

LA MARCHÉ

La marche est le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements en dehors de la voiture. Sur le territoire du Grand Dijon, la distance moyenne d'un déplacement piéton est de 700 mètres, pour une durée moyenne de 12 minutes.

L'extension des zones piétonnes dans le centre-ville de Dijon (rue des Godrans, rue de la Liberté, rue charrue, rue Piron...) et la requalification des grandes places et des voiries a permis au cœur de ville de Dijon de développer son attractivité pour la marche. Dans les autres communes, les requalifications d'espaces publics engagées depuis plusieurs années ont également amélioré la qualité de vie et la qualité des cheminements piétons.

La marche concerne principalement les déplacements de proximité comme il est mis en évidence sur le graphique ci-dessous. 74% des déplacements de moins de 1km se font à pied. Cette part diminue de plus de moitié pour les distances de 1 à 3km et est quasi nulle pour ceux de 3 à 5km. Cette « tranche » de distance n'est pas spécifiquement reprise

par la pratique du vélo. C'est en fait l'usage de la voiture qui augmente alors fortement. Il sera important d'influer sur les habitudes de déplacements pour des déplacements de courte distance qui peuvent se faire à pied ou à vélo pour certaines catégories de la population.

Il existe de nombreux obstacles à la marche : les coupures naturelles (faisceau ferroviaire, autoroute, foncier non franchissable), les traversées piétonnes dangereuses ou non sécurisées, des trottoirs encombrés, trop étroits ou en mauvais état. La création de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes) s'est développée ces dernières années et a permis, là où elles ont été mises en œuvre, d'améliorer les conditions de circulation des piétons grâce à un partage de la voirie plus équilibré, une meilleure sécurité et des aménagements plus qualitatifs et répondants aux normes d'accessibilité. La carte suivante indique les zones apaisées existantes en 2015.

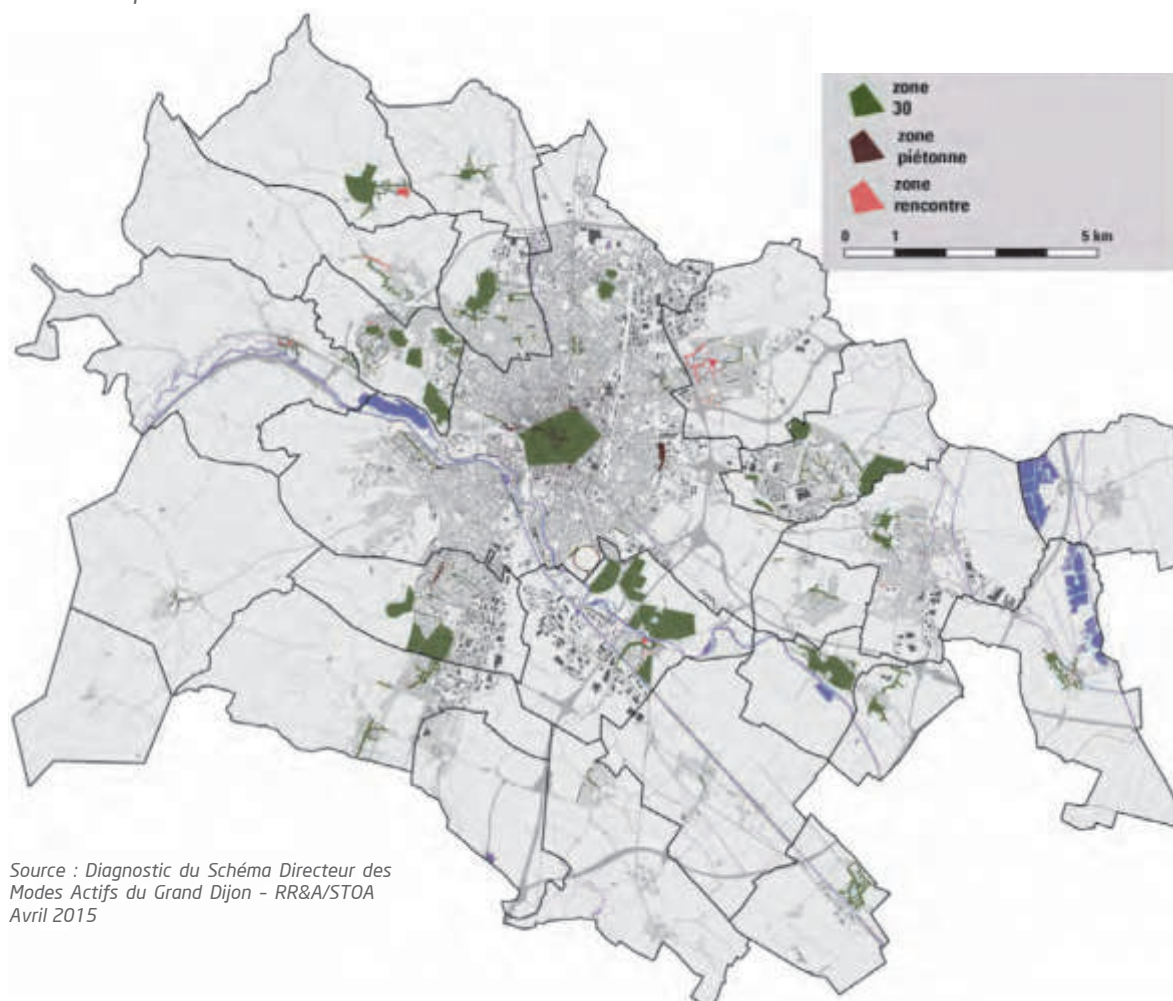
Un apaisement des centre-villes (rue piétonne du centre de Dijon, zone de rencontre à Daix), mais des trottoirs parfois étroits en dehors des espaces requalifiés



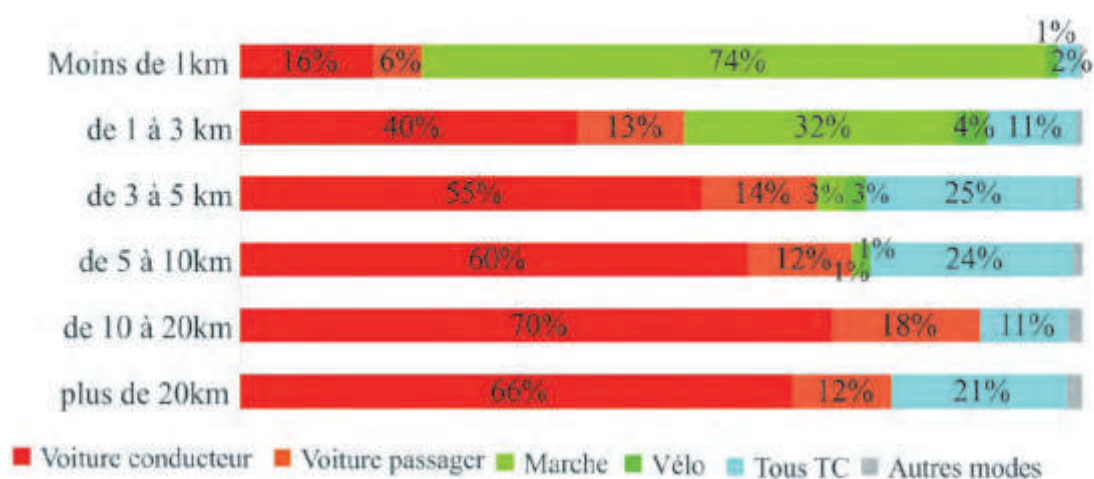
Des cheminements dédiés en ville, pour sortir de la ville, et entre les villes



Les zones apaisées en 2015



Les parts modales selon les distances parcourues dans le Grand Dijon



Source : EDGT 2016, CEREMA

LE VÉLO

La politique en faveur de l'usage des vélos s'est développée au niveau de l'agglomération avec notamment l'aménagement de nouveaux itinéraires en faveur des vélos, avec l'extension des zones piétonnes, le développement des zones à circulation automobile modérée, la requalification d'espaces publics,...

Le réseau

Le réseau est constitué de :

- 282 km d'aménagements cyclables sur voirie (dont 60 % en zone 30), soit 26 % de la voirie ;
- 141 km d'aménagements hors voirie (voies vertes, chemins, ...);
- 2'630 arceaux à vélos ;
- 10 vélostations ;
- 40 stations Vélodi ;
- un service de location moyenne/longue durée (DiviaVélo, dont la flotte s'élève à près de 800 vélos).

Depuis le 1er janvier 2017, ces trois derniers services sont gérés par Keolis Dijon Mobilités dans le cadre de la DSP «Mobilité».

L'évolution du type d'aménagement entre 2012 et 2014 montre un développement des zones apaisées telles que les zones 30 et les aires piétonnes sans aménagement spécifique pour les vélos. Sur cette période, le linéaire de voiries utilisables pour les cyclistes est passé de 252 km à 282 km, soit une hausse de 12 % (30 km).

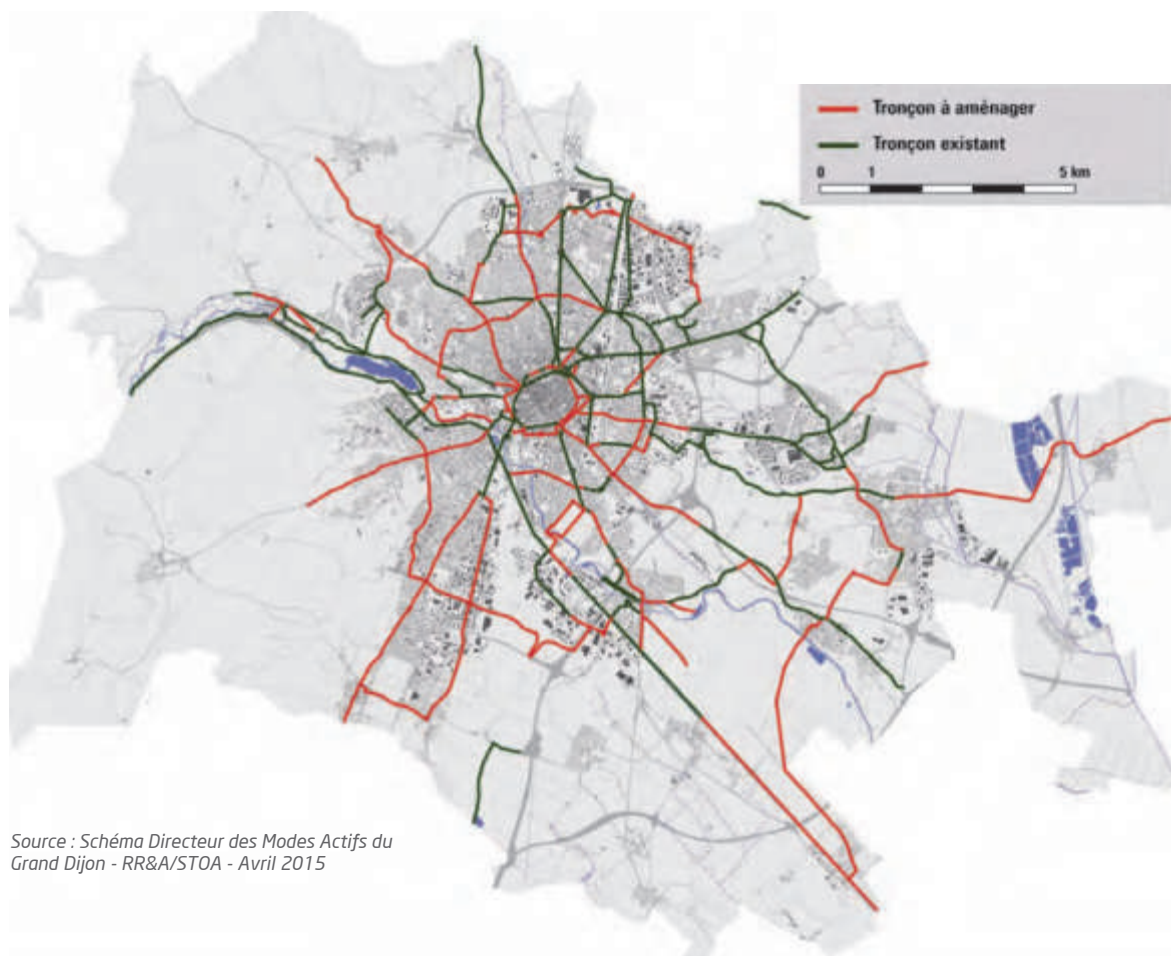
Bien que le réseau se développe, il reste encore très discontinu avec de nombreux tronçons à aménager. En effet, la moitié des liaisons identifiées par le Schéma Directeur vélo de 2004 n'est pas réalisée, comme le montre la carte suivante. Le diagnostic du schéma Directeur des Modes Actifs du Grand Dijon réalisé en 2015 met en évidence les tronçons à aménager pour un réseau cyclable structurant à l'échelle du Grand Dijon.

Le nombre d'usagers

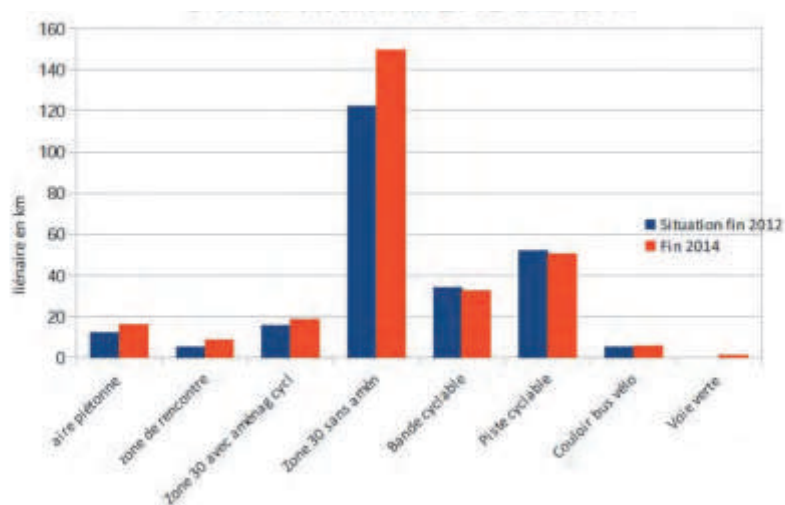
L'EDGT réalisée en 2016 identifie une part modale du vélo à 3% à l'échelle du Grand Dijon. Cette pratique du vélo est similaire, voire supérieure à celle observée dans d'autres agglomérations comparables (Amiens : 2%, Valenciennes : 2%, Angers : 3%).

Cette même enquête révèle également que plus de 50% des ménages dijonnais ne possèdent pas de vélo et que globalement, plus on s'éloigne de la ville-centre, moins le vélo est utilisé. Il est toutefois important de noter la présence de contraintes topographiques fortes sur certains secteurs du Grand Dijon (notamment les communes Ouest). 60% de la population habite dans un rayon de 3km autour du centre-ville de Dijon (soit environ 150'000 hab.), ce qui représente un potentiel important pour la pratique du vélo (en lien avec Dijon-ville). En effet, d'après l'EDGT 2016, **la distance moyenne des déplacements à vélo dans le Grand Dijon est de 2,6 km, pour un temps de déplacement moyen de 13 minutes.**

Le réseau cyclable existant et les liaisons manquantes



Source : Schéma Directeur des Modes Actifs du Grand Dijon - RR&A/STOA - Avril 2015



Evolution du linéaire de voirie aménagée par type d'aménagement entre 2012 et 2015

Source : Observatoire des mobilités actives, Grand Dijon, 2013-2014

Comme le montre le tableau ci-contre, sur la ville de Dijon, entre le printemps 2010 et le printemps 2016, les flux de cyclistes ont augmenté en moyenne de 36%, ce qui représente environ une quarantaine de vélos supplémentaires par heure (Source : Grand Dijon, 2016) sur les 7 axes comptés (angle quai Gauthey/avenue Jean-Jaurès, Cours Général de Gaulle, Place Saint-Exupéry, Place de la Libération, Place Jean Macé, Boulevard de la Trémouille et Avenue du Drapeau).

Le service **DiviaVélo**, de location de vélos moyenne/longue durée est en forte progression (+117% entre 2013 et 2014 et +24% entre 2014 et 2015), ce qui montre l'intérêt de la population pour ce mode de déplacements.

Le service **Vélodi** (vélos en libre-service) qui comptabilisait 4700 abonnés hebdomadaires et 520 abonnés mensuels en 2015 sera prochainement modernisé (nouvelle flotte de vélos et système de paiement par carte bancaire) par le délégataire Keolis Dijon Mobilités en vue de le rendre plus attractif.

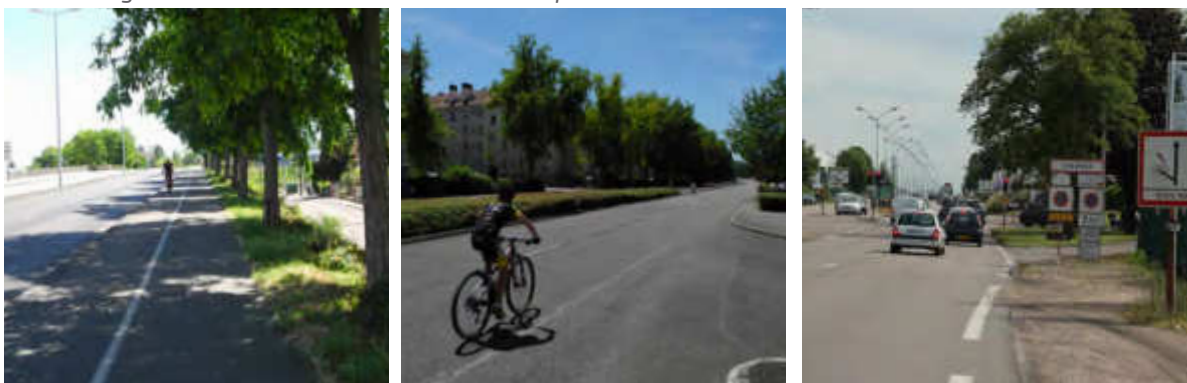
En outre, il faut également noter que depuis 2006, **des normes concernant le stationnement des vélos** ont été proposées par le Grand Dijon dans les PLU révisés. 17 communes ont déjà intégré ces normes. La ville de Dijon, suivie par certaines communes dont le PLU a été révisé par la suite, est allée encore plus loin en adoptant des normes encore plus volontaristes dans le cadre de son EcoPLU en 2010.

Les indicateurs sont donc plutôt favorables quant à la pratique du vélo et à son potentiel dans le Grand Dijon.

Des aménagements qualitatifs



Des aménagements à améliorer et des liaisons manquantes



Les flux de cyclistes 2010-2016 sur certains axes de Dijon

PRINTEMPS (2010 - 2016)							
Axes concernés	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angle quai Gauthey/Jean Jaurès	148	115	126	170	156	188	183
Place St Bernard / Godrans				149	192	177	175
Cours du Général de Gaulle	91	86	92	116	114	119	123
Place Jean Macé	89	91	108	108	100	116	100
Place de la Libération	70	91	91	101	100	120	139
Avenue du Drapeau				77	70	100	109
Place Saint-Exupéry	89	97	100	100	95	113	94
Moyenne globale	97	96	103	117	118	133	132
Evolution	-	-1,4%	7,7%	13,4%	0,7%	12,8%	-1,0%

AUTOMNE (2010 - 2015)							
Axes concernés	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angle quai Gauthey/Jean Jaurès	92	84	77	173	178	114	
Place St Bernard / Godrans				180	154	167	
Cours du Général de Gaulle	75	76	82	112	100	84	
Place Jean Macé	78	95	109	109	110	103	
Place de la Libération	65	85	42	104	116	97	
Avenue du Drapeau				74	90	77	
Place Saint-Exupéry	63	94	82	89	79	91	
Moyenne globale	75	87	78	120	118	105	
Evolution	-	16,4%	-9,7%	53,2%	-1,7%	-11,4%	

Source : Grand Dijon 2016

Les normes de stationnement vélo dans les PLU

Type d'occupation du sol	Prescriptions
Habitat collectif, hébergement étudiants et jeunes adultes, résidences, services	<ul style="list-style-type: none"> Un local ou un emplacement clos et couvert, accessible de 1,5m² par tranche de 50m² de SHON
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> A partir de 100m² de SHON, 4 places par tranche de 100m² de SHON
Activités	<ul style="list-style-type: none"> Industrielles et artisanales: <ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 50m² de SHON Commerces: <ul style="list-style-type: none"> A partir de 100m² de surface de vente, 4 places par tranche de 100m² de SHON hors surface de révente
Équipements publics ou d'intérêt collectif	<ul style="list-style-type: none"> Locaux d'enseignement: <ul style="list-style-type: none"> Primaires: 2 places par classe Secondaire et technique: 3 places par classe Supérieur: 1 place pour 40m² de SHON Autres équipements: <ul style="list-style-type: none"> Emplacement adapté aux besoins

Normes proposées à partir de 2006, par le Grand Dijon dans les nouveaux PLU concernant le stationnement des vélos

Type d'occupation du sol	Prescriptions
Logement (habitat collectif)	<ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² 1,20m² par tranche de 50m² de SHON
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² 2 places ou 2m² pour 100m² de SHON
Équipements collectifs	<ul style="list-style-type: none"> Locaux d'enseignement: <ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² Primaires: 1m² ou 1 place par classe Secondaire et technique: 10m² ou 10 places par classe Supérieur ou recherche: 10m² ou 10 places pour 100m² de SHON Autres équipements: <ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² Adapté aux besoins Aucune norme requise en cas d'impossibilité technique de les réaliser
Activités	<ul style="list-style-type: none"> Industrielles et artisanales: <ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² 1 place pour 3 emplois Commerces: <ul style="list-style-type: none"> Choix entre local ou emplacement couvert Si local, sa surface devra être au moins égale à 3m² Adapté aux besoins Aucune norme requise en cas d'impossibilité technique de les réaliser

Source : Observatoire des mobilités actives, Grand Dijon, 2013-2014

L'analyse des données d'accidentologie du Grand Dijon met en évidence (Source : Service circulation du Grand Dijon, décembre 2016 et CR de la Commission Extra-Municipale des Déplacements du 30 juin 2015) :

- un nombre d'accidents impliquant une automobile globalement stable sur la période 2011-2014, avec une tendance légèrement à la hausse entre 2013 et 2014 ;
- un nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste globalement à la baisse sur la période 2011-2015 ;

Ces tendances sont à prendre avec précaution car elles se basent sur un nombre d'accidents statistiquement faible.

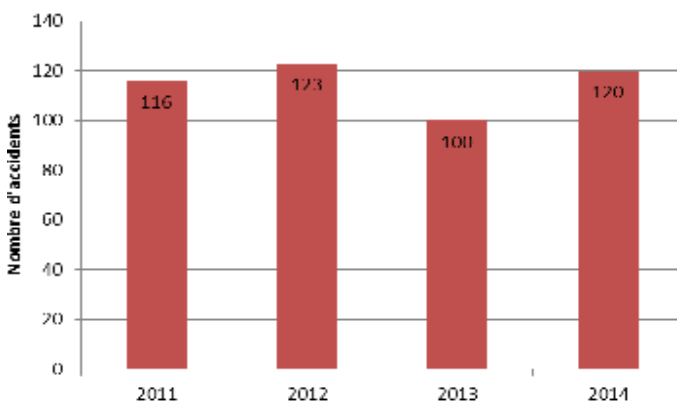
- des accidents qui se concentrent majoritairement en zone urbaine ;
- des accidents impliquant un cycliste qui ont majoritairement lieu aux intersections ;
- des piétons impliqués en raison de traversées sauvages de la chaussée.

Il existe toutefois un potentiel d'amélioration de la sécurité des modes actifs, notamment au niveau des intersections. La création de zones de trafic apaisé (type zones 30) qui ont démontré leur efficacité (blessures moins importantes) constitue une réponse, parmi d'autres, à la problématique de la sécurité routière.

Concernant l'accidentologie liée à l'apparition du tramway, entre 2013 et 2014/2015 le nombre de collisions entre le tramway et un tiers a quasiment été divisé par deux. Cela peut s'expliquer par une plus grande vigilance des tiers vis-à-vis du tramway et une habitude à côtoyer ce nouveau mode de transport.

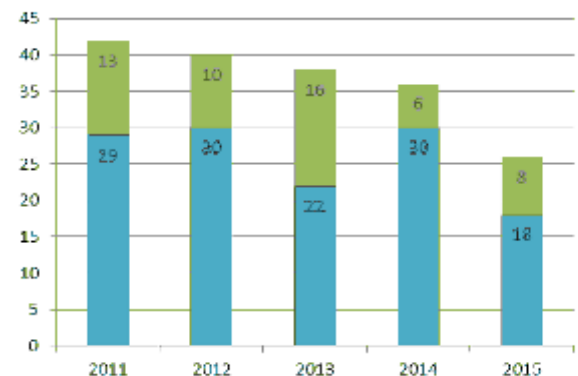
Le rapport annuel «Sécurité de l'exploitation du réseau tramway du Grand Dijon» du délégataire Keolis indique que la plupart des collisions avec un tiers sont des collisions avec des véhicules légers, soit par non-respect de la signalisation, soit par non-respect du code de la route. Il en va de même pour les autres modes (véhicules utilitaires, poids lourds, deux-roues et piétons). Les cas où les conducteurs de tramway sont responsables des accidents sont très rares (seulement 2 cas depuis la mise en service du tramway).

Bilan de l'accidentologie entre 2011 et 2015



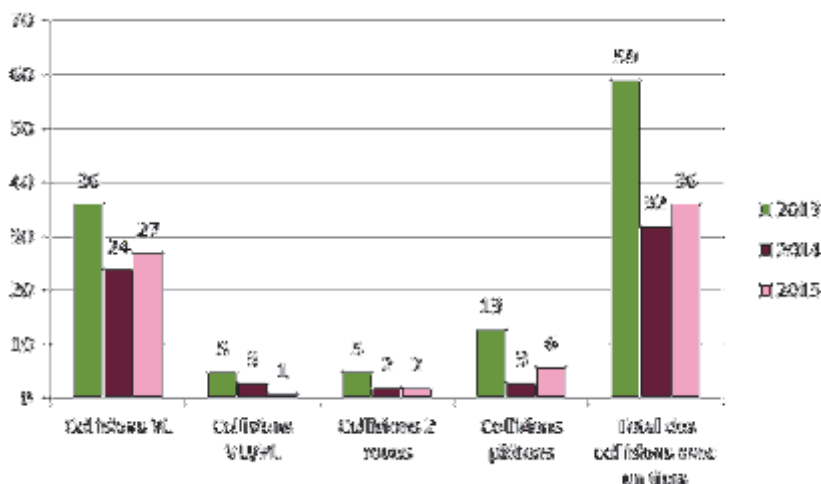
Source : Service circulation du Grand Dijon, décembre 2016

Evolution du nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste entre 2011 et 2015



Source : Service circulation du Grand Dijon, décembre 2016

Accidentologie Tramway dans l'agglomération dijonnaise



Source : Rapport annuel - Sécurité de l'exploitation - Réseau tramway du Grand Dijon, Keolis 2015

Il existe une forte volonté de développer de nouvelles pratiques modales dans le Grand Dijon, notamment à travers d'outils ou de politiques innovantes.

Le covoiturage est en effet une pratique qui se développe de plus en plus. En dehors des sites privés et nationaux de covoiturage comme BlaBlaCar par exemple, il existe sur le territoire du Grand Dijon une offre de covoiturage avec :

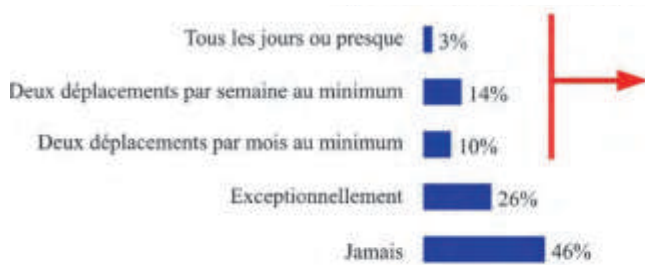
- **DiviaPouce.** Il s'agit d'un système d'auto-stop organisé, actuellement expérimenté à Corcelles-les-Monts, Flavignerot et Magny-sur-Tille. Ce service est mis en place sur des secteurs de l'agglomération éloignés de la ville centre, peu denses où les transports collectifs ne peuvent pas être une réponse pour les flux diffus, notamment en heures creuses ;
- **des aires de covoiturage** à Talant, Perrigny-lès-Dijon et Longvic, financées par le département de la Côte d'Or. Il existe également aujourd'hui des lieux de rabattement informels comme à Sennecey-lès-Dijon où les usagers se retrouvent pour covoiturer ;
- la plateforme de covoiturage **Mobigo covoiturage** développée par la Région Bourgogne - Franche-Comté.

L'EDGT met en évidence la fréquence d'utilisation du covoiturage sur le Grand Dijon. Il en ressort que 25% des personnes interrogées font régulièrement du covoiturage, essentiellement via des connaissances et pas par un réseau officiel (centrale de covoiturage).

L'autopartage est également une nouvelle forme de mobilité qui se développe. Le service (Mobigo Autopartage) est disponible à Dijon avec 7 stations et 16 véhicules et à Longvic avec 1 station et 1 véhicule.



Fréquence d'utilisation du covoiturage (personnes de 16 ans et plus, Grand Dijon)



Source : EDGT 2016, CEREMA

Plus d'un quart des personnes font du covoiturage.

↓

Ce covoiturage s'opère de manière informelle via le cercle de connaissances.

LES DÉPLACEMENTS

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

SYNTHÈSE

- Un réseau de transports collectifs qui a été restructuré en 2012 avec la mise en service du tramway, la réorganisation des lignes bus, une tarification harmonisée,... et une fréquentation du réseau Divia en hausse constante ;
- Un réseau bien placé dans les classements des réseaux de transports collectifs ;
- Différents types de desserte complémentaires s'adaptant aux particularités du territoire et notamment aux secteurs où l'efficacité du réseau de transports collectifs est plus difficile ;
- Des vitesses commerciales des lignes de bus à la baisse mais qui vont faire l'objet d'améliorations compte tenu du programme Prioribus à venir ;
- Un territoire desservi par plusieurs gares, ce qui est un atout, mais dont le rôle dans la desserte du territoire est encore limité (en dehors de la gare de Dijon-Ville).

PERSPECTIVES

- Une amélioration des performances des lignes de bus avec le projet «Prioribus» ;
- Une optimisation/adaptation de l'offre de transports collectifs, notamment sur les lignes qui sont peu fréquentées ;
- Une complémentarité des types de services et des modes de déplacements à développer pour la desserte de certains secteurs du territoire ;
- Une valorisation des gares pour les déplacements en liaison avec Dijon et avec l'extérieur du territoire.

L'INTERMODALITÉ

SYNTHÈSE

- Des pôles d'intermodalité formels et informels répartis sur le territoire ;

PERSPECTIVES

- Une poursuite de la valorisation des parkings-relais actuels ;
- Le rôle des gares et leur complémentarité avec les autres modes de déplacements à définir à l'échelle du Grand Dijon ;
- Des pôles d'intermodalité à développer et à hiérarchiser.

LE RÉSEAU ROUTIER

SYNTHÈSE

- Des charges de trafic qui ont évolué depuis la mise en service du tramway, l'extension des zones piétonnes et la création de la LINO, avec une diminution des flux à l'intérieur de la rocade et une augmentation des flux empruntant la rocade ;
- Une motorisation des ménages dont la tendance est légèrement à la baisse ;
- Des conditions de circulation avec quelques points durs aux heures de pointe sur la rocade (secteur des Longènes, giratoire d'Ahuy, échangeur de Valmy, ...) et sur plusieurs voiries ;

PERSPECTIVES

- Poursuivre la maîtrise du trafic automobile dans les secteurs denses et urbains ;
- Valoriser la rocade comme axe de distribution du trafic et protection des secteurs à l'intérieur de celle-ci, et donc hiérarchiser les fonctions du réseau routier à l'échelle du territoire ;
- Organiser les flux de circulation pour protéger les centres de vie des communes ;
- Entamer une réflexion sur la hiérarchisation du réseau routier à l'échelle du Grand Dijon ;
- Encourager la démotorisation des ménages par le biais des nouveaux services de la mobilité notamment.

LE STATIONNEMENT

SYNTHÈSE

- Un stationnement réglementé payant dans le centre de Dijon, des zones bleues sur certaines communes mais globalement du stationnement non réglementé ;
- Des réserves de capacités dans certains parkings en ouvrage à Dijon ;
- Une prise en compte du niveau de desserte en transports collectifs dans les PLU pour la définition des normes de stationnement ;
- Des normes de stationnement privé liés aux logements et aux bureaux qui induisent parfois du stationnement sur voirie non désiré.

PERSPECTIVES

- Valoriser l'usage de certains parkings en ouvrage sur Dijon pour récupérer de l'espace public permettant d'améliorer les modes de déplacements actifs ;
- Poursuivre l'extension du stationnement payant sur voirie dans les quartiers de Dijon en fonction des objectifs à définir et dans le cadre de la DSP «Mobilité» ;
- Définir les principes d'une politique de stationnement dans les communes autour de Dijon ;
- S'interroger sur les normes de stationnement privé pour éviter les dysfonctionnements (occupation de l'espace public) tout en étant cohérent avec les objectifs de modération de l'usage de la voiture et s'interroger sur la mutualisation du stationnement.

LA MARCHÉ

SYNTHÈSE

- Le mode de déplacement le plus utilisé sur le Grand Dijon et principalement pour des déplacements de proximité ;
- Des zones apaisées qui se sont développées dans les communes ;
- Un étalement urbain et une absence de services, de

commerces de proximité dans certaines communes qui ne favorisent pas la marche à pied.

PERSPECTIVES

- Un développement des zones apaisées à poursuivre ;
- Un mode à valoriser pour les déplacements internes aux communes ;
- Une offre de services de proximité dans les communes à développer.

LE VÉLO

SYNTHESE

- Un réseau cyclable qui se développe, mais avec encore des tronçons manquants pour avoir un maillage continu et lisible ;
- Une concentration de la population autour du centre-ville de Dijon, à une distance favorable pour les déplacements à vélo (entre 2 km et 5 km) ;
- Une topographie incitant moins à la pratique du vélo sur certains secteurs (communes Ouest notamment) ;
- Un usage du vélo qui augmente progressivement.

PERSPECTIVES

- Un mode de déplacement à valoriser et à combiner avec d'autres modes, des lieux d'intermodalité à organiser sur le territoire ;
- Des priorités à définir pour les tronçons à aménager ;
- Des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) à développer pour faciliter la mixité et l'usage du vélo ;
- Des nouvelles technologies, vélo à assistance électrique, à intégrer et des usages à faciliter.

L'ACCIDENTOLOGIE

SYNTHESE

- Globalement, une stabilité du nombre d'accidents impliquant un automobiliste ;
- Mais une tendance à la baisse pour les accidents impliquant des modes actifs ;
- Même si certaines intersections restent dangereuses pour les modes actifs.

PERSPECTIVES

- Développer les zones apaisées et le partage de la voirie ;
- Modérer la vitesse des véhicules automobiles ;
- Sécuriser les traversées piétonnes et cyclables.

LES NOUVEAUX SERVICES EN MOBILITÉ

SYNTHESE

- Des nouvelles formes de mobilité et des nouveaux outils d'aide à la mobilité qui se développent.

PERSPECTIVES

- Le covoiturage : une pratique à organiser au niveau de l'ensemble des communes, notamment dans les communes où l'offre TC efficiente ne peut pas être une réponse efficace ;
- L'autopartage : un champ d'action à développer sur certains territoires ;
- De nouveaux usages à intégrer au système global des déplacements et sur lesquels s'appuyer pour améliorer la desserte des communes et faciliter la mobilité.

