

## L'AMENAGEMENT DU CENTRE HISTORIQUE DE DIJON

L'exemple de Dijon, qui a eu le bonheur de ne pas être détruite durant les dernières guerres et qui a conservé un important patrimoine historique et culturel, illustre bien l'évolution des différentes conceptions de l'espace collectif urbain. La municipalité que dirige depuis 1971 M. Robert Poujade s'efforce d'imaginer actuellement des voies nouvelles pour « mieux vivre ensemble » dans les années à venir.

Nous estimons qu'il faut préserver et mettre en valeur l'héritage considérable des siècles passés. Il ne s'agit nullement d'un vœu pieux: en 1971 a été interrompu un programme de percées urbaines et de pénétrantes qui avait reçu un commencement d'application et qui, s'il s'était exécuté, aurait complètement modifié le tissu du centre-ville.

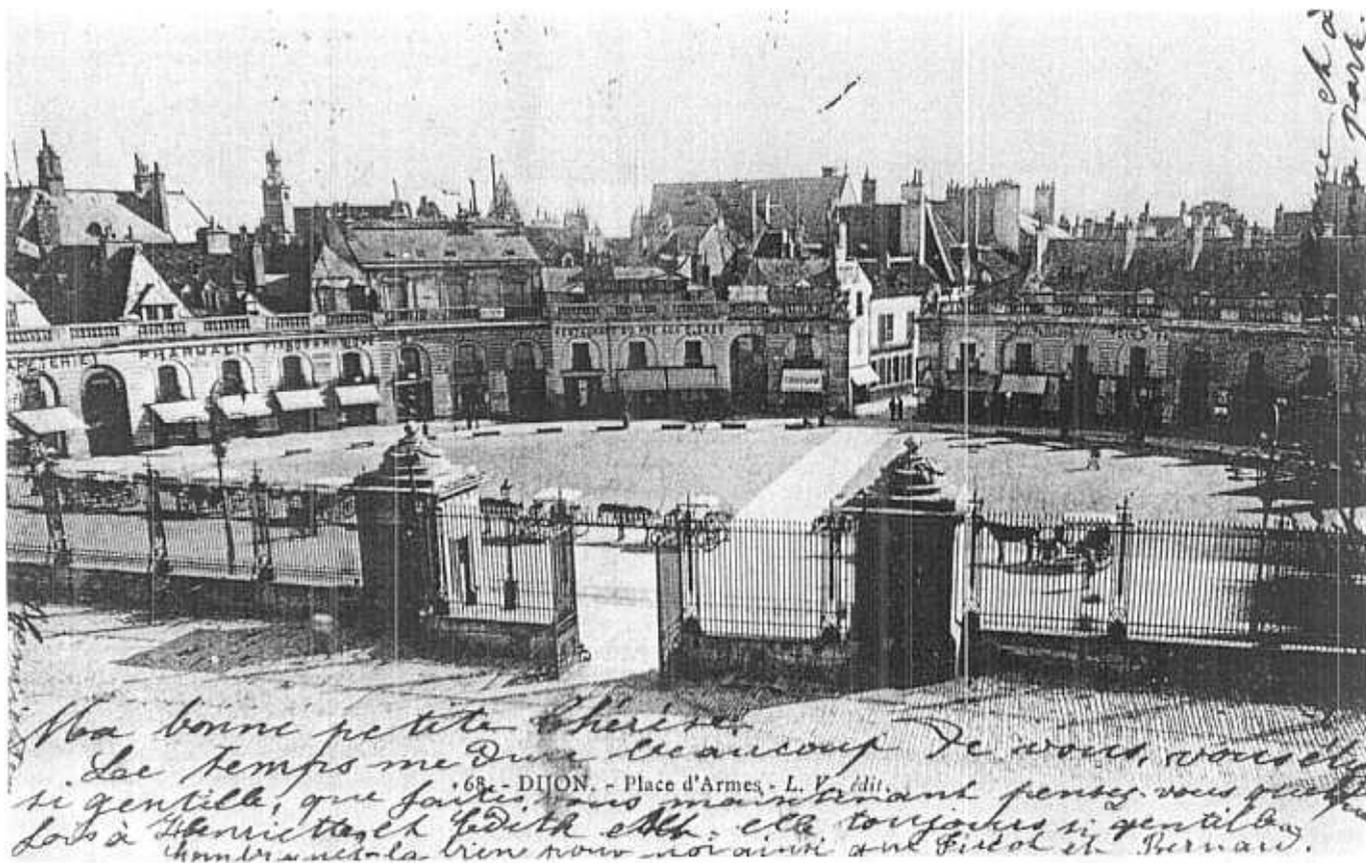
La conception générale de ce plan était de dégager un vaste plateau piétonnier dans l'hypercentre qui serait préservé et mis en valeur et de faciliter l'accès automobile au pourtour de ce secteur (nombreux parkings souterrains, larges artères, etc. taillés dans le vif des quartiers du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècles). Nous n'avons pas accepté de pratiquer cette chirurgie: pour sauver le coeur, doit-on couper les deux bras et les deux jambes?

Notre démarche n'est pas intégriste. Mais elle est suffisamment rigoureuse pour assurer aux différents quartiers anciens une réelle sauvegarde. Un tel choix a des conséquences évidentes: en termes simples, il faut « faire avec ce que l'on a » ... La circulation doit s'adapter à la ville.

Cette attitude en particulier est raisonnable: a-t-on le droit de massacrer en quelques années un patrimoine qui s'est constitué au cours d'une dizaine de siècles, au profit de besoins qui évoluent constamment?

L'exemple du XIX<sup>e</sup> siècle à Dijon le montre bien: on a eu sans doute raison de « débastionner » la ville, — ce qui a permis d'établir un réseau (inachevé) de larges boulevards circulaires qui sont aujourd'hui indispensables, favorisant et accompagnant une croissance démographique et économique rapide. En revanche, il a été absurde de démolir la Sainte-Chapelle, la chartrreuse de Champmol, la rotonde de Saint-Bénigne et peut-être le château des Gendarmes.

Encore convient-il de préciser que cette politique concerne surtout le « secteur sauvegardé »



Dijon — La place de la Libération avant l'automobile, aujourd'hui un parking de surface ...



2. - Quartier du Petit Cîteaux conçu d'emblée comme piétonnier.

(de l'ordre de 100 hectares). L'approche des problèmes est naturellement plus nuancée selon qu'on se trouve dans l'hyper-centre, dans les faubourgs ou à la périphérie.

Nous distinguons deux types d'espace collectif urbain.

En premier lieu, *l'espace-symbole* : les lieux les plus évocateurs de l'âme de la ville, où chacun aime à se rendre parce qu'il y trouve une atmosphère rattachant l'homme à la collectivité tout entière.

Il s'agit principalement du centre ancien (la ville de tous).

En deuxième lieu, *l'espace-intimité* : les lieux de résidence où chacun souhaite bénéficier à la fois d'un certain nombre de commodités (commerces de proximité, équipements publics, etc.) et du calme. Il s'agit des différents quartiers à vocation résidentielle.

Dans les deux cas, l'espace collectif doit-être réinventé. Il est nécessaire que la collectivité se préoccupe de cet espace. A une certaine époque (de 1890 à 1930, notamment en ce qui concerne Dijon), la ville s'est développée selon un système de lotissements privés autour de voies également privées. Cette démission des respon-

sabilités publiques a abouti à la formation de quartiers (Montchapet, par exemple) dépourvus des avenues qui les auraient structurées, des jardins publics qui les auraient embellis, des terrains réservés pour de futurs équipements publics. L'espace collectif était alors inexistant, à l'exception des écoles et des patronages proches des églises.

Cette imprévision complique singulièrement la tâche des urbanistes actuels.

### I. L'ESPACE SYMBOLE

Durant les dernières décennies, l'urbanisme enfermé dans un zonage excessif et des normes rigides a accentué le phénomène de ségrégation naturelle en cloisonnant la ville.

Le centre-ville demeure, par ses « points d'ancrage » (mairie, cathédrale, halles, etc.) le carrefour habituel des relations sociales polyvalentes : services, commerces, activités culturelles, évolutions de la « foule ». Tout le monde paraît d'accord pour les maintenir et pour les revivifier.

La croissance démographique et l'accélération de l'équipement automobile ont cependant perturbé, peu à peu, l'équilibre de vie du centre, au point de le rompre tout à fait.

Puis l'automobile a envahi l'espace, au détriment de ses autres utilisateurs. La rue a perdu ses fonctions sociales multiples, pour devenir uniquement le support de la circulation et du stationnement. On a réalisé ensuite que cette évolution, si elle n'était pas freinée, aboutirait à des situations absurdes. La voiture appelant la voiture, on parvient rapidement à un point de saturation qui ne donne même plus satisfaction aux automobilistes. C'est le blocage permanent, d'autant que si l'automobile est apparue il y a près d'un siècle, les équipements urbains qui lui sont destinés ne sont créés que depuis une vingtaine d'années. Ce frein est bientôt apparu comme illusoire <sup>1</sup>.

Il a fallu adopter des solutions radicales : la « piétonisation ».

La Ville de Dijon a créé ainsi un premier quartier piétonnier, en 1973-1974 <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Les critiques adressées contre toute restriction apportée au stationnement automobile, qui trouvent toujours un écho très favorable dans l'opinion publique, illustrent bien la difficulté de rechercher des « accommodements » avec la voiture — qui demeure l'un des objets privilégiés d'identification sociale. Comme exemple de la place excessive prise par l'automobile, on peut citer la disparition progressive des trottoirs sur lesquels parfois il n'est même plus possible de faire circuler une voiture d'enfant, où l'on coupe les arbres pour aménager des places de stationnement, etc. Les « 2 roues » sont également les victimes de l'automobile (disparition des pistes cyclables), car — groupe de pression très faible (jeunes et personnes âgées, etc.) — ils n'obtiennent aucun équipement en leur faveur.

<sup>2</sup> Au centre ville, un linéaire de 1.320 m (11.760 m<sup>2</sup>). De plus : rue de la Liberté (6.200 m<sup>2</sup>) en espace mixte piétons-transports en commun.

Les résultats en sont positifs (mise en valeur de l'architecture urbaine, confort du piéton, diminution des pollutions, etc.). L'espace collectif a retrouvé un aspect (« la rue d'autrefois » dont chacun a la nostalgie), une tranquillité (pouvoir marcher sans risque), une animation, qui constituent un progrès indéniable <sup>3</sup>.

Pourtant, il convient de tirer les enseignements de cette première expérience :

1. Même si la plupart des villes européennes font au même moment la même expérience de plateau piétonnier, les habitants d'une ville réagissent toujours comme si c'était la première fois au monde que l'on nourrissait un semblable projet ...

2. Les habitants favorables forment une « majorité silencieuse ». En revanche, les commerçants constituent le principal groupe de pression militant généralement hostile. Autres adversaires : les livreurs, les taxis, les médecins, etc. et parfois les transports en commun qui réclament des couloirs réservés. Une municipalité doit avoir ici le courage d'aller de l'avant et d'avoir raison avant tout le monde. Bien rares sont les rues piétonnes créées sous la pression de la population : ceci conduit à considérer avec prudence les opinions selon lesquelles tout doit être « décidé à la base » ...

3. La « piétonisation » tend à spécialiser la rue dans sa fonction marchande. Les commerçants sont les principaux bénéficiaires d'un tel aménagement qui valorise considérablement leur situation. Le risque est grand de voir disparaître les habitants parce que les locaux disponibles sont acquis par le commerce (dépôts, ateliers, boutiques). Le commerce lui-même évolue : articles de luxe.

C'est l'un des excès possible d'une « piétonisation » trop accentuée que de voir la fonction commerciale d'abord se spécialiser vers une gamme de produits plus luxueux, puis s'appropriier totalement le centre de la ville, laissant le soin aux centres commerciaux périphériques d'assurer la distribution de masse. Cette pratique conduit indirectement à sélectionner la population appelée à fréquenter les espaces libres urbains <sup>4</sup>. De plus, les riverains se plaignent fréquemment des restrictions apportées au stationnement et à la circulation des automobiles privées, du bruit de la rue, etc.



3. - Rue Musette — 1, 2, et 3.

<sup>3</sup> Rue Musette : de l'ordre de 1.000 piétons/heure avant la transformation de la rue en 1973, de l'ordre de 2.800 en 1978. Rue de la Liberté : + 15 % de 1977 (avant) à 1978 (mixité piétons-transports en commun, avant remodelage de la voie) soit 6.000 à 7.000 piétons/heure. Autobus rue de la Liberté : 40 à l'heure dans chaque sens (vitesse : 15 km/h).

<sup>4</sup> Nos enquêtes révèlent que plus de 40 % des commerces se rénovent ou changent d'affectation au cours des 2 ou 3 années qui suivent l'aménagement piétonnier. Quant à la valeur ajoutée ainsi aux fonds de commerce, elle a augmenté de + de 30 % au moins en francs constants.

On peut aboutir ainsi à une rue inhabitée la nuit, — les commerçants ne logeant généralement pas sur place — avec des risques non négligeables d'insécurité (vois nocturnes, agressions, etc.).

5. De même, il y a quelque chose de contradictoire dans le désir de rendre la rue à sa fonction collective et dans l'appropriation progressive de la rue par des activités privées ...

Les commerçants estiment volontiers que la rue, dès lors qu'elle est piétonne, leur appartient : ils auraient le droit d'en exclure ceux qui ne leur plairaient pas (marchands au déballage, jeunes, etc.).

6. Il ne faut pas privilégier à l'excès l'hypercentre au détriment des autres quartiers anciens, qui ne doivent pas souffrir d'une sorte de discrimination. Afin de réaliser cette évolution sans « élitisme » (ou favoritisme ...), nous pré-

voions des transformations piétonnières dans le quartier Monge, très populaire, moins prestigieux que l'hyper-centre sur le plan architectural. Les rues nouvelles piétonnières ne sont pas réservées aux antiquaires ...

La fonction culturelle de l'espace piétonnier demeure limitée, à l'exception de circonstances exceptionnelles (Estivade à la belle saison, fêtes, etc.). Nul doute qu'il n'y ait là quelque chose à inventer, de même que l'on pourrait souhaiter une plus grande présence des jeunes (points de rencontre «spontanés», caveaux étudiants)<sup>5</sup>.

La Municipalité de Dijon a eu le souci de conduire cette politique en liaison avec les commerçants tout en s'écartant d'une fonction uniquement commerciale. Elle est notamment réservée quant à certains décors artificiels de rues piétonnes, plus proches d'une scène d'opérette que d'une rue authentique. Il en est de même de certaines «animations» (cracheurs de feu ou montreurs d'ours ...), sympathiques quand elles sont exceptionnelles, discutables quand elles se répètent trop souvent.

Ces inconvénients ou ces dangers ne doivent pas dissuader les responsables d'entreprendre ou de poursuivre cette «piétonisation». Mais ils montrent que cette évolution doit être réfléchie. En tout état de cause, elle a ses limites qui dépendent des caractères de la ville (tissu urbain, voies de dégagement et de contournement, etc.). A Dijon, le plateau piétonnier ne s'étendra pas à tout le centre ville.

L'essentiel, aujourd'hui, est de définir l'espace-symbole de la ville, en fonction des valeurs qui s'y attachent.

Pourtant, cette définition n'induit pas forcément la «piétonisation» telle qu'elle a été conçue dans un premier temps (voies exclusivement piétonnières, avec les accès de service).

Nous avons entrepris de modifier la rue de la Liberté, artère centrale de la ville, en y maintenant la circulation des transports en commun (autobus). Deux raisons ont inspiré ce parti: manifester une priorité en faveur des transports collectifs (110.000 voyages/jour pour quelque 210.000 habitants) qui constituent à l'évidence la solution d'avenir dans l'hyper-centre; assurer l'irrigation du centre (accessibilité). Près de 80 % du trafic des transports en commun conduit au centre ou part du centre.

Cette modification passe obligatoirement par un remodelage de la chaussée: sécurité, esthétique, changement psychologique, etc. Elle nécessite aussi une évolution des activités commerciales ou de service: risque de voir se développer les banques, les locaux inanimés la nuit et le week-end. Une municipalité a-t-elle les moyens de rectifier cette tendance? En fait, elle ne peut guère que la pénaliser par des taxes<sup>6</sup>. Enfin, on ne change pas en trois mois des habitudes urbaines acquises depuis près d'un siècle ... C'est à l'expérience, c'est-à-dire dans 15 ou 20 ans, que l'on percevra vraiment les effets d'un tournant aussi important dans les mentalités et le mode de vie. Nous considérons cette

tentative de «mixité» avec une grande attention car elle peut représenter sur des axes majeurs une solution plus souple que la stricte rue piétonne.

La «piétonisation» ne constitue pas, à elle seule, la réponse à toutes les difficultés actuelles du centre-ville. L'effort sur le logement est aujourd'hui, et de beaucoup, le plus nécessaire<sup>7</sup>.

## II. L'ESPACE-INTIMITE

L'espace-intimité correspond à d'autres aspirations.

Il n'est pas conçu pour la ville entière, mais pour un quartier, voire un ensemble résidentiel.

Jusqu'à présent, les efforts tentés pour aménager différemment l'espace-intimité ont été à peu près inexistantes. C'est ici, cependant, qu'il convient de montrer imagination et innovation. L'exemple des «cours urbaines» néerlandaises doit ainsi retenir notre attention.

La ville, et Dijon n'échappa pas à cette règle, a grandi selon un processus largement spontané. Celui-ci n'a évolué dans un sens directif que depuis une vingtaine d'années. Or de nombreux quartiers étaient déjà construits. Quant aux nouveaux quartiers (les Grésilles, la Fontaine d'Ouche), ils ont partiellement intégré le phénomène automobile, mais de façon relativement classique.

Nul doute qu'il soit nécessaire de changer profondément nos objectifs et nos méthodes.

Les revendications exprimées par le public ne favorisent pas toujours cette évolution. Dans le tissu serré des lotissements créés autour de voies privées, la tendance la plus répandue est celle qui conduit à transformer la rue privée (mal entretenue, source de désaccords, non desservie parfois par les réseaux et services publics) en véritable rue publique.

Les riverains ne comprennent pas qu'ils disposent là d'un espace qui pourrait être aménagé d'une manière nouvelle, dans l'esprit des «cours urbaines»: accès des automobiles réservé à la desserte des logements proches, vitesse des automobiles réduite par des obstacles (arbres, bornes) placés selon des conceptions nouvelles (au milieu de la chaussée, par exemple), rue devenant plus calme et pouvant être davantage utilisée par les enfants, les personnes âgées, etc.

Plutôt que de vouloir «autogérer» leur rue, les riverains songent à s'en débarrasser en l'abandonnant à la collectivité, en préférant se retirer dans l'espace intérieur privé de leur jardin.

Cette évolution ne pourra être que très longue, en raison de son coût (il existe des centaines de rues à remodeler) et des résistances des mentalités. Elle exige par ailleurs une nouvelle définition de la hiérarchie des voies et de leurs fonctions, susceptible de provoquer d'ailleurs des transferts de nuisances.

Pourtant, il semble opportun de tenter sur ce point quelques expériences.

La municipalité de Dijon a voulu toutefois amorcer cette transition vers «une autre idée de la ville» en dessinant en fonction de ces perspectives novatrices plusieurs quartiers en cours de construction ou d'aménagement.

Ces quartiers ont, dans l'ensemble, les mêmes dimensions: situés en milieu urbain, ils comportent de 300 à 400 logements. Ils s'accompagnent d'une responsabilité publique plus affirmée que dans le passé, d'un effort de réflexion (concours d'architectes), d'équipements collectifs, etc. Ce sont le Petit Cîteaux, le Port du Canal, les Hauts de Montchapet, l'Espace Mansard, etc.).

L'intérêt majeur de l'oeuvre entreprise dans ces nouveaux quartiers est de concevoir d'emblée, et pour la première fois, le phénomène automobile dans le plan d'urbanisme, avec la volonté de séparer nettement les circulations. L'espace collectif est créé à l'intention des piétons (avec les accès de service), tout en aménageant en sous-sol ou à proximité les stationnements nécessaires.

Sans doute certaines résidences privées présentent-elles déjà cette nature. La situation sera différente dans ces nouveaux quartiers car l'espace y sera non seulement collectif mais public. Le souhait est de favoriser ainsi la vie sociale, l'échange du quartier avec son environnement, tout en favorisant le calme recherché par les résidents (espaces «internes» totalement privés).

Il faudra apprécier, à l'expérience, le développement de la vie sociale, dans le quartier et autour du quartier. Et surtout, voir comment ces rues et ces places d'un esprit différent seront utilisées. Sur le plan pratique, bien des problèmes devront être suivis avec attention: collecte des ordures ménagères, propreté, sécurité nocturne, exigences parfois contraires de l'animation et de la tranquillité, etc.

Jean-François Bazin

<sup>5</sup> Un autre espace collectif urbain préoccupant est le campus universitaire qui tend à devenir un «grand ensemble» avec ses caractéristiques sociologiques («restau-boulot-dodo...»), malgré une relative proximité du centre ville et des conditions de travail et de résidence assez favorables. On ne voit plus en ville les quelque 13.000 étudiants de Dijon (sauf dans les cinémas), et il n'existe plus ni association étudiants, ni caveau ... L'excès de silence est ici plus inquiétant que l'excès de turbulence, et il entre dans nos intentions de créer un «Espace» proche du campus permettant une meilleure intégration des étudiants à la vie de la cité.

<sup>6</sup> A Dijon, toute transformation de  $m^2$  de plancher habitable en plancher commercial ou de services donne lieu à la perception d'une taxe de 600 F/m<sup>2</sup> ou à la création d'une surface équivalente, en cas d'accord. En fait, cette situation concerne principalement des établissements financiers qui n'hésitent pas à verser la taxe. Quant au refus, il est souvent délicat pour des raisons économiques (maintien ou création d'emplois).

<sup>7</sup> Dans le quartier piétonnier: opération de restauration immobilière du quartier Notre-Dame (en cours).

## THE CASE OF DIJON

In his paper Mr. Bazin explained the reasons for which the Council, presided over by Mr. Robert Poujade as Mayor since 1971, had decided that basic changes must be made in the town-planning policy for the city. While the idea of a "surgical operation" was rejected, the desire was to revitalize the city centre and in so doing to avoid showing excessive favouritism towards certain districts at the expense of others.

The new policy, which is well on the way to complete implementation, covers two types of collectively-used urban space i.e.:

1. Space with a symbolic value (primarily the historic centre, which belongs to the whole population).
2. Space of a private nature (residential buildings near the centre in the existent urban fabric, which belong to only a few).

The tendency of the developments affecting the former of these two types of space is to cause a change — and a shift in the balance — in the relations between the historic core of the town and automobile traffic, with all the implications and consequences which experience is coming to reveal.

The development of space designed to offer privacy is involving the creation or establishment in

the existent town of new districts (300 to 400 homes) of an original type: public collectively-used spaces, layout designed at the outset with the pedestrian in mind, provision for both activity and quiet. The experiment is in progress. It will be completed by an exploration of the problems relating to the traditional streets where these are not used as regular thoroughfares.

1. Dijon - the Place de la Libération, dating from the days before cars; today a street-level car-park.
2. The Petit Cîteaux district, designed at the outset as a pedestrian area.
3. The Rue Musette, Nos. 1, 2 and 3.

## EL EJEMPLO DE DIJON

En su comunicación el Señor Jean-François Bazin explica cuales fueron las razones que tuvo el municipio dirigido por el Señor Robert Poujade (desde 1971) para modificar profundamente la política de urbanización de la ciudad de Dijon. Negación de la «cirugía» pero también voluntad de reanimar el centro de la urbe evitando de privilegiar con exceso ciertos barrios en perjuicio de los otros.

Esta nueva política, ya anchamente entablada, alcanza dos tipos de espacios colectivos urbanos:

1. El espacio símbolo (el centro anciano, principalmente la ciudad de todos).
2. El espacio intimidad (los lugares de vivienda a proximidad del centro, en la red urbana construida: la ciudad de algunos).

La evolución del espacio símbolo tiene tendencia a transformar, reequilibrándolas, las relaciones del corazón histórico de la urbe y del automóvil, con todas las implicaciones y consecuencias que aparecen con la experiencia.

La evolución del espacio intimidad tiene tenden-

cia a crear y establecer en la red urbana existente nuevos barrios (300 a 400 viviendas) de carácter original: espacios colectivos públicos, urbanismo concebido para utilización de los peatones, satisfacción de las necesidades de animación y de las necesidades de tranquilidad. Esta experiencia se desarrolla actualmente y será completada por un trabajo de reflexión sobre el problema de las calles tradicionales cuando no tienen una función de tránsito urbano.