

b

Le choix des axes du projet de tramway

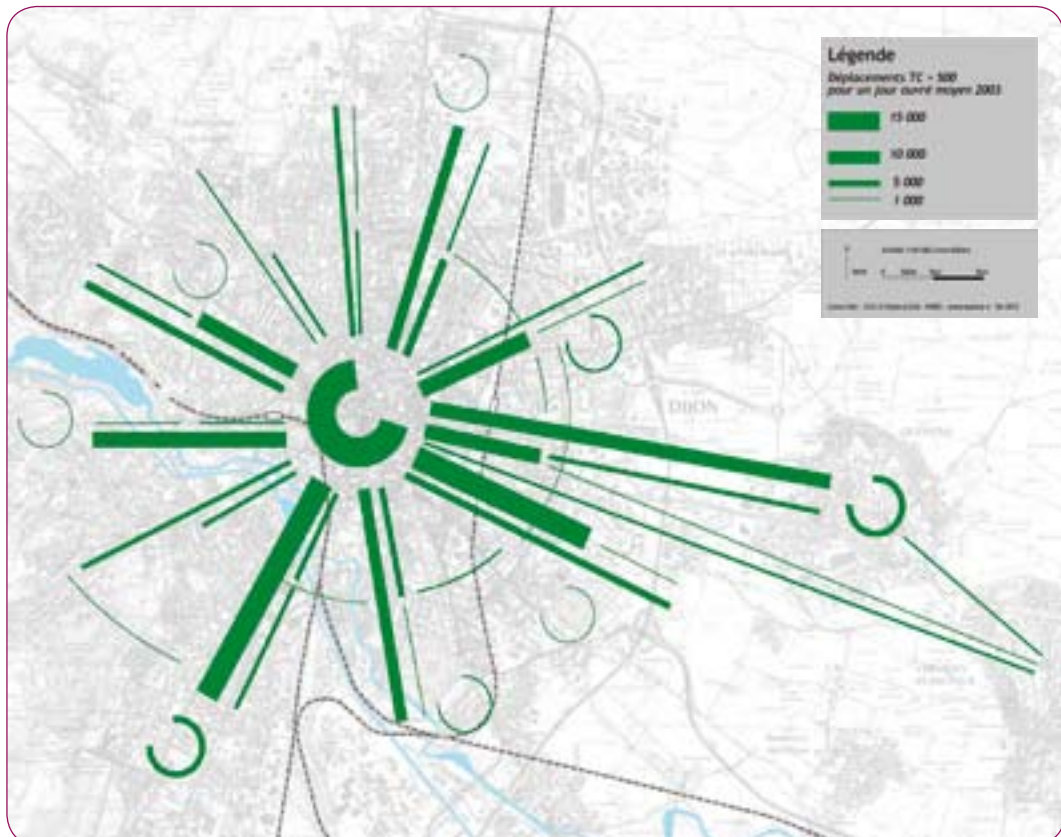
Le réseau de transport urbain DIVIA a transporté 135 000 voyageurs par jour en 2008 et au total 35 millions de voyageurs durant cette année. Les habitants de l'agglomération effectuent en moyenne 139 voyages en transport collectif par an, ce qui place **le réseau DIVIA en septième place des réseaux de transport urbains de province français**, aux côtés d'agglomérations équipées de lignes de tramway. Ces résultats, particulièrement révélateurs de l'importance de l'usage des transports publics par les habitants de l'agglomération dijonnaise, sont les fruits non seulement d'une configuration urbaine compacte et maîtrisée mais aussi des efforts de longue date de l'autorité organisatrice pour proposer des services performants et attractifs.

➔ Une analyse de la fréquentation de chacune des lignes du réseau Divia permet de mettre en évidence que les LIANES ont transporté près de 80 % des voyageurs du réseau alors qu'elles ne représentent que 35 % de l'offre, confirmant leur rôle structurant dans le réseau, ainsi que l'importance de la demande sur leurs itinéraires.

L'analyse des déplacements en transport public urbain par secteur de l'agglomération met en évidence la présence de 7 axes majeurs de demande: Toison d'Or, Saint-Apollinaire, Quetigny/Campus, Longvic, Chenôve, Fontaine d'Ouche, Talant.

Tous ces axes sont radiaux, et il n'existe pas d'axe de demande de rocade significative.

Flux de déplacements en transport collectif dans le Grand Dijon



Parmi ces 7 axes, **3 d'entre eux apparaissent comme majeurs en termes de demande**. Il s'agit de Quetigny/Campus, de Chenôve, et de Toison d'or. À noter que ce dernier axe s'est particulièrement développé entre les deux dernières enquêtes voyageurs réalisées sur le réseau de transport public urbain du Grand Dijon, passant ainsi du stade d'axe secondaire à celui d'axe majeur du réseau en l'espace de 5 ans.



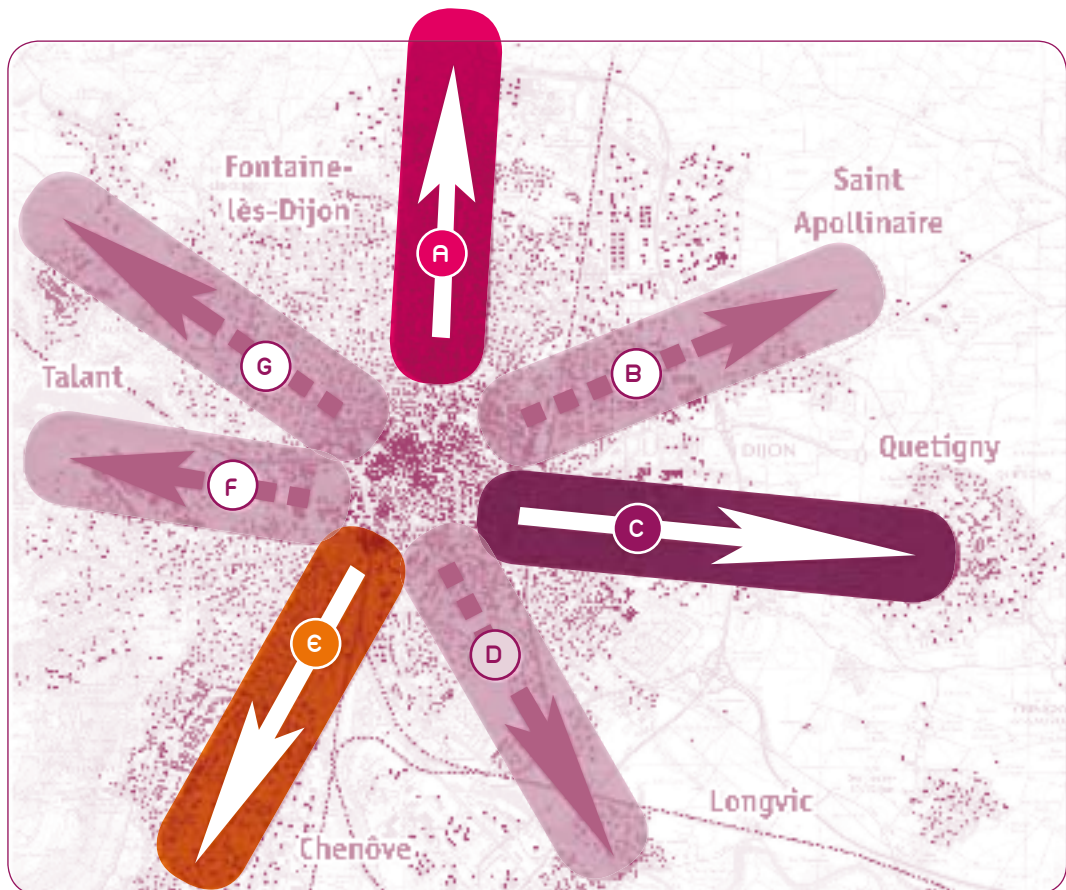
Les sept principaux corridors de déplacements

Corridor	Population par kilomètre	Emplois par kilomètre	Scolaires/étudiants par kilomètre	P+E+S par kilomètre
Toison d'or	4 800	1 400	1 100	7 300
St Apollinaire	4 900	1 800	700	7 400
Quetigny/Campus	3 000	1 900	2 700	7 600
Longvic	4 200	500	1 400	6 100
Chenôve	5 600	1 400	400	7 400
Fontaine d'Ouche	4 300	2 000	400	6 700
Talant	4 600	1 200	1 500	7 300

Densités dans les sept corridors étudiés

L'analyse socio-économique montre que **les densités respectives de ces corridors sont plutôt proches**. Ce sont des niveaux de densité qui permettent de justifier un axe de Transport en Commun en Site Propre. Toutefois, les enjeux et les contraintes de chacun de ces corridors étant spécifiques, l'analyse a conduit **le Grand Dijon à établir une hiérarchisation**, en fonction des critères suivants : améliorer la capacité et le confort des usagers, accompagner l'urbanisation et le renouvellement urbain, renforcer l'intermodalité.

Les trois axes prioritaires



		AMÉLIORER la capacité et le confort des usagers	ACCOMPAGNER l'urbanisation et le renouvellement urbain	RENFORCER l'intermodalité
A	Toison d'or/Valmy		○	○
B	Saint Apollinaire			○
C	Quetigny/Campus	○	○	○
D	Longvic			○
E	Chenôve	○	○	○
F	Fontaine d'Ouche		○	
G	Talant		○	

Cette analyse a permis de mettre en évidence trois axes prioritaires, qui concentreront demain, grâce aux nombreux projets qu'ils desservent, plus de la moitié des flux de déplacements de l'agglomération.

➔ **L'axe qui relie le centre-ville aux quartiers Nord**, axe majeur, qui continue à se densifier, au-delà de la rocade, avec l'aménagement du Parc Valmy qui dispose encore d'un potentiel important de développement et doit d'ailleurs accueillir en 2012 une future clinique de 450 lits,

➔ **L'axe qui relie le centre-ville à l'est de l'agglomération**, axe qui dessert des équipements structurants et générateurs de déplacements : Palais des Congrès et des expositions, Auditorium, cité des affaires, CHU/Bocage central, campus universitaire, technopôle Mazen-Sully, piscine olympique, ainsi que des quartiers denses d'habitat (quartier des Grésilles, centre-ville de Quetigny).

➔ **L'axe qui relie le centre-ville au sud de l'agglomération dijonnaise**, axe qui comprend les plus importants quartiers d'habitats collectifs et individuels, notamment le quartier du Mail à Chenôve, et qui est jalonné de projets de création de nouveaux éco quartiers (avec un potentiel de plus de 2000 logements).

**Le choix de ces trois axes pour développer les lignes de TCSP
était préfiguré dans le PDU qui précisait :**

« augmenter les performances du réseau en vitesse, fréquence, régularité, capacité, ainsi que sa lisibilité conduit en effet à s'interroger sur l'opportunité d'un transport collectif en site propre, organisé sous forme de deux axes nord-sud et est-ouest ».