L'URBANISME DANS LES VILLES ANCIENNES
LE DEBASTIONNEMENT DE DIJON [1]

PAR M. ROGER GAUCHAT
MEMBRE RÉSIDANT

Au début du siècle dernier, Dijon était encore la petite ville de province que l'on aime à retrouver sur les vieilles estampes, blottie autour de ses beaux clochers, enfermée dans ses remparts et ses bastions couverts de verdure. Hors les remparts, les faubourgs se groupaient auprès des portes : d'Ouche, Saint-Pierre et Saint-Nicolas. Ce n'était, au temps de la Révolution, que des maisons rurales alignées le long des grands chemins ou disséminées dans les clos. Elles se développèrent, devinrent des agglomérations peuplées : on ne sut plus au juste où finissait la ville, ni où commençait la campagne. Pourtant la ville n'était qu'un grand village : en 1848 il y avait encore des toitures de chaume [2] et les rigoles coulaient au milieu des rues.

Quand les Dijonnais des faubourgs se sentirent nombreux, ils prirent conscience de leur importance dans la vie communale. Ils s'aperçurent que pour gagner la vieille ville ils devaient passer par les portes des remparts. Pénétrés des idées d'égalité du siècle, ils constatèrent qu'ils payaient des impôts « comme les autres ». Pourquoi les obligeait-on à faire des détours pour entrer en ville ? Pourquoi celle-ci demeurait-elle emprisonnée dans ces murailles à demi-ruinées, vestiges des temps héroïques ? Pourquoi ne s'ouvrait-elle pas au Progrès ?

Des pétitions, des réclamations, des protestations affluèrent à l'hôtel de Ville. La politique s'en mêla, la spéculation également. L'esprit utilitaire, conséquence du machinisme, tout concourut à hâter la solution du problème. On entreprit alors la démolition des remparts et le nivellement des bastions qui formaient l'enceinte fortifiée de la ville.

C'est cette opération qu'on appela le *débastionnement.*

Ce travail énorme dura trois quarts de siècle. Il fut poursuivi à peu près sans désemparer par dix-sept municipalités, sous six règnes ou régimes politiques différents. Chacune d'elles, arrivant à l'hôtel de ville, annonçait le même but : abattre les remparts et aménager

---

1. Séances des 7 juin et 13 décembre 1944.
2. Arrêté préf. du 4 oct. 1848, déterminant l'emploi d'un crédit de 6.000 fr. destiné à aider les petits propriétaires qui substituaient la tuile au chaume.

l'enceinte. Cette œuvre, bonne ou mauvaise, témoigne d'un esprit de suite qui, malgré les variations d'exécution et le fractionnement inévitable du travail, en fait une opération unique et constitua la plus grande transformation urbaine qui ait eu lieu à Dijon depuis l'ouverture de la rue de la Liberté un siècle auparavant.

Car, au travail négatif de la destruction des fortifications, s'ajouta la création, sur leur emplacement, d'une ligne de boulevards, de places, et l'aménagement de nouveaux quartiers. On ne peut étudier l'une de ces destructions sans parler de la réalisation correspondante : elles sont liées à la fois par leurs causes et par leurs conséquences.

L'enceinte fortifiée

L'enceinte fortifiée comprenait une ceinture de remparts (courtines, tours et bastions), protégée par des ouvrages extérieurs (demi-lunes, contre-gardes) et enfin une sorte de citadelle : le Château [1]. Depuis sa construction, ce système de fortifications avait subi maintes réparations et maintes transformations. Lorsqu'en 1678 le traité de Nimègue consacra la conquête de la Franche-Comté, la frontière de la France qui était sur la Saône se trouva reculée jusqu'à la Suisse. Dijon n'était plus ville frontière et notre cité fut déclassée définitivement comme place forte par un édit royal de 1711.

A partir de cette époque, les fortifications inutiles servirent à l'agrément des Dijonnais. On nivela et on planta les remparts d'une double rangée d'arbres et bientôt fut nouée autour de la ville une allée de verdure en terrasses qui forma une promenade incomparable [2]. Les tours furent concédées (mais non vendues) à des particuliers qui y élevèrent des pavillons recherchés pour leur exposition et leur belle vue. Partout autour des remparts les ouvrages se couvrirent de vergers, de jardins, de pépinières.

L'enceinte fortifiée couvrait plus de 45 hectares sans compter les remparts ni les chemins couverts. Voici comment se répartissait cette superficie au début du siècle dernier :

Parties converties en jardins potagers	2 h 48 a 50 ca
Parties plantées en vergers	5 h 52 a 60 ca
Parties plantées en pépinières	56 a 40 ca
Parties plantées en vignes	8 h 61 a 40 ca
Parties en culture diverses, luzerne	13 h 58 a 00 ca
Promenades publiques : (du Roi de Rome, des Marronniers, etc.)	5 h 17 a 10 ca
Terrains vagues	2 h 58 a 10 ca
Constructions situées sur l'aire des ouvrages : Château	2 h 25 a 80 ca
Dérivation de Suzon	5 h 02 a 30 ca
Soit	45 h 80 a 20 ca

1. Pour l'historique des remparts, voir les ouvrages de H. Chabeuf, J. Garnier, L. Bonnamas, H. Marc et les récents travaux de M. J. Richard, sur l'*Histoire topographique de Dijon*, v. supra, p. 316.
2. Arch. mun., H 150, H 186, H 194, H 213.

Lorsque survint la Révolution, la Ville se croyait la seule propriétaire de ses fortifications, puisque depuis un temps immémorial elle en avait la jouissance paisible. Légalement d'ailleurs, l'article 5 de la loi du 12 novembre 1791 maintenait les villes et communautés, qui n'étaient point places-fortes utiles à la défense de l'État et dont les fortifications n'étaient point entretenues aux frais de la nation, dans la possession desdites fortifications si elles étaient fondées en titres et si cette possession remontait à plus de dix ans [1].

Dijon n'était plus place-forte et les registres de délibérations montraient avec évidence que depuis plusieurs siècles la Ville, par des impositions sur ses habitants, le secours des retrayants et le produit de son patrimoine, avait réparé, rétabli et entretenu ses fortifications [2]. De plus elle avait soutenu plusieurs procès qui la confirmaient dans ses droits, notamment celui contre les Cordeliers en 1715 [3].

Pourtant, le 17 janvier 1792, le Directoire du Département transmettait au maire une lettre du régisseur des Biens nationaux, Thiffet, qui demandait des renseignements sur les droits de la Ville.

Celle-ci ne crut pas devoir justifier ses titres [4] et par arrêté du 28 janvier suivant elle décida d'amodier les fossés, ouvrages et dépendances des fortifications. Elle vendit même un journal de terre près de la Porte d'Ouche.

Mais dans ces temps d'exception et de misère publique la nécessité faisait loi. La France avait besoin d'argent pour faire face à l'Europe liguée contre elle. La loi du 28 ventôse an III ordonna la vente des biens nationaux et aussitôt des particuliers soumissionnèrent certaines portions des ouvrages.

La municipalité protesta aussitôt et insista pour que les fossés, remparts et bastions ne soient point vendus : « Il est d'ailleurs facile de sentir, observait-elle, qu'en vendant ces objets, la Ville ne serait plus fermée, ce qui serait un très grand inconvénient et dans le cas où l'Administration départementale ne croirait devoir obtempérer à l'invitation de l'Administration municipale, elle est priée de suspendre les adjudications de ces objets jusqu'à la décision du Gouvernement qui sera très incessamment sollicitée » [5].

La municipalité n'obtint pas complètement satisfaction ; les remparts proprement dits, c'est-à-dire les promenades furent réservées et mentionnées au nombre des propriétés communales sur un « État des revenus, ressources, charges et dépenses de la Commune de Dijon » [6].

---

1. Délib. Cons. gén. de la Commune du 21 mai 1791 : Arch. mun., Regist. de la municipalité, 6, p. 123.
2. V. notamment dél. ou arrêté des 4 oct. 1790, 20 vendém. an II, 9 vendém. an III, 27 germ. an V, 30 nov. 1806 (Arch. mun.).
3. Arch. mun., H 150 et Arch. C.-d'Or, H 914.
4. Arrêté du 21 janv. 1792 (Arch. mun. et Registre de la Municipalité, 5, p. 15).
5. Dél. du 17 prairial an IV (Arch. mun., Reg. de la Mun., 2, p. 554.
6. Arch. mun., Reg. de la Munic., 12, p. 1744 ; Arch. C.-d'Or, série O, Ville de Dijon, comptabilité ; propriétés communales.

Les fossés, bastions, demi-lunes et tours furent vendus au titre des biens déclarés nationaux et aliénables [1]. L'État conserva le château et ses fossés. La Ville demeura propriétaire des remparts, c'est-à-dire de toutes les courtines, de la tour Saint-Nicolas et de la tour de Raine qu'elle utilisait elle-même. Elle conserva aussi l'emplacement de l'ancienne demi-lune de Raine transformée en promenade, le bastion de Tivoli et le chemin couvert à l'est avec ses promenades de l'Étoile et des Marronniers.

La vente des fortifications n'était pas encore le débastionnement, c'en était le prélude. En livrant cette zone aux entreprises privées, la Ville préparait une transformation qu'elle ne pourrait diriger. Au contraire, si elle avait pu s'en réserver la propriété, elle se serait ménagé la possibilité de l'aménager elle-même dans le seul intérêt public.

Néanmoins l'état des lieux subsista encore près d'un demi-siècle après la Révolution. Les vieilles murailles à peine entretenues avaient pris sous la patine du temps un air vénérable ; les allées d'arbres toutes pépiantes de chants d'oiseaux les couronnaient d'une voûte de verdure, et Victor Hugo lui-même se laissait prendre au charme romantique de nos remparts : « Dijon est une délicieuse ville mélancolique et douce, écrivait-il [2] ; je me suis promené sur ses vieux remparts. L'automne leur va bien, l'automne est une saison charmante. Les arbres y sont dans toute leur beauté, on voit le feuillage comme en été et le branchage comme en hiver ».

Telle était l'enceinte fortifiée qui allait disparaître.

Le débastionnement s'opéra en plusieurs phases :

La première fut celle des *percées*. Il s'agissait d'abord d'améliorer les voies de communication existantes ou d'en créer de nouvelles entre la ville et ses faubourgs. Cette opération de voirie se compléta par la réserve de vastes dégagements devant ces entrées de ville. C'est là l'origine de nos grandes places : Saint-Pierre, Saint-Bernard Saint-Nicolas.

La seconde phase est motivée par l'installation du chemin de fer sur la portion ouest des remparts. Ceci entraîna la disparition de la Porte d'Ouche et de la contre-garde de Guise ainsi que la percée de la rue Mariotte.

La troisième phase fut conditionnée par l'établissement du plan officiel de débastionnement établi par concours public et qui inspira directement l'ouverture des boulevards Carnot et Thiers et l'aménagement de la place Darcy. C'est la période des réalisations ordonnées.

La quatrième phase n'est qu'un pâle reflet de la troisième ; l'achè-

---

1. En vertu des décrets des 19 et 21 déc. 1789, 9 mai, 25, 26 et 29 juin, 9. juil., 23 et 28 oct. 1790. Les procès-verbaux de ces adjudications figurent aux Arch. mun., M4 53/3, M1 53/7 et aux Arch. C.-d'Or, Q 425, Q 426 et Registres des ventes de biens nationaux.

2. Lettre du V. Hugo du 20 oct. 1836.

vement du même plan, mais en dégénérescence et sous l'influence pernicieuse de la spéculation. C'est la période des solutions paresseuses et économiques : démolition du Château et aménagement du quartier Tivoli.

I

LES PERCÉES

La porte Saint-Pierre et la place

A la fin du règne de Louis XV, vers 1765, la vieille porte Saint-Pierre, encadrée de ses tours, avait été démolie, mais le bastion était demeuré. On avait alors édifié à la place de la porterie, deux piliers décoratifs dont l'un subsiste encore à l'angle de la rue de Tivoli. Une maison pour le portier, clercelier, avait été construite dans le bastion, à droite en sortant. Il sembla qu'elle était mal placée et la Ville la céda à un sieur Poyet, entrepreneur, qui construisit en échange une autre maison à gauche, en face de la première [1]. On s'imagine facilement, en voyant le plan de cette entrée de ville étranglée et coudée, combien cette « chicane » était devenue intolérable aux Dijonnais. Des accidents s'y produisaient, surtout les jours de fête où une population nombreuse se portait au Parc.

En 1808, un concours fut ouvert afin d'étudier l'élargissement de la rue des Singes, c'est-à-dire de la partie de la rue Chabot-Charny comprise entre les rues de l'École-de-Droit et du Petit-Potet. Cette rue qui était comprise dans l'itinéraire de la route royale de première classe de Paris à Rome, n'avait en certain point que quatre mètres de largeur. Le projet primé, celui de l'architecte Caumont [2] fut adressé par le préfet au directeur général des Ponts et Chaussées. Un crédit fut inscrit au budget de 1811, mais le projet ne fut réalisé, par suite des événements, qu'en 1819-1820. Or dans son projet Caumont avait indiqué dans un plan général le complément nécessaire de l'opération de voirie mise au concours. Un tracé pointillé prolongeait la rue Chabot-Charny à travers le bastion et se terminait par un dispositif en « patte d'oie » qui se raccordait aux voies existantes du faubourg Saint-Pierre.

En 1821, une commission fut désignée au sein du Conseil municipal ; divers projets furent étudiés et le 18 avril 1822 le Conseil adoptait « celui qui forçait à acheter le moins de maisons, celui surtout qui ne touchait pas aux constructions de Mr Bazire, celui enfin qui était le moins dispendieux ».

Ce projet consistait à élargir le passage du côté du logis du portier et à prolonger cette voie à travers le bastion qui serait éventré et coupé en deux parties. La demi-lune de l'avenue du Parc serait

1. Traité entre la Ville et le sieur Poyet du 7 mars 1768 (Arch. mun., J 112).
2. Imprimé et publié le 13 juin 1809.

doublée au nord et formerait ainsi une place circulaire ; les deux pilastres du cours, déplacés jusqu'à l'entrée du bastion et clos d'une grille, remplaceraient une porte monumentale qui s'avérait impossible à disposer convenablement dans la brêche irrégulière du bastion dépourvu de symétrie. Cette percée de 14 m. de largeur franchirait le fossé sur un pont que l'État s'engageait à payer. La ville se hâta d'acquérir la portion de bastion nécessaire [1] et les travaux commencèrent.

Mais une opposition quasi générale se manifesta dans le public à l'égard du projet adopté : on le trouvait imparfait, étriqué. Cela se traduisit par l'éclosion de pétitions, de lettres, de contre-projets. Sur ces entrefaites le maire, Tanneguy Le Compasseur, marquis de Courtivron, ayant vu la possibilité d'améliorer le projet pris sur lui d'acquérir toute la partie orientale du bastion. On pouvait ainsi porter la largeur à 22 m. Néanmoins, devant les critiques essuyées par le projet, une commission fut désignée pour reconsidérer l'affaire. Après étude, le conseiller Dubard fit un rapport [2] qui n'a pas été transcrit au registre des délibérations mais imprimé [3], avec un plan explicatif.

Ce rapport, modèle de bon sens, méritait son impression. On y lit d'abord que lors de la présentation des projets on ne pouvait décider mieux. Les contre-projets sont ensuite passés en revue, enfin la conclusion est simple : attendre que le terrain soit nivelé et libre pour mieux juger. Le Conseil adopta ce point de vue, décida de démolir le bastion, de voûter la dérivation de Suzon et de n'autoriser aucune construction avant qu'une décision intervienne [4].

Au cours des travaux on compléta le dégagement en achetant aux héritiers Bazire la partie occidentale du bastion [5] puis une petite maison voisine à Jacques Millon [6]. On fit le point ; le vieux bastion de Louis XII, devenu un jardin d'agrément, avait disparu et ses pierres avaient comblé le fossé. Il ne restait que deux maisons à acquérir pour parfaire la destruction. Celle du sieur Petit fut vite acquise [7], mais la plus importante, l'ancienne maison du portier, qui appartenait alors à un sieur Ouvrard, ne le fut jamais. Ouvrard était un récalcitrant et s'apprêtait à défendre son bien avec énergie. Nos édiles étaient perplexes. Si on laissait cette maison on serait obligé de faire la place projetée en avant de la porte. On remarquera qu'alors, en 1829, on ne parle plus de percée, mais de place. Le Conseil invita le maire à engager des pourparlers avec Ouvrard et à mettre au concours le plan de la future place. La Révolution bouleversa ce programme ; les démolitions étaient achevées. Le nouveau Conseil

1. Acte d'acquis. du 2 août 1824 sur les héritiers Bazire.
2. Délib. Cons. mun., 23 mars 1825.
3. Douillier, imprimeur à Dijon, 1825.
4. Délib. Cons. mun., 17 août 1825.
5. *Ibid.*, 5 nov. 1825 ; acte notarié du 4 oct. 1825.
6. Acquise par acte notarié du 3 sept. 1826.
7. Délib. Cons. mun., 15 mai 1829 ; acte notarié du 25 mai 1829.

municipal, désirant en finir, adopta [1], sur le rapport de Darcy, le projet définitif, celui qui a été réalisé.

L'aménagement proposé avait plusieurs buts : masquer l'irrégularité des différentes arrivées des rues, dérober à la vue les remparts et laisser le plus possible de terrain à vendre. Le principe était simple : prolongement de la rue Chabot-Charny avec construction de deux bâtiments symétriques sur plan imposé, puis une double plantation circulaire. Cette plantation de platanes constitue vraiment l'armature géométrique de la place qui sans elle serait informe.

Dans sa séance du 19 mai 1837, le projet fut mis au point. On fixa la largeur de la rue Chabot-Charny prolongée à 18 m. ; on considéra que la reconstruction d'une porte était inopportune... « les remparts devant disparaître tôt ou tard ». On arrêta également les détails de construction des bâtiments d'angle. Remarquons, en passant, que le projet a respecté la maison Ouvrard qui existe encore accolée au pilier de la Porte de 1765. On décida aussi ce jour-là, chose peu connue, la création d'une place demi-circulaire au nord des bâtiments projetés, au carrefour des rues Pasteur, Chabot-Charny, Berlier actuelles. De ce projet partiellement réalisé, il ne subsiste aujourd'hui que la maison à façade incurvée, placée entre les rues Berlier et Chabot-Charny.

Toujours à la même séance le Conseil municipal décida l'aliénation des terrains où devaient s'édifier les bâtiments d'angle et vota le crédit relatif à l'installation de la grille d'octroi. Les terrains furent adjugés le 19 avril 1838 à Charles André et les deux bâtiments s'élèvèrent sur les plans de l'agent-voyer Papinot [2].

La plantation circulaire fut faite avec un diamètre de 110 m. On mit des banquettes gazonnées entre les arbres de la rangée extérieure et des bancs de pierre entre ceux de la rangée intérieure. Pour fermer la place à l'ouest, on planta sur le terrain communal une rangée d'arbres qui accusait davantage l'alignement courbe et faisait vis-à-vis aux marronniers existants de l'autre côté. Le jet d'eau de 28 m. de diamètre fut inauguré le 28 juillet 1841. En 1848, le citoyen Chamson, propriétaire des terrains formant l'îlot où s'élève l'église, demanda l'alignement pour construire. La Ville lui imposa l'alignement courbe [3] et lui vendit 676 m. de terrain communal [4] en lui imposant également un plan de construction dressé par le voyer Papinot. C'est là l'origine des immeubles situés au nord de l'église. La Ville procéda de la même manière avec un sieur Fleiche qui éleva une maison à l'entrée de la rue Févret [5]. En voyant ces constructions on regrette que l'idée amorcée de fermer la place par un rideau d'arbres n'ait pas été pour-

1. Délib. Cons. mun., 21 août 1835 et 15 janv. 1836.
2. Délib. Cons. mun., 18 mai 1838 et 29 mars 1838. Les frontons ont été sculptés par Louis-Joseph Moreau, père du sculpteur Mathurin Moreau.
3. Délib. Cons. mun., 27 mai 1848.
4. Acte de vente du 16 sept. 1848.
5. Dél. Cons. mun., 14 février 1849.

suivie, car ces constructions médiocres auraient été du moins masquées.

Pourtant les Dijonnais de l'époque étaient fiers de leur nouvelle place du Jet-d'eau ! « Cette entrée de Dijon a une rare magnificence, écrivait Joseph Bard en 1849. L'aspect de cette région dijonnaise, on peut le dire sans jactance et sans enflure, est d'une splendeur toute romaine et rappelle la fameuse place *del Popolo*. Elle a aussi, par des élégants préaux, quelque analogie avec la place de la Concorde ». Avec le recul des années cet enthousiasme paraît bien exagéré.

La sollicitude municipale s'évertuait d'ailleurs à perfectionner l'œuvre. Les jardins disposés en quartiers furent créés et clôturés de grilles en 1852. Les banquettes gazonnées disparurent, les fossés furent comblés en 1869 et remplacés par des bordures de trottoir qui formèrent un terre-plein de 118 m. de diamètre [1]. Le 3 juillet 1853, commencèrent les travaux de la nouvelle église Saint-Pierre, dirigés par les architectes Goujon et Degré, sur les plans de Lassus qui étudiait, à cette époque, la restauration de Notre-Dame. Elle fut inaugurée le 31 octobre 1858 et son horloge fut installé en 1903. Elle n'ajoute rien à la beauté de la place.

En 1872, l'ouverture du boulevard Carnot modifia l'aspect de ce secteur. Notons encore que le kiosque à musique actuel fut édifié en 1912 à la place d'un premier kiosque en bois qui datait de 1869 [2].

Ainsi fut aménagée la place Saint-Pierre, « la place du Dijon habillé, comme disait Degré, la place des promeneurs, la place que l'honnête homme traverse avec le même plaisir au moins que l'homme de loisir, quand aux jours de repos il oublie le dur labeur de la semaine en conduisant femme et enfants, bien proprement vêtus, s'épanouir sous les ombrages de notre grande et populaire promenade » [3].

Telle qu'elle apparaît aujourd'hui, cette place qui s'appela un temps place du Peuple, puis place Wilson, mais qui demeure historiquement la place Saint-Pierre, ne présente pas un ensemble homogène. Pour l'encadrer dignement, il aurait fallu raser radicalement les maisons banales existantes pour reconstruire selon l'alignement courbe en rectifiant certaines arrivées de rues. Il ne pouvait en être question à cette époque où l'on ne pensait pas à exproprier pour des raisons d'esthétique. Les réalisateurs de 1836 ont largement dégagé cette entrée de ville et le vieux bastion, par sa position même, était condamné à disparaître ainsi que le prouve l'importance de ce carrefour, l'un des principaux nœuds de la circulation urbaine.

La porte des Godrans et la place Saint-Bernard

Le secteur de banlieue qui s'étendait entre le château et le cours Fleury était, au temps de la Révolution, le plus désert, le plus cham-

1. Délib. Cons. mun., 30 juin 1869.
2. *Ibid.*, 29 juin 1869, décidant la construction d'un kiosque pour 45 musiciens.
3. Henri Degré, *Deuxième brochure sur le débastionnement*, 1866.

pêtre qui soit à la ronde. Les Dijonnais qui y possédaient terrains ou jardins, désiraient depuis longtemps que la rue des Godrans fût prolongée à travers le rempart. Une pétition du 17 pluviôse an VIII réclamait cette percée qui fut d'ailleurs autorisée aux frais des pétitionnaires [1]. La somme nécessaire ne fut pas recueillie.

Ce n'est qu'en 1837 qu'Adrien-Léon Lacordaire [2] présenta un nouveau projet. Il s'agissait de déblayer le rempart en ménageant deux rampes d'accès latérales comme il en existe encore une au Tivoli. La porte serait constituée par deux pilastres reliés par une grille. Deux pavillons d'octroi seraient construits en avant et de chaque côté de cette porte. Sur l'emplacement du fossé une place demi-circulaire serait tracée. Trois routes s'y rejoindraient : l'une partant en direction de la porte de la Liberté, l'autre vers la porte Saint-Nicolas, la troisième, perpendiculaire au rempart, rejoindrait le grand chemin de ceinture. Ce projet signé de Lacordaire, au nom d'une société de propriétaires, comme on disait alors, devait être financé par souscription privée et subventionné par la Ville. Le principe en fut adopté par le Conseil municipal, le 18 février 1837, sur le rapport de Darcy. La souscription atteignit la somme de 11.876 francs.

L'étude détaillée du projet montra que, pour ménager l'avenir, il serait utile de relier directement la porte au grand chemin qui longeait le Suzon face au cours Fleury. Par raison de symétrie, une autre fut prévue pour relier ultérieurement la porte avec la route de Paris. Une troisième rue de 10 m. de largeur à ouvrir dans les terrains de M. Saunier fut annexée au projet (rue d'Ahuy actuelle). C'est sur ces bases que les travaux commencèrent [3].

Ces modifications n'avaient pas été sans contrarier l'économie du projet. Ces voies supplémentaires diminuaient la superficie du terrain à vendre et augmentaient les frais de viabilité. Malgré l'incertitude des résultats, Lacordaire persévéra dans son entreprise ; il compléta simplement son projet par une adjonction plus rémunératrice au nord du Grand Chemin.

D'accord avec la Ville [4], il procéda au redressement rectiligne du Grand Chemin de ceinture (qui forma ainsi la rue Devosge actuelle) et amorça une rue secondaire partant du même point que la rue déjà prévue. Là, il réserva cette petite placette qui, ornée d'une vasque de fonte, charme aujourd'hui par son aspect provincial et vieillot (place Dupuis).

La Ville vota 1.000 francs d'indemnité aux propriétaires touchés par le redressement du chemin ; elle décida en même temps d'élargir à 8 m. 50 un sentier qui unissait le Grand Chemin au Château (porte

1. Arrêté de l'Administr. centrale du 5 ventôse an VIII.
2. Adrien-Léon Lacordaire, ingénieur civil et architecte, était le frère du grand prédicateur dominicain. Il devint plus tard directeur de la Manufacture des Gobelins.
3. Délib. Cons. mun., 16 déc. 1837 et 28 déc. 1838.
4. Délib. Cons. mun., 4 et 30 mai 1838, 30 août 1839, 17 févr, 20 et 21 mars, 18 avril 1840 ; acte d'échange des terrains du 30 mai 1840.

de secours) et qui forma plus tard la partie nord de la rue du Temple. Le Conseil municipal vota également une subvention aux souscripteurs du percement de la porte des Godrans [1].

La Ville avait acquis sur l'État [2] la partie des fossés comprise entre le château et la tour de la Trémouille. Elle rétrocéda à Lacordaire la superficie nécessaire à l'achèvement de son projet [3]. Enfin le 9 novembre 1840, le maire fixa par arrêté les alignements définitifs des rues et places. Les tracés des rues d'Ahuy et de Fontaine (actuellement Colonel-Marchand) furent approuvés le 2 septembre 1843.

Cela n'était qu'opération de voirie. Lacordaire voulait réaliser un ensemble urbain. Les constructions s'élevèrent sur ses plans. Malheureusement Lacordaire ne put achever son œuvre. Ses spéculations tournèrent mal. Ce quartier neuf, inachevé, fut dès l'origine impopulaire, décrié. On disait qu'il était trop près du château en ruines, loin des rues marchandes, incommode, désagréable pour le séjour. Raillant les maisons de la place « précédées de leur jardin de curé », Joseph Bard estimait en 1849 « que ce quartier beaucoup trop vanté n'avait pas demandé de notables frais d'invention, ni de vastes efforts d'inspiration et de verve » ! Enfin le public boudait ce quartier, cet « exil ». Bref, l'affaire ne « paya » pas, elle passa en d'autres mains.

Néanmoins, Lacordaire élevait, en 1847, la statue de saint Bernard sur la petite place Dupuis [4]. L'année suivante, le monument dut être enlevé et remisé à Saint-Bénigne pour échapper aux vandalisme des ignorants. En 1852, la statue fut réinstallée, mais cette fois sur la place principale qui devint ainsi la place Saint-Bernard. L'année suivante, la limite d'octroi fut reportée plus au nord et les pavillons, inutiles, furent démolis et transportés avec la grille au parc de la Colombière où ils sont encore et servent de logis aux gardiens. En 1854, on procéda à la démolition et au nivellement du rempart jusqu'à la porte Saint-Nicolas [5] et on planta les platanes magnifiques qui existent encore. Ce n'est qu'en 1891 que fut abaissé et nivelé le rempart allant au château.

En 1892, on dessina les jardins, on planta les arbres et la place prit cet aspect bourgeois et calme qu'elle a conservé. Son charme tient à l'ordonnance de son ensemble. On sent que les maisons ont été conçues pour être bâties sur cette place et que la place a été tracée pour recevoir ces maisons. Leur architecture est modeste, certes, mais décente et égayée par la verdure. Malgré son peu d'ampleur, la place Saint-Bernard est la mieux réussie des réalisations urbaines du XIXe siècle.

---

1. Délib. Cons. mun., 13 déc. 1839.
2. Délib. Cons. mun. 15 avril 1839. Ordonnance royale du 23 avril 1840. Acte d'acquis., 11 juin 1840 : surface acquise : 1 h. 11 a. 44 ca.
3. Délib. Cons. mun., 11 mai 1839 et 6 nov. 1840.
4. Le monument, œuvre de F. Jouffroy, fut inauguré le 7 nov. 1847.
5. Délib. Cons. mun., 29 déc. 1853.

Disparition de la tour au Fermerot et percée de la rue de la Préfecture

Au début du siècle dernier, la rue de la Préfecture, calme et peu passante, se terminait en cul-de-sac contre le rempart qui empruntait le tracé de la rue du Nord actuelle. Seul un escalier permettait aux piétons d'y accéder. Juste en face de la rue, mais sur la façade extérieure du rempart se trouvait la vieille tour au Fermerot, qui, rasée au niveau du rempart, supportait une maison. A l'époque cette maison et tout le terrain jusqu'à la porte Saint-Nicolas appartenaient au sieur Claude Sirugue. Dès le 15 pluviôse an XIII, les habitants de la rue de la Préfecture avaient demandé le percement du rempart.

Ce n'est qu'en 1835 que l'affaire fut reprise. La maison Sirugue venait d'être mise en vente. La Ville décida de l'acquérir [1] malgré une pétition contraire émanant des habitants de la rue J.-J.-Rousseau qui voyaient avec inquiétude cette percée projetée : une partie du trafic de leur rue allait s'écouler par cette voie nouvelle. Une ordonnance royale du 28 février 1837 approuva ce projet. Mais il restait encore à traverser la propriété Létalnet située hors du rempart et constituée par la demi-lune et les fossés.

Lorsque le bastion Saint-Nicolas fut nivelé en 1846-1847, la dérivation du Suzon qui le contournait fut comblée et remplacée par un aqueduc rectiligne [2]. Puis, en 1848, le rempart, la maison Sirugue, l'ancien logement du portier, les jardins, tout fut démoli, déblayé, nivelé par les ouvriers sans travail. On en profita pour créer un passage précaire. Ce n'est qu'en 1853 qu'on vota un crédit pour le prolongement de la rue de la Préfecture [3]. La Ville faillit s'entendre à l'amiable avec M. Létalnet [4] mais finalement l'expropriation fut décidée [5] en faveur d'une parcelle de terrain triangulaire de 10 a. 34 ca. qui permettait le prolongement en ligne droite jusqu'à l'angle de la maison même de M. Létalnet.

Cet état de chose subsista jusqu'à l'aménagement définitif de la place Saint-Nicolas en 1887, dans laquelle ce passage provisoire se trouva intégré.

Destruction de la porte Saint-Nicolas et création de la place

La porte Saint-Nicolas présentait un dispositif analogue à celui de la porte Saint-Pierre, ainsi que le montre le plan joint à cette

---

1. Délib. Cons. mun., 7 fév. 1835. Adjudication à la Ville de la maison Sirugue le 8 fév. 1835.
2. Délib. Cons. mun., 1er févr. 1847. Acte d'échange de terrain avec Létalnet du 21 août 1847.
3. Délib. Cons. mun., 29 déc. 1853. Décret imp. du 10 avril 1854.
4. Délib. Cons. mun., 16 janv. 1854.
5. Délib. Cons. mun. 15 juill. 1854. Jugement d'expropr. du 17 mai 1854. Décision du jury du 18 août 1854.

étude. Diverses lithographies anciennes et des dessins nous font apparaître cet appareil militaire sous un jour pittoresque que nous apprécions bien plus que nos aïeux. En effet, la tour Saint-Nicolas, située à l'extrémité de la rue J.-J.-Rousseau, fut démolie en 1810 et le bastion dont la superficie était de 1 ha. 11 a. fut mis en vente à la même époque [1]. Il avait été concédé à la Ville en 1753 par le roi et avait été conservé par la Révolution. La porterie extérieure qui subsistait seule était fort incommode à cause de son peu d'élévation, ce qui donnait lieu à des accidents fréquents.

En 1827, le maire, Gaspard de Courtivron, proposa [2] de la remplacer par deux piliers reliés par une grille... ; l'affaire n'eut pas de suite. En 1841, le bastion qui appartenait alors à M. de Kolly fut mis en vente. Sur les instances des habitants du faubourg Saint-Nicolas, la Ville engagea des pourparlers avec M. de Kolly et M. Audiffred, propriétaire d'un verger situé au pied et à l'est du bastion [3].

La Ville obtint deux promesses de vente [4]. Les habitants du quartier et ceux du faubourg ouvrirent alors une souscription pour établir un pont sur le fossé. Sur ces entrefaites M. de Kolly était déclaré en faillite et le bastion allait être vendu aux enchères. La Ville décida de s'y opposer [5]; elle venait d'étudier un projet d'aménagement des abords de la porte Saint-Nicolas [6]. Ce projet adopté par le Conseil municipal, le 22 mars 1845, était le type du projet utilitaire, commercial, étriqué et de pauvre inspiration. L'opération devait être rentable ; son but essentiel était surtout de revendre immédiatement une grande superficie de terrain ; c'était là son mérite aux yeux des édiles. L'architecte Degré présenta un contre-projet qui fut repoussé pour son ampleur : il se rapprochait de ce qui fut exécuté 42 ans plus tard. Un vent de timidité soufflait à l'hôtel de Ville et le maire Victor Dumay, lui-même, pourtant si ouvert aux conceptions hardies, soutenait le projet officiel de Sirodot et Genty. La place Saint-Pierre qui s'achevait semblait suffire aux Dijonnais ; le mauvais démarrage de la place Saint-Bernard les rendait circonspects. De plus le quartier Saint-Nicolas s'appauvrissait : depuis le transfert des halles aux Jacobins en 1807 et l'ouverture du canal de Bourgogne en 1832, le centre commercial de Dijon s'était déplacé. Le projet officiel adopté ne devait être exécuté que lorsqu'une « société » s'offrirait pour cette entreprise. Il est probable que ce projet avait été, sinon inspiré, du moins influencé par cette combinaison financière qui s'organisait en coulisse et qui ne vit jamais le jour... car le Ministère qui approuva souvent des projets ineptes, recula devant celui-ci et demanda la mise à l'étude d'un projet comportant de grandes voies transversales.

1. Procès-verbal d'adjudic. du 26 mai 1810 à J.-B. Laligant.
2. Délib. Cons. mun., 15 mai 1827.
3. *Ibid.*, 12 mars 1841.
4. Sous-seings privés de Kolly du 29 mars 1841 (45.000 fr.) et Audiffred du 17 févr. 1841 (9.000 fr.).
5. Délib. Cons. mun., 16 févr. 1844.
6. *Ibid.*, 24 mars 1843, 12 juin 1843, 16 févr. 1844.

Ce fut un beau concert de récriminations ! Vouloir juger depuis Paris Et sur un plan d'ensemble ! Un rapport du conseiller Chevillard [1] fit justice des objections du Ministère. Un passage mérite d'être cité « On se demande où est la nécessité de relier à grands frais l'est à l'ouest de la Ville par une ligne immense, tangente à ses murs ; on se demande quels sont les besoins auxquels cette voie doit donner satisfaction. On se demande quelles industries la réclament ? Et qu'on ne l'oublie pas : si cette ligne n'est pas utile dans le présent, elle ne l'est pas davantage dans l'avenir. S'il est parfois téméraire d'assigner des bornes au développement futur d'une ville, on doit reconnaître qu'on peut affirmer, dans la question qui nous occupe, que ce développement ne réclamera jamais de semblables voies de communications ». Après un siècle d'extension dijonnaise, il serait peu charitable de souligner une telle étroitesse de vues. On remarquera seulement que ce rapport prudhommesque, fruit des délibérations d'une commission élue, concrétise la mentalité de la masse du public ; il explique aussi pourquoi Degré semblait un « hurluberlu » à ces conseillers de village. Bref le projet ne fut pas approuvé. Les années passaient. Pendant l'hiver 1846-1847, le nombre des chômeurs augmenta de façon inattendue par suite de la fermeture des chantiers du chemin de fer [2]. Pour occuper les ouvriers, la Ville décida la destruction du bastion [3] et intervint auprès de l'autorité supérieure [4] pour obtenir au moins l'approbation des acquisitions sur de Kolly et Audiffred. Ces promesses de vente furent approuvées et enfin réalisées le 17 août 1847. La Ville se trouva donc propriétaire d'une vaste esplanade. Qu'allait-elle en faire ?

Ce n'est qu'en 1855, sept ans après la Révolution, que la Ville adopta un projet d'aménagement présenté par l'architecte de la Ville [5]. On réalisa ainsi, face à la rue Saint-Nicolas, une place circulaire, plantée d'une double rangée d'arbres et plusieurs polygones bordés d'arbres (voir plan) qui pourraient être utilisés pour y installer des marchés publics. En réalité ils servirent de terrains d'exercice aux soldats de la caserne des Capucins toute proche. Entre les nouveaux tracés et l'ancienne porte démolie subsistait une propriété close de murs, la maison Buzenet-Dureuil, qui naguère était placée entre le pont des fossés et l'aile du bastion. Cet ensemble informe subsista pendant trente ans.

C'est en 1875, lorsqu'on aménagea le boulevard Thiers qu'on étudia [6] une disposition définitive pour que la place Saint-Nicolas s'intègre mieux dans l'aménagement du quartier. Ce projet exécuté lentement a donné à la place sa forme actuelle. Pour tracer la courbe

1. Délib. Cons. mun., 11 juin 1847.
2. Les travaux cessèrent par suite de la défaillance de la première compagnie concessionnaire du tronçon Chalon-Dijon. La Cie P.-L.-M. lui succéda.
3. Délib. Cons. mun., 31 déc. 1846 et 1er févr. 1847.
4. *Ibid.*, 11 juin 1847.
5. *Ibid.*, 22 févr. 1855.
6. *Ibid.*, 3 et 28 juin 1875.

occidentale on coupa largement dans la propriété Létalnet et la Ville échangea avec l'héritière de celui-ci, Mme Nolotte-Létalnet, une parcelle de terrain de 1.452 m² contre un lot plus vaste au nord de la nouvelle place [1]. La maison Buzenet-Dureuil achetée [2] fut rasée.

On aménagea les deux squares, on planta des arbres et on plaça des bancs [3]. On l'appela la place de la République. Elle mesure, selon ses axes, 100 m. de largeur et 250 m. de longueur.

L'aménagement achevé, la Ville revendit les terrains libres situés en dehors des alignements et réalisa pour cela un petit lotissement qui donna naissance aux rues Claus-Sluter et Gabriel-Peignot [4]. Le monument élevé en l'honneur du président Carnot au centre du terre-plein fut inauguré le 22 mai 1899 [5].

Telle qu'elle apparaît aujourd'hui, cette place est encore inachevée. Son aménagement ne sera terminé que lorsque des immeubles neufs viendront remplacer, au nouvel alignement, les vieilles maisons antérieure à la création de la place et équilibrer ainsi le coup d'œil d'ensemble. A ce point de vue, la percée du boulevard Clemenceau, en 1930, n'ajoute rien à la beauté de la place, car elle fut réalisée sans souci d'esthétique, uniquement pour faire passer une ligne de tramway qui ne fut d'ailleurs jamais installée.

Destruction du cours Fleury et de la demi-lune du Fermerot
Le boulevard de la Trémouille

Il s'agit là d'une opération secondaire, exécutée parallèlement à la création de la place de la République. Quand le quartier Saint-Bernard fut aménagé, le tronçon de boulevard qui se dirigeait à l'est venait butter contre la tour de la Trémouille et le cours du Suzon. Plus loin le rempart subsistait jusqu'à la rue de la Préfecture et au devant de lui, la demi-lune du Fermerot, convertie en verger et en pépinière, mariait sa verdure à celle du cours Fleury qui la bordait sur deux faces.

Le cours Fleury n'était, à l'origine, qu'une partie du chemin couvert. Vers le milieu du XVIIIe s., l'intendant Joly de Fleury [6] l'avait fait aménager en promenade et planter d'une triple allée d'arbres de 240 m. de longueur qui avait sa perspective sur la tour de la Trémouille. Elle communiquait avec la porte Saint-Nicolas par une allée perpendiculaire qui se terminait par une sorte de petit quinconce. C'était la seule promenade qui exista au nord de la ville. Comme on l'a vu, l'administration municipale de 1845 n'envisageait pas la démo-

1. Délib. Cons. mun., 15 févr. 1881.
2. *Ibid.*, 10 mai 1882, 9 févr. 1883.
3. *Ibid.*, 16 mai 1886, 7 oct, 5 déc. 1887.
4. *Ibid.*, 8 avril 1889, 14 nov. 1890.
5. Il est dû à l'architecte Félix Vionnois et à la collaboration de deux sculpteurs dijonnais, Mathurin Moreau et Paul Gasq.
6. Jean-François Joly de Fleury de la Valette, intendant de la province de Bourgogne de 1749 à 1761.

lition totale des remparts. Elle décida, le 5 février 1846, d'acquérir la tour de la Trémouille, pour y installer un observatoire météorologique et astronomique. L'affaire n'aboutit pas ; elle fut reprise [1] et finalement la tour fut acquise par la Ville le 15 juillet 1854 moyennant 5.300 francs. Elle fut immédiatement démolie avec le rempart allant à la porte Saint-Nicolas [2]. On traça là une rue de 12 m. (la rue de la Trémouille) et une petite placette triangulaire, qui existe encore, pour la raccorder avec les rues du Nord et de la Préfecture. Quelques maisons se construisirent à la suite de celles du faubourg Saint-Bernard et cet état de choses subsista plus de trente ans.

En 1878, la Ville, d'accord avec l'Inspection académique, voulait édifier une école normale d'institutrices et une école annexe. On avait parlé de Montchapet, mais finalement la demi-lune de Fermerot, qui appartenait alors à Mme Nolotte-Létalnet, fut choisie à cause de sa proximité du centre. Et pour avoir moins de terrain à acquérir, la Ville décida de supprimer le cours Fleury ! Ce fut là l'une des plus lamentables destructions du siècle. Quant une ville a la bonne fortune de posséder une promenade elle ne la supprime pas ; au contraire, elle la transforme, elle l'agrandit si possible, mais avant tout elle la conserve. Le cours Fleury avait vieilli, ses plantations dépérissaient et le Suzon voisin était un dépotoir : soit ! Il fallait voûter le Suzon, refaire la plantation. En 1866, Degré l'avait préconisé ; la même année Durandeau rêvait d'un aménagement nouveau [3]. Les vandales de 1878 n'étaient pas des ignorants. Ils avaient une promenade proche du centre, ils pouvaient la rajeunir, l'améliorer à peu de frais, ils l'ont détruite, ils sont inexcusables.

Ils le sont d'autant moins que la propriété Nolotte-Létalnet couvrait plus d'un hectare et qu'à cette époque la Ville savait (depuis 1875) qu'elle aurait besoin d'une autre partie pour achever la place de la République. Pourquoi ne pas l'avoir acquise en totalité ? C'est qu'il fallait payer. Or un conseiller avait trouvé une combinaison économique. C'est elle qui forme la base d'un traité conclu entre les deux parties [4] : Mme Nolotte-Létalnet cédait 4.500 m² de terrain et le sol des rues de Clairvaux prolongée (Joseph-Tissot actuelle) et Devosge prolongée. La Ville aménageait les rues. C'est avec de tels procédés qu'on équilibre un budget, mais qu'on gâte une ville.

L'affaire était bonne pour Mme Nolotte-Létalnet qui put lotir les terrains qui lui restaient et qui avaient été valorisés par les travaux exécutés aux frais de la Ville. C'est ainsi que s'édifia l'îlot de maisons situé entre la rue Joseph-Tissot et la place de la République. On profita des circonstances pour élargir à 17 m. la rue de la Trémouille

1. Délib. Cons. mun., 20 juill. 1848.
2. *Ibid.*, Cons. mun., 29 déc. 1853. Décret impérial 10 avril 1854.
3. Concours de débastionnement. Rapport Durandeau, 24 déc. 1866.
4. Délib. Cons. mun., 23 juill. 1878.

et la Ville signa enfin le traité avec le Département pour la construction de l'École normale de jeunes filles [1].

Cependant les idées évoluaient. La place Darcy s'aménageait, la question du château agitait les esprits. Degré critiquait les travaux entrepris. On parlait d'un boulevard qui unirait en ligne droite le viaduc de l'Arquebuse à la place Saint-Bernard. Dans cette ambiance le Conseil municipal fut pris d'une soudaine audace et décida de transformer la rue de la Trémouille en boulevard de 24 m. de largeur [2]. On modifia les accords avec Mme Nolotte-Létalnet ; on voûta la dérivation du Suzon, on acheta les maisons qui s'étaient construites [3], pour les démolir. La Ville décida la construction de l'école de filles [4] ; on voûta et on rectifia le cours du Suzon le long du cours Fleury ; on arracha les arbres de sa partie septentrionale et, à la place du rond-point, on éleva l'école maternelle. Puis le long de la rue Sambin on établit la plantation actuelle, pauvre rappel de l'ancienne. Les écoles s'élevèrent dans le style grave particulier aux édifices publics de cette fin de siècle. On incorpora une partie du vieux cours Fleury dans l'École normale. Mais ce mélancolique parc de pensionnat clos de hauts murs, ne peut donner idée de ce qu'étaient les grands arbres jamais élagués, les belles allées du Vieux-Fleury. Quelle réserve d'air, quel espace libre a-t-on perdu là !

Prolongement de la rue Chancelier-de-l'Hôpital

Vers 1840, cette rue rejoignait la rue Saumaise à angle droit, au pied même du rempart dit des « Ursulines ». Dans l'angle un escalier permettait d'accéder au rempart planté d'arbres et du haut duquel le regard se perdait sur les jardins et les champs d'alentour ; au loin le chemin de Mirande, mince ruban blanc, escaladait la colline de Champmaillot.

Le rempart était séparé de ce chemin, d'abord par le fossé où coulait une dérivation du Suzon, puis par le chemin couvert qui formait, juste en face, une placette appelée l'Étoile. On rencontrait encore l'obstacle de deux propriétés particulières avant d'atteindre le grand chemin de ceinture d'où partait celui de Mirande.

Les Dijonnais qui possédaient des jardins dans ces parages et les gens de la banlieue de ce secteur réclamaient depuis longtemps la réouverture de la porte qui avait existé en cet endroit au Moyen Age. Une pétition du 30 juillet 1847 et portant 126 signatures demanda l'ouverture d'une communication directe. Accueillie avec faveur, elle fut sans effet par suite des événements politiques.

Mais l'année suivante une « société » constituée par Belin, Dugied

1. Traité du 15 mai 1880.
2. Délib. Cons. mun., 23 avril 1883.
3. Acquisitions des 24, 31 août 1887 (maison Trélézeau), des 13-22 août 1887 (maison Chamard). Jugement d'expropriation du 23 nov. 1887 (maison Tissot).
4. Délib. Cons. mun., 13 août 1889.

et Tainturier demanda l'autorisation de percer le rempart. Une porte de 5 m. d'ouverture serait percée, l'escalier maintenu mais modifié. Au dehors, une voie de 10 m. de largeur traverserait le fossé, franchirait le Suzon sur une voûte, traverserait l'Étoile puis les propriétés privées pour relier en ligne directe la porte au chemin de Mirande.

Le projet fut approuvé [1] et son exécution synchronisée avec l'établissement de l'enceinte unique d'octroi en cours de réalisation. Les formalités d'expropriation furent promptement remplies [2] et les intéressés en firent les frais ; l'année suivante la communication était établie. En pratiquant l'ouverture, on retrouva dans le rempart les montants, les voûtes de l'antique porte et même les énormes gonds de fer scellés dans la pierre. Pendant 16 ans, ce passage fut utilisé et ne disparut que lorsqu'on rasa le rempart pendant l'hiver 1866-1867 [3]. Le prolongement de la rue Chancelier-de-l'Hopital fut alors élargi à 12 mètres.

Telle est l'histoire de cette percée due à l'initiative privée et réalisée avec le concours de la Ville.

L'étude de cette phase du débastionnement suggère certaines remarques. On constate d'abord que le point de départ de ces percées : liaisons directes entre ville et faubourgs donne une importance secondaire à l'aménagement des abords. Quant aux remparts eux-mêmes, ils apparaissent aux contemporains d'une laideur sans prestige ; ainsi l'aménagement de la place Saint-Pierre devait « dérober à la vue des remparts » [4]. Dans l'esprit public ils étaient inutiles et gênants.

L'esprit particulariste des quartiers subsistait encore. C'est ainsi que le commerce ayant émigré vers l'ouest, la place Saint-Nicolas a été aménagée trop tard. Si elle l'avait été en même temps que la place Saint-Pierre, peut-être y aurait-elle gagné un aspect plus monumental ? Le chemin de fer accaparait l'attention : l'esprit des édiles était ailleurs.

La culture du XVIIIe s., son bon goût, inspiraient encore la masse populaire. Ainsi vit-on pour la place Saint-Pierre l'opinion publique, émue, faire échec au projet officiel et contraindre l'administration à étudier l'aménagement de cette entrée de ville avec plus d'ampleur. Quoi de plus remarquable que ce public, que ces contribuables disant à leurs mandataires : « Ce que vous faites est mesquin, voyez donc plus grand, nous voulons quelque chose de bien, qui soit digne de notre ville » ? Ce rappel avait suffi d'ailleurs. Les édiles d'alors avaient une haute conception de leur rôle, ils étaient encore imprégnés de ce sens esthétique propre aux réalisateurs du siècle précédent ; ils étaient nés dans le décor classique du Parc, de la place Royale, du palais des

1. Délib. Cons. mun., 7 déc. 1848.
2. Arrêté de cessibilité des terrains du 22 janv. 1850. Décret présid. du 31 août 1850, autorisant les travaux.
3. Délib. Cons. mun., 25 sept. et 15 oct. 1866.
4. *Ibid.*, 15 janv. 1836.

États. L'ordonnance de la place Saint-Bernard n'est-elle pas comme un dernier reflet de cette belle période ?

Sur le plan spirituel, on retrouve cette hauteur de vue dans le rapport du conseiller Dubard au sujet de la place Saint-Pierre [1]. Un passage doit être cité : « Il n'en est pas d'une ville comme d'un particulier qui peut être pressé de jouir de la demeure qu'il veut bâtir ; une ville ne meurt pas, et ce n'est point dans l'intérêt du moment, de la génération actuelle, que les administrateurs doivent uniquement travailler ».

Ce langage méritait d'être entendu et médité par tous les administrateurs qui présidèrent aux destinées de notre bonne ville. Quel dommage qu'il ne l'ait pas été !

II

L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

En 1786, Dijon, capitale de province vivante et riche de tous les fastes de la vie parlementaire, comptait 22.890 habitants. Après la Révolution, dépouillée de ses grandeurs aristocratiques, elle devint silencieuse et vide : en 1800 elle ne comptait plus que 18.896 habitants. Sans cours d'eau navigable, sans commerce, sans industrie, la vieille cité ducale végétait et ne conservait plus, dernière étincelle de vie, que le flambeau de son activité intellectuelle. Heureusement le progrès allait la vivifier. D'abord, en guise de prémices, le canal de Bourgogne, commencé en 1784, s'ouvrait à la navigation le 28 décembre 1832. Puis ce fut le grand événement qui devait changer l'âme de Dijon, modifier le décor de sa vie quotidienne, bouleverser l'ordre des valeurs locales : ce fut la construction du chemin de fer.

A ce moment décisif de son histoire, Dijon avait le maire qu'il fallait : Victor Dumay [2]. Celui-ci entrevit immédiatement l'immense intérêt que présentait pour la Ville le nouveau mode de locomotion. Depuis ses lointaines origines, Dijon avait toujours été un lieu de passage, un carrefour de France. Les conditions matérielles du trafic allaient changer. Il fallait donc à tout prix sauvegarder la tradition et puis faire, si cela était possible, de la vieille capitale une étape importante sur les futures lignes de circulation. C'était sa seule

1. Délib. Cons. mun., 23 mars 1825. Place Saint-Pierre.

2. Victor Dumay, né le 21 août 1798, reçu avocat en 1820, était un administrateur de grande classe, un érudit et un réalisateur. Il fut pendant dix ans, du 7 juin 1838 au 25 février 1848 un magistrat municipal d'une activité inégalée. Il mourut le 29 juillet 1849. A l'administration de Victor Dumay correspond tout ce qui a été fait de grand, de durable, d'utile à Dijon sous Louis-Philippe. On lui doit : l'installation de la mairie au Palais des États, l'aménagemet de l'hôtel de l'Académie rue Monge, la création du nouveau jardin botanique et du musée d'Histoire naturelle, l'aménagément de la place Saint-Pierre, l'éclairage au gaz, l'établissement des fontaines publiques et la canalisation souterraine du Suzon au centre de la Ville.

chance d'avenir. Sinon tout espoir d'un nouvel essor s'évanouissait. Dijon demeurait repliée sur elle-même dans une morne stagnation.

Or la loi du 11 juin 1842 avait déterminé Dijon comme point de passage obligé des « railways », de Paris à Lyon et de la Méditerranée au Rhin par Mulhouse ; mais elle n'avait définitivement arrêté que le seul parcours Dijon-Chalon [1]. Quand il s'agit de fixer le parcours de Paris à Dijon, il se trouva que le trajet de Paris à Aisy était bien déterminé mais que d'Aisy à Dijon rien n'était arrêté : un projet par la vallée de l'Ouche passait en tunnel sous le Mont Afrique et se raccordait à Beaune. Dijon n'était desservi que par un embranchement. Un autre projet par la vallée de l'Oze aboutissait à Dijon.

Aussitôt le Conseil municipal vota un million de subvention. Darcy [2] fut chargé de reprendre le projet par la vallée de l'Oze. Son projet, savamment présenté, fut énergiquement soutenu à Paris par le maire Victor Dumay, par le préfet Champlouis et par les députés de la Côte-d'Or. Pendant trois ans toute l'énergie et les ressources d'esprit des Dijonnais tendirent vers ce but : obtenir que la grande ligne passât par Dijon. Il est utile de souligner l'intérêt passionné que la population portait au chemin de fer. Cela explique mieux pourquoi la Ville, satisfaite dans l'ensemble, accepta sans murmurer des solutions de détail parfois si médiocres.

Le projet passant par Dijon fut voté le 6 juin 1845 [3] ; il restait à déterminer l'emplacement de la gare, du « débarcadère » comme on disait alors. Divers projets furent élaborés [4] : l'un plaçait ce débarcadère au delà du canal, au lieu dit *La Corvée*. Il ne fut pas adopté. Un autre le situait dans la plaine aux Roses au nord de la place Saint-Bernard. Il fut rejeté comme n'étant accessible que par une voie récurrente que l'administration ne tolérait déjà plus. Finalement le Conseil municipal émit le vœu [5] que la station fût placée dans le triangle formé par la route de Paris, les remparts et l'Ouche. C'est ainsi que le débastionnement se trouva influencé par l'installation du chemin de fer.

Les études furent reprises et dans le courant d'octobre 1846 les ingénieurs Jullien et Ducos de la première compagnie concessionnaire conférèrent avec le maire pour arrêter l'emplacement de la station et la disposition des voies d'accès. Le projet fut adopté par le Conseil municipal le 29 octobre suivant [6] et fut réalisé dans ses grandes

---

1. V. *Chemin de fer et Bourgogne*, par Eugène Mugniot (*Mém. Acad. Sc., Arts et B.-Lettres de Dijon*, 1936.

2. Henri-Philibert-Gaspard Darcy, né à Dijon le 10 juin 1803, mort le 5 janvier 1858. Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, technicien d'une exceptionnelle valeur, aussi habile que désintéressé. Il avait déjà étudié l'adduction des eaux du Rosoir et l'assainissement du cours intérieur du Suzon.

3. Lois des 26 juill. 1844 et 16 juill. 1845.

4. Délib. Cons. mun., 29 oct. 1846. Rapport du maire.

5. *Ibid.*, 15 juin 1846.

6. Projet d'établissement de la gare de Dijon approuvé par décision du ministre des Travaux publics du 12 mars 1847. C'est l'étude de Darcy mise au point par l'ingénieur Ducos.

lignes. Le débarcadère se plaçait sur la route de Plombières. Pour l'y établir il fallut reporter la route au midi et créer au nord une rue nouvelle (rue des Perrières prolongée) pour desservir les propriétés.

Le choix de cet emplacement avait des avantages et des inconvénients [1]. La Ville voyait ainsi disparaître l'avenue de l'Arquebuse et la partie septentrionale de cette promenade; la route royale n° 5 était déplacée et la station paraissait trop éloignée de la porte Guillaume. Mais d'autre part, la Ville conservait son Jardin botanique et son Musée d'histoire naturelle qu'elle venait d'aménager et la promenade du Roi-de-Rome pourrait fournir de bons terrains à bâtir.

La Ville avait bien défendu son point de vue sans prévoir que cette gare serait si vite englobée dans l'agglomération. Les ingénieurs de la compagnie avaient prévu une certaine extension mais ne croyaient pas au développement si rapide du trafic. Aussi dès 1866, Henri Degré déclarait que la gare était mal placée.

Les travaux commencèrent en décembre 1847. En février 1848, la compagnie concessionnaire établissait une station-terminus provisoire au bastion de Tivoli pour le chemin de fer de Chalon [2]. En 1850 un autre débarcadère fut installé sur l'emplacement actuel et le tronçon Dijon-Tonnerre inauguré le 1er juin 1851. Mais ce n'est qu'en 1853 que commencèrent les travaux de la gare définitive [3]. En 1883 on remplaça le viaduc primitif de l'Arquebuse [4], incommode et massif, par celui à colonnes qui existe encore et fut d'ailleurs remanié plusieurs fois. En 1904, on substitua au hall ancien celui, plus vaste, qui arrondit sa haute carapace de verre au-dessus des quais jusqu'au 7 septembre 1944, date de la destruction de la gare par l'armée allemande.

A l'époque de leur construction, les débarcadères n'étaient que des édifices industriels, utilitaires. Nul ne voyait encore qu'une gare est une entrée de ville ; nul ne cherchait à y découvrir un élément décoratif devant s'harmoniser avec le cadre local où il s'intégrait. Le fait est regrettable : alors que le plus modeste édifice public est signé d'un architecte, les gares sont nées de pères inconnus. Celle de Dijon, mal implantée, était du style anonyme courant et manquait de caractère.

En même temps qu'il adoptait le projet Darcy-Ducos, le Conseil municipal s'engageait à céder gratuitement les terrains communaux destinés à être occupés [5]. Ainsi disparurent du domaine communal :

---

1. V. le rapport de Victor Dumay présenté au Cons. mun. le 29 oct. 1846.
2. Elle fut achevée par l'État qui s'était substitué à la Cie par décret du 20 août 1848 portant rachat du chemin de fer de Paris à Lyon. Ce tronçon fut ouvert le 12 août 1849.
3. La gare se composait de deux corps de bâtiments ayant chacun 125 m. de longueur et 12 m. de largeur et placés de chaque côté de la voie de fer qui comprenait 4 paires de rails et qui était couverte par un hall appuyé sur les deux bâtiments. Sa valeur était d'un million.
4. Délib. Cons. mun., 14 avril 1881.
5. Délib. du 29 oct. 1846. Procès-verbal de délimitation du 6 sept. 1852, approuvé par délib. Cons. mun. du 25 sept. 1852 et modifié par un nouveau procès-verbal du 30 janv. 1865.

une partie du bastion de Tivoli, du rempart de la Miséricorde, l'avenue orientale de l'Arquebuse et la promenade située au nord. Ainsi disparurent les vieux arbres de Tivoli [1] et la tour du Rasoir. Mais cette dernière existe encore enterrée par le remblai du chemin de fer. Les deux étages au-dessous du niveau du sol sont partagés, perpendiculairement au rempart, en deux salles voûtées se terminant en culs-de-four. Un souterrain traverse le rempart et aboutit rue Richelieu. La porte en est visible entre deux maisons. L'étage supérieur, voûté également a été intégré, sans doute au XVIIIe s., dans la maison qui fut élevée sur la tour et qui, remaniée, appartient au chemin de fer.

L'emprise du chemin de fer sur les remparts allait provoquer différentes opérations de débastionnement :

1° la disparition de la porte d'Ouche, remplacée par un viaduc ;

2° la disparition de la contregarde de Guise avec la construction de l'abattoir ;

3° l'ouverture de la rue Saint-Bénigne à travers le rempart.

La Porte d'Ouche et le viaduc

En 1752, la vieille porte du Moyen Age tombait en ruine ; il fallut supprimer la voûte pour prévenir les accidents, car très souvent des pierres « calcinées » s'en détachaient [2]. On en profita pour démolir aussi les deux tours flanquantes. Mais les travaux inachevés ne furent repris qu'en 1787. On décida de refaire la porte d'Ouche d'après des plans dressés par Le Jolivet. Un devis d'Antoine [3] fut approuvé par les Élus généraux et accepté par la Chambre de Ville [4]. Il y avait lieu d'élargir et de reconstruire dignement cette porte, en effet, car on prévoyait un accroissement de la circulation à cet endroit après l'ouverture du canal que l'on escomptait prochaine. Mais étant donné l'état des finances, la Ville n'offrit que 8.000 livres. Finalement le travail fut exécuté aux frais de la province et la Ville y participa pour 20.000 livres.

Le projet Le Jolivet, réalisé, donna une certaine grâce à cette entrée de ville. Une grille de fer, qui donna familièrement son nom au quartier, reliait deux piles monumentales surmontées de trophées d'armes à la romaine. Le tout, encadré par les montées de rempart avec leurs doubles files d'arbres, formait un ensemble accueillant qui s'harmonisait avec le pont sur l'Ouche et l'hôpital situés vis-à-vis. Cent mètres au midi, le bastion de Guise offrait à la vue son « Quinconce » de marronniers. C'était jadis la promenade à la mode et « les grandes

1. Délib. Cons. mun., 5 mai 1845.

2. Délib. Chambre de Ville, 20 juin 1752 et devis des travaux (Arch. mun., J 113, H 164).

3. Devis du 14 janv. 1787, rendu exécutoire par les Élus généraux le 16 janv. 1787. Approuvé par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Gauthey le 16 janv. 1787 (Arch. mun C.-d'Or, C 432).

4. Délib. Chambre de Ville, 20 janv. 1787, homologuée par l'intendant Amelot le même jour.

dames d'alors venaient y caqueter, comme l'a dit Clément Janin, y étaler leurs grâces. On y louait des chaises, ainsi qu'à l'heure présente sur la place Saint-Pierre, aux concerts d'été, et l'on y médisait comme on sait médire à Dijon ».

On y avait établi, en 1769, un Vaux-Hall, bal d'été, de forme ovale et à ciel ouvert ; c'était le rendez-vous de tout « le beau monde ». Il fut détruit en 1793 [1]. En 1802, la Ville amodia son emplacement au sieur Goisset qui y installa un jardin-concert, avec restaurant et bal, qu'on baptisa Tivoli à l'instar du Tivoli de Paris. Dès 1833, Tivoli était condamné et ses constructions furent démolies en 1839. Le bastion retrouva sous ses vieux arbres un calme mélancolique qui ne dura pas longtemps. En effet, dès 1843 il fut prévu que la ligne de chemin de fer de Dijon à Chalon partirait du quinconce de Tivoli [2] où devait s'élever en 1843 une station-terminus provisoire. La limite de cette ligne fut fixée exactement à 175 m. au nord du bastion de Guise ; c'est pourquoi le remplacement de la porte d'Ouche par un viaduc fut tout de suite à l'ordre du jour. On décida donc de profiter du passage du duc de Nemours, second fils de Louis-Philippe, pour poser la première pierre de cet ouvrage d'art [3]. Après cette cérémonie toute symbolique, car on ne savait encore quel en serait le plan, on passa aux études sérieuses. La compagnie proposa un viaduc de type courant [4], avec une arche centrale et deux passages latéraux, disposé « normalement » c'est-à-dire perpendiculairement à l'axe des voies et cela malgré l'obliquité des rues y accédant. Cette défectuosité était corrigée par la création d'une place demi-circulaire tracée du côté de la rue Monge. Ce projet, quoique imparfait, fut accepté par la Ville. Le ministre l'approuva, mais avec une réserve inattendue. Il considéra que la place était due à l'initiative de la Ville et décida de lui en faire supporter les frais.

En vain le Conseil municipal fit-il valoir que la place avait été projetée par les ingénieurs pour leur permettre de placer « normalement » leur viaduc. En vain fit-il remarquer que la Ville ne réclamait aucun « embellissement », qu'elle ne demandait « ni place circulaire, ni décoration d'architecture, mais le nécessaire seulement : des dégagements aux abords du viaduc » [5]. L'architecte dijonnais Belin avait conçu un « habillage » élégant du projet des ingénieurs, en s'inspirant des traditions architecturales de notre Ville. La dépense fit reculer l'administration municipale. Cet architecte avait pourtant vu juste. Les travaux commençaient. Le public critiquait... Une commission fut nommée [6] pour étudier à nouveau l'élargissement du viaduc.

---

1. V. Henri Marc, *Recherches historiques sur le rempart Tivoli*, 1898.
2. Loi du 11 juin 1842. Décision minist. du 11 sept. 1843.
3. 17 sept. 1843. V. les détails de cette cérémonie dans *Mém. Comm. Antiq. C.-d'Or*, t. XXI, 1936-1937, p. 61, et E. Fyot, *Dijon, son passé évoqué par ses rues*, p. 271.
4. Rapport de l'ingén. en chef Parandier du 7 nov. 1843.
5. Délib. Cons. mun., 1er sept. 1845.
6. *Ibid.*, 15 févr., 7 et 13 août 1847.

Le 18 décembre 1847, elle déposa son rapport et le Conseil municipal décida une mesure radicale : la démolition du viaduc en construction. Le ministre refusa et la Ville ne put que réclamer justice [1]. Cependant le voyer, Papinot, avait dressé entre temps un curieux projet [2] qui prévoyait deux petits viaducs « biais » au lieu d'un seul « normal » ; la face de la culée intermédiaire aurait été enjolivée d'une vasque. La disposition semblait propice à la circulation, mais avant tout cela nécessitait encore la démolition de ce qui commençait de s'élever. On discuta l'exiguïté du passage, un projet d'amélioration fut présenté par la municipalité [3] qui s'offrait à payer la moitié des frais. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées proposa de créer un dégagement par la rue du Mouton [4]. Cette offre dérisoire fut rejetée et la Ville resta sur sa position. Le lourd viaduc s'achevait. Un décor provincial et charmant était souillé pour 85 ans par une installation incommode qui évoquait plutôt une entrée de citadelle.

Ce n'est qu'en 1911 que la Cie P.-L.-M. présenta un projet de réfection, à l'occasion du doublement des voies entre la gare et le dépôt de Perrigny. La Ville demanda [5] une ouverture libre de 30 m. Enfin une entente se fit [6] sur un viaduc biais, axé sur la rue Monge et laissant un passage de 19 m. 20 entre culées. Les travaux commençaient à peine qu'ils furent arrêtés par la guerre de 1914. La circulation devenait chaque jour plus intense, le sombre viaduc demeurait...

Le 26 mars 1935 une nouvelle convention remplaça celle de 1913. Les travaux reprirent avec quelques modifications et en 1937 le viaduc actuel était terminé. D'un aspect plus agréable que l'ancien il permet une circulation plus facile. Les Dijonnais, si pressés de l'implanter en 1843, avait eu le loisir de maudire « l'ouvrage d'art » qui remplaça si mal la porte d'Ouche.

Destruction de la contre-garde de Guise et construction de l'Abattoir

La contre-garde de Guise était un vaste ouvrage avancé qui couvrait le faubourg d'Ouche au sud du bastion de Guise. Elle couvrait environ 2 ha. 68 a. 30 ca. En 1785, on effectuait différents travaux de pavage sur la route de Dijon à Nuits ; les entrepreneurs Marcoux et Brion demandèrent à utiliser cette immense levée de sable [7]. Elle se nivela ainsi petit à petit. Devenue propriété de l'hôpital, elle fut plantée en vigne sauf la partie méridionale qui fut utilisée comme

1. Délib. Cons. mun., 23 août 1848.
2. Daté du 24 janv. 1848 (Arch. mun., série O^3).
3. Délib. Cons. mun., 17 janv. 1849.
4. 3 juillet 1849.
5. Délib. Cons. mun., 12 juin 1912.
6. Convention du 14 nov. 1913 ; délib. Cons. mun., 10 févr. 1913.
7. Arch. mun., K 119.

cimetière [1] ; la porte, orientée face au pont des Tanneries, se voit encore quai Etienne-Bernard.

Le tracé du chemin de fer de Dijon à Chalon modifia complètement l'aspect de ce quartier. Ce tracé, partant du bastion de Guise, interceptait la rue du Petit-Cîteaux juste au coude qu'elle faisait pour contourner la contre-garde. Le tronçon oriental devint la rue Hugues-Aubriot et la Compagnie créa une rue le long de la voie ferrée (ce fut la rue Jérôme-Marlet). L'autre tronçon, plus long, s'appelle toujours rue du Petit-Cîteaux. Un viaduc à trois arches franchit la dérivation de Suzon et la rue dite « derrière les Tanneries » (rue des Corroyeurs). Remanié à plusieurs reprises, c'est l'actuel viaduc des Corroyeurs. Le chemin de ceinture, en partie englobé dans l'emprise des voies fut déclassé et la rue du Pont-des-Tanneries, prolongée sous un second viaduc, fut raccordée à la rue du Petit-Cîteaux par une place demi-circulaire.

Tous les terrains riverains de la ligne furent bientôt recherchés pour y installer des industries à cause des facilités de raccordement qu'ils offraient. Ce fut l'une des raisons qui guidèrent le choix de l'administration municipale lorsqu'il s'agit de déterminer l'emplacement du futur abattoir [2]. L'ancien était situé sur la rive droite du bief de l'Ouche près du pont de l'Hôpital [3] ; les commerçants intéressés possédaient tous leurs entrepôts, écuries ou étables aux alentours. On chercha donc un emplacement dans le même quartier. D'autre part, le choix fut peut-être influencé par les bouchers qui, eux, par un atavisme local datant de l'époque « où l'on tuait au Bourg et rue des Etioux » ont toujours désiré un abattoir proche de la ville. Quoi qu'il en soit le choix se porta sur la partie orientale du clos de l'Hôpital [4]. On compléta par l'acquisition d'un terrain triangulaire [4] situé de l'autre côté de l'ancien chemin de ceinture déclassé. Ce dernier étant incorporé dans l'ensemble, la Ville disposa d'une superficie de 1 ha. 59 a. Les études et les travaux du nouvel établissement durèrent 8 ans. L'avant-projet fut dressé par l'universel Papinot et le projet définitif par M. Suisse. L'abattoir fut ouvert au public le 15 décembre 1858.

Pour le desservir pratiquement, il fallait créer une communication directe avec la ville. A l'extrémité de la rue du Refuge (actuelle rue de la Manutention) on ouvrit une porte dans le rempart. De cette porte un chemin de 10 m. venait aboutir par une courbe juste en face de l'entrée principale de l'abattoir [6]. Il franchissait la dérivation de

---

1. Cimetière supprimé par arrêté munic. du 30 avril 1840.
2. Création décidée par délib. Cons. mun. du 14 nov. 1850.
3. Ancien abattoir démoli par décision du Cons. mun. du 21 janv. 1862.
4. Acquisition sur les Hospices civils. Délib. Cons. mun., 16 avril 1851. Acte du 8 août 1856. Superficie 1 h. 16 a. 90 ca.
5. Acquisition sur Collot : délib. Cons. mun., 10 nov. 1853. Acte du 9 oct. 1855. Superficie 34 a. 28.
6. L'emprise de ce chemin fut acquise sur Vve Millet-Gabert le 20 août 1859 (1.390 m^2 de terrain et 2 petites constructions).

Suzon qui fut couverte à cet endroit et traversait ainsi l'ancien fossé où le sieur Chambellant, un des meilleurs jardiniers du vieux Dijon, avait installé une pépinière en 1777. Cette disposition des lieux ne dura qu'à peine un quart de siècle, jusqu'à l'aménagement du quartier de Tivoli. L'ancien cimetière de l'Hôpital fut morcelé et donna naissance à la rue Bassano actuelle. Les terrains bordant la rue du Petit-Cîteaux furent lotis [1]. Bientôt l'abattoir fut environné de maisons et forma le centre d'un quartier indésirable à proximité du centre.

L'ouverture de la rue Saint-Bénigne (rue Mariotte)

Dès l'établissement de la gare, il avait été prévu que la rue de la Prévôté serait prolongée jusqu'au viaduc de l'Arquebuse pour desservir les quartiers de Saint-Jean et du Morimont. Entre les vieux remparts et le nouveau viaduc, s'étendait un terrain communal formé par les anciens fossés remblayés des demi-lunes de Renne et Saint-Georges. On parla tout de suite d'ouvrir une porte dans le rempart. Ce projet fut publié dans une circulaire imprimée [2] adressée par un groupe à tous les propriétaires et commerçants de l'ouest de la ville. Une souscription fut ouverte et produisit la somme de 9.615 francs qui fut offerte à la Ville. Le Conseil municipal accepta cette somme, approuva le projet de percement et vota 15.000 francs pour l'exécution des travaux [3].

Mais pendant que s'accomplissaient les formalités administratives, les idées évoluèrent. Il sembla à certains esprits entreprenants que l'on pouvait faire mieux que d'ouvrir une porte. Un plan d'aménagement général du quartier fut présenté : il provoyait l'ouverture d'une avenue de 20 m. de largeur joignant directement la cathédrale Saint-Bénigne au viaduc. La rue de la Prévôté se trouvait dégagée et le parvis agrandi devenait une place. Ce parvis, simple dégagement, était bordé à l'ouest par les anciens bâtiments de l'intendance. On sait [4] que malgré toutes sortes d'adjonctions décoratives, ces chétives constructions n'étaient pas un logis digne de l'un des premiers magistrats de la province en regard des somptueux hôtels parlementaires dont s'enorgueillissait la ville. En 1781, l'intendance fut transférée à l'hôtel de Lantenay, notre actuelle préfecture. Lors de la Révolution ces bâtiments, qui composaient à l'origine l'ancienne abbatiale de Saint-Bénigne avaient été saisis par la nation, puis adjugés, le 17 fructidor an IV au citoyen Blaise Ardent. En 1853 ils appartenaient encore à un héritier Ardent.

L'exécution du nouveau projet, adopté par le Conseil municipal

1. Ces terrains allaient jusqu'à la rue du Transvaal et appartenaient aux sieurs Lapostolet et Theurot. L'ouverture de l'impasse fut autorisée par le maire le 24 févr. 1865.
2. Circulaire du 27 juill. 1853.
3. Délib. Cons. mun., 29 déc. 1853.
4. V. E. Fyot, *Dijon, son passé évoqué par ses rues*, Damidot, 1928.

le 10 mars 1854 [1], nécessitait l'acquisition partielle de la propriété Ardent et aussi de deux portions de son jardin qu'il avait déjà vendues, spéculant sur l'élargissement demandé de la rue de la Prévôté. Ce fut une belle effervescence chez les souscripteurs : leurs directives n'étaient pas suivies, la rue de la Prévôté passait en second plan, on utilisait leur argent « dans un intérêt de pur embellissement ».

Le Conseil de préfecture fut saisi de l'affaire et, constatant que le but poursuivi était atteint, il rejeta la réclamation des pétitionnaires [2]. Cependant la Ville avait, à l'amiable, offert un terrain au delà du rempart au sieur Ardent qui, pouvant spéculer sur la nouvelle voie, accepta volontiers l'échange [3]. Avec les deux autres propriétaires, il fallut recourir à l'expropriation [4]. Dès que la rue Neuve-Saint-Bénigne fut tracée et en état de viabilité, la Cie P.-L.-M. demanda que la Ville lui cédât la bande de terrain qui la séparait de l'alignement. La Ville échangea [5] cette parcelle contre une autre de même valeur en bordure de la route impériale (boul. Sévigné actuel). Mais par une coupable négligence, la Ville n'imposa aucune servitude à la Cie P.-L.-M. Celle-ci éleva alors ce long et triste mur de soutènement qui enlaidit encore la rue Mariotte. Il se trouva pourtant à Dijon un journaliste (de l'*Union*) pour découvrir que cette muraille était « monumentale ». Le bon goût avait bien diminué depuis un siècle. La rue Neuve-Saint-Bénigne, large voie ouverte en plein centre, bordée de maisons quelconques, élevées sans servitudes imposées, est demeurée insignifiante. Et pourtant, elle pourrait être pire. Songeons que des maisons de 5 étages, comme celles de la place Darcy, auraient pu s'y élever. Imaginons ce que serait devenue notre cathédrale encadrée par ces grandes casernes qui l'auraient diminuée de toute la hauteur de leur banalité. Heureusement la Providence, à défaut de l'Administration, a bien voulu conserver aux immeubles de la place Blanqui un « gabarit » convenable. L'architecte-urbaniste, J.-Ch. Moreux, écrivait en 1942 [6] que « les abords de Saint-Bénigne étaient un exemple de saccage d'un ensemble architectural ». Évidemment la rue Neuve-Saint-Bénigne et la place furent créées à l'époque où l'on dégageait les abords des édifices gothiques. Depuis l'urbanisme a évolué et l'on a reconnu que les cathédrales du Moyen Age avaient pour cadre obligé les vieilles maisons blotties contre elles. Il est certes déplorable que l'ancienne abbaye ait été détruite au profit de rues laides et d'une désespérante pauvreté. Mais tout de même il faut avouer que les bâtiments anachroniques de l'intendance refaits par Noinville, retouchés par Ardent, formaient avec la cathédrale un ensemble architectural douteux. Que la rue Neuve-Saint-Bénigne n'ait pas été ouverte au bon endroit, que la place Blanqui, celle de 1856, ait trop dégagé la façade

1. Décret d'util. publ., 12 mai 1855.
2. Arrêt du Conseil de préf. de la Côte-d'Or du 4 juill. 1856.
3. Échange Ardent et Blanc avec la Ville : acte du 9 févr. 1856.
4. Jugem. d'expropr. Besson et Bourgeois, 29 mai 1856.
5. Acte d'échange entre la Ville et la Cie P.-L.-M. du 4 juin 1864.
6. V. *L'architecture française*, juill.-août 1942.

de Saint-Bénigne, ceci est indéniable. Mais il ne faut pas oublier toutefois, qu'au contraire de Notre-Dame, la cathédrale était jadis visible de très loin, isolée entre le cimetière de Saint-Philibert et les jardins de l'abbaye et que les constructions de l'abbatiale masquaient à peine le portail. L'imagerie sobre de sa façade, l'équilibre de ses lignes, le soin extrême qu'apportaient les constructeurs du Moyen Age à ménager les différents points de vue qui mettaient en valeur leurs ouvrages, nous inclinent à penser que le maitre d'œuvre de Saint-Bénigne n'a pas été sans escompter cette effet de lointain. C'est peut-être de loin que cette église doit être vue d'abord, l'angle de vision normal au pied de l'édifice n'étant plus que complémentaire. C'est dans cet esprit qu'il faut aussi déplorer la construction d'une grande bâtisse élevée dernièrement rue Docteur-Chaussier et qui masque la cathédrale visible naguère du boulevard Sévigné. Pour la cathédrale il est regrettable que le projet initial d'élargissement et de prolongement de la rue de la Prévôté n'ait pas été réalisé, mais la percée du rempart et son abaissement à cet endroit demeuraient inéluctables.

Conséquences de l'installation du chemin de fer

Si l'on jette un coup d'œil d'ensemble sur les réalisations faites à Dijon entre 1840 et 1860, on constate vite que tout y a été fait en fonction du chemin de fer. Ce fut la grande préoccupation de l'époque. Dijon voulait sa voie ferrée : c'était la condition *sine qua non* de sa prospérité future. Pour le conquérir, la Ville engagea une véritable bataille administrative ; un courant d'idées se trouva créé qui bouleversa la manière de penser des Dijonnais. Une mystique du chemin de fer s'empara des esprits. Après un siècle de machinisme on imagine mal cet état d'esprit. Une citation, cueillie dans un journal local [1] de 1852, nous restitue cette ambiance : « Ce prodige (le chemin de fer) que nous-mêmes, nous sommes encore à admirer, ce signe éclatant de la puissance moderne qui semble annoncer, pour un prochain avenir, des changements mystérieux dans la vie des peuples, cette conquête presque surnaturelle de notre génie... » Voilà le ton. C'était un culte nouveau. Ainsi l'on voit une ville, jalouse de son patrimoine artistique, qui se laisse imposer le viaduc de la porte d'Ouche ; on voit des édiles, férus de leurs prérogatives en matière de voirie, qui regardent sans sourciller s'élever le mur « monumental » de la rue Neuve-Saint-Bénigne. On les voit, ces édiles si soucieux de l'extension de leur cité, offrir les remparts pour y faire passer le chemin de fer et s'interdire ici le débastionnement qu'ils poursuivent ailleurs. La Ville traversait une crise de croissance. Le phénomène était d'ailleurs général en France : le goût du beau était en régression, celui de l'utile en progression, le machinisme venait de naître.

---

1. *Journal de la Côte-d'Or*, 13 juill. 1852.

Il est évident qu'après avoir tout fait pour obtenir le chemin de fer, la Ville ne pouvait que se montrer tolérante sur les détails. Tout de même il est pénible de lire dans une délibération du Conseil municipal [1] que la Ville ne demandait pas « un embellissement » ni une « décoration d'architecture » au viaduc de la porte d'Ouche. Écrire cela au pays de Sambin ! Et quel autre indice du changement d'idéal que cette accusation portée contre la Ville par un souscripteur [2] d'avoir voulu faire « un peu d'embellissement » en ouvrant la rue Mariotte. Cette défaillance du sens esthétique n'allait heureusement pas durer longtemps. Mêlé au décor de la vieille ville, utilisant ses remparts, bâtissants ses viaducs aux portes, le chemin de fer participait à la vie de la cité. L'administration municipale avait donc le devoir d'en modérer les initiatives trop excentriques. Dès que l'emballement pour la nouveauté fut un peu calmé, le vieux bon sens bourguignon reprit ses droits et l'esprit critique de nos compatriotes qui, Dieu merci, fait rarement défaut, retrouva toute sa virulence. C'est ainsi qu'au moment de la création de la ligne de Besançon, le *Journal de la Côte-d'Or*, annonçant que l'un des projets prévoyait le passage de la ligne à travers le Parc, précédait l'information de ce titre indigné : « Sommes-nous donc envahis par les Barbares ? » Les gens de goût se ressaisissaient, le jour venait où les travaux du chemin de fer, comme ceux des particuliers, allaient être examinés et jugés à leur juste valeur.

Soyons équitables malgré tout pour les hommes qui ont doté Dijon de son nœud ferroviaire. Ils ont ouvert la vieille capitale endormie à la vie moderne : le service rendu est immense. Accaparé par leur grande idée, influencé par le bouillonnement social de leur époque, ils ont commis des erreurs. Certaines ont été déjà rectifiées ; d'autres le seront peut-être un jour.

III

LE CONCOURS DE 1865 SUR LE DÉBASTIONNEMENT RÉALISATIONS DU PLAN

Le Second Empire marque une étape importante dans l'évolution urbaine en France. Un nom, celui du baron Haussmann, préfet de la Seine, suffit pour évoquer cette période de travaux immenses qui enfanta le Paris moderne, celui des grands boulevards. La métamorphose de Paris par le tout puissant administrateur était une œuvre hardie, dont le principe était bon mais dont la technique trop rigide et sommaire était, parfois, déplorable. Aussi ce n'était pas sans provoquer des critiques, ni sans soulever des oppositions que s'opérèrent ces bouleversements. Les coups de pioche donnés à Paris eurent

1. Délib. Cons. mun., 1er sept. 1845 (viaduc de la Porte-d'Ouche).
2. Procès-verbal d'enquête rue Mariotte, 10 août 1855.

des retentissements lointains et les grandes villes de province se modelèrent sur la capitale.

A Dijon, comme ailleurs, un grand besoin de rénovation se faisait sentir. A part le dégagement des anciennes portes et l'installation du chemin de fer, la Ville était à peu près demeurée ce qu'elle était au début du siècle. Les faubourgs Saint-Pierre et Saint-Michel s'étaient peuplés. Après l'ouverture du canal, la partie méridionale du faubourg d'Ouche se construisit et ce quartier fut le plus florissant de la ville. Enfin le chemin de fer déplaça le centre commercial et la région voisine de la gare se couvrit de constructions. Mais là se borna l'extension de Dijon.

Pourtant la population de la ville avait doublé en 50 ans. En 1867, elle comptait 37.074 habitants. Dijon s'éveillait d'un long sommeil et étouffait dans sa ceinture de remparts. « Ces antiques monuments, écrivait le géomètre Jétot, ne devant jamais être l'objet d'aucune réparation, sont condamnés à périr sous le stigmate du temps ; mais en attendant cette destruction naturelle, les propriétés contiguës souffrent énormément de leur voisinage, attendu que les constructions qui s'y élèvent ne peuvent s'étendre progressivement suivant des dispositions régulières ».

Les temps étaient venus de supprimer l'obstacle qui s'opposait, croyait-on, à l'épanouissement de la cité. C'est pourquoi la fièvre des grands travaux qui s'emparait de toutes les grandes villes de France, prit à Dijon cet aspect particulier : le *débastionnement*.

Des percées avaient été faites aux portes de la ville, un rempart avait été même nivelé ; mais le problème n'avait pas été résolu dans son ensemble et les diverses administrations municipales qui s'étaient succédées à l'hôtel de Ville s'étaient toutes plus ou moins désintéressées des constructions qui s'élevaient dans le Dijon *extra muros*.

Néanmoins certains esprits avertis avaient étudié des projets d'aménagement. Il faut signaler celui d'un conseiller municipal, Virely, qui fut publié dans le journal *L'Union Bourguignon* du 28 février 1862. Ce projet [1] soulevait la question du débastionnement et tous ceux qui, par la suite, s'attaquèrent officiellement au problème s'en inspirèrent. Il ne fut pas même pris en considération par le Conseil [2] que présidait alors le maire Vernier. Le rapporteur, Toussaint, avait lié on ne sait pourquoi ce projet à celui d'élargissement de cinq rues du centre. Ce Toussaint, qui jouait aux experts financiers, ne voyait dans un projet qu'une occasion d'aligner des chiffres. Après avoir souligné la modicité des ressources de la Ville et remarqué qu'à Dijon il faudrait racheter les bastions pour aménager l'enceinte, il concluait par cet exposé de méthode digne des médecins de Molière : « L'aménagement de la ceinture fortifiée de la Ville se décompose en plusieurs opérations distinctes qui pourraient être successivement

1. Présenté au Cons. mun. le 19 févr. 1862.
2. Délib. Cons. mun., 29 mars 1862.

exécutées par les propriétaires ou par des sociétés substituées au droit des propriétaires des terrains appelés à bénéficier de l'ouverture des voies nouvelles. Le rôle de la Ville doit se borner dans l'esprit de votre commission à encourager par des subventions, par des facilités de diverses natures le succès des opérations ». Quel aveu d'incapacité. S'en remettre aux intéressés pour aménager leurs terrains au lieu d'imposer un projet étudié. Et quelle impudence dans cet appel à la spéculation, dans cette promesse d'aider « au succès des opérations ».

En 1865, le sieur Sauvageot, qui possédait les anciens fossés et la demi-lune Richelieu demanda à aménager ses terrains pour les vendre.

Le maire de Dijon était alors Antoine Joliet et le Conseil municipal comptait des hommes tels que Durandeau, Lory, Thévenin, Pansiot et le Dr Lavalle qui se passionnaient pour ces questions d'édilité. Ces gens cultivés, actifs, pensèrent que le moment était venu « non seulement de se préoccuper de l'aménagement de certaines rues, mais encore de faire un plan complet de débastionnement et d'aménagement autour de Dijon »[1].

Le 11 novembre 1865, sur le rapport du Dr Lavalle, le Conseil « considérant qu'il est constant que l'intérêt général réclame la suppression des remparts existants encore autour de la ville de Dijon ; considérant qu'il y a plusieurs demandes d'ouvertures de rues ou de constructions dans cette zone ; considérant qu'il ne peut y être donné suite utile qu'après une étude d'ensemble de l'aménagement des terrains de l'enceinte... », délibéra qu'un concours serait ouvert entre toutes les personnes qui voudraient bien prendre part à cette œuvre d'intérêt général.

Les trois premiers projets primés seraient récompensés par trois médailles d'or. La Ville se réservait de prendre dans chacun d'eux ce qui l'intéresserait. Une commission mixte serait nommée pour départager les concurrents[2]. Ceux-ci se mirent au travail. Le concours intéressait tout Dijon : pendant deux ans il passionna l'opinion et défraya toutes les conversations. Le concours fut clos le 30 avril 1866 et la commission mixte fut nommée[3]. Elle comptait dix membres et fut surnommée Commission des dix. Le 3 août suivant, elle présenta son rapport : cinq projets avaient été déposés ; les trois primés se classaient ainsi :

1° « Utiliser le présent et garantir l'avenir» de M.M. *** et Jétot, géomètre ;

---

1. Rapport de la Commission mun. de débastionnement du 24 déc. 1866.

2. Les détails de ce concours furent réglés dans les délib. du Cons. mun. du 11 nov., 1er et 28 déc. 1865, 7 févr. et 13 août 1866, ainsi que par arrêtés du maire des 5 déc. 1865 et 8 févr. 1866.

3. Arrêté du maire du 7 mai 1866. La commission comprenait trois conseillers : Maire, Pansiot et Thévenin ; deux ingénieurs des Ponts et Chaussées : Bazin et Vernis ; deux architectes : Belin et Scheffer ; un notaire : Me Virely ; un propriétaire : le cte Raoul de Saint Seine et enfin le Ct Chenot du Génie.

2° « Le temps fait l'impossible » de Henri Degré, architecte ;

3° « Fais ce que dois, advienne que pourra », de Gabriel Bachet, géomètre.

Tout d'abord la commission reconnut que les concurrents avaient étendu leurs études bien au delà de l'enceinte fortifiée et même de l'enceinte d'octroi. « Nous sommes loin, dit le rapport, de blâmer l'extension que les concurrents ont donné au programme imposé, nous croyons même que ces études pourront servir plus tard de jalons ».

Le projet de Jétot et de son collaborateur anonyme résumait ingénieusement la plupart des idées qui avaient été accueillies par le public. Son originalité résidait dans le fait qu'il prévoyait toute une chaîne de squares autour de l'ancienne enceinte. C'était une anticipation. Un passage du rapport explicatif est à citer :

Ce n'est ni par simple coquetterie ni seulement pour satisfaire à des besoins de luxe et d'élégance que toutes les grandes villes établissent à grand frais au centre de leurs quartiers les plus populeux des parcs, des squares et des boulevards. La salubrité publique est intéressée à un haut degré à ce que les végétaux, ces grands purificateurs de l'air, ne soient pas rejetés à une trop grande distance des habitations de l'homme. Si Dijon a joui autrefois d'une réputation de salubrité méritée, on ne saurait nier que cela ne fut dû à la fois à la propreté de ses rues, aux nombreux jardins qui existaient alors dans presque tous les quartiers ; enfin et surtout à la couronne de feuillage qui, par ses chemins couverts, par ses bastions, par ses remparts l'enveloppait comme d'un triple cordon sanitaire...

Tout cela a bien changé depuis 50 ans et si on pouvait en connaître le nombre, on serait étonné de la quantité considérables d'arbres qui ont été arrachés depuis cette époque. Cette dévastation continuera-t-elle et au moment où toute la végétation de nos anciennes fortifications va disparaître ne songera-t-on à la remplacer que par des rues et des maisons ? A la place de la feuille qui purifie ne mettra-t-on que des pierres ? Tel n'est pas notre avis. Nous croyons qu'il faut au moins qu'une ligne de larges boulevards emplantés de grands arbres vienne remplacer autant que possible la végétation disparue. Nous demandons le maintien des promenades existantes et nous pensons de plus que de vastes squares doivent sur toute la ligne de ces boulevards apporter leur contingent de fraîcheur et de purification de l'air à l'œuvre d'hygiène publique.

Cette ceinture de boulevards passaient par la place Saint-Nicolas, la porte Neuve, la place Saint-Pierre et le port du canal. Le projet prévoyait aussi une baignade au « Chinois », un champ de foire aux allées de la Retraite, des écoles, une gendarmerie et des égouts collecteurs [1].

Le second projet, celui de l'architecte Degré, était moins complet et manquait d'unité. Son principal mérite résidait dans la disposition simple et magistrale de ses boulevards. Il publia une brochure [2] pour expliquer sa conception.

Le troisième projet, celui de Gabriel Bachet, était traité plus sommairement que les deux autres, mais identiques dans ses grandes lignes.

---

1. Les égouts collecteurs ne furent exécutés que 25 ans plus tard, en 1891-1892.
2. *Deuxième brochure sur le débastionnement*, par Henri DEGRÉ, 1866.

Après avoir jugé du mérite des projets proposés à son examen la commission des Dix, en vertu de la délibération du 11 novembre 1865, chercha elle-même à réaliser un projet idéal en puisant largement, sans autre préoccupation que celle du bien public, dans les œuvres qu'elle avait sous les yeux. Ce projet des Dix fut soumis au Conseil municipal qui nomma [1] une nouvelle commission, mais choisie cette fois uniquement dans son sein (d'où son nom de commission municipale), pour l'étudier et en dégager le plan officiel et définitif de débastionnement.

Avec la commission des Dix on restait sur un plan idéal. Avec la commission municipale, le point de vue changeait. On se trouvait en présence d'administrateurs soumis à l'influence de l'opinion et responsables des deniers publics ; ils allaient dégager du plan les éléments facilement réalisables et économiques.

Des tracés prévus par la commission des Dix, ils ne conservèrent que certains tronçons secondaires. Par contre, ils repoussèrent le boulevard projeté entre la place Saint-Pierre et la place au Foin (affaire reprise plus tard qui donna le boul^d^ Carnot), le boulevard de la Trémouille, l'aménagement circulaire de la place Darcy. Ils décidèrent aussi la destruction du Château. Le plan définitif fut présenté le 24 décembre 1866 au Conseil qui en commença l'étude sur le rapport de Durandeau. Il y consacra d'abord trois séances [2] et discuta sur les principes qui avaient présidé à l'élaboration du projet. Le 18 février 1867, il décida de faire lithographier un plan à l'échelle de 1 /10 000e, indiquant les divers projets présentés de façon à éclairer la discussion qui se poursuivit au cours de sept séances [3].

Les avis étaient très partagés Des clans se formèrent : Durandeau et une partie de la commission étaient hostiles aux idées de Degré. Le Dr Lavalle élargit la discussion ; il lança une publication, *La Ville de Dijon*, sorte de magazine où les sujets d'édilité traités au concours de débastionnement étaient analysés et commentés. Degré, Jétot et Joliet y collaboraient. Cette publication de 112 pages, compta neuf livraisons Elle commença de paraître en février 1867 et cessa le 13 janvier 1869 C'était déjà une vraie revue d'urbanisme local au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

La conclusion désirable de ces études était l'approbation du projet d'ensemble par l'autorité supérieure, approbation qui aurait comporté l'obligation de s'y conformer pour les municipalités à venir. La législation d'alors ne le permettait pas. Il ne fallait donc pas attribuer à ce travail une valeur absolue. Le concours de débastionnement n'était qu'une étude devant simplement indiquer les grandes lignes de l'opération projetée. Il ne s'agissait pas de réaliser totalement ni immédiatement ce plan. Mais chaque fois que l'administration aurait

1. Nommée par délib. du Cons. mun. du 13 août 1866. Elle se composait de Magnien, Maire, Blondeau, Thévenin-Franoy, Pansiot et Durandeau.
2. Délib. Cons. mun., 19, 24 et 25 janv. 1867.
3. *Ibid.*, 26, 27, 29 nov., 2, 9, 27 et 30 déc. 1867.

une décision à prendre dans cet ordre d'idées, on procéderait à une étude détaillée et définitive du secteur intéressé en fonction du plan d'ensemble et des directives générales qui devraient être respectées.

D'ailleurs, sur le plan législatif, l'administration municipale tira de ces recherches une conclusion pratique qui, pour indirecte qu'elle était, aurait dû être efficace dans l'application du plan de débastionnement. Le maire Joliet prit un arrêté [1] interdisant toute ouverture de rues nouvelles sans autorisation préalable.

L'occasion d'utiliser le plan et l'arrêté ne se fit pas attendre. Le sieur Sauvageot, dont la demande avait soulevé la question du débastionnement attendait depuis deux ans que la Ville lui fît connaître ses intentions. La Ville chargea [2] les trois lauréats du concours des études définitives pour l'aménagement de ce quartier.

Certes l'œuvre était loin d'être parfaite. Mais l'idée seule de mettre à l'étude un plan d'ensemble pour l'aménagement de l'enceinte suffirait pour illustrer la mémoire de la municipalité Joliet. Si, aux aux regards d'urbanistes professionnels, ces vieux projets paraissent aujourd'hui peu orthodoxes, il faut reconnaître qu'ils furent établis en fonction de tous les éléments d'études incorporés dans les plans modernes et cela à une époque où les statistiques étaient inexistantes. Ils tenaient compte de la répartition de la population urbaine, des contingences économiques, des problèmes de circulation, de salubrité, d'esthétique, des besoins de l'instruction publique et même des sports, des données de la géologie et de l'histoire. Tout cela s'y trouvait à l'état embryonnaire et était utilisé maladroitement ou de façon incohérente. Mais c'était tout de même la première fois dans l'histoire de Dijon que l'on étudiait l'aménagement de la ville dans son ensemble. C'était le triomphe du bon sens sur la sottise, de l'ordre sur le désordre. Et puis cette vaste étude avait été menée sans l'appui de l'État. Degré, en vrai Dijonnais, insiste sur ce point : « La Ville avait voulu choisir toute seule, en dehors de ces tutelles que les hommes libres n'acceptent pas, sans appui, sans journaux ». On sent là une pointe politique de la part du concurrent, mais néanmoins cette indépendance est toute à l'honneur de la municipalité.

Il avait fallu un profond amour du bien public et une foi vive dans les destinées de notre Dijon pour soutenir pendant deux ans les volontés de ces précurseurs. Ces hommes qui avaient si bien œuvré, les Lavalle, les Joliet, les Durandeau et les concurrents surtout,

---

1. Arrêté du 22 juill. 1867, approuvé par le préfet le 12 sept. suivant. Il était basé sur des lois antérieures : édit royal de déc. 1607 ; déclaration du roi du 10 avr. 1783 ; loi des 16-24 août 1790, 19-22 juill. 1791, 16 sept. 1807 ; décret du 25 mars 1852. Toute demande d'ouverture de rue nouvelle devait être accompagnée d'un plan des lieux avec indication du projet, nivellement, description des travaux envisagés, etc. L'application de cet arrêté fut troublée par la guerre et le changement de régime et tomba bientôt en désuétude.

2. Délib. Cons. mun., 20 janv. 1868.

avaient créé un instrument qui allait diriger d'abord, puis inspirer ensuite, l'extension de Dijon pendant un demi-siècle.

Ils avaient çà et là commis quelques erreurs marquantes, mais elles pouvaient être corrigées par des études de détail. Il était encore possible, par exemple, de transformer une partie du rempart Tivoli en square, de conserver le grand aide de Saulx, le cours Fleury, le bastion de Saulx, etc. Quand la commission des Dix fixa la largeur des boulevards à 25 m., elle avait le sentiment de braver l'opinion car, disait-elle dans son rapport, « il ne faut pas se dissimuler que des boulevards de 25 m. manqueraient souvent de mouvement et de vie ». Et la commission rêvait de rétrécir les allées de la Retraite (boul. Voltaire actuel), « triste exemple des inconvénients que présentent ces largeurs excessives et inutiles ».

Mais à côté de ces erreurs, que de visions prophétiques, que d'anticipations qui depuis se sont réalisées !

D'abord cette deuxième ceinture de boulevards extérieurs qui commence à peine à se dessiner autour de Dijon, Jétot l'avait projetée. Il prévoyait aussi une baignade d'été (elle ne fut réalisée qu'en 1937 à Chèvre-Morte).

Avec Degré, les anticipations sont légions : la construction d'un nouveau marché [1], le transfert du cimetière au clos Lecomte, route d'Auxonne (il fut établi 500 m. plus loin) ; l'épuration des eaux d'égout pour en faire de l'engrais (la chose est encore à l'étude) ; la percée des tanneries par une voie allant du viaduc des Corroyeurs au pont Napoléon (place du Ier-Mai). Cette prescience n'était que de la logique.

La première réalisation du plan de débastionnement fut l'ouverture du boulevard Carnot. L'aménagement de la place Darcy est aussi une conséquence indirecte du concours.

La création du boulevard Thiers est une autre application des études de 1866-1867, et celles-ci eurent bien d'autres prolongements, d'autres résonnances.

Malgré la guerre, les fluctuations politiques, la diversité des hommes qui gouvernèrent notre cité, le plan de débastionnement bénéficia d'une véritable survie : il inspira des opérations de détail dont se prévalurent les municipalités suivantes. Il contenait tant de projets logiques, il satisfaisait à tant de besoins permanents que 60 ans après plusieurs solutions non réalisées furent reprises et incorporées dans la première version du Plan d'extension, dressé officiellement en vertu de la loi de 1919-1924. « Le temps fait l'impossible ».

Le quartier du boulevard Carnot

Cette région de l'enceinte avait jusqu'alors conservé son aspect romantique d'ancienne fortification abandonnée. Du rempart où

1. Il fut construit aux Jacobins comme il l'avait préconisé. Délib. Cons. mun., 13 nov. 1865 et 12 mai 1868.

courait une étroite allée d'arbres, on dominait, dès la montée de la porte Saint-Pierre, un lavoir établi sur la dérivation de Suzon. Plus loin on rencontrait la tour Saint-Georges à demi cachée par des bâtiments adventices, puis la porte dont nous avons relaté l'ouverture en 1850. On longeait l'ancien bastion de Saulx et l'on arrivait à la porte Neuve. Murée en 1513, démolie en 1558-1564, elle avait été rétablie sur les instances du président Fyot de la Marche, le créateur de Montmuzard et sur ordre de l'intendant de Bourgogne de Saint-Contest [1]. On y avait établi un arc de triomphe, modeste et classique [2], il fut démoli en 1862. Devant le rempart étaient le bastion de Saulx dont l'aile nord existe encore et la demi-lune de Richelieu qui n'était plus qu'un verger à peu près nivelé.

Devant ces ouvrages, le chemin couvert, belle allée d'arbres plantés en 1815 [3], serpentait de la porte Neuve à la butte des Marronniers, appelée ainsi parce que sur cette sorte de butte une plantation de superbes marronniers, disposée en éventail, ombrageait quelques bancs de pierre. Les lavandières du lavoir voisin y tendaient des cordeaux pour sécher leur linge et le plus familièrement du monde le bruit des battoirs, des « rouillots », accompagnait les conversations des bons rentiers qui venaient y flâner. L'ancienne placette de l'Étoile, traversée depuis 1850 par le prolongement de la rue Chancelier-de-l'Hôpital était toujours un carrefour important de ce quartier dont presque toutes les rues étaient bordées de maisons. Les seuls terrains demeurés libres étaient la demi-lune Richelieu et les fossés, et puis le bastion de Saulx.

C'était pour lotir cette demi-lune que Sauvageot avait sollicité la Ville et posé, bien involontairement, le problème du débastionnement. Déjà quelques années auparavant les propriétaires riverains du rempart du côté de la Ville avaient signé une pétition pour demander qu'on rase la vieille muraille et qu'on nivelle son emplacement [4]. Sans même attendre la fin des études en cours, la Ville commença l'œuvre de débastionnement en démolissant immédiatement le rempart de la Porte Neuve à la porte Saint-Pierre. Les arbres furent arrachés [5] et le rempart nivelé pendant l'hiver 1866-1867. Les déblais servirent à combler les fossés du Parc. La tour Saint-Georges, qui avait eu pour locataire Le Jolivet en 1775, disparut en même temps.

L'étude définitive d'aménagement de ce quartier, confiée [6] aux trois lauréats du concours devait être achevée pour le 1er mars 1868.

---

1. Barberie de Saint-Contest de la Chataigneraie, intendant de Bourgogne de 1740 à 1749.
2. Devis des ouvrages à exécuter à la Porte Bourbon, établi par le sieur Monseigneur, inspecteur des ouvrages publics, daté du 25 janv. 1740. Ordonnance d'exécution du 27 janv. 1741 et mise en adjudication des travaux faite le 1er mars 1741 (Arch. C.-d'Or, C 432).
3. Plantation exécutée sur l'initiative de Lucan, adjoint au maire.
4. Délib. du Cons. mun., 20 nov. 1863.
5. *Ibid.*, 25 sept. et 15 oct. 1866.
6. *Ibid.*, 20 janv. 1868.

Le 9 mai, le Conseil adoptait le principe de l'établissement d'un boulevard rectiligne de 24 m. de largeur, axé sur le centre des places Saint-Pierre et de Gray. Il devait s'arrêter à la promenade des Marronniers et son prolongement serait ainsi ménagé. Le tracé des rues adjacentes était également défini [1]. On procéda de suite à l'échange des terrains entre la Ville et Sauvageot, en correspondance avec le plan [2]. Les études de détail furent confiées aux auteurs du projet. Jétot leva les plans, Bachet étudia les nivellements et Degré établit les devis [3]. Un fait montre l'esprit public qui régnait encore et qui est si rare aujourd'hui : Degré collabora à cette entreprise à titre gratuit et ne voulut accepter aucune rétribution. Le projet fut approuvé définitivement [4] et le 17 juillet 1870, deux jours après la déclaration de guerre à l'Allemagne, un décret impérial d'utilité publique, signé de Napoléon III et daté de Saint-Cloud, ordonnait la création du boulevard et autorisait la Ville à acquérir les immeubles nécessaires [5].

Hélas, la tourmente qui s'abattait sur notre pays devait ajourner la réalisation du projet ! Le 30 octobre suivant, les vieux fossés furent encore une fois arrosés par le sang généreux des Dijonnais qui défendaient leur ville. On se battit avec rage aux Marronniers, à l'Étoile et surtout au bastion. Et ce soir-là, une nuit lugubre et rougeoyante tomba sur le champ de bataille. Rue de Gray et à l'Étoile des maisons brûlaient...

Dans l'apaisement des années qui suivirent, on réalisa l'œuvre et tout aussitôt il apparut que le prolongement du boulevard à travers la butte des Marronniers s'imposait. Cette plantation avait été saccagée pendant l'occupation étrangère. Le Conseil municipal approuva ce prolongement [6] et décida de vendre les parcelles de terrain restées libres en dehors des alignements. Cette fois l'administration ne faillit pas à son devoir et édicta des servitudes qui frappèrent notamment les terrains situés à l'angle de la place Saint-Pierre. Les maisons à édifier sur ces emplacements devaient avoir une hauteur égale à celle des maisons formant l'angle de la rue Chabot-Charny. La Ville devait approuver les plans de leurs façades [7].

L'angle nord-ouest avait été vendu à la Caisse d'épargne qui y éleva l'immeuble actuel qui voisine sans heurt avec la façade classique de Papinot. Installée en 1877, la Caisse d'épargne quitta ce logis en 1890 pour occuper son hôtel de la place du Théâtre.

La Synagogue fut édifiée par la communauté isréalite sur un terrain cédé par la Ville [8] et provenant de l'ancien chemin couvert et

1. Ces tracés sont ceux des rues Jacotot, Berlier, Prieur-de-la-Côte-d'Or, de la Synagogue, Claude-Bazire, Pelletier-de-Chambure.
3. Délib. Cons. mun., 23 juin 1868, approuvant l'acte d'échange du 26 mai 1868
3. *Ibid.*, 23 août 1868.
4. *Ibid.*, 27 janv. 1869.
5. Décret rendu conformément aux délib. du Cons. mun. des 24 avr. 1868, 27 janv. 1869 et 22 févr. 1870.
6. Délib. Cons. mun., 19 janv. 1872.
7. Acte de vente du 30 mars 1872 (17 lots), art. 4..
8. Délib. Cons. mun., 7 juin et 1er juill. 1869.

de la butte des Marronniers. La première pierre en fut posée le 21 septembre 1873 et elle fut inaugurée en 1879. Le boulevard fut emplanté de marronniers, sans doute en souvenir des anciens de la vieille butte. Ainsi fut réalisée cette première tranche du plan de débastionnement.

Rien de ce qui avait disparu n'était digne d'un intérêt particulier. Le bastion de Saulx avait été respecté. On pouvait le conserver sans gêner le passage de la rue Berlier. Les fossés aménagés en jardins fleuris auraient donné un peu de recul à la vieille muraille et la terrasse même du bastion, qui couvrait 1 ha. 19 a. 60 ca., emplantée de grands arbres aurait été le poumon de ce coin surpeuplé des rues Jeannin et Saumaise. On aurait ainsi appliqué la théorie de Jétot sur l'utilité des squares et les amis du passé y trouveraient aujourd'hui l'un des plus beaux vestiges de l'enceinte fortifiée. Hélas ! Nul n'y songea et le bastion fut nivelé, des rues y furent tracées [1] et son emplacement morcelé par son propriétaire Coétaudon en 1875.

C'est là une des plus regrettables erreurs du débastionnement.

La place Darcy

Ce n'est pas à proprement parler une place : c'est un carrefour. Dès l'origine, c'est le carrefour où se rejoignaient les deux routes de Paris qui convergeaient vers la porte Guillaume. Entre les deux routes s'élevait un tertre, vestige peut-être d'un ouvrage fortifié. Le 18 avril 1775 une grave émeute éclata à Dijon, provoquée par la misère publique et la maladresse du gouverneur. Après que la douceur de l'évêque, Mgr d'Apchon, l'eût apaisée, les Élus de Bourgogne ordonnèrent le nivellement de ce monticule pour donner du travail aux indigents. Le tertre fut déblayé en grande partie et les déblais comblèrent les fossés de la demi-lune de Renne qu'on nivela également. A leur tour, en 1783 [2], les fossés de la demi-lune Saint-Georges furent en partie comblés par mesure de salubrité. Ces fossés recevaient l'eau de la fontaine de Renne [3] et l'Ouche y refluait, formant des mares stagnantes. Après 1783, le Renne seul y coula jusqu'à ce qu'ils fussent comblés en totalité lors de l'installation du chemin de fer.

De l'ancien tertre il ne resta plus qu'une sorte d'esplanade qui s'élevait en pente douce vers l'ouest et qu'on appela la Plate-forme. Elle n'avait pour ornement qu'une croix de mission qui fut détruite pendant la Révolution. En 1788, la porte Guillaume actuelle remplaça la vieille porte du Moyen Age. Elle s'éleva sur les plans de Maret, voyer de la province. Il est bon de signaler, comme le fait judicieuse-

---

1. Rues d'Alise, Vercingétorix et Henri-Baudot.
2. Concession des fossés de la demi-lune Saint-Georges à la Ville par le prince de Condé, 10 janv. 1783 (Arch. mun., H 203).
3. Cette fontaine n'était qu'un déversoir de l'ancien cours de Renne qui pénétrait en ville et avait été comblé en 1629 lors de l'établissement des demi-lunes.

ment remarquer Eugène Fyot [1], que Maret, qui avait, comme tant de ses confrères du XVIIIe siècle, un sens inné de l'urbanisme, eut le premier l'idée d'utiliser la plate-forme pour y installer un réservoir d'eau et de s'en servir à des fins décoratives. Tous les projets étudiés ou réalisés depuis, de Darcy, de Degré, de Vionnois, ne sont donc que l'application de l'idée émise par Maret un demi-siècle auparavant.

En 1801 on commença de planter des arbres sur l'emplacement de l'ancienne demi-lune de Renne. Cette plantation, dite d'abord des « Petits arbres », puis en 1811 « la Promenade du Roi de Rome », devait s'étendre jusqu'à l'Arquebuse à mesure que les fossés auraient été comblés. Mais le chemin de fer survint...

Le 24 avril 1824 une nouvelle croix de mission fut plantée sur la plate-forme et trois ans plus tard l'architecte Caumont y installa un cadran solaire [2].

En 1830 la croix disparut et la plate-forme encore aplanie fut plantée d'une allée circulaire de platanes et de deux allées latérales. Au nord, on régularisa l'alignement de la place et on rectifia l'allée d'arbres qu'on appelait alors l'avenue du Cimetière [3]. En 1834, l'adduction des eaux du Rosoir [4] amena la construction du réservoir sur la plate-forme. La première pierre en fut posée le 21 mars 1839 et tout de suite on parla d'embellir la place. Les fossés que l'on voit au plan cadastral furent rectifiés [5] et lui donnèrent pour la première fois cette forme triangulaire qu'elle a conservée. On ouvrit un concours pour élever un monument sur le réservoir. L'architecte Sagot dessina un édicule octogonal dans le style composite qui était alors en faveur à Dijon. En 1851 on compléta l'ensemble en plaçant devant la plate-forme un bassin encadré de plates-bandes [6] et dont le centre était orné d'une vasque de fonte octogonale. Le cadran solaire de Caumont fut transporté au Parc où il existe encore.

En 1852, on éleva à l'ouest et au midi du réservoir un mur de soutènement qui forma terrasse et cela permit à la rue des Perrières qui tournait court vers la rue de la Gare, de se prolonger selon son tracé actuel. Ainsi se trouva constitué l'embryon du terre-plein méridional dont la partie occidentale était formée par une vigne (de 27 a. 40) appartenant à la Ville qui l'amodiait encore en 1810. A la place de cette vigne on avait planté des arbres en quinconces.

On sait que lors de l'ouverture de la rue Mariotte le rempart avait été démoli jusqu'à la porte Guillaume et qu'une rue avait été ouverte sur son emplacement. En 1863 on en rectifia le tracé [7] pour la faire aboutir directement place Darcy en prolongeant le rempart. Ainsi

1. Documents inédits sur la Porte Guillaume, *Mém. Comm. Antiq. C.-d'Or*, t. XIV, 1901-1905, p. 81.
2. Sur le modèle de celui de Brou, par André Colomban, XVIe s.
3. Délib. Cons. mun., 10 mai 1832.
4. *Ibid.*, 5 mars 1834.
5. Arrêtés préfect. des 16 avril et 30 sept. 1839.
6. Délib. Cons. mun., 21 nov. 1849 et 7 févr. 1850.
7. Arrêté préfect. du 9 juin 1863.

disparut la tour de Renne près de laquelle était la maison qui appartenait jadis à la Sté de la Miséricorde et qui devint la Maternité [1] et donna ce nom à la rue (actuell. rue Docteur-Chaussier).

En 1864, deux parcelles avaient été déjà vendues [2] et sur l'une d'elle une maison venait d'être édifiée. La Ville désirait vendre tous les terrains plantés de la promenade du Roi de Rome. Le conseiller Radepont estimait que l'opération serait « profitable à la caisse municipale ». Le Conseil décida [3] la vente de ces terrains, réservant deux parcelles pour ses propres besoins : l'une pour agrandir l'hospice de la Maternité, l'autre pour construire un groupe scolaire (l'école Darcy actuelle). Cette disposition réservait les meilleurs terrains pour la vente et cette vente, si elle préparait le cadre de la place, n'en fixait pas l'aménagement. Dès l'année suivante le concours de débastionnement allait aborder cette question. Un membre de la commission des Dix proposa de reproduire à la porte Guillaume des dispositions analogues à celles de la place Saint-Pierre et d'y créer une place circulaire. Mais la commission municipale n'accepta pas cette solution et décida que « la place Darcy serait nivelée au moyen de l'abaissement de la rue Devosge depuis le carrefour de la rue Audra, de la partie nord de la place et de la route de Troyes jusqu'au cimetière. L'aménagement de la place serait complété par la rectification du côté gauche au moyen d'une ligne droite partant de la maison Belorgey et venant aboutir à l'entrée de la rue de la Gare en faisant disparaître la courbe de la promenade du Roi de Rome » [4].

A cette époque, la place que l'on se proposait ainsi d'aménager échappa de justesse à un danger inattendu Le 12 juin 1862 le Conseil municipal avait adopté un projet de chemin de fer présenté par les ingénieurs du Gouvernement qui prévoyait le raccordement de la ligne projetée [5] venant de Langres avec la ligne de Lyon à la hauteur du pont des Chartreux, selon un tracé qui passait en tunnel à l'ouest du Vieux Cimetière pour gagner Ruffey par la plaine aux Roses. Aucune décision n'avait été prise avant la concession définitive. Dès qu'elle fut tranchée [6] en faveur de la Cie P -L -M , celle-ci présenta un projet différent du premier. La ligne de Langres se serait détachée après le viaduc de l'Arquebuse, aurait coupé de biais la rue Mariotte et aurait pénétré en tunnel sous la place Darcy et le château, pour

---

1. C'est dans ce local qu'avait été établi le 18 ventôse an IV le cours d'accouchement fondé le 28 déc. 1773 par les États de Bourgogne. En 1820 on y créa un petit hospice de la Maternité (Convention du 6 déc. 1820 entre la Ville et le Département pour cette création. Délib. Cons. mun. du 25 août 1866 pour l'appropriation des locaux). En 1877, location au Département par bail. En 1890, construction de l'édifice actuel.

2. Délib. Cons. mun., 22 déc. 1862 et 7 juill. 1863. Actes de ventes Bélorgey, 1er sept. 1864 et Devanne, 23 juin 1865.

3. Délib. Cons. mun., 2 août 1864.

4. Rapport Durandeau, 24 déc. 1866.

5. Décret impér. du 14 juin 1861 déclarant le projet d'utilité publique.

6. Décret impér. du 11 juin 1863 déclarant la Cie P.-L.-M. concessionnaire de la ligne de Langres.

réapparaître après la rue Colonel-Marchand. Ce projet inopportun gênait le nivellement de la place ; il dérangeait les plans de la Ville et surtout dépréciait des terrains qu'elle s'employait à valoriser. Dans un rapport [1] énergique le conseiller Gaulin montra les conséquences de ce projet en soulignant toutes les laideurs que le chemin de fer avait accumulées à Dijon A deux reprises le Conseil municipal [2] repoussa le projet et finalement la Ville demeura maîtresse de la place et de ses destinées.

L'architecte Degré mettait au point un projet d'aménagement [3]. La guerre arriva qui bouleversa tout et ce n'est qu'en 1875 qu'on en reparla. Un premier projet, présenté par le conseiller Thevenin [4] et qui visait surtout la vente des terrains, fut repoussé par les Ponts et Chaussées pour un détail de nivellement. Un nouveau plan fut dressé [5] qui fut accepté et approuvé par le Conseil municipal le 28 février 1877. C'est celui qui fut réalisé. Les travaux commencèrent de suite [6]. La fontaine octogonale fut enlevée et vendue à la ville de Châtillon-sur-Seine [7]. On décida de mettre au concours l'aménagement des squares [8]. L'arrêté du maire du 30 avril 1879 fit connaître qu'un concours était ouvert en vue d'aménager sur la place Darcy « un jardin-square avec grotte et cascade et deux autres petits squares ». Deux projets furent retenus : ceux des architectes Félix Vionnois et Henri Degré. Celui de Vionnois fut adopté et exécuté [9]. Sa composition agréable et quelque peu monumentale plut tout de suite aux Dijonnais. L'aménagement fut exécuté pendant les années 1879 et 1880 [10]. On songea alors à isoler le jardin à l'ouest et la rue du Rosoir fut ouverte [11].

Une statue de François Rude fut placée dans le square elliptique : Dijon se devait d'honorer ainsi la mémoire d'un de ses fils les plus illustres [12]. Tout à côté la fontaine « Jeunesse », si délicate et si charmante [13] demanderait un cadre plus intime.

En même temps qu'elle réglait l'aménagement des squares, la Ville entendait spéculer sur les terrains libres. Dès 1876, l'architecte

---

1. Délib. Cons. mun., 8 févr. 1865.
2. *Ibid.*, 8 févr. 1865 et 12 mai 1866.
3. Plan dressé par Degré le 10 mai 1869 (Arch. mun. O[1]).
4. Délib. du Cons. mun., 27 déc. 1875 ; approbation définitive par délib. du Cons. mun. du 10 avr. 1876.
5. Plan du 20 févr. 1877.
6. Arrêté préfect. du 3 juill. 1878, autorisant la mise en adjudication des travaux.
7. Délib. Cons. mun., 13 févr. 1879.
8. *Ibid.*, 19 avr. 1879.
9. *Ibid.*, 13 et 16 août 1879.
10. *Ibid.*, 15 oct. 1879 (mode d'exécution) et du 6 nov. 1879 (adjudication des grilles et balustrades).
11. Projet du 14 juin 1880 (Arch. mun. O[1]).
12. Ce monument, œuvre de Joseph Tournois, élève de Rude, fut inauguré le 17 oct. 1886. Il fut envoyé à la fonte pendant la guerre 1939-1945.
13. Cette fontaine est l'œuvre de Max Blondat. Elle fut placée à la pointe du petit square en 1907.

Ch. Sauger présentait un projet [1] tendant à élever une Bourse de commerce et un grand hôtel aux angles de la place et du boulevard Sévigné. Mais la Ville désirait vendre et non construire. En 1878, elle décida [2] d'aliéner d'abord les terrains entre la porte Guillaume et la rue de la Maternité. Voici le point de vue de l'administration d'alors : « L'intérêt de la Ville est certainement que le quartier de la place Darcy soit le plus beau de la ville ; cependant il paraît impossible d'obliger les propriétaires à construire sur un plan déterminé ; en agissant ainsi on enlèverait beaucoup de valeur aux terrains, tout en risquant de proposer un plan moins beau que celui que certains propriétaires auraient pu projeter eux-mêmes. Mais ce que nous devons éviter c'est l'établissement de chantiers de bois ou autres sur la place Darcy ». En conséquence on obligea de construire sur toute la longueur de la façade et de soumettre les plans à l'approbation municipale. Puis on mit en vente l'îlot limité par les rues Bossack et Docteur-Chaussier : on imposa trois étages au minimum et l'approbation préalable des plans [3]. Enfin ce fut le tour de l'îlot triangulaire compris entre la place, le boulevard Sévigné et la rue Millotet : il fut vendu en bloc [4].

La place devint un vaste chantier. M. Goisset, propriétaire de l'hôtel de la Cloche, rue de la Liberté, alerté par le projet Sauger, faisait construire son nouvel et immense hôtel sur les plans de l'architecte Belin [5]. L'immeuble du café de la Concorde s'éleva aussi à cette époque. Le terre-plein, au midi du square, fut aménagé et planté en 1883 [6]. L'ouverture du boulevard de Brosse supprima quelques maisons de faubourg et compléta l'ensemble actuel.

Notons encore que le cinéma Darcy-Palace fut construit en 1913 et que la grande maison bordant la rue Millotet, face au terre-plein, et qu'on appelle le « building Darcy », date de 1934.

Les édiles de 1878 désiraient avant tout donner à la place un aspect moderne qui fasse « grande ville ». Ils ne visaient pas au monumental, ni à l'artistique ; ils voulaient tout prosaïquement de hautes maisons comme celles des grands boulevards à Paris. Chaque génération a une conception différente du beau : on ne saurait reprocher à nos aïeux d'avoir traité la place dans le style Haussmann qui marquait leur époque. Seulement il y a des règles de proportions qu'il convient d'observer en tous temps et dans toute création, dès lors que celle-ci se juxtapose à une partie déjà existante. On oublia ce principe place Darcy. Les terrains étaient nus ; il n'existait qu'un monument intangible : la porte Guillaume. Toute composition devait donc s'éta-

1. Plan et notice du 30 juill. 1876.
2. Délib. Cons. mun., 9 août 1878. Actes de ventes à Bélorgey, Jobard 6 août 1879.
3. Délib. Cons. mun., 6 oct. 1879. Acte de vente Sté Peretmère 6 juill. 1881.
4. Délib. Cons. mun., 12 juill. 1880. Acte de vente Sté civile des immeubles de la place Darcy (Robelin, Bordet, etc.), 4 août 1880.
5. Il fut inauguré pour Pâques 1884.
6. Délib. Cons. mun., 5 mars 1883.

blir à son échelle et la mettre en valeur. Or les hautes maisons qui l'entourent la rapetissent. Elle paraît insignifiante et comme oubliée par mégarde dans ce cadre qui n'est pas le sien. Sans prohiber les hautes maisons sur tout le pourtour, il aurait été facile d'imposer un échelonnement de hauteurs successives qui aurait rétabli aux abords immédiats une harmonie de masses entre la Porte et les maisons. Cette servitude appliquée aux premières maisons de la rue de la Liberté aurait empêché d'autres laideurs.

La destruction du rempart, de la Porte Neuve à la place Saint-Nicolas, et le boulevard Thiers

D'après le concours de 1865, le débastionnement de cette partie de l'enceinte devait s'opérer par l'abaissement du rempart et par l'ouverture d'un boulevard qui devait partir du boulevard Carnot à la hauteur de la petite rue Voltaire pour atteindre la place Saint-Nicolas à l'alignement des maisons qui la bordaient à l'est. Nul n'avait songé à joindre les deux grandes places de la périphérie. C'est que la place au Foin n'était, comme son nom l'indique, et depuis son origine [1], qu'un rond-point champêtre, une sorte de champ de foire qui n'était pendant l'hiver qu'un cloaque boueux. Cependant le 30 octobre 1870, au cours de la défense désespérée des Dijonnais contre l'envahisseur, la place s'était trouvée au cœur de la bataille. Après l'Année terrible, on décida de commémorer cette héroïque résistance par un monument qu'on éleva au centre de la place [2] et celle-ci, dénommée « place du 30-Octobre », toute nimbée de gloire, devint trop chère au cœur des Dijonnais pour être délaissée. Aussi dès que reprirent les études du débastionnement une solution s'imposa. Déjà reliée à la place Saint-Pierre par le boulevard Carnot, il sembla tout naturel de la relier directement à la place Saint-Nicolas. Une

1. Cette place fut crée au XVIIIe s., à cheval sur le chemin de Cromois. Il existait alors entre ce chemin et la route de Gray (av. Maréchal-Lyautey actuelle) une superbe allée-promenade qui dépendait de Montmuzard. Cette allée s'ouvrait au midi sur une demi-lune (qui forma l'hémicycle septentrional de la place). Le président Fyot de la Marche permettait aux Dijonnais l'accès de cette promenade. Lorsqu'en 1754, la Ville décida, pour répondre à cette gracieuseté, de prolonger cette allée à ses frais jusqu'à la maison de retraite des Jésuites, route d'Auxonne, on compléta la demi-lune de façon à former une place circulaire ; l'hémicycle méridional est donc d'origine communale et fut tracé en même temps que l'allée de la Retraite (boul. Voltaire actuel). V. à ce sujet : délib. de la Chambre de Ville du 15 mai 1754. Arpentage des terrains du 7 mars 1754). Quand l'allée de Montmuzard fut vendue le 21 sept. 1793 au titre de bien national, on laissa subsister l'hémicycle septentrional et la place demeura circulaire.

2. Le monument fut dessiné par Félix Vionnois ; la première pierre en fut posée le 30 oct. 1871. Mathurin Moreau exécuta le haut relief et Paul Cabet, élève de Rude, la statue de la « Résistance ». Des fonctionnaires ignares trouvèrent une allure frondeuse à cette statue. Renversée et brisée le 25 oct. 1875 par ordre du gouvernement, elle fut remplacée par une autre, œuvre de Greber (Paul Cabet étant mort en 1876), qui fut inaugurée le 30 oct. 1880.

commission composée de trois conseillers (Thevenin, Pansiot et Sirodot) présenta un projet [1] dans ce sens, comprenant le percement d'un boulevard de 24 m. et l'établissement de plusieurs rues destinées à relier entre elles celles de la Ville et celles du faubourg, lorsque le rempart serait nivelé. Il était également prévu une voie d'accès à la nouvelle gare Porte-Neuve [2] dont l'établissement influa beaucoup, sur le développement de ce quartier. Après l'enquête administrative, le projet revint devant le Conseil municipal [3] avec quelques modifications. Enfin il fut convenu que le boulevard serait exécuté en deux tronçons et le projet fut définitivement approuvé par le Conseil le 28 juin 1875.

Tel qu'il était prévu l'aménagement de ce quartier allait faire disparaître les deux demi-lunes de Saulx, les fossés et le chemin couvert. L'ouverture du premier tronçon ne présentait point de difficultés, la Ville ayant conclu un arrangement [4] avec le propriétaire des demi-lunes, M. Brocard. On procéda au nivellement des deux ouvrages qui cubaient ensemble 70.000 m³. Le premier tronçon fut achevé le 20 décembre 1877 [5].

Le deuxième tronçon traversait 42 parcelles appartenant à 15 propriétaires différents ; des bâtiments devaient être démolis. Aucun accord amiable ne s'avérait possible et l'on recourut à l'expropriation [6]. La démolition des immeubles expropriés fut adjugée le 19 juillet 1879, et achevée le 19 octobre suivant. Les travaux commencèrent le 20 octobre 1879 [7], et furent terminés l'année suivante.

En 1880, on décida [8] d'exproprier les terrains nécessaires à l'ouverture de la rue n° 9 (rue de Metz actuelle) qui allaient alors de la gare au rempart, car on ne parlait pas encore du Lycée. Faute de moyens financiers, cette opération fut ajournée et reprise l'année suivante [9]. C'est dans cette rue que fut édifiée la caserne de Gendarmerie, destinée à remplacer le vieux château que l'on démolissait. Commencée en 1890 elle fut achevée en 1894 [10]. En même temps que l'ouverture

---

1. Délib. Cons. mun., 26 août 1874. Le maire était alors M. Enfert.
2. Le tracé de la ligne de Langres contournant Dijon par l'est fut approuvé par décision minist. du 15 avr. 1868. L'emplacement de la gare Porte-Neuve fut déterminé au cours des séances du Cons. mun. des 25 juin 1868, 1er juill. et 14 sept. 1869.
3. Délib. Cons. mun., 3 juin 1875.
4. Accord avec Brocard 19 avr. 1875, approuvé par délib. Cons. mun. des 3 et 28 juin 1875.
5. Ouverture décidée par délib. Cons. mun. du 6 avr. 1876. Les travaux furent adjugés le 4 sept. 1876.
6. Ouverture du 2e tronçon décidée par délib. Cons. mun. du 8 mai 1877. Décret d'utilité publ. du 20 mai 1878. Expropr. du 26 oct. 1878 au 20 févr. 1879.
7. Délib. Cons. mun., 30 août 1879. Adjudic. des travaux du 18 oct. 1879.
8. *Ibid.*, 24 mai 1880.
9. *Ibid.*, 2 déc. 1881. Décret d'utilité publ. 6 déc. 1883. Jugem. d'expropr., 27 avr. 1885.
10. Cette caserne qui devait d'abord être reconstruite sur l'emplacement de l'ancien château, boul. de Brosse, faillit émigrer vers le Vieux Cimetière, rue Jacques-Célérier. Cet emplacement fut repoussé par la Commission ministérielle

du boulevard le prolongement de la rue de Mulhouse jusqu'à la rue de Gray avait été prévu. Les terrains nécessaires furent expropriés [1] avec ceux de la rue de Metz et les travaux exécutés simultanément.

Jusqu'alors l'aménagement de ce quartier n'avait fait disparaître que les ouvrages extérieurs, le rempart était intact ainsi que le Grand aide de Saulx qu'on appelait simplement « le bastion de Bretennières » du nom de son propriétaire. Le nivellement du rempart fut décidé le 21 décembre 1883, mais ce n'est vraiment qu'en 1885 [2] qu'on entreprit d'abaisser le rempart et d'établir à sa place une rue de 12 m. Il fut question d'abord de laisser le bastion debout tout en le frappant de servitude d'alignement. Mais les frais de réfection de son mur de soutènement aurait été hors de proportion avec l'effet obtenu. On décida [3] finalement de l'acquérir ; la largeur de la rue fut portée à 14 m. et l'on créa ainsi la rue Diderot.

Après bien des hésitations [4], il fut décidé [5] d'installer le nouveau Lycée entre la rue Diderot et le boulevard Thiers. Le 28 juin 1889 le président Carnot signa le décret ordonnant la construction de cet établissement qui devait porter son nom. Il couvre une superficie de 4 h. 48 a. 64 ca. et s'éleva suivant les plans de l'architecte Chaudouet qui fut également l'auteur de la Caisse d'épargne.

Le tracé rectiligne du boulevard Thiers entre les deux places était préférable à celui prévu au plan de débastionnement ; les propriétés traversées étaient sans intérêt. Par contre, il semble que la lamentable rue Diderot aurait pu être évitée ainsi que la destruction du Grand aide de Saulx. Selon la théorie du débastionnement on pouvait niveler le rempart entre les rues Jeannin et Roulotte (du Lycée actuell.) pour dégager cette dernière. On pouvait, semble-t-il, faire du bastion un square en terrasse, que deux rampes d'accès, prises dans le rempart comme « au Tivoli », auraient raccordé aux parties nivelées. Une rue aurait pu le contourner pour l'isoler du Lycée qui se serait allongé jusqu'à la rue Paul-Cabet. Hypothèse ? Soit. Mais toute autre solution aurait été préférable à cette triste rue.

---

d'hygiène (juill. 1888). La Ville lança un avis le 1er févr. 1889 invitant les propriétaires de terrains à faire des offres. Sur 36 propositions, 10 furent retenues (délib. Cons. mun., 7 juin 1889) et soumises au Ministère qui opta pour l'emplacement de la rue de Metz (délib. Cons. mun., 9 oct. 1889). Les terrains (8.211 m² 57) furent acquis par délib. Cons. mun., 22 août 1890 et les bâtiments s'élevèrent suivant les plans de l'architecte Chaudouet.

1. Décret du 6 déc. 1883.

2. Délib. Cons. mun., 18 nov. 1885.

3. *Ibid.*, 11 juill. 1887. Acte du 6 nov. 1887, portant acquisition sur Simon-Antoine-Christian Ranfer de Bretenières, prêtre. Il était alors directeur de l'École Saint-Ignace et fut fondateur de l'École Saint-François de Sales.

4. V. sur cette question du Lycée, les délib. Cons. mun. des 18 et 25 août 1882 et 6 juin 1883.

5. Délib. Cons. mun., 16 déc. 1887, 7 mars et 18 avr. 1888.

IV

Le Chateau et le rempart Tivoli

La destruction du Château et l'ouverture du boulevard de Brosses

Pour comprendre la destruction de la vieille forteresse dijonnaise [1] il faut remonter à son origine même. Commencé en 1479, sur les plans de Vausy de Saint-Martin, par ordre et aux frais de Louis XI, ce dernier trouva bientôt plus simple de faire payer aux Dijonnais la forteresse qu'il faisait édifier autant pour les tenir en respect que pour les protéger. La contrainte qui présida à sa construction lui valut donc dès l'origine l'hostilité des Dijonnais. En 1595, assiégé par les troupes de Henri IV, il tira sur la Ville qui avait accueilli le roi et qui lui voua de ce jour une haine farouche. Un second siège, en 1651, par les troupes du duc d'Épernon, perpétua ce sentiment. Après ces deux événements le démantèlement du château fut demandé et chaque fois refusé. Après la conquête de la Franche-Comté, qui éloigna la frontière de Dijon, il devint une prison d'État, en somme « la Bastille » dijonnaise. En 1790, la Commune, héritière de la haine des anciennes Chambres de Ville réclama sa démolition sans l'obtenir. Déclassé par la loi du 16 juillet 1791, il fut affecté l'année suivante à la détention des prisonniers politiques. Le 6 brumaire an IV il devint simple caserne de gendarmerie ; on ne l'appela plus que le « château des Gendarmes » ce qui n'augmenta pas son prestige. En 1800 la municipalité projeta de le couper par une rue, mais l'affaire n'eut pas de suite [2]. En 1809, l'État répondit à une nouvelle sollicitation de la Ville qu'elle devrait offrir une nouvelle caserne à la Gendarmerie. Le problème était posé. A ce prix l'État céderait sans regret cette bâtisse incommode qui tombait en ruine. Car dès que la forteresse fut inutile son entretien fut négligé. A la fin du XVIIIe siècle les tours avaient perdu leur superstructure. Sous l'Empire on y construisit des bâtiments d'habitation et la chapelle fut démolie. Après la révolution de 1830 on détruisit en partie les courtines.

C'est alors qu'il aurait fallu arrêter les ravages du temps et restaurer le château. Ce cap passé, le machinisme et les préoccupations sociales allaient reléguer les souvenirs du Moyen Age dans le domaine de la légende. Une sorte de dédain allait s'ajouter dorénavant à la haine ancestrale. C'est ainsi qu'en 1840, l'archiviste du département, Maillard de Chambure, écrivait [3] : « Cette vieille bicoque, abandonnée

---

1. Il n'en reste plus que deux « souterrains » accessibles l'un par le rue Jean-Renaud, l'autre, 18, boul. de Brosses. Ces vestiges ont été inscrits à l'inventaire supplém. des Monum. histor le 25 mars 1941. V. *Mém. Comm. Antiq. C.-d'Or*, 1936-1937, t. XXI, p. 19.
2. Lettre du ministre de la Guerre, 19 frimaire an IX (Arch. mun., sie M).
3. Maillard de Chambure, *Dijon, ancien et moderne*, 1840, p. 45.

sans retour, semble heureusement avoir accompli sa triste destinée. Ses tours démantelées, ses murs rompus et lézardés ne troubleront plus désormais la tranquilité de la Ville ».

En 1848, un attroupement se porta au château « pour le jeter bas » mais l'autorité s'interposa. Ce n'était là que des escarmouches, l'attaque allait prendre une forme plus légale. La Ville avait déjà acheté, à l'occasion de l'ouverture de la porte des Godrans en 1840, une partie des fossés. En 1861, le surplus (1 h. 03 a. 40 ca.) fut acquis par la Ville [1] et on s'empressa de remblayer les fossés qui se muèrent en jardins potagers. En 1865, lors du concours de débastionnement, la démolition ralliait tous les suffrages [2] et dans *La Ville de Dijon*, Henri Degré déclarait [3] : La question est jugée ; tout le monde sait aujourd'hui que le château finirait par tomber tout seul, si la prudence ne commandait pas de l'aider ; ses plus grands partisans, après l'avoir vu de près, s'en sont éloignés convaincus ».

Les travaux d'approche étaient terminés : la bataille pour la possession du château allait commencer. Le combat s'engagea par surprise. Pendant l'hiver 1870-1871, alors que Dijon subissait l'occupation étrangère, la municipalité libre de tous liens avec le pouvoir central, décida de donner du travail à la classe ouvrière. Sur un rapport de Degré constatant que le vieil édifice constituait un danger réel pour la sécurité publique, le maire prit un arrêté [4] ordonnant la démolition des tours et des murs d'enceinte. La démolition en règle commença. La Commission des Antiquités de la Côte-d'Or tenta une démarche auprès du maire, sans succès. Enfin la Préfecture put réagir. Les travaux furent arrêtés. Il fallut trouver un accommodement. La Ville proposa [5] un projet d'aménagement comportant l'ouverture d'un boulevard prolongeant, jusqu'à la place Darcy, la partie ouverte par Lacordaire vers la place Saint-Bernard. La Ville savait, en proposant cet accord au Département (elle lui laissait les terrains libres pour y reconstruire une caserne nouvelle), que le Conseil général avait prévu depuis plusieurs années « la nécessité de démolir le château dont l'état de vétusté occasionnait des réparations fréquentes et inutiles ».

La destruction semblait inéluctable. Pourtant l'opinion évoluait. On commençait à ressentir pour ces pierres caduques, alors même qu'elles rappelaient des souvenirs pénibles, une sorte de compassion affectueuse et la curiosité instinctive qui s'attache à tout condamné à mort. L'architecte Suisse publia en 1876 un ouvrage remarquable

---

1. Décret impérial du 14 déc. 1861, déclarant d'utilité publique l'assainissement de la caserne de gendarmerie et le perfectionnement des abords de la gare au moyen du comblement de la partie non aliénée des fossés. Délib. Cons. mun., 14 nov. 1862. Acte d'acquis. des fossés du 2 juin 1863 (Arch. Côte-d'Or, II O 239 /69-70).
2. Rapport de la Commission des Dix du 3 août 1886.
3. *La Ville de Dijon*, p. 99, 13 janv. 1869.
4. Délib. Cons. mun., 26 déc. et arrêté du maire du 28 déc. 1870.
5. *Ibid.*, 10 déc. 1871.

où il reconstitua le château dans toute sa splendeur originelle. Cette monographie influença favorablement l'autorité supérieure qui décida enfin de le classer parmi les monuments historiques. La sauvegarde semblait assurée. En fait ce ne fut qu'une accalmie dans la bataille.

En 1880, le château élevait toujours sa masse à demi ruinée au milieu des fossés où s'alignaient choux et poireaux. Une partie des fossés avait déjà été vendue [1], si bien que les constructions privées touchaient la tour Saint-Bénigne et la courtine de l'ouest. Les derrières des constructions bordant les rues Devosge et Montigny s'ouvraient sur le chemin couvert qui partait de la place Darcy pour rejoindre le tronçon du boulevard de Brosses et formaient le cadre le plus disparate et le plus vulgaire que l'on puisse imaginer autour du château. Le voyer de la Ville, Vernillat, présenta un projet [2] d'aménagement définitif du quartier avec ouverture d'un boulevard de 24 m. Ce plan approuvé par le Conseil municipal le 18 février 1880, donna l'occasion à Vernillat d'étaler ses théories et d'émettre cet aphorisme ingénu : « Nous pensons que, dans le plan d'aménagement d'un quartier, la chose qui doit le plus intéresser son auteur, c'est la circulation » [3].

La Ville demanda derechef le déclassement du château [4] et adopta définitivement le projet Vernillat le 14 avril 1882. Elle sollicita un décret d'utilité publique [5] pour exproprier les trois maisons qui gênaient le débouché du boulevard sur la place Darcy (maisons Trélanne, Abadie et Salvan). Ce projet comportait aussi l'ouverture de rues secondaires qui plus tard devinrent les rues Jean-Renaud et du Temple.

Sur ces entrefaites on projeta de construire le Lycée sur l'emplacement du château. Le Conseil général appuya la Ville et, à une nouvelle de déclassement, le ministre fit une bien curieuse réponse [6] :

« Je n'ai pas vu, en effet, une raison suffisante de faire disparaître ces restes encore intéressants tant qu'il s'est agi de leur substituer simplement des rues et un boulevard, mais en faveur de la création d'un établissement d'utilité publique comme un Lycée, je me déciderai... »

Le projet fut abandonné. Les trois immeubles de la place Darcy furent expropriés [7]. De ce côté, la Ville pouvait donc ouvrir un tronçon de boulevard qui viendrait butter contre le château, un régime de

---

1. Ventes par l'État à M. Goisset, 13 juin 1821 et 22 mars 1822, à Mme Richard, 6 juin 1859 (Arch. C.-d'Or, II O 239 /69-70).
2. Plan et rapport Vernillat du 19 janv. 1880.
3. Rapport Vernillat du 6 juill. 1880.
4. Délib. Cons. mun., 22 mars 1882.
5. Ce décret fut rendu le 22 mai 1882.
6. Lettre du Ministre au Préfet du 14 août 1883. Délib. Cons. mun., 20 août 1883.
7. Jugement d'expropr. 27 avr. 1885. Arrêté de cessibilité, 17 avr. 1885. V. délib. Cons mun., 30 mai 1885 et 9 déc. 1885. La démolition des immeubles a été adjugée le 5 août 1886 et terminée fin décembre.

rues provisoires permettraient de le contourner. La lutte reprit ardente. Le déclassement fut demandé une seconde fois [1], puis une troisième. La délibération [2] prise à cette occasion situe la question : « ...On a découvert que le château des Gendarmes est un monument historique et on a subordonné son déclassement à certaines conditions. Cet amas de ruines est historique si vous en faites un boulevard. Il cesse d'être historique si vous en faites un établissement public. Dijon a toujours maintenu son renom de ville artistique. Le Conseil municipal n'aurait jamais pris l'initiative d'un acte de barbarie en détruisant une œuvre du passé si l'art était intéressé d'une façon quelconque à sa conservation.

» Mais le château en son état actuel ne présente qu'un monceau de décombres. L'Académie des sciences, arts et belles-lettres de Dijon, composée d'hommes qui professent un culte pour tout ce qui touche à l'histoire de notre ancienne province a prononcé l'oraison funèbre de ces vénérables restes du passé. Elle a applaudi à sa restauration sur le papier. Elle a manifesté clairement son opinion sur sa restauration ou sa conservation effective.

» Restaurer ou conserver le château est une utopie, une coûteuse folie, aucune administration municipale ne saurait y prêter les mains...

» L'administration centrale qui a fait briser sous nos yeux le chef-d'œuvre de Cabet, le monument de la Résistance, nous défendrait aujourd'hui d'enlever sous prétexte d'art, un tas de pierres qui n'attire plus les regards de personne ? Non, l'Administration devenue plus républicaine se montrera plus soucieuse des intérêts de la Ville et des deniers des contribuables ».

Ainsi les gens cultivés eux-mêmes n'étaient pas unanimes. Ainsi la politique était franchement mêlée à cette affaire. La défense du château était bien compromise. Le ministre envoya une commission enquêter sur place [3]. Elle trouva que le château surpassait son attente — c'était un édifice de premier ordre, unique en son genre comme type de l'architecture militaire bourguignonne. Elle constata que les parties remarquables étaient en état de parfaite conservation. Le lendemain, 15 novembre 1886, la Commission des Antiquités de la Côte-d'Or, peu confiante dans l'issue de l'affaire, émettait le vœu que dans le projet d'aménagement « on tienne compte autant que possible des restes de l'ancien château de telle sorte que ses parties les plus intéressantes en puissent être conservées » [4] Pourtant la commission de Paris conclut au maintien du classement. Mais, pour ne pas entraver les projets de la Ville, elle déviait légèrement le boulevard prévu et ne conservait que la partie antérieure du château ;

1. Délib. Cons. mun., 1er mars 1886.
2. *Ibid.*, 28 août 1886. Le maire était M. Lory.
3. Cette visite eut lieu le dimanche 14 nov. 1886 à 10 h. du matin.
4. Lettre au préfet, 17 nov. 1886.

elle offrit en même temps 1.000 francs pour le déblaiement des tours Saint-Bénigne et Notre-Dame.

Cette transaction ne plaisait ni au conseil général ni au conseil municipal. Toutes les influences furent mises en jeu. La Ville poursuivait les travaux des deux tronçons du boulevard. Un projet fut élaboré qui conciliait tous les intérêts. On raserait le château, on ouvrirait le boulevard et on reconstruirait une caserne moderne en bordure. L'accord se fit avec le Département sur cette base [1]. C'était l'assaut final contre la vieille forteresse. Devant ces forces conjuguées, le ministre s'inclina enfin et le château de Dijon fut rayé de la liste des édifices classés par arrêté ministériel du 5 juillet 1887 [2]. Ses ennemis crièrent victoire.

Cependant certains critiques trouvèrent que la caserne serait trop exposée, qu'elle défigurerait le quartier. Finalement la Ville ne ratifia pas la convention, chercha d'autres emplacements et l'accord se fit sur celui de la rue de Metz [3].

Cette fois le château était aux mains de ses adversaires. Ses défenseurs ne perdirent pas courage et tentèrent de regagner les positions perdues.

Au Conseil municipal même, le comte Raoul de Saint-Seine essaya de résister, d'intéresser le public à la conservation du château. Il démontra qu'on pouvait aménager les ruines et présenta un projet séduisant. En 1889, il publia une brochure sous le couvert de l'anonymat pour plaider la cause de la vieille citadelle. Mais la politique gênait la défense. Les démolisseurs « brandissaient » l'étendard du progrès, alors que les « artistes » faisaient figure de réactionnaires. Les sociétés savantes, dans la crainte du pouvoir, observaient une prudente neutralité. Pourtant Chabeuf se laissait séduire par le romantisme des ruines et écrivait : « ...ses murs roussis par le soleil et les pluies de quatre siècles, diaprés de lierre sombre, fleuris çà et là de giroflées et de marguerites, avaient perdu par places leur revêtement en bossages, mais conservaient encore un aspect mâle et robuste avec cette beauté propre aux demi-ruines, cette grâce des choses qui s'évanouissent ». Au contraire, Joseph Garnier qui, comme tous les enfants du Bourg avait sucé la haine du château avec le lait de sa nourrice, parlait sans ménagement de « cette vieille Bastille ». Clément Janin se rangeait nettement parmi ses adversaires. « Beau chef-d'œuvre, écrivait-il [4] : l'entrepreneur mit du foin dans ses bottes avec ces constructions de pacotille, ces pierres gélives, ces murs s'affaissant d'eux-mêmes dans les fossés comme des gens ivres ».

Dans cette lutte administrative, il fallut néanmoins que les « démolisseurs » emportassent le château tour après tour et pour ainsi dire

---

1. Délib. du Conseil général du 30 août 1887.
2. Le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts était alors Eugène Spuller.
3. Délib. Cons. mun., 7 juin et 9 oct. 1889.
4. Clément JANIN, *Les vieilles maisons de Dijon.*

pierre par pierre. La Ville obtint d'abord l'autorisation [1] de démolir la tour Guillaume et de prendre possession de tous les terrains non occupés par la caserne. Mais un débat nouveau s'engagea au Conseil municipal. N'espérant plus sauver le château tout entier, le comte de Saint-Seine et M. Metmann tentèrent d'en sauver le meilleur : ils présentèrent deux projets d'aménagement des ruines en jardins archéologiques [2]. Le citoyen Devilliers combattit ces projets « dilatoires » avec véhémence, déclarant qu'il ne voulait pas s'engager dans une restauration coûteuse comme celle de Pierrefonds ou de Carcassonne.

La séance du 22 décembre 1890 fut mémorable. La discussion reprit ardente et passionnée. C'était le maire, le colonel Marchand, qui menait la lutte : lui, qui disait à l'archiviste Philippe Guignard, au sujet du château : « Les morts ne doivent pas empêcher les vivants de passer ». Il rappela d'abord qu'il suivait la tradition de toutes les municipalités de Dijon, il vanta le projet, parla du beau quartier neuf à réaliser, de la voie majestueuse à ouvrir, se disculpa d'être un vandale et finalement présenta les trois projets en indiquant les dépenses correspondantes. Le projet officiel seul ne coûtait rien grâce à la revente des terrains. La discussion s'engagea confuse. Devilliers et Thiolain soutenaient le maire. Morin et Fournier, plus acharnés, réclamaient la destruction immédiate. Groffier temporisait. Le comte de Saint-Seine défendait ses projets. Bailly le soutenait. Finalement la démolition partielle, au fur et à mesure des possibilités, fut votée. Un mois après, la démolition de l'étage supérieur de la tour Guillaume était votée [3] et le maire, Marchand, soulignait son discernement en matière artistique, en rappelant qu'il avait voté 6.000 francs pour la restauration de la flèche de Saint-Bénigne. Le comte de Saint-Seine, dernier défenseur du château de Dijon, contre-attaqua encore mais en vain : l'agonie de la vieille forteresse commençait. En février 1891 le chantier était ouvert. Le 3 décembre 1891, le ministre donnait l'autorisation de niveler la tour Saint-Martin jusqu'aux caves des gendarmes et de démolir la tour Notre-Dame. On commença ensuite la démolition totale de la tour Guillaume [4] et celle du Fer-à-cheval. On combla les fossés. La destruction de la tour Guillaume était achevée en janvier 1894 et celle du Fer-à-cheval se terminait. L'hiver suivant [5] on termina la démolition de la tour Saint-Martin et d'une partie de la galerie est. Enfin la gendarmerie ayant occupé sa nouvelle caserne, le préfet mit la Ville en possession de ce qui restait au château [6]. La tour Saint-Bénigne fut détruite avec la galerie couverte

1. Dépêche ministérielle, 6 oct. 1890.
2. Délib. Cons. mun., 24 nov. 1890.
3. *Ibid.*, 21 janv. 1891.
4. Autorisat. préfect., 8 déc. 1892. Délib. Cons. mun., 14 déc. 1892, des 22 nov. 1893, 26 janv. et 28 févr. 1894.
5. Délib. Cons. mun., 26 oct. 1894.
6. Lettre du préfet au maire, 5 nov. 1894.

et les murs d'enceinte pendant l'hiver 1895-1896 [1] et la démolition était achevée complètement en 1897. La vieille forteresse de Louis XI était bien morte.

Qu'allait-on faire de cette esplanade ? Marchand l'avait dit : « un beau quartier neuf ». Le boulevard fut d'abord achevé et les rues secondaires aménagées. Mais l'utilisation des terrains fut disciplinée par de timides servitudes : les « démolisseurs » devinrent de mauvais « bâtisseurs ». Une première mise en vente ne donna aucun résultat à 180 et 220 francs le m². Il fallut descendre à 120 et 160 fr. le m² [2]. Pitoyable début. Un polygone fut réservé pour l'édification d'un temple protestant [3] et le 12 juin 1896 le Conseil municipal décida de lotir et de mettre en vente les terrains situés au nord du boulevard de Brosses, en imposant trois étages au minimum pour les maisons à y édifier. On abaissa le rempart entre le château et la porte Guillaume, ce qui donna la rue de la Poste actuelle, avec ses escaliers adventices, qui permirent de conserver les maisons de la rive nord. L'une d'elle abritait une école primaire, c'est à présent une fabrique de casquettes. Les ventes se poursuivirent lentement. On adoucit les servitudes [4]. L'emplacement de l'ancienne porterie du château fut attribué à l'État en 1906 [5] pour y édifier l'hôtel des Postes. L'édifice élevé sur les plans de l'architecte Perreau fut agrandi en 1919 [6] et possède maintenant une façade sur le boulevard.

Il est regrettable que le château ait été détruit ; l'urbanisme moderne en aurait tiré parti admirablement. Mais il avait peu de chance d'être sauvé ; dans cette affaire, la finance prima tout. Or l'État, influencé par les rapports des préfets, du Conseil général, de la gendarmerie, de la Ville, n'aurait jamais entrepris une restauration à ses frais. La Ville ne voulait pas dépenser un liard pour cette « bastille ». Le public n'en voyait que les ruines extérieures, il ignorait les parties intéressantes de l'intérieur ; il n'avait appris qu'à la maudire. L'élite intellectuelle d'alors, peu combattive, intimidée par la politique, était incapable d'entreprendre la campagne de propagande qui aurait modifié l'état des esprits et permis d'aider financièrement à la conservation de l'édifice. Il aurait fallu trouver au château, après l'exil des gendarmes, une destination vivante, sympathique qui l'aurait associée à la vie quotidienne de la cité, qui qui l'aurait mise en contact avec le public (comme cela fut fait pour

---

1. Délib. Cons. mun., 27 nov. 1895.
2. *Ibid.*, 26 janv. 1894. Le maire était M. Bordet.
3. Le Conseil presbytérial de l'Église réformée décida d'utiliser un legs de Mme Vve Méninger-Arnold pour édifier ce temple. Le terrain nécessaire (1.426 m²) fut cédé gratuitement par la Ville. Acte de cession, 22 févr. 1896. L'édifice s'éleva en 1897 sur les plans de l'architecte parisien Félix Paumier.
4. Délib. Cons. mun., 7 sept. 1897, 27 juill., 30 nov. 1900.
5. *Ibid.*, 30 juin 1905, 22 juin 1906. Convention entre la Ville et l'État, 28 juill. 1906 (2.375 m² 92 à 62 fr. 50 le m²).
6. Délib. Cons. mun., 21 mars 1919 (2.119 m² 32, moyennant le prix global de 52.983 fr.).

les hôtels Jacqueron et Chambellan). Cette destination aurait justifié l'attribution de subventions ou de legs. Avec un peu d'imagination on pouvait alors étudier d'autres tracés de voies et éviter que le « beau quartier neuf » du colonel Marchand ne s'agrémente de garages et d'ateliers. Seul le boulevard de Brosses fait illusion parce qu'il est passant et commerçant. Le commerce ? La destruction du château n'était-elle pas une affaire ? Une lettre du préfet au maire [1] ne parle-t-elle pas des « bénéfices que la Ville espère réaliser » ? Et Clément Janin n'écrivait-il pas en parlant du château : « Le passé d'une ville, c'est affaire de sentiments ; le présent et l'avenir c'est affaire d'intérêt » !

La destruction du rempart Tivoli

Le rempart Tivoli, le « beau rempart » comme on l'appelait, était une terrasse en plein soleil, en plein midi, plantée de grands arbres qui en faisaient une promenade ombragée d'où l'on jouissait d'une belle vue sur la campagne. Il était flanqué des tours Saint-André et Fondoire, toutes deux surmontées de maisons particulières. Il était couvert à l'extérieur par les trois demi-lunes : Saint-André, Fondoire, et du Sel. C'étaient « les plus touffues, les plus fleuries de ces demi-lunes chargées d'arbres fruitiers en terrasses qui entouraient Dijon d'une ceinture blanche et rose au printemps, verte en été, vieil or en automne » [2]. Au début du XIXe s., la demi-lune Saint-André était morcelée en quelques clos. Les deux autres et leurs fossés se distribuaient inégalement entre deux propriétaires : les sieurs Grandmanche (1 h. 15 a. 80) et Chambelland (4 h. 35 a. 80) ; ce dernier, jardinier-pépiniériste, y avait élevé des bâtiments d'exploitation.

En 1838, à l'occasion d'une contestation en matière d'octroi, la Ville racheta la tour Saint-André [3]. La même année l'usine à gaz fut construite [4] sur une partie des terrains Grandmanche, le long du chemin de ceinture et la ruelle qui menait de la place Saint-Pierre à l'usine (rue Févret) commença de se border de maisons. L'alignement droit du chemin de ceinture, (rue du Gaz, puis du Transvaal) fut amorcé en 1848 au droit du clos Muteau, actuellement école Saint-Joseph [5]. Ainsi fut amorcée la place circulaire. Ce n'est qu'en 1880 que fut décidée la rectification totale de l'alignement qui créait une

---

1. Lettre du 20 déc. 1887.
2. Henri CHABEUF, *Dijon. Monuments et souvenirs*, 1894.
3. Acquis. sur Vve Sonnois-Truchot, acte du 27 déc. 1839. Délib. Cons. mun., 1er févr. 1838. — Voici la filiation des propriétaires de cette tour, vendue par la Ville le 19 messidor an IV à Laurent Bounder, revendue le 12 messidor an X à Claude Lory, le 20 thermidor an XIII à Pierrette de Lamarre Vve Mairetet de Thorey, le 28 avr. 1812 à Floret, le 3 mars 1838 à Nicolas Sulliot, le 18 août 1836 à Anne Truchot, femme séparée de M. Sonnois.
4. Traité entre la Ville et la Cie l'Union, 24 févr. 1838.
5. Alignement du clos Muteau, approuvé par le préfet le 17 déc. 1844, réalisé en 1848.

voie rectiligne de 14 m. de largeur [1]. Le long de cette voie, une usine s'installa (usine Faucillon) avec un petit groupe de maisons (dont une école protestante).

Quand s'ouvrit le concours de débastionnement, le rempart Tivoli fut le seul qui trouva grâce, partiellement du moins, devant les concurrents. Tous appréciaient son caractère traditionnel de promenade. Le géomètre Jétot rêvait d'un square étagé devant l'abattoir, entre la rue de la Manutention et le chemin de fer. Henri Degré lui aussi, n'abordait qu'avec respect « cet harmonieux, cet agréable et poétique bastion de Tivoli » [2]. Comme Jétot il faisait aboutir sa rue de Tivoli au viaduc des Corroyeurs et réservait aussi l'espace circonscrit entre la rue et le rempart pour un square. Quant à la commission municipale, elle conservait le même tracé qui, dit le rapport [3], « permet de laisser subsister à l'état de promenade toute la surface du rempart actuelle, depuis la rue du Chaignot jusqu'à la rue de la Manutention ». Au dela elle prévoyait aussi un square jusqu'au viaduc.

Ces projets étaient loin d'être parfaits, mais tous aménageaient, modifiaient une promenade que l'usage séculaire avait consacré à cet emplacement. Aucun n'empêchait la continuation de la ligne des boulevards. Il était encore possible de réaliser un quartier correct en sauvegardant le meilleur du rempart. Il n'en fut rien. La Ville s'écartait de plus en plus des directives du plan de 1867 et voulait faire des affaires. Du moins cette « commercialisation » des aménagements n'avait-elle jusqu'alors tendu qu'à équilibrer le budget municipal, cette fois un quartier allait s'aménager d'après les directives privées et au profit d'intérêts particuliers.

En 1880, une société financière se constitua à Dijon, dont le but était l'achat de vastes terrains et leur revente par lots avec bénéfice après aménagements. Elle s'intitula Société foncière de Dijon [4]. La « Foncière », comme on disait couramment, acquit les terrains des deux demi-lunes de Sel et Fondoire avec leurs fossés, étudia un plan d'aménagement de ce quartier, dans le seul but spéculatif bien entendu. Aussi plus de promenade, plus de square, plus de boulevard ; des rues et le maximum de terrains à vendre. Le 15 mars 1881, elle présentait son projet au maire Tainturier : nivellement des ouvrages, rectification de la dérivation de Suzon, voûtement de son cours et tracé des rues. Devant un projet de cette importance, il aurait fallu que la Ville sût ce qu'elle voulait. Il fallait reprendre le plan de 1867, le mettre au point, le modifier peut-être, en ne songeant qu'à l'intérêt public. Au lieu de considérer le problème de haut, on se contenta d'examiner le projet de la « Foncière ». Et même, au lieu de l'examiner dans son ensemble, on se mit des œillères et on étudia

1. Délib. Cons. mun., 24 mai 1880 et 17 mai 1882.
2. Henri DEGRÉ : *Deuxième brochure sur le bébastionnement de Dijon*, 1866.
3. Rapport de la Comm. mun. de débastionnement du 4 déc. 1866 (Arch. mun., série M).
4. Société Foncière de Dijon, capital 200.000 fr., constituée par acte reçu Me Japiot, notaire, les 27 févr. et 1er mars 1880.

à part chaque question [1] : voûtement de Suzon, tracé de rues, démolition du rempart. Quand on lit les délibérations du Conseil municipal, où l'on discute laborieusement sur des détails insignifiants, on se demande si Papinot et ses collègues avaient tout leur bon sens.

Et comme pour compliquer cette affaire déjà complexe, voici que le Génie décidait d'exproprier [2] une partie du bastion de Tivoli pour assurer, en cas de guerre, le raccordement de la Manutention avec le chemin de fer. Une rue de 9 m. sur le rempart était ménagée entre la Manutention et le terrain à acquérir. La Ville présenta un projet [3] qui raccordait la place de l'Abattoir à la rue de l'Arquebuse par une voie de 14 m., passant à 6 m. de profondeur entre le rempart et la Manutention et sous le chemin de fer pour aboutir à l'entrée du pont de l'hôpital. On aurait eu ainsi une rue à ciel ouvert, encaissée entre deux grands murs de soutènement et assombrie par un pont. Ce n'était pas une idée très heureuse, mais dans l'esprit de la municipalité ce projet terminait la grande artère de ceinture, la ligne des boulevards. Le Génie militaire, indifférent aux projets de la Ville, repoussa l'offre et l'affaire continua avec contre-projets, expropriation, appel, pourvoi en Cassation. Finalement la Ville eut l'avantage [4]. Sa rue était acceptée et elle se réservait le droit de la réaliser ultérieurement. Elle gagnait uniquement parce que le projet présenté tendait à achever une œuvre commencée : la ligne des boulevards. Œuvre qu'elle abandonnait d'ailleurs avec la Foncière.

Celle-ci acceptait de démolir le rempart à ses frais. La Ville approuvait d'autre part le tracé des rues à ouvrir [5] (Colson, Serrigny, Ranfer-de-Bretennières, de la Tour-Fondoire, du Chaignot prolongée et Turgot prolongée) et fixa à 14 m. la largeur de la rue à créer à la place du rempart nivelé [6]. La tour Fondoire fut acquise par la Ville [7] et démolie par la Foncière dans le courant de juillet 1883.

Le prolongement de la rue de la Manutention donna lieu à des tractations ridicules entre la Ville et la Foncière ; on discuta pour quelques mètres de terrain [8]. Cependant l'aménagement de la rue de Tivoli se poursuivait [9] et l'on tentait de réaliser la fameuse rue en tranchée sous le chemin de fer. On envisagea même de voûter complètement le bief de l'Ouche. Mais c'était une propriété particulière [10]

---

1. Délib. Cons. mun., 16 juin, 17 juin, 19 août, 22 nov. 1881.
2. Décr. d'util. publ., 27 déc. 1880. Jug. d'expropr., 12 févr., 8 mars 1881.
3. Délib. Cons. mun., 19 août 1881 et 15 avr. 1882.
4. Jug. d'expropr., 19 avr. 1882. Délib. Cons. mun., 23 nov. 1882, 6 août, 21 sept., 28 nov. 1883. La Ville céda 2.313 m^2 75 de terrain, obtint une indemnité de 69.400 fr. et l'accord sur la réalisation ultérieure d'une voie de 14 m. en tranchée.
5. Délib. Cons. mun., 19 août 1881 et 22 nov. 1881.
6. *Ibid.*, 22 nov. 1882 et 5 mars 1883.
7. *Ibid.*, 21 avr. 1883. Acquisit. sur M. et Mme Denis moyennant 20.000 fr.
8. *Ibid.*, 27 nov. 1883, 24 nov. 1884, 24 févr. 1890.
9. *Ibid.*, 20 nov. 1885.
10. Lettre du maire aux Ponts et Chaussées, 10 juin 1884 ; rapport de l'ingénieur du 28 juillet 1884 (Arch. C.-d'Or, XI 5 b /59).

et la Ville recula devant l'ampleur de l'entreprise. Heureusement ! Car Dijon qui déplore tant de ne pas être arrosé par un important cours d'eau, aurait ainsi caché la seule rivière qui passe en ville. Ce bief n'est pas beau, certes, mais on peut l'améliorer et mettre en valeur le bastion de Guise encore debout. Le projet du Génie ne s'exécuta jamais non plus et la Ville est rentré en possession de son terrain [1]. A l'autre extrémité, on modifia les alignements de la rue de Tivoli [2] et il ne resta plus qu'un pan de mur du rempart contre le pilier de la porte Saint-Pierre.

Enfin le 26 octobre 1887, le Conseil municipal ratifia le traité avec la Foncière qui régularisait tous les échanges, acquisitions ou cessions de terrains et autorisait cette société à continuer l'aménagement jusqu'au viaduc des Corroyeurs [3]. Soudain la Ville reprit l'idée de faire un boulevard ; le tracé de 1867 qui joignait directement la place Saint-Pierre au viaduc des Tanneries n'était plus réalisable : l'école Saint-Joseph s'était établie dans le clos Muteau [4]. Alors on se contenta d'étudier la transformation de la rue du Gaz (du Transvaal) en boulevard de 24 m. et son prolongement jusqu'au pont Napoléon (place du Ier-Mai). Le rapporteur du projet, Marchand, terminait ainsi son rapport [5] : « Que dirait-on dans 15 ou 20 ans du Conseil municipal d'aujourd'hui, quand après le déplacement de l'abattoir on verrait une rue de 14 m. (non plantée d'arbres par conséquent) se briser pour faire un crochet à un étranglement qui est le viaduc actuel de Tivoli [6]. A cette époque, beaucoup d'entre nous auront disparu, on ne saura plus que la raison d'économie aura été la *seule* raison qui nous aura fait manquer *pour toujours* l'une des plus belles voies de la Ville de Dijon. Alors on accusera amèrement le Conseil actuel d'imprévisions et d'étroitesses de vues ». Malgré cette objurgation, le projet fut rejeté à la séance du 1er mars 1886.

Ce n'est qu'en 1923 [7], à l'occasion d'un lotissement (ouverture de la rue Alphonse-Mairey) que le projet Marchand fut repris, mais la largeur fut timidement portée qu'à 20 m. et la partie élargie ne fut jamais plantée. Après l'abaissement du rempart, la demi-lune Saint-André fut lotie et deux rues y furent ouvertes, la rue Degoud et Viennot (du nom des lotisseurs). Elles furent baptisées Vivant-Carion et Tabourot-des-Accords. Puis l'usine à gaz fut transférée aux Lentillères en 1884 [8] et l'usine désaffectée cédée à la Ville [9] qui

1. Délib. Cons. mun., 28 nov. 1931, 15 juill. 1932. Acte administ. du 15 fév. 1933.
2. *Ibid.*, 12 févr. 1886.
3. *Ibid.*, 28 nov. 1884, 27 nov. 1885, 1er mars 1886.
4. L'établissement des Frères de la Doctrine Chrétienne émigra de la rue Berbisey. Les terrains furent acquis en 1875 et l'École ouvrit ses portes de 11 nov. 1879.
5. Délib. Cons. mun., 27 nov. 1885.
6. Ce viaduc a été transformé et élargi en 1937.
7. Délib. Cons. mun., 24 juill. 1923.
8. Traité entre la Ville et la Sté Gaz et Eaux, 30-31 août 1882.
9. Traité entre la Ville et la Sté Gaz et Eaux, 11-12 oct. 1892 et 22-24 août

ouvrit, dans ses dépendances, la rue Pierre-Curie et y édifia la station de désinfection. Les bâtiments concédés à l'État devinrent une caserne et l'on y loge aujourd'hui le Conservatoire de musique, qui n'y demeure, espérons-le, qu'en attendant un local plus digne de sa renommée.

Les Dijonnais ne virent pas disparaître sans regret le Beau Rempart et Clément Janin, qui souhaitait la destruction du château, déplorait cette démolition [1]. Henri Marc, un autre érudit, lui consacrait une brochure [2] : « Les jardins maraîchers, écrivait-il, ont été ensevelis sous une épaisse couche de remblai et un quartier en formation ou les maisons les plus vulgaires courent les unes après les autres autour d'un gros cirque en planches [3], voilà ce que l'on a mis à la place de toutes les floraisons saines d'autrefois. Tant de villes cependant ont su, ou conserver leurs anciens remparts ou les remplacer par de larges promenades : pourquoi n'en n'avons-nous pas fait autant ? » Évidemment on à peine à comprendre pourquoi la ligne des boulevards n'a pas été poursuivie à travers le quartier de Tivoli, pourquoi un boulevard semblable aux autres n'a pas joint le centre géométrique de la place Saint-Pierre avec le viaduc des Corroyeurs pour se prolonger ultérieurement à travers les Tanneries jusqu'au pont Napoléon. C'eût été dans la logique des choses, mais il y avait un obstacle : les maisons situées au nord de l'église Saint-Pierre.

Leur architecte était M. Papinot. Or M. Papinot était conseiller lors de l'aménagement. Et puis elles abritaient sans doute quelque personnage influent ? Ce boulevard idéal aurait permis de conserver en promenade la meilleure partie du Beau Rempart. A défaut de ce projet, ceux de 1867 le permettaient également. On n'y songea même pas. A la base de cette erreur il y a la Foncière. Il fallait s'inspirer des anciens projets, en mettre un au point et avoir la volonté de l'appliquer. Au lieu de cela les conseillers, rentiers ou commerçants, trouvèrent naturel la « commercialisation » de l'aménagement de la Ville par une société où ils avaient des intérêts. D'autres, méfiants, sentirent comme une tutelle s'imposer à eux. Parfois ils se cabrèrent devant les prétentions de la Foncière, mais leur incompétence limitait leur activité. Partout ailleurs, autour de l'enceinte fortifiée, il y eut des destructions regrettables, elles sont inexcusables, mais elles s'expliquent par le désir de créer un aménagement nouveau. Dans le quartier de Tivoli, on assiste à la destruction d'un état de chose attrayant auquel on ne substitue rien : au Beau Rempart succéda le vilain quartier. L'aménagement de cette partie de l'en-

---

1899. Délib. Cons. mun., 28 juin 1893 (Cession de 56 a. 65) et 23 juill. 1909 (53 a. 62 et bât. existant).

1. Clément Janin, *Le Progrès de la Côte-d'Or*, 21 mars 1885.

2. Henri Marc, *Recherches historiques sur le rempart Tivoli*, 1898.

3. Le cirque, qui existait précédemment place Saint-Pierre, fut transféré rue de Tivoli et inauguré le 5 juillet 1890. Il fut démoli en 1935 et son emplacement acquis par la Ville en 1943 (actuellement square Gaston Roupnel).

ceinte c'est le sacrifice de l'intérêt public devant l'intérêt particulier ; c'est le triomphe de l'incapacité édilitaire ; c'est la page honteuse du débastionnement de Dijon.

CONCLUSIONS

Le débastionnement de Dijon était une opération inévitable, à la fois destructive et créatrice, qui apparaît entachée de toutes les « erreurs » de son siècle. Si comme l'écrit Daniel Rops « c'est en grande partie par le cadre de sa vie, par ses maisons, par ses rues, par ses places, ses jardins, qu'une génération s'affirme devant la postérité », il faut bien reconnaître que cette réalisation urbaine est le reflet d'une époque de bourgeois aisés, mais économes, individualistes, n'ayant nul souci de grandeur, peu sensibles à l'art, à la beauté, mais entichés de machinisme.

Au passif du débastionnement, il faut inscrire d'abord la destruction brutale des remparts. Pouvaient-ils pratiquement être conservés ? Seraient-ils demeurés d'agréables terrasses ombragées ? Il faut avouer que non. La plupart des ouvrages appartenaient à des particuliers qui pouvaient en disposer à leur guise. Des usines, des maisons s'y implantaient qui peu à peu seraient venues s'appuyer contre les vieilles murailles et borner la vue à un horizon de chantiers et de fonds de cours. Au mieux la Ville pouvait tout racheter et aménager l'aire de son enceinte en respectant les remparts. Aurait-elle, à l'époque trouvé des édiles pour concevoir cette idée et un technicien pour la réaliser ? L'étude qui précède répond non. D'ailleurs certaines brèches étaient inévitables. Et puis il aurait fallu entretenir les remparts. L'état d'esprit des contemporains rendait la chose impossible. Eux, les hommes du gaz d'éclairage, des chemins de fer, du télégraphe, de la photographie, eux, s'intéresser à ces vieilleries d'un autre âge ? Cela leur aurait paru aussi ridicule que de coiffer le tricorne d'un aïeul pour sauter dans l'express de Paris. Comment, dans ces conditions, se serait-il trouvé une assemblée délibérante capable de voter des crédits de réfection ou de simple entretien ? Les gens cultivés, historiens, artistes, n'étaient plus qu'une élite, une minorité, considérée certes, mais sans grande influence et la politique leur prêtait volontiers une allure réactionnaire. Mais si la totalité de l'enceinte ne pouvait être conservée, certaines parties pouvaient être sauvegardées ainsi que cette étude le démontre et cela sans gêner l'aménagement général. Ce sont : le cours Fleury, le bastion Saint-Nicolas, le grand-aide et le bastion de Saulx, la promendade du Roi de Rome, la portion occidentale du rempart Tivoli et peut-être le Château. L'histoire et l'art y auraient trouvé leur compte et la salubrité également.

Car la salubrité publique était intéressée à la conservation de toute réserve d'air près du centre. Il convient de s'imaginer Dijon tel qu'il était au début du siècle.

Les faubourgs s'étendaient sur 81 h. 01 a. [1], mais sur cette superficie les maisons ne couvraient que 12 h. 03 a. 16 ca. L'aération et l'insolation y étaient donc parfaites. Au contraire la superficie de la vieille ville circonscrite dans ses remparts se décomposait comme suit :

maisons (2.000 environ), dépendances, et cours	74 h 78 a 07 ca
rues et places	21 h 39 a 26 ca
parcs et jardins d'agrément	2 h 73 a 66 ca
jardins potagers	5 h 89 a 18 ca
	104 h 80 a 17 ca

C'est dire qu'il était nécessaire de ménager autour de ce noyau central des réserves d'air salubre. Et les réalisateurs des siècles précédents l'avaient parfaitement compris [2]. Ainsi pour satisfaire aux besoins et à l'agrément des 20.000 habitants enfermés dans les 104 hectares de la vieille ville il y avait alentour 63 ha. 96 a. 11 ca. de promenades publiques auxquelles il convient d'ajouter les 35 ha. 79 a. 20 ca. que couvrait la ceinture verte privée de l'enceinte fortifiée. Oserait-on rêver d'une pareille proportion de nos jours ?

En pleine Révolution, quand la Ville, pour aider la patrie en danger, se disposait à monnayer son patrimoine communal et faisait le recensement de son « actif », la municipalité « considérant qu'il est de l'intérêt des grandes communes de conserver autour d'elles des places pour tenir des foires et des promenades publiques » décidait au cours de sa délibération du 28 pluviose an III « que sur l'état général de l'actif de la commune il ne sera pas fait mention du cours du Parc non plus que des remparts et autres petites promenades d'arbres qui se trouvent dans la Ville » [3].

C'était la sagesse même. Mais ce que les révolutionnaires avaient

1. Faubourg d'Ouche : 24 h. 27 a ; faubourg Saint-Pierre : 21 h. 95 a. ; faubourg Saint-Nicolas : 34 h. 78 a.

2. Le Moyen Age avait donné l'Arquebuse, un terrain de jeu qui couvrait avec ses avenues 2 h. 86 a. 60 ca. Au XVIIe s., les gouverneurs et les intendants de la province devinrent les animateurs de l'urbanisme local. Dijon s'enrichit de toutes les promenades qui lui manquaient. Le goût pour les aménagements urbains était vif ; les *Lettres sur l'Italie* du président de Brosses en témoignent. La place royale était créée (1686), la rue Condé ouverte (1724), le décor urbain se modifiait ; la nature collaborait aux perspectives ; le prince de Condé ouvrait aux Dijonnais le parc de la Colombière (33 h. 23 a. 22 ca.). Pour répondre à sa politesse, la Ville créait le cours du Parc (11 h. 77 a. 74 ca.). Le président Fyot de la Marche transformait Montmuzard et accueillait les Dijonnais dans ses « Allées » (2 h. 50 a.). La Ville, inspirée par l'intendant Joly de Fleury, les prolongeait jusqu'à la route d'Auxonne. Ainsi naquirent les Allées de la Retraite (4 ha. 02 a. 45 ca.). Le même intendant plantait le chemin couvert du Fermerot et en faisait le cours Fleury (1 h. 89 a.). En 1716, les remparts étaient devenus des promenades (3 ha 84 a. 89 ca.). La butte des Marronniers avait été emplantée (1 ha. 51 a. 20 ca.), puis ce fut le demi-lune de Renne (2 ha. 31 a. 01).

3. Arch. mun. (Registre de la Municip., n° 10, p. 361).

respecté et considéré comme utile à la vie de la cité, les bourgeois conservateurs du siècle suivant le détruisirent sans remords. Et pourtant, en 1866, le projet de Jétot permettait de nouer autour de la ville une chaîne de jardins et de squares. Malgré l'exemple des siècles précédents, ils commirent la faute irréparable d'abattre des arbres pour construire des maisons. Pourquoi n'ont-ils pas aménagé en jardins les portions de fortifications qui pouvaient être sauvegardées ?

En 1890, après le débastionnement, on constate avec tristesse que pour 60.000 habitants, Dijon, qui s'étendait sur 327 ha., n'avait plus que 55 ha. 96 ca. de promenades plantées en comptant les nouveaux boulevards. On comprend que M. H. Hauser ait écrit : « Les Dijonnais regretteront un jour de n'avoir pas su, comme les cités allemandes, concilier le besoin d'expansion de leur ville avec le respect du passé. Au lieu de monotones boulevards piquetés d'arbres géométriques dont s'entoure le Dijon moderne, comme on aimerait mieux un « ring » de verdure où dormiraient sous le lierre et les fleurs de murailles, les bastions et les tours d'autrefois » [1].

Ses remparts rasés, il restait encore aux réalisateurs la possibilité de faire œuvre remarquable. Hélas, ils n'osèrent tracer que des boulevards sans originalité et sans hardiesse ! Évidemment la circulation, encore hippomobile, était faible. Mais en 1658 il n'y avait que 310 carrosses dans Paris et Le Nôtre traçait une avenue qui s'appelle les Champs-Élysées.

Sans quitter leur ville n'avaient-ils pas sous les yeux le cours du Parc, large de 63 m., les allées de la Retraite avec 41 m. et le cours Fleury avec 30 m. de largeur. Et puis la voie étant tracée, ample, dégagée, il fallait l'ordonner en élévation, proscrire les chantiers, les usines, imposer des servitudes esthétiques. Pour mesurer la médiocrité des projets réalisés, il suffit d'imaginer ce qu'auraient créé les réalisateurs d'autrefois, les Le Nôtre, Martin de Noinville, Primard, Le Jolivet, s'ils avaient reçu la mission de débastionner Dijon.

Si les édiles dijonnais ne réalisèrent que de banales opérations de voirie, c'est d'abord parce que les conditions administratives se prêtaient mal à la réalisation d'une grande œuvre urbaine qui suppose une forte autorité. Les municipalités étaient souvent composées d'hommes de dignité parfaite, économes de leurs deniers et de ceux de leur ville, mais qui n'avaient ni un grand esprit, ni une vive imagination. Et puis le bon sens, l'esprit public, cet urbanisme inconscient, avaient peu à peu déserté l'hôtel de Ville où l'esprit de spéculation s'était installé. Après 1850, la Ville raisonna par le « Doit » et « l'Avoir » comme un simple petit boutiquier. Elle ne tentait une réalisation urbaine que si les ventes de terrain « payaient » l'aménagement. Dans maintes délibérations, il est dit que « ça ne coûterait rien à la

1. H. Hauser, *Le site et la croissance de Dijon*, in *Dijon et la Côte-d'Or en 1911*, t. I, p. 37 (Congrès de l'A.F.A.S., 1911).

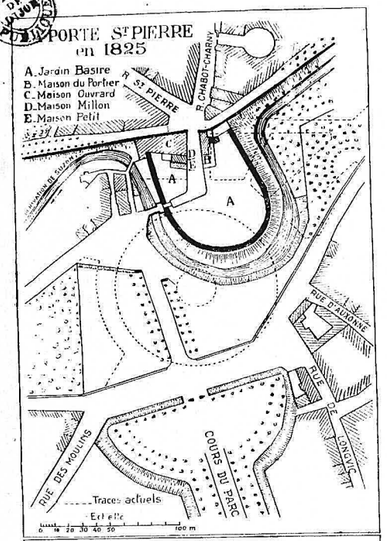
Ville ». Comment s'étonner qu'elle en ait eu pour son argent ? Une ville ne vit pas au jour le jour, et les municipalités auraient dû repousser les solutions immédiates, paresseuses ou économiques, pour adopter celles, définitives, coûteuses même, d'un avenir peut-être lointain mais inéluctable.

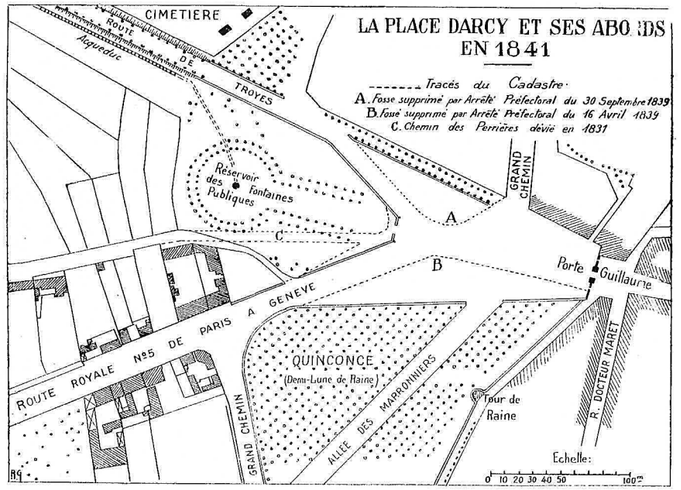
C'est justement parce que le débastionnement s'opéra dans une telle ambiance que l'on doit apprécier au plus haut prix les efforts de ceux qui œuvrèrent pour le bien public. Ils ne réalisèrent pas tout ce qu'ils avaient projeté, mais leurs idées furent reprises plus tard : tel, par exemple, Ernest Lory qui préconisait, en 1869, l'acquisition du clos de Montmuzard, acquisition qui ne fut réalisée partiellement qu'en 1932. Il faut savoir gré à Lacordaire, à Darcy, à Victor Dumay, à toute l'équipe de 1865 : Joliet, Jétot, Degré, Lavalle, à ces hommes de grande persévérance. Ils commirent des erreurs, ce qui est humain, mais ils luttèrent pour la bonne cause au milieu de l'incompréhension générale, de l'hostilité des propriétaires, des railleries des uns, des sollicitations des autres et de la médiocrité de toute une époque. Ils croyaient à la réalisation de leurs projets, ils y croyaient ainsi qu'à l'accomplissement d'une destinée. Il faut surtout songer à ce qui aurait été fait si ces hommes n'avaient pas été là. Il faut imaginer le débastionnement réalisé par la « Foncière » et toute l'ancienne zone fortifiée, aménagée dans le goût de Tivoli.

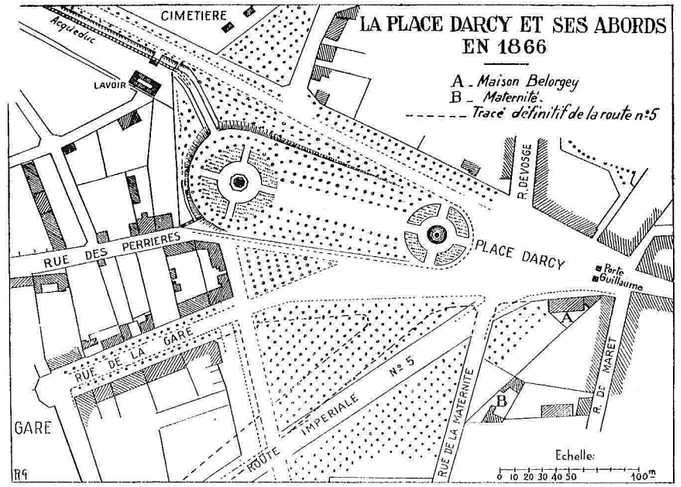
Sur le plan idéal, on se plaît à rêver d'un débastionnement qui aurait sauvegardé certaines portions intéressantes de la fortification, qui se serait inspiré des réalisations du XVIIIe siècle. Il aurait alors fallu travailler comme l'aurait fait les architectes d'alors s'ils s'étaient trouvés placés devant les mêmes problèmes. Mais le machinisme et l'esprit de spéculation avaient modifié les conditions de vie. C'est à partir de cette époque que commença, le débastionnement en est le témoignage, la querelle des anciens et des modernes. On condamnait le passé au nom du présent. Il faut bien admettre cependant que l'un n'exclut pas l'autre et que le présent continue le passé : « Aménager ce n'est pas tout détruire pour refaire autre chose, c'est harmoniser ce qui est avec ce qui sera » [1].

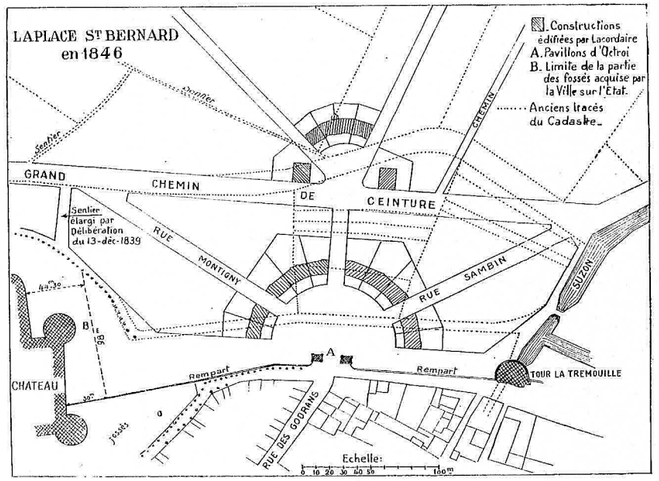
1. Léandre Vaillat, 1935.

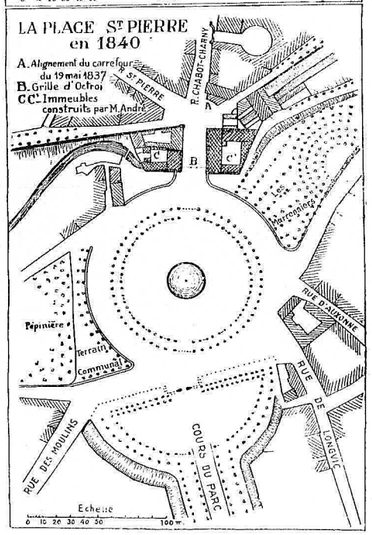
BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE DE TROYES

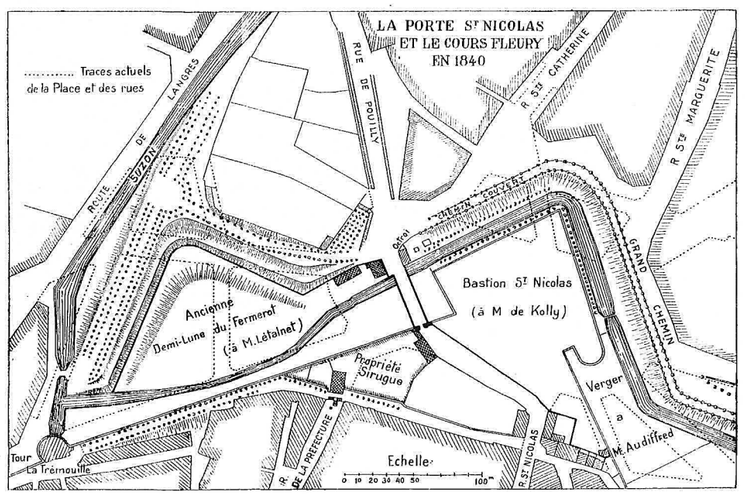


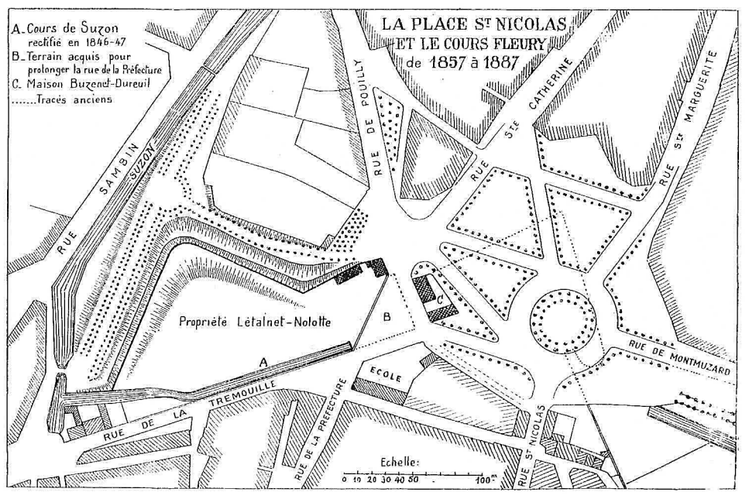


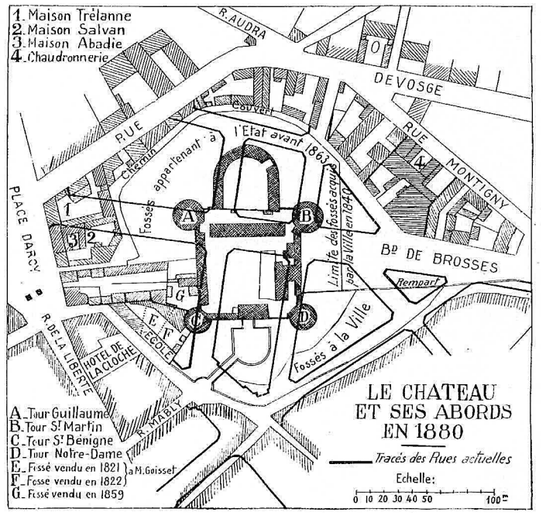


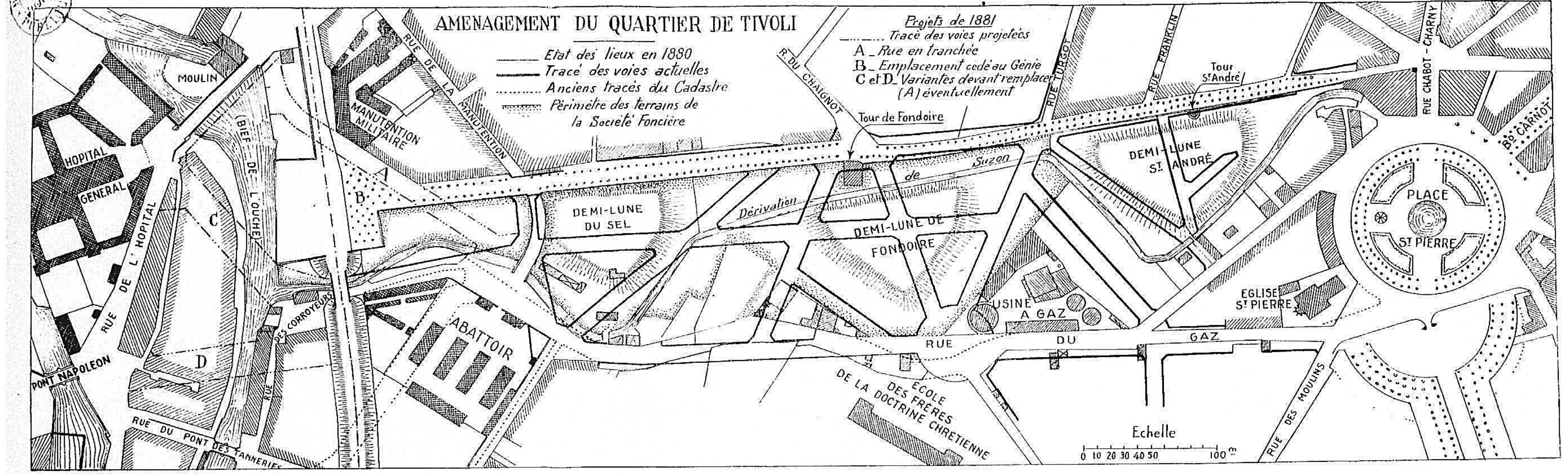


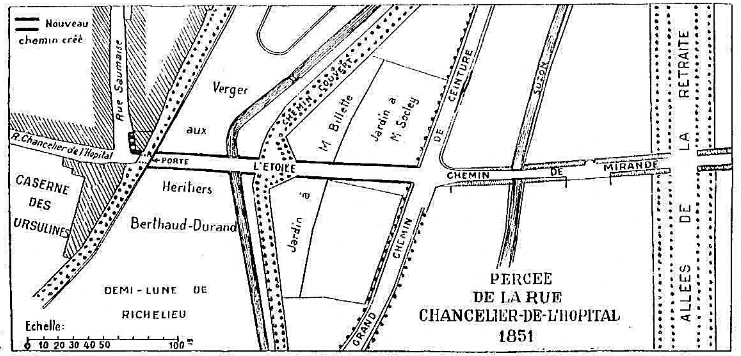


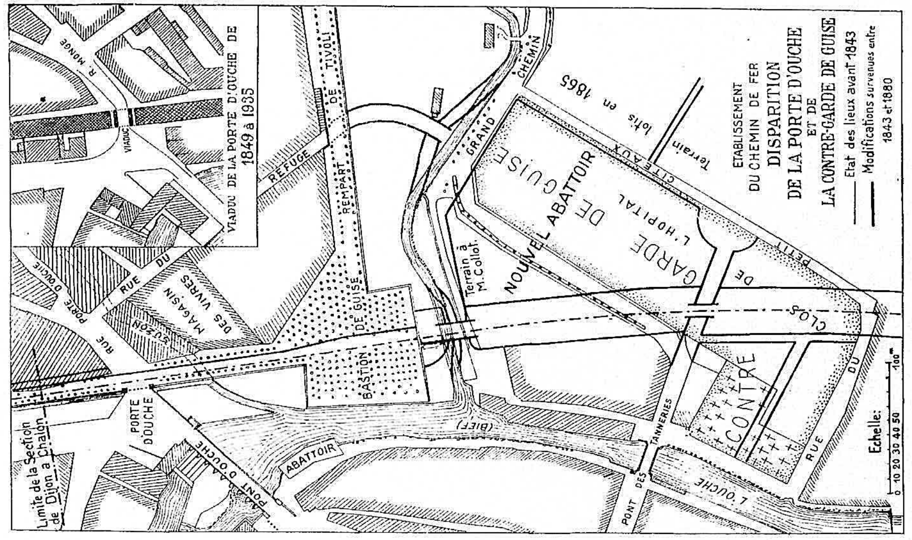


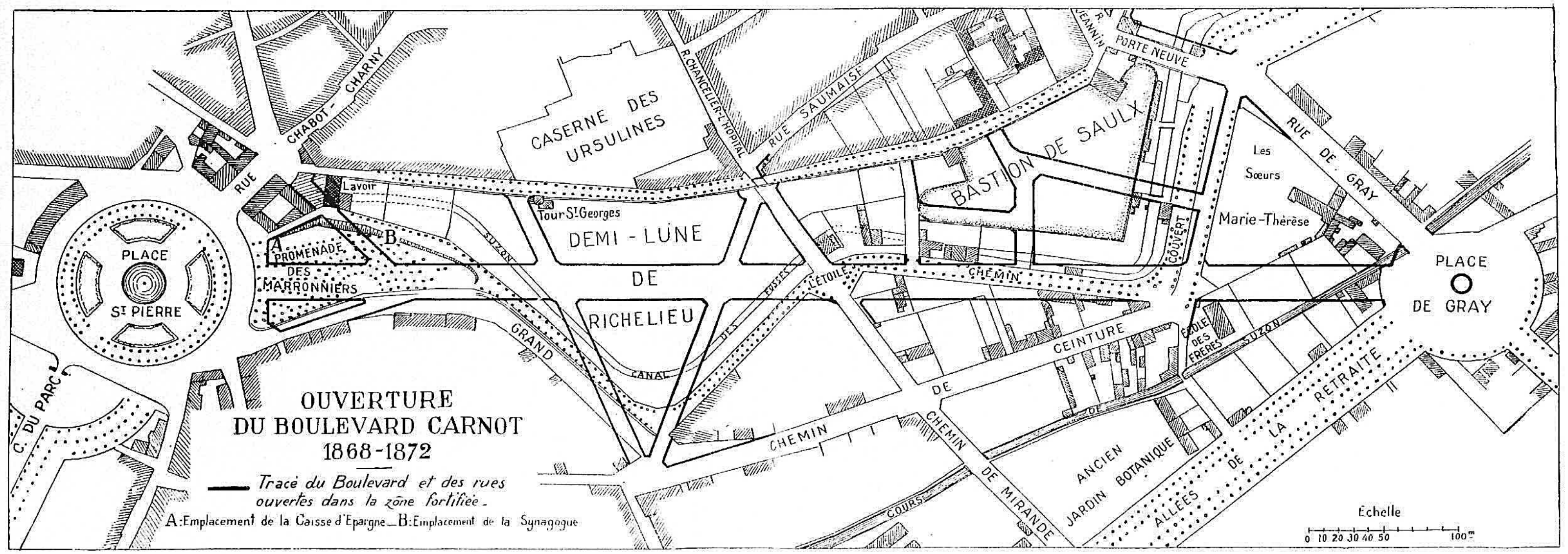


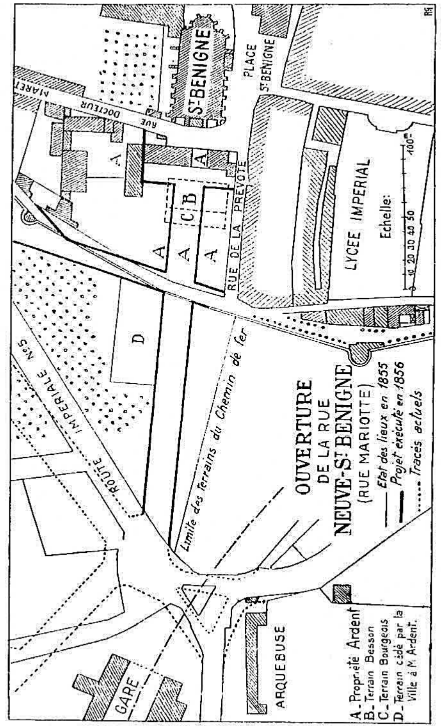


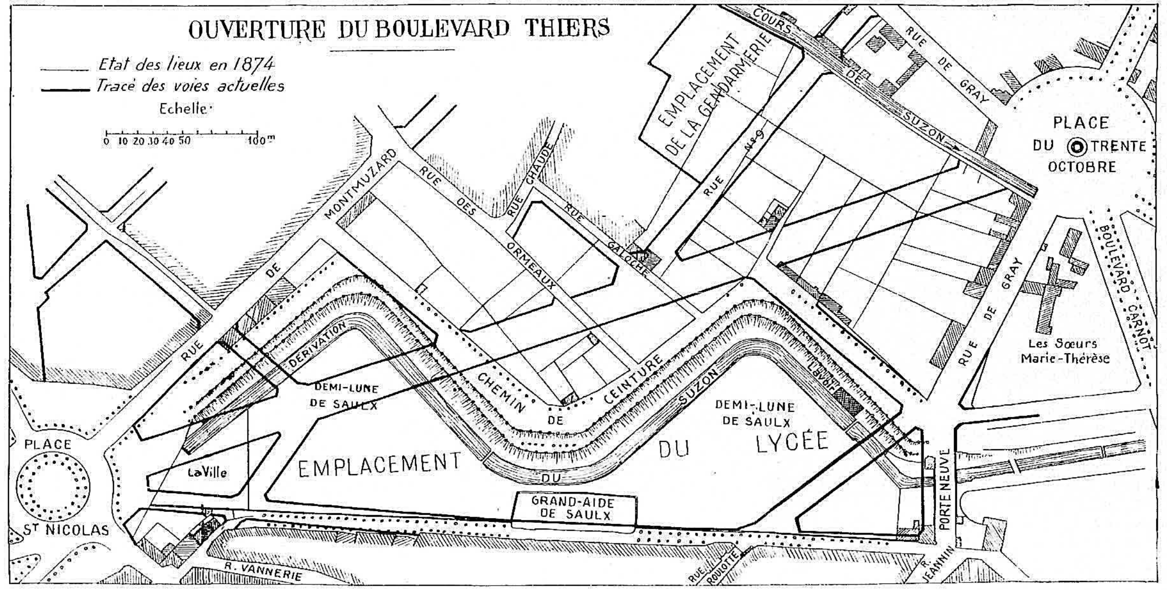

AMENAGEMENT DU QUARTIER DE TIVOLI
Etat des lieux en 1880
Tracé des voies actuelles
Anciens tracés du Cadastre
Périmètre des terrains de la Société Foncière
Projets de 1881
Tracé des voies projetées
A _Rue en tranchée
B _Emplacement cédé au Génie
C et D_Variantes devant remplacer (A) éventuellement
MOULIN
HOPITAL GENERAL
MANUTENTION MILITAIRE
RUE DE L'HOPITAL
PONT NAPOLEON
RUE DU PONT DES TANNERIES
DEMI-LUNE DU SEL
Tour de Fondoire
DEMI-LUNE DE FONDOIRE
Dérivation
DEMI-LUNE St ANDRÉ
Tour St André
RUE CHABOT-CHARNY
PLACE St PIERRE
EGLISE St PIERRE
USINE A GAZ
ABATTOIR
RUE DU GAZ
ECOLE DES FRERES DE LA DOCTRINE CHRETIENNE
RUE DES MOULINS
Echelle
0 10 20 30 40 50 100m


Nouveau chemin créé
Rue Saumaise
R. Chancelier de l'Hôpital
PORTE
Verger aux Heritiers Berthaud-Durand
CASERNE DES URSULINES
DEMI-LUNE DE RICHELIEU
L'ETOILE
CHEMIN DE MIRANDE
CEINTURE
ALLEES DE LA RETRAITE
PERCEE DE LA RUE CHANCELIER-DE-L'HOPITAL 1851
Echelle:
0 10 20 30 40 50 100m


DISPARITION DE LA PORTE D'OUCHE ET DE LA CONTRE-GARDE DE GUISE
Etat des lieux avant 1843
Modifications survenues entre 1843 et 1880
ETABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER
VIADUC DE LA PORTE D'OUCHE DE 1849 à 1935
Terrain loué en 1865
GARDE DE GUISE
NOUVEL ABATTOIR
CONTRE
PORTE D'OUCHE
ABATTOIR
Limite de la Section de Dijon à Chalon
Echelle:
0 10 20 30 40 50 100m


OUVERTURE DU BOULEVARD CARNOT 1868-1872
Tracé du Boulevard et des rues ouvertes dans la zône fortifiée.
A:Emplacement de la Caisse d'Epargne_B:Emplacement de la Synagogue
CASERNE DES URSULINES
RUE SAUMAISE
PORTE NEUVE
BASTION DE SAULX
DEMI-LUNE DE RICHELIEU
Tour St Georges
Lavoir
PROMENADE DES MARRONNIERS
PLACE St PIERRE
CHABOT-CHARNY
Les Sœurs Marie-Thérèse
RUE DE GRAY
PLACE DE GRAY
GRAND CANAL
CHEMIN DE CEINTURE
CHEMIN DE MIRANDE
ANCIEN JARDIN BOTANIQUE
ALLEES DE LA RETRAITE
C. DU PARC
Echelle
0 10 20 30 40 50 100m


OUVERTURE DE LA RUE NEUVE-St BENIGNE (RUE MARIOTTE)
Etat des lieux en 1855
Projet exécuté en 1856
Tracés actuels
A. Propriété Ardent
B. Terrain Besson
C. Terrain Bourgeois
D. Terrain cédé par la Ville à M. Ardent
St BENIGNE
PLACE St BENIGNE
LYCEE IMPERIAL
Limite des terrains du Chemin de fer
ARQUEBUSE
GARE
Echelle:


OUVERTURE DU BOULEVARD THIERS
Etat des lieux en 1874
Tracé des voies actuelles
Echelle
0 10 20 30 40 50 100m
EMPLACEMENT DE LA GENDARMERIE
RUE MONTMUZARD
RUE DES ORMEAUX
RUE DE GRAY
PLACE DU TRENTE OCTOBRE
DEMI-LUNE DE SAULX
CHEMIN DE CEINTURE
EMPLACEMENT DU LYCÉE
SUZON
La Ville
GRAND-AIDE DE SAULX
PLACE St NICOLAS
R. VANNERIE
PORTE NEUVE
Les Sœurs Marie-Thérèse

ERRATA
DU TOME XXII
1940-1946

P. 98, 26e ligne : au lieu de « entreprise à Cluny », lire *entreprises à Cluny.*

P. 108, note 1 : au lieu de « sera publiée dans le fascicule II du présent tome », lire *sera publiée ultérieurement.*

P. 118, note 3 : au lieu de « à paraître dans le fasc. II du présent tome », lire *à paraître ultérieurement.*

P. 254, 6e ligne : au lieu de « fascicule II », lire *fascicule III.*

P. 379, 13e ligne à partir du bas : au lieu de « Union Bourguignon », lire *Union Bourguignonne.*

P. 443, titre de la page : au lieu de « Savigny-le-Sec », lire *Bligny-le-Sec.*