

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Conseil Municipal de la Ville de Dijon

Séance du 28 janvier 2008

**MAIRIE DE DIJON****Président** : M. REBSAMEN**Secrétaire** : M. PERRON

Membres présents : M. MILLOT - 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 - Mme MAILLOT - Mme SEGUIN-FILLEY - Mme BESSIS - Mme DURNET-ARCHERAY - Mme GARRET - M. MARCHAND - M. DANIERE - M. MAGLICA - M. JULIEN - Mme FLAMENT - 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. BAZIN - M. JAPIOT - M. BRIOT - Mme KAROUBI - Mme WILLIAMS - Mme REVEL-LEFEVRE - Mme THYEBAUT - M. DUGOURD - Mme JARZAGUET - Mme VANDRIESSE - Mme CHOUX - M. HELIE

Membres excusés : Mme TENENBAUM (pouvoir M.PRIBETICH) - M. MARTIN (pouvoir Mme DURNET-ARCHERAY) - M. ALLAERT (pouvoir M. MILLOT) - Mme MANSAT (pouvoir M. BEKHTAOUI) - M. NUDANT (pouvoir M. DUGOURD)

Membres absents :**OBJET****DE LA DELIBERATION**

Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône - Projet d'Intérêt Général (PIG) de la traversée de l'agglomération dijonnaise par la branche ouest - Prise en compte au Plan d'Occupation des Sols (POS) - Révision simplifiée - Approbation

Monsieur Pribetich, au nom de la commission de l'Urbanisme, des Équipements Urbains et du Patrimoine, expose :

Mesdames, Messieurs,

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Dijon a été approuvé par arrêté préfectoral du 25 janvier 1977. Il a fait l'objet d'une révision générale adoptée par délibération du Conseil Municipal du 26 juin 2000 et a été, depuis, modifié par délibérations des 17 décembre 2001, 28 avril 2003, 27 septembre 2004 et 15 mai 2006.

Conformément à l'article R. 123-21-1 du code de l'urbanisme, par délibération du 24 septembre 2007, le Conseil Municipal a défini les objectifs et les modalités de la concertation à organiser dans le cadre de la révision simplifiée du POS pour la prise en compte du Projet d'Intérêt Général (PIG) de la traversée de l'agglomération dijonnaise par la branche ouest de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône.

La concertation s'est déroulée sous la forme d'une exposition en mairie du 29 octobre au 21 décembre 2007.

En application de l'article L. 123-13 du code de l'urbanisme, un examen conjoint des personnes publiques associées à la révision simplifiée a eu lieu le 9 novembre 2007.

Enfin, un arrêté municipal du 31 octobre 2007 a prescrit l'enquête publique, qui s'est déroulée du 21 novembre au 21 décembre 2007.

La révision simplifiée

La révision simplifiée a pour objet la prise en compte du projet de traversée de l'agglomération dijonnaise par la branche ouest de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône.

En effet, par courrier du 3 juillet 2007, Monsieur le Préfet notifiait l'arrêté du 3 juillet qualifiant de Projet d'Intérêt Général (PIG) la traversée de l'agglomération par la branche ouest à la suite d'une décision ministérielle du 31 mai 2007 arrêtant le principe et les conditions de réalisation dudit projet.

L'État demandait également qu'en application de l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme, le Plan d'Occupation des Sols permette la réalisation dudit PIG. A ce titre, il préconisait la mise en oeuvre de sa révision simplifiée.

Cette décision s'est traduite, notamment, par l'inscription d'un emplacement réservé au bénéfice de Réseau Ferré de France (RFF) dans les documents graphiques du Plan d'Occupation des Sols et par l'instauration d'un secteur particulier pour les zones du POS concernées par la traversée en tunnel de la future LGV.

Le bilan de la concertation

Durant la concertation, quatre observations ont été consignées sur le cahier prévu à cet effet.

De leur analyse, il ressort que par trois fois l'aspect positif du projet est souligné et que les craintes exprimées concernent l'atteinte aux espaces naturels, la nécessité d'une branche ouest complète, le fonctionnement des deux gares pour Dijon et le niveau de saturation de la circulation ferroviaire au sud, ainsi que les conséquences en terme de bruit de cette ligne nouvelle.

Au vu des observations du public, la Ville souhaite donner les précisions suivantes, issues du dossier de PIG.

- Sur l'atteinte aux espaces naturels et la nécessité de leur préservation

Il convient de rappeler, concernant Dijon, que le tracé de la ligne nouvelle emprunte celui de la ligne actuelle Dijon-Nancy pour la partie agglomérée avec comme spécificité au sud, entre la rue de Mirande et le secteur des abattoirs, un passage en tunnel avec la création d'une infrastructure nouvelle et, au nord, à partir du pont Winston Churchill, également la création d'une infrastructure nouvelle en déblai. Aucun espace naturel n'est touché.

Pour le reste du tracé dans les autres communes, l'impact sur les milieux naturels, notamment les sites Natura 2000, a été étudié. On remarquera que le tracé entériné dans le PIG est issu d'une concertation avec l'ensemble des partenaires et, notamment, les communes qui, pour celles situées dans l'ouest dijonnais, ont opté pour un tracé le plus au nord possible qui permet une meilleure intégration de l'ouvrage.

- Sur la nécessité d'une branche ouest complète, le fonctionnement des deux gares pour Dijon et le niveau de saturation de la circulation ferroviaire au sud

La Ville ne peut que partager les points de vue exprimés.

La traversée de l'agglomération par la LGV n'est qu'une première étape de la branche ouest qui n'aura effectivement d'intérêt que dans le cadre de sa réalisation complète. Sur ce point, la Ville a, à maintes reprises, comme d'autres collectivités, demandé l'engagement rapide des études de la réalisation complète de la branche ouest qui contribuera, en outre, à la création d'un itinéraire alternatif à la ligne sud-est actuelle en voie de saturation.

S'agissant du fonctionnement des deux gares, il convient de rappeler que Dijon en possède déjà deux, la gare de Porte Neuve assurant une desserte de halte ferroviaire pour les Trains Express Régionaux (TER).

Il ne fait aucun doute que les deux gares devront fonctionner en complète synergie (répartition des trafics et dessertes par les TER et TGV) dans un objectif de développement durable ; pour ce faire, leur accessibilité et leur « connexion », notamment par les transports en commun en site propre, est à privilégier.

En ce qui concerne la saturation du noeud ferroviaire dijonnais, la problématique du fret pour l'agglomération est indissociable des réflexions qui seront menées demain à l'échelle du territoire national et européen. Dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, une réflexion est engagée entre la SNCF, RFF et les collectivités locales sur ce sujet.

- Sur les conséquences en terme de bruit de la ligne nouvelle

Comme cela est souligné dans l'observation, la prise en compte des impacts en terme de pollution sonore est un aspect essentiel du dossier. Les études préliminaires ont permis de faire ressortir la

nécessité de mettre en place des protections acoustiques ainsi que l'isolation des façades des bâtiments. En tout état de cause, et compte tenu de l'échéance du projet (horizon 2025), celui-ci devra être conforme aux normes en vigueur à cette époque et la Ville sera vigilante pour que ces normes soient respectées.

Les observations formulées lors de l'enquête publique

Au cours de l'enquête publique, trois personnes, dont deux représentants d'associations, ont mentionné des remarques sur le registre.

Deux remarques expriment des craintes fortes par rapport aux conséquences du tracé sur les propriétés concernées (rue Amiral Pierre et maison diocésaine boulevard Voltaire) ; la troisième, plus globale, porte sur les espaces naturels sensibles qui méritent beaucoup de précautions.

Les conclusions du commissaire-enquêteur

Monsieur le commissaire-enquêteur, dans ses conclusions, a donné un avis favorable au projet de révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols de la Ville.

Au vu des observations du public, la Ville souhaite donner des précisions, issues du dossier de PIG, sur les points suivants.

Il convient de préciser que, dans le secteur de la rue Amiral Pierre, la ligne LGV passera en souterrain et qu'à ce niveau-là, le toit du tunnel sera à une profondeur de 15 à 17 mètres.

En outre, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France (RFF), prendra toutes les mesures qui s'imposeront pour éviter tout problème de sécurité ou de vibrations.

S'agissant de la parcelle occupée par la maison diocésaine, effectivement, l'emplacement réservé recouvre un parc arboré pour les besoins des travaux nécessités par le passage du tunnelier. L'attention de RFF sera sollicitée sur ce point.

Au vu des précisions apportées par le commissaire-enquêteur, le paragraphe du rapport de présentation relatif aux installations de chantier sera adapté.

Si vous suivez l'avis favorable de votre commission de l'Urbanisme, des Équipements Urbains et du Patrimoine, je vous demanderai, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

- 1° - prendre acte de la concertation organisée conformément à l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme dans le cadre de la révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols de la Ville ;
- 2° - approuver la présente révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la Ville ;
- 3° - décider d'incorporer cette révision simplifiée au Plan d'Occupation des Sols (POS) de la Ville ;
- 4° - dire que le dossier sera tenu à la disposition du public :
 - à l'Hôtel de Ville, Direction Générale des Services, place de la Libération à Dijon ;
 - à la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise 40, avenue du Drapeau à Dijon ;
 - à la Préfecture de Côte d'Or.

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR

Déposé le :

31 JAN. 2008

RAPPORT ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ



Pour Extrait Conforme
Le Maire,

Pour le Maire, le Premier Adjoint,

PUBLIÉ LE 31/01/08

Alain MILLOT