

4.7. Des mesures en faveur des modes doux engagées dans le cadre du projet de tramway

➔ **Le réaménagement des axes empruntés par les lignes de tramway est une occasion rare de rééquilibrer la place accordée aux différents usagers de l'espace-rue, au bénéfice des modes alternatifs à la voiture, sur un linéaire conséquent.**

Le tramway permettra ainsi de **réaliser quelques 19 km d'itinéraires cyclables** (soit 38 kilomètres, si l'on cumule les deux sens), dont 9 km sont d'ailleurs inscrits au Schéma Directeur des aménagements cyclables du Grand Dijon, adopté en 2003. Des parkings à vélos seront réalisés à proximité de chaque station de tramway.

Avec l'arrivée du tramway, **le piéton va également découvrir un nouvel espace urbain**, où les trottoirs sont aménagés, élargis par endroits, où les revêtements sont remis à neuf.

L'amélioration de l'accessibilité piétonne au centre-ville historique est un des principaux enjeux des projets d'accompagnement du tramway.

La desserte du centre-ville en tramway par les boulevards permettra de libérer une grande partie des itinéraires empruntés aujourd'hui par les lignes de bus qui le traversent, notamment la rue de la Liberté, une des rues les plus étroites et les plus commerçantes du centre-ville, où passent actuellement près de 1 000 bus par jour.

Ces itinéraires seront piétonisés et en lien direct avec une station tramway afin de favoriser le développement des commerces.

Pour faciliter l'accès aux personnes chargées ou ayant des difficultés à se déplacer, **le service de navettes gratuites sera étendu de façon significative**, en connexion avec le tramway. Ce service a été testé avec succès. Ce sont actuellement 100 000 voyageurs par mois qui empruntent l'itinéraire unique de la navette.

Parallèlement, la circulation automobile dans le secteur sauvegardé sera limitée aux accès strictement nécessaires grâce à la mise en place d'un plan de circulation par « quadrants », c'est-à-dire en rendant impossible la traversée du centre par l'automobile.

La politique des zones 30 sera non seulement étendue mais modifiée en fonction de la réforme du code de la route du 30 juillet 2008 qui permet des zones de circulation particulières en agglomération dites « zones de rencontre ». Modification fondamentale, le piéton devient prioritaire sur la voiture dans des zones où la vitesse est limitée à 20 km/h. **Une première zone de rencontre est mise en place autour du marché de la ville de Dijon (les Halles) en 2009.**

