

DIJON : faut-il y mettre les pieds ?



La politique des déplacements de l'agglomération

Le réseau Divia

La politique des déplacements est conduite par le "Grand Dijon", communauté d'agglomération qui regroupe 251000 habitants et 24 communes. Le réseau de transport "Divia" qu'elle gère est exploité par la société Keolis, selon une formule classique de "délégation de service public" avec contribution financière de l'agglomération. Il est constitué aujourd'hui de :

- deux lignes de tramway, formant une étoile à 3 branches, avec un tronc commun de 4 stations, d'une fréquence de 5 à 7 minutes sur une période de 12h. Déployées sur trois communes (Dijon, Chenôve et Quetigny), elles desservent les principaux équipements de l'agglomération,

- 5 Lignes de bus "à niveau élevé de services" (Lianes) qui constituent avec les deux lignes de tram l'armature du réseau. Elles desservent les zones denses (communes de plus de 8 000 habitants) et d'importants pôles générateurs de déplacements, avec une fréquence de 5 à 12 minutes en heure de pointe,

- 14 autres lignes dites "B",

- une ligne Corol reliant les quartiers périphériques (fréquence de 12 minutes),

- une navette gratuite "City" assurant la desserte du centre-ville.

Il s'y ajoute :

- les bus scolaires Bus Class' qui sont accessibles à tous les voyageurs,

- 2 lignes "Flexo", dont certains arrêts sont desservis à la demande,

- 4 lignes "Proxi" de desserte de communes excentrées, nécessitant une réservation à certaines heures,

- une ligne "Pleine Lune", service de nuit reliant les zones résidentielles étudiantes et les pôles d'activité nocturne.

L'arrivée du tramway

Les deux lignes ont été mises en service en 2012, à trois mois d'intervalle. La réintroduction du tramway (qui avait disparu en 1961) a été relativement tardive : une bonne quinzaine de villes françaises avaient précédé Dijon. Une raison en a été... la qualité du réseau de bus dijonnais, qui se positionnait comme l'un des plus performants en France : 140 voyages par habitant et par an, ce qui est remarquable pour une agglomération de cette taille. Mais en raison de son taux de fréquentation croissant, il ne pouvait plus satisfaire à la demande, et le tronç commun constitué par la rue de la Liberté où transitaient plus de 1000 bus par jour était complètement saturé.

L'agglomération a trouvé trois "ruses de sioux" pour réduire les coûts d'achat et d'exploitation du tramway :

- un achat groupé avec Brest : les deux aggllos ont passé à Alstom une commande commune de 52 rames (dont 32 pour Dijon) à caractéristiques identiques (30 m de long extensible à 40 et 2,40 m de large), chaque agglo se réservant le choix de la livrée et des aménagements intérieurs,

- un contrat de partenariat public-privé pour la fourniture et l'entretien de l'infrastructure électrique nécessaire à la traction comme à la signalisation, mais aussi pour l'énergie permettant de faire rouler les rames. Coup double : le groupement d'entreprise conduit par Ineo (filiale de GDF Suez) avec lequel a été passé ce contrat doit acheter l'électricité produite par l'usine de traitement des déchets ménagers, laquelle trouve ainsi un moyen d'écouler son excédent d'électricité,

- un engazonnement de l'infrastructure du tramway (75 % du tracé) sans utiliser une goutte d'eau potable. On utilise à cette fin l'eau pompée pour maintenir à sec un parking du centre-ville, que l'on stocke dans deux réservoirs anciens désaffectés et avec laquelle on arrose le gazon du tramway la nuit.

Ajoutons à cela un centre d'exploitation et de maintenance commun aux bus et aux tramways, tout neuf et hyperbranché : il a été construit à partir de matériaux locaux recyclés, il est autonome et même fournisseur en énergie grâce aux panneaux photovoltaïques installés sur ses toits, ses eaux de lavage sont recyclées, la chaleur récupérée et tout et tout ! Ce centre a d'ailleurs fait partie du projet TRAMSTORE 21 associant quatre agglomérations européennes pour l'échange d'expériences autour de la construction de dépôts HQE (Haute Qualité Environnementale).

102 bus hybrides

Pour ses lignes "LIANES" et quelques autres (COROL,...), Divia a commandé à Heuliez 102 bus "hybrides", dont 61 articulés, progressivement livrés à partir de mai 2013. La technique adoptée consiste en un carburant diesel couplé à un moteur électrique, avec une énergie électrique restituée au freinage et une fonction "stop and start" coupant le moteur aux arrêts. Des améliorations importantes sont ainsi attendues en termes d'économie de carburant (jusqu'à 30 %), de réduction de l'émission de polluants et de diminution du bruit.

À ce jour, il s'agit de la plus importante commande de ce type de véhicules de transports en commun en France. La filière GNV utilisée jusque-là a été abandonnée par la même occasion.

Pour l'achat, l'entretien de la partie hybride et la revente des bus GNV et autres, un contrat de partenariat public-privé (PPP) associe l'agglomération, l'exploitant et le constructeur.

Autres modes

Un maillage d'aménagements cyclables permet de faciliter les déplacements à bicyclette : il est évoqué plus loin dans le paragraphe "à vélo". De nouvelles zones piétonnes (évoquées dans le paragraphe "à pied") ont été créées à l'occasion de l'arrivée du tramway.

Deux parcs relais ("P+R") réservés aux clients du réseau Divia permettent un transfert voiture – tramway, l'un à l'arrêt "Piscine Olympique" du T1, l'autre au terminus "Valmy" du T2.

Quels résultats ?

Avec le phénomène d'étalement urbain qui s'amplifie ici comme ailleurs, les migrations alternantes entre le Grand Dijon et l'extérieur n'ont cessé de progresser ces vingt dernières années. L'augmentation de ces flux d'échanges a pour conséquence d'accroître les nuisances (pollution de l'air, bruit, congestion...), la voiture restant le mode le plus utilisé sur l'agglomération (53 % des déplacements recensés en 2009). Le Plan de déplacements urbains 2012-2020 se donne comme objectifs de réduire sa part à 40% au profit des transports collectifs (20 %), du vélo (10 %) et de la marche (30 %), et ainsi de "*se rapprocher*

d'agglomérations plus écomobiles comme Bâle." Le fait que dans les communes de l'agglomération hors Dijon 50 % du parc de logements est individuel ne facilitera pas les choses.

Que pensent de tout cela les usagers ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été discernés par un jury des **pièdes** (appréciations globales positives) et des **pois d'échappements** (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Les deux lignes de tramway sont des lignes de vie pour l'agglomération : dans un rayon de 500 mètres autour de leurs 35 arrêts, elles touchent 30 % de la population, 36 % des emplois, les deux tiers des étudiants et des scolaires. Leur tronçon commun joint les quatre grands pôles d'attraction que sont la gare, la place Darcy, le Marché et la place de la République. Le T1 dessert l'auditorium, le parc des sports, le CHU, l'université, la piscine olympique et le centre commercial de Quetigny ; le T2 permet d'atteindre : au nord, le centre commercial La Toison d'Or, la salle de spectacle le Zénith et la zone Valmy (où doit être construit le futur pôle santé) ; au sud, la commune de Chenôve, la plus peuplée après Dijon. Il desservira en outre les futurs écoquartiers Heudelet 26 et Grand Sud.

L'amplitude et la fréquence des deux lignes sont très satisfaisantes : 5h30 à 0h15, passages toutes les 5 à 7 minutes de 7h à 19h, un quart d'heure maximum d'attente aux heures creuses.

Contrairement à ce qu'on observe généralement ailleurs pour les bus des villes à tramway, les cinq lignes Lianes ne sont pas les parents pauvres du tram : loin d'être des lignes de rabattement, elles irriguent par elles-mêmes fortement l'agglomération, en totalisant plus de 80 % de la fréquentation du réseau (selon Divia). Leur amplitude dans la journée est la même que celle des trams, leur fréquence de 3 à 10 minutes en journée (30 min après 21h et le dimanche matin). Tramways et nouveaux bus hybrides arborent la même robe cassis à l'extérieur, et leur intérieur est clair et confortable.

Au total (selon les chiffres donnés dans l'agglomération sur son site), 95% de la population est à moins de 300m d'un arrêt de bus ou 500m d'une station de tram.

Les formules d'abonnement distinguent quatre catégories d'âge, et aussi quatre "gammes solidaires". Un "Pass Pro" annuel est vendu à prix réduit aux collaborateurs / salariés des entreprises ou administrations. Il existe aussi des formules d'abonnement combiné Divia + cars du département, et Divia + TER régions Bourgogne et Franche-Comté.

Le support généralisé de la billettique est une carte sans contact qui est le "porte-monnaie de voyage". Elle est rechargeable avec tous les titres possibles (sauf le combiné Divia+TER et Vélodi), dans les distributeurs automatiques des stations de tramway, chez les buralistes partenaires de Divia ou même chez soi par connexion USB.

Aspects négatifs

Aux heures de pointe, les bus sont souvent très ralentis aux abords des carrefours, y compris les "Lianes", comme c'est le cas pour les bus L3 et L6 aux approches de la place de la République. Les couloirs et voies réservées (26 km au total) devraient être beaucoup plus développés. Présentées comme des "Bus à niveau élevé de services", les Lianes sont loin de satisfaire aux critères de priorité des "Bus à haut niveau de service" (BHNS).

Les trottoirs aux arrêts de bus ne sont pas tous rehaussés (le seront-ils d'ici 2015, année où les transports urbains devraient être en totalité accessibles ?), et ils ne sont pas équipés de bandes podotactiles comme on en trouve ailleurs. Trois places assises à l'intérieur de l'abribus, c'est peu, et 40 % des arrêts de bus ne disposent que d'un simple "totem", sans banc à côté, affichant les horaires de passage (parfois, il n'y a même pas de totem...). Il manque encore quelques totems mentionnant les temps d'attente (en leur absence, l'application DIVIA pour smartphone y supplée, mais il faut disposer d'un smartphone).

Deux parcs relais (Piscine olympique et Valmy), c'est peu pour assurer la complémentarité voiture – transports collectifs. À titre de comparaison, une agglomération de taille comparable comme Orléans en a créé 12 le long de ses deux lignes de tramway.

La complémentarité transports urbains – cars départementaux est elle aussi mal assurée : l'unique pôle d'échanges multimodaux qui mérite ce nom est la gare SNCF, dont le parvis accueille la ligne T1, la gare

routière, un parc auto et une station de taxis (mais les bus passent plus loin !). L'accès aux uns et aux autres y est commode, mais l'information y est plutôt déficiente : nous y revenons plus bas dans "Déplacements occasionnels". En dehors de ce pôle, bus et cars s'ignorent ; à défaut de pôles d'échange aménagés en périphérie, les cars départementaux pénètrent en centre-ville, effectuant des trajets qui font double emploi avec ceux des bus et augmentent de cette manière l'encombrement et la pollution.

Côté billetterie, les distributeurs automatiques – qui permettent également de recharger une carte – existent à chaque arrêt de tramway, mais à aucun arrêt de bus. Les Lianes 3, 4, 5, 6 sont des lignes structurantes qui desservent l'agglomération par elles-mêmes et ont pratiquement le même niveau d'importance que le tramway : elles pourraient donc, aux moins à certains arrêts très fréquentés (terminus, correspondance avec d'autres bus par ex.) comporter un distributeur.

Points particuliers

Sur les lignes Lianes et Corol, et a fortiori sur les lignes "secondaires", on voyage encore assez fréquemment à bord d'anciens bus difficilement accessibles (il faut monter des marches), peu confortables, bruyants, non aux couleurs du tram. Nous prenons acte de la déclaration du Grand Dijon sur son site selon laquelle "en 2013, plus de 90% des voyages effectués sur le réseau Divia le seront avec des véhicules à traction électrique", à savoir les bus hybrides silencieux et à plancher bas.

Ces nouveaux bus hybrides sont tous équipés de palettes d'accès aux fauteuils roulants, que l'on commande pour la montée et pour la descente. Néanmoins, les responsables de l'Association des paralysés de France (APF) nous ont confié que la facilitation de l'accès des personnes à mobilité réduite pose encore des problèmes de formation et de sensibilisation chez un certain nombre de conducteurs.

À l'arrêt "Square Darcy" direction centre-ville qui est commun à 6 lignes de bus, les nombreux voyageurs en attente de ces bus doivent se contenter de 3 places assises ! Rappelons que l'incitation à utiliser les transports collectifs passe par le souci de la qualité d'accueil du voyageur.

Déplacements occasionnels

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même de Dijonnais effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, ...

Aspects positifs

Il existe des formules variées de Pass pour les visiteurs : 24h, 48h, 72h, soirée, et une formule de Pass 24h "Tribu" pour 2, 3, 4 ou 5 personnes.

Une information sonore et visuelle de qualité est fournie à l'intérieur des trams comme des bus. L'affichage est même excellent : écran très lisible, indication des prochains arrêts et du temps qui nous sépare des 4 prochains arrêts importants, et, pour l'arrêt qui vient, des lignes en correspondance et des principaux lieux d'intérêt desservis.

Le site Internet www.divia.fr offre un calculateur d'itinéraire, un plan interactif, des fiches horaires, l'indication en réel des temps d'attente à chaque arrêt. Une application sur smartphone, www.divia.mobi, offre les mêmes services, plus une fonction "Autour de moi" permettant par géolocalisation de repérer les arrêts à proximité de là où on se trouve.

La plate-forme d'information www.mobigo-bourgogne.com permet de préparer un voyage dans toute la région, en utilisant le train, le bus ou le car (et le vélo dans une prochaine version).

Aspects négatifs

Le "Plan bus et tram Grand Dijon" n'est pas très lisible : sur une face, les lignes de transport collectif apparaissent en traits fins et on les distingue mal les unes des autres, trams et Lianes étant tous de couleur très voisine ; sur l'autre face, elles apparaissent de façon schématisée (segments de droite), sans aucune cartographie (tracé des rues) : impossible de se repérer. Il y a bien un cadre de grossissement montrant le centre-ville, mais on y distingue mal les Lianes entre elles.

Disons-le tout net : les plans des réseaux des autres villes françaises sont en général beaucoup mieux faits.

Le même plan est affiché sur les abribus (en général, à côté du banc, ce qui est un point positif en comparaison des anciens abribus Decaux où on est obligé de jeter à terre les gens assis pour pouvoir

consulter le plan). Mais il est affiché trop haut pour des personnes de taille moyenne. Enfin, si on trouve bien un plan de quartier aux arrêts de tram, on n'en trouve pas aux arrêts de bus. Et ne parlons pas des simples potelets sur lesquels est apposé un petit plan schématique d'autant moins lisible qu'il est affiché très haut ...

La Ville édite une carte touristique "Plan et accès" sur laquelle les parkings sont indiqués, mais pas les transports collectifs ; ces derniers sont relégués dans le cadre de grossissement cité ci-dessus. On aurait pu, sur une seule carte, montrer à fois les rues, les centres d'intérêt, les trams et les Lianes (avec des couleurs différentes) : la carte en serait restée très lisible. Et on ne voit nulle part le tracé de la navette gratuite "City" : il est fourni par le site Internet sur un plan à part qu'on imprime chez soi, plan où n'apparaissent pas les autres lignes !

Comme nous l'avons dit plus haut, bus urbains et cars départementaux s'ignorent. Les points d'échange entre eux n'apparaissent nulle part sur les plans. Sur le parvis de la gare, il faut chercher pour trouver un petit plan (peu lisible) des cars départementaux, et il faut deviner où se trouve l'abri où s'arrête le car que l'on veut prendre.

Points particuliers

La navette gratuite City du centre-ville a des arrêts imposés ; des villes comme Lille et Orléans font tourner des navettes de centre-ville qu'on peut arrêter en n'importe quel endroit.

Aux arrêts de bus, il manque la possibilité pour les possesseurs de smartphone de scanner un QR code (code constitué de traces noires dans un carré à fond blanc) permettant obtenir automatiquement des informations telles que l'indication des temps d'attente des prochains bus à l'arrêt. En attendant, le code totem de l'arrêt pourrait tout simplement être affiché.

Jeunes

Aspects positifs

13 bus scolaires Bus Class' assurent des trajets directs vers les principaux collèges et lycées de l'agglomération. Ils sont accessibles à tous les voyageurs munis d'un titre de transport Divia.

Des personnes en insertion assurent la sécurité à la sortie de nombreuses écoles.

Aspects négatifs

Quand l'espace est colonisé par la voiture, l'impératif de sécurité oblige à emmener l'enfant à l'école... en voiture, ce qui conduit à un cercle vicieux, et n'aide pas l'enfant à se comporter de manière autonome, et à "apprendre" la ville.

Il serait pourtant intéressant de mettre à l'étude des propositions telles que :

- l'aménagement systématique de cheminements spécifiques aux abords de chaque école,
- l'interdiction corrélative du "dépose-minute" devant l'école (générateur du cercle vicieux dénoncé ci-dessus),
- des appels multipliés au volontariat, ou l'emploi de personnes en insertion, pour assurer des accompagnements collectifs d'enfants sur des trajets à pied ou en vélo (opérations "pédibus" ou "vélobus") : on nous a cité un cas à Plombières ; il en existe plus de cent à Lyon.

À vélo

Aspects positifs

L'agglomération revendique plus de 250 km de voies aménagées, soit près du quart du linéaire total de voirie. Il est vrai qu'elle additionne pour cela les pistes et bandes cyclables, les zones 30, les couloirs de bus (quasiment tous autorisés aux vélos) et les aires piétonnes ! L'aménagement des deux lignes de tramway s'est accompagné de la création de pistes cyclables le long des voies (avec des exceptions pour le T2 au sud).

Une centaine de carrefours sont équipés d'une signalisation autorisant le tourne-à-droite des cyclistes au feu rouge (ils sont même autorisés à continuer tout droit sur certains carrefours en "T"). De nombreux SAS réservés aux vélos sont peints aux carrefours (mais parfois sans couloir pour y accéder !). La ville a mis en place de nombreux double-sens cyclables.

Clear Channel gère par délégation du Grand Dijon la location de 400 vélos en libre-service ("Vélodi"), disponibles dans 40 stations. Divia quant à lui gère un service de location longue durée, "DiviaVélo", avec des vélos aux couleurs du tramway.

Une "vélostation" a été aménagée à la gare, gérée par Eiffia. Une dizaine d'autres, qui seront libres d'accès pour les utilisateurs de DiviaVélo, doivent voir le jour en septembre 2013 le long du tramway.

Aspects négatifs

Les aménagements cyclables ne forment pas un réseau maillé : les discontinuités apparaissent au premier coup d'œil sur la carte "Plan vélo" éditée par le Grand Dijon. Le réseau est essentiellement radial : il n'y a pas de liaisons intercommunales. Les communes ne sont pas toutes acquises au vélo : ainsi, si Quetigny et Fontaine-les-Dijon ont fait des efforts pour les voies et double-sens cyclables, Chenôve en fait très peu...

Le Schéma directeur des aménagements cyclables, adopté en 2004, n'a été réalisé qu'en partie. Devenu obsolète, il est prévu dans le nouveau PDU adopté en 2012 de le réviser.

Les cyclistes devraient pouvoir bénéficier de liaisons faciles entre les divers pôles d'activité. Ce n'est pas toujours le cas : on est souvent réduit à emprunter soit des rues piétonnes en centre-ville où il faut rouler au pas, soit de grandes voies de circulation peu favorables au vélo. Ainsi, de nombreux axes structurants comme le boulevard de Palissy au sud ou les boulevards Carnot (en totalité) et Thiers (en partie) sur la ceinture Est sont difficilement praticables à vélo. Un cycliste venant de la place de la République et voulant se rendre à la gare doit légalement mettre pied à terre pour traverser la place Darcy, puis rouler au pas avenue du Maréchal Foch.

Le long du T2 au sud de la gare, aucun aménagement cyclable n'existe entre celle-ci et la station Monge ; plus bas, sur l'avenue Jean Jaurès, le cycliste doit changer 4 fois de côté par rapport au tramway.

Les trois quarts des voies cyclables ont été aménagées sur le trottoir. Ce choix a pour inconvénients un non-respect fréquent de la piste cyclable par les piétons et une priorité défavorable au vélo aux carrefours.

Les "zones 30" ne sont pas toutes bien aménagées, et de ce fait sont peu respectées par les véhicules qui les empruntent.

Il n'y a quasiment aucun fléchage pour aider le cycliste à accéder de façon la plus pratique vers tel ou tel site important : pourtant, le Schéma directeur de 2004 avait prévu des jalonnements.

Divia ne gérant pas les vélos en libre-service, les stations Vélodi ne sont pas indiquées sur le "Plan bus et tram".

Points particuliers

La montée dans le tram est interdite aux vélos non pliés... Mais cette mesure n'est pas irréversible.

Aux approches des centres commerciaux de Toison d'Or et de Quetigny, des chicanes, placées aux intersections entre la piste et des voies adjacentes, gênent les vélos, sans raison apparente.

L'association "La bécane à Jules", aidée par la ville de Dijon, met à disposition de ses adhérents un local pour réparer et entretenir leurs vélos, et propose conseils et outils. Elle dispose d'une machine à graver les vélos. Une autre association remplissant des fonctions analogues est La Rustine.

À pied

Aspects positifs

À l'occasion de la mise en service du tramway, la rue de la Liberté, axe touristique central de la ville, a été libérée des bus qui partageaient cet axe avec les piétons. La place Darcy est également devenue intégralement piétonne. La vaste esplanade de la République, poumon de la ville moderne, a été vidée du stationnement qui l'encombrait, plantée d'arbres et rendue aux piétons.

Les aménagements de voirie font que la voiture ne peut plus traverser le centre historique.

Le nouveau PDU prévoit dans son action 4 d'« élaborer et mettre en œuvre le plan directeur des continuités piétonnes ».

Aspects négatifs

Les espaces piétons sont essentiellement constitués par le double axe est-ouest Darcy-Liberté-Théâtre et Grangier-Musette-Notre Dame, plus quelques arêtes latérales qui les croisent et l'avenue Foch partagée

entre les piétons et le tramway. On est loin des réalisations de Strasbourg, Nantes, Montpellier... et même d'Orléans et de Besançon, pour citer des agglomérations de taille comparable.

Une politique plus affirmée en faveur des piétons consisterait à libérer de belles places comme Saint-Philibert, Saint-Bénigne ou même la place du Théâtre, l'espace autour des Halles du marché, les rues Piron, Berbisey, du Palais. Il n'est pas normal que les autos passent au ras des parvis de Notre-Dame et de Saint-Michel, qu'on ne débarrasse pas des voitures certains carrefours comme Lamonnoye-Chaudronnerie ou Auguste Comte – Jean-Jacques Rousseau, qui pourraient être de jolies placettes...

Dijon a de gros efforts à faire en termes d'accessibilité : au baromètre publié en 2013 par l'Association des paralysés de France, elle n'est classée que 76ième parmi les villes française, avec une note bien en dessous du passable : 11,3 sur 20. L'APF nous a signalé heureusement une progression de la qualité d'écoute du Grand Dijon, en réponse notamment à ses demandes d'aménagement de plans inclinés aux carrefours.

La ville de Dijon à elle seule offre 3600 places de stationnement en surface et autant en parkings souterrains. Ce sont autant d'« aspirateurs à voiture », qui contribuent à engorger les ruelles du centre-ville et à saturer les grands axes qui y mènent. Une véritable politique piétonne devrait passer par la réduction du nombre de places de stationnement en surface et la dissuasion de l'accès aux non-résidents des parcs souterrains, quitte à aménager en compensation des parcs-relais à des stations périphériques du tram et des lignes de bus structurantes.

Livraisons

De bonnes intentions dans le PDU...

Le transport de marchandises représente en moyenne dans nos villes 20 % du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et des taux de pollution générés en conséquence.

S'agissant des émissions de gaz polluants, le PDU reconnaît que *"le fret est le premier poste contributeur et représente 36 % des émissions du territoire. Il regroupe les flux de transit et ceux nécessaires pour répondre aux besoins du territoire. À noter que les flux strictement internes au Grand Dijon représentent une part non négligeable (25 % du trafic total). Pour ce poste, le mode routier est le plus représenté, ce qui impacte fortement les émissions. En effet, ce mode représente 97 % des émissions de GES pour 90 % des kilomètres parcourus"*.

Il consacre en conséquence 5 "actions" (sur 33) aux marchandises :

- *Réduire et optimiser la demande de transport de marchandises*
- *Estimer finement puis mobiliser le potentiel de report modal de chaque type de marchandises*
- *Concevoir et encourager des solutions de transport favorisant la mutualisation et le report modal en valorisant les plateformes multimodales et les infrastructures existantes*
- *Intégrer la problématique du transport de marchandises dans les politiques d'aménagement*
- *Inciter les entreprises régionales du secteur des transports à améliorer leurs performances environnementales et mettre à profit les évolutions technologiques*
- *Développer la recherche en termes d'infrastructures et d'équipements*

... Mais pas suivies !

Ces bonnes intentions ne se sont pas traduites jusqu'ici en réalisations de nature à changer en profondeur le cours des choses.

Un fait révélateur : dans le projet d'extension du centre commercial de la Toison d'or, pourtant desservi par le T2 et la Liane 4, il est prévu 4000 places pour la voiture (400 pour le vélo !) : on n'a pas cherché à organiser des livraisons groupées par des véhicules non polluants effectuant des tournées.

Il est vrai que Dijon n'est pas logée à moins bonne enseigne que la plupart des autres agglomérations françaises, les "espaces logistiques urbains" mis en place à Bordeaux, La Rochelle, Monaco, Lyon restant des exceptions. Mais pourquoi Dijon, dont nous avons vu en introduction qu'elle a su faire preuve de créativité dans certains domaines, ne serait-elle pas capable d'innover dans celui-ci ?

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné au Grand Dijon les hautes distinctions suivantes :

Pieds :



pour la qualité de son réseau de transports en commun, exprimée en termes de confort, d'accessibilité, d'information dans les véhicules, et pour le souci de modernité affiché dans la conception tant des bus que des tramways (rendement énergétique, réduction des nuisances, design),



pour la recherche intelligente de solutions économes et respectueuses de l'environnement : achat groupé avec une autre ville, économie d'énergie, récupération d'eaux d'infiltration, centre d'exploitation et de maintenance "branché" écologiquement...



pour la variété de l'offre tarifaire (abonnements de longue et courte durée), la commodité apportée par le support généralisé de la carte sans contact et les nombreux services offerts sur site Internet ou smartphone.

Pots d'échappement :



pour des efforts insuffisants en matière de multimodalité : un seul pôle d'échanges entre transports urbains et cars départementaux, absence de ces derniers sur les plans de l'agglomération, deux uniques parcs relais voitures – transports collectifs,



pour la qualité médiocre de l'information cartographique, qu'il s'agisse du "Plan bus et tram" sur lequel les lignes de transport collectif sont peu visibles et mal différenciées entre elles, ou de la carte touristique "Plan et accès" où elles sont mal intégrées.



pour une place encore trop grande accordée à l'automobile au détriment des modes mieux adaptés à la ville : transports collectifs, vélo, marche. L'auto accapare en particulier des places et des rues que sous d'autres cieux on aurait piétonnisées depuis longtemps.

Enquête menée en collaboration avec :
Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise (EVAD)
Maison des associations, 2 rue des Corroyeurs 21000 Dijon

Décisions du jury validées par la
Délégation régionale de FNAUT Bourgogne
Maison des Associations, boîte W3, 2 rue des Corroyeurs 21000 Dijon