

CORGOLOIN

« Un quartier en cours de réalisation »

Visite de terrain effectuée par le CETE en 2009

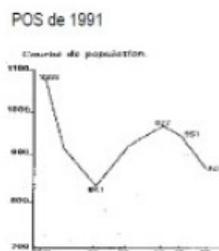


Contexte d'agglomération:

Le village de CORGOLOIN, 900 habitants (1999) peut être défini comme marqué par une forme urbaine relativement peu hiérarchisée (lisibilité paysagère des fonctions principales) même si l'urbanisation est assez dense pour ce type de village.

La commune est marquée par la réalisation de lotissements entre le centre du bourg et la gare.

La voie ferrée marque une limite très nette à l'urbanisation du village étendu exclusivement à l'est de celle-ci. Seul un établissement industriel important ainsi que quelques PME sont établis derrière la gare dans la zone de la Varenne.



La place de la gare dans le projet communal

Zone UG: zone spécifique réservée à l'activité ferroviaire

Le potentiel de surfaces pour l'urbanisation future

ZONE NA : zone d'urbanisation future de la commune située "au SAUSSY" de plan de 8 ha.

Cette zone étant située à l'intérieur du périmètre de protection de l'église classée à l'inventaire des monuments historiques et fait l'objet d'une étude particulière jointe en annexe.

Le secteur NAa en continuité de la zone UE permettra d'étendre le secteur d'activités déjà implanté.

Les zones naturelles:

Zone NA = 8,6 ha

Zone NAa = 5,5 ha

Morphologie urbaine du quartier :

Le quartier n'accueille, aujourd'hui, que peu d'habitations et à distance raisonnable de la halte ferroviaire. L'emprise libre est importante et permet des aménagements (voirie, stationnements, accès, embellissements, etc...).

Le foncier disponible à l'est de la gare et au Nord de l'urbanisation actuelle peut constituer la création d'un nouveau quartier, relié à la gare par des cheminements doux et protégé du bruit par la construction d'un mur anti-bruit en gabions.



Comparaison des temps de parcours

En minutes	TRAIN Temps de trajet		VOITURE Temps de trajet	COMPARAISON Temps de trajet	
	trajet en train	Marche à pied + train	trajet gare → Dijon gare	(train+MAP)/ voiture	tps voiture - tps train
GARE					
Brazey-en-Plaine	26	36	36	1	0
Collonges	17	27	26	1,04	-1
Gevrey-chambertin	8	18	17	1,06	-1
Corgoloin	22	32	30	1,07	-2
Genlis	14	24	22	1,09	-2
Beaune	26	36	32	1,13	-4
Neuilly-lès-Dijon*	7	17	15	1,13	-2
Saulon	14	24	21	1,14	-3
Auxonne	27	37	32	1,16	-5
Vougeot-gilly-les-citeaux	12	22	19	1,16	-3
Aiserey	23	33	28	1,18	-5
Longecourt	19	29	24	1,21	-5
Blaisy-bas	23	33	27	1,22	-6
Moursault	33	43	35	1,23	-8
Saint-jean-de-losne	35	45	36	1,25	-9
Nuits-Saint-Georges	17	27	21	1,29	-6
Ouges	9	19	14	1,36	-5
Seurre	46	56	41	1,37	-15
Velars	7	17	12	1,42	-5
Mâlain	16	26	18	1,44	-8
Lantenay	12	22	15	1,47	-7
Is-sur-tille	32	42	28	1,5	-14
Saint-julien-clénay	21	31	20	1,55	-11
Gemeaux	28	38	24	1,58	-14
Bretigny-norges	17	27	16	1,69	-11
Ruffoy	14	24	12	2	-12

DESSERTE GLOBALE ET AMPLITUDE			GARE → DIJON		DIJON → GARE	
GARE	NBRE TOTAL TRAINS	Tps trajet en minutes	1er train au départ de	dernier train au départ de	1er train au départ de Dijon	dernier train au départ de Dijon
Beaune	84	26	5.53	23.09	5.33	22.18
Genlis	41	14	5.53	20.19	5.12	23.29
Auxonne	39	27	5.45	19.15	5.12	23.29
Nuits-Saint-Georges	28	17	6.04	20.22	6.20	22.18
Gevrey-chambertin	26	8	7.07	20.31	6.20	22.18
Corgoloin	22	22	6.53	20.17	6.20	22.18
Vougeot-gilly-les-citeaux	22	12	7.02	20.26	6.20	22.18
Moursault	22	33	6.41	20.05	6.20	22.18
Brazey-en-Plaine	20	26	6.40	19.52	6.45	19.24
Is-sur-tille	20	32	6.47	19.58	6.35	20.45
Saint-jean-de-losne	20	35	6.35	19.47	6.45	19.24
Seurre	20	46	6.20	19.38	6.45	19.24
Blaisy-bas	16	23	6.12	18.12	7.00	20.25
Collonges	16	17	6.56	18.26	6.02	19.16
Lantenay	16	12	6.22	18.23	7.00	20.25
Mâlain	16	16	6.18	18.18	7.00	20.25
Velars	16	7	6.28	18.28	7.00	20.25
Aiserey	15	23	6.45	17.49	6.45	19.24
Longecourt	15	19	6.49	17.52	6.45	19.24
Ouges	15	9	6.58	18.00	6.45	19.24
Saulon	15	14	6.54	17.56	6.45	19.24
Bretigny-norges	14	17	7.04	18.43	6.35	20.45
Gemeaux	14	28	6.52	18.34	6.35	20.45
Ruffey	14	14	7.08	18.47	6.35	20.45
Saint-julien-clénay	14	21	7.00	18.40	6.35	20.45
Neuilly-lès-Dijon*	7	7	7.10	13.36	12.15	18.30

Le parvis, réaménagé contribue à l'image qualitative et attractive du village. Il constitue avec les autres entités (mairie, église, habitat) un ensemble où les déplacements doux s'effectuent de façon accessible et sécurisée.

L'intermodalité se trouve renforcée.

Seuls points négatifs, le bâtiment gare, désaffecté et dégradé appelle à des travaux de façade. Sa réhabilitation posera le problème de son réemploi dans une fonction commerciale ou de service.

Conclusion sur le potentiel d'urbanisation

Le potentiel d'urbanisation lié à la gare de CORGOLOIN est très important même si un certain nombre de problématiques doivent être traitées.

Les secteurs situés face à la gare ont vocation à devenir une zone pavillonnaire. L'opération actuellement en réflexion avec le bailleur OPHIS devra intégrer la qualité des cheminements vers la gare dans le périmètre des 800 mètres afin que chacune des opérations devant se dérouler dans ce secteur permettent un bon accès à la gare.

La question des terrains proches de la gare côté bourg appelle une action foncière vigilante afin de pouvoir réaliser, le potentiel d'urbanisation de la commune.

L'arrière gare semble peu adaptée à une fonction résidentielle. Une vocation industrielle s'est développée et il **apparaît** plus opportun de la conforter.