



Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 22 mars 2012

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. TRAHARD

Convocation envoyée le 15 mars 2012

Publié le 23 mars 2012

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 82

Nombre de présents participant au vote : 62

Nombre de membres en exercice : 82

Nombre de procurations : 15

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. André GERVAIS	Mme Stéphanie MODDE
M. Pierre PRIBETICH	M. Alain MILLOT	M. Alain LINGER
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. Louis LAURENT
M. Gilbert MENUT	M. Christophe BERTHIER	M. Roland PONSAA
Mme Colette POPARD	M. Philippe DELVALEE	M. Michel ROTGER
M. Rémi DETANG	Mme Anne DILLENSEGER	M. François NOWOTNY
M. Jean-Patrick MASSON	M. Mohamed BEKHTAOUI	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. François DESEILLE	M. Georges MAGLICA	M. Michel FORQUET
M. Patrick CHAPUIS	Mme Françoise TENENBAUM	M. Claude PICARD
M. Michel JULIEN	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre PETITJEAN
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Elizabeth REVEL	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Elisabeth BIOT	M. Philippe GUYARD
Mme Catherine HERVIEU	Mme Nathalie KOENDERS	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Jean-Claude DOUHAI	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	Mme Françoise EHRE
M. Jean-Paul HESSE	M. Alain MARCHAND	M. Patrick BAUDEMONT
Mme Badiaâ MASLOUHI	M. Mohammed IZIMER	Mme Geneviève BILLAUT
M. Yves BERTELOOT	Mme Myriam BERNARD	M. Murat BAYAM
M. Patrick MOREAU	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Michel BACHELARD
M. Dominique GRIMPRET	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Philippe BELLEVILLE
M. Didier MARTIN	M. Jean-Yves PIAN	M. Gilles TRAHARD
M. Jean-Pierre SOUMIER		Mme Noëlle CABBILLARD.

Membres absents :

M. Jean-François DODET	M. José ALMEIDA pouvoir à M. Rémi DETANG
M. François-André ALLAERT	M. Laurent GRANDGUILLAUME pouvoir à Mme Françoise TENENBAUM
M. Gaston FOUCHERES	M. Gérard DUPIRE pouvoir à Mme Colette POPARD
M. Nicolas BOURNY	M. Joël MEKHANTAR pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Rémi DELATTE	Mme Nelly METGE pouvoir à Mme Myriam BERNARD
	Mme Christine MARTIN pouvoir à M. Alain MARCHAND
	Mme Hélène ROY pouvoir à M. Alain MILLOT
	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
	M. Franck MELOTTE pouvoir à M. Alain LINGER
	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
	Mme Christine MASSU pouvoir à M. François NOWOTNY
	Mme Claude DARCIAUX pouvoir à M. Michel BACHELARD
	M. Gilles MATHEY pouvoir à M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à Mme Françoise EHRE
	M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

OBJET : DEPLACEMENTS

Commission intercommunale d'accessibilité - Rapport annuel au Préfet

En 2011, les travaux de la Commission Intercommunale d'Accessibilité ont porté essentiellement sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains et la présentation du réseau 2012 Tramway et Bus.

Le compte-rendu de ces travaux est consigné dans le projet de rapport annuel à transmettre au Préfet du Département, au Président du Conseil Général, au Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Vu l'avis de la Commission,

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'approuver** le rapport annuel 2011 de la Commission Intercommunale d'Accessibilité, tel qu'annexé.



COMPTE RENDU DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE

Séance du Lundi 5 décembre 2011

Pour le GRAND DIJON :

Présents :

- M. MOREAU, Président de la Commission

Excusés :

- Mmes HERVIEU – TENENBAUM
- MM. REBSAMEN – GERVAIS – ESMONIN – MENUT

Pour les ASSOCIATIONS, AUTRES ORGANISMES :

Présents :

- Mme BRENOT (AVH) – Mme et M. CORDIER (CDTHED) – MM. MORINO-ROS (FNAUT Bourgogne) – GOURNAY (DDT)

Excusés :

- Mmes LANDRY (APAJH 21) - MEYNARD (DDASS 21) - MILIEU (ADAPEI) - ZIMMER (TRISOMIE 21) - MM. ASSANTE (ANPIHM) - CAILLOT (Amicale des Aveugles Civils de la Côte d'Or) - PILLIEN (APF) - VERVOITTE (AHEL)

Etaient également présents :

Pour les SERVICES DU GRAND DIJON :

- Mmes GHERSALLAH - OUARTI - LAMY - MM. GOICHON - VAUSSANVIN - CHALUMEAU - BUATOIS

Pour KEOLIS DIJON :

- Mme ROUX - M. ESTIGNARD

Monsieur Patrick MOREAU, Président de la Commission, accueille les participants.

I – PRESENTATION DU PROJET DE REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

M. MOREAU indique que le Grand Dijon a entrepris la révision du plan de déplacements urbains (PDU).

Ce PDU est encore en phase projet. Il se présente sous la forme d'un document principal auquel s'ajoute deux annexes : une annexe relative à l'Accessibilité, et l'autre relative à l'Evaluation Environnementale.

Le document comporte 4 axes de travail déclinés en 33 actions dont l'action 0 est « La mise en service de 2 lignes de tramway », fil rouge de ce PDU.

Ce projet sera présenté le 15 décembre prochain au Conseil Communautaire, puis soumis aux partenaires publics associés (DDT, DREAL, Conseil Général, Conseil Régional et aux 22 communes de l'agglomération). Ensuite, ce projet de PDU fera l'objet d'une enquête publique lors du 2ème trimestre 2012, au cours de laquelle chacun pourra faire connaître ses remarques au commissaire-enquêteur.

M. MOREAU invite M. VAUSSAUVIN à présenter le diaporama résumant le projet de PDU. Cette présentation est annexée au présent compte-rendu.

M. MOREAU engage les personnes ayant des remarques à les porter à la connaissance de la commission.

Mme et M. CORDIER demandent de quelle manière le tramway permettra de rejoindre les quartiers et ce qui est prévu comme places de stationnement.

A la première interrogation, il est répondu que le périmètre d'action d'une station se situe entre 500 m et 700 m.

En matière de stationnement, de nouvelles règles vont s'appliquer pour les immeubles de bureau mais s'agissant des immeubles habités, il y aura au minimum une place par logement.

M. MORINO-ROS indique que, dans bien des cas de permis de construire individuels, on délivre 2,5 places de stationnement par logement alors qu'on sait que davantage de places de stationnement aboutit à davantage de voitures.

Mme BRENOT dit que si on tend à réduire le stationnement, il faut faire attention à ne pas le réduire aussi pour les personnes handicapées.

Elle s'inquiète par ailleurs pour les mal-voyants de ce que devient le « partage de la rue » (notion évoquée dans le projet de PDU), notamment les rues piétonnisées (par exemple, le haut de la rue des Godrans) : les vélos circulent dans les deux sens, certaines voitures parviennent à passer,...

M. VAUSSANVIN précise qu'on enregistre un retard pour la livraison des bornes interdisant l'accès aux voitures.

Mme et M. CORDIER estiment qu'au centre-ville, notamment, rue de la Liberté, les trajets à pied seront trop longs pour les personnes à mobilité réduite.

Il leur est répondu que, d'une part, il existera un arrêt de bus rue du Château et un arrêt rue des Godrans, d'autre part, la navette DiviaCiti continuera d'exister.

M. MOREAU indique que les associations pourront formuler leurs remarques au moment où le PDU sera soumis à l'enquête publique.

Pour conclure sur cette question, M. MOREAU attire d'ores et déjà l'attention des participants sur les actions, qui concernent plus spécifiquement l'accessibilité, à savoir les actions 5, 17 et 21. Le Grand Dijon ne négligera pas non plus l'action 16 relative à ce qui peut être entrepris en faveur des personnes à faibles revenus, ce qui paraît aussi important dans l'étude.

L'action 32 est aussi à souligner puisqu'il s'agit de l'outil permettant le suivi et l'évaluation dans le temps du PDU.

II – PRESENTATION DU RESEAU 2012

M. MOREAU souligne que la première mise en service du tramway s'effectuera dans neuf mois environ, avec les lignes 1 et 2 qui seront opérationnelles toutes les deux à fin 2012. Ces 2 lignes seront immédiatement accessibles (plancher bas, station de niveau avec le tramway).

Il précise aussi qu'environ la moitié des bus Divia vont être renouvelés en bus hybrides et que ces matériels intègrent les derniers aménagements pour les personnes à mobilité réduite : rampe d'accès, espace fauteuil roulant, plancher surbaissé,.... Ils offriront donc une meilleure accessibilité.

Quelques données financières pour situer l'effort du Grand Dijon :

- l'acquisition des rames tramway représente 67,5 millions d'euros sur un montant total du projet d'environ 400 millions d'euros
- l'acquisition de 102 bus hybrides est estimée à environ 52 millions d'euros (cette question est actuellement en appel d'offres).

Un important travail de mise en accessibilité des arrêts de bus va donc devoir être entrepris ensuite. Il va falloir dégager des priorités sur certaines lignes avant d'autres parce qu'elles paraissent les plus urgentes (points desservis,...).

M. MOREAU précise que pour des raisons de topographie des villes (pentes, contraintes de bâtiments historiques,...) environ 15 % à 20 % des arrêts ne pourront jamais être mis en accessibilité.

La réorganisation du réseau en juillet 2010 préfigurait la mise en service du tramway, le réseau 2012 ne sera donc pas trop impacté ; quelques adaptations seront néanmoins effectuées.

M. MOREAU invite Mme ROUX à présenter le réseau 2012. La présentation figure en annexe au présent compte-rendu.

Toutes les dessertes sont présentées.

M. GOURNAY demande quelle sera la fréquence du tramway en soirée. Il lui est répondu qu'elle sera de 20 mn.

M. CORDIER regrette que COROL ne fonctionne pas le dimanche.

La réponse donnée est qu'en raison de la très faible fréquentation sur les anciennes lignes 20 et 21, le choix a été fait de déplacer les moyens déployés pour les affecter en semaine, de façon à satisfaire un plus grand nombre. Néanmoins, compte tenu du succès actuel de la ligne COROL, cette demande est mise à l'étude par le Grand Dijon.

Mme et M. CORDIER signalent une dizaine de bus dans lesquels les autocollants pour places réservées aux personnes à mobilité sont décollés. Ces éléments sont communiqués aux services techniques de DIVIA.

M. MORINO-ROS estime décevant qu'il soit nécessaire de marquer les places pour que les usagers comprennent la nécessité de les céder à ceux qui ont des difficultés à se maintenir debout...

Il ajoute par ailleurs :

- le souhait qu'en matière de communication, on souligne chaque fois qu'on le peut, que la Gare Foch-Dijon Ville a 4 portes : Vincenot, Briffaut, le parvis et bientôt la passerelle rue Mariotte. Du fait que 80 % des utilisateurs du train ont déjà leur billet en poche, ils n'ont pas à passer par le parvis. Une meilleure répartition des circulations entre les 4 portes améliorerait la situation pour tout le monde.
- le souhait qu'on réfléchisse à la Place du Théâtre car elle n'est pas simple dans son utilisation.

III – CONCLUSIONS DE L'ENQUETE SUR DIVIACCES

M. MOREAU indique qu'en avril 2011 une enquête a été menée auprès des ayants droit DiviAccès, pour connaître le degré de satisfaction que leur apporte le service DiviAccès.

Il invite Mme ROUX à présenter cette enquête. La présentation figure en annexe au présent compte-rendu.

La précédente enquête de ce type date de 2007.

En réponse à plusieurs interventions, M. MOREAU souligne que la fin des travaux tramway améliorera la ponctualité.

IV - QUESTIONS DIVERSES

M. MOREAU juge intéressant de faire un point sur les télécommandes permettant de recevoir une annonce sonore à la fois des feux tricolores sur Dijon et des bornes d'information voyageurs.

A l'heure actuelle, 122 télécommandes ont été distribuées aux aveugles et mal-voyants. Elles sont vivement appréciées par leurs utilisateurs car le système fonctionne bien.

Mme BRENOT signale que selon la configuration, certaines bornes d'information sont décalées par rapport à l'emplacement où le bus prend en charge les voyageurs.

Elle pense que ces télécommandes seront encore plus appréciées à la fin des travaux du tramway, lorsque les feux tricolores seront tous raccordés dans leur configuration définitive.

Par ailleurs, il est précisé qu'avec le tramway, il y aura davantage de bornes d'information :

- information voyageur sonore et écrite à toutes les stations du tramway,
- et celles déposées un temps lors des travaux du tramway seront réinstallées ou positionnées à d'autres arrêts en fonction des modifications de lignes de bus.

M. MOREAU clôt la réunion en remerciant les personnes présentes d'avoir participé aux réflexions et travaux de la commission.



**ENQUETE SATISFACTION ADHERENTS
SERVICE DE TRANSPORT DEDIE
AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE
DU GRAND DIJON**

DIVIACCES

MAI 2011



Keolis
Dijon



METHODOLOGIE :

394 clients interrogés par téléphone, sur un fichier d'environ 800 noms :

- 250 utilisateurs
- 144 non utilisateurs [raisons de non utilisation recueillies]

PLANNING :

- Les appels ont été réalisés du lundi au vendredi de 10h30 à 14h et de 16h30 à 20h,
- Du 25 mars 2011 au 14 avril 2011

QUESTIONNAIRE :

- Durée moyenne d'administration de 10 minutes, si utilisateurs.
- Basé sur le questionnaire de 2007 garantissant les comparaisons entre les vagues 2007 et 2011, avec quelques évolutions.

Trame de questionnaire**TRAME DE QUESTIONNAIRE :****Connaissance du service****Habitudes d'utilisation du service**

Utilisateurs/Non utilisateurs

Raisons de non utilisation

Motif d'utilisation

Type de service utilisé

Nombre de trajets effectués
sur 1 semaine / 1 mois**Habitudes de déplacement**

Moyen de locomotion et fréquence

Accompagnement

Satisfaction (Informations, Service en général, Accueil téléphonique/prise de réservation, Chauffeur de taxi ou de minibus)

Améliorations attendues

Utilisation du réseau de bus

Utilisation du futur tramway

REPONDANT :

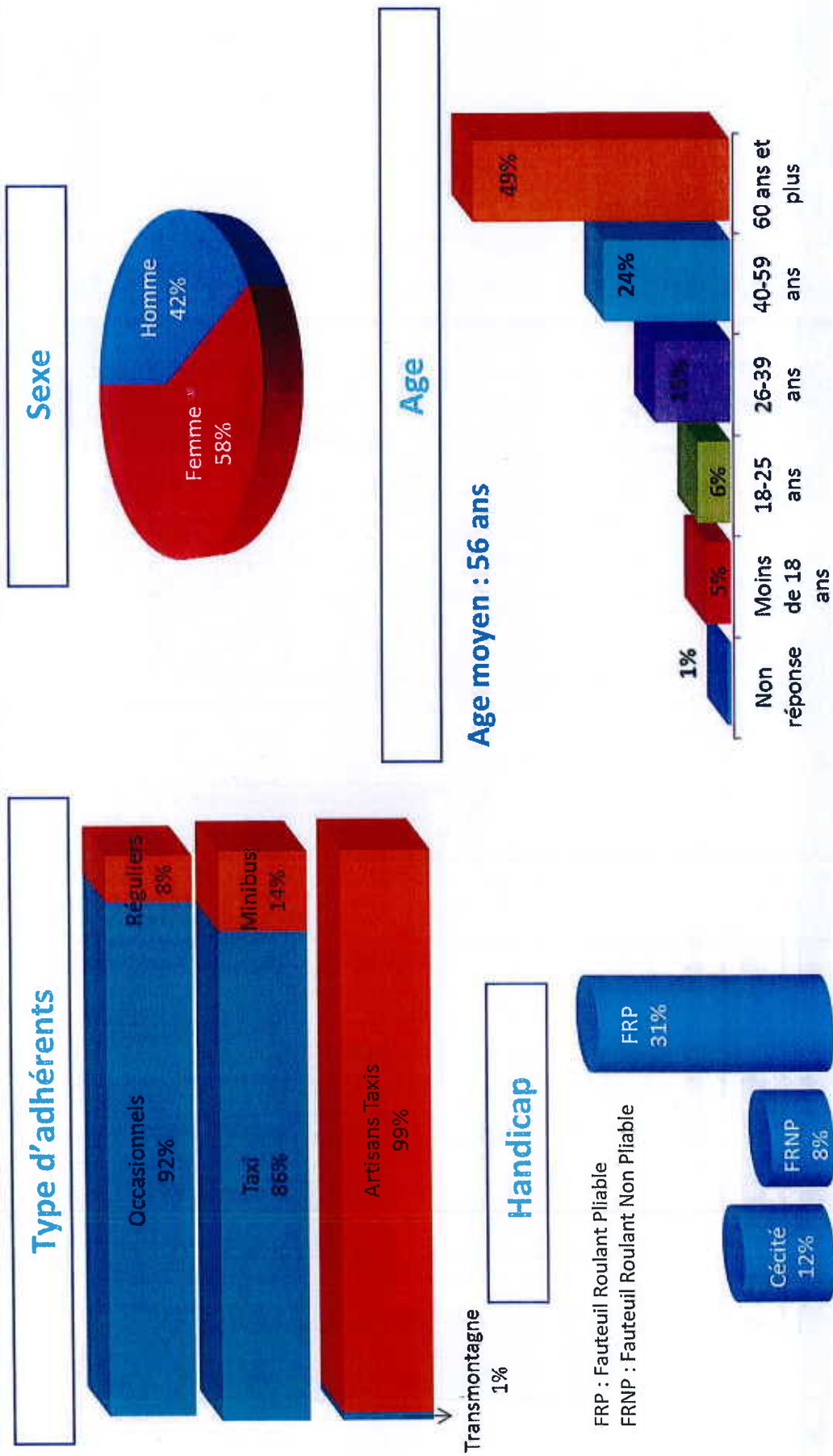
Compte tenu du handicap de la cible, d'autres personnes que l'utilisateur ont pu être interrogées :

> **Utilisateurs : 79%**> **Accompagnateurs ou autre : 21%**

NON UTILISATEURS

1. Les NON UTILISATEURS (1/3)

ECHANTILLON : 144 interviewés (données fichier)



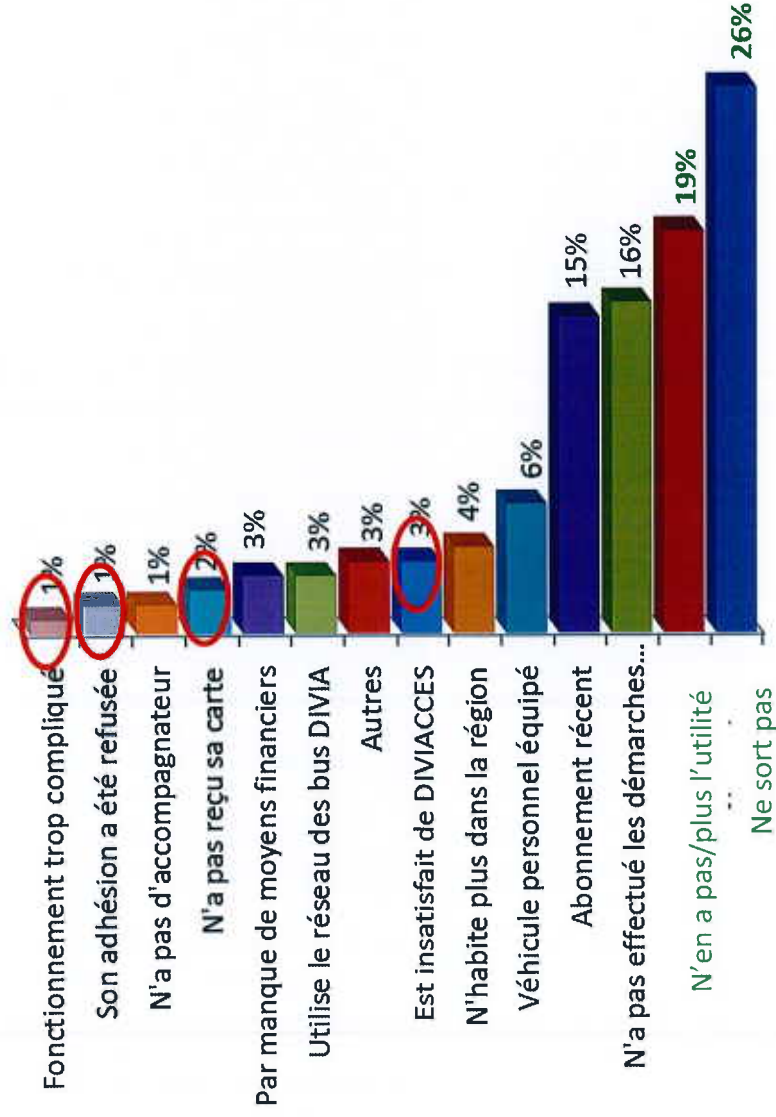
RAISONS DE NON UTILISATION

- ➔ **36,5% des adhérents du service Diviaccès ne l'utilisent pas** (contre 35,2% en 2007 – Base : 394 interviews)
- ➔ Les raisons principales de non utilisation ne concernent pas le service (26% des adhérents ne sortent pas, 19% n'en ont plus/pas l'utilité)
- ➔ **seules 7% des raisons peuvent être imputées au service**

Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas le service DIVIACCES ?

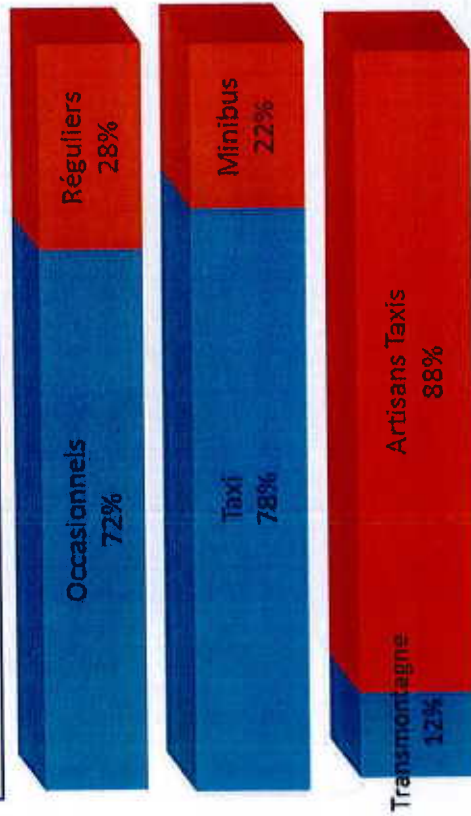
Base :

144 non utilisateurs



UTILISATEURS

Type d'adhérents



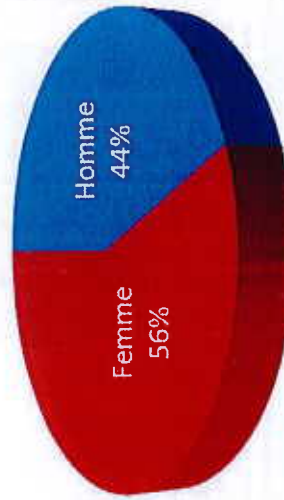
Handicap



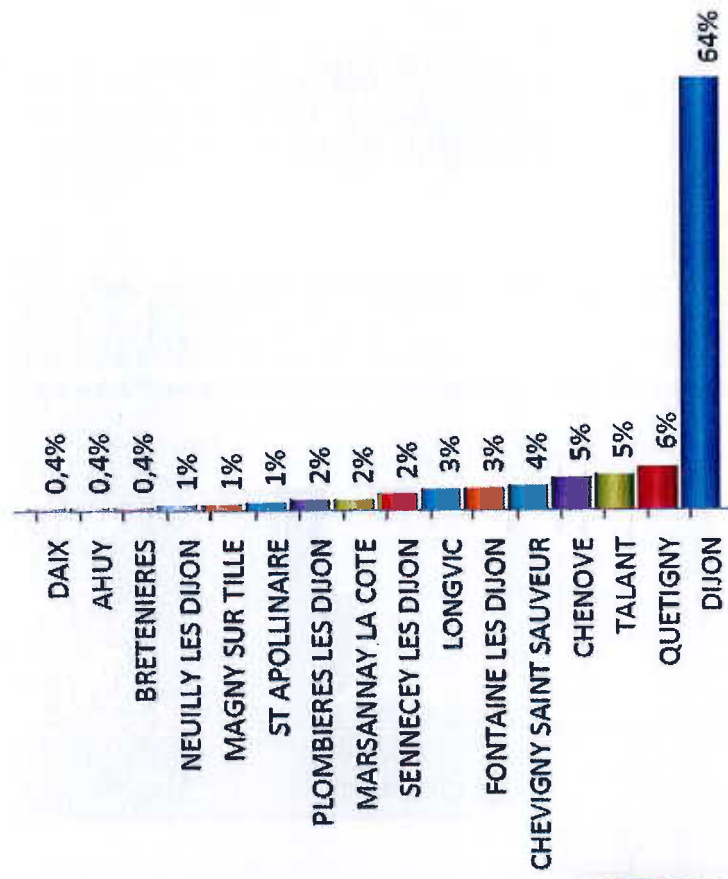
FRP : Fauteuil Roulant Pliable

FRNP : Fauteuil Roulant Non Pliable

Sexe



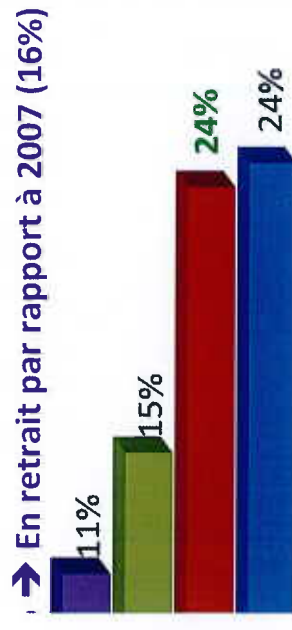
Commune d'habitation



UTILISATION ET CONNAISSANCE DU SERVICE DIVIACCES

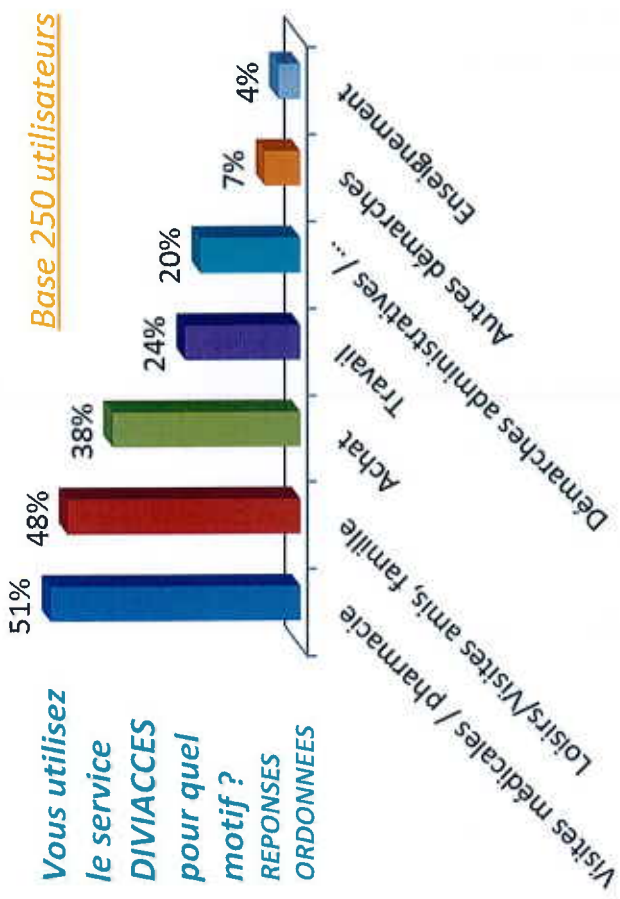
- ➔ 63,5% des adhérents au service Diviaccès l'utilisent réellement *(base 394 interviews)*
- ➔ Les adhérents réguliers, minibus ou Transmontagne, sont les plus nombreux à être utilisateurs. *(base 250 utilisateurs)*
- ➔ La connaissance du service se fait principalement par le « bouche-à-oreilles » :

A l'origine, comment avez-vous eu connaissance du service DIVIACCES ?



Bouche-à-oreilles

UTILISATION DU SERVICE



- Viennent en 1er rang les visites médicales (32%), puis les déplacements professionnels (27%) et les achats (18%)
- Les loisirs, bien que cités par 1 utilisateur sur 2, sont peu cités en rang 1.

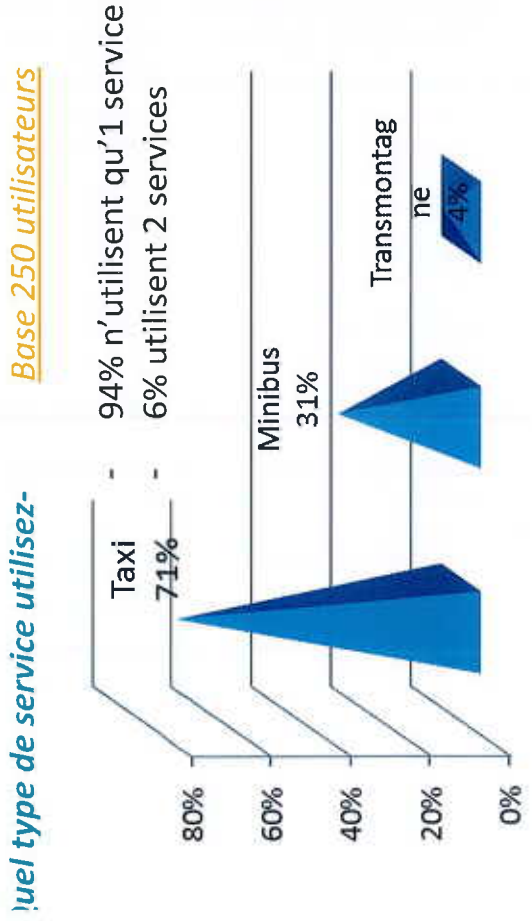
Combien de trajets avez-vous effectué durant les 7 derniers jours? **33 utilisateurs**

Moyenne	AUCUN	De 1 à 6	Plus de 6
4,5	28%	42%	30%

Combien de trajets avez-vous effectué au cours du mois dernier? **Base 180 utilisateurs**

Moyenne	AUCUN	De 1 à 29	30 et plus
19,5	8%	63%	29%

Les utilisateurs plutôt exclusifs avec un seul service utilisé, principalement pour des RDV médicaux. Les courses pour des raisons professionnelles sont moins nombreuses. Ce sont cependant les colporteurs/étudiants/salariés, utilisateurs plutôt réguliers, qui font le plus de trajets.



Les informations que vous recevez sur le service DIVI sont-elles suffisantes ?



2007
Oui : 81 % - 16 pts
Satisfaits : 80% + 9 pts
Très satis. : 45% + 24pts

Dans son ensemble, trouvez-vous le service DIVIACCES ?



TOTAL SATISFAITS : 89%

Et plus précisément, comment trouvez-vous l'accueil des télé conseillers ?



99% de satisfaits

Et plus précisément, comment trouvez-vous l'accueil des conducteurs de taxis ?



96% de satisfaits

■ Très satisfaisant ■ Assez satisfaisant ■ Peu satisfaisant ■ Pas du tout satisfaisant

89% des adhérents utilisateurs sont globalement satisfaits, dont 45% de très satisfaits. La satisfaction globale est en nette augmentation par rapport à 2007, notamment pour les très satisfaits qui passent de 21% en 2007 à 45% en 2011. Les insatisfactions portent principalement sur la ponctualité non respectée (71% des cas d'insatisfaction contre 51% en 2007). Cette augmentation, pour partie liée aux travaux du Tramway, doit être nuancée. En « mineur » : attention aux informations sur le service DIVIACCES fournies aux adhérents qui ne sont considérées comme suffisantes que par 65% des répondants, contre 81% en 2007.



CONCLUSIONS

- 👍 **89% d'adhérents utilisateurs satisfaits (dont 45% de très satisfaits... + 24 points)**
- 👍 Une satisfaction globale en évolution depuis 2007 (+ 9 points)
- 👍 Un **service téléphonique satisfaisant pour 99%** des adhérents utilisateurs, voir très satisfaisant pour 76% d'entre eux
- 👍 Des adhérents satisfaits (96%) à très satisfaits (55%) des conducteurs

MAIS

- 👍 Des **informations sur le service considérées comme insuffisantes par 35%** des adhérents utilisateurs (seulement 19% en 2007) ;

Des adhérents qui, s'ils devaient choisir une amélioration, demanderaient en priorité :

- une **amélioration du délai de réservation (93%)**
- une **amélioration de la ponctualité des services (88%)**

ACCESSIBILITE

- Quand le réseau bus sera accessible à 100%, seulement 9% des adhérents pensent l'utiliser pour TOUS leurs déplacements (35% pour une partie de leurs déplacements).
- Seulement 9% des adhérents pensent utiliser le tramway pour TOUS leurs déplacements (25% pour une partie de leurs déplacements).





Réseau Bus+Tram 2012



Commission Intercommunale d'Accessibilité
Lundi 5 décembre 2011



1. Réseau 2010 : une préfiguration réussie du réseau Bus+Tram

Réseau 2010 : une anticipation des changements

En préfigurant le réseau Bus+Tram, le réseau 2010 limite les changements perturbants pour les clients, lors de la mise en service du tramway :

- Armature du réseau conservée (Lianes)
- Renforcement des pôles de correspondance existants
- Maintien de la majorité des itinéraires actuels
- Destinations et numérotation des lignes conservées dans la mesure du possible

Réseau 2010 : de nombreux retours d'expérience

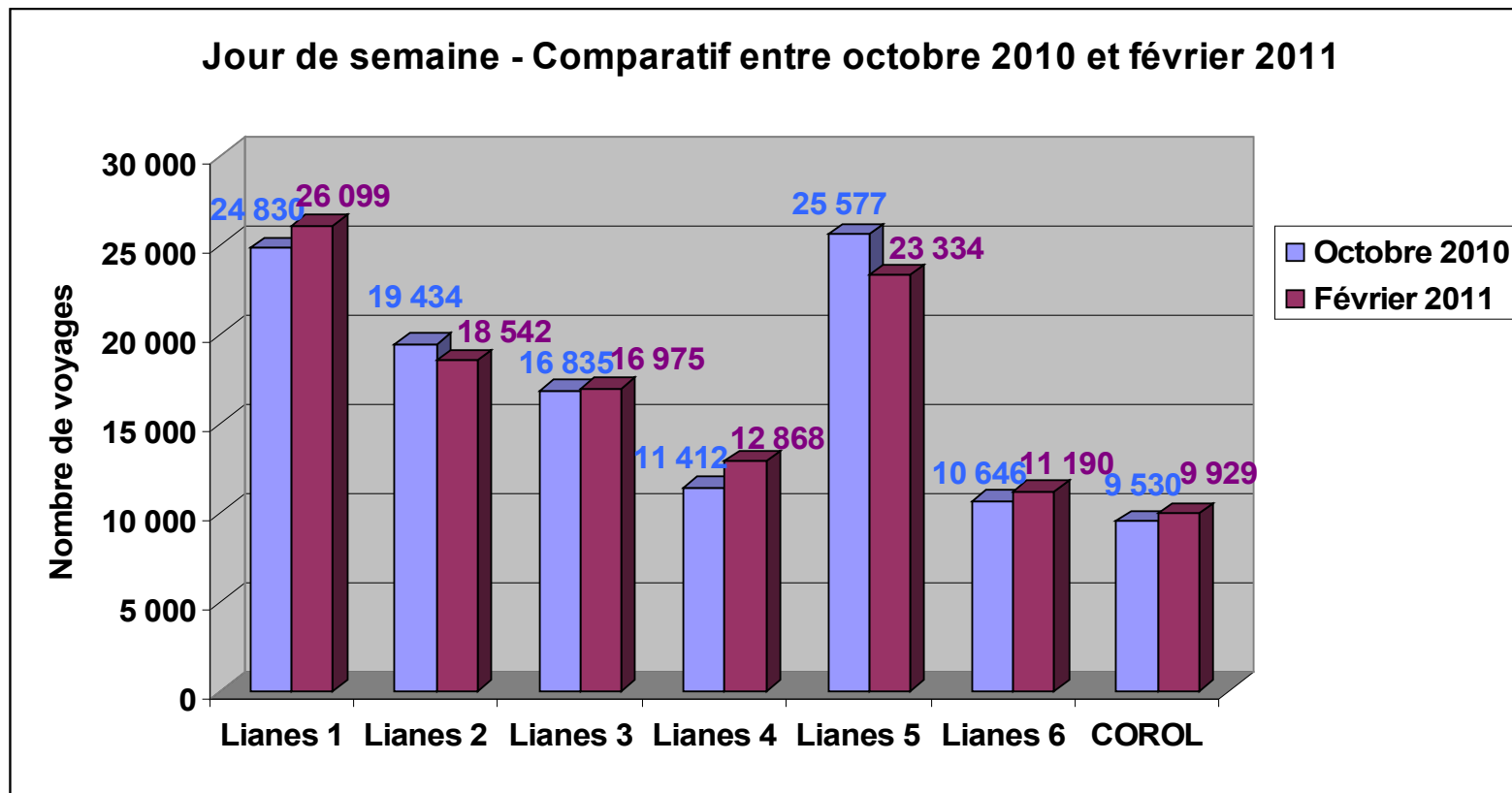
Enquêtes à bord des bus, comptages, rencontres avec les clients, réclamations... sont autant de **retours sur expérience bénéfiques**, en vue de l'évolution du réseau à la mise en service du tram.

Ils ont permis de :

- **Adapter le réseau** au printemps 2011 (Secteurs CHU et Poincaré)
- **Valider des réussites** (Corol, Flexo, Lianes 4...)
- **Mettre en lumière les ajustements à apporter** au réseau (Vieux Talant, Carmélites à Longvic...)

Le printemps 2011 a été également l'occasion **d'associer l'ensemble des élus des 22 communes** de l'agglomération aux évolutions à apporter au réseau Bus+Tram.

Fréquentation des Lianes et de Corol



- Les 2 Lianes qui desservent le Campus (**L1 et L5**) représentent respectivement **18 et 16% du trafic quotidien du réseau**.
- Avec près de 10 000 voyages, **Corol talonne les Lianes les moins fréquentées** (Lianes 6 et 4).



2. Les principes généraux du réseau Bus+Tram

Un réseau hiérarchisé, une offre optimale

Le haut niveau de service, armature du réseau :

Tramway	T	2 lignes de Tram et 5 Lianes
Lianes	L	Amplitude : 5h30 – 0h15 Fréquence aux heures de pointe : 5 à 10 min

Desserte des principaux équipements et grands quartiers de l'agglomération

Une offre complémentaire de « maillage », adaptée aux potentiels des communes et à des besoins précis :

Lignes	B	12 lignes urbaines Amplitude : 5h45 – 21h Fréquence aux heures de pointe : 10 à 25 min
--------	---	--

Desserte des communes périphériques

Proxi	P	3 services de proximité Amplitude : 7h – 20 h Courses régulières et sur réservation
-------	---	---

Desserte des communes périurbaines éloignées

CEROL		Amplitude : 5h45 – 21h15 Fréquence aux heures de pointe : 10 à 12 min
-------	--	--

Ligne de rocade, **liaison inter-quartiers** évitant le centre-ville

Flexo	F	Amplitude : 5h30 – 21h Fréquence aux heures de pointe : 15 à 30 min
-------	---	--

Services « à la carte » pour les Z.I., connectés au Tram

2012 : Réseau Bus+Tram, « l'effet Tram pour tous »

- **Rentrée 2012** : mise en service du réseau Bus+Tram
 - Mise en service de la première ligne de Tram (QUETIGNY Centre <> DIJON Gare)
 - Modification du réseau Bus associé
 - Maintien de la Lianes 2 et de la ligne 22
- **Décembre 2012** : mise en service de la deuxième ligne de Tram (CHENÔVE Centre <> P+R Valmy/Zénith)

COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITÉ

RAPPORT ANNÉE 2011

Le Conseil de Communauté au cours de sa séance du 10 avril 2008 a fixé la nouvelle composition de la Commission intercommunale d'accessibilité du Grand Dijon comme suit :

Représentants du Grand Dijon			
1 – Monsieur François REBSAMEN, Président			
2 – Monsieur Patrick MOREAU, Président en l'absence de M. REBSAMEN			
3 – Monsieur Jean ESMONIN			
4 – Monsieur André GERVAIS			
5 – Monsieur Gilbert MENUT			
6 – Madame Catherine HERVIEU			
7 – Madame Françoise TENENBAUM			
Associations, bailleurs sociaux, autres organismes *		Représentants	
1	Direction Départementale des Territoires	Monsieur	François BORDAS
2	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS)	Madame	Francette MEYNARD
3	Ordre des Architectes	Monsieur	Jean-Emmanuel BESSON
4	Fédération Nationale des Usagers des Transports Bourgogne (FNAUT)	Monsieur	Alain MORINO-ROS
5	Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés (ADAPEI)	Monsieur	Madame MILIEU
6	Association Nationale pour l'Intégration des Handicapés Moteurs (ANPIHM)	Monsieur	Monsieur ASSANTE
7	Association des Paralysés de France (APF)	Monsieur	Bruno AUBERTIN
8	Association Valentin Haüy (AVH)	Madame	Marie-Claude BRENOT
9	Comité pour le Droit au Travail des Handicapés et l'Egalité des Droits (CTED)	Madame	Monsieur CORDIER
10	Trisomie 21 Côte d'Or	Madame	Geneviève ZIMMER
11	Union Nationale des Amis et Familles de Malades (UNAFAM)	Monsieur	Francis JAN
12	Immobilière des Chemins de Fer Sud-Est Méditerranée SA d'HLM	Monsieur	Denis MOGIS
13	Office Public d'Aménagement et de Construction (OPAC)	Monsieur	Jean-Pierre PIROCCA
14	Office Public de l'Habitat 21 (OPH 21)	Monsieur	Michel PATOIS
15	NEOLIA	Monsieur	François WEIL
16	Société Coopérative d'Intérêt Collectif Habitat Bourgogne et Champagne	Madame	Agnès NEVEU
17	ADOMA	Madame	Roselyne SIMEON
18	VILLEO	Monsieur	Emmanuel PICARD
19	Association pour Adultes et Jeunes Handicapés 21 (APAJH 21)	Madame	Françoise LANDRY
20	Association Handicap Evasion Loisirs	Monsieur	Pascal VERVOITTE

* : ce tableau tient compte des modifications intervenues depuis avril 2008 : changement de dénomination des organismes,...

En 2011, les travaux de la Commission Intercommunale d'Accessibilité ont porté essentiellement sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains et la présentation du réseau 2012 Tramway et Bus.

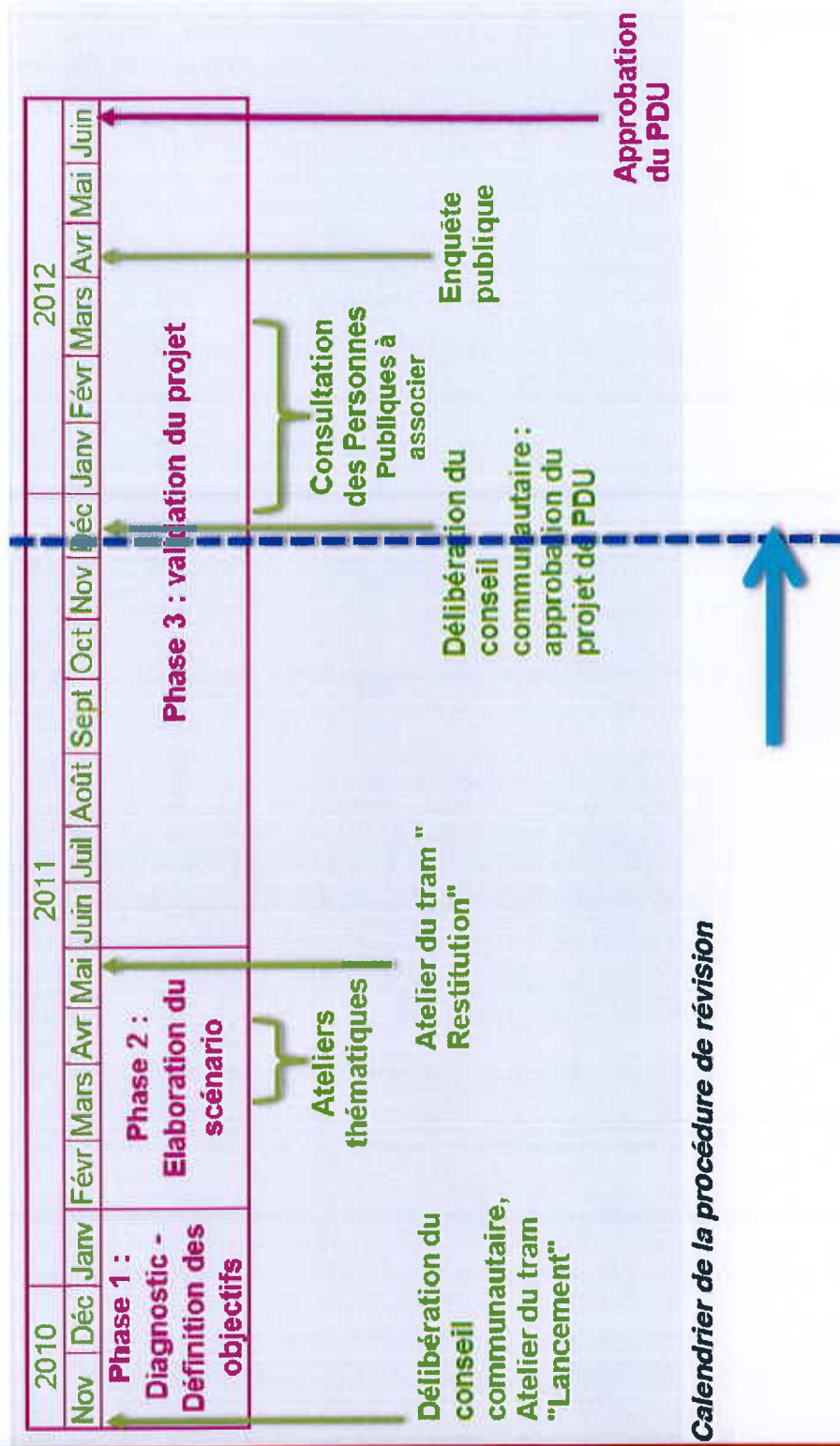
Ces travaux sont consignés dans le compte-rendu de la réunion du 5 décembre 2011 de la Commission Intercommunale d'Accessibilité figurant ci-après avec les annexes.



Révision du PDU de l'agglomération dijonnaise

Commission accessibilité – 5 décembre 2011

Calendrier de révision du PDU



Calendrier de la procédure de révision

Ordre du jour

1. **Préambule : les objectifs du PDU révisé (rappel)**
2. La stratégie et le programme d'actions du PDU
3. La justification du projet

Les objectifs des PDU selon la loi (rappel)

- L'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la facilité d'accès, l'équilibre entre la protection de l'environnement et la santé
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine et l'amélioration de l'accès aux réseaux pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant un partage de la voirie équilibré entre les modes
- La diminution du trafic automobile
- Le développement des modes alternatifs à la voiture
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie
- L'organisation du stationnement (voirie et ouvrages)
- L'organisation des livraisons
- L'amélioration de la mobilité des actifs
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique unique
- Le développement d'actions en faveur de l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables

Les
objectifs du PDU
révisé

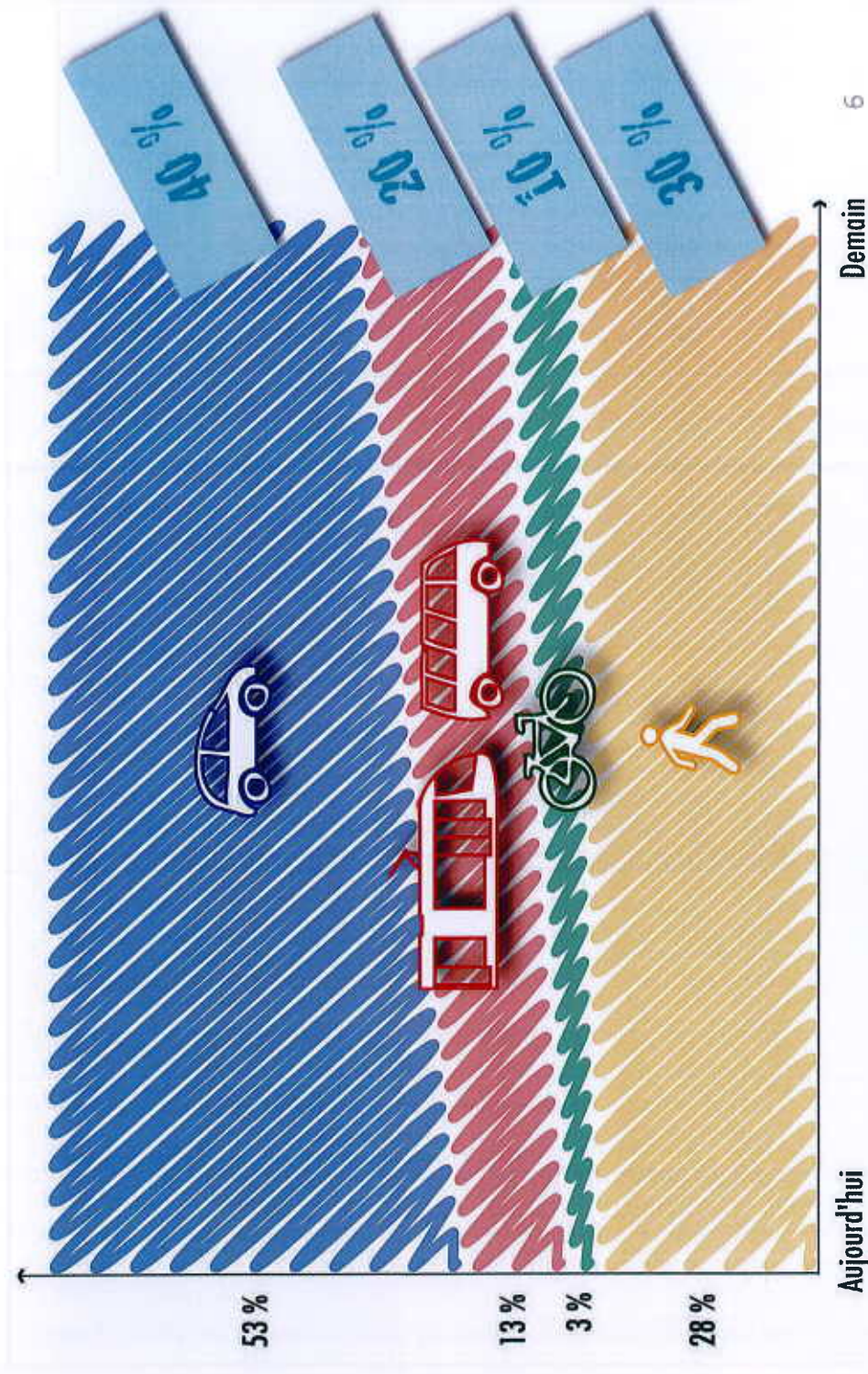
Les objectifs du PDU révisé du Grand Dijon

- « Faire des déplacements un outil pour...
- ...rapprocher les habitants
- ...une agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé »

Les
objectifs du PDU
révisé

Les indicateurs chiffrés

Des objectifs cibles de part modale pour les déplacements des habitants du Grand Dijon



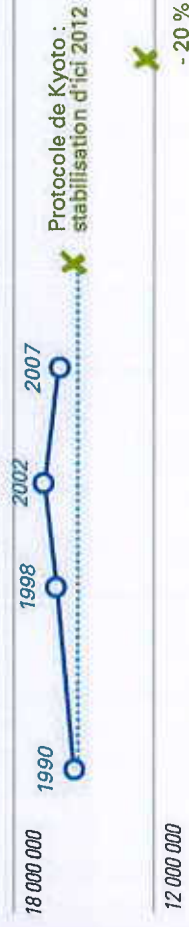
Les
objectifs du PDU
révisé

Les indicateurs chiffrés

Un objectif cible de diminution du kilométrage parcouru en voiture

-10 % de km routiers en 2020

Émissions de GES en Bourgogne en tonnes CO₂e (hors utilisation des terres, leurs changements et la forêt - à climat corrigé)



6 000 000

Avec 2,7 % d'augmentation de ses émissions par rapport à 1990, la Bourgogne n'a pas encore atteint l'objectif national de stabilisation des émissions de GES d'ici 2012 (Protocole de Kyoto).

Division par 4 en 2050 X

0

Les
objectifs du PDU
révisé

L'annexe accessibilité

Elle indique les actions à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport public, de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

En cohérence avec les documents existants :

- Schéma Directeurs d'Accessibilité (SDA) pour les réseaux de transport en commun
- PAVE : en cours de réflexion sur les communes du Grand Dijon

Les actions sont séparées en 2 parties :

- Accessibilité des transports en commun (pour 2015)
- Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Elles font partie du plan d'actions du PDU

Les
objectifs du PDU
révisé

Ordre du jour

1. Preamble : les objectifs du PDU révisé
(rappel)
2. Stratégie et programme d'actions du PDU
3. La justification du projet

**La stratégie : 4 axes d'intervention, 33 actions
(ACTION 0 = mise en service du tram)**

Axe 1 : la rue, un espace à mieux partager

Axe 2 : un système de transport à coûts maîtrisés

**Axe 3 : vers une offre de transport globale et
concurrentielle**

**Axe 4 : articulation des politiques de
déplacements et d'urbanisme**

Quelques constats qui fondent les actions (rappel)

Le partage de la rue...

- un enjeu « **sociétal** »
- un enjeu de **qualité de vie en ville**
- une **volonté de la part des communes**
- **des pratiques d'aménagement à renouveler et à harmoniser**
(sans les homogénéiser)

La rue, un espace
à mieux partager

Les actions

Action 1	Etablir un guide d'aménagement des voies apaisées
Action 2	Communiquer et sensibiliser lors de la mise en place de zone à trafic apaisé
Action 3	Renforcer la politique en faveur des vélos
Action 4	Elaborer et mettre en oeuvre le plan directeur des continuités piétonnes
Action 5	Coordonner la mise en accessibilité des voies avec la démarche « code de la rue »
Action 6	Définir la réglementation marchandises et assurer son contrôle
Action 7	Définir des itinéraires poids lourds
Action 8	Organiser une offre logistique adaptée aux centres-villes et aux zones industrielles/d'activités
Action 9	Hiérarchiser le réseau viaire

La rue, un espace
à mieux partager

Action 1

Établir un guide
d'aménagement
des voies apaisées



- **Objet et description de la mesure :**

- Établir des principes de conception partagés entre les différents gestionnaires de voirie pour l'aménagement de zones à trafic apaisé (zones 30, zones de rencontre), en tenant compte du contexte urbain (traversées de localités, quartiers résidentiels, centres de villes et de village)
- Développer des principes d'aménagement efficaces et reproductibles pour favoriser un déploiement rapide et significatif des zones apaisées dans l'agglomération

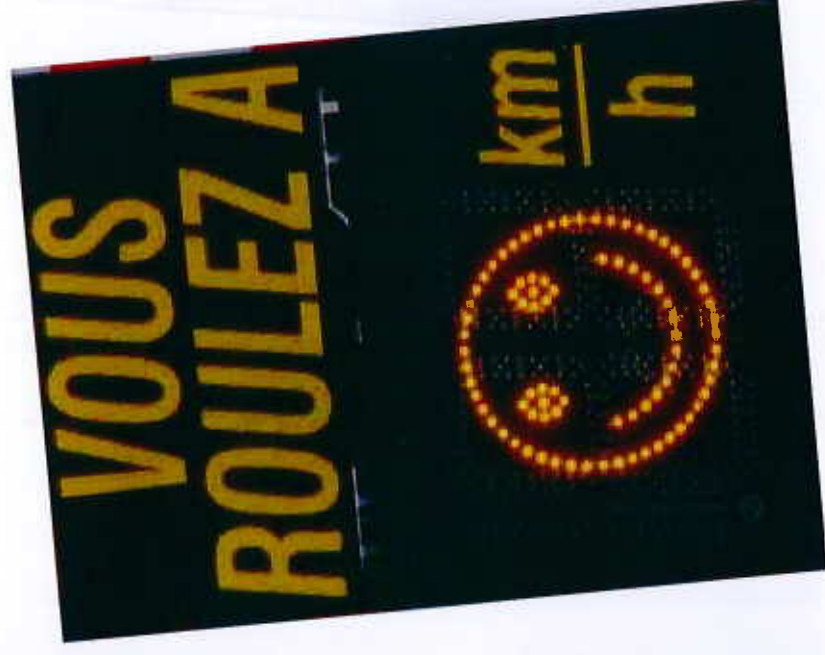
- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon

- **Partenaires :** Communes / CG

La rue, un espace
à mieux partager

Action 2

Communiquer et
sensibiliser lors de
la mise en place
des zones 30



- **Objet et description de la mesure :**

- Accompagner les communes dans la mise en place de zones à trafic apaisé (information, sensibilisation, pédagogie, actions événementielles)
- Se doter d'outils d'évaluation permettant d'adapter les aménagements lorsque cela est nécessaire pour crédibiliser le dispositif

- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon

- **Partenaires :** Communes / CG

La rue, un espace
à mieux partager

Action 4

Élaborer et mettre
en œuvre le plan
directeur des
continuités
piétonnes



• **Objet et description de la mesure :**

Établir un schéma directeur des itinéraires piétons visant notamment à :

- établir des continuités de cheminements confortables pour les piétons entre les cœurs de quartiers
- augmenter le rayon d'action des stations tram et des arrêts de lignes
- traiter les traversées d'axes 50
- améliorer le confort du piéton dans les sites à enjeux (grands équipements, zones commerciales, etc.)

• **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon

• **Partenaires :** Communes, Département, CCI, associations d'entreprises



La rue, un espace
à mieux partager

Action 5

Coordonner la
mise en
accessibilité des
voies avec la
démarche « code
de la rue »

- **Objet et description de la mesure :**

Tirer parti de la démarche « code de la rue » (développement des zones 30 et des zones de rencontre) pour développer rapidement les espaces accessibles aux PMR

- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon
- **Partenaires :** Communes, Département



La stratégie : 4 axes d'intervention, 33 actions

Axe 1 : la rue, un espace à mieux partager

Axe 2 : un système de transport à coûts maîtrisés

Axe 3 : vers une offre de transport globale et concurrentielle

Axe 4 : articulation des politiques de déplacements et d'urbanisme

Quelques constats qui fondent les actions (rappel)

- les coûts d'exploitation du réseau bus Divia pour la collectivité augmentent plus vite que les recettes
- une variation d'un km/h de vitesse commerciale du réseau bus se traduit par une variation de 3 millions d'euros/an dans le bilan d'exploitation
- les déplacements représentent le deuxième poste (17%) du budget des ménages (2009), en augmentation constante depuis 1960

Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés

BR
&A

interface transports

Les actions

Action 10	Mettre en oeuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale du réseau bus Divia
Action 11	Améliorer la qualité du réseau de transport urbain
Action 12	Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Transco, TER et Divia
Action 13	Intégrer le désenclavement des modes doux dans les opérations d'aménagement urbain
Action 14	Soutenir les plans de déplacements entreprise/école/interentreprises et développer des actions en partenariat avec l'activité commerciale
Action 15	Rationaliser les transports de marchandises
Action 16	Instaurer une tarification solidaire

Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés

Action 11

Améliorer la qualité du réseau de transports urbains



Interface Transport



• **Objet et description de la mesure :**

- Renouvellement progressif du parc de matériel roulant
- Etude et adaptation en continu de l'offre de transport en fonction des besoins du territoire
- Etude sur la mise en site propre ou en haut niveau de service des axes bus forts
- Développement de produits de gestion de la relation clientèles innovants

• **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon

• **Partenaires :** Délégitaire du réseau Divia, Communes de l'agglomération

Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés

Action 13

Intégrer le désenclavement des modes doux dans les opérations d'aménagement urbain



• **Objet et description de la mesure :**

Dans le bilan des opérations d'aménagement urbain, intégrer la réalisation des aménagements de désenclavement pour les piétons et les vélos (franchissement des coupures)

- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Communes
- **Partenaires :** Grand Dijon, aménageurs



Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés

Action 16

Instaurer une tarification solidaire

BR & FA

interface transport



- **Objet et description de la mesure :**
Instauration d'une tarification solidaire
- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon
- **Partenaires :** Divia

La stratégie : 4 axes d'intervention, 33 actions

Axe 1 : la rue, un espace à mieux partager

Axe 2 : un système de transport à coûts maîtrisés

Axe 3 : vers une offre de transport globale et concurrentielle

Axe 4 : articulation des politiques de déplacements et d'urbanisme

Quelques constats qui fondent les actions (rappel)

- la qualité de l'offre TC n'est que l'un des facteurs de succès des politiques de déplacements durables, après la politique de stationnement public
- aujourd'hui, 8 personnes sur 10 déclarent ne pas avoir de problème de stationnement sur leur lieu de travail (EMD 2009)
- l'adhésion d'un ménage à un service d'autopartage (par exemple) permet de réduire ses déplacements automobiles et augmente la fréquence d'utilisation des TC et des modes doux

Une offre de
transport globale
et concurrentielle

RR
&A

interface transport

Les actions

Action 17	Améliorer la mobilité des seniors
Action 18	Étendre la politique de régulation du stationnement public dans l'agglomération
Action 19	Développer l'offre de stationnement automobile en rabattement sur les réseaux TER / Divia
Action 20	Développer l'offre de parcs de stationnement vélos de rabattement sur les réseaux TER et Divia
Action 21	Poursuivre la mise en oeuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains
Action 22	Optimiser l'accès à l'agglomération en TER
Action 23	Favoriser le développement de solutions de déplacement innovantes
Action 24	Expérimenter des stations de covoiturage dans les zones d'activités
Action 25	Créer une plateforme d'e-covoiturage régionale
Action 26	Mettre en oeuvre et pérenniser des circuits « Piédibus » dans les écoles
Action 27	Harmoniser l'offre tarifaire des transports publics
Action 28	Travailler sur la lisibilité et la qualité des interfaces de correspondance

Une offre de
transport globale
et concurrentielle

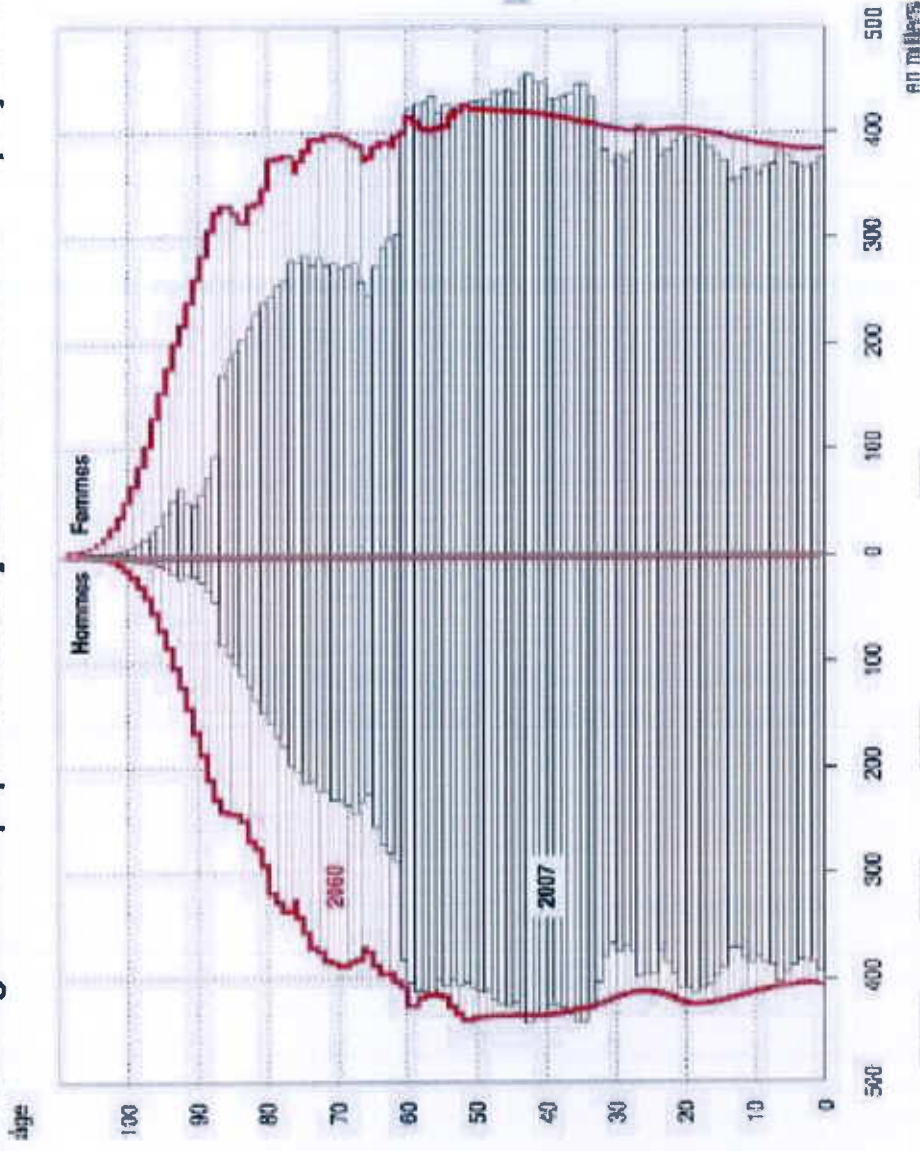
Action 17

Améliorer la
mobilité des
seniors

**BR
&A**

interface
transport

Pyramide des âges de la population française estimation 2007 – projections 2060



- **Objet et description de la mesure :**
Etudier une nouvelle solution de mobilité en faveur des seniors sur l'agglomération
- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon
- **Partenaires :** Opérateurs de réseaux

Une offre de transport globale et concurrentielle

Action 21

Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains



interface transports



- **Objet et description de la mesure :**
 - Etude de mise en accessibilité des arrêts
 - Aménagements physiques des arrêts
- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Grand Dijon
- **Partenaires :** Divia, Communes

La stratégie : 4 axes d'intervention, 33 actions

Axe 1 : la rue, un espace à mieux partager

Axe 2 : un système de transport à coûts maîtrisés

Axe 3 : vers une offre de transport globale et concurrentielle

Axe 4 : articulation des politiques de déplacements et d'urbanisme

Les actions associées

Action 29	Utiliser les PLU pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire
Action 30	Transposer les principes de densification urbaine le long des axes TC dans les PLU
Action 31	Organiser le stationnement privé dans les PLU (article 12)

Les actions relatives au suivi et à l'évaluation

Action 32	Observatoire du PDU
Action 33	Créer une instance transport de marchandises

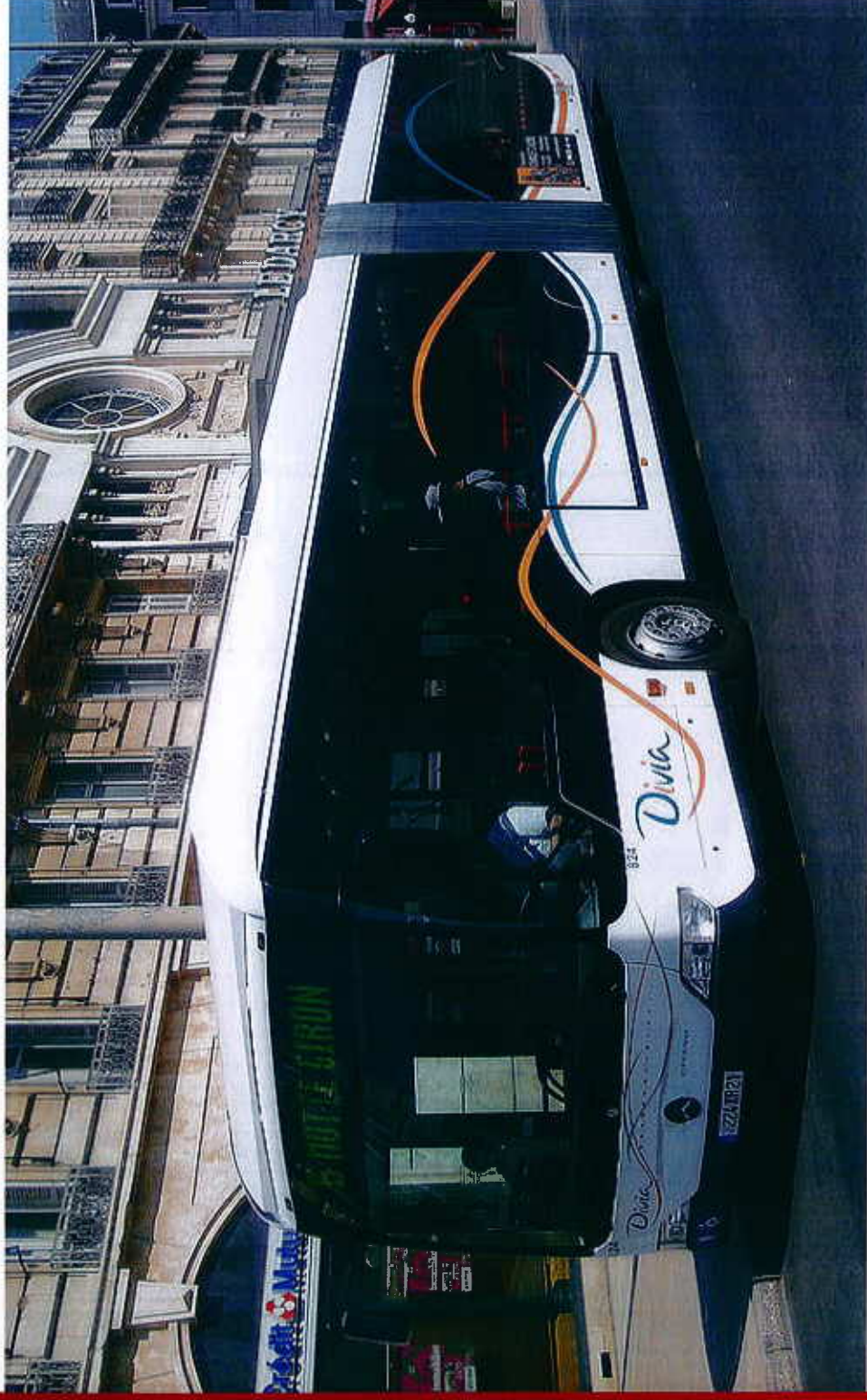
Les actions
relatives au suivi
et à l'évaluation

Action 32

Observatoire du PDU

BR
&A

interface transport



- **Objet et description de la mesure :**

- Intégrer à l'observatoire la mesure des progrès de la mise en accessibilité du réseau de transports urbains

- **Maitre(s) d'ouvrage(s) :** Conseil Régional, Conseil Général, Grand Dijon
- **Partenaires :** Divia, TER, Transco

Ordre du jour

1. Préambule : les objectifs du PDU révisé (rappel)
2. Stratégie et programme d'actions du (projet de) PDU
3. La justification du projet

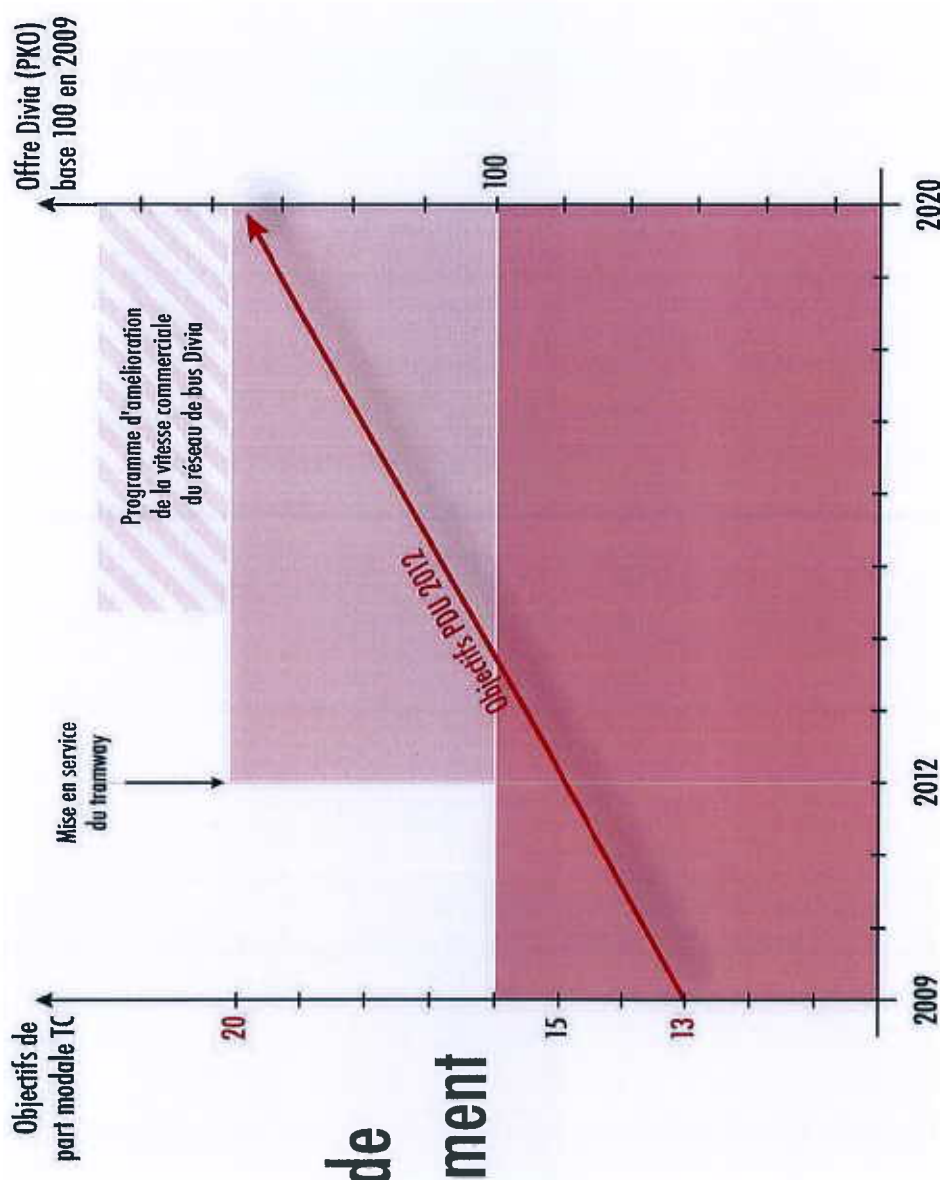
Un projet de PDU qui se donne les moyens de ses ambitions...

Cohérence entre
objectifs et plan
d'actions

BR
&A

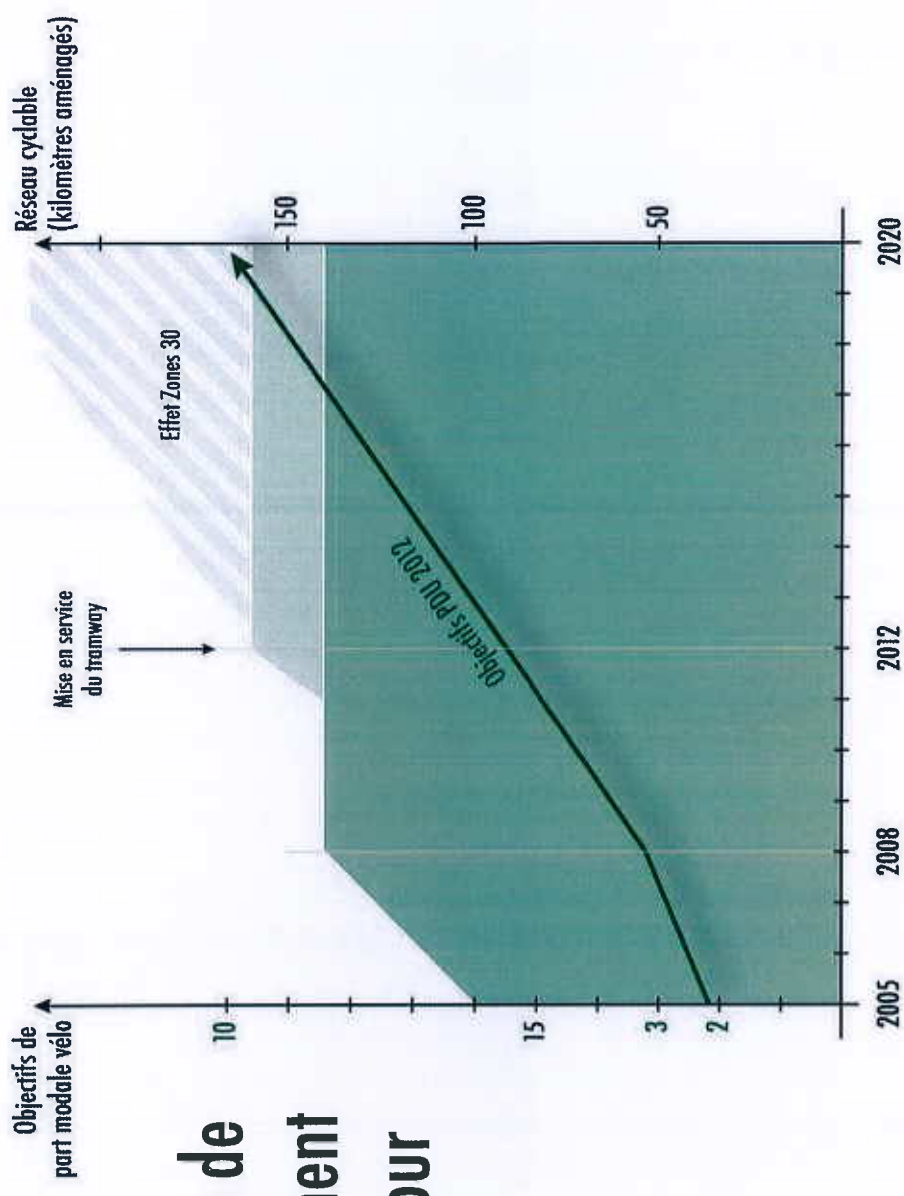
interface transport

...en termes de dimensionnement de l'offre TC



Un projet de PDU qui se donne les moyens de ses ambitions...

...en termes de développement de l'offre pour les modes actifs



Cohérence entre objectifs et plan d'actions

Un projet compatible avec les dispositions législatives et les documents de planification supérieurs existants...

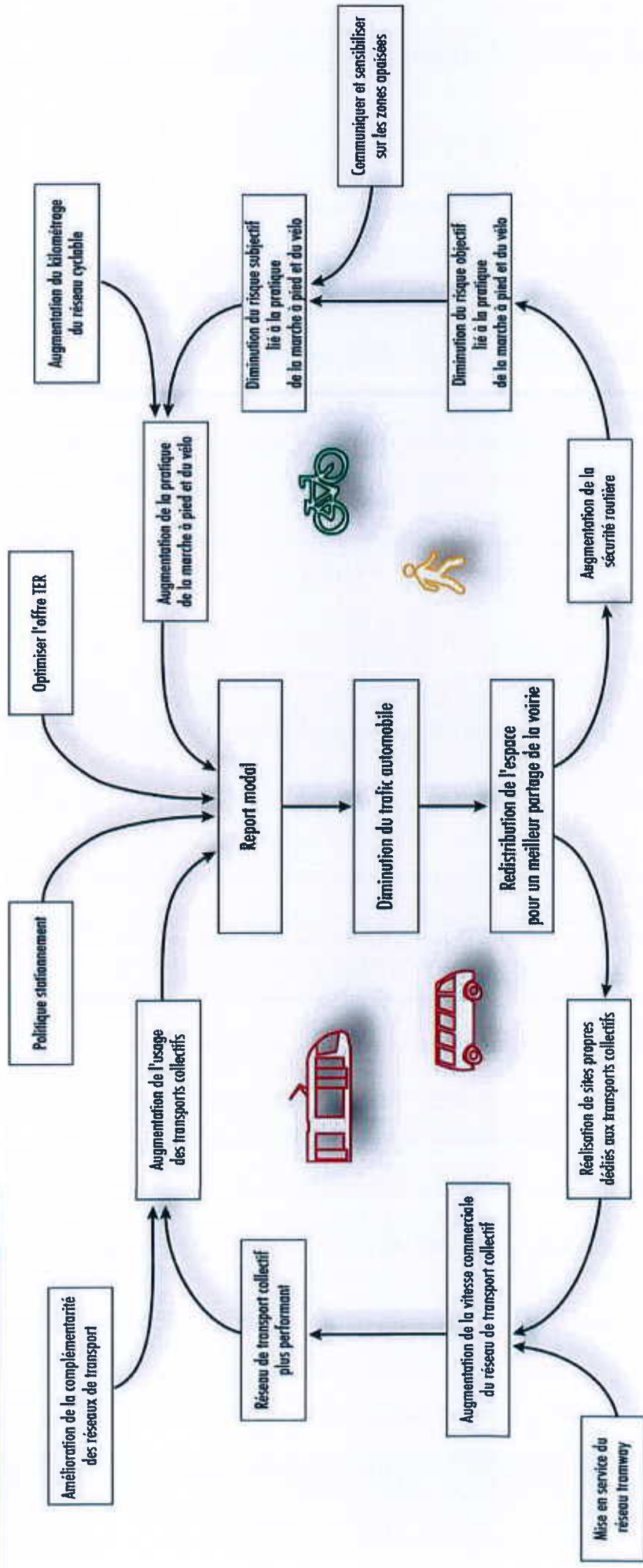
- ✓ les 11 objectifs de la loi
- ✓ le SCoT du Dijonnais
- ✓ le Schéma Régional Climat Air Energie
- ✓ le Plan climat énergie territorial

... et qui anticipe

- ✓ le Plan de Protection de l'Atmosphère (en cours)

Compatibilité
avec les
documents cadres

Des actions qui « font système »



La combinaison d'actions se renforçant les unes et les autres permettra de créer les conditions d'une « spirale positive » de changement des comportements de mobilité