

Le problème de la mobilité en ville est l'affaire de tous. Pour les élus du Grand Dijon, maîtriser les flux de circulation et lutter contre la pollution atmosphérique et le bruit sont des défis essentiels parce qu'ils touchent à la qualité de la vie et à la santé de nos concitoyens. C'est l'objet de ce dossier qui prône la recherche du juste équilibre entre l'usage de la voiture, qui a envahi tout l'espace urbain disponible, et les autres modes de déplacements. Avec deux idées forces : la « vélorution » est en marche et le bus est décidément un moyen de transport hors du commun !

> Du nouveau du côté des transports publics

Les transports en commun ont connu ces dernières années, c'est le moins que l'on puisse dire, un véritable renouveau. Si le réseau dijonnais a toujours figuré parmi les meilleurs et les plus fréquentés de France, l'image globale des transports publics a longtemps souffert d'une image négative (chers, peu sûrs, inconfortables...). Une image en total décalage avec l'offre actuelle, remarquable tant du point de vue des équipements que du service rendu. Ce sont ainsi des véhicules récents voire neufs, plus propres (roulant au gaz naturel), confortables, climatisés, bientôt accessibles aux personnes

non valides grâce aux premiers bus à planchers surbaissés, bien « designés » (couleurs vives...), plus sûrs (vidéosurveillance à bord), qui circulent dans le Grand Dijon. D'autre part, le service s'est adapté aux évolutions sociales : passages plus fréquents hors des heures de pointe pour tenir compte des horaires décalés et des RTT, extension géographique de la desserte avec la croissance du Grand Dijon...

Les transports en commun répondent également à des demandes spécifiques : celle des personnes handicapées, grâce à DiviAccès, celle des noctambules avec un véritable service de soirée, celle des passants du centre-

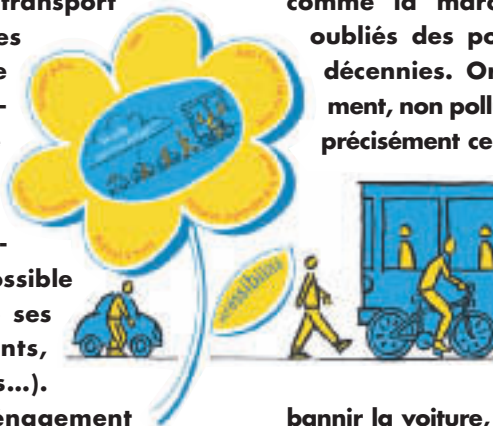
ville avec DiviaCiti... Enfin, des aménagements ont permis d'améliorer significativement la qualité du service (ponctualité, rapidité) comme l'aménagement des voies réservées aux bus. Bientôt l'information en temps réel aux arrêts et à bord des bus, le développement de tickets communs avec les trains ou les cars Transco vont encore faciliter l'utilisation des bus urbains.

Cette politique d'amélioration doit rester financièrement maîtrisable par le Grand Dijon : c'est tout l'enjeu de la réforme d'octobre 2004 et de la création du nouveau réseau Divia, qui donne satisfaction et fait régulièrement l'objet d'ajustements.

Dossier **Dijon se bouge :**

Mobilité et développement durable

La mobilité, c'est la possibilité pour chacun de pouvoir se déplacer en choisissant librement le mode de transport le plus adapté à ses besoins. Une politique en faveur de la mobilité consiste à rendre la ville accessible à tous les modes de transport, en conciliant autant que possible les intérêts divers de ses usagers (commerçants, résidents, touristes...). Concrètement, l'aménagement consiste donc à partager l'espace, non plus au seul avantage de la voiture, mais également au bénéfice des autres modes



de transport. Donc à recréer des espaces plus sûrs pour des modes de déplacement comme la marche ou le vélo, grands oubliés des politiques des précédentes décennies. Or ces modes de déplacement, non polluants et non bruyants, sont précisément ceux qui répondent le mieux aux canons du « développement durable ». Ils contribuent également à rendre la ville plus agréable, à mettre en valeur son patrimoine historique. Sans forcément bannir la voiture, le développement durable en contraint l'usage afin de permettre un choix de transport plus conforme aux intérêts des générations futures.



bougez autrement !

> Apprenons à partager la rue

Bougez autrement. Tel était « l'ordre de mobilisation » lancé par le ministère de l'Écologie et du Développement durable pour la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre dernier. Semaine à laquelle le Grand Dijon a participé activement. Si ce type d'événement permet d'afficher les choix de la collectivité locale en matière de déplacements, la Communauté d'agglomération a d'ores et déjà engagé une politique visant à mieux partager l'espace public.

Fini l'époque du « tout-voiture ». D'autres modes de déplacement ont désormais droit de

cités : les transports en commun, les vélos, les piétons. La ville de demain doit encore être facilitée pour les handicapés, pourquoi pas pour les adeptes du roller ou de la trottinette...

La politique en faveur d'une plus grande mobilité ne saurait être élaborée sans concertation, ni sans prise en compte des intérêts – parfois divergents – de l'ensemble des citoyens : habitants du centre-ville, commerçants, touristes, chaland, salariés des entreprises ont des exigences variées, quelquefois difficiles à concilier. Il doit prendre en compte également les « grandes masses » : 20 000 passagers par jour à la

gare de Dijon, 31 000 voitures par jour sur l'axe Dijon-Quetigny, plus de 15 000 actifs (au niveau de l'échangeur de Mirande) qui se rendent chaque matin dans l'hypercentre, une augmentation du trafic « pénétrant » dans l'agglomération quotidiennement de 1000 voitures par an...

Comme dans beaucoup d'autres villes de France, la nouvelle politique de mobilité en vigueur dans le Grand Dijon, engagée par le plan de déplacements urbains (PDU), vise à rééquilibrer l'aménagement urbain en faveur de modes jusqu'à présent négligés. Une nécessité renforcée par le choix politique consistant à réali-

ser les grands équipements structurants en ville plutôt qu'à l'extérieur : piscine olympique, grand stade, magasin Ikéa, gare TGV sont ou seront « dans » la ville, d'où un accès facilité pour les piétons, les utilisateurs du bus et du vélo...

D'autre part, la politique en faveur de l'accessibilité de Dijon – avec l'aménagement futur de haltes ferroviaires pour les trains régionaux, la construction d'une gare TGV ou l'investissement consenti en faveur de l'aéroport – va de pair avec la nécessité de développer l'intermodalité, c'est-à-dire la connexion entre les différents modes de transport.

> La voiture ? Oui, mais...

Une autoroute traversant la place du 1^{er} Mai. Des boulevards à quatre voies, déserts (quartier de la Fontaine d'Ouche). Et même une place historique transformée en parking ! Dans les années 1960, rien ne paraissait trop beau pour la voiture.



Symbole de liberté, de confort, de puissance, l'automobile a régné en maître dans les politiques d'aménagement urbain. Jusqu'à ce que les premières rues piétonnes fassent leur apparition, timidement, dans les années 1970.

16 700 morts en France en 1972 !

Et puis la voiture a peu à peu perdu de sa superbe : polluante, dangereuse (16 700 morts en France en 1972 !), elle est considérée désormais comme un moyen de transport mal adapté aux centres-villes anciens (voir notre photo de la Place Grangier avant son récent réaménagement !). Mais l'habitude est prise de l'utiliser partout, tout le temps.

Par la communication, mais aussi par la contrainte, les villes tentent de limiter aujourd'hui son usage : en réduisant la largeur des boulevards conduisant au centre-ville, en décourageant le stationnement au cœur de ville par des tarifs plus élevés, en interdisant le transit en centre-ville. Par la

même occasion, elles redonnent de la place aux bus, aux vélos, aux piétons. Et elles veillent à améliorer la sécurité de tous les usagers, en instaurant une vitesse limitée à 30 km/heure dans les centres-villes (et dans certains quartiers), en contrôlant l'accès aux rues piétonnes par des bornes escamotables, en renforçant leurs effectifs de police...

Un virage stratégique

Le virage stratégique ainsi opéré peut surprendre, voire déplaire. Il ne relève en aucun cas d'une « haine de la voiture », mais d'une conviction que l'automobile doit rester à sa juste place,

Drôle d'idée reçue

Les « voies bus » créent des embouteillages, donc de la pollution !

Un peu facile... Les voies réservées aux bus permettent à ceux-ci de circuler mieux, donc d'être plus rapides et ponctuels, donc plus attractifs. C'est donc parce qu'il va inciter les nombreux automobilistes qui n'ont pas vraiment besoin de leur voiture à prendre plutôt le bus que ce dispositif contribuera rapidement à diminuer le trafic, donc la pollution.

cantonée à des usages pour lesquels elle est adaptée (livraisons, desserte riveraine, achats encombrants, transport de famille nombreuse...). C'est dans cet esprit que le Grand Dijon, qui souhaite main-

tenir l'accessibilité de l'hypercentre y compris aux voitures, entend aussi soutenir le développement du covoiturage ou de la « voiture partagée » (par exemple pour les étudiants qui veulent aller faire leurs courses).



> Le vélo, alternative oubliée...

Si près d'un Français sur quatre monte sur un vélo au moins une fois par semaine (sondage CSA pour LCI réalisé en juin), la part des deux-roues dans les modes de transport dans l'agglomération dijonnaise est inférieure à 1 %. Négligé, ce mode de transport qui fait fureur dans les pays nordiques a pourtant retrouvé, dans une ville comme Strasbourg, une place digne de son intérêt pour l'environnement et... pour la santé.



Pour faire naître la « culture vélo », des infrastructures sont nécessaires. C'est la raison pour laquelle le Grand Dijon a entrepris la réalisation de pistes cyclables (notamment pour la desserte du campus) et inauguré une série de contresens cyclables au centre-ville (25 rues concernées) le 22 septembre dernier (notre photo). Des équipements qui contribueront à sécuriser la pratique du vélo. En attendant la concrétisation d'autres projets : parkings surveillés, service de location de vélos, livraisons par vélo (par le biais de la société parisienne La Petite Reine qui va ouvrir une succursale à Dijon – lire notre encadré)...

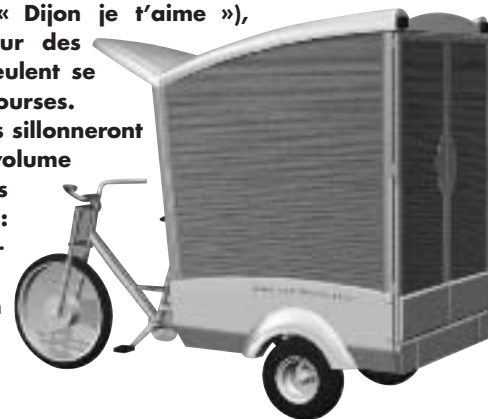
Etes vous prêts à faire la vélorution ?

Figurant dans le schéma directeur cyclable du Grand Dijon adopté en 2004, les aménagements vont permettre de rendre le vélo plus « visible » en ville, contribuant du même coup à sécuriser encore plus sa pratique et à convaincre les sceptiques qu'il a toute sa place à Dijon, même si la ville n'est pas parfaitement plate et qu'il n'y fait pas toujours beau. Après tout, le vélo reste un moyen idéal de découvrir sa ville : 2500 curieux ont participé, pour s'en persuader, au « Vélotour » proposé à l'occasion des Journées du Patrimoine et qui a conduit les deux-roues jusque dans les allées de la Toison d'Or !

La livraison de marchandises par triporteurs ? Cela existe encore ailleurs qu'au cinéma ?

Des interrogations qui n'en seront bientôt plus pour Dijon avec l'installation de la « Petite Reine », une Sarl de livraisons en vélos, par triporteurs à assistance électrique. Une petite cinquantaine de salariés, 500 000 clients par an... Un bilan flatteur pour ce qui apparaissait au début comme une utopie. Déjà installée à Paris depuis 2001, date de sa création, puis à Bordeaux et Rouen, Dijon est sa nouvelle étape et cela dès le mois de février 2007. Basée à proximité immédiate du centre ville, la « Petite Reine » va démarrer ses activités avec cinq à six cargo-cycles (le nom technique pour triporteur) pour assurer d'emblée des services à des transporteurs déjà installés sur la place, à des commerçants pour des opérations régulières ou ponctuelles (avec des tarifications spécifiques pour les membres de l'association « Dijon je t'aime »), voire parfois pour des particuliers qui veulent se faire livrer leurs courses.

Bientôt, ces engins sillonneront la ville avec leur volume utile de 1200 litres (poids embarqué : 150 kg !) et cela - c'est promis - sans rejet d'aucun gaz polluant ni nuisance sonore. Qui dit mieux?



Drôle d'idée reçue

Le vélo ? Tout le monde connaît...

Pas si sûr à s'en référer au code de la Consommation (décret n°95-937 du 24 août 1995) qui décrit la chose ainsi : « On entend par bicyclette tout produit comportant deux roues et une selle, et propulsé principalement par l'énergie musculaire de la personne montée sur ce véhicule, en particulier au moyen de pédales »... A méditer, avec le sourire !

> Les contresens cyclables ne sont pas accidentogènes

Le « contresens » réservé aux vélos est désormais généralisé au centre-ville de Dijon. Pratique ? Incontestablement pour les cyclistes. Dangereux ? Pas évident...



uniques (les trois quarts de la voirie) allongent sensiblement les parcours, permettent aux voitures d'accélérer fortement et obligent souvent les cyclistes à utiliser les artères et carrefours principaux, très fréquentés et plus dangereux...

Au cœur du « plan vélo » de l'agglomération dijonnaise, la création de contresens cyclables, dont la définition juridique est une « rue dont un sens est réservé aux cycles », est un outil d'aménagement allant dans le sens de la réhabilitation de la rue et de la convivialité, s'opposant ainsi au principe de la route de circulation (du code de la route au code de la rue).

Des aménagements plébiscités à l'étranger

De nombreuses villes étrangères et françaises très soucieuses de la sécurité des cyclistes ont généralisé ce type d'aménagement. Aux Pays-Bas, presque toutes les rues sont dotées de contresens. En Belgique, un arrêté du 18 décembre 2002 prévoit de généraliser les contresens à toutes les rues d'au moins 3 mètres de large avec une vitesse autorisée maximale de 50 km/h. En Allemagne, selon les länder ou les villes, les politiques sont différentes mais,

globalement, toutes les villes importantes de l'ex-Allemagne de l'Ouest ont favorisé le vélo. Dans les zones 30 ou 7 (km/h), constituant la majorité de la surface des agglomérations, les vélos comme les piétons peuvent circuler dans les deux sens par simple marquage au sol. A Strasbourg, 40 % des rues à sens unique sont déjà dotées de contresens depuis 1983. L'étude d'accidentologie constate un accident mortel en 20 ans. La politique des contresens se poursuit en vue de rendre tout le centre-ville rapidement accessible, comme à Fribourg ou à Bâle, dans tous les sens de circulation, pour les piétons et les vélos. Le marquage au sol par simple logo est la règle. Plus récemment, Bordeaux a autorisé la circulation des cyclistes à contresens dans une trentaine de rues à sens unique du centre historique par simple marquage et, à Lille, un quartier entier est équipé depuis juillet 2003. Cette liste, bien sûr, n'est pas exhaustive. La Fédération des Usagers de la Bicyclette (fédération d'associations dont fait partie l'association dijonnaise EVAD) a fait une étude sur les 73 villes de France dotées de contresens : elle constate, s'appuyant sur un suivi de l'accidentologie depuis cinq ans, que le nombre d'accidents est extrêmement faible, sans commune mesure avec des accidents voiture/moto ou voiture/voiture dans ces mêmes rues.

On se voit mieux en se croisant qu'en se dépassant

Les contresens cyclables ne sont pas dangereux, car on se voit mieux en se croisant qu'en se dépassant (cf. recommandations du code de la route). L'accidentologie des vélos à Dijon comme dans toutes les villes de France est extrêmement faible par rapport à d'autres modes de déplacement. En France, en milieu urbain, on dénombrait 3968 accidents corporels de bicyclettes en 2002 tandis que 27 271 accidents impliquaient des cyclomoteurs et motos et 58 616 accidents impliquaient des voitures de tourisme.

Les contresens cyclables, créés essentiellement dans les zones 30, sont beaucoup moins dangereux que les itinéraires principaux chargés de trafic dense et rapide. Les accidents sont très rares dans les contresens. Ils sont plus fréquents sur les itinéraires parallèles principaux, car la vitesse élevée des véhicules, les mouvements tournants plus nombreux et l'allongement des parcours augmentent les risques et le temps d'exposition à ces risques. Enfin, n'oublions jamais que favoriser la pratique du vélo va dans le sens d'une pratique sportive douce qui améliore les conditions de santé et limite la pollution de l'air. Tout le monde y gagne.

Contresens cyclables : mode d'emploi

Une rue avec « contresens cyclable » est une rue dont un sens est réservé aux cycles et l'autre est ouvert à la circulation générale. Un cycle est un véhicule sans moteur à 2 ou 3 roues. (Les « vélos à assistance électrique » sont assimilés à des cycles si leur puissance est inférieure à 250 watts et si l'assistance s'arrête à 25 km/h).

Quelques règles de bonne conduite pour la sécurité de tous les usagers

> **pour les cyclistes**, dans le sens réservé : il est tout d'abord rappelé que seules les voies signalées sont accessibles en contresens. Le cycliste doit rouler de façon classique sur sa droite et croiser les autres véhicules par la gauche. Les dépassements sont autorisés et doivent naturellement être réalisés avec prudence, quand il ne vient aucun véhicule en face.

Il est conseillé d'aborder les débuts et fins de tronçons, les intersections et les virages à faible allure pour ne pas surprendre les autres usagers, et d'être très attentif lors des croisements.

> **pour les véhicules**, dans le sens général : il est tout d'abord rappelé qu'il convient, dans ces voies comme dans les autres, de respecter les règles élémentaires de conduite et notamment la vitesse limite dans les zones 30.

Les véhicules doivent rouler de façon classique sur leur droite et croiser les cyclistes par la gauche. Les dépassements sont autorisés quand la largeur de la voie le permet et doivent naturellement être réalisés avec prudence, quand il ne vient personne en face. Il est rappelé, qu'en agglomération, une distance de 1 mètre doit être laissée libre pour doubler un deux-roues ou un cycle. Il est conseillé, à l'approche d'une zone matérialisée au sol, ou lors d'un croisement, de ralentir et d'être particulièrement attentif.

> **aux intersections** : comme dans tous carrefours, les règles à appliquer sont celles indiquées par la signalisation, ou à défaut celle de la priorité à droite.

Il est donc nécessaire d'aborder ces intersections en regardant à gauche et à droite, comme on le fait en abordant une voie à double sens.

> **pour les piétons** : comme dans toutes les rues, et même en zone 30, les piétons doivent rester vigilants et s'assurer qu'ils ne risquent pas de surprendre un cycliste ou un autre véhicule en descendant du trottoir sur la chaussée. Ils doivent, eux aussi, regarder à droite et à gauche.

> **pour les riverains** qui sortent de leur parking : de façon classique les riverains doivent laisser le passage aux usagers circulant sur la voie publique. Il est nécessaire qu'ils abordent celle-ci en regardant à gauche et à droite, comme partout, pour tenir compte des piétons et autres usagers.

Quel est l'objectif ?

Le contresens permet aux vélos d'éviter des détours importants liés aux sens uniques, notamment en centre ville où le plan de circulation a été construit pour limiter le transit.

Comment est-ce signalé ?

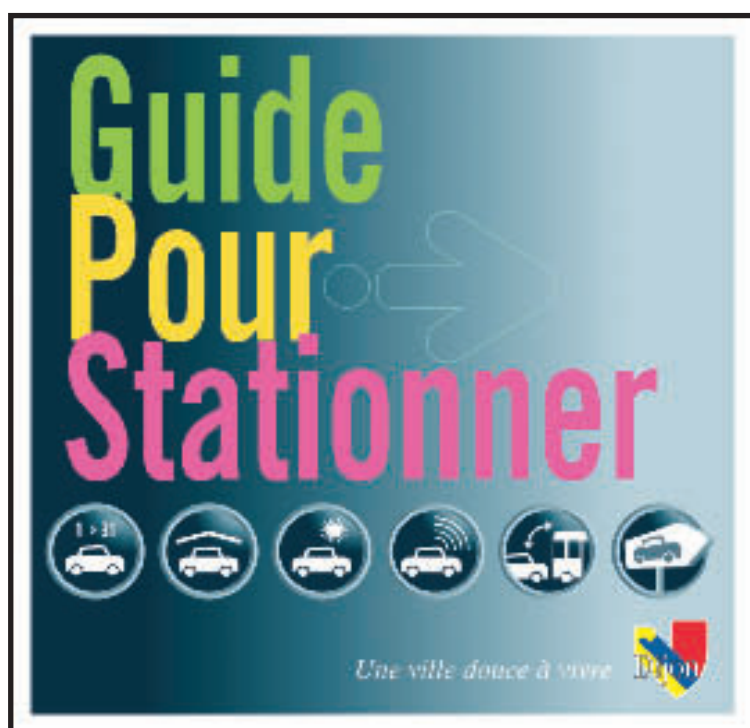
La signalisation réglementaire comprend, au début du tronçon dans le sens réservé aux cycles, un panneau « sens interdit » complété par un panneau « sauf cycle », et à l'opposé au début du tronçon dans le sens autorisé à la circulation générale un panneau « cyclistes à contresens ».

En complément à Dijon, et bien que cela ne soit pas obligatoire, le choix a été fait de matérialiser au sol l'emplacement des vélos aux débuts et fins des contresens, ainsi que dans les carrefours et les virages serrés. Ce marquage est blanc. Il comprend une ligne de séparation de file, un logo « vélo » et une flèche qui indique le sens réservé aux cycles.



Deux leviers d'action : > le stationnement et l'intermodalité

Au-delà de l'évidente question du stationnement, la croissance de l'urbanisation des territoires voisins du Grand Dijon génère une augmentation annuelle du trafic automobile de 1000 voitures supplémentaires entrant ou sortant de l'agglomération, ce qui conduit inéluctablement à la thrombose des entrées de ville. Le Grand Dijon, créateur de parking-relais, est également au cœur de la mise en place de plusieurs actions placées sous le signe de l'intermodalité.



Parce qu'il faut bien « garer » sa voiture, le stationnement est l'un des principaux leviers de toute politique de déplacements. À l'époque du « tout-voiture », des parkings souterrains ont été créés en cœur de ville : près de 3000 places sont aujourd'hui disponibles à Dijon. Effet pervers de ces infrastructures : elles constituent des « aspirateurs à voiture », qui contribuent à engorger les ruelles du centre-ville et à saturer les grands axes menant au centre-ville.

Pour les parkings existant, la réflexion consiste aujourd'hui à les rendre plus accessibles à ceux qui en ont réellement besoin (les résidents notamment), par des tarifs plus attractifs. A noter que la Ville de Dijon édite d'ailleurs depuis 2005 un « Guide pour stationner » (voir illustration) qui apporte un certain nombre de réponses et d'astuces en la matière.

Pour les pendulaires, une offre alternative va être proposée : des parking-relais, situés en entrée de ville, desservis par les

transports publics, sécurisés et accessibles à un tarif symbolique. Après une première expérience conduite pendant deux ans à Chenôve, qui a permis de mesurer en situation réelle les modalités de fonctionnement, le premier parking-relais de l'agglomération sera aménagé à hauteur de l'échangeur de Mirande.

Train + Bus : un seul ticket gagnant !

Le Grand Dijon et ses partenaires ont engagé d'une manière plus globale toute une série de réflexions sur le thème de l'intermodalité, afin de rendre la mobilité entre les territoires plus accessible, plus confortable par les réseaux de transports collectifs. Les abonnés TER se voient maintenant proposer, lors de l'achat de leur abonnement ferroviaire, un abonnement Divia avec une réduction de 20 % soit 24 € (au lieu de 30 €) pour l'abonnement mensuel et 7,10 € (au lieu de 8,90 €) pour l'abonnement hebdomadaire. Ces abonnés pourront alors emprunter avec un seul titre de transport le train et le bus. Par ailleurs, la SNCF, dans le cadre des actions préconisées au plan de déplacements urbains a lancé deux études : la première porte sur une reconfiguration de la cour de la gare

de Dijon-Ville afin d'y faire pénétrer le réseau Divia et de faciliter les échanges entre les 3 réseaux (SNCF, Divia et Transco). La seconde, initiée par le Conseil régional, porte sur la création de haltes ferroviaires, notamment au Nord de l'agglomération à proximité de la Toison d'Or et de la ZAC Cap Nord.

Dijon n°2 des villes où il fait bon vivre

Dans son « banc d'essai des métropoles qui gagnent » et qui « ne souffrent plus de la comparaison avec Paris », le magazine **Le Nouvel Observateur** (édition du 16 novembre 2006) vient de classer Dijon numéro 2 des « villes où il fait bon vivre ». Parmi les critères retenus par le célèbre hebdomadaire figure « la circulation », au titre de la qualité de la vie... L'occasion de relativiser les ardeurs de tous ceux qui pensent ou écrivent que l'agglomération dijonnaise « sent le bouchon » plutôt plus qu'ailleurs... On constate en effet, chiffres 2005 du cumul des embouteillages à l'appui, que notre aire urbaine subit cinq fois moins les encombrements routiers que celle de Nancy (par ailleurs lauréate de ce palmarès), dix fois moins qu'Orléans ou Strasbourg, vingt fois moins que Montpellier et Caen ou encore cent fois moins que l'aire urbaine de Marseille/Aix-en-Provence !



Alfred Peter : « Un parking-relais qui marche est un parc accessible et sûr »

Alfred Peter est urbaniste, spécialiste de la mobilité, en charge de dessiner le futur parking-relais de Mirande (150 places dans un premier temps) qui sera desservi par plusieurs lignes de bus dont la Liane 1.



Quelles sont les recettes qui vont faire le succès du parking-relais de Mirande ?

Alfred Peter : Un parking-relais qui marche est un parc facile d'accès, qui n'impose aucun détour à l'automobiliste et offre un sentiment de sécurité, aussi bien à la descente de la voiture qu'à l'attente du bus, et ce jour comme nuit. Le succès d'un tel équipement dépend aussi de la politique de stationnement globale menée dans l'agglomération : la création d'une offre nouvelle à l'extérieur de la ville doit s'accompagner d'une réduction de l'offre au cœur de la ville mais aussi de la mise en place de tarifs dissuasifs en ville et incitatifs à l'extérieur. Il est certain que, dès

que l'on touche à la voiture, c'est d'abord impopulaire. Mais le changement est bien accepté quand il apporte un vrai « plus ». Si la réduction du nombre de voitures au centre-ville améliore la qualité de vie des riverains et des visiteurs, alors le parking-relais sera perçu comme un équipement positif.

Comment créer un espace agréable et sûr au milieu d'un échangeur ?

Alfred Peter : Mirande est en effet un site au croisement de la rocade Est et de la voie rapide très fréquentée qui relie Dijon à Quetigny. L'objectif est donc de « reciviliser » cet espace entièrement dévolu au trafic automobile, afin de permettre aux usagers du futur parking-relais de se l'approprier. La création de cet équipement mais aussi la construction de la piscine olympique contribueront à rendre le site plus agréable pour le piéton et pour l'usager des bus.

Drôles d'idées reçues

Se garer au centre-ville...

Mission impossible ?

Faux. Les quelques 3000 places disponibles dans les parkings souterrains ne sont jamais toutes occupées : les panneaux électroniques de téléajournement sont là pour s'en persuader. Le stationnement en surface, il est vrai, est plus délicat dans certains quartiers, et le stationnement gratuit, lui, a complètement disparu de l'hypercentre... Mais l'automobiliste doit aussi savoir se garer là où il y a de la place puis marcher un peu.

*Les parking-relais,
ça ne marchera jamais !*

Le principe consistant à laisser sa voiture pour monter dans le bus n'est pas une invention dijonnaise. Et partout ailleurs, il fonctionne. À moins de croire en un micro-climat dijonnais, l'assertion est a priori fautive. Il faut, cela dit, que les parking-relais soient bien situés, faciles d'accès, sûrs, suffisamment bien desservis par les bus et peu chers. Autant de qualités que réunira le premier d'entre eux, celui de Mirande.

Le vélo, c'est beaucoup trop lent...

Faux ! En ville, un cycliste roule à la vitesse moyenne de 14km/h avec toutefois de grandes disparités entre cyclistes jeunes (20 km/h) et âgés (10km/h). Sur des liaisons de porte à porte, en centre-ville ou en proche périphérie, le vélo est en général plus rapide que tous les autres modes de transport. A noter aussi que le cycliste n'est pas tributaire des bouchons, des attentes ou de la recherche d'un stationnement.

> Transports en commun : sous le signe de la mobilité, de l'accessibilité, de l'innovation et du confort

Avec ses nouveaux services déclinés DiviAccès, DiviaProxi, DiviaServives ou la déjà familière navette cœur de ville DiviaCiti, le réseau de bus Divia répond un peu plus chaque jour aux exigences de ses usagers.

Lorsque l'on dispose de l'un des meilleurs réseaux de bus de France, avec près de 150 000 voyageurs par jour, il est toujours difficile, en conservant le même et unique mode de transport, d'accroître significativement son taux d'usage par la population. Et ce malgré une évolution concertée et réussie depuis l'automne 2004 (la STRD des années soixante-dix devenait Divia), avec une amplification des fréquences notamment aux heures de pointe et une meilleure desserte, régulièrement réajustée, des quartiers denses et des nouveaux équipements.

Aussi faut-il présenter de nouvelles raisons de prendre le bus, car il s'agit là d'une bonne solution pour le porte-monnaie et la qualité de l'environnement. C'est dans cette voie que s'est engagé le Grand Dijon qui a mis en œuvre, dès septembre 2006, de nombreux aménagements du réseau Divia en matière de mobilité, d'accessibilité, d'innovation et de confort. En offrant notamment aux voyageurs des bus une plus grande qualité de service lors de la préparation de leur déplacement, lors de l'attente du bus, et dans le bus lui-même avec des véhicules neufs, climatisés, voire moins polluants et moins bruyants pour ceux qui roulent au gaz naturel (plus de 50 bus au GNV d'ici mi-2007).



Garantir la mobilité avec DiviaProxi et DiviAccès

Dans une agglomération qui s'élargit, les petits bus DiviaProxi proposent des services adaptés aux déplacements des habitants des communes de la première couronne (Bressey-sur-Tille, Crimolois, Hauteville-les-Dijon, Magny-sur-Tille) ou de certains quartiers de Dijon (quai Nicolas Rolin, Saunières). L'idée ici est de répondre à la réalité des besoins. En heures pleines, des passages réguliers ont été fixés de sorte à desservir le plus grand nombre de besoins (salariés, scolaires...). Il n'y a donc pas pour l'utilisateur à réserver préalablement.

En heures creuses, c'est le principe du transport à la demande qui s'applique, basé sur la détermination d'un circuit permanent, avec des points d'arrêts et des horaires pré-établis. Le bus ne vient que sur une réservation qu'il faut effectuer la veille en appelant le 0 800 10 2004 (appel gratuit depuis un poste fixe). Ce dispositif permet de répondre aux besoins occasionnels de déplacement et évite de voir circuler un bus sans voyageur !

Toujours sur le plan de la mobilité, il faut rappeler que le service TPMR (Transport des Personnes à Mobilité Réduite) a changé de nom. Il s'appelle désormais DiviAccès, montrant ainsi la

volonté de la Communauté d'agglomération de rendre ce service, bien que spécifique, totalement complémentaire à Divia. A noter que le nouveau numéro de réservation des courses est le numéro vert de la centrale Divia : 0 800 10 2004. Les appels sont gratuits depuis un poste fixe (ce qui n'était pas le cas précédemment pour les réservations de courses TPMR).

Autre initiative en matière d'accessibilité, le Grand Dijon procède dorénavant à l'acquisition de bus équipés de palette d'accessibilité et d'emplacement pour fauteuil roulant. Les premiers bus (6 articulés et 4 standards) seront livrés début 2007.

Rendre la ville plus confortable

- > Avec la décision d'acquérir plus de bus de grande capacité (10 articulés) pour les secteurs denses, de capacité réduite (4 minibus) à destination de communes de la première couronne pour plus de convivialité.
- > Avec la remise en état d'abris voyageurs, l'installation de 25 nouveaux abris (le tout raccordé au réseau d'éclairage public) ou encore l'élargissement de certains carrefours pour un meilleur écoulement du trafic.
- > Avec, après la rénovation de l'espace bus place Grangier et la mise en ligne d'un site internet très fonctionnel (www.divia.fr), la création de la centrale d'information et de réservation « DiviaServices » qui permet non seulement d'obtenir tous les renseignements sur le réseau mais également de réserver des courses pour DiviaAccès ou DiviaProxi.
- > Avec la navette gratuite de centre-ville DiviaCiti qui voit son usage se développer (les moyennes mensuelles le montrent : 7868 voyageurs en 2004, 16946 en 2005, plus de 27 000 en octobre 2006).



Innover dans l'information des voyageurs

Un marché public d'un montant de plus de 4 millions d'euros a été passé par le Grand Dijon pour la fourniture et l'installation d'un « système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs ». C'est ainsi qu'à l'automne 2007, les usagers du réseau Divia devraient pouvoir bénéficier d'une annonce visuelle et sonore des arrêts à l'intérieur des bus, ainsi que de l'affichage du temps réel de passage du prochain bus sur plus de 130 points d'arrêts et pôles d'échange.

> De la place pour les piétons

La politique en faveur de la mobilité adoptée par le Grand Dijon doit replacer le piéton au cœur de la cité, d'autant que chacun de nous est piéton à un moment de la journée. L'un des objectifs du Grand Dijon ? Que le piéton se sente à nouveau chez lui partout dans la ville !

Géné par les voitures stationnées n'importe où et par les cyclistes qui circulent sur les trottoirs faute de pistes cyclables sûres, obligé de descendre sur la chaussée dans certaines rues étroites d'où la voiture n'a pas été évincée, tenu d'être prudent même dans les rues piétonnes car l'accès de celles-ci n'a pas été « sécurisé »... Le piéton pourrait être parfois tenté de délaisser un centre-ville où il se sent négligé.

La politique en faveur de la mobilité adoptée par le Grand Dijon doit replacer le piéton au cœur de la cité, d'autant que chacun de nous est piéton à un moment de la journée.

Stratégie partagée par la Ville de Dijon, qui poursuit sans relâche la piétonnisation du centre historique, dont bénéficient actuellement les rues débouchant sur la place de la Libération rendue aux passants.

Place à la Liberté

D'autre part, l'installation de bornes escamotables limitant l'accès aux seuls riverains munis d'une autorisation doit contribuer à renforcer le sentiment de sécurité et donc le confort de la promenade.

Ces dernières années, des besoins nouveaux sont également apparus. Ainsi, le « concept » même de piéton a évolué : la prise en compte des

Un centre-ville ouvert à tous...

Si la marche à pied ou la pratique du vélo sont les deux modes de déplacement « doux » les plus courants, d'autres ont vu le jour. S'ils restent minoritaires, ils n'en ont pas moins droit de cité, eux aussi. Ainsi, chaque vendredi soir, des dizaines voire des centaines d'adeptes du roller sillonnent les rues de Dijon, lors d'un défilé remarquable de convivialité. Tandis que les jeunes pratiquent volontiers le skate, les touristes, eux, sont invités à parcourir le vieux Dijon juchés sur des Segways, trottinettes électriques ludiques. Bien aménagée, la ville devient ainsi un espace de liberté pour tous les modes de transport !

besoins des personnes handicapées, par exemple, est devenue une évidence, impliquant l'aménagement de « bateaux » permettant l'accès au trottoir (dont profitent aussi les personnes âgées ou les parents avec

poussette) ou l'installation de signaux sonores sur les feux tricolores. Ainsi les piétons, petits ou grands, valides ou handicapés, pourront-ils retrouver une vraie qualité de vie au cœur de la ville.

