



HAL
open science

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

Jean Cavailhès, Mohamed Hilal

► **To cite this version:**

Jean Cavailhès, Mohamed Hilal. Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?. Territoires 2040 : revue d'études et de prospective, 2010, 2, pp.101-116. hal-02659828

HAL Id: hal-02659828

<https://hal.inrae.fr/hal-02659828>

Submitted on 30 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?¹

Jean Cavailhès

Ingénieur agronome et économiste

Mohamed Hilal

Géographe

INRA-CESAER, UMR 1041

Chacun le sait : le futur n'est pas écrit, l'histoire n'est pas jouée d'avance. On sait aussi que les choix que nous faisons pour nos enfants ne sont pas aussi tranchés que l'opposition simpliste entre un monde durable – où règne une harmonie entre la nature et la société humaine, celle-ci agissant avec parcimonie et précaution – et un monde débridé, qui gaspille à vau-l'eau des ressources en voie d'épuisement. La palette des mondes concevables est riche en couleurs, qui ne sont pas seulement le blanc et le noir, tant est grand le génie de l'humanité pour corriger des déséquilibres en en créant de nouveaux.

Nous imaginons ici deux scénarios qui sont enracinés dans le monde réel : ils prennent pour exemple l'agglomération de Dijon et la région qui l'entoure, à un horizon de vingt à vingt-cinq ans. Ils ont ainsi plus de consistance qu'une simple Utopia. Mais l'exemple de Dijon ne vaut que pour donner chair à ce qui demeure une utopie : Angers, Caen, Clermont-Ferrand ou toute autre ville aurait pu être choisie pour donner consistance à ces scénarios. Un lecteur non dijonnais pourra ainsi transposer notre discours à sa propre ville, et un lecteur dijonnais ne devra ni prendre ombrage des horreurs dont nous recouvrons tantôt la ville qu'il aime, ni s'honorer des beautés dont nous l'habillons à d'autres moments.

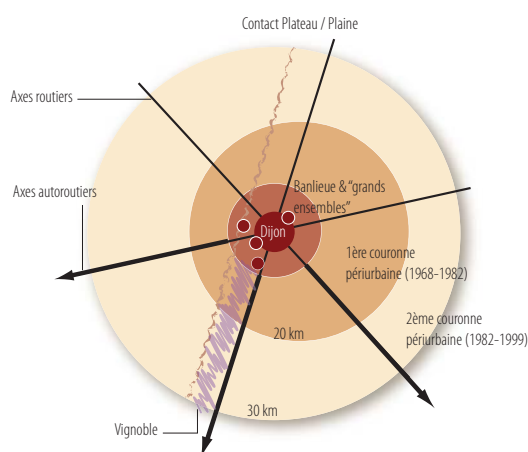
Notre jeu intellectuel est d'être à contre-mode, car ce non-conformisme est stimulant pour la pensée. C'est ainsi qu'aujourd'hui l'heure est à la ville dense, resserrée, économe en terre, en énergie, en déplacements, mais également riche en air pur, en contacts sociaux et en vie culturelle. L'étalement urbain, le mitage des campagnes par des constructions inesthétiques, le tout-automobile (et le tout-camion à un moindre degré) et leurs effets sur le réchauffement planétaire, sur la biodiversité ou sur la consommation de ressources rares sont un mal, presque le mal absolu. Nous ne choisissons pas l'une ou l'autre des branches : c'est l'alternative elle-même que nous cherchons à remettre en cause. Les deux mondes que nous proposons à la réflexion ne sont pas l'un blanc et l'autre noir : nous les imaginons avec une variété de couleurs : chatoyantes, éclatantes et moirées ou ternes, pâles et fades.

¹ Une première version de cet article été écrite en 2004 à la demande de Philippe Perrier-Cornet dans le cadre du groupe de prospective « Espaces naturels et ruraux et société urbanisée ». Il devait constituer un chapitre dans un troisième ouvrage DATAR, coordonné par lui, dans la collection bibliothèque des territoires, les deux premiers étant : Perrier-Cornet P. (dir.), *Repenser les campagnes*, 2002, 280 p. et Perrier-Cornet P. (dir.), *À qui appartient l'espace rural?*, 140 p. Ce troisième ouvrage n'est jamais paru.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

Pour que l'exercice soit équilibré, que l'égalité des armes soit respectée, ces deux scénarios reposent sur des hypothèses partagées, en particulier celle d'une croissance économique rapide (des « vingt glorieuses »), car on peut raisonner dans un cycle long de Kondratiev, le droit à l'optimisme devant être reconnu aux prospectivistes. Nous n'imaginons pas de bouleversements macrorégionaux dus à des changements majeurs qui nous feraient sortir du cadre régional qui est le nôtre.

Figure 1. Situation actuelle de Dijon



Conception - Réalisation : Jean Cavalhès, Mohamed Hilal

Scénario 1 – Dijon-Beaune, une « ville » à la campagne

La population totale de l'aire urbaine dijonnaise, après avoir augmenté d'un peu plus de 4 % entre 1990 et 2008, est restée stable entre 2010 et 2030 : elle est de 330 000 habitants (à délimitation constante de 1999). La répartition entre pôle urbain et couronne périurbaine a sensiblement évolué : de près de 250 000 habitants pour le premier et moins de 90 000 dans la seconde en 2000, on est passé, en 2030, à 190 000 habitants dans le pôle et à 140 000 dans la zone périurbaine. Avec la

définition statistique des aires urbaines de l'INSEE adoptée en 1996, l'aire urbaine de Dijon occupe maintenant une superficie qui s'est accrue de plus d'un tiers en vingt ans.

L'auto « reine » et les infrastructures de transport

Les trois quarts des ménages de Côte-d'Or disposent d'au moins deux voitures. Le véhicule moderne a bénéficié des progrès de ce début de siècle, si bien qu'une voiture qui sort aujourd'hui des chaînes de fabrication respecte les accords internationaux sur la protection de l'environnement. Les progrès essentiels concernent la circulation : le système de positionnement par satellite européen Galileo, mis en service en 2010, fluidifie la circulation et permet aux véhicules d'éviter les embouteillages ; les autoroutes du département commencent à être équipées pour l'utilisation du pilotage semi-automatique des voitures. Ces dernières, truffées d'électronique et d'informatique, sont chères. Une grande partie de la population achète des voitures d'occasion, bon marché, ce qui permet aux familles modestes d'en posséder une par adulte du ménage.

Les efforts budgétaires du ministère de l'Équipement et des Affaires rurales et de la Région Bourgogne ont permis de développer le réseau d'autoroutes et de voies rapides en Côte-d'Or². C'était nécessaire, car le trafic sur les grandes radiales et rings du département a doublé en vingt-cinq ans, dépassant 50 000 véhicules par jour sur les principales autoroutes. Celles-ci, ainsi que la plupart des routes rapides à deux fois trois voies, sont équipées du système de guidage semi-automatique (rails électroniques de guidage, contrôle automatisé de la vitesse, dispositif de freinage en cas de danger et d'arrêt commandé aux feux rouges) grâce auquel on circule en sécurité à vitesse constante de 200 km/h sur les voies réservées aux voitures individuelles et à 130 km/h sur celles réservées aux camions. Par les autoroutes interurbaines, le Morvan est ainsi à un peu plus d'une heure de Paris et à portée de week-end des régions peuplées allemandes,

². De nos jours, les dépenses publiques ne sont guère appréciées des contribuables. Celles consacrées au réseau routier sont acceptées car un calcul économique a montré que la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) suffit presque à les autofinancer.

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

flamandes, néerlandaises et suisses. Par les autoroutes et voies rapides périurbaines, aux nombreuses bretelles de sortie, on rallie Dijon à une vitesse moyenne de 120 à 140 km/h.

Deux nouvelles autoroutes à desserte locale doublent la D710 vers le nord-ouest et la D70 vers le nord-est, permettant un meilleur accès radial à Dijon depuis ces régions. Les autoroutes Paris-Lyon, Lyon-Strasbourg et Paris-Mulhouse forment un ring autoroutier d'une quarantaine de kilomètres de rayon autour de Dijon, qui se situe au centre de cette toile d'araignée. La Direction départementale de l'équipement et des affaires rurales (DDEAR) se vante d'avoir réduit à trente minutes le temps de trajet maximum pour rejoindre une bretelle d'accès autoroutière depuis n'importe quel point du département (excepté la partie septentrionale autour de Montbard et de Châtillon-sur-Seine).

En vingt-cinq ans, le coût généralisé de transport, estimé en euros 2030, a baissé d'un quart grâce à la combinaison d'un gain de temps sensible, de la gratuité des autoroutes, de la hausse modérée du prix des carburants et de la légère baisse du prix moyen de la voiture. En conséquence, il est maintenant possible d'habiter plus loin tout en conservant le même budget. Il en résulte une baisse des valeurs foncières (résidentielles et de bureaux) puisqu'elles sont d'autant plus élevées que l'espace est rare là où il est convoité. Avec les possibilités actuelles de circulation automobile, l'espace potentiellement urbanisable est abondant, et donc bon marché.

Les transports en commun, urbains et départementaux, attirent peu d'usagers tant ils sont lents, peu ponctuels et inconfortables au regard des avantages de l'automobile. Une enquête récente sur les transports a montré qu'un ouvrier dijonnais travaillant dans la zone d'activités de Beaune-Nord doit attendre son bus douze minutes et supporter cinquante minutes de transport (plus le trajet à pied pour aller jusqu'à l'arrêt du bus et ensuite jusqu'à son usine). Selon cette enquête, le même trajet, de porte à porte, se fait en dix-sept minutes en voiture. On comprend que notre ménage d'ouvriers n'ait de cesse de conserver ses deux voitures !

Le réseau ferré a peu évolué depuis 2012, mais le matériel roulant a été renouvelé (voitures pressurisées) et la vitesse commerciale de 400 km/h met Paris à moins d'une heure de Dijon et Lyon-Saint-Exupéry (qui est le troisième aéroport de Paris) à trente-cinq minutes³. Les ménages côte-d'oriens effectuant des migrations alternantes vers l'Île-de-France ne sont pas rares et, la semaine de quatre jours⁴ aidant, certains ont un emploi et un pied-à-terre à Paris, alors que des Parisiens, des Lyonnais et des Genevois passent la moitié de la semaine dans leur résidence bourguignonne.

L'urbanisation autour des voies de communication

L'habitat et les activités économiques s'étalent le long des autoroutes périurbaines de desserte locale. Les villages qui maillent les campagnes et, avec un espacement plus lâche, les bourgs ruraux forment un cadre résidentiel privilégié s'ils sont desservis par une bretelle de sortie. Des activités de services, de commerces, de restauration, de garages, de salles de sport et de cinémas occupent les rives de ces autoroutes. Elles sont signalées aux usagers par des enseignes formant un rideau antibruit. Derrière ce corridor d'activités, des rubans de pavillons et de villas s'étalent en taches d'huile autour de chaque bretelle d'accès (distantes de cinq à sept kilomètres en moyenne), se prolongeant le long des routes secondaires, parfois se raccordant presque d'une bretelle à l'autre, d'un village ou d'un bourg au suivant. Des bourgs ou des petites villes – où se concentrent des services (en particulier les écoles publiques) – et que choisissent préférentiellement les retraités, forment des boursofflements plus épais tous les quinze ou vingt kilomètres.

Les villages et les bourgs s'égrènent ainsi, de loin en loin, le long des autoroutes, créant une forme urbaine réticulaire en chapelet. Au-delà, on retrouve la campagne, avec ses champs, ses prairies et ses forêts. Cette campagne intéresse fortement les

³. Le problème est moins le temps de trajet lui-même que les arrêts en gares et les contrôles d'accès aux trains à très grande vitesse.

⁴. La semaine de quatre jours, avec dix heures travaillées par jour, a été généralisée en France en 2012 afin de permettre aux salariés d'alléger leurs dépenses de carburant.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

riverains qui sont venus habiter là pour jouir de ses aménités, de l'air pur, du calme, des paysages verdoyants et des loisirs qui s'y pratiquent. Mais ils veulent aussi avoir accès au réseau autoroutier qui les relie au monde des activités économiques dont ils vivent et qu'ils consomment. Les riverains demandent ou imposent d'assez fortes contraintes aux agriculteurs pour que leur cadre de vie soit respecté. Il faut aller plus loin encore des autoroutes pour trouver une campagne avec des agriculteurs qui puissent produire sans être sous le regard vigilant des habitants.

Cependant, même dans cette campagne profonde, des retraités ont colonisé l'espace en achetant des fermettes de caractère et en revivifiant des villages entiers. Là où la campagne est jolie, on rencontre souvent des retraités allemands, suisses, flamands ou hollandais qui sont multirésidents, passant une semaine ou un mois tantôt dans leur pays d'origine, tantôt ici. En ajoutant à ces retraités les actifs de ces pays voisins qui ont une résidence secondaire en Bourgogne, les Européens représentent une fraction significative de la population – jusqu'au quart des logements dans certains villages –, au point qu'il serait presque impensable d'y ouvrir un commerce sans parler allemand ou anglais.

Chacune de ces zones urbanisées abrite des types de population particuliers, sans qu'il n'y ait de ségrégation volontaire ou même consciente : le jeu du marché foncier conduit les ménages ayant les mêmes caractéristiques, le même niveau de revenu et des goûts semblables à opérer des choix identiques qui les conduisent à des localisations voisines. Si bien que les ménages disposant de revenus élevés se retrouvent entre eux, dans des environnements plaisants sur le plan des paysages, de l'architecture ou du microclimat, comme les hauts de la Côte viticole ou des coteaux exposés au sud, qui sont particulièrement prisés. Ils votent en faveur d'impôts locaux élevés grâce auxquels leur cadre de vie est enrichi et protégé par des dispositifs de sécurité (caméras de surveillance des entrées et des espaces communs, agents municipaux de sécurité). Les politiques foncières, à côté de la fiscalité locale, constituent un autre mécanisme ségréatif important. Même si les valeurs foncières ne sont nulle part très élevées, la taille minimum

des lots dans les communes huppées est parfois de 5 000, 7 000, voire 10 000 m², ce qui suffit à en réserver l'accès à des ménages aisés. Ceux-ci choisissent, pour une bonne éducation de leurs enfants, de payer des droits d'inscription élevés au collège privé proche, car le collège public dispense, à leur sens, un enseignement de moins bonne qualité et, de plus, il est parfois à quinze, vingt ou vingt-cinq kilomètres de distance.

Au total, le coût de la vie dans ces zones où vivent des cadres, des professions libérales et intellectuelles supérieures, des chefs d'entreprise et des retraités aisés est dissuasif pour la classe moyenne. Les techniciens, contremaîtres, instituteurs, infirmières, artisans indépendants du bâtiment, etc. habitent des zones plus ordinaires, en particulier de la Plaine dijonnaise. Dans cette région, on peut, avec un revenu moyen, faire construire une maison sur 1 500 à 2 000 m² de terrain ou bien fusionner deux lots dans un lotissement existant, ce qui permet de prendre ses aises. La qualité de la desserte routière et la souplesse des horaires de bureau des parents permettent d'emmener les enfants au collège ou au lycée public le plus proche. L'organisation de l'espace est également structurée par les autoroutes, mais on utilise le bâti pavillonnaire existant dans les villages périurbains autant qu'on construit du neuf, pour des raisons budgétaires évidentes. Dans cette région de la Plaine, l'attention portée au cadre de vie rural et à l'agriculture est également grande car, les parcelles résidentielles étant de taille moyenne, l'espace qui les environne n'en est que plus important.

Une petite moitié de la population côte-d'orientienne bénéficie de ce mode de vie périurbain ou rural (on dit également parfois « villageois périautoroutier »). Le reste de la population du département, qui demeure majoritaire, habite en ville, vers laquelle il faut maintenant se tourner.

Dijon : richesse et pauvreté se côtoient

Les migrations des classes moyennes et aisées ont eu pour effet de réduire la population de Dijon, qui est tombée de 150 000 habitants en 2006 à 110 000 en 2030. La composition sociale de la ville a changé. C'est quartier par quartier qu'il faut la décrire, dans une petite visite guidée de la ville.

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

Le centre historique est habité par des cadres, professions libérales, intellectuels, jeunes et célibataires le plus souvent (*swinging singles* ou bobos). Ils apprécient le patrimoine architectural que les ducs de Bourgogne ont laissé en héritage à leur ville, goûtent la qualité de la vie culturelle et les activités sociales, sportives et récréatives qu'ils pratiquent entre pairs. Beaucoup d'entre eux travaillent à Paris, Lyon ou Genève, effectuant des migrations alternantes que la semaine de quatre jours et la flexibilité des horaires de bureau rendent supportables. Les catégories sociales aisées, souvent dans la force de l'âge et avec des enfants, habitent aussi le « beau quartier » de la ville, avec ses maisons en pierre du ^{xix}^e siècle entourées de jardins ou de petits parcs, comme la bourgeoisie de cette époque savait en construire.

En dehors de ces havres privilégiés, le restant de Dijon est trop vaste pour la population qui y habite. Les « grands ensembles » du ^{xx}^e siècle ont été détruits parce qu'ils étaient devenus des zones criminogènes, mais surtout parce qu'on n'en avait plus besoin. En effet, le parc immobilier d'habitations, de bureaux et de commerces est surabondant. D'autres immeubles, des pâtés de maisons parfois, ont aussi été rasés et transformés en parkings de surface (la question du stationnement en ville ne pose donc plus problème), en terrains de sport et en jardins publics. Les réserves foncières des Domaines, en particulier celles du ministère de la Défense nationale et de la Sécurité du territoire, ont également permis la construction d'espaces publics. Malgré cette réduction du parc immobilier, des logements restent vacants, des bureaux inoccupés, des immeubles inhabités, qui sont murés, annonçant de nouvelles tranches de démolition. Les valeurs foncières et immobilières sont basses du fait de cette abondance de l'offre face à la demande. Si une partie des propriétaires gardent leur bien inoccupé (comme réserve foncière familiale), la plupart préfèrent le louer, même à bas prix. Dans de nombreux quartiers de Dijon, il est ainsi possible de se loger « pour une bouchée de pain ».

Des appartements dans des immeubles construits à la fin du ^{xx}^e siècle et des maisons individuelles sont loués à bas prix à des ménages de condition modeste : des ouvriers et des employés. La succession d'emplois instables et de courte

durée, qui est le lot de ces familles, n'offre pas de garanties suffisantes pour qu'elles puissent accéder à la propriété. Mais elles sont logées à faible coût : mis à part les deux quartiers de la ville que se réservent les classes supérieures, les loyers sont bon marché dans le reste de Dijon. Le logement pèse moins que l'achat de voitures dans le budget de ces ménages. Chaque famille, ou presque, possède deux voitures, un pavillon avec jardin ou un appartement assez grand (46 m² par personne en moyenne). Ces quartiers offrent un cadre de vie propre et correctement entretenu, mais sans attrait. L'école publique, avec des classes chargées et des enseignants fonctionnaires peu motivés (nombreux sont ceux qui ont quitté l'Éducation nationale pour l'enseignement privé), offre des perspectives de réussite scolaire aléatoires. Les services publics sont limités. Les commerces sont mal achalandés. Seules les activités sportives sont bien implantées : stades, piscines, patinoires et salles omnisports offrent à la jeunesse un espoir d'ascension sociale par le sport.

Les communes de la banlieue dijonnaise ont connu des évolutions différenciées. Comme nous l'avons évoqué, les grands ensembles y ont été détruits, mais l'offre immobilière reste supérieure à la demande car ces communes ont perdu 20 % de leur population en vingt ans. Celles situées à l'est, près de l'université, sont investies par les étudiants, qui représentent une part importante de la population : un habitant sur six, un ménage sur cinq de la ville et sa banlieue. Dans d'autres communes, qui ont été de standing mais qui sont maintenant délaissées au profit de la campagne, des retraités issus de la *middle class* se sont installés. Enfin, d'autres communes sont dédiées à des ménages de condition modeste, semblables à ceux qui vivent dans les quartiers ouvriers de Dijon.

Semées çà et là au milieu des quartiers ouvriers de Dijon, se trouvent des zones plus défavorisées où logent des familles monoparentales pauvres, des immigrés de fraîche date, des personnes en situation précaire, marginalisées par la dureté d'un monde individualiste. Heureusement, des associations caritatives s'occupent de ces cas sociaux. Depuis le quartier historique qui entoure le palais des ducs de Bourgogne jusqu'à ces zones pauvres, en passant par les nombreux quartiers

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

ouvriers, la ségrégation sociale de la ville est très forte et est ressentie comme injuste par la classe ouvrière. Les inégalités entre quartiers de la ville sont telles que, comme nous allons le préciser, les ménages des quartiers aisés ressentent le besoin de se protéger.

Non pas que la réussite professionnelle soit impossible pour les enfants des quartiers populaires, mais elle suppose beaucoup d'efforts individuels et de mérite personnel, qualités qui sont les clés de la réussite. Le taux de chômage, du fait d'une bonne croissance économique, est de 4 % en Côte-d'Or, ce qui correspond au niveau du chômage frictionnel. Les emplois ouvriers, peu qualifiés et peu stables, sont souvent loin du domicile, comme nous allons le voir. La succession de contrats à durée déterminée et d'embauches en intérim, avec un fort *turn-over*, pour des emplois sans beaucoup d'intérêt et mal payés se traduit par des inégalités sociales importantes entre cette classe ouvrière urbaine et les ménages aisés et de condition moyenne, dont la plupart habitent la ceinture périurbaine. Il n'en reste pas moins que, dans Dijon, la coexistence de quartiers bourgeois et ouvriers ne va pas sans heurts. Les forces de la sécurité du territoire veillent, aidées par des sociétés de gardiennage et par des dispositifs modernes de sécurité pour défendre les biens et les personnes (l'Association des commerçants du centre-ville finance ces polices privées). La prévention (reposant sur un îlotage efficace) et la répression ont permis une baisse importante des crimes et délits, et la population de Dijon se sent en sécurité.

Activités économiques : le carrefour de Beaune-Nord

En ce *xx^e* siècle, la croissance économique est au rendez-vous. Le produit intérieur brut (PIB) a progressé de 4,7 % par an en moyenne au cours de la décennie 2020-2029, ce qui ne s'était pas produit depuis les années 1960 (à ce rythme, la richesse nationale double en seize ans). La Côte-d'Or a profité de cette décennie dorée. C'est tout particulièrement le cas de la zone d'activités de Beaune-Nord, exemple de croissance rapide d'une ville moyenne disposant de bons atouts. Le principal d'entre eux est sa situation géographique, au carrefour des autoroutes Paris-Lyon, Lyon-Nancy et Lyon-Strasbourg et à proximité du bassin d'emploi dijonnais d'où viennent la plupart

des salariés. De plus, les petits aérodromes de Dijon-Longvic et Dole-Tavaux sont situés tout près et, pour les visiteurs plus lointains, l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry n'est qu'à trois quarts d'heure d'autoroute.

La ville de Beaune est un autre atout qui explique la croissance rapide de cette zone d'activités. Le cœur de la cité, autour des Hospices et jusqu'au boulevard circulaire des anciens remparts, est un labyrinthe de ruelles bordées de riches demeures, nobles ou bourgeoises. C'est une ville moyenne très appréciée des cadres. De plus, elle se situe dans une région attractive pour ses paysages et sa campagne – dès lors qu'on habite la Côte viticole ou l'Arrière-côte – mollissant ici en coteaux vallonnés. Les villages de ce pays de vignes, de combes et de bois, aux rues étroites, aux belles maisons de pierre (parfois de vrais petits châteaux), sont les plus huppés de la région. L'immobilier s'arrache aussi à prix d'or en remontant jusqu'à Dijon par le vignoble et les hauteurs qui le surplombent, d'où la zone d'activités n'est qu'à quelques minutes d'autoroute.

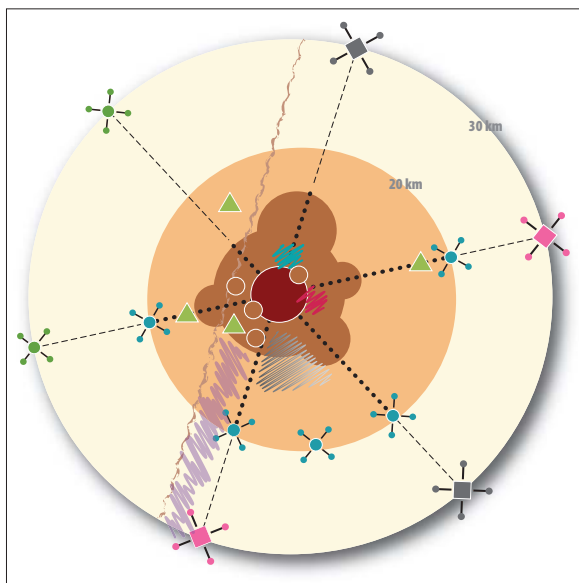
Un pôle tertiaire et industriel offrant 18 000 emplois s'est constitué dans ce secteur de Beaune-Nord soit dans des productions industrielles difficilement délocalisables – comme l'agroalimentaire, le bâtiment et les travaux publics, les matériaux de construction, l'imprimerie, la construction mécanique, etc. –, soit dans des activités tertiaires, comme les services administratifs et informatiques des banques et assurances, les services de réparation et maintenance de secteurs, comme la domotique ou l'informatique, etc. Une pépinière de *start-up* et quelques laboratoires de recherche y sont également implantés, mais il n'existe pas d'activités de très haute technologie.

Dijon a perdu des emplois au profit de cette zone d'activités mais garde autour de son université un centre de *e-learning*, ses hôpitaux et ses laboratoires de recherche (biotechnologies, pharmacie, agroalimentaire) qui forment un pôle d'économie « cognitive ». De plus, sa position au centre d'une toile d'araignée circumradiale met la capitale bourguignonne en position idéale pour conserver de vastes zones commerciales en périphérie de la ville. Sur les trois zones qui existaient vingt ans auparavant, une a disparu à la suite d'une concurrence au

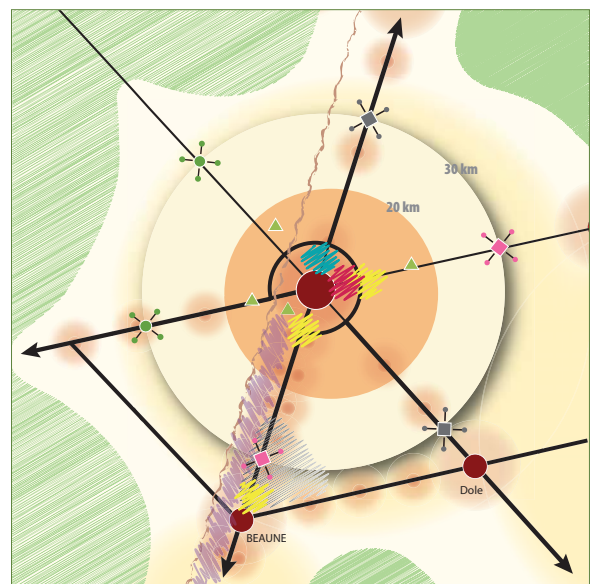
TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

Figure 2. Les deux scénarios

2030 - Une ville resserrée



2030 - Une ville à la campagne



Agglomération dijonnaise



Bourgs et petites villes périphériques



Transport individuel



Conception - Réalisation : Jean Cavailhès, Mohamed Hilal

couverture (la guerre des prix profitant aux consommateurs) ; les deux autres, étendues sur des dizaines d'hectares (mangeant les campagnes périurbaines alentour), offrent d'autres emplois, peu qualifiés, à la population dijonnaise.

Les services aux particuliers procurent aussi de nombreux emplois dans la santé, les professions libérales, les métiers du bâtiment, l'entretien et la réparation, le gardiennage et la sécurité, le jardinage et l'architecture paysagère, etc.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

La clientèle est constituée des classes aisées et moyennes qui habitent le plus souvent hors de Dijon, ce qui oblige les employés à effectuer de longues migrations alternantes depuis leur domicile urbain.

L'agriculture jardinière

Les migrations résidentielles ont privilégié la campagne, également prisée par des résidents multilocalisés dans le rural bourguignon et à Paris, Lyon ou Genève, ainsi que par des retraités (ceux-ci étant moins « accros » à l'autoroute). Ces populations aménagent à leur idée le cadre de vie rural à travers les politiques municipales (les néoruraux ont partout pris le contrôle des collectivités locales) ou en signant des contrats directement avec les agriculteurs.

Il s'agit, tout d'abord, de l'entretien du terrain résidentiel privé. Il compte rarement moins de 1 500 à 2 000 m², et il dépasse souvent 1 hectare dans les communes riches de la Côte viticole et de l'Arrière-côte. Ce terrain est souvent entouré d'un espace de protection, tout particulièrement dans les zones herbagères de l'Auxois, où il est fréquent que des familles voisines s'entendent pour acheter en copropriété plusieurs hectares autour de leurs maisons pour rester au calme, disposer d'un espace d'aventure pour les enfants et être sûres qu'aucune villa ne se construira là. Dans la Plaine dijonnaise et sur le Plateau langrois, ces espaces de protection sont souvent boisés et, lorsqu'ils sont conservés en labours, ils sont loués (souvent oralement) à un agriculteur voisin. Au total, l'entretien de telles superficies privées dépasse le savoir-faire, le temps libre et le matériel dont disposent ces familles. Elles passent contrat avec les agriculteurs pour leur entretien.

Ces ménages s'adonnent à une agriculture de loisir, en élevant quelques brebis, des volailles ou des lapins, et en produisant des légumes pour la consommation familiale. Lorsqu'ils habitent le vignoble et qu'ils ont eu les moyens d'en acquérir une, certains possèdent une parcelle de vigne qui produit leur vin. D'autres, dans la tradition bourguignonne, cultivent des petits fruits (cassis, framboises) transformés en liqueurs dans les alambics de villages. L'entretien de ces petits ateliers de production domestique meuble le temps libre, donne une saine

culture agraire aux enfants. De plus, cette activité garantit la qualité des produits. Il va sans dire que ces hobbies seraient inconcevables sans l'aide d'agriculteurs. Ceux-ci se sont équipés en matériels d'entretien de jardins, cultivent la pièce de vigne et assurent la vinification, effectuent des visites de surveillance des ateliers, s'occupent des animaux lorsque la famille s'absente, surveillent les ânes et les poneys, donnent des conseils techniques, etc. Ces activités sont rémunérées, le plus souvent au forfait annuel.

De plus gros travaux sont faits à façon pour les communes par les agriculteurs lorsqu'il s'agit d'entretenir les chemins et les espaces verts publics, de faucarder les rivières, de tailler les haies, de débroussailler les terrains d'aventure, de planter et de gérer des bois et bosquets, parfois de niveler le terrain d'un cours de tennis, de creuser une piscine, etc. Les agriculteurs spécialisés dans ces travaux utilisent du matériel de travaux publics. Des conflits surgissent fréquemment, car les habitants tentent d'éviter la rémunération de certaines de ces activités grâce au document d'urbanisme, dont ils ont la maîtrise puisqu'il s'agit d'une compétence municipale. Ils cherchent à faire inscrire par leurs élus des contraintes d'entretien des chemins (lorsqu'il existe une servitude de passage) ou de débroussaillage des bois pour que ces travaux soient gratuits.

Au-delà de ces petits tracassés, la politique foncière interdit parfois le retournement des prairies (dans les régions d'élevage) ou le remembrement des parcelles. D'autres contraintes pèsent aussi sur la production agricole. Elles sont parfois imposées par arrêté municipal, comme l'interdiction d'irriguer en dehors de quelques périodes critiques pour le cycle végétal. Cette voie réglementaire est fréquemment utilisée dans la Plaine dijonnaise, où le revenu des ménages limite les budgets municipaux. Là où les ménages sont plus aisés, comme sur la Côte viticole, la voie contractuelle est plus fréquente : la municipalité passe contrat avec les agriculteurs pour que ceux-ci utilisent des pratiques douces et respectueuses de l'environnement (et des habitants de la commune). Les contraintes pesant sur les agriculteurs sont également moindres dans la zone d'élevage de l'Auxois, où les pratiques agricoles sont considérées

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

comme plus naturelles (élevage extensif, prairies). C'est donc dans la Plaine dijonnaise que les conflits entre habitants et agriculteurs sont les plus fréquents.

Dans tous les cas, des initiatives locales visent à limiter ces conflits en brassant les populations autochtones et allochtones tout en générant des profits, comme à l'occasion des fêtes folkloriques bourguignonnes, depuis le concours annuel de labour et la fête des moissons jusqu'à la célébration du ban de vendanges. Le folklore viticole est tout particulièrement revivifié : la Saint-Vincent tournante et les confréries vineuses sont de véritables institutions. Les agriculteurs sont, en ces occasions, les gardiens – ou plutôt les restaurateurs – de pratiques agraires anciennes et de coutumes villageoises traditionnelles, religieusement entretenues comme les racines de la civilisation, en même temps qu'ils tirent profit de ces activités qu'ils organisent comme des opérations commerciales lucratives.

Au final, ces agriculteurs tirent profit de cet attrait pour les campagnes. Les ressources locales, à travers la rémunération de l'agriculture de loisirs, de l'entretien des terrains privés, des contrats avec les communes pour les travaux à façon et des pratiques agricoles douces, représentent une fraction significative de leur revenu : les « services résidentiels » des agriculteurs contribuent, d'après le Centre de gestion et d'économie rurale de Côte-d'Or, pour 25 % à la formation du revenu agricole des exploitations du département.

D'autres exploitants se spécialisent dans les produits bio ou fermiers (vendus directement à la ferme, dans des élevages de gibier) et la pisciculture en cours d'eau naturels (truites, saumons). Certains offrent des services récréatifs qui représentent d'autres sources de revenus : manège de chevaux, baignade dans de petites retenues d'eau avec repas à la ferme, parcours botaniques ou de santé aménagés en forêt, petits musées des instruments agraires, etc. Les productions biologiques en grande culture sont l'apanage de la Plaine dijonnaise, modèle réussi de reconversion. Il s'agit de productions à forte valeur ajoutée par hectare, souvent assez intensives car les terres agricoles sont chères (la pression de l'urbanisation

conduit les propriétaires fonciers à anticiper des plus-values d'urbanisation). Il faut donc économiser ce facteur de production cher en lui substituant du travail et des *inputs* « naturels ». Dans la Plaine, ces productions bio, fermières et de diversification agricole représentent un quart du revenu agricole. Elles s'ajoutent aux services résidentiels pour représenter environ la moitié des ressources des agriculteurs.

La zone viticole de la Côte-d'Or est la partie la plus riche de l'agriculture régionale, car elle profite de l'apport des revenus des ménages aisés qui élisent domicile dans cette région belle et prospère. Elle a réussi sa reconversion à la viticulture biologique et, enfin, elle profite d'une demande soutenue, qui est dopée par les nouveaux habitants des pays voisins et par les touristes étrangers, attachés à des vins fins qui leurs rappellent le plaisir de vivre dans ces terroirs qu'ils ont visités ou dans lesquels ils ont élu domicile.

La zone d'élevage de l'Auxois se trouve dans une moins bonne situation économique du fait de la crise bovine endémique, liée à la poursuite de la contraction séculaire de la consommation de viande et du fait que les productions extensives résistent moins bien à la hausse du prix des terres. C'est là que le recul de l'emprise foncière agricole est le plus marqué. Il se fait au profit d'espaces de protection autour de l'habitat, mis en pelouses ou en bois, mais aussi de friches et de taillis dans les poches rurales où la demande résidentielle est plus faible.

L'extension périurbaine de la ville, avec ses grands lots résidentiels, son agriculture de loisirs et ses périmètres de protection, a fortement mordu sur les surfaces utilisées par les agriculteurs au point que la surface agricole utilisée (SAU) du département s'est réduite de 15 % en vingt ans. Cet empiètement de la ville sur l'agriculture a été particulièrement important dans l'Auxois, comme nous l'avons vu, mais aussi dans la zone viticole – où la concurrence entre les deux activités est vive – et dans toutes les zones desservies par les autoroutes périurbaines, sans parler de la zone d'activités de Beaune-Nord qui s'est créée au détriment de la production agricole de la Plaine.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

Scénario 2 – La ville de Dijon resserrée sur elle-même

La population totale de l'aire urbaine dijonnaise, après avoir augmenté d'un peu plus de 4 % entre 1990 et 2008, est restée stable entre 2010 et 2030 : elle est de 330 000 habitants (à délimitation constante de 1999). La répartition entre pôle urbain et couronne périurbaine n'a guère évolué : près de 250 000 habitants dans l'un (en très légère progression) et moins de 90 000 dans l'autre (toute petite contraction). La périurbanisation a donc été stoppée. La superficie de l'aire urbaine de Dijon s'est contractée d'un tiers en 2030 : la ceinture périurbaine est maintenant contenue dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de la ville de Dijon.

Le cadre institutionnel

Depuis les années 2000, l'accélération du regroupement des collectivités locales s'est traduite par un changement de grande ampleur du gouvernement de l'agglomération dijonnaise. En 2030, le Grand Dijon est sans conteste le lieu du pouvoir urbain. Élu au suffrage direct, son président dispose d'attributions très larges : il décide de la politique des transports, du logement, de la politique foncière, scolaire, ainsi que du développement économique, des politiques sociales et de santé, de la politique de l'eau. La concentration du pouvoir au niveau de l'agglomération dans son entier permet une politique qui est, sur de nombreux points, en rupture avec les politiques menées jusqu'alors, mais en cohérence avec l'orientation nationale des politiques urbaines. De plus, l'ancien schéma de cohérence territoriale (Scot), lui aussi institutionnellement transformé et regroupant désormais 40 % des communes de la Côte-d'Or, a pris une consistance nouvelle. En même temps qu'il permet d'harmoniser à cette échelle les politiques à impact territorial (transports et déplacements, logements et bureaux, foncier, loisirs, eau), il privilégie une organisation spatiale réticulaire en lieu et place du développement urbain aréolaire de la fin du xx^e siècle.

La politique des transports

Les transports représentent la première priorité de la politique urbaine, et le trafic automobile donne une idée synthétique de la « physiologie du bassin de vie » de l'aire dijonnaise en 2030 : sur les grandes radiales d'accès à Dijon (auxquelles est venu s'ajouter un ring autoroutier périphérique), on retombe à un niveau de trafic qui était celui des années 1960. Les migrations quotidiennes en véhicules individuels ont été réduites de moitié depuis le début du xx^e siècle.

Ce résultat est le fruit de la politique nationale et de celle de l'aire urbaine de Dijon en faveur des transports en commun. Ces derniers combinent les tram-train, circulant à la fois sur des lignes ferroviaires et continuant leur route sur les voies régionales, le tramway intra-urbain et les péribus, qui empruntent des lignes réservées sur les axes routiers. Cet ensemble dessert, à la cadence d'une liaison par heure en journée et chaque quart d'heure en périodes de pointe, la dizaine de bourgs dépassant 1 500 à 2 000 habitants dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de Dijon ainsi que les villes un peu plus peuplées situées juste au-delà. Il suffit de se rendre en voiture ou en VMA (véhicule mobile autonome en libre-service pouvant rouler en convoi) à l'une des haltes écodurables pour accéder en moins de vingt minutes au centre de Dijon. Plusieurs grands axes de circulation, équipés d'un système de conduite automatique, sont réservés aux bus urbains (les riverains, dont le véhicule peut être reconnu par ce système, peuvent circuler sur ces voies). L'agglomération dijonnaise compte deux lignes de tramway intra-urbain nord-sud et est-ouest (un autre tram circulaire est en construction) et les bus urbains passent toutes les trois minutes (pendant les heures de pointe), sillonnant rapidement la ville (grâce à des voies réservées). Les transports en commun sont donc très utilisés. Leur confort, leur rapidité et leur cadence ne sont pas leurs seuls atouts : dans Dijon, ils sont gratuits, et ceux qui desservent la périphérie sont tarifés à peine à 20 % du coût réel. Il en résulte que le poste transports en commun représente une part importante du budget de l'agglomération.

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

En même temps que les transports en commun sont favorisés, l'utilisation des voitures individuelles est découragée. Le péage des voies d'accès rapide à Dijon est élevé : il représente un coût kilométrique équivalent à celui du carburant. Les non-Dijonnais payent, d'une part, des droits de stationnement eux aussi élevés et, d'autre part, une taxe de circulation : parcourir un kilomètre en ville leur coûte le prix d'un litre de carburant. Pour tous les usagers, la vitesse est limitée à 45 km/h sur les grands boulevards et à 30 km/h dans le reste de la ville, et les contrôles automatiques sont stricts⁵.

L'un des résultats de cette politique a été de modifier le coût généralisé de l'accessibilité à la ville de Dijon et à ses emplois pour la grande majorité des ménages d'actifs. Ce coût est composé d'une fraction monétaire – qui a diminué pour les usagers des transports en commun et fortement augmenté pour ceux de l'automobile – et d'un coût en temps. Celui-ci est plus élevé qu'à l'époque du « tout-automobile », particulièrement pour les ménages habitant dans la ceinture périurbaine. Au total, le coût généralisé de l'accessibilité aux emplois de l'agglomération a sensiblement augmenté. Il en résulte des valeurs foncières plus contrastées : les prix immobiliers au centre (le Dijon historique) ont augmenté relativement aux prix en banlieue, qui ont eux-mêmes progressé plus vite que dans la couronne périurbaine. Cet effet, considéré comme pervers pour la politique urbaine, a compliqué la politique du logement.

La politique du logement et les politiques sociales

La politique du logement est également marquée par plusieurs ruptures. L'agglomération dijonnaise comptait, vers 2000, deux zones de « grands ensembles » construits dans les années 1960, aux Grésilles et à Chenôve, et deux autres zones, plus récentes, à la Fontaine-d'Ouche et à Talant. Ces barres et tours ont commencé à être détruites dès la fin des années 1990 et, en 2030, il ne subsiste que quelques grands immeubles du siècle précédent à la Fontaine-d'Ouche. L'objectif principal de cette

rénovation urbaine était d'inverser le mouvement de ghettoïsation de la fin du siècle dernier. L'atteinte de cet objectif a été rendu plus aisé par la résorption du chômage due à la croissance économique. La population délogée de ces « grands ensembles », qui étaient non seulement trop « grands » mais aussi trop « ensembles », s'est ventilée entre divers sites.

1. Dans Dijon même, pour quelques-uns, où la politique de rénovation de l'habitat s'est poursuivie avec la réhabilitation de quartiers anciens. On y trouve maintenant des logements sociaux dans des immeubles de cinq à six étages voisinant avec d'autres immeubles de taille comparable du secteur privé et quelques maisons individuelles.
2. Dans les communes de banlieue où existaient aussi des réserves foncières importantes, ce qui a permis un petit développement du secteur social en pavillons jumelés et en petits immeubles de quatre à cinq étages dans des quartiers où dominent les villas et qui offrent des espaces publics verts et récréatifs.
3. Dans des communes périurbaines où les pavillons étaient très bon marché du fait de la crise immobilière qui y régnait. Dans ce marché dépressif, certains lotissements ont été rachetés par les municipalités pour être transformés en logements sociaux.

La cherté des loyers et du prix des logements dans l'agglomération est un fait marquant en 2030. Elle résulte de la politique des transports et de l'amélioration de la qualité de vie dans la ville, qui se traduit mécaniquement par une augmentation des valeurs foncières⁶. Dans ce contexte, la politique du logement est dominée par le zonage, qui vise à assurer un certain niveau de mixité sociale, malgré ces valeurs immobilières qu'on cherche également à contenir. Le document d'urbanisme dijonnais, adopté il y a une dizaine d'années, limite la densité de population par parcelle constructible dans chaque quartier

⁵ Il n'y a pas de marge de tolérance. Les taxes de circulation des non-riverains sont automatiquement prélevées (de même que les contraventions pour dépassement de vitesse) : dans chaque voiture, un boîtier de surveillance, connecté à Galileo, permet le suivi des véhicules.

⁶ Des simulations ont montré que, sans une intervention publique sur le marché foncier, les loyers auraient doublé dans Dijon par rapport à leur niveau de 2008. Or, à cette époque, les ménages pauvres (définis comme ceux dont le revenu était inférieur à la moitié du revenu médian) consacraient 51 % de leur revenu au loyer lorsqu'ils étaient locataires dans le secteur privé et 34 % dans le secteur social.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

et autorise le transfert de densités entre parcelles contiguës. Il est donc possible de construire un immeuble haut sur une parcelle donnée en achetant une fraction des droits à densité d'une parcelle voisine sur laquelle on ne pourra construire qu'un immeuble bas ou une maison individuelle, de façon à ce que la densité autorisée soit respectée sur le cumul des deux parcelles. Dans les communes de banlieue, un marché de servitudes conventionnelles, formule à la mode pour gérer l'économie urbaine, fonctionne également pour éviter l'urbanisation de certaines parcelles : les riverains de champs passent contrat avec l'agriculteur qui les possède pour que celui-ci s'engage à ne pas les convertir à un usage urbain pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, moyennant paiement compensatoire puisque cet agriculteur ne peut plus espérer de plus-values d'urbanisation⁷.

La politique du logement a, finalement, été moins influente que celle des transports : d'une part parce que, malgré un doublement des impôts locaux par rapport aux années 2000, l'augmentation des valeurs foncières urbaines a limité les possibilités budgétaires d'intervention publique ; d'autre part parce que la densification urbaine a rencontré des limites et que le parc immobilier dijonnais, dans l'ensemble de bonne qualité, a été pour l'essentiel conservé. Dijon était, en effet, parmi les villes les plus densément peuplées de France. Elle comptait 3 700 habitants par kilomètre carré en 1999 et plus de 5 000 dans la plupart des quartiers de la ville. En 2030, la densité de la ville et de sa proche banlieue a légèrement diminué du fait de la résorption des grands ensembles, alors que celle des autres communes de l'agglomération a un peu augmenté.

Dans leur ensemble, les politiques urbaines ont bénéficié aux propriétaires fonciers. C'est la source de revenus qui a connu la plus forte progression au cours du dernier quart de siècle. Ce résultat est considéré comme injuste, car les propriétaires perçoivent un énorme tribut foncier urbain et leur patrimoine fructifie sans être le résultat de leur travail. C'est pourquoi la question de la taxation du foncier bâti et des plus-values

foncières a été de nouveau évoquée lors des deux dernières élections locales. La proposition d'un impôt local annuel, égal à 3 % de la valeur foncière et immobilière des biens urbains, a finalement été adoptée⁸.

À côté des politiques du logement, les politiques sociales de la ville donnent une place importante à l'école (et aux autres services publics) et à la mobilité des personnes. Pour l'école, il s'agit de lutter contre l'inégalité des chances et de permettre un meilleur brassage social par l'affectation d'élèves d'un quartier à des établissements situés dans d'autres quartiers. Des primes à la mobilité aidée limitent la ségrégation qu'engendre naturellement le marché immobilier et favorisent une forme de brassage social.

Les mouvements de population et le marché immobilier

Si la relocalisation intra-urbaine d'une petite fraction des habitants des grands ensembles a eu une grande importance pour l'équilibre social de l'agglomération, l'équilibre résidentiel entre l'urbain et le périurbain constitue le phénomène essentiel. La quasi-stabilité de la répartition de la population entre ces deux ensembles est le résultat de forces économiques contraires et conflictuelles. Examinons la situation en 2030 par rapport à ce qu'elle était une vingtaine d'années auparavant.

Du fait de la politique des transports, de nombreux ménages se sont rapprochés de Dijon pour limiter les migrations alternantes domicile-travail. Dans l'autre sens, le mouvement de périurbanisation de ménages de jeunes actifs, qui avait dominé les dernières décennies du siècle précédent, s'est tari pour les mêmes raisons. Un flux régulier a conduit vers Dijon, depuis les couronnes périurbaines, des jeunes (en quête d'emploi ou pour poursuivre leurs études), des familles éclatées (les pavillons

⁷ Ces contrats, de même que les droits à densité transférables, sont des servitudes qui grèvent le bien et qui sont transmises avec lui s'il est aliéné.

⁸ D'autres discours, plus radicaux, proposaient une municipalisation des sols. Ils s'appuyaient sur une tradition ancienne d'économistes libéraux, comme H. George ou L. Walras, et citaient en exemple les Pays-Bas. C'est ainsi que la municipalité d'Amsterdam est, depuis fort longtemps, propriétaire de 80 % des sols urbains et d'une large part des immeubles qu'ils supportent. Les aspects négatifs – spéculation foncière ou enrichissement sans cause – sont alors éliminés et les politiques urbaines, par exemple en faveur de la mixité sociale, sont plus faciles à mettre en œuvre dans une telle situation foncière.

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

périurbains étant trop grands et les prêts d'accession à la propriété ne pouvant être remboursés), et des personnes du « quatrième âge » (se rapprochant des services supérieurs de santé). Il résulte de ces migrations centripètes une très légère progression de la population du pôle urbain, qui s'est étendu dans l'espace et dédensifié depuis la fin du siècle précédent.

L'augmentation des loyers et du prix des logements dans l'agglomération dijonnaise proprement dite a déjà été évoquée. Elle est le résultat de la nouvelle politique des transports et de l'amélioration du cadre de vie urbain. Dans ce contexte, les politiques sociales (logement social, école, mobilité des personnes) restent insuffisantes pour contrecarrer les effets ségrégatifs des forces du marché immobilier. Malgré les efforts importants qui ont été réalisés, beaucoup de ménages de condition modeste ont du mal à trouver un appartement dans Dijon et dans l'agglomération.

À l'inverse, les prix immobiliers se sont effondrés dans de nombreuses communes périurbaines : d'une part parce que l'offre de pavillons est abondante face à une demande réduite ; d'autre part parce que le nouvel équilibre du marché correspond à un prix plus faible que dans les années 2000, puisque le prix d'un pavillon résulte d'un arbitrage entre coût du logement et coût de transport : si le coût de transport augmente, le coût du logement diminue et, au-delà d'une certaine distance, il s'annule.

Cette évolution des valeurs immobilières dans la couronne périurbaine est différenciée. Elle a été d'autant plus marquée qu'on s'éloigne de Dijon : en 2030, les lotissements de pavillons excentrés ne trouvent plus preneur et l'aire urbaine est contenue dans un cercle de 20 à 25 km. Mais les bourgs de quelque importance de cette aire ont échappé à cette crise du fait de la politique des transports : leur bonne desserte par les transports en commun leur a permis de rester attractifs. Quelques-uns d'entre eux ont connu une légère augmentation de population entre 2000 et 2030, et l'emploi s'est maintenu dans le secteur des services aux particuliers comme dans certaines activités industrielles ou tertiaires (voir ci-dessous). Il en va de même un peu au-delà de l'aire

urbaine : des villes remplissent des fonctions de pôles ruraux, avec de petits bassins d'emplois industriels ou tertiaires qui drainent des travailleurs habitant les communes qui les entourent. Dans les communes périurbaines petites et éloignées, où la crise de l'immobilier est forte, les pavillons sont rarement détruits car ils restent dans un état correct (bien que leur âge moyen soit supérieur à quarante ans). Ils se vendent à prix bradés et, au-delà d'une trentaine de kilomètres, certains restent vacants (le taux moyen instantané de vacance dans la couronne périurbaine dépasse 15 %). À ces niveaux, ils intéressent plusieurs types de ménages :

- ceux pour lequel le coût de l'accessibilité n'est pas élevé (les retraités) ;
- ceux qui sont peu sensibles au coût du temps (les pauvres, dont le coût d'opportunité du temps est faible) ;
- des ménages modestes qui ont du mal à se loger en ville compte tenu des prix ;
- quelques Suisses et Allemands, souvent eux aussi de condition moyenne, qui acquièrent, à bas prix, des résidences secondaires assez proches de chez eux ;
- des entreprises logeant à proximité des travailleurs fraîchement immigrés dans des logements qu'elles ont achetés pour leurs ouvriers.

La résultante globale de ces forces est une quasi-stabilité de la population de ce qui était, dans la délimitation de 1999, la couronne périurbaine autour de 85 000 habitants. Mais la composition sociale de cette population a fortement changé :

- en 2030, les catégories sociales aisées et la « classe moyenne » sont revenues vers l'agglomération (ce qui a contribué à l'augmentation des prix en ville) ;
- des ménages modestes ou pauvres, face à la cherté des logements dans l'agglomération, ont profité de l'aubaine de la crise immobilière périurbaine ;
- avec la classe ouvrière, les retraités sont la deuxième grande composante sociale de la couronne périurbaine de Dijon ;
- à cette composition sociale renouvelée (et assez ségrégée), il faut ajouter les mécanismes cumulatifs habituels, en particulier les fermetures d'écoles dans beaucoup de communes périurbaines (et la dégradation de la qualité de celles restant ouvertes).

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

La ségrégation sociale reste donc réelle. Bien que des logements sociaux aient été construits dans Dijon, beaucoup de ménages pauvres ont migré vers les périphéries périurbaines où l'immobilier affiche des prix plus abordables. Mais cette ségrégation ne présente plus le visage de la crise urbaine des années 1990. La croissance économique durable a été créatrice d'emplois, et la deuxième génération des vagues d'immigration de l'après-Seconde Guerre mondiale (et la troisième génération *a fortiori*) est fondue dans la population. Le flux d'immigration a repris avec de nouveaux primo-immigrants, surtout asiatiques et africains, dont beaucoup acceptent les logements périurbains qu'on leur offre. Ces poches de pauvreté de petits villages d'habitat pavillonnaire sont reléguées mais, dans le contexte d'un taux de chômage faible, elles ne constituent pas des ghettos, même si chacun aurait préféré vivre plus près de la ville.

La localisation des entreprises

Dans l'agglomération, la réduction des déplacements en automobile s'est traduite par le développement de commerces de moyenne surface et de proximité en ville (sachant que la majorité des achats se fait en ligne avec livraison à domicile), ainsi que des activités de service aux particuliers dans des secteurs peu générateurs d'économies d'échelle. Les zones commerciales de la périphérie dijonnaise, créées pour le « tout-automobile » du *xx*^e siècle, sont inadaptées à ce nouveau contexte. Si certaines enseignes résistent (galeries d'exposition, services après-vente, ateliers de réparation), d'autres choisissent des localisations plus centrales, libérant ainsi des ressources foncières. La politique de zonage foncier de l'agglomération aidant, on assiste à une recomposition géographique des activités économiques :

- au sud, autour de la plate-forme de ferroutage de Perrigny-lès-Dijon, se concentrent des entreprises dédiées au e-commerce, au marketing (*data warehouse*), à la logistique (entrepôts, transport) et à quelques activités productives (avec une réduction de l'habitat alentour) ;
- à l'est de la ville, l'université et son centre de *e-learning*, les hôpitaux, les laboratoires de recherche (biotechnologies, pharmacie, agroalimentaire) forment un pôle d'économie « cognitive » (production, vente et usage de connaissances) ;

– alors qu'au nord, où subsistent quelques enseignes commerciales, s'implantent des activités tertiaires délocalisées du centre (services administratifs ou informatiques des banques et assurances, services de réparation et maintenance dans des secteurs comme la domotique ou l'informatique, etc.).

La couronne périurbaine connaît le développement de deux types d'activités. D'une part, les coûts fonciers urbains poussent les activités de service n'ayant pas un grand besoin de centralité à s'implanter en périphérie : centres de santé pour long séjour, maisons de retraite ou de repos, base de loisirs, etc. Les bourgs et petites villes les plus proches de l'agglomération, de par leur desserte par les transports en commun, sont les localisations privilégiées de ces établissements. D'autre part, les entreprises à risques (comme le Commissariat à l'énergie atomique à Valduc), mais surtout les firmes appartenant à des secteurs difficilement délocalisables en Chine ou en Afrique, s'établissent dans des pôles d'activité secondaires : industries agroalimentaires, bâtiments et travaux publics, matériaux de construction, imprimerie, construction mécanique, etc. Ces entreprises ont le choix entre la plateforme multimodale de Perrigny-lès-Dijon (coûts de transport réduits mais coût foncier et coût de la main-d'œuvre élevés) et des communes périurbaines suffisamment proches de points d'accès ferroviaires ou autoroutiers. Dans ce dernier cas, elles acquièrent à très bas prix des réserves foncières pour leurs établissements et des logements pavillonnaires qu'elles louent à leurs ouvriers (ce qui réduit les coûts fonciers et salariaux). Beaucoup d'entre eux sont des migrants de première génération qui se rendent en deux-roues ou en VMA (véhicule mobile autonome) d'entreprise à l'usine depuis des communes distantes de quelques kilomètres et dont les lotissements ont été reconvertis en cités ouvrières.

Les espaces récréatifs

La récupération de ressources foncières pour développer des espaces verts dans Dijon même est difficile compte tenu des valeurs foncières, ce qui conduit à mener une politique de corridors récréatifs « en étoiles et croissants de Lune » :

TROIS CAS DE PROSPECTIVE SPATIALE

- les branches étoilées partent de Dijon : le long du canal de Bourgogne (petit train de la vallée de l'Ouche, sentier pédestre et piste cyclable, promenades en péniche et en calèche, pelouses, aires de petits jeux, port de plaisance), en montant vers le plateau de Chenôve ou la combe de Talant (sentiers écologiques, marche à pied, luge des quatre saisons, VTT) ou le long de la Côte, de Marsannay-la-Côte à Nuits-Saint-Georges (activités plus sportives : escalade, parcours dans des parcs à grands cervidés, sentiers alpins de randonnée, parapente) ;
- les croissants de Lune sont répartis en périphérie, perpendiculairement aux branches de l'étoile : coulées récréatives le long des cours d'eau où la pêche est à nouveau pratiquée (vallée du Suzon, de la Tille, de l'Ouche) et où se développe la navigation de plaisance (Saône) ; circuits à thème (châteaux de Bourgogne, abbayes cisterciennes, sites historiques reliés par des pistes cyclables) ;
- des aires récréatives aréolaires complètent le dispositif dans l'agglomération elle-même et à sa limite (parcs, lac Kir, golfs, centres équestres, bois de Chevigny, etc.) ou en périphérie (forêt de Cîteaux, bases de loisirs d'Arc-sur-Tille et de Fontaine-de-Jouvence, aérodrome de Darois, etc.).

Conclusion

À la place de deux tableaux contrastés, nous avons choisi d'introduire des contrastes dans chacun d'eux, avec un choix de couleurs qui permettent de peindre ici une composition harmonieuse et là des taches disgracieuses sur chacune des toiles. L'objectif n'est pas d'adhérer à l'une en rejetant l'autre, mais de permettre au lecteur, à son tour, d'imaginer des variantes en rajoutant une touche de peinture ici, en gommant un trait de crayon là.

Mais il faut prendre garde : la liberté créative du prospectiviste n'est pas absolue dans l'exercice auquel nous invitons le lecteur. Il y a des règles à respecter. Nous avons tenté d'indiquer des mécanismes, principalement économiques, qui font que telle cause, ou telle politique, a tel effet, qui n'est pas nécessairement l'effet recherché et qui, le plus souvent, entraîne des effets secondaires, parfois pervers. La question du foncier (prix de la terre, occupation du sol), celle du lien entre la logique des transports et la logique des valeurs foncières sont des exemples de ces mécanismes économiques dont la connaissance est nécessaire pour que l'exercice de prospective repose sur des connaissances, et pas seulement sur l'imagination.

Dijon en 2030 : la ville resserrée ou étalée ?

Éléments bibliographiques

1994, *Charte des villes pour le développement durable*, Aalborg.

Fijalkow Y., 2002, *Sociologie de la ville*, La Découverte & Syros.

Fujita M., Thisse J.F., 2003, *Économie des villes et de la localisation*, De Boeck.

Institut des villes, 2010, *Villes en évolution*, tome 2, La Documentation française.

2007, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 102.

Prager J.-C. (dir.), 2004, *Villes et économie*, La Documentation française.

Pumain D., Mattei M.-F., 2007, *Données urbaines*, tome 5, Economica Anthropos.