

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS

## L'offre sur le réseau urbain

Comme il a été précisé en introduction de ce chapitre consacré aux déplacements, le réseau de transports collectifs urbains actuel a été mis en place en 2012 avec la mise en service du tramway. Il est organisé autour des lignes suivantes :

- **2 lignes de tramway** qui relient la Gare SNCF à Quetigny (T1) et Dijon Valmy à Chenôve (T2) avec :

- une fréquence de l'ordre de 5 à 7 minutes en journée de 10 à 15 minutes le soir et de 7 à 15 minutes le week-end ;
- une amplitude horaire de 5h15 à 0h30 (tous les jours) ;

T 1	DOON Gare ↔ QUETIGNY Centre
T 2	CHENÔVE Centre ↔ DOON Valmy

- **5 lignes de bus à haut niveau de service** : les Lianes, dont l'amplitude horaire est proche de celle du tramway (de 5h30 à 00h30) et qui circulent du lundi au dimanche avec des fréquences de 6 à 10 minutes aux heures de pointe (en semaine) ;

L 3	Fontaine d'Ouche ↔ Epirey Capnord
L 4	Nation ↔ MARSANNAY Acti-Sud
L 5	TALANT Dullin ↔ Université
L 6	LONGVIC ↔ Tolson d'Or
L 7	QUETIGNY Europe ↔ CHEVIGNY

- 1 ligne de contournement : la Corol, qui relie les quartiers sans passer par le centre-ville de Dijon. Cette ligne qui relie plusieurs établissements scolaires et se rabat également sur le réseau tramway en 34 points (Junot, 1er Mai et Parc des Sports) circule tous les jours sauf le dimanche, mais ne circule pas au-delà de 21h.



Le tramway, les Lianes et la Corol constituent le réseau structurant (à haut niveau de service) de l'agglomération de Dijon. Il est complété par :

- **13 lignes de bus complémentaires** qui ne circulent généralement pas en soirée (après 21h) mais dont la moitié circule le dimanche (B11, B12, B13, B14 et B16). Les fréquences sont de l'ordre de 10 à 20 minutes aux heures

B 10	TALANT Citadelle ↔ FONTAINE Centre Commercial
B 11	Parc de la Colomnière ↔ ST-APOLLINAIRE Val Sully
B 12	PLOMBIERES ↔ Chicago
B 13	FONTAINE Village ↔ Motte Giron
B 14	MARSANNAY Charon ↔ Sainte-Anne
B 15	PERRIGNY ↔ Montagne de Larrey
B 16	QUETIGNY Allées Cavallières ↔ CRIMOLOIS
B 17	AHUY ↔ Collège Clos de Pouilly
B 18	LONGVIC Carmélites ↔ Darcy
B 19	ST-APOLLINAIRE Pré Thomas ↔ Grésilles
B 20	HAUTEVILLE ↔ Darcy
B 21	BRETENIÈRE ↔ LONGVIC Centre
B 22	FENAY ↔ LONGVIC Centre

de pointe et de l'ordre de 20 à 45 minutes en période creuse. Ces lignes desservent notamment les communes de la grande couronne ;

- **3 lignes «Proxi»**, dont une qui fonctionne en transport à la demande (TAD). Elles desservent les communes de Bresse-sur-Tille, Magny-sur-Tille, Flavignerot et Corcelles-les-Monts ;

P 30	BRESSEY ↔ Grand Marché
P 31	MAGNY ↔ Grand Marché
P 33	FLAVIGNEROT-CORCELLES ↔ DOON Munge

- **3 lignes «Flexo»** qui relient les principales zones d'activités de l'agglomération (Chenôve, Capnord et Chevigny-Saint-Sauveur) aux lignes de tramway ;

F 40	République ↔ Tolson d'Or (via ZAE Capnord)
F 41	Grand Marché ↔ CHEVIGNY Z.I.
F 42	Les Ateliers ↔ CHENÔVE Centre Commercial

- **1 ligne «Pleine Lune»** qui circule la nuit de 1h à 6h, les jeudis, vendredis et samedis, de juin à septembre.



- **1 navette «City»** qui permet de se déplacer gratuitement dans le centre-ville. Elle assure des liaisons entre les places de la République, du Théâtre, des Cordeliers, Bossuet, Grangier et Darcy, du lundi au samedi de 8h à 19h, à raison d'une navette toutes les 10 minutes. En outre, cette navette est connectée aux principales lignes du réseau (tramway et Lianes).



A cette offre urbaine, s'ajoutent 20 lignes interurbaines du réseau Transco (géré par la Région depuis le 1er janvier 2017), dont certaines font du cabotage dans l'agglomération.

Le réseau de transports collectifs urbains a beaucoup évolué ces dernières années. Le nombre de lignes, les kilomètres parcourus et le PKO/habitant (places kilomètre offertes) ont augmenté, particulièrement lors de la mise en service du tramway en 2012. Le réseau de transports collectifs Divia est donc parmi les plus attractifs de France (par rapport à d'autres agglomérations similaires en termes de population et de réseau de transports collectifs, mais également par rapport à des agglomérations plus importantes comme Montpellier, Saint-Étienne ou Lyon) :

- en nombre de voyages par habitant et par an, le Grand Dijon devance l'agglomération montpelliéraine pourtant bien plus importante en poids de population ;
- en PKO par habitant et par an, le réseau Divia s'approche du réseau TCL lyonnais.

## L'évolution de l'offre TC du réseau Divia entre 2002 et 2014

Années où sont survenues les principales évolutions du réseau	2002	2004 (1ères Lignes)	2007	2012 (mise en service du tramway)	2014	
						Evolution entre 2012 et 2014
Nombre de lignes	31	28	39	42	45	+ 7%
Longueur des lignes (en km)	308	250	438	538	544	+ 1%
Fréquentation (total des voyages, en milliers)	34'547	35'317	34'822	33'810	45'305	+ 34%
PKO par habitant	4'728	5'020	4'613	4'478	5'334	+ 19%

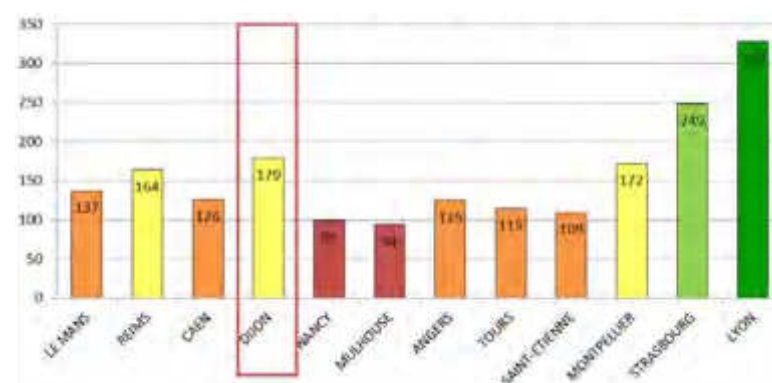
Sources : Transports collectifs urbains - Evolution 2002 - 2007, CERTU, 2008. Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015.



Population du PTU (2014)

Dijon  
 Agglomérations de population comparable (entre 200'000 et 300'000 hab.)

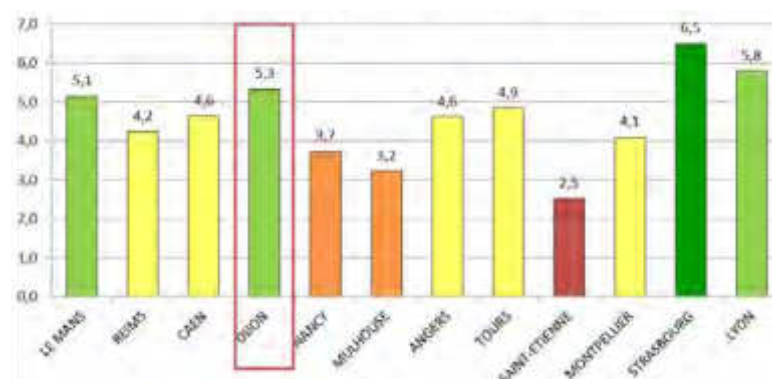
Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015



Voyages par habitant (2014)

> 300  
 Entre 200 et 300  
 Entre 150 et 200  
 Entre 100 et 150  
 < 100

Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015



PKO par habitant (2014)

> 6  
 Entre 5 et 6  
 Entre 4 et 5  
 Entre 3 et 4  
 < 3

Source : Annuaire statistique des transports collectifs urbains de province - Evolution 2009 - 2014, CEREMA, 2015

**Le Grand Dijon bénéficie d'une bonne desserte en transports collectifs**, avec 88% de sa population qui résident dans la zone de chalandise du réseau Divia (c'est-à-dire à moins de 500 m d'une ligne de tramway, 400 m d'une Liane ou 300 m d'une ligne de bus complémentaire ou de proximité). Les amplitudes horaires ou les fréquences sont adaptés en fonction des lignes et de la densité des zones à desservir.

Depuis la mise en service du tramway, le réseau de bus a été réorganisé sur un principe de rabattement sur le réseau structurant (tramway et Lianes). Pour se rendre au centre de Dijon en provenance de la plupart des communes de la grande couronne, une rupture de charge est nécessaire. Le territoire du Grand Dijon est très hétérogène avec la moitié des communes qui ont moins de 2'000 habitants. Le niveau de service des transports collectifs ne peut être le même en milieu urbain et en milieu périurbain. La complémentarité des types de desserte et des modes de transports est alors proposée pour satisfaire les besoins. Le service DiviaPouce, qui est un système d'auto-stop organisé, en est un exemple

Si les **vitesse commerciale** du tramway ou des lignes de bus complémentaires sont plutôt élevées, il n'en va pas de même pour les Lianes. Par exemple, sur les Lianes 3 à 6 la vitesse commerciale moyenne n'excède pas 16,5 km/h, alors que la vitesse commerciale pour la ligne B15 (Marsannay-la-Côte) est de 20,5 km/h et de 22,6 km/h pour la ligne B17 (Ahuy). Contrairement aux lignes de bus complémentaires, les Lianes circulent en milieu urbain dense (trafic important, vie locale intense, nombreux carrefours à feux, etc.), ce qui pénalise leur vitesse commerciale.

Afin de rendre ces lignes (Lianes et Corol) plus attractives (gain en vitesse commerciale, régularité et ponctualité), le Grand Dijon a lancé le projet « **Prioribus** » qui vise à :

- la mise en place de la priorité aux carrefours à feux (système embarqué, reprise de carrefours), conçue pour favoriser les bus sans pénaliser la circulation automobile ;
- la mise en accessibilité de la plupart des arrêts ;
- l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (gare Sud et Monge) et de zones de correspondances entre plusieurs lignes.

L'ensemble des aménagements a été conçu pour donner plus de place aux usagers des transports collectifs et aux modes actifs en général (en termes d'accessibilité, de confort, d'ergonomie et de sécurité).

## La fréquentation du réseau urbain

La fréquentation du réseau Divia se caractérise par :

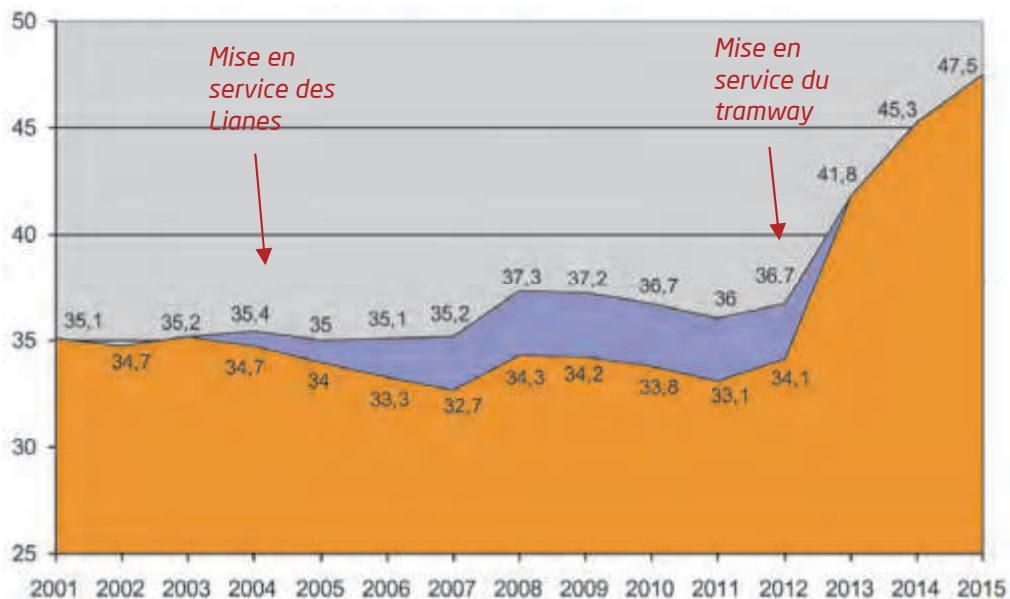
- **une fréquentation en forte hausse**, boostée par l'arrivée du tramway en 2012 ;
- **l'importance du tramway dans la fréquentation du réseau**. En effet, il représente à lui seul un peu plus de 50% de la fréquentation du réseau avec plus de 90 000 voyages par jour ;
- **les Lianes qui représentent 35% de la fréquentation du réseau avec près de 65'000 voyages par jour**.
- **des lignes de bus complémentaires** qui représentent plus d'un tiers des kilomètres parcourus, mais qui totalisent moins de 15% des voyages effectués quotidiennement sur le réseau ;

Les évolutions de la fréquentation entre 2014 et 2015 mettent en évidence sur cette période une prépondérance de plus en plus forte du tramway sur le réseau Divia, avec une augmentation de l'ordre de 15% environ de chacune des lignes de tramway. En ce qui concerne les Lianes, la tendance est plutôt à la stabilité.

Les premiers résultats de l'EDGT 2016, montrent que :

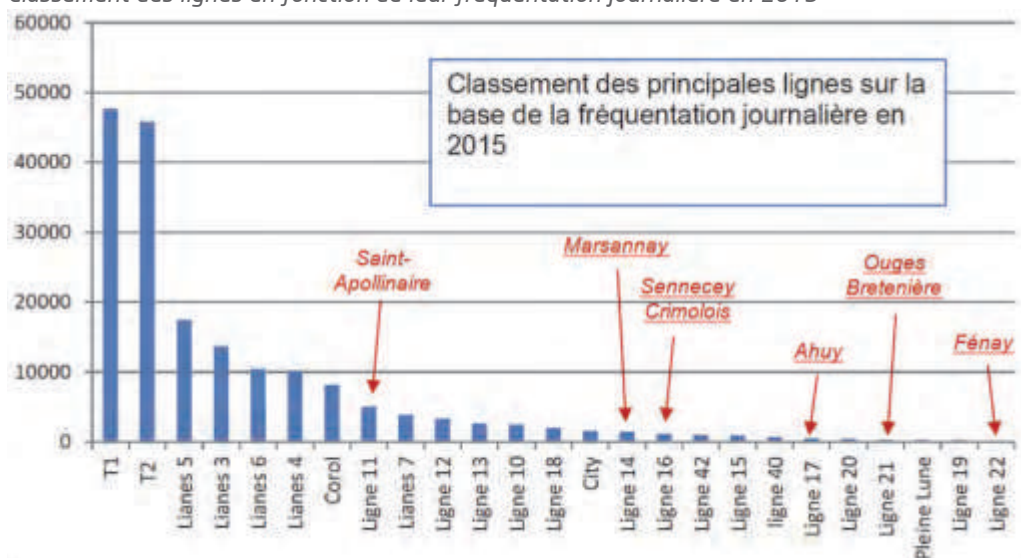
- **ce sont les habitants du centre de Dijon qui utilisent le plus les transports collectifs (22% de part modale)**. Cette part modale est en adéquation avec l'offre en transports collectifs (TC) proposée et le taux de motorisation des ménages de Dijon centre ;
- **les usagers des transports collectifs sont plutôt jeunes**. C'est en effet dans les tranches d'âges 5 à 17 ans et 18 ans à 24 ans que la part des TC est la plus importante (entre 20% et 25% de part modale, contre 7% à 8% pour les autres tranches d'âges) ;
- **c'est pour se rendre au lycée et à l'université que l'utilisation des TC est la plus importante** (42% de part modale, contre 11% pour le motif travail). Ceci est en relation directe avec l'âge des usagers précédemment évoqué ;
- **plus de 60% des déplacements en TC se font en correspondance avec un autre TC (urbain) ;**
- **la distance moyenne d'un déplacement en TC n'excède pas 5 km** (en cohérence avec la taille de l'agglomération).

Evolution de la fréquentation du réseau Divia bus et tram entre 2001 et 2015 (en millions de voyages\*)



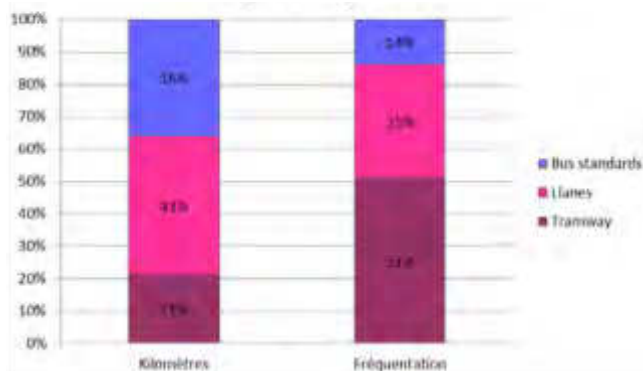
\*données corrigées des effets des perturbations et incluant la fréquentation des services occasionnels valeurs initiales et valeurs redressées (cellules de comptage).  
Source : Rapport annuel du délégataire, Keolis, 2015

Classement des lignes en fonction de leur fréquentation journalière en 2015



Source : Rapport annuel du délégataire, Keolis, 2015

Répartition des kilomètres parcourus et de la fréquentation journalière



Source : Rapport annuel du délégataire, Keolis, 2015

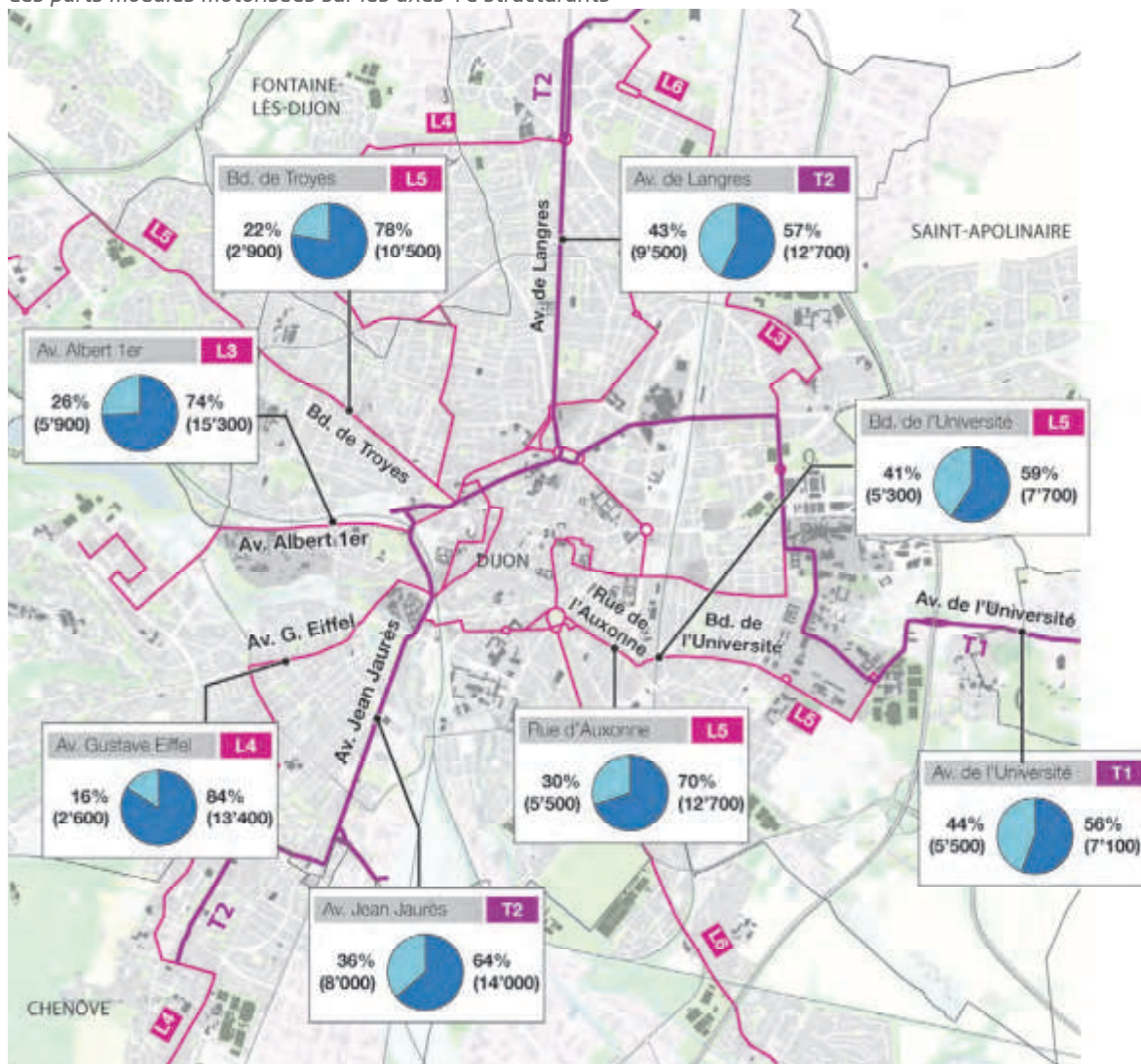


### Part modale des transports collectifs

Une analyse de la répartition modale sur différents axes a été réalisée. Il s'agit de comparer le nombre de personnes transportées en transports collectifs et le nombre de personnes circulant dans des voitures. Les résultats sont présentés ci-dessous.

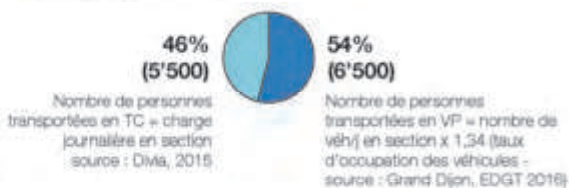
Selon l'axe pris en compte et le niveau de desserte en transports collectifs, la part modale des transports collectifs varie. Elle atteint 45% environ sur les axes desservis par le tramway au nord et à l'est, par contre elle est plus faible au sud sur l'axe du T2. En ce qui concerne les axes où circulent les bus, la part des transports collectifs est plus faible, mais avoisine et dépasse toutefois les 20%.

Les parts modales motorisées sur les axes TC structurants



Source: Comptages de trafic 2014/2015 et fréquentation T1/T2/L3/L4/L5 2015, Grand Dijon/Divia

— Réseau tramway  
— Lignes



*Le tram et les navettes City au centre-ville de Dijon*



*Voie bus en site propre*



*Bus - Hauteville-lès-Dijon*



## LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le Grand Dijon se situe au cœur d'une «étoile ferroviaire» à 5 branches qui lui permet de bénéficier d'une très bonne desserte ferroviaire :

- au niveau national, grâce à plusieurs liaisons TGV, parmi lesquelles :
  - Dijon - Paris (16 allers-retours quotidiens) ;
  - Dijon - Lyon (6 allers-retours par jour) ;
  - Dijon - Mulhouse (11 allers-retours par jour).

Sont également desservies en direct (au départ de Dijon-Ville), les villes de Strasbourg, Metz, Nancy, Lille, Besançon, Marseille, Montpellier, Zurich, Berne, Lausanne et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle ;

- au niveau régional et inter-régional, avec 13 lignes TER, dont :
  - 6 lignes TER Bourgogne-Franche-Comté (Dijon-Beaune-Châlon-sur-Saône-Mâcon, Dijon-Dole-Besançon-Belfort, Dijon-Pontarlier, Dijon-Is-sur-Tille-Langres, Dijon-Auxerre et Dijon-Paris-Bercy). La desserte est particulièrement importante sur ces liaisons TER proches. En effet, sur la liaison Dijon-Beaune, par exemple, il y a 43 allers-retours et la durée moyenne du trajet est de 20 minutes. Le train est donc particulièrement attractif sur certaines liaisons avec l'extérieur du Grand Dijon ;
  - 7 lignes TER en relation avec d'autres régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val-de-Loire et Grand-Est).

Sur le territoire du Grand-Dijon, 4 gares et haltes ferroviaires sont desservies :

- **la gare de Dijon-Ville**. Avec 20 000 voyageurs par jour, elle est un véritable nœud ferroviaire, au cœur de l'ensemble des liaisons précédemment citées ;
- **la halte ferroviaire d'Ouges**, située sur la ligne TER Dijon / Bourg-en-Bresse et qui offre 15 liaisons par jour avec Dijon (6 allers et 9 retours) ;
- **la halte ferroviaire de Neuilly-lès-Dijon** sur la ligne Besançon-Dijon qui bénéficie de 14 trains par jour (7 allers-retours) en lien avec Dijon-ville ;

- **la gare de Dijon Porte-Neuve**, sur la ligne Dijon / Is-sur-Tille qui profite de 26 trains par jour (deux sens confondus).

Il convient également de mentionner la présence de **la gare TER de Saulon-la-Chapelle**, située en limite de l'agglomération dijonnaise à proximité de Bretenière. Cette gare précède la gare d'Ouges sur la ligne TER Dijon-Bourg-en-Bresse et bénéficie d'une desserte un peu plus importante que cette dernière avec 10 allers-retours par jour en relation avec Dijon.

**La desserte multimodale des 4 gares du Grand Dijon** est détaillée sur la figure ci-contre.

Elle met en évidence des temps de trajet très attractifs entre les gares «périphériques» et la gare de Dijon-Ville (inférieurs ou égaux à 10 minutes pour les trois gares/haltes concernées) et largement plus compétitifs que le réseau Divia sur les mêmes origines-destinations.

Toutefois, les gares d'Ouges et de Neuilly-lès-Dijon sont assez peu accessibles compte tenu de leur taille réduite et de l'offre TER proposée (pas ou peu de stationnement automobile et vélo, une desserte en transports collectifs faible ou inexistante) et leur fréquentation plutôt faible, avec 30 à 60 voyages par jour.

Néanmoins, le Grand Dijon souhaite conserver l'ensemble des gares et haltes ferroviaires de son territoire, d'autant que le secteur de Neuilly-lès-Dijon et l'Est dijonnais connaissent un développement urbain important.

Par ailleurs, certaines liaisons TER pourraient être transférées sur la gare de Dijon Porte Neuve afin de désengorger la gare de Dijon-ville qui arrive en limite de capacité. Ce transfert nécessite la réalisation du tronçon manquant entre la ligne Dijon-Langres et la ligne Dijon-Belfort (raccordement de la Chapelle au niveau de Longvic).

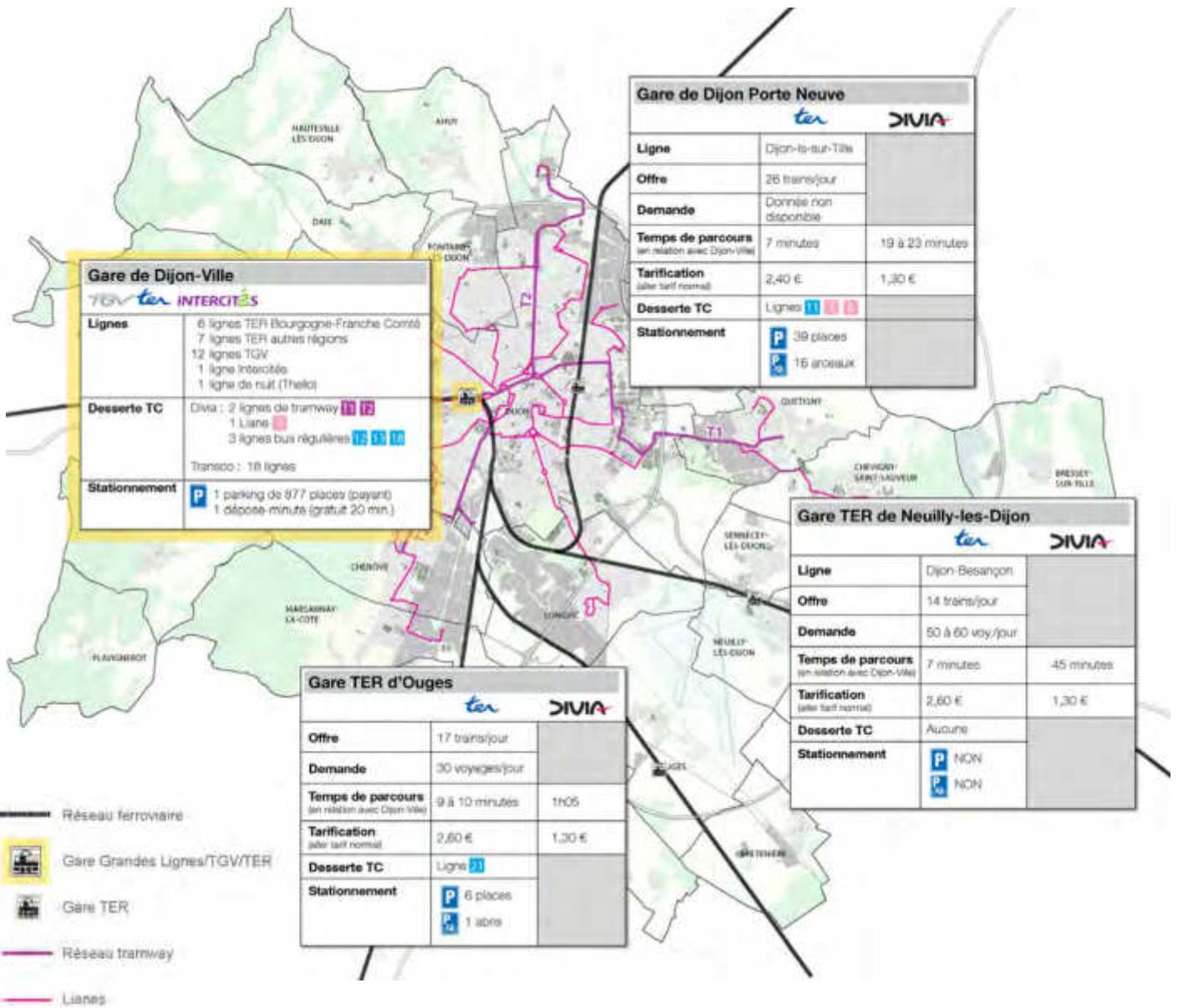
Il convient de noter qu'une tarification combinée entre les réseaux Divia, Transco et TER permet de favoriser l'intermodalité entre ces réseaux.



*Gare de Neuilly-lès-Dijon*



La desserte des gares du Grand Dijon

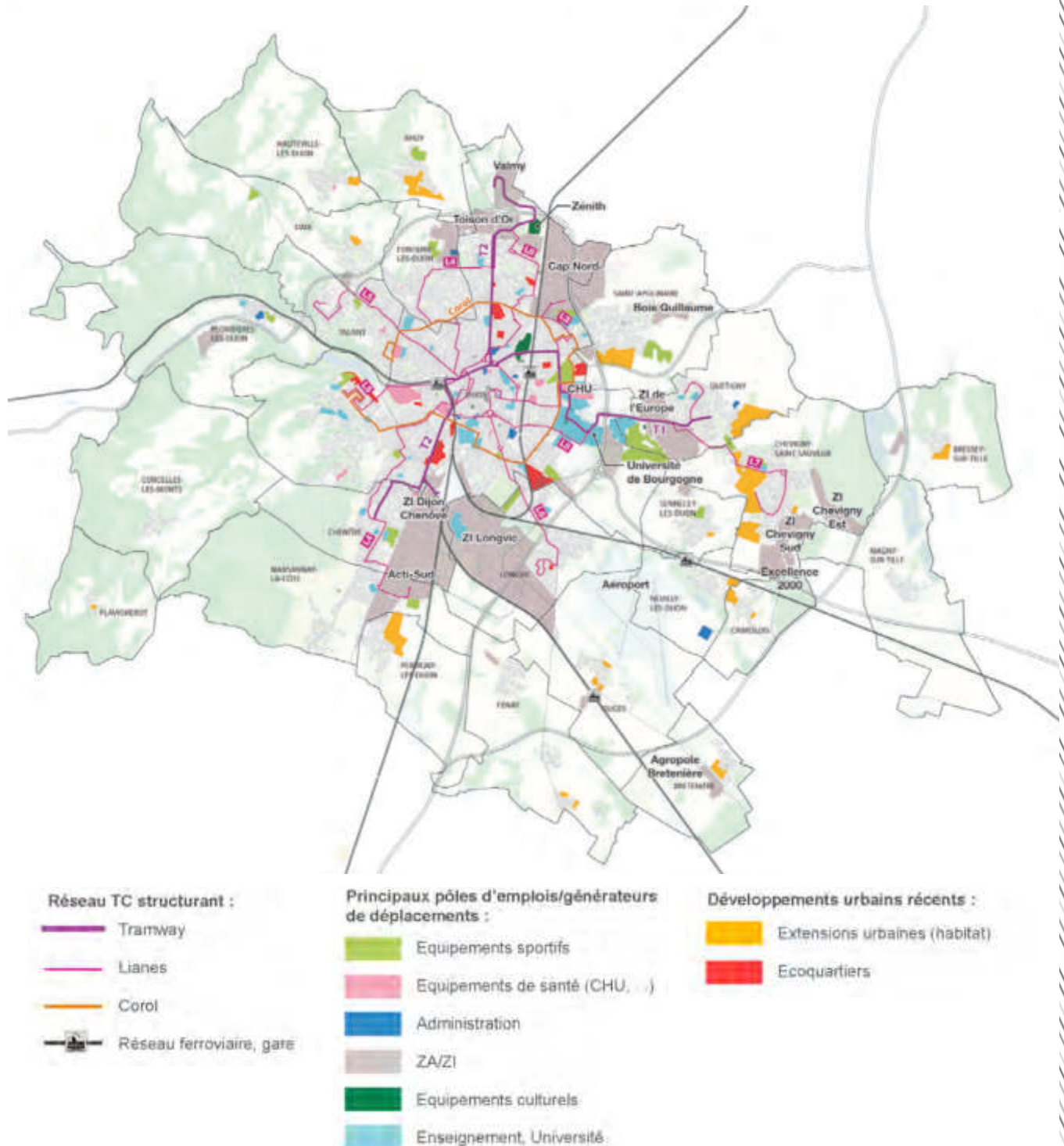




# L'ARTICULATION TRANSPORT COLLECTIF / URBANISATION

Globalement, le territoire du Grand Dijon présente une bonne desserte en transports en commun. La majorité des pôles générateurs de déplacements et les écoquartiers sont desservis par le réseau structurant comme le montre la carte suivante.

La desserte transports collectifs (Tramway, Lianes et Corol) actuelle des principaux pôles générateurs de déplacements





En ce qui concerne les projets de développement (habitat et emplois) projetés, et les quartiers très récemment construits, certains secteurs sont plus ou moins éloignés du réseau de transports collectifs structurant existant. Le niveau de desserte à assurer en transports collectifs devra être interrogé dans les phases suivantes de la démarche du PLUiHD.

*La desserte des transports collectifs (Tramway, Lignes et Corol) actuelle et les projets de développement du Grand Dijon*

