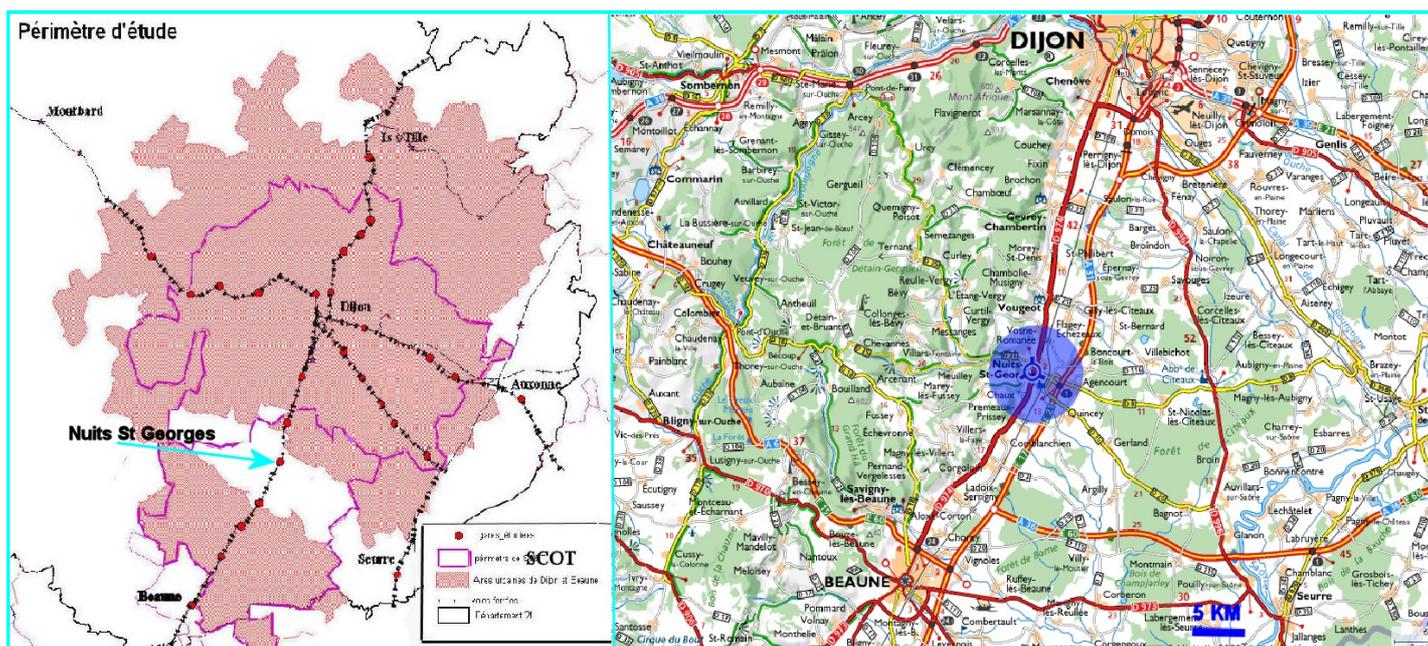


NUITS St GEORGES

« Une gare en périphérie urbaine, un déficit d'image et de fonctionnalité »

- Visite de terrain effectuée par JP Porchon, architecte conseil, et MA Mazoyer en Aout 2009 09/03/10



Contexte d'agglomération:

Situation et caractère de l'agglomération :

Située à mi chemin entre Dijon, 20km au Nord et Beaune, 15km au Sud, cette petite ville, chef-lieu du Canton et siège de la Communauté de Communes du Pays de Nuits Saints Georges, en possède toutes les caractéristiques (équipements, services, activités, etc...)mais, également et surtout, joui d'une renommée internationale due à son terroir viticole et à la qualité de ses vins qui engendrent une activité économique très importante

Sa situation sur des grands axes de communication (RD 974, ligne ferroviaire PLM, A31) lui confère d'indéniables atouts économiques renforcés par la présence d'un nombreux patrimoine architectural et paysager.

Urbanisme :

Projet arrêté du PLU : 25/01/2010 , consultation des services en cours.

ECONOMISER L'ESPACE

Une option démographique ouverte

Maîtriser l'espace

Privilégier la mixité des types de logements

Orienter la croissance de l'agglomération vers le Nord Est

AMELIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

Effacer la coupure ferroviaire

Inscrire la gare dans la ville

Le cheminement des cyclistes et des piétons

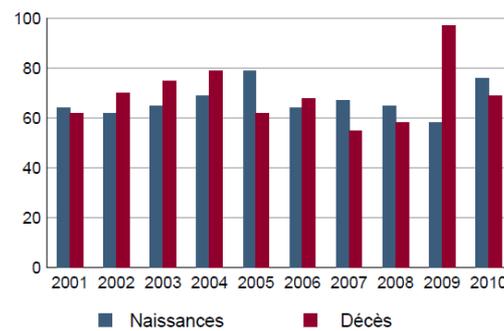
Démographie :

Sa population est aujourd'hui de **5350 habitants** pour une superficie 20 km² et donc une densité de 278h/km².

Évolution démographique

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Variation annuelle moyenne de la population en %	+2,1	+1,1	+0,2	+0,0	+0,1
- due au solde naturel en %	+0,8	+0,6	+0,4	+0,2	+0,0
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+1,3	+0,5	-0,2	-0,2	+0,1
Taux de natalité en ‰	18,2	17,1	14,4	12,9	11,9
Taux de mortalité en ‰	10,1	10,8	10,4	10,7	11,6

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil.



Source : Insee, État civil

La ville est au cœur d'un bassin de vie de 15000 habitants. Population plutôt vieillissante et en baisse. Un manque de logement disponible à pallier.

Paysage :

Située dans un contexte paysager exceptionnel, **très préservé à l'Ouest** par la présence d'un des vignobles les plus célèbres du Monde, la ville de Nuits St Georges, bordée par des reliefs calcaires culminants à 400m d'altitude, la « Côte de Nuits » se caractérise par la douce rondeur de ces collines, boisées, aux sommets (pins noirs, buis, feuillus) et colonisés par la vigne sur ces pentes jusque dans la plaine.

La ville historique s'est établie sur la rive gauche **du Meuzin**, à l'endroit où celui-ci après avoir formé d'étroites « combes » orientées d'est en Ouest, atteint la plaine en formant un cône d'évasement propice aux premières implantations, protégé des vents dominants et bénéficiant d'un très bon ensoleillement. Si le paysage de plaine (plaine céréalière et forêt de Citeaux) ne présente pas le même pittoresque, les vues perceptibles, à partir de ce dernier, sont elles aussi exceptionnelles. L'ensemble forme un continuum altéré aujourd'hui par la présence des stries et coupures que représente les infrastructures et l'urbanisation récente située à l'est majoritairement, l'Ouest se trouvant sanctuarisé, de fait, par la présence de la vigne.

Histoire :

Habité dès le Néolithique, le site deviendra une petite cité gallo-romaine avant de devenir une ville médiévale enserrée dans l'enceinte formant le centre actuel. La cité connaîtra, au cours de l'histoire plusieurs sièges et saccages. Appelée simplement, « Nuits » elle ne prendra le nom de « Nuits St Georges » (nom de son plus célèbre cru) qu'en 1892.

Le terme « Meuzin » signifie en celte la rivière et son ripisylve.

Occupation du sol :

En partant de l'ouest : extensions pavillonnaires récentes, rive gauche du Meuzin et bordée par la RD25 sur un linéaire de 800m.

Puis, toujours d'Ouest en est : une structure plus ancienne et plus dense où l'habitat s'aligne le long des rues tout en préservant de larges fond de parcelles en parc et jardin.

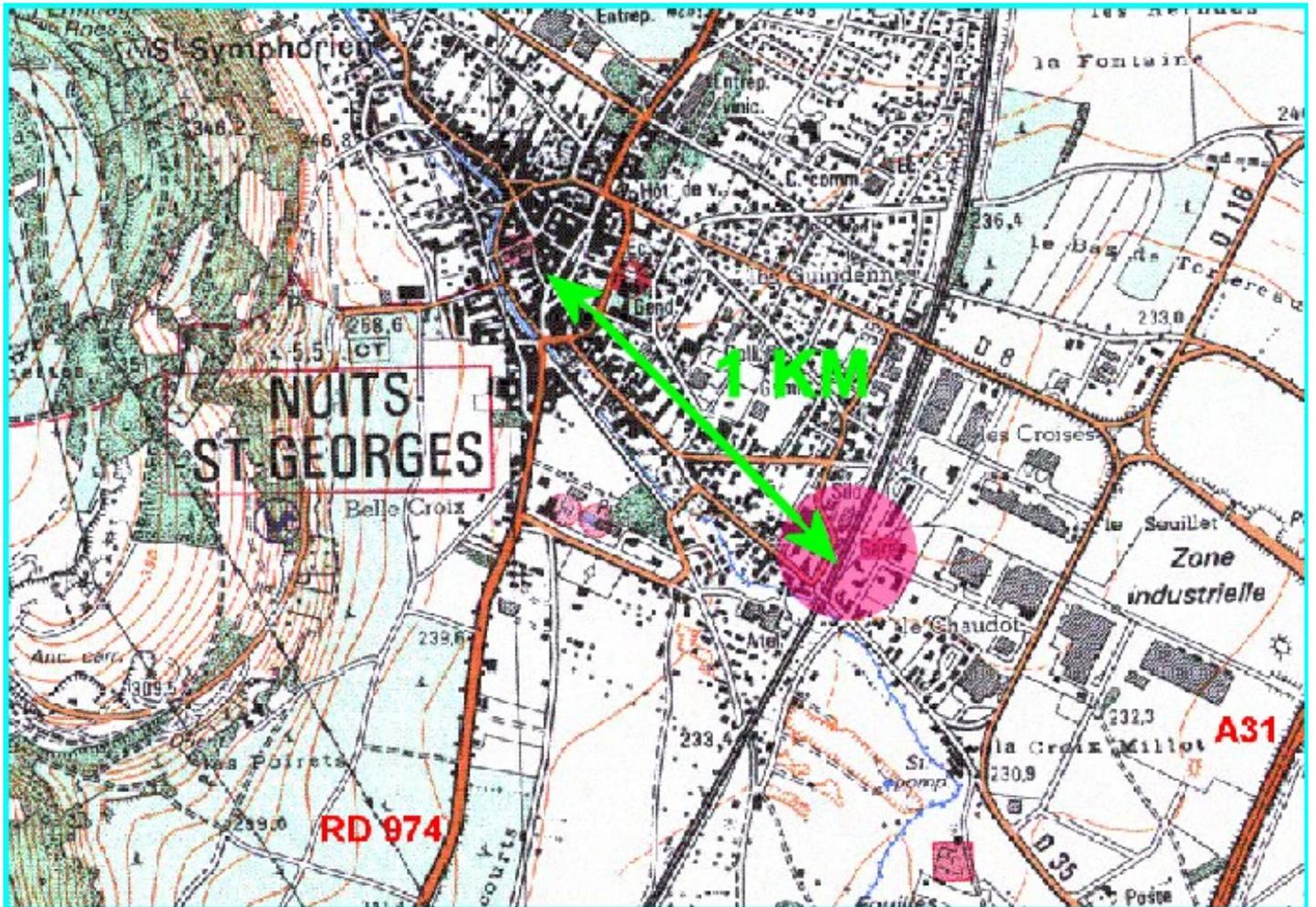
Au centre : typologie de la cité post-médiévale, enserrée dans ses remparts, aujourd'hui disparus : petites rues étroites, bâti ancien, nombreux éléments de patrimoine architectural (beffroi, église, etc...), forme circulaire de l'agglomération, piétonnière pour l'essentiel et contournée à l'est par la rue Thurot et à l'Ouest par la RD 974. Le centre actuellement valorisé, réduit à la partie comprise à l'intérieur des anciennes fortifications, est aujourd'hui très petit au regard de la dimension de l'agglomération.

Plus à l'ouest et de l'autre côté de la RD974, développement de l'urbanisation jusqu'à la voie ferrée et, au delà, pour essentiellement de l'activité mais également un petit quartier d'habitations après la voie ferrée, rive gauche du Meuzin. Extensions linéaires, malheureusement traditionnelles, des entrées de ville contemporaines le long de la RD 974.

Coupures :

Coupure naturelle **du Meuzin** au Sud, coupure de l'axe de transit important (premier trafic du département) qu'est la **RD74**, coupure de la **voie ferrée** marquant une réelle rupture avec l'habitat (un seul franchissement routier+ une passerelle piéton) et au delà les zones d'activités et commerces de grande distribution s'étendant jusque à **l'A31**, « vitrine » de plusieurs entreprises du domaine de la viticulture .

Morphologie urbaine du quartier :



Le quartier de la gare est éloigné d'environ 1km du Centre. Site excentré, autrefois faubourg dévolu à l'activité, sans relief particulier et ne présentant que peu d'intérêt visuel. Dans ce rayon d'un kilomètre, se concentre l'essentiel des services : gendarmerie, collège, gymnase, piscine, Hôtel de Ville, Musée, super-marché, etc... Gare de voyageur et de fret, bâtiment gare en activité et « coquet ». Halle SNCF, emprise fret importantes et silo au Nord.



L'accessibilité au bâtiment est entravée par la présence de 2 marches. La Traversée de la ligne entre quartiers s'effectue par la passerelle aérienne munie de rampe d'accès, par contre, la traversée des voies, dans la gare, s'effectue par un passage souterrain uniquement muni d'escaliers (assez raides). La Gare est inscrite au schéma directeur d'accessibilité du réseaux régional. Une piste cyclable collège-centre ville existe mais n'est pas prolongée jusqu'à la gare. Des râteliers à vélo existent devant le bâtiment.

Plusieurs entreprises en activité à proximité de part et d'autre de la voie. Pas de commerces (restaurant fermé) ni de signalétique indiquant le centre -ville (d'où un mécontentement des touristes). Forte présence visuelle de la passerelle, (hors normes d'accessibilité) et rompant (un peu) la coupure qu'est la voie ferrée pour desservir le quartier pavillonnaire situé au delà de celle-ci (« le Chaudot »). Ce dernier, est un quartier pavillonnaire auquel on accède par la voirie desservant la zone d'activité. Sans réel plan d'ensemble et excentré, ce quartier ne permet que des extensions urbaines de « dents creuses » car à proximité d'une station de pompage (périmètre de protection) et bordé d'une zone de jardins en partie inondable.



Capacité de stationnement actuelle d'environ 100 véhicules côté gare (parking en face + devant le bâtiment), une dizaine de l'autre côté de la voie.

L'ensemble du quartier est bordé au Sud par le Meuzin, dont les berges, canalisées à cet endroit, ne représentent pas l'axe de desserte cycles et piétons qu'il pourrait être.



Desserte ferroviaire :

Située sur la ligne Dijon-Macon, la première à être cadencée, la gare de Nuits bénéficie d'une bonne desserte : 21 arrêts dans le sens Dijon-Macon, 19 dans l'autre sens. Le temps de parcours étant de 18mn pour Dijon-Nuits et de 8mn pour Nuits-Beaune. Les temps, en voiture, sont sensiblement plus long ; que l'on prenne l'A31 ou la RD974.

A pied, pour joindre le centre ville, on cherche son chemin, temps : 1/4 d'heure. En voiture, 5 minutes. En vélo, cinq minutes.

*Relations urbaines à moyenne distance : Forte polarité de la gare car drainage de tous les villages « rurbains » de la plaine : Boncourt, Argencourt, Quincey. Un peu moins d'attractivité par rapport aux localités de la « montagne » car existence d'itinéraires routiers directs pour Dijon et Beaune et accès en gare **après la traversée de la ville**, d'où augmentation du temps de parcours global. Pas de liaison bus-train de ce côté, sinon celle de la desserte du marché (Magny-Nuits) uniquement le vendredi.*

***La ligne 44 TRANSCO**, Beaune-Dijon, suit un itinéraire parallèle à la voie ferrée traverse Nuits en s'arrêtant à proximité de la gare. Le temps de parcours est de 50mn pour Dijon-Nuits et de 20mn pour Nuits-Beaune*

Potentiel : *l'ambiance générale et l'organisation spatiale du quartier ne sont pas à la hauteur de la renommée mondiale de la ville. La requalification de ce quartier peut prendre l'allure d'un « saupoudrage » d'aménagements sensés en améliorer l'image sans en faire évoluer le fonctionnement ou au contraire à l'occasion de l'élaboration du PLU, faire l'objet d'un projet d'urbanisme global. Par rapport à la gare les thématiques de liaisons vers le centre, d'image qualitative, de stationnement, d'accès et bien sûr de réflexion sur le devenir du foncier doivent être abordées par des professionnels.*