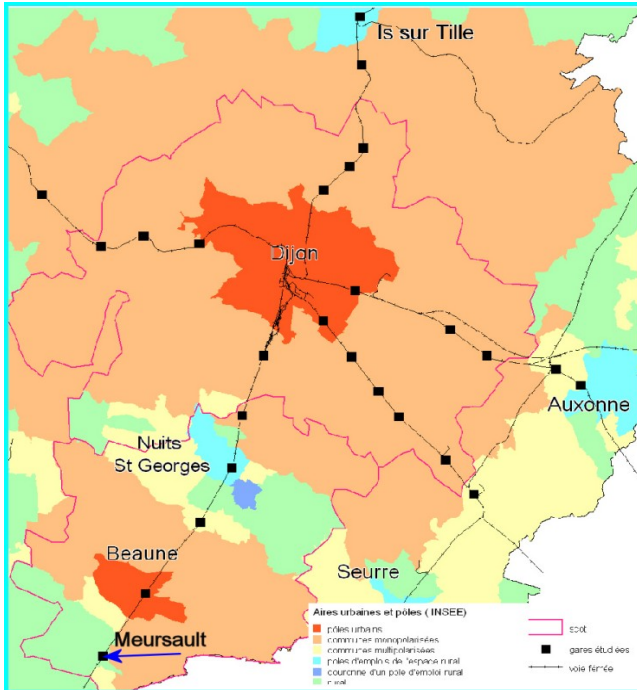


Meursault

« Une gare des champs »

13/07/2011



traversée de la RD974 à l'Hôpital de Meursault



rue de la gare

Contexte d'agglomération:

Situation et caractère de l'agglomération :

Située à mi chemin entre Beaune, 7 km au Nord et Chagny, au Sud, ce village viticole fait partie de la Communauté d'agglomération Beaune Côte et Sud. Inscrit dans le périmètre du futur SCoT, le territoire communal s'étend sur 16,2 km² et compte 1563 habitants (densité de 99,7habitants/km²) dont **1000 travaillent sur la commune**. La population est légèrement en baisse (-2%) et vieillissante depuis 1999. Le territoire communal se compose de 2 entités distinctes:

A l'est et en piémont de la côte viticole, le village vigneron concentre la plus grande partie d'une urbanisation majoritairement ancienne, traditionnelle et pittoresque (viticulture, gastronomie, tourisme). Très éloignée de la gare, cette entité n'a que peu d'intérêts pour la présente étude, sinon par les moyens de liaison et les connexions à établir.

dans la plaine et 3 km à l'ouest, de part et d'autre de la RD 974, l'agglomération « hôpital de Meursault », coupée par l'ancienne nationale (contrainte « Loi Barnier »), présente une configuration plus banale où le pavillonnaire l'emporte sur le traditionnel, présent surtout de part et d'autre de la RD et de la rue principale (rue de la gare) seul accès à la gare et à la zone d'activités.

C'est à sa lisière est, marquée par la voie ferrée, que sont implantées la gare et aux alentours de celle-ci, une zone d'activité d'une douzaine d'entreprises, implantées principalement à l'est des voies. C'est également à proximité, entre la RD 974 et la gare, que se sont implantées les urbanisations récentes

Sa situation sur des grands axes de communication (RD 974, lignes ferroviaires PLM, route des grands crus) lui confère d'indéniables atouts économiques renforcés par la présence d'un patrimoine architectural et paysager : église, château, maladrerie classée MH, site classé « Côte méridionale de Beaune ».

A proximité des vignobles de la Côte de Beaune et de ceux de la Côte Chalonnaise, étape gastronomique réputée, cette localité présente un cadre de vie attractif (tous commerces et services) et accueillant pour de nouveaux arrivants (malgré un foncier peu disponible et onéreux). Le ruisseau « des Cloux » qui traverse l'agglomération d'ouest en est peut produire d'importantes crues.

Urbanisme: L'ancien **POS** s'applique encore aujourd'hui. Le **PLU**, élaboré fin 2007 et porté à connaissance des services en 2009 n'est pas encore concrétisé. Cependant le **PADD** et des orientations d'aménagement concernant des urbanisations nouvelles à proximité de la gare et l'extension des activités sont d'ors et déjà définies assez précisément. L'enquête publique du **PPRI** s'est achevée en Juin 2011. Certaines zones rouges de celui-ci restent controversées.

Déplacements: la voiture particulière reste le mode largement principal (77%), **1% pour les TC**. la commune bénéficie de la ligne de bus 20 Ladoix-Serrigny/Beaune/Chagny-Nolay de la communauté d'agglomération « Beaune, Côte et Sud » qui assure une correspondance avec la ligne 44 en provenance de Dijon du réseau départemental de bus Transco. Par ailleurs, il est à noter que la ligne 20 fonctionne uniquement en période scolaire, ce qui la rend inadaptée à l'usage domicile-travail.

Logement, habitat: Une forte vacance (taux de 11,5% soit 107 logements) en hausse par rapport à 2001(+3,1%). Un pourcentage de 28,2% de locatif (37% pour la Côte d'Or) dont 9,2% en logement sociaux (14% sur le département). Un habitat majoritairement ancien (58% antérieur à 1915).



Morphologie urbaine du quartier :



Fréquentation et usage observé : Éloignée d'environ 3km du centre, avec le handicap de la traversée d'une route à grande circulation, la halte ferroviaire est peu accessible aux personnes non-motorisées (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, jeunes, personnes en difficultés économiques...), d'autant plus que le réseau de cheminements doux est très peu développé sur la commune.

Au niveau du stationnement, il est relativement facile à proximité de la halte ferroviaire mais il est tout de même limité en nombre de places (capacité d'une trentaine d'emplacements). Principalement attractive pour le quartier proche de « Belle Rose » et des extensions futures.

la ligne TER Dijon-Châlon-sur-Saône propose 9 allers et 13 retours/jour de la halte de Meursault aux gares de Beaune et Dijon, dont 2,5 AR/jour sont utilisables pour des déplacements domicile-travail, avec des temps de trajets variant de 5 à 6 minutes pour rejoindre Beaune et de 32 à 35 minutes pour rejoindre Dijon. Cette ligne propose aussi 13 A et 9 R/jour de la halte de Meursault aux gares de Chagny et Châlon-sur-Saône, dont 2,5 AR/jour sont utilisables pour des déplacements domicile-travail, avec des temps de trajets variant de 6 à 7 minutes pour rejoindre Chagny et de 15 à 31 minutes pour rejoindre Châlon-sur-Saône.

Environ 50 montées/descentes par jour moyen. Fréquentation accrue pendant les vendanges.

2 restaurants en activité à 100m.

Traversée des voies par passage planchéié. Râteliers à vélo. Signalétique et billetterie automatique. Bâtiment condamné. Halle ferroviaire désaffectée.

Potentiel : Du foncier potentiellement disponible à l'ouest des voies. Un parvis et des environs proches à embellir (ambiance, éclairage, stationnement, accessibilité, ...). Une morphologie générale et un contexte favorable à la création d'un quartier durable desservi par le train.



A propos des projets en cours: La RD 974 représente une coupure marquée, Nord-sud entre les 2 entités de la commune ainsi que son principal accès. Classée voie à grande circulation, cet axe dont la traverse a été réaménagée dans les règles de l'art vers 2006 reste néanmoins un obstacle et son franchissement est-ouest problématique.

Les projets d'urbanisation et d'activité à proximité de la gare se doivent de tenir compte de cette réalité. Une augmentation de la densité de l'habitat et de la zone d'activité (prévues par le PLU) sur le quartier génère des circulations supplémentaires et potentialise les risques. Le développement de la zone économique, côté ouest des voies doit être corrélé avec la création d'une voirie reliant la RD974 à celle-ci sans passer par la rue de la gare, dessert quasi unique de l'habitat où l'instauration d'une zone 30 favoriserait des pratiques de mobilité douces et sécurisées à prolonger au delà de la RD974 vers le centre. L'itinéraire créé partant du Nord de la zone d'activité et des nouvelles urbanisations permet de rejoindre, par un ouvrage approprié, la RD974 à la sortie Nord de l'agglomération, au lieu dit « la Corvée ».

