



EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
du Conseil de Communauté de l'Agglomération Dijonnaise

Séance du 30 Mars 2006

Membres présents :

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. CLAUDET et Mlle MASLOUHI

M. REBSAMEN, M. ESMONIN, M. BACHELARD, M. PRIBETICH, M. MASSON, M. ETIEVANT, Mme POPARD, M. JULIEN, M. FOUILLOT, M. GILLOT, M. MARTIN, M. RETY, M. LABORIER, M. DOUHAI, M. DUPIRE, M. BERTELOOT, Mlle MASLOUHI, M. GERVAIS, M. PETITJEAN, M. OBRIOT, M. BARBEY, M. GILLOT, Mme BLIGNY, M. LAURENT, Mme GARRET-RICHARD, Mme DARCIAUX, M. JOLY, M. DESVIGNES, M. DUBOIS, M. MARCHAND, M. DANIERE, M. HESSE, M. PINON, M. BRIOT, M. MAGLICA, M. FOUCHERES, Mme FLAMENT, M. PILLIEN, M. BOUHELIER, Mme COLOMBET, M. PERRIN, Mme MASSU, M. SOUMIER, Mme DELEBARRE, Mme BIOT, M. PARIS, Mme TENENBAUM, M. NOWOTNY, M. MILLOT, Mme LEMOUZY, M. BRUYERE, M. IZIMER, Mme ROY, M. MOREAU, M. DÉTANG, M. CHEVIGNY, Mme HERVIEU, M. ALLAERT, Mme BERNARD, M. GONDELLIER, Mme DURNERIN, M. BELLEVILLE, Mme AVENA, M. BOURNY, M. BEKHTAOUI, M. CLAUDET.

Membres absents :

M. MENUT, M. DELATTE, M. CHAPUIS, Mme BESSIS, M. BERNARD, M. DODET, M. SAUNIE pouvoir à M. BOUHELIER, M. LECHAPT pouvoir à M. CLAUDET, M. NUDANT pouvoir à M. BRIOT, Mme MANSAT pouvoir à Mme POPARD, M. BRENOT pouvoir à M. PERRIN, M. ROIZOT pouvoir à M. BARBEY, M. CARBONNEL pouvoir à M. MOREAU, M. AUDARD pouvoir à M. ESMONIN.

OBJET : AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE - Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône - Traversée de l'agglomération dijonnaise - Projet d'Intérêt Général (PIG) - Choix de la localisation de la gare nouvelle - Désignation du projet lauréat de la procédure marchés de définition - Avis du Conseil communautaire

La réalisation de la branche ouest de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône et l'implantation d'une nouvelle gare à l'horizon 2020/2025 marqueront une nouvelle étape du développement de la ville, de l'agglomération et de l'ensemble de l'aire urbaine dijonnaise. Dijon, située au centre de cet important projet européen, doit saisir cette opportunité pour conforter une position d'étoile ferroviaire déjà remarquable et renforcer ainsi son attractivité et son accessibilité.

La rapidité des échanges implique une nouvelle géographie des territoires. Il est important que cette mobilité et la grande vitesse ferroviaire soient au cœur même des métropoles européennes avec pour enjeux : le développement économique, l'aménagement du territoire, la prise en compte de l'environnement et des économies d'énergie. C'est pourquoi Dijon a toujours, de manière unanime, affirmé son choix de disposer d'une gare urbaine.

La communauté de l'agglomération dijonnaise a été sollicitée le 15 juin 2005, par M. le Préfet de la Région Bourgogne, pour émettre un avis sur le dossier de consultation préalable établi par Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF, pour la réalisation de la branche ouest de la LGV Rhin-Rhône et sa traversée dijonnaise en vue de sa qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG).

Après instruction du dossier par les services du Ministère des Transports et de l'Équipement, la qualification de PIG sera prise par M. le Préfet. Pour les communes concernées, le PIG se traduira ensuite par le report d'un emplacement réservé au bénéfice de RFF dans leur Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Pour la traversée de l'agglomération dijonnaise, les emprises ferroviaires concernent plus particulièrement, du nord-ouest au sud-est, les communes de Daix, d'Hauteville, d'Ahuy, de Dijon, de Longvic, de Neuilly, de Sennecey et de Crimolois.

Les emprises ferroviaires sont liées pour la commune de Dijon au choix d'implantation de la nouvelle gare urbaine.

En partie nord-ouest et sud-est de l'agglomération, les emprises ferroviaires sont identiques quel que soit le choix du site d'implantation de la nouvelle gare.

Dans le dossier de consultation, les études réalisées par RFF et la SNCF démontrent la faisabilité technique, selon des modalités différentes, d'une gare sur chacun des trois sites d'implantation possibles : Saint-Exupéry, Léon Mauris et Porte-Neuve.

Afin de rendre un avis circonstancié, le Grand Dijon et la Ville de Dijon ont pris l'initiative de faire réaliser une étude complémentaire pour disposer - au vu notamment des conséquences en terme d'urbanisme et d'aménagement - des éléments d'appréciation utiles au choix de la localisation de la gare.

Le comité local du suivi des études, présidé par Monsieur le Préfet, qui s'est tenu le 19 novembre 2004 a approuvé cette initiative. Lors de ce comité et pour accompagner la démarche, il a été constitué un groupe de travail « gare » animé par le Grand Dijon et composé de l'Etat, de la Région Bourgogne, du Département de la Côte d'Or, du Grand Dijon, de la Ville de Dijon, de la SNCF, et de RFF.

Une étude, sous la forme d'une procédure de marchés de définition, intitulée « une ville, deux gares, quels projets de développement urbain ? », a été engagée. Cette étude avait pour objet de :

- préciser la position de la gare nouvelle TGV sur l'axe existant Dijon-Nancy parmi les trois sites potentiels : Saint-Exupéry, Léon Mauris et Porte-Neuve ainsi que les projets de développement et d'aménagement susceptibles d'être envisagés à proximité de celle-ci ;
- définir les projets de développement autour de la gare actuelle conservée ;
- préciser les liaisons urbaines à mettre en place entre les deux sites de gare.

Vingt-quatre équipes pluridisciplinaires, composées d'architectes, d'urbanistes, d'ingénieurs spécialistes en déplacements et transports, d'économistes et de programmistes ont répondu à l'appel à candidatures. Trois équipes ont été retenues :

- AREP associé à l'Agence Territoires et Systra ;
- Dubus-Richez associé à Partenaires Développement et Setec International ;
- Thales Division Service associé à l'agence Philippe Panerai- Petermüller.

Ces trois bureaux d'études ont analysé, lors d'une première phase, les différents sites de gare en fonction des thématiques :

- urbanisme, aménagement, foncier et paysage ;
- déplacements, accessibilité, transport ;
- économie, programmation.

A l'issue de cette première phase, ouverte et collective, qui a donné lieu à plusieurs réunions avec le groupe de travail « gare » et qui s'est déroulée de septembre à décembre 2005, les trois bureaux d'études ont conclu que la meilleure localisation possible pour l'accueil d'une nouvelle gare urbaine sur la ligne Dijon-Nancy était le site de Porte-Neuve.

En fonction de ces conclusions, la deuxième phase de l'étude qui s'est déroulée de décembre 2005 à février 2006 a consisté pour chaque bureau d'études à étudier sur le site de Porte-Neuve un projet qui puisse notamment préciser la localisation précise de la gare et définir le programme de développement qui pourrait lui être associé.

Les trois projets démontrent et illustrent clairement la faisabilité d'une gare sur le site de Porte-Neuve. Les membres du groupe de travail « gare » ont reconnu de façon unanime la qualité des projets présentés par les équipes. Il a été également noté que le projet présenté par le bureau d'études AREP apportait des réponses adaptées aux objectifs fixés par le cahier des charges de l'étude en termes d'insertion de la gare dans le quartier, de prise en compte de tous les modes de déplacements, d'évolutivité du programme de développement associé à la gare.

En synthèse, le site Porte-Neuve permet la réalisation d'une gare :

- de proximité qui optimise l'ensemble des échanges et la mixité des fonctions au cœur de la ville :
 - comme pour la gare actuelle, les courtes distances favorisent les relations directes des habitants et usagers de la gare avec le centre-ville, ses commerces, ses services, ses équipements,
- facilement accessible par tous les modes de déplacements :
 - c'est le site de gare qui assure la meilleure connexion des TGV, des TER, du futur TCSP (Transport en Commun en Site Propre), des bus urbains et interurbains tout en permettant une bonne accessibilité routière renforcée grâce à un maillage possible des espaces publics,
- en synergie avec les pôles d'activités et les grands équipements existants et futurs :
 - la gare est à l'interface du centre-ville, du quartier Clemenceau, du palais des congrès et des expositions, de grands pôles de développement existants et futurs, de l'Hôpital, du quartier de l'Université et ses nombreux établissements (Grand Campus), d'équipements scolaires (lycées, collèges), culturels (auditorium) et sportifs (futur grand stade) générateurs de trafic important,

- d'équilibre par rapport à la structure de l'agglomération et la gare Dijon-ville :
 - une gare à Porte-Neuve représente à l'est un nouveau centre de gravité qui équilibre le centre-ville par rapport à la gare Dijon-Ville qui sera maintenue.
- de recomposition urbaine la plus économe en terme d'emprise foncière :
 - une gare à Porte-Neuve minimise les impacts fonciers pour les emprises nécessaires aux installations ferroviaires et permet de recréer un cadre de vie de qualité en supprimant les coupures urbaines actuellement générées par les voies ferrées existantes,
- en continuité avec l'espace public :
 - contrairement aux sites Mauris et Saint-Exupéry, la topographie du site Porte-Neuve est le seul à permettre la réalisation d'une gare de plain-pied avec le sol urbain. L'accessibilité du pôle d'échanges et son insertion dans le quartier n'en seront que facilitées.

Ainsi, au vu d'une part des études techniques réalisées par RFF et la SNCF contenues dans le dossier de consultation pour l'établissement d'un PIG sur le fuseau Dijon-Centre, et d'autre part, des projets et des conclusions de l'étude de définition engagée par le Grand Dijon sur la localisation de la gare nouvelle, il est proposé que soit retenu le choix de la localisation de la gare nouvelle de Dijon sur le site Porte-Neuve et qu'il soit demandé à Monsieur le Préfet de prendre un arrêté de Projet d'Intérêt Général (PIG) correspondant à la réalisation d'une gare sur ce site.

A l'horizon de la réalisation de la branche ouest de la LGV Rhin-Rhône, l'implantation d'une nouvelle gare sur le site de Porte-Neuve présente en effet les meilleurs atouts pour le rayonnement et l'attractivité de la ville et de son agglomération.

Il est également proposé de retenir comme projet lauréat de la procédure de marchés de définition, la proposition du bureau d'études AREP associé à l'agence Territoires et Systra. La Ville de Dijon qui est directement concernée, a affirmé sa préférence à cette proposition lors de la séance du Conseil Municipal du 27 mars dernier.

La proposition AREP illustre bien les capacités du site Porte-Neuve à accueillir « une véritable gare du transport public » qui s'intègre en douceur dans le quartier et la ville. Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- le bâtiment gare et son parvis en pente douce sont implantés en partie centrale sur l'actuelle emprise foncière SNCF ;
- dans le prolongement de ceux-ci, la proposition consiste à réaliser un « jardin habité » correspondant à un programme de logements et d'activités ;
- la prise en compte d'un tracé de TCSP reliant les grands pôles de développement et équipements, le centre-ville, et les 2 gares, et une accessibilité complète permettant la connexion directe avec les réseaux TGV, TER, et bus urbains ;
- le rétablissement des continuités urbaines entre l'est et l'ouest aujourd'hui séparées par le faisceau des voies ferrées actuelles ;
- des accessibilités routières facilitées par le maillage de l'espace public et la réalisation d'un parking souterrain (400 à 1000 places, à préciser en fonction des besoins) ;
- le bâtiment de la gare est de plain-pied avec le sol urbain entre les voies TGV en souterrain et les lignes TER situées au-dessus ;

- ce projet limite les acquisitions foncières ;
- des propositions en terme de haute qualité environnementale notamment dans la conception de la gare, puits de lumière assurant l'éclairage naturel des voies TGV en souterrain, la toiture productrice d'énergie,...

La force de ce projet réside avant tout dans sa réponse urbaine qui laisse suffisamment de souplesse à la réalisation d'une gare dans 20 ans.

Préserver, à l'horizon 2020/2025, les conditions de réalisation d'une nouvelle gare sur le site de Porte-Neuve correspond à l'ambition collective du développement durable et confirme le positionnement de Dijon et de l'agglomération au cœur de l'étoile ferroviaire entre les branches est, ouest, sud et nord.

En fonction de ce choix, il est également demandé à M. le Préfet que le site de remisage évoqué dans le dossier de RFF -dans l'hypothèse où il serait prévu à Dijon- ne soit pas localisé en dehors des emprises ferroviaires actuelles des secteurs Saint-Exupéry ou Mauris.

Il est également proposé de s'associer au souhait des communes du nord ouest de l'agglomération (Daix, Hauteville et Ahuy). pour que soit retenue la variante de tracé nord de la LGV qui s'avère moins contraignante pour les secteurs urbanisés de ces communes.

Vu l'avis favorable du bureau du 16 mars dernier au cours duquel a été présenté dans le détail l'ensemble des éléments de ce dossier,

LE CONSEIL,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

De réaffirmer l'intérêt de la communauté de l'agglomération pour la réalisation complète de l'ensemble du projet de Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône ;

- **De donner** un avis favorable sur le dossier de consultation proposé par RFF et la SNCF, tenant compte de la localisation de la nouvelle gare TGV sur le site de Porte-Neuve ;
- **De demander** à M. le Préfet que la localisation du site de remisage -dans l'hypothèse où il serait prévu à Dijon- soit limitée aux emprises ferroviaires actuelles des secteurs Saint-Exupéry ou Mauris ;
- **De retenir** pour la partie nord-ouest de l'agglomération, la variante nord pour le tracé de la LGV ;
- **De demander** à M. le Préfet de prendre un arrêté de Projet d'Intérêt Général (PIG) qui tienne compte des avis exprimés précédemment ;
- **De désigner** comme projet lauréat de l'étude « une ville, deux gares, quels projets de développement urbain ? » la proposition du bureau d'études AREP associé à l'agence Territoires et Systra ;

- **De demander** à M. le Préfet, M. le Président de la Région, RFF et la SNCF, la mise à 220 km/h de la ligne Dijon-Lyon conformément aux engagements des ancien et actuel contrats de plan Etat-Région ;
- **De solliciter** l'Etat, MM. les Présidents de Région concernés, RFF et la SNCF pour la mise à 220 km/h de l'axe nord Dijon-Nancy-Metz et son inscription aux prochains contrats de projets Etat-Région.
- **D'autoriser** le Président à signer, au nom de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise, tous actes liés à cette affaire.



Publié le 31.03.06
Déposé en Préfecture le

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

31 MARS 2006

