1 GRAND DIJON
L'écomobilité, au service du rayonnement et de la qualité de vie pour tous

Les LIANES, une première étape vers un réseau de transport public performant...

Hérité du réseau STRD conçu dans les années soixante-dix, le réseau Divia apparaît bien développé en comparaison des autres réseaux français de villes de taille comparable. Avec une fréquentation de l'ordre de 35 millions de voyages par an, soit 140 voyages/an/habitant contre une moyenne de 90 voyages/an/habitant dans les agglomérations françaises, il fait preuve d'une vitalité très au-dessus de la moyenne nationale.

Cependant, depuis plusieurs dizaines d'années, les transports collectifs ne gagnaient plus de part de clientèle sur les autres modes. Les « non captifs » des transports collectifs (ceux qui disposent de leur propre moyen motorisé de transport) constituent en effet une clientèle exigeante et mobile qu'il est difficile d'attirer sans offrir une qualité de service de haut niveau.

Conscients de ces difficultés, le Grand Dijon et son exploitant ont pris ces dernières années un ensemble de mesures destinées à favoriser l'usage des transports collectifs. Un réseau structuré de Lignes À Niveau Élevé de Service (LIANES) a ainsi été mis en place en octobre 2004.

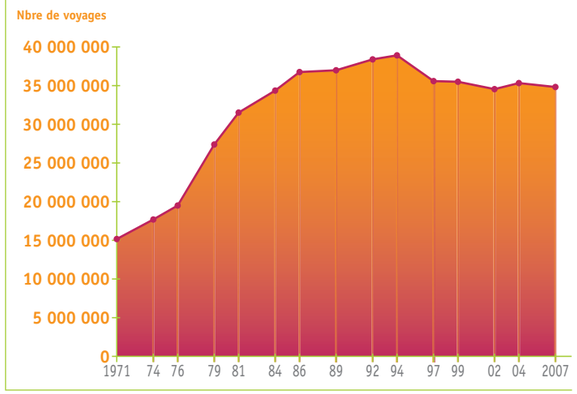
Cette politique s'est traduite par :

- une offre de service très élevée sur ces lignes, avec des fréquences allant jusqu'à un bus toutes les 3 minutes sur les LIANES les plus fortes ;
- une augmentation de capacité par la mise en place de véhicules articulés (un bus articulé Divia peut accueillir jusqu'à 130 passagers), la plupart fonctionnant au GNV ;
- la mise en place de nombreux aménagements afin de favoriser la circulation des bus. Parmi ces aménagements, les nombreuses réalisations de couloirs de bus dès 2002 ont permis d'arriver à un total de 25 km de voies réservées aux transports en commun.

Ces mesures ont donné d'excellents résultats puisqu'elles ont permis de juguler la tendance baissière de la fréquentation, et ce sans augmenter le niveau d'offre global du réseau. Plus rapides, plus fréquentes et plus lisibles, les LIANES ont permis de garantir jusqu'à aujourd'hui un niveau de service satisfaisant aux usagers des transports collectifs, dans de bonnes conditions économiques.

ÉVOLUTION DES VOYAGES ANNUELS SUR LE RÉSEAU URBAIN DE TRANSPORT EN COMMUN DU GRAND DIJON

La réorganisation du réseau, engagée en 2004, a permis d'enrayer la tendance baissière de la fréquentation des transports en commun. Il faut maintenant passer un nouveau cap dans l'offre pour gagner des voyageurs.



Bus au GNV
Le réseau Divia est doté de 65 bus roulant au Gaz Naturel pour Véhicules.

Diviaciti
Transportant environ 30 000 passagers par mois, les navettes Diviaciti sont bien adaptées à la desserte du centre historique, en complémentarité avec le réseau principal Divia.

... mais un réseau qui est au maximum de sa capacité de développement

Les LIANES, système de desserte à haut niveau de service par bus, marquent cependant un certain essoufflement et atteignent certaines limites d'acceptation par la population.

Malgré la mise en place de véhicules articulés et l'application de fréquences élevées, certaines lignes ne répondent plus de façon satisfaisante à la demande.

C'est le cas de la LIANE 1 entre le centre-ville de Dijon et Quetigny/Chevigny, dont la clientèle continue à se développer avec pour conséquence une dégradation du confort du voyage, réduisant ainsi l'attractivité pour une clientèle nouvelle.

C'est aussi le cas de la LIANE 2, dont la fréquentation est passée de 6 700 à 15 000 voyages/jour entre Toison d'Or et Grangier depuis la réorganisation du réseau en 2004.

Sur la LIANE 5, au départ du campus universitaire, il faut augmenter la fréquence de passage des bus entre 16 h 30 et 18 h 30 pour absorber la demande des étudiants qui souhaitent aller au centre-ville ou à la gare. Il faut également multiplier le nombre de bus le matin, entre 7 heures et 9 heures, pour permettre aux étudiants de rejoindre l'université depuis le centre-ville dans des conditions acceptables de confort.

L'une des manifestations de ces difficultés est le nombre croissant de réclamations adressées par les voyageurs à l'exploitant pour des problèmes de charge et de régularité.

Bien que les LIANES bénéficient de 94 % des aménagements réalisés pour faciliter la circulation des bus, la vitesse commerciale sur ces lignes ne permet pas de concurrencer la voiture particulière : 14 km/h en moyenne aux heures de pointe sur les LIANES et un minimum de 11 km/h sur la LIANE 5 reliant le pôle universitaire à la gare de Dijon alors même que cette ligne bénéficie d'aménagements spécifiques sur plus de 26 % de son itinéraire.

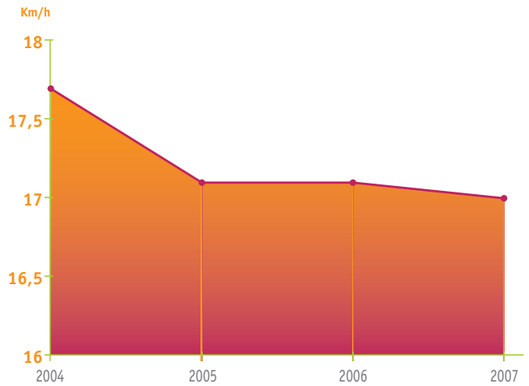
Les nombreux aménagements existants sur le réseau des LIANES n'apparaissent donc plus suffisants pour pallier les pertes de vitesse commerciale dues à la densité de la circulation automobile (notamment aux carrefours) et aux rallongements des temps d'arrêts pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

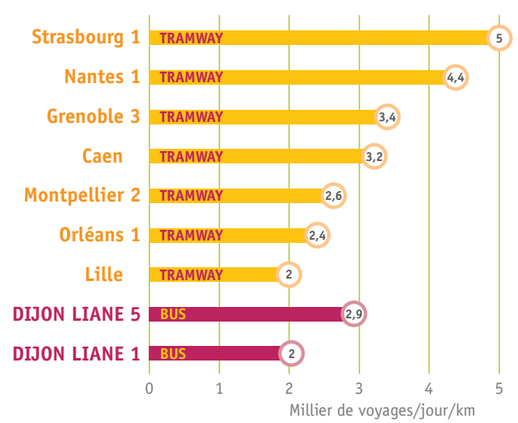
Par ailleurs, les bus sont aussi considérés comme trop présents dans le centre historique. Avec un passage toutes les 90 secondes aux heures de pointe sur les axes empruntés par les bus dans le centre-ville historique, les nuisances sonores et visuelles sont perceptibles par tous. Les difficultés de régulation de ces circulations entraînent également irrégularités, pertes de temps, attentes inconfortables et accroissements des coûts d'exploitation. Ces difficultés augmenteront encore si l'on ajoute des véhicules sur les lignes saturées ou en développement, avec pour conséquence directe la dégradation de la qualité de service.

La rue de la Liberté
Engorgée par les bus : quelle place et quel confort pour les piétons ?

ÉVOLUTION DE LA VITESSE COMMERCIALE SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DIVIA

Aux carrefours, le trafic automobile ralentit les bus, qui ne bénéficient pas d'une continuité des couloirs réservés. Cela contribue à une baisse de la vitesse commerciale et de la fiabilité des déplacements en bus.



COMPARAISON DE FRÉQUENTATION DES LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 2006

Les LIANES 1 et 5 supportent aujourd'hui une fréquentation similaire à celles de lignes de tramway dans d'autres agglomérations.