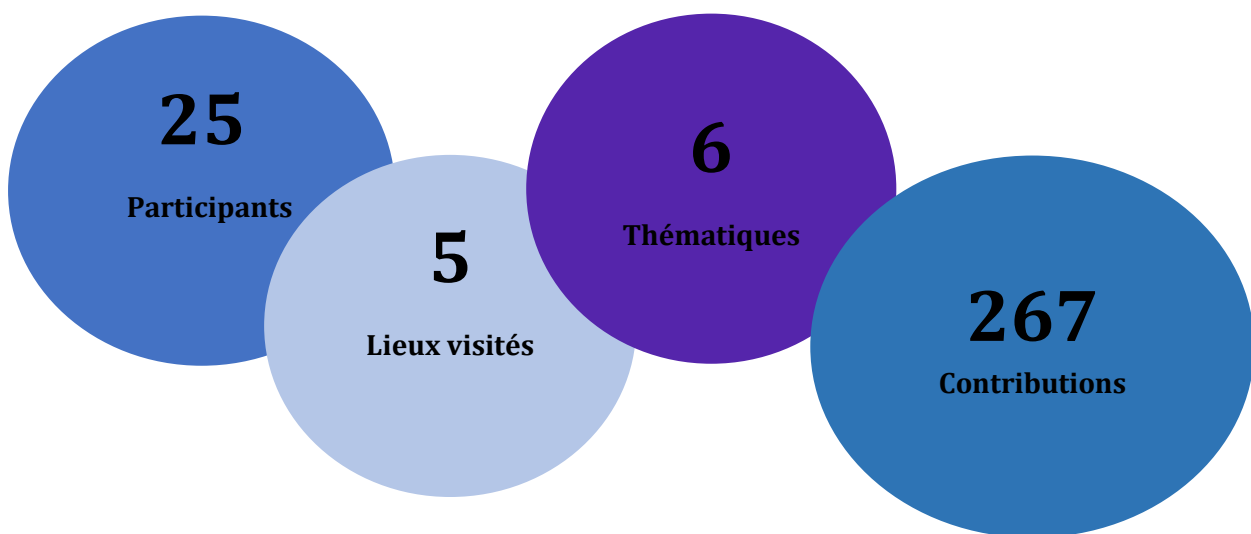


# COMPTE-RENDU DE LA BALADE URBAINE AVEC LES INSTANCES PARTICIPATIVES

## Concertation sur le volet réglementaire - 19 juin 2018

### Les chiffres de l'atelier



### Présentation de la balade

Cette balade urbaine avait pour objectif d'observer *in situ* la façon dont les règles d'urbanisme peuvent se concrétiser sur le territoire et de partager les grands principes d'action du futur volet réglementaire du PLUi-HD. Cet « atelier itinérant » a permis de recueillir la vision des participants sur différents types d'aménagements et d'alimenter la réflexion sur le volet réglementaire du PLUi-HD en abordant des thématiques comme les formes urbaines, la nature en ville, la place des commerces, la problématique du stationnement, etc.

La balade a réuni 25 participants, membres des différents conseils de quartier de Dijon mais aussi des conseils participatifs de Chenôve et Longvic. La balade s'est tenue dans la ville de Dijon où plusieurs sites ont été visités, illustrant la diversité des tissus urbains de la Métropole.









## Synthèse des contributions de l'atelier

La balade s'est déroulée en deux temps :

- Un temps de visite de cinq lieux représentatifs de la diversité des tissus urbains de Dijon Métropole
- Un temps de restitution

### Itinéraire de la balade à pied



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Point de départ, siège de Dijon Métropole |  | Arrêt 3 et parcours, avenue du Drapeau                         |
|  | Arrêt 1, Ecoquartier Heudelet 26          |  | Arrêt 4, cours Junot (écoquartier 1 <sup>ère</sup> génération) |
|  | Arrêt 2, Cité ouvrière                    |  | Arrêt 5, parc du Drapeau                                       |
|  | Rue du 26 <sup>ème</sup> Dragons          |   |  |
|  | Vers avenue du Drapeau/ rue Chanzy        |   |  |

Ainsi, les observations ont porté sur :

- La nécessité **de tenir compte de l'aspect et de l'harmonie architecturale** des différents tissus urbains ;
- L'importance d'une **réflexion sur les formes urbaines** afin, notamment, de proposer une densité et des hauteurs adaptées ;
- Le souhait de voir **se développer les espaces verts et la nature en ville** ;
- La gestion du **stationnement** ;
- **La présence et l'insertion des commerces** dans les tissus urbains ;
- La question des **cheminements et de l'accessibilité**.

---

### L'ASPECT ARCHITECTURAL (COULEURS, IDENTITE, PATRIMOINE)

L'un des premiers points abordés a été la question de la **cohabitation des différents styles de bâti** au sein de la Métropole. Pour un grand nombre de participants, bâti ancien et bâti contemporain doivent pouvoir coexister au sein du tissu urbain de manière plus harmonieuse. Ils proposent ainsi que des transitions progressives soient établies entre les quartiers présentant des types de bâtis différents. Cela participera ainsi à limiter les variations de styles architecturaux trop soudaines ou contrastées.

La balade a également été l'occasion d'évoquer « l'identité architecturale régionale » bourguignonne à travers les formes de toitures (en pente plutôt que les « toits plats ») et les matériaux utilisés (tuiles). Les participants ont exprimé le souhait de voir cette identité conservée et encouragée dans les constructions à venir pour conserver une unité architecturale sur l'ensemble de la Métropole.

Néanmoins, certains participants estiment nécessaire de faire preuve « d'audace architecturale » en travaillant de façon qualitative les formes des bâtiments, les couleurs mais également les matériaux utilisés et en développant les toitures végétalisées.

### LES FORMES URBAINES (HAUTEUR, DENSITE, RAPPORT A L'ESPACE PUBLIC)

Concernant la hauteur et la densité, plusieurs participants se sont exprimés en faveur de hauteurs modérées au sein du tissu urbain (4 ou 5 étages dans les espaces les plus denses), afin de conserver des constructions de taille « raisonnable ». Parallèlement, ils souhaitent que les transitions entre bâtiments de différentes hauteurs soient plus progressives, sans rupture trop conséquente et visible.

Il est également proposé de maîtriser l'intensification de certains espaces et d'accompagner la densification urbaine de manière qualitative. Par ailleurs, le développement de nouveaux logements ou de nouvelles activités doit pouvoir s'accompagner d'un développement proportionné des services et des commerces.

Concernant la question de l'alignement, les échanges ont permis d'exprimer une préférence pour une implantation des constructions collectives « en quinconce », afin d'éviter les vis-à-vis entre les logements. Le retrait des bâtiments par rapport à la voie sur l'avenue du Drapeau a ainsi été mentionné comme un exemple positif : « *une large avenue, des bâtiments peu élevés, en retrait, c'est ce qui a permis l'installation du tram, de la végétalisation et des commerces* ».

## LES ESPACES VERTS ET LA NATURE EN VILLE

Le maintien ou le développement des espaces verts et de la nature en ville à l'horizon 2030 a été fortement plébiscité au cours de la balade. Ces espaces considérés comme des facteurs de calme, d'équilibre social et de bien-être constituent pour les participants une contrepartie aux constructions minérales. Ils sont qualifiés d'importants « poumons verts » au sein de la ville, à l'instar du parc du Drapeau.

Dans cette optique, la majorité des participants s'expriment en faveur du renforcement et de la mise en valeur de la trame verte de la Métropole. La création d'une ceinture verte s'appuyant sur les parcs et squares existants qui relierait les quartiers tout en proposant des espaces partagés vélos/piétons, est ainsi proposée par plusieurs d'entre eux.

Le « verdissement » de nouveaux espaces, en remplaçant des espaces de stationnement imperméabilisés par des dalles végétalisées ou en utilisant les dents creuses, est également évoqué.

## CHEMINEMENTS ET ACCESSIBILITE

Les participants souhaitent que les futurs cheminements piétons et cyclables intègrent également les aménagements nécessaires à la circulation des personnes à mobilité réduite. Ainsi, la création d'espaces partagés sur des trottoirs larges qui permettent le passage de piétons, vélos, landaus, fauteuils roulants doit pouvoir se développer, selon eux, dans l'avenir.

Enfin, ils ont exprimé un point de vigilance quant à la sécurité des cheminements. La circulation des piétons doit pouvoir se faire en toute sécurité par rapport aux vélos et véhicules avec un partage de la voirie bien délimité.

## STATIONNEMENT, CIRCULATION ET TRANSPORTS

Un grand nombre de participants proposent de limiter la présence du stationnement de surface. Pour cela, ils s'accordent sur la nécessité de créer des parkings souterrains, qui permettront de libérer des surfaces « végétalisables » et de réduire les nuisances visuelles. Les solutions semi-enterrées ou en silo pourraient être aussi privilégiées.

La conception des immeubles peut également participer à cet effort de réduction de la place de la voiture en prévoyant des rez-de-chaussée aménagés pour le stationnement.

## LA PRESENCE DES COMMERCES

Certains participants souhaitent améliorer l'attractivité, le dynamisme et la vie des quartiers via le développement de commerces à proximité des habitations. Pour améliorer la mixité fonctionnelle des espaces résidentiels, ils proposent ainsi d'adapter certains rez-de-chaussée à l'accueil de commerces comme des épiceries, restaurants et boulangeries. Une vigilance doit être cependant portée en termes de nuisances sonores notamment.

Par ailleurs, pour éviter les effets de concurrence, le développement limité des zones commerciales périphériques est également proposé par quelques participants.

## CONCLUSION – LES ÉLÉMENTS DE CONSENSUS

- Respecter l'identité du bâti et promouvoir une harmonie architecturale...
- ... Tout en promouvant une « audace architecturale » qui s'intègre au tissu urbain
- Maîtriser les hauteurs et la densification
- Développer la nature en ville, multiplier les espaces verts et créer des connexions entre eux
- Promouvoir l'accessibilité et le partage des cheminements doux en toute sécurité
- Repenser la question du stationnement pour limiter la consommation d'espace en surface et les nuisances visuelles liées aux voitures stationnées