

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Conseil Municipal de la Ville de Dijon

Séance du 27 mars 2006

**MAIRIE DE DIJON****Président** : M. REBSAMEN**Secrétaire** : M. PERRON**Membres présents** : M. MILLOT - Mme TENENBAUM - M. G. GILLOT - Mme POPARD - M. MASSON - M. PRIBETICH - M. PINON - Mme DURNERIN - M. DUPIRE - M. J.P. GILLOT - Mme DILLENSEGER - M. GERVAIS - M. SAUNIE - M. BERTELOOT - M. ALLAERT - Mme MAILLOT - Mme SEGUIN-FILLEY - Mme BESSIS - Mme DURNET-ARCHERAY - Mme GARRET - M. MARCHAND - M. DANIERE - M. MAGLICA - M. JULIEN - Mme FLAMENT - Mme MANSAT - M. BOUHELIER - Mme DELEBARRE - Mme BIOT - Mme LEMOUZY - M. IZIMER - Mme ROY - Mme HERVIEU - Mme BERNARD - Mme AVENA - Mme DE ALMEIDA - M. BEKHTAOUI - Mme BOUCHARD-STECH - Mlle MASLOUHI - M. NUDANT - M. BAZIN - Mme JARZAGUET - M. JAPIOT - Mme KAROUBI - Mme WILLIAMS - Mme CHOUX - Mme REVEL-LEFEVRE - M. J.P. GUION - Mme THYEBault - M. DUGOURD - Mme VANDRIESSE**Membres excusés** : M. MARTIN - M. BRIOT (pouvoir M. DUGOURD)**Membres absents** :**OBJET
DE LA DELIBERATION****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 - Avis du Conseil Municipal**

Monsieur PRIBETICH, au nom de la commission Plénière, expose :

Mesdames, Messieurs,

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 pour Dijon une nouvelle étape du développement de la ville et de l'agglomération. 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.

Dijon est une ville dense et équilibrée, qualité qu'il convient de préserver et de conforter. Cette relation de proximité entre la ville, sa gare, et demain ses deux gares, est primordiale pour le bon fonctionnement des déplacements, et pour la mixité sociale. C'est la garantie du développement durable.

La Ville 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).

A Dijon, les emprises nécessaires aux installations ferroviaires dépendent en partie de l'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 a pris l'initiative de faire réaliser une étude complémentaire pour disposer - au vu notamment des conséquences en termes d'urbanisme et d'aménagement - des éléments d'appréciation utiles au choix de la localisation de la gare.

Le comité local de suivi des études, présidé par M. 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 de la gare et définir le programme de développement qui pourrait lui être associé.

Les trois projets démontrent 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 et d'évolutivité du programme de développement associé à la gare.

En synthèse, le site de 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, du Centre Hospitalier Universitaire, du quartier de l'Université et de ses nombreux établissements (Grand Campus), d'équipements scolaires (lycées, collèges), culturels (auditorium) et sportifs (futur grand stade) pôles générateurs de trafic important ;
- d'équilibre par rapport à la structure de l'agglomération et la gare de 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 de 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 de Porte-Neuve est la seule 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 entériné le choix de la localisation de la gare nouvelle de Dijon sur le site de Porte-Neuve et qu'il soit demandé à M. 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.

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 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 RFF et 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.

Si vous suivez l'avis favorable de votre commission Plénière au cours de laquelle a été présenté dans le détail l'ensemble des éléments de ce dossier, je vous demanderai, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

1° réaffirmer l'intérêt de la Ville et de l'agglomération pour la réalisation complète de l'ensemble du projet de Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône ;

2° 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 ;

3° demander à M. le Préfet que le site de remisage -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.

4° affirmer votre préférence pour le projet présenté par le bureau d'études AREP, établi dans le cadre de l'étude du Grand Dijon « une ville, deux gares, quels projets de développement urbain ? » ;

5° demander à M. le Préfet de prendre un arrêté de Projet d'Intérêt Général (PIG) qui tienne compte des points ci-dessus exposés afin de permettre la réservation des emprises nécessaires aux infrastructures ferroviaires, à l'implantation de la gare et aux espaces qui lui sont associés ;

6° 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 anciens et actuels contrats de plan Etat-Région ;

7° 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 ;

8° m'autoriser à signer, tous actes à intervenir pour l'application de ces décisions.

Rapport adopté à la majorité avec :

- 42 voix pour
- 11 voix contre
- 1 non participation au vote

**Pour Extrait Conforme
Le Maire,
Pour le Maire, le Premier Adjoint,**

Alain MILLOT