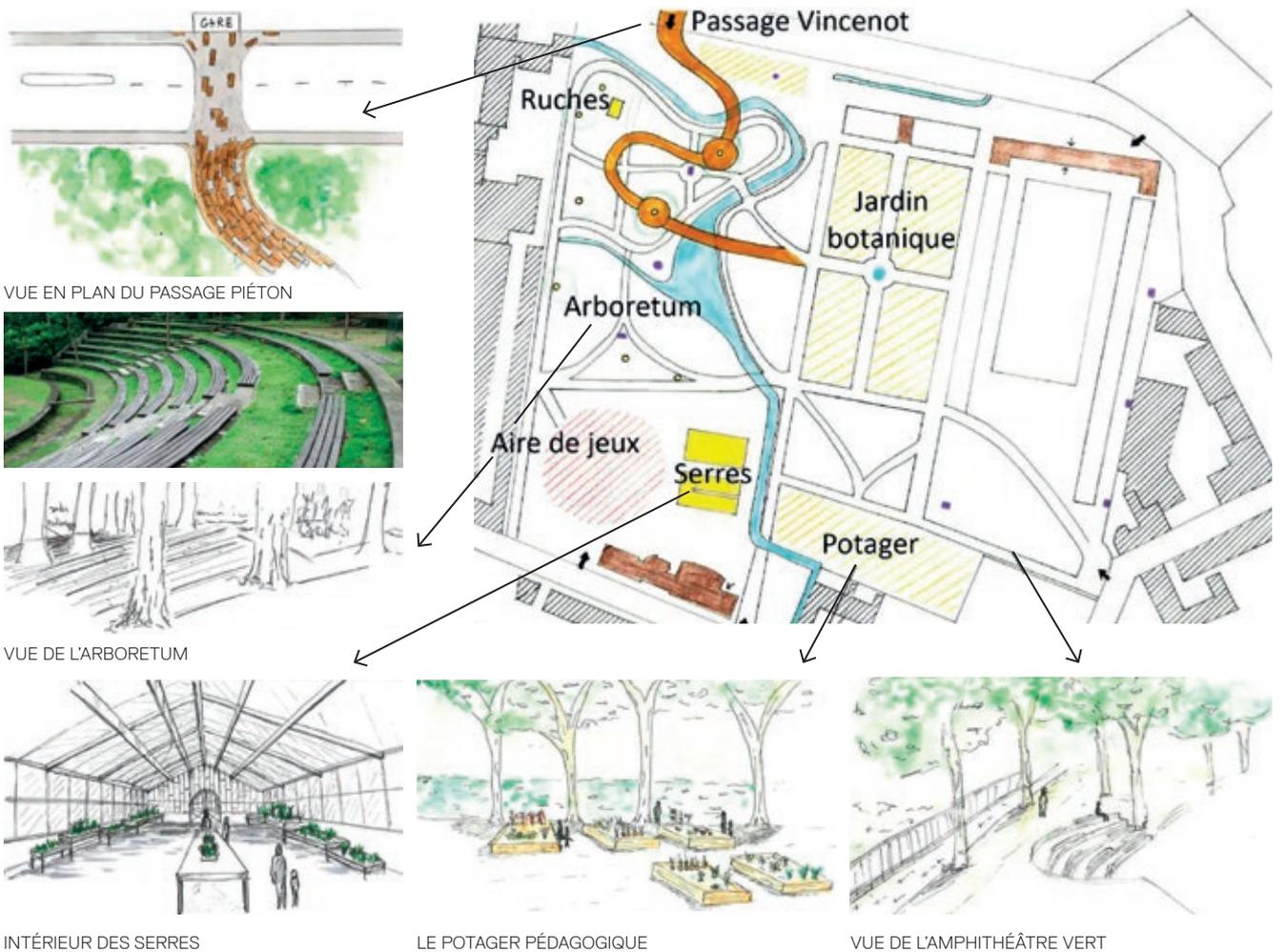
(3) SORTIE SUD DE LA GARE : ATTIRER VERS LE JARDIN



(4) SORTIE SUD DE LA GARE : ATTIRER VERS LE JARDIN



(5) JARDIN DE L'ARQUEBUSE : UNE ÉTAPE VERS LA CITÉ DE LA GASTRONOMIE



Dijon

ARCHI TECTES — ENCADRANTS

2017 — 2018



Jennifer Didelon
ARCHITECTE-INGÉNIEUR DIPL.ING,
ARCHITECTE DU PATRIMOINE.

Née en 1974, Jennifer Didelon est diplômée architecte-ingénieur de l'université technique de Dresde en 2002 et architecte du patrimoine du centre des hautes études de Chaillot (CEDHEC) en 2006. Avant de s'installer à son compte en 2008, elle travaille sur des projets de réhabilitation dans les agences de Nasrine Seraji et de Philippe Prost à Paris. Depuis, elle assure la maîtrise d'œuvre des projets de restauration, réhabilitation et mise en valeur d'édifices anciens. En 2012 elle publie une étude pour la DRAC Nord-Pas-de-Calais portant sur la réhabilitation thermique du bâti ordinaire en brique. En 2014, elle crée l'agence BDAP avec Dominique Blanchon. Les deux femmes associent leurs compétences en restauration de monuments historiques et leurs expériences de constructions neuves. Pour elles, ces deux champs d'intervention sont complémentaires et s'enrichissent l'un l'autre. Leur approche témoigne de l'importance accordée au déjà-là, qu'il s'agisse du site lui-même ou de constructions existantes, à leurs qualités et aux potentialités de leur métamorphose. Leur pratique de l'architecture s'appuie ainsi sur une attention aux matériaux utilisés, à leur mise en œuvre et à leur pérennité. Actuellement, elles travaillent notamment sur la restauration et extension du musée de Picardie à Amiens et la réhabilitation BBC d'une ancienne cité minière dans le Nord-Pas-de-Calais et la mise en valeur des vestiges du château de La Ferté-Milon. De 2011 à 2013, Jennifer Didelon enseigne avec Philippe Prost le projet dans le cadre du DSA Patrimoine du XX^e siècle et du Master 2, à l'ENSA de Paris-Belleville. Depuis 2013, elle est maître assistant titulaire dans le domaine architecture, Histoire et Patrimoine à Architecture Nancy, où elle enseigne le projet *Intervention dans l'existant*, en Master et en PFE.

Hélène Vacher
ENSEIGNANTE À ARCHITECTURE NANCY,
DIRECTRICE SCIENTIFIQUE DU LABO-
RATOIRE D'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE
CONTEMPORAINE.

Professeure en histoire et cultures architecturales à Architecture Nancy, Hélène Vacher est habilitée à diriger des recherches en histoire. Elle a enseigné plusieurs années dans les universités danoises d'Aarhus, d'Odense et d'Aalborg où elle a obtenu un Ph. D. pour sa thèse sur le développement de la discipline urbanistique dans le contexte croisé de différents territoires en Europe et outre-Mer au début du XX^e siècle. Professeure invitée dans les universités d'Helsinki, des Pays de l'Adour, et de Tours, elle a parallèlement effectué de nombreuses missions, notamment pour l'UNESCO, concernant la mise en place et le suivi de plans de conservation et de sauvegarde de villes dans les pays du sud. Ses domaines de recherche portent sur les savoirs et les savoir-faire de l'aménagement, les formations et les cultures profes-

sionnelles des architectes et des ingénieurs, la conservation et la sauvegarde du patrimoine avec un intérêt particulier pour l'histoire de la construction, et développent des problématiques culturelles croisées. De nombreuses publications, livres et articles, en rendent compte en français ou en anglais. L'article "*Extension Planning and the Historic City: Civic Design Strategies in the 1908-9 Copenhagen International Competition*" a été honoré du Best Article Prize remis par le Groupe Routledge and Francis en 2006.

Hélène Corset-Maillard
CHEF DE L'UDAP DES BOUCHES-DU-RHÔNE,
ARCHITECTE URBANISTE DE L'ÉTAT,
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE.

Après ses études d'architecture menées principalement à Nancy et à l'Institut d'architecture de La Cambre à Bruxelles, Hélène Corset Maillard complète sa formation par un DESS sur les pratiques européennes de l'architecture à l'INPL et à Architecture Nancy. Elle obtient en même temps un diplôme de fin d'études au Conservatoire à rayonnement régional de Nancy en classe d'orgue. Intéressée à la fois par la pratique en architecture et en urbanisme, elle travaille d'abord dans un cabinet d'architecture à Colmar, puis dans une agence de paysage à Strasbourg, principalement sur des projets d'habitat et de renouvellement urbain. En 2001 elle intègre le corps des architectes urbanistes de l'État, d'abord au service territorial de l'architecture et du patrimoine de la Moselle, et complète parallèlement sa formation dans le domaine du patrimoine au Centre des hautes études de Chaillot à Paris. En 2006 elle prend la direction du STAP des Ardennes tout en intégrant en 2008 un cycle de cours à l'IFRB (institut de formation et de recherche en bâtiment) de Reims sur le développement durable et la qualité environnementale en architecture. Elle intervient à Architecture Nancy depuis 2009, dans le cadre du module de Licence intitulé patrimoine en projet. Soucieuse du rôle pédagogique que peuvent jouer les architectes au sein du ministère de la Culture et de la Communication, elle participe en partenariat avec les institutions locales à des formations à destination des élus et des professionnels, notamment dans les champs du patrimoine, des paysages et du développement durable des territoires. Hélène Corset-Maillard est également représentante du syndicat des architectes urbanistes de l'État auprès de la direction générale des patrimoines, dans le cadre des CAP notamment.

Aurélié Husson
ARCHITECTE MAÎTRE ASSISTANTE
ASSOCIÉE À ARCHITECTURE NANCY,
CHERCHEUR ASSOCIÉE AU LHAC.

Aurélié Husson est architecte, diplômée de l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy. Elle a exercé en tant qu'architecte libérale au sein de l'agence Beaudouin-Husson

Architectes et a alors travaillé sur des projets architecturaux et urbains répondant à des enjeux contemporains de mise en valeur du patrimoine. En 2015, elle rejoint le collectif Studiolada et continue son activité libérale en s'attachant à élaborer une démarche de projet soucieuse du détail, des matières et des matériaux, des savoir-faire et du bon usage des ressources constructives. Architecte du patrimoine diplômée de l'Ecole de Chaillot, elle est, depuis 2017, maître-assistante associée à l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy au sein du domaine Architecture Histoire et Patrimoine et chercheuse associée au LHAC.

Matthieu Lardière

ARCHITECTE DU PATRIMOINE
CHARGÉ D'ÉTUDES AU CAUE DE L'AIN.

Architecte diplômé du Centre de hautes études de Chaillot, Matthieu Lardière a collaboré avec plusieurs agences lyonnaises auprès d'architectes du patrimoine et d'architectes en chef des monuments historiques. Il travaille alors sur des problématiques urbaines mêlant enjeux actuels et mise en valeur du patrimoine ainsi que sur des édifices prestigieux. Considérant l'architecture et le patrimoine comme un véritable enjeu sociétal, il rejoint le réseau des conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement afin de mettre ses compétences d'expertise à disposition du large public et de promouvoir la profession d'architecte du patrimoine en milieu rural. Travaillant au sein d'une équipe pluridisciplinaire sur des missions de sensibilisation et de conseils, il prône la valeur le patrimoine paysager, urbain ou bâti, comme vecteur du projet. Dans cet objectif, il participe à des publications collectives ayant pour vocation de faire connaître l'architecture vernaculaire au public.

Sensible à la formation des jeunes architectes, Matthieu Lardière a travaillé à la mise en place d'ateliers sur site mettant en lien les étudiants du Master *héritage et durabilité* de l'école d'architecture de Lyon et les différents acteurs du département de l'Ain, comptant parmi eux l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine, la direction départementale des Territoires et des communes.

Jean-Pascal Lemeunier

CHEF DE L'UDAP DE L'AUBE, ARCHITECTE
URBANISTE DE L'ÉTAT, ARCHITECTE
DES BÂTIMENTS DE FRANCE, CONSEILLER
À L'ARCHITECTURE POUR LA DRAC
GRAND-EST.

Lorsqu'il fait le choix, en 1997 de passer le concours d'architecte urbaniste de l'État, Jean-Pascal Lemeunier travaille dans les métiers de la conception et de la construction depuis plus de dix ans. Les concours, projets et chantiers se succèdent au sein des agences Soria, Art'ur, Menu. Une collaboration avec l'agence Perron puis le milieu des compagnons l'amènent à s'intéresser aux domaines du

patrimoine, de l'urbanisme ancien et des techniques de construction traditionnelles. Ainsi, pendant cinq ans, les études urbaines, ZPPAUP et projets d'intervention dans le bâti complètent son expérience et le conduisent à intégrer la fonction publique et suivre la formation du Centre des hautes études de Chaillot.

Depuis 2018, il est conseiller à l'architecture pour la DRAC Grand-Est après avoir occupé les postes d'adjoint en Côte-d'Or et de chef de service dans l'Aube et de conservateur de l'abbaye-prison de Clairvaux et de la cathédrale de Troyes. Dans ces postes successifs il initiera quelques dossiers originaux tels que la ZPPAUP thématique sur la Bonneterie troyenne ou la réalisation d'un film sur le même sujet : "le dossier textile". En marge de ses fonctions, Jean-Pascal Lemeunier intervient comme formateur pour l'administration, est chargé de cours à l'EPF et à l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy. Il est enfin vacataire à l'école du Louvre.

Virginie Thévenin

CHEF DE L'UDAP DE LA MARNE,
ARCHITECTE URBANISTE DE L'ÉTAT,
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE.

Virginie Thevenin a mené principalement ses études à l'école d'architecture de Lille. Tout au long de son cursus scolaire, elle a orienté ses choix pédagogiques vers des ateliers traitant du patrimoine. Elle a pu notamment participer à l'inventaire du bâti de Lille Saint-Louis du Sénégal dans le cadre de son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO. Après une expérience en tant que monteur d'opération ANRU pour l'office HLM de Calais, elle devient pendant une année architecte vacataire au STAP des Ardennes. En 2007 elle intègre le corps des architectes urbanistes de l'État, d'abord au service territorial de l'architecture et du patrimoine des Ardennes. En 2009 elle intègre en parallèle à son poste en STAP un cycle de cours à l'IFRB (institut de formation et de recherche en bâtiment) de Reims sur le développement durable et la qualité environnementale en architecture. En janvier 2013 elle prend la direction du STAP de la Marne avec notamment la charge de conservateur des cathédrales de Reims et de Châlons-en-Champagne, monuments historiques appartenant à l'État. Elle intervient à Architecture Nancy depuis 2013, dans le cadre du module en Licence intitulé *patrimoine en projet*. Soucieuse du rôle pédagogique que peuvent jouer les architectes au sein du ministère de la Culture et de la Communication, elle participe en partenariat avec les institutions locales à des formations à destination des élus et des professionnels, notamment dans les champs du patrimoine, des paysages et du développement durable des territoires. Virginie Thevenin est représentante du syndicat des architectes urbanistes de l'État auprès de la direction générale des patrimoines, dans le cadre des CAP notamment.



fr. → en.

ENGLISH TEXTS

traduction
livret

Lorenzo Diez

DIRECTOR OF THE SCHOOL OF
ARCHITECTURE OF NANCY.

Each year, the Architecture and Heritage Week is an important teaching event for the School of Architecture of Nancy. It is an intensive workshop dedicated to the major issue of the conservation and transformation of urban and landscape heritage. The School of Architecture of Nancy takes part in a week-long intensive workshop dedicated to the major issue of conservation and transformation of architectural, urban and landscape heritage. In that week, third-year students have an in-depth experience of the combination of teaching and a territory thanks to the socially federating theme of heritage. They are thus able to look at the town differently and become true sources of innovation.

The city of Dijon was chosen as the subject for the second Architecture and Heritage Week based in the Bourgogne Franche-Comté region from September 18th to the 23rd 2017. The students analyzed the city's urban form and history, observed its architecture, urban landscapes and specific developing sites. They made many architectural and urban proposals regarding four important sites in the city.

The week consisted of urban visits, conferences, work sessions and projects based on Dijon's heritage ending with a session to report on the work done with local politicians present.

This fourteenth Architecture and Heritage Week was supported by the City of Dijon, the mayor Mr. François Rebsamen and his teams. I warmly thank all concerned.

François Rebsamen

MAYOR OF DIJON
PRESIDENT OF DIJON MÉTROPOLÉ
FORMER MINISTER.

The City of Dijon can be proud of its exceptional preserved heritage with its historical centre of around 100 hectares and over 200 historical monuments!

Since the start of the 2000s, the City of Dijon has implemented an admirable positive heritage policy with particularly significant actions including:

- the renovation of public buildings such as the Beaux-Arts Museum, the facades of the Palace of the Dukes of Burgundy, the Place de la Liberation arcades, etc.
- the renovation of exterior public spaces where the city's edifices are located: the place de la Liberation, the rue de la Liberté, the Place du Theatre, the Place Darcy, the pedestrianization of the city centre and so forth.

The drive to make the exceptional value of Dijon's heritage better known and recognized led to the city being awarded the French "Town and Art and History" label in 2008 and the historical centre being granted the status of a World Heritage site in 2014 as part of The Climats, Terroirs of Burgundy initiative. The City is the capital of the new Bourgogne Franche-Comté Region and its international prestige was enhanced by these awards.

When Dijon hosted the Architecture and Heritage Week, it was an opportunity to get a new expert view of Dijon's heritage and the week's multiple events helped show how heritage can positively influence a city's urban project. In this vein, the proliferation of ideas from the hundred students who worked on the four sites was highly revealing and demonstrated the formidable potential of heritage to help imagine and construct tomorrow's world while providing positive responses to important issues regarding sustainability. There is no doubt that these projects will nourish our own work on future developments of the sites studied.

I would like to warmly thank the School of Architecture of Nancy and its director Lorenzo Diez along with Inès Lamunière and the team of teachers invited to supervise the work carried out. I would also like to thank all our partners who contributed to making this week a high point of the 2017 Architecture and Heritage month. I profoundly hope that this will herald a long, fruitful cooperation between the City of Dijon and the School of Architecture of Nancy!

The City's strengths lie in its exceptional heritage, recent buildings which are just as worthy of interest and ambitious urban projects including a dozen eco-districts currently being built. Based on all of this, Dijon has set itself the goal of achieving another challenge as part of its metropolitan project namely the creation of an architecture school.

This new school will be complementary to Dijon's current varied, quality educational system which provides teaching for over 34,000 students. It will also fill a "void" in the Bourgogne Franche-Comté region in training and research in the fields of architecture and urban planning which are vital for the emergence of ideas, innovations and initiatives to enhance our territory's attractiveness.

This event's audience revealed the high level of interest our citizens have in their city.

François Peyre

PRESIDENT OF REGIONAL COUNCIL OF
THE ORDER OF ARCHITECTS
BOURGOGNE
2013 — 2017.

It was a great pleasure to welcome the students from the School of Architecture of Nancy to Dijon for this Architecture and Heritage Week. As well as the obvious interest of the refreshing projects produced by the various workshops and the students' real attention during the conferences, this week enabled exchanges to take place between local architects and architecture students – a rare species in this region lacking an Architecture faculty. (This is the only region without such a school along with the Centre region). For architects from the Bourgogne Franche-Comté region, whose professional associations have now merged, this "outdoor" study week served to highlight the critical lack of an architectural higher education structure in Dijon and the region as a whole.

In 2013 we took the first steps to bring this question to the attention of the local and national authorities. This mainly involved the Greater Grand Dijon authorities – now called Dijon Metropole – but also Burgundy's and now Bourgogne Franche-Comté's regional council along with State authorities, the DRAC (Regional Directorate of Cultural Affairs) and the ministry concerned. The start of a reaction to the issue came with the Dijon/Region metropolis contract whose project N°8 covers the creation of this kind of school in Dijon.

The School of Architecture of Nancy will be an essential partner for this project in which the regional professional bodies should also be involved, let us not despair!

The "Maison des Architectes" in Dijon's burgeoning Zac de l'Arseal district was the location for the evening reception of the students by the Regional Council of the Order of Architects. The project for a training centre to raise awareness of architecture was presented to a large crowd. It involves an ambitious programme with a horizontal convergence strategy dedicated to the profession in partnership with the institutions and local authorities concerned. In this context, the fact that this project was abandoned by the current professional association set up after the last election seems a pathological aberration which closes "architects" off in a state of aloofness.

Thanks to Lorenzo Diez and the students for having provided us with fresh, innovative projects of a level of quality that benefits from not being part of programmes with limited budgets.

The principle of this week of fruitful exchanges is beneficial for everyone so we should count on collectively making it a perennial event.

Marc Dauber

PRESIDENT OF BURGUNDY'S
MAISON DE L'ARCHITECTURE.

Burgundy's Maison de l'Architecture supports all initiatives aimed at promoting architecture and its teaching in the Bourgogne-Franche-Comté Region and will continue to do so. It received groups of students from the Lyon and Paris-la-Villette architecture schools who came to study and make planning proposals for Digoin, Lormes and elsewhere. There was also a larger-scale three year reception initiative run by the Avenir Radieux (Bright Future) association in Pesmes (70) which was also supported by Burgundy's Maison de l'Architecture. This all meant that the reception in Dijon of around a hundred students from the School of Architecture of Nancy in Dijon took on a whole new dimension. I think that the subjects studied, the number of students taking part and the involvement of local structures made it a major success.

These periods "of immersion in practical work" are essential for students, local politicians and populations and also for teachers who are called upon to renew their methods and broaden their scope of work to new host territories. We particularly appreciated the great quality and seriousness of the students' work when they presented it.

The Bourgogne-Franche-Comté region is not an "architectural desert" but clearly we lack a place for teaching, culture and exchanges of ideas about our living environment which we can see evolve every day.

Burgundy's Maison de l'Architecture will be fully committed to the periods of constitution and exchange of architectural knowledge represented by the weeks of professional immersion. This is because they constitute the first signs for a future national higher educational architecture school in the Bourgogne-Franche-Comté Region. The region is the major absentee from the national system of architecture teaching which we wish to become part of like many other regional organizations.

Antoine Bréhard

REGIONAL DIRECTOR
OF LA CAISSE DES DÉPÔTS.

The Caisse des Dépôts (Deposits Fund) has historically always played a major role in the urban policies and a pioneering role in our country's transitions. It has been at the heart of land planning since its creation in 1816. Its spheres of activity and participation methods characterize the diversity of its missions as a financing body, investor and operator whose aim is to serve the general interest. Our patronage activities echo our role as an actor for the development and planning of public space, funding social housing and as the main local authority landlord in France. In the context of the French Culture Ministry's implementation of its national strategy for architecture, those involved in patronage support modern and young architectural and landscaping creation in two spheres of intervention:

— Support for research.

— A support system for innovative projects in the fields of: a) The circular economy in architecture and landscaping; b) Raising public awareness of architecture and landscaping.

All of these reasons mean the Caisse des Dépôts is happy to support the School of Architecture of Nancy's project with its patronage and enable its students to visit to discover the urban, rural, industrial, social and historical heritage of different parts of Bourgogne-Franche-Comté's territory. This has been achieved with the outdoor study week in September which has taken place for the last six years.

The 2016 week took place in Besançon and in 2017 it was located in Dijon.

This event promotes university exchanges, meetings with professionals, local politicians and the public through conferences, an exhibition and events bringing people together. It facilitates architectural expression driven by new ways of looking at the subject and new viewpoints.

There is no doubt that this can only enrich our thoughts and renew our vision of architecture.

Jean Vigreux

DIRECTOR OF LA MAISON
DES SCIENCES
DE L'HOMME OF DIJON.

The Maison des Sciences de l'Homme de Dijon (MSH) was happy to welcome to its premises the second Architecture and Heritage Week in the Bourgogne Franche-Comté region. Firstly this gave the young students the opportunity to discover an exceptional building created by the architect Nicolas Guillot which has won several awards. They were also able to take advantage of this space to develop their different projects.

Indeed, during this rich week of debates, conferences and exchanges of ideas, the School of Architecture of Nancy's students and teachers benefited from the wealth of heritage of the city of Dijon along with the exceptional site of the MSH while working on several projects. Their immersion in Bourgogne-Franche-Comté's regional capital gave them the opportunity to carry out research into how to rebuild or rethink four of the city's most emblematic sites with their different temporalities and varied social usages:

— the Dauphine Centre

— the Vélodrome

— Saint-Philibert Church

— the Station-Arquebuse area

The presentation of this work was hailed as a success by all involved and contributed to the training of the young architects while creating a fruitful dialogue between all the partners involved. For these reasons, Dijon's MSH was happy to host this event which wholly corresponds to its philosophy regarding the co-construction of knowledge.





Architect
Inès Lamunière

**BUILDING IN AND WITH
THE ARCHITECTURE
OF THE PAST**

Inès Lamunière was born in Geneva in 1954 where she was educated in English at the International School of Geneva. She obtained her Masters degree in Architecture from the École Polytechnique Fédérale de Lausanne in 1980. For four years, she continued her training at the Swiss Institute in Rome while working as an architect for Paolo Portoghesi Architetto in Rome then for François Maurice in Geneva. In 1984, she co-directed Devanthery and Lamuniere Architects and then from 2001, dl-a, designlab-architecture working on architecture, heritage renovation and urban planning. She has won various competitions to work in different fields of architecture and at different scales of involvement. In 2014 she became the director of dl-a, designlab-architecture, leading a team of colleagues in all fields of architecture. Alongside her professional activities, she has also been invited to teach and work on research. She was a Visiting Professor at Harvard University's Graduate School of Design and is currently professor of architecture at the École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) teaching projects to Masters students. Since 2001 she has directed the Laboratory of Urban Architecture and Mobility (LAMU) providing responses for important issues concerning modes of mobility and the territorial spread of urbanized zones. She also directs the doctoral programme, ComplexDesign. Inès Lamunière received the Swiss Meret Oppenheim award for the Arts in 2011. France awarded her the title of Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres (Knight of the Order of Arts and Letters) in 2017. She is a member of the SIA, FAS and FSU.

Guest

¹ State Employees Pension Fund
² The Street On All Floors

Years of learning

At the start of my work as an architect, I chose to carry out a parallel cultural study of architecture and how the art of building was taught. The 1980s were a time of commercial, vulgar post modern presumptuousness in architecture but a state of mind was emerging too. The search for the constructive, functional foundations of so-called "modern" architecture interested us. This interest was also linked to opportunities for the renovation – or restoration as was said then – of a modern heritage which was sometimes left in abandon, obsolete or made fragile by the passing time. In this context, the reconstructions of Le Corbusier's Pavillon de l'Esprit nouveau (Pavilion of the New Spirit) of Mies van der Rohe's Pavilion in Barcelona took on new meaning and paradoxically became manifestos for a new, more essential form of architecture sixty years after their initial construction. Their new, beautiful architecture was inspiring as a design subject but also as a constructed architecture formed of matter, great rigour in details and dimensioning as a kind of ode to creating shapes derived from constructed elements. Nearer to me in Switzerland, the focus was on architectural works of which next to nothing was known any more, which were often "damaged" and sometimes destined for destruction because of their obsolescence. An incredible combination of a quest for learning about the profession with an intellectual and yet practical basis was required to bring together a group of young architects to work on these questions. Patrick Devanthery, my associate at the time, along with Laurent Chenu or Christian Sumi among others worked with me to study the architecture around us. Alongside Le Corbusier (the Immeuble Clarté in Geneva, 1932) and Jean Tschumi (Great Hall (Aula) of the EPUL, 1962) we studied more regional architects who were true discoveries such as Marc Piccard (Bellerive Swimming Pool Complex, 1936), Marc Joseph Saugey (Le Paris Cinema in Geneva, 1957) or engineers like Pierre Trembley (Vernets Skating Rink, 1958) and Pierre Froidevaux (Mont Blanc Centre, 1953).

XXth century heritage restoration projects

Armed with this research carried out outside professional circles, I was lucky enough to be mandated with Patrick Devanthery to restore the Bellerive-Plage Swimming Pool Complex at Swimming in Lausanne. For this work, a project and building site methodology was developed (see: Bellerive-Plage, projets et chantiers, Payot, Lausanne, 1997). This methodology based on social and technical knowledge coupled with building know-how has been applied to many later projects by my office at dl-a, designlab-architecture. We then worked on the restoration of the Great Hall (Aula) of the EPUL (1996), the Le Paris Cinema (1999) and the Mont Blanc Centre (2002) in particular. In all these cases, the enrichment of my practice of architecture was a determining factor. Knowledge of concrete, steel or aluminium building sites truly and deeply contributed to the acquisition of knowledge which now enables me to work with construction companies as equals. Also, this know-

ledge still leads our team to ask questions and think about current constructive cultures.

Projects for interventions on cases of obsolescence and on modernity

Simultaneously with the office's first ex nihilo constructions, a new type of project and mandate appeared based on "drifting" edifices whose futures are uncertain. These notably involved industrial wastelands requiring new usages, buildings whose functional obsolescence is coupled with hygiene problems – asbestos – or existing buildings which need to be extended and transformed to provide urban densification.

Like all modern heritage restoration projects, this new type of project gives new value to contexts constructed within their surrounding urban environment. They are actually an opportunity for in-depth thought about both the evolution of usages and the expression of those usages which have often become multiple within public space.

The industrial site SIP (a physics instrumentation company) in the heart of Geneva's Plainpalais neighbourhood closed in 1995. It was first occupied and squatted then partially redeveloped to house a modern and contemporary art museum (MAMCO).

The site as a whole needed a new future which would combine publics and private forms of usage. When this site was acquired by Geneva's Caisse de Retraite des Employés de l'Etat¹, we were mandated to work on different scenarios for the regeneration, transformation and extension of the site. An interesting "step by step" strategy emerged involving the implementation of building specifications for defining the site's different elements – a concrete and/or steel structure enveloped by masonry, large windows, distributive systems and so forth - which meant the project could evolve according to the requirements of those involved. There were multiple stakeholders ranging from high added value sectors (law firms, university administrative offices, an architect, design production companies, etc.) to artists who had been occupying the site who needed resettlement programmes. The project specifications were then applied during the 2006-2017 period with the last part requiring the building to be raised which was a new development.

Another example was the transformation of the former RTS (Swiss Radio and Television) office building in Geneva. Our project "La rue à tous les étages"² won an international competition and involved stripping the 18-floor tower's concrete structure. The building was given thorough complete asbestos removal work following transformation and modification work on the tower based on three principles: 1) the new envelope is capable of expressing the new ambitions of television news and information programmes and solving and significantly enhancing the building's heating system and levels of comfort; 2) the cut of certain building slabs and the insertion of new staircases in the atriums makes it easier to walk between the floors and the different areas occupied by teams of journalists; 3) the creation of a large cantilevered space on the 17th and 18th floors means colleagues

can meet and exchange ideas while providing an area for shooting and creating new programmes as the panoramic view of Lake Geneva is the favoured view for filming. The modernization of Lausanne's Opera House was the subject of quite a different project strategy. The budget had to be strictly controlled and the technical requirements involved were highly significant (a new stage and staging techniques) so we chose to demolish part of the building at the precise level of the stage curtains. The clarity of this intervention revealed to an even greater extent the undeniable quality of this auditorium made up of a ground floor area and three balconies. The magnificent dialogue between the actors Jean Louis Trintignant and Irene Jacob in Krzysztof Kieślowski's 1994 film "Red" was filmed here. The precision of the line of the cut enabled us to obtain the proper and exact restoration of the room and the existing public spaces which open onto the avenue entrance to the theatre in Lausanne. Behind the stage curtains there was a 24-month construction project to build a resolutely contemporary edifice in the Haussmannian rather bourgeois district of the Avenue Beausejour. A cage stage, the artists' main room and dressing-rooms, a costume and stage backdrop production workshop and offices all form a new volume with a steel-clad envelope.

These examples show that this kind of project is part of the construction of cities which renew themselves both because they are at the origin of synergies between the financial economy and new usages and because they sometimes are just lucky enough to already exist in the heart of these towns.

Contemporary projects involve more modification than construction

These experiences of modification also taught me to see all office construction projects, new or transformed buildings as objects which are the product of a renewed disciplinary view of architecture. Perhaps one of our projects illustrates this idea. In the Clinton Hill district in Brooklyn a small housing building with four floors and a basement is currently being built. The typification of brownstone buildings is well-known with three windows per floor overlooking the street, a main access door, a back garden which cannot be seen from the front and a brown sandstone facade. For me, working within this context requires no stylistic or form-based provocation even if in this case the project is not in a protected area. To propose a renewed, economical Case Study house accessible to an American middle class which is not yet gentrified, the project was based on the typological and structural simplicity of elements for building, distribution and the metrics of spaces. Control of volumetry and the choice of cladding in aluminium plates however make it a basic project which is influenced by aviation construction site and a strange post-Venturian solution for the corner of Classon and Greene streets. To conclude, probably a little too hastily, I would like to make it clear that we still have everything to learn from contemporary architecture seen as a discipline which modifies more than it builds.

Jennifer Didelon
ARCHITECTURAL ENGINEER
(DRESDEN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY), HERITAGE ARCHITECT.

Jennifer Didelon was born in 1974 and qualified as an architectural engineer at the Dresden University of Technology in 2002 and as a heritage architect at the Chaillot Centre for Advanced Studies (CEDHEC) in 2006.

Before setting up independently in 2008, she worked on restoration projects in the agencies run by Nasrine Seraji and Philippe Prost in Paris. Since then she has supervised restoration, renovation and enhancement projects involving old buildings. In 2012 she published a study for the DRAC (Regional Directorate of Cultural Affairs) in the Nord-Pas-de-Calais region of Northern France which dealt with the thermal rehabilitation of ordinary brick buildings. In 2014, she set up the BDAP agency with Dominique Blanchon. The two women combined their skills in restoring Historical Monuments and drew on their shared experience of new constructions. For them, these two fields of work are complementary and mutually enrich each other.

Their approach is testimony to the importance accorded to existing sites or constructions and to their qualities and potential for metamorphosis. Their architectural work is thus based on particular attention being paid to the materials used, their implementation and durability. Currently they are working on the restoration and extension of the musée de Picardie in Amiens, the restoration of a former mining estate in the Nord-Pas-de-Calais region as low-energy buildings and the enhancement of the vestiges of La Ferté-Milon château. From 2011 to 2013, with Philippe Prost, Jennifer Didelon taught students about projects in the framework of the DSA XXth century Heritage and Masters 2 courses at the Paris-Belleville National Architecture School. Since 2013, she has been working as a senior lecturer in Architecture, History and Heritage at the National Architecture School of Nancy where she teaches the *Intervention dans l'Existant* project to Masters students and students working on their final year projects (PFE, projets de fin d'étude).

Hélène Vacher
PROFESSOR AT THE NATIONAL ARCHITECTURE SCHOOL OF NANCY, SCIENTIFIC DIRECTOR OF THE LABORATORY FOR HISTORY OF CONTEMPORARY ARCHITECTURE (LABORATOIRE D'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE).

Professor in History and Architectural Cultures at the National Architecture School of Nancy, Hélène Vacher is accredited to direct research

(HDR) in History. she taught for several years in the Danish universities of Aarhus, Odense and Aalborg, where she was awarded a Ph.D.

– her thesis was dealing with the discipline of urban-planning development within the cross-over context of different European and overseas territories at the beginning of the XXth century. As well as a guest professor in the universities of Helsinki, Pays de l'Adour and Tours, she also undertook many missions – in particular for UNESCO – as regards to the implementation and supervision of conservation and protection plans of towns in southern countries.

Her research areas include knowledge and know-how on town and country planning, education and professional cultures of architects and engineers, conservation and protection of heritage with a particular interest in building history, and developing cross-over cultural issues. These are reported in numerous publications, books and articles, in French and in English.

The article "*Extension Planning and the Historic City: civic design Strategies in the 1908-9 Copenhagen International Competition*" was awarded the Best Article Prize, delivered by the Routledge and Francis Group, in 2006.

Hélène Corset-Maillard
HEAD OF FRENCH DEPARTMENTAL ARCHITECTURE AND HERITAGE UNIT IN BOUCHES-DU-RHÔNE (UDAP), STATE ARCHITECT AND URBAN PLANNER (AUE), FRENCH ARCHITECTS ACCREDITATION / MEMBER.

After architectural studies mainly done in Nancy, and at the La Cambre Institute of Architecture in Brussels, Hélène Corset-Maillard completed her studies with a DESS (Master / 5th year level) in "European Architectural Practices" at the INPL and the National Architecture School of Nancy. At the same time, she passed an end of studies diploma in organ music at the regional national conservatory of Nancy.

Interested by both architectural and urban planning practices, she first worked in an architectural firm in Colmar, then in a landscape agency in Strasbourg, mainly on housing and urban renewal projects. In 2001, she joined the body of Architectes Urbanistes de l'État, first at the STAP in Moselle, and at the same time she completed

her training in the heritage field at the *Centre des Hautes Études de Chaillot* in Paris. In 2006, she became head of the STAP in Ardennes, while taking on a course in "sustainable development and environmental quality in architecture" at the IFRB (Institut de Formation et de Recherche en Bâtiment) in Reims in 2008. She has been teaching "heritage in practice" at the National

Architecture School of Nancy within the third year level of the B.A. since 2009. Concerned about the pedagogical role architects might play within the *Ministry of Culture*, she runs training courses, in partnership with local institutions, targeted at the elected representatives and professionals, notably in the fields of heritage, landscaping and sustainable development of the territories.

Hélène Corset-Maillard is also a representative of the *Architectes Urbanistes de l'État* trade-union in the *Direction Générale des Patrimoines* (heritage head office), in particular in the framework of the CAP.

Aurélien Husson

ARCHITECT, ASSISTANT LECTURER AT THE SCHOOL OF ARCHITECTURE OF NANCY, ASSOCIATE RESEARCHER AT THE LHAC (HISTORY OF CONTEMPORARY ARCHITECTURE LABORATORY, NANCY).

Aurélien Husson is an architect and graduated from the School of Architecture of Nancy. She worked in private practice for the Beaudouin-Husson Architects agency on architectural and urban projects providing responses to contemporary questions of enhancing heritage. In 2015, she joined the Studiolada collective and continued her private practice, focusing on developing a project strategy which pays attention to detail, materials and matter, know-how and the correct usage of constructive resources. She graduated as a heritage architect from the École de Chaillot and since 2017 has worked as an assistant professor at the School of Architecture of Nancy in the field of Architecture History and Heritage and as an Associate researcher at the LHAC.

Matthieu Lardière

HERITAGE ARCHITECT, PROJECT OFFICER AT THE AIN REGION'S CAUE (COUNCIL OF ARCHITECTURE, URBANISM AND ENVIRONMENT).

Matthieu Lardière graduated as an architect from the Centre for Advanced Studies of Chaillot and has worked with several agencies in Lyon in collaboration with Heritage Architects and Head Architects of Historic Monuments. He now works on urban projects combining modern requirements with heritage enhancement and also on prestigious buildings and sites. As he considers Architecture and Heritage to be an issue of true societal importance, he joined the network of French Councils of Architecture, Urbanism and Environment to use his skills and expertise for the benefit

of the public and to promote the profession of Heritage Architect in rural areas. He works in a multidisciplinary team on awareness-raising and consulting missions, advocating the value of landscape, urban or architectural heritage as a vector for projects. To achieve this objective he also contributes to collective publications aimed at raising public awareness of vernacular architecture. Matthieu Lardière is also interested in training young architects and has set up on-site workshops bringing together students on the Heritage and Sustainability Masters course at the School of Architecture of Lyon with stakeholders from the Ain region including the *Unité Départementale de l'Architecture du Patrimoine* (French Regional Architecture and Heritage Unit), the Regional Territorial Offices, towns and villages.

Jean-Pascal Lemeunier

DIRECTOR OF THE AUBE REGION'S UDAP (DEPARTMENTAL ARCHITECTURE AND HERITAGE UNIT), STATE URBAN ARCHITECT, ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE, (FRENCH STATE ARCHITECT), ARCHITECTURE CONSULTANT FOR THE GREAT EAST REGION'S DRAC (REGIONAL DIRECTORATE OF CULTURAL AFFAIRS).

In 1997 Jean-Pascal Lemeunier passed the State Urban Architect competition and has worked professionally in design and construction for over ten years with successive competitions, projects and construction site for the agencies Soria, Art'ur and Menu. He collaborated with the Perron agency and then the French *compagnonnage* (guild of artisans) sector which led him to become interested in heritage, urban planning of old towns and tradition construction techniques. Thus, his five years working on urban studies, ZPPAUPs (Zones For Protection of Architectural, Urban and Landscape Heritage) and projects involving existing buildings completed his experience and led to him joining the French civil service and training at the Chaillot School. In 2018, he became the architecture consultant for the Great East region's DRAC after working as a deputy consultant in the Côte-d'Or region, as supervisor in the Aube region and curator of the Clairvaux Abbey-Prison and Troyes cathedral. During these successive posts he led some original projects such as the theme – based ZPPAUP initiative on hat-making in Troyes or directing a film on the same subject – "Le Dossier Textile" (The Case of Textiles). Alongside this work, Jean-Pascal Lemeunier teaches in the civil service, at the EPF and the School of Architecture of Nancy. He also teaches classes at the École du Louvre.

Virginie Thévenin

DIRECTOR OF THE MARNE REGION'S UDAP, STATE ARCHITECT AND URBAN PLANNER – AUE, FRENCH ARCHITECTS ACCREDITATION/MEMBER.

Virginie Thevenin did most of her studies at the school of architecture in Lille. Throughout her education, she turned her pedagogical choices towards workshops on heritage. Notably, she had the chance to take part in Lille's inventory of the buildings of Saint-Louis-du-Sénégal, as part of its registration to the Unesco World Heritage list.

After an experience as an ANRU project organiser (national agency for urban renewal) in the service of Calais's social housing office, she got a temporary post as an architect at the Ardennes STAP for a year.

In 2007, she joined the body of state architects and urban planners, first in the territorial services of architecture and heritage of the Ardennes. In 2009, at the same time as her STAP work, she joined a set of courses at the IFRB in Reims (institute of training and research in construction industry) on sustainable development and environment quality in architecture. In January 2013, she took the lead of the STAP of Marne, with the role of curator of Reims and Châlons-en-Champagne cathedrals – both historical monuments which belong to the State. Since 2013, she has been teaching a module entitled "heritage in project", at the National Architecture School of Nancy within the 3rd year of the B.A. degree programme. Mindful of the educational role that architects may play within the ministry of culture and communication, she participates in training courses for elected officials and professionals, in partnership with local institutions, especially in the fields of heritage, landscaping and sustainable development of territories. Virginie Thevenin is a representative of the state architect and urban planner trade union to the heritage general Management, and notably for the CAPs (joint administrative commissions).





REMERCIEMENTS

AUX ENSEIGNANTS DE CETTE SEMAINE INTENSIVE :

Hélène Corset-Maillard
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE,
CHEFFE DU STAP DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Jean-Pascal Lemeunier
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE,
CHEF DU STAP DE L'AUBE

Virginie Thévenin
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE,
CHEFFE DU STAP DE LA MARNE

Aurélié Husson
ARCHITECTE DU PATRIMOINE,
STUDIO LADA ARCHITECTES

Matthieu Lardiére
ARCHITECTE DU PATRIMOINE,
CAUE DE L'AIN

QUI ONT ANIMÉ LES ATELIERS

Jennifer Didelon
ARCHITECTE-ENSEIGNANTE À ARCHITECTURE NANCY

Hélène Vacher
PROFESSEURE ET DIRECTRICE SCIENTIFIQUE
DU LHAC À ARCHITECTURE NANCY

QUI ONT SUPERVISÉ LA SEMAINE ACCOMPAGNÉ
ET SOUTENU L'ÉVÈNEMENT

À : **Inès Lamunière**

ARCHITECTE, EXPERTE INTERNATIONALE INVITÉE

À : **Rémi Barsu**

ARCHITECTE, POUR LA COORDINATION
SCIENTIFIQUE ET CULTURELLE

À LA VILLE DE DIJON ET À DIJON MÉTROPOLE :

François Rebsamen
MAIRE DE DIJON ET PRÉSIDENT
DE DIJON MÉTROPOLE

Pierre Pribetich
ADJOINT AU MAIRE DE DIJON ET 1^{ER} VICE-PRÉSIDENT
DE DIJON MÉTROPOLE DÉLÉGUÉ AUX ACTES
ADMINISTRATIFS, À L'HABITAT ET À L'URBANISME ET
AU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Pierre Lerch
RESPONSABLE DU PÔLE URBANISME,
DIJON MÉTROPOLE

Laurent Dessay
MISSION ÉCOLOGIE & PROJETS URBAINS (EPUR),
PÔLE URBANISME & ENVIRONNEMENT,
DIJON MÉTROPOLE

Laurent Cessin
ANIMATEUR DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE,
VILLE DE DIJON

Pascale Marchiset
DIJON MÉTROPOLE

Oanez Codet-Hache
RESPONSABLE DU SERVICE ÉCOLOGIE URBAINE,
MOBILITÉ DOUCE, VILLE DE DIJON

À L'UNIVERSITÉ DE BOURGOGNE :

Alain Bonnin
PRÉSIDENT

Sylvain Comparot
DIRECTEUR DE CABINET

Jean Vigreux
MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME, DIJON

À LA DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES
CULTURELLES DE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ :

Anne Matheron
DIRECTRICE RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES
Béatrice Renahy
CONSEILLÈRE POUR L'ARCHITECTURE
Olivier Curt
ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE

À L'ORDRE DES ARCHITECTES DE BOURGOGNE :

François Peyre
PRÉSIDENT

À LA CAISSE DES DÉPÔTS DE BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ :

Antoine Bréhard
DIRECTEUR RÉGIONAL

AU CONSEIL EN ARCHITECTURE, URBANISME
ET ENVIRONNEMENT DE LA CÔTE D'OR :

Joël Abbey
PRÉSIDENT
Xavier Hochar
DIRECTEUR
Véronique Mechmoum
DOCUMENTALISTE

À LA MAISON DE L'ARCHITECTURE
DE BOURGOGNE :

Marc Dauber
PRÉSIDENT
Audrey Dupuy
CHARGÉE DE MISSION

AINSI QU'À :

Agnes Bournigault
CHARGÉE DE MISSIONICOVIL
Juliette Lavault
ARCHITECTE D.E (ATELIER CORREIA, SAULIEU)
Marine Jacques-Leflaive
(ZÉRO CARBONE, NUITS-SAINT-GEORGES)

À ARCHITECTURE NANCY :

Lorenzo Diez
ARCHITECTE DU PATRIMOINE, DIRECTEUR
Martine Augis-Chamourin
ET LE DÉPARTEMENT DOCUMENTATION
Fabrice Picquet
ET LE DÉPARTEMENT RELATIONS
INTERNATIONALES ET PARTENARIATS
Eric Vion
ET LE DÉPARTEMENT ÉTUDES
Isabelle Bradel
DOCUMENTALISTE
Barbara Hopp
RESPONSABLE CYCLE LICENCE
Jérôme Huguenin
ET LE DÉPARTEMENT VALORISATION,
Estelle Seksik
POUR LA COORDINATION DE LA PUBLICATION

AUX ÉTUDIANTS DE 3^È ANNÉE DE LICENCE QUI
ONT PARTICIPÉ À CETTE SEMAINE ARCHITECTURE
ET PATRIMOINE 2017 — 2018.

ARCHITECTURE NANCY
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
PARVIS VACCHINI
2, RUE BASTIEN-LEPAGE / BP 40435
54001 NANCY CEDEX
T.: + 33 (0)3 83 30 81 00 / F.: + 33 (0)3 83 30 81 30
MAIL : ENSA@NANCY.ARCHI.FR

PUBLICATION D'ARCHITECTURE NANCY.
DIFFUSION GRATUITE.
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : LORENZO DIEZ
CONCEPTION GRAPHIQUE : AUDREY PRUDHOMME
PHOTOGRAPHIES : AGENCE DL-A DESIGNLAB-
ARCHITECTURE SA, RÉMI BARSU
TRADUCTIONS : INIST – CNRS, RICHARD DICKINSON
ET KATHERINE KEAN

IMPRESSION : LORRAINE GRAPHIC IMPRIMERIE
Z.I. DES SABLES – 3 RUE CHARLES HERMITE
54110 DOMBASLE SUR MEURTHE
TOUS DROITS DE REPRODUCTION RÉSERVÉS.

L'École nationale supérieure d'architecture de Nancy est installée au cœur de la ville, à proximité de la place Stanislas. Le bâtiment qui l'abrite aujourd'hui, labellisé Patrimoine XX^e depuis 2016, est l'une des réalisations de l'architecte suisse Livio Vacchini dont l'œuvre est reconnue et publiée sur le plan international.

Architecture Nancy est un établissement d'enseignement et de recherche sous tutelle du Ministère de la Culture (Direction générale des patrimoines). Elle fait partie d'un réseau de 22 écoles implantées sur le territoire national et forme environ 750 étudiants-architectes. Associant étroitement l'étude de disciplines artistiques et scientifiques, l'école a dès sa création, en 1970, fondé son enseignement sur la recherche architecturale et urbaine.

Dotée d'un corps enseignant issu du monde professionnel et universitaire, l'école est un lieu d'apprentissage ouvert qui entretient des relations étroites de travail avec les collectivités et le milieu socio-économique lié à la construction. Elle est membre de la Conférence des Grandes Écoles et s'inscrit dans une offre universitaire ambitieuse, notamment au travers de l'Université de Lorraine.

Organisé en cycles universitaires Licence, Master et Doctorat, l'enseignement de l'école vise à donner aux étudiants-architectes les connaissances et aptitudes qui leur permettent de maîtriser la théorie et la pratique de la conception architecturale et urbaine. Fondamentalement basée sur le projet, cette formation supérieure ouvre sur des débouchés professionnels de plus en plus variés : architectes, urbanistes, paysagistes, designers, enseignants, chercheurs tant dans les domaines de la maîtrise d'œuvre que celui de l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

De l'aménagement d'espaces publics à la reconversion de bâtiments existants, les ateliers de projets, qui sont au cœur de l'enseignement de l'école d'architecture, s'inscrivent exclusivement dans des territoires concrets et répondent à des questionnements et des problématiques réels souvent posés par les collectivités. Ils fournissent autant d'opportunités de mise en situation professionnelle et d'ouverture d'esprit pour les futurs architectes. Architecture Nancy dispose de deux laboratoires de recherche reconnus sur le plan international : le MAP-CRAI (Centre de Recherche en Architecture et Ingénierie) et le LHAC (Laboratoire d'Histoire de l'Architecture Contemporaine). Chacun dans son domaine intervient auprès des collectivités et entreprises pour lesquelles il développe des programmes de recherches, des expertises historiques et des simulations numériques.

www.nancy.archi.fr



GRUPE



ISBN 9782906147225



9 782906 147225

DIFFUSION GRATUITE