

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 27 septembre 2012

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. GRANDGUILLAUME

Convocation envoyée le 20 septembre 2012

Publié le 28 septembre 2012

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 82

Nombre de présents participant au vote : 67

Nombre de membres en exercice : 82

Nombre de procurations : 8

SCRUTIN : POUR : 75

ABSTENTION : 0 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 0

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Benoît BORDAT	M. Michel ROTGER
M. Pierre PRIBETICH	M. Joël MEKHANTAR	M. François NOWOTNY
M. Jean ESMONIN	M. Christophe BERTHIER	Mme Christine MASSU
Mme Colette POPARD	M. Philippe DELVALEE	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Rémi DETANG	Mme Anne DILLENSEGER	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Gaston FOUCHERES
M. François DESEILLE	M. Georges MAGLICA	M. Pierre PETITJEAN
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Nelly METGE	Mme Claude DARCIAUX
M. Patrick CHAPUIS	Mme Elizabeth REVEL	M. Nicolas BOURNY
M. Michel JULIEN	Mme Christine MARTIN	M. Jean-Philippe SCHMITT
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Nathalie KOENDERS	M. Philippe GUYARD
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
Mme Catherine HERVIEU	M. Alain MARCHAND	M. Gilles MATHEY
M. François-André ALLAERT	M. Mohammed IZIMER	M. Jean-Claude GIRARD
M. Jean-Claude DOUHAIT	Mme Hélène ROY	Mme Françoise EHRE
M. Jean-Paul HESSE	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Patrick BAUDEMONT
Mme Badiaâ MASLOUHI	Mme Joëlle LEMOUZY	Mme Geneviève BILLAUT
M. Patrick MOREAU	M. Jean-Yves PIAN	M. Murat BAYAM
M. Dominique GRIMPRET	Mme Stéphanie MODDE	M. Michel BACHELARD
M. Didier MARTIN	M. Philippe CARBONNEL	M. Philippe BELLEVILLE
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Louis LAURENT	M. Norbert CHEVIGNY
M. André GERVAIS	M. Roland PONSAA	Mme Noëlle CAMBILLARD.

Membres absents :

M. Jean-François DODET	M. Gilbert MENUET pouvoir à Mme Noëlle CAMBILLARD
M. Gérard DUPIRE	M. Jean-Patrick MASSON pouvoir à Mme Stéphanie MODDE
Mme Christine DURNERIN	M. Yves BERTELOOT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
Mme Myriam BERNARD	Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Alain MILLOT
M. Franck MELOTTE	Mme Elisabeth BIOT pouvoir à Mme Joëlle LEMOUZY
M. Rémi DELATTE	M. Alain LINGER pouvoir à M. Jean-Claude GIRARD
M. Gilles TRAHARD	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
	M. Michel FORQUET pouvoir à Mme Dominique BEGIN-CLAUDET.

OBJET : DEPLACEMENTS

Révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération dijonnaise : approbation du PDU 2012-2020

Par délibération du 19 novembre 2010, la Communauté d'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé en 2001.

Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un périmètre des Transports Urbains pour une période de 5 à 10 ans.

Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :

- une annexe portant sur l'accessibilité et rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en oeuvre du PDU sur l'environnement.

Les éléments du diagnostic ont mis en évidence 3 grands enjeux :

- Renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle
- Prendre en considération l'échelle du bassin de vie et son caractère multipolaire
- Sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements

Des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- Modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, passer de 13% à 20% pour les transports en commun, passer de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied
- Réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

Au sein de groupes de travail thématiques, un plan d'actions a été élaboré dont les 4 grandes thématiques sont les suivantes :

- la rue, un espace à mieux partager
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés
- vers une offre de transports globale et concurrentielle
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme

Ces thèmes ont été traduits en 33 actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de 2 lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU s'est faite de manière concertée avec l'Etat, les collectivités territoriales, les associations d'usagers, les organisations de transporteurs professionnels... donnant ainsi une dimension collective au projet.

En application des dispositions du code des Transports, le projet de PDU, arrêté par délibération du 15 décembre 2011, a été transmis pour avis aux personnes publiques associées et consultées qui disposaient d'un délai de 3 mois pour rendre leur avis, à défaut de quoi, celui-ci était réputé favorable. Quatorze avis ont été reçus dans le délai imparti et quatre hors délais. Ils ont tous été joints au dossier d'enquête publique. Ces avis ont ensuite été analysés et des réponses ont été apportées par le Grand Dijon et constituent **l'annexe 1** de la présente délibération.

Le Président du Tribunal Administratif de Dijon a été saisi le 2 février 2012 pour procéder à la désignation du ou des commissaires-enquêteurs. Par ordonnance n° E12000024/21 en date du 16

février 2012, une commission d'enquête a été désignée et composée comme suit : Monsieur Montmayeul en tant que Président de la commission, Madame Gotti et Monsieur Olivier en tant que membres titulaires et Monsieur Monso en tant que membre suppléant.

En date du 12 mars 2012, le Président du Grand Dijon a pris un arrêté prescrivant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique. Cette enquête publique s'est déroulée du 11 avril au 11 mai 2012 inclus soit une durée de 31 jours consécutifs. Elle a porté sur le territoire du Périmètre des Transports Urbains (PTU) regroupant les 22 communes membres de l'agglomération Dijonnaise.

Le dossier d'enquête publique a été tenu à disposition du public durant toute cette période dans l'ensemble des mairies de l'agglomération et au siège du Grand Dijon.

Par ailleurs, la commission d'enquête a tenu douze permanences dans les communes de Dijon, de Longvic, Chenôve, Quetigny et Fontaine les Dijon ainsi qu'au siège du Grand Dijon. Lors des permanences, la commission d'enquête a accueilli 79 personnes.

Au total, 52 observations ont été consignées sur les registres d'enquête, auxquelles s'ajoutent 18 courriers et 3 pétitions.

Le projet de PDU révisé n'a pas fait l'objet d'une opposition dans son ensemble. Cependant, un certain nombre d'observations ont porté sur le futur plan du réseau de bus et tram et les trajets individuels des habitants, ce qui n'a pas de rapport direct avec les principes et les orientations du PDU.

Ces observations ont été analysées par la Communauté d'agglomération Dijonnaise qui a apporté des réponses à ces remarques du public. Cela constitue **l'annexe 2** de la présente délibération.

La commission d'enquête a rendu son rapport, ses conclusions et avis, le 14 juin 2012 et a émis **un avis favorable** au projet de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté de l'agglomération dijonnaise assorti de **3 réserves** :

Au vu de ces conclusions, il est proposé de **lever favorablement les 3 réserves** et d'apporter les éléments de réponses suivants :

- les principes d'organisation du réseau bus + tram tels qu'ils sont exposés dans la réponse du maître d'ouvrage en date du 23 mai 2012 citée dans le rapport aux pages 49 et 50, doivent être inscrits dans le PDU;

Réponse :

Dans le projet de PDU, la mise en place du réseau bus + tram à partir de septembre 2012 fait l'objet d'une rapide présentation dans le cadre de l'action 0 du Tome 2 du PDU. Le plan du réseau Divia bus + tram figure dans le PDU uniquement à titre informatif. La restructuration du réseau Divia n'est pas une action du PDU en soi mais bien une action complémentaire à l'action 0 qui est la mise en service des 2 lignes de tramway.

Le Grand Dijon rappelle que la réorganisation du réseau Divia avait fait l'objet d'une large concertation durant l'année 2011 et que depuis ce plan et les principes du réseau avaient été diffusés et communiqués au public.

Néanmoins, le Grand Dijon propose d'intégrer les orientations et les choix qui ont amené à la mise en place de ce nouveau réseau. Ces éléments seront précisés dans le cadre de l'action 0 puisque le nouveau réseau est construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway.

- la hiérarchisation du réseau viaire est une priorité : elle doit être inscrite dans le calendrier de réalisation des actions du PDU avant la mise en service de la LINO. L'action 9 la prévoit de manière trop tardive ;

Réponse :

Le projet de PDU prévoit de lancer une étude, pilotée par l'Etat, sur la hiérarchisation du réseau viaire à partir de 2014. Or, à cette date, la Lino devrait déjà être opérationnelle et les usagers auront adopté de nouvelles habitudes de déplacement.

Lors des derniers contacts avec la DREAL, celle-ci s'est engagée à relancer, dès l'approbation du PDU, la réflexion, déjà initiée par ses services en 2009.

Il est donc proposé de modifier le calendrier des actions en conséquence et de prévoir un lancement de l'étude fin 2012.

- le tableau de la page 41 du volume 1 doit être modifié car les bases d'évaluation ne sont pas identiques pour la situation actuelle et la situation future. La modification ne devra pas modifier le rapport entre les quatre modes sans les divers.

Réponse :

Dans le projet de PDU, le diagramme de la page 41 du Tome 1 représente les répartitions modales actuelles et les objectifs de parts modales que s'est fixés le Grand Dijon pour 2020. Pour la situation actuelle, les parts modales totalisent 97% ; les 3% manquants correspondent à la catégorie « Autres » qui représente les deux roues motorisés, rollers, skates, fauteuils roulants, taxis, transports employeur, fourgons, camionnettes, camions, transport fluvial, avions et autres modes (tracteurs, engins agricoles...). Pour la situation future, le Grand Dijon avait choisi de ne pas fixer d'objectifs de répartition modale pour la catégorie « Autres ».

Etant donné la forte proportion de 2 roues motorisés dans la catégorie « Autres », il est proposé d'intégrer ces 3% à la part modale des voitures ; les 4 postes pour la situation actuelle représentant ainsi un total de 100%.

Il est donc proposé de modifier le diagramme en conséquence.

Le Grand Dijon a suivi les trois réserves formulées par la commission d'enquête et a apporté des éléments de réponse positifs à chacune d'elles, considérant qu'elles renforçaient les choix et la cohérence du PDU sans remettre en cause l'esprit général qui a concouru à l'élaboration du PDU.

La Commission d'Enquête a également assorti son avis de recommandations dont l'analyse et les réponses apportées par le Grand Dijon constituent **l'annexe 3** de la présente délibération.

En outre, l'examen attentif du dossier a permis, de détecter un manque de précision ou de clarté ou des erreurs matérielles qui ont été corrigés. Il s'agit de clarifications mineures qui concourent à une meilleure lisibilité et compréhension du dossier.

Vu l'avis du bureau,

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **de prendre en compte** les modifications apportées au plan de déplacements urbains conformément à la présente délibération et ses annexes,
- **d'approuver** le plan de déplacements urbains et ses deux annexes,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à engager toutes les actions et démarches utiles à la mise en œuvre de ce dossier.

Plan de Déplacements Urbains : Approbation du PDU 2012 – 2020

Annexe 1 – Réponses apportées aux observations et demandes de précisions des personnes publiques associées

Références	Contenu des observations	Réponses apportées
<p>Neuilly les Dijon</p> <p>Délibération en date du 30 janvier 2012</p>	<p>Monsieur BERRY rappelle aux membres du Conseil Municipal que la communauté d'agglomération dijonnaise a adopté en 2001 son premier plan de déplacements urbains autour de 3 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – développer les modes alternatifs à la voiture particulière ; – maîtriser les flux d'échange entre le Grand Dijon et les territoires voisins ; – assurer le bien être des habitants. <p>Une démarche de révision du PDU a été engagée fin 2010. Depuis cette décision, un diagnostic a été réalisé et des réunions thématiques regroupant notamment les collectivités territoriales, les services de l'État, les associations d'usagers et les professionnels des transports ont été organisées.</p> <p>Le PDU 2012 – 2020 entend confirmer les orientations du premier PDU et poursuivre les efforts entrepris ces dernières années en matière de déplacements (aménagement cyclables, renforcement et amélioration du réseau de transports publics urbains...). Mais il a également vocation à développer les synergies autour des projets structurants de l'agglomération.</p> <p>Les objectifs du PDU 2012 – 2020 sont donc ambitieux et s'inscrivent dans une politique des déplacements cohérente et globale. Il s'agit ainsi de :</p> <ul style="list-style-type: none"> – renforcer et améliorer la performance des réseaux de transports en commun, – impulser une politique de stationnement incitant au report modal, – agir pour construire une agglomération cyclable et « marchable », – participer à la mise en cohérence des politiques publiques notamment l'articulation entre les déplacements et les projets d'aménagement urbain. <p>Le PDU est en interdépendance avec les documents d'urbanisme et les schémas départementaux et régionaux des transports lorsqu'ils existent. Si le SCOT notamment s'impose au PDU, les plans locaux d'urbanisme doivent par ailleurs être compatibles avec le PDU.</p> <p>Les objectifs du PDU ont été déclinés en quatre thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rue, un espace à mieux partager, 	

- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont ensuite été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 constituée de la mise en service des deux lignes de tram, fil rouge du PDU révisé.

Le projet de PDU 2012 – 2020 a été adopté par le Conseil de Communauté réuni le 15 décembre 2011 et doit désormais être soumis pour avis aux personnes publiques associées.

La commune a déjà intégré certaines mesures instaurées par le projet de plan de déplacements urbains et notamment :

- la mise en zone 30 de l'ensemble de la commune, à l'exception de la RD905 bis, qui vise à permettre la mixité entre vélos et usagers motorisés et à apporter plus de sécurité aux piétons ;
- une réflexion sur les cheminements piétonniers à l'intérieur de la commune engagée avec la réalisation du plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics qui va par ailleurs amener le Conseil Municipal à engager des travaux afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie aux personnes porteuses d'un handicap ;
- la sensibilisation à l'utilisation du vélo plutôt qu'un véhicule motorisé en implantant des parkings à vélo et en intégrant le Club des villes et territoires cyclables ;
- la volonté de créer un parking autos et vélos au plus proche de la halte ferroviaire afin d'en favoriser l'accès et de développer le transport multimodal ;
- la mise en place d'un pédibus qui n'a pas pu malheureusement être relancé à la rentrée scolaire 2011, faute de bénévoles pour l'encadrement.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité, décide de donner un avis favorable au projet de plan de déplacements urbains 2012 – 2020 mais demande la prise en compte des observations suivantes :

- compte tenu des actions envisagées par le PDU et ce document s'imposant aux documents d'urbanisme des communes de l'agglomération, il est souhaitable que des mesures de soutien financier et technique soient envisagées à l'échelle communautaire afin de permettre aux communes d'engager les travaux et les réflexions attendus ;
- le développement du trafic TER sur l'Est Dijonnais est à renforcer avec

- Le Grand Dijon prend note des mesures déjà mises en place au sein de la commune de Neuilly les Dijon.

- Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.

- Le Grand Dijon n'est pas le chef de file de l'ensemble des actions du PDU et certaines actions dépendent également de l'engagement des Autorités Organisatrices de Transport concernées et des différents partenaires (gestionnaires de voirie...).

- Les actions 19, 20 et 22 vont dans le sens de cette observation. Le Grand Dijon

	<p>notamment la mise en place de parking autos + vélos et une tarification harmonisée avec l'ensemble des partenaires. Il est demandé de ne pas omettre d'associer la Région Franche Comté à la réflexion menée autour de l'harmonisation de l'offre tarifaire des transports publics ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'utilisation du vélo ne pourra progresser qu'à condition que des pistes cyclables, insuffisantes aujourd'hui, soient créées (ou des bandes cyclables lorsqu'il n'est pas possible de créer des pistes) afin d'assurer la sécurité des cyclistes et que les pistes ou bandes existantes soient entretenues avec régularité et attention. 	<p>rappelle son souhait de voir se développer notamment l'usage du TER. Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne de laisser la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER à la halte de Neuilly les Dijon. Le conseil régional de Franche Comté est associé à cette réflexion.</p> <p>- Le Grand Dijon rappelle sa volonté de voir se développer le réseau cyclable et d'apporter une continuité et cohérence entre les aménagements cyclables. Néanmoins, le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements et d'en assurer leur entretien. Le Grand Dijon s'est doté en 2002 d'une compétence voirie, « dont voies de circulation réservées aux pistes cyclables », afin de pouvoir réaliser les engagements du Contrat d'agglomération 2002-2006. Dans ce Contrat d'Agglomération, seul un certain nombre d'itinéraires cyclables était identifié et incombait au Grand Dijon.</p>
<p>Saint Apollinaire</p> <p>Délibération en date du 6 février 2012</p>	<p>La COMADI a adopté en 2001 son premier PDU.</p> <p>Le conseil communautaire, par délibération du 15 décembre 2011, a approuvé le second projet de Plan de Déplacements Urbains 2012 – 2020. Il confirme les orientations du PDU de 2001 mais développe les synergies autour des projets structurants de l'agglomération ; les objectifs poursuivis s'inscrivent dans une politique des déplacements cohérente et globale. Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - renforcer et améliorer la performance des réseaux de transports en commun, - impulser une politique de stationnement incitant au report modal, - agir pour construire une agglomération cyclable et pédestre, - participer à la mise en cohérence des politiques publiques notamment l'articulation entre les déplacements et les projets d'aménagement urbain. <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie.</p> <p>Les PLU doivent être compatibles avec le PDU.</p> <p>La révision du PDU a été engagée en novembre 2010 pour aboutir à une délibération du conseil communautaire du Grand Dijon en juin après avis des communes et après une enquête publique en avril prochain.</p> <p>Le projet découle du diagnostic et des différentes réflexions menées au cours de réunions thématiques et de rencontres regroupant notamment les collectivités territoriales, les services de l'État, les associations d'usagers et les professionnels des transports durant l'année 2010 – 2011 avec 2 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ modifier les parts modales pour réduire la part de la voiture : 	

- pour la voiture particulière : passer de 53% à 40%,
- pour les transports en commun : passer de 13% à 20%,
- pour les vélos : passer de 3 à 10%,
- pour la marche : passer de 28 à 30%,
 - diminuer de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens au sein de l'agglomération.

Ces deux objectifs ont été déclinés en quatre thématiques (elles-mêmes développées en 33 actions) :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Après avoir pris connaissance des remarques exprimées au sein des commissions municipales « travaux-urbanisme » et « culture-communication-développement durable », le conseil municipal EMET 25 VOIX POUR, (1 ABSENTION Philippe Ardouin, O CONTRE) un avis favorable sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

D'une manière générale, le conseil municipal exprime sa réserve sur l'objectif de réduction de la place de la voiture dans la ville de 53 à 40%. Si l'objectif peut apparaître vertueux à l'égard du développement durable, il ne doit pas être dépourvu de réalisme à l'heure où de nombreux ménages comptent plusieurs véhicules par foyer.

1. Action 3 sur le renforcement de la politique en faveur des vélos :

Le conseil municipal souhaite que les quartiers ou communes qui ne bénéficient pas d'une desserte transports en commun importante en termes de cadencement, de services soirée ou dominical soient privilégiés dans le déploiement du service public de mise à disposition de vélos. Les conseillers s'étonnent que le dispositif VELODI ne soit pas cité dans le PDU.

Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.

- Le Grand Dijon ambitionne de devenir une référence écologique et se doit de fixer des objectifs ambitieux. Cette volonté de réduction importante de la place de la voiture dans la ville s'accompagne par une volonté de développer les transports en commun et les modes doux et d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle.

1. Le dispositif vélodi n'est pas cité dans le PDU car il est mis en place depuis quelques années déjà (2007). Le Grand Dijon ne prévoit pas, à l'heure actuelle, d'accroître son périmètre de fonctionnement. Si l'usage du vélo répond parfaitement aux zones ou territoires cités dans la délibération (zones peu desservies en transport collectif), c'est moins le cas des services de vélos partagés qui fonctionnent sur des zones denses. Les zones périphériques pavillonnaires sont peu denses avec un taux d'équipement en vélos très supérieur à la moyenne. Les utilisateurs de vélos ont mieux fait d'utiliser leur vélo personnel, et c'est dans ce cas des équipements facilitant l'usage du vélo qui doivent être développés (vélos stations aux principaux points d'arrêts du réseau ou aux terminus, aménagements cyclables, sécurisation des itinéraires...). Les actions 3 et 20 du PDU répondent à cette problématique.

Les utilisateurs de Vélodi sont des personnes non équipées d'un vélo personnel (pas de places dans leur logement de centre ville, jeunes installés

	<p>2. Action 16 sur la politique tarifaire : La commune souhaite avoir des éléments plus précis sur les pistes envisagées sur la tarification solidaire.</p> <p>3. Action 18 sur la politique de régulation du stationnement public dans l'agglomération : Au sein des commissions municipales, la majorité des membres considère que la réduction de l'offre de stationnement pose problème notamment aux abords des équipements structurants (grand stade, CHU...) comme au niveau des entrées d'agglomération. Il est indispensable de pouvoir disposer d'une capacité de stationnement importante en proximité pour éviter le stationnement anarchique et dangereux.</p> <p>4. Action 31 sur l'organisation du stationnement privé dans les PLU : Pour développer la place des transports collectifs, le SCOT préconise d'utiliser l'outil stationnement comme levier en matière de mobilité : l'article 12 permet aux communes de réglementer leur stationnement. Il semble toutefois difficile de ne pas prévoir davantage de places de stationnement par logement compte tenu du nombre de véhicules par foyer. Là aussi, la possibilité offerte aux habitants de garer facilement leurs véhicules n'est pas incompatible avec le développement de l'utilisation des transports en commun ou transports doux en ville. Restreindre les capacités de stationnement dans les propriétés revient à reporter la charge de stationnement sur l'offre de parkings publics, ce qui va là aussi à l'encontre du SCOT.</p>	<p>temporairement...) ou des personnes les utilisant lors de leur déplacement professionnel (pause déjeuner, déplacement centre ville...).</p> <p>2. La nouvelle gamme tarifaire Divia est détaillée dans le cadre des délibérations du Grand Dijon du 16 février 2012 et du 21 juin 2012.</p> <p>3. Le Grand Dijon rappelle que l'offre de stationnement est un puissant levier pour inciter au report modal. Après étude et analyse approfondie (état d'occupation des places existantes...), il a été démontré que la capacité résiduelle de stationnement (en tenant compte pour le centre ville des parkings en ouvrage) est suffisante pour compenser les places supprimées suite à la mise en service des deux lignes de tramway. Par ailleurs, les grands équipements (grand stade, CHU, Zénith, piscine olympique, Université...) seront desservis par le tramway. Enfin, le PDU doit être compatible avec le SCOT qui s'est positionné sur la question du stationnement.</p> <p>4. Le PDU se doit d'être compatible avec le SCOT et se charge de reprendre les normes de stationnement prescrites au sein du SCOT. Pour l'habitat, il s'agit uniquement de minimum ; aucun maximum n'a été fixé dans le PDU. Par ailleurs, les coefficients modérateurs définis dans l'action 31 du PDU ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'habitat.</p>
<p>Magny sur Tille Délibération en date du 17 février 2012</p>	<p>La population de Magny sur Tille est très sensible à la problématique des déplacements : la circulation qui traverse le village, les modalités différentes pour se rendre sur les lieux de travail, de commerce et de services, les déplacements à l'intérieur des quartiers, les modes de déplacements doux (marche,vélo) et l'interconnexion avec le reste du Grand Dijon, les transports en commun, leurs fréquences et les parcs relais.</p> <p>La municipalité donne un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon tel que approuvé par le Conseil communautaire du 15/12/2011.</p> <p>Elle adhère particulièrement aux deux objectifs globaux quantifiés (p35) : - modifier les parts modales pour réduire la part de la voiture : passer de 53% à</p>	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>

40%, pour les transports en commun, passer de 13% à 20%, pour les vélos de 3 à 10% et la marche de 28 à 30%,

- réduire le kilométrage global parcouru en voiture (au moins de 10%)

Magny sur Tille entend s'inscrire dans cette démarche avec toutefois les spécificités et difficultés liées à son positionnement en 2ème couronne du Grand Dijon, de village sans commerce, ni zone d'activité et peu de transport en commun.

Aussi, il est noté avec intérêt les actions 12, 19, 20 et 22 qui favorisent le rabattement sur les haltes ferroviaires pour lesquelles on pourrait escompter une halte Magny/Fauverney à l'endroit de l'ancienne halte, ainsi qu'un parc relais pour les tramways et bus (Chevigny/Quetigny).

Comme le montre la carte p114, le poids de la Plaine de la Saône est prépondérant en termes de circulation entrant dans le Grand Dijon et les déplacements pendulaires sont réalisés en majorité en voiture, créant de grosses difficultés sur la RD905 et la RD109 traversant Magny sur Tille.

Il convient de traiter cette entrée d'agglomération avec les actions citées plus haut mais aussi avec la plus grande concertation entre les parties concernées : Conseil Général de Côte d'Or pour RD 905 et RD 109, Conseils régionaux de Franche Comté et Bourgogne pour TER Dijon-Auxonne, Transco.

La dimension du problème dépasse largement les moyens financiers et techniques des communes traversées, en particulier ceux de Magny sur Tille (budget et voirie).

Le même type d'approche d'intérêt communautaire est à mener pour assurer une continuité piétonne et cyclo en entrée d'agglomération Est, et pour le tronçon entre Magny sur Tille et Chevigny Saint Sauveur (les cartes p83 et 86 montrent bien les discontinuités).

Le Plan Ambition Côte d'Or peut être un des éléments de financement.

Il pourrait aussi être envisagé une aide des collectivités dans l'acquisition de vélos électriques par les particuliers. Par ailleurs, le covoiturage se pratique déjà par initiative individuelle mais pourrait être plus développé et l'action 25 « plateforme e-voiturage régionale » retient toute l'attention de la municipalité.

Il en va de même pour la thématique « la rue, un espace à mieux partager ».

A ce sujet, une grande partie des rues du village sont désormais en zone 30 et certains secteurs en zone de rencontre, ils ne sont pas indiqués comme tels sur les cartes p 51 et 78. Des aménagements restent à réaliser et la municipalité approuve l'idée de création d'une boîte à outils à destination des communes

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et indique que ces observations seront étudiées dans le cadre de la poursuite des réflexions sur les haltes ferroviaires au sein de l'agglomération.

- L'ensemble des gestionnaires de voirie et les Autorités Organisatrices des Transports sont définis comme partenaires et seront associés à la mise en œuvre des actions 12, 19, 20 et 22 du PDU.

- La révision du schéma directeur cyclable (action 3) et l'élaboration d'un schéma directeur piétons (action 4) seront réalisés par le Grand Dijon pour une meilleure cohérence et complémentarité au niveau intercommunal. Les actions 3 et 4 devront intégrer les problématiques spécifiques liées aux communes de 2ème couronne.

- Le grand Dijon réalise ou favorise des mesures collectives en faveur de l'utilisation du vélo (vélos stations, aménagements cyclables, service Diviavélos, VéloDi...). Le Grand Dijon n'a pas fait le choix actuellement de participer à des investissements à usage privé.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a modifié les cartes en conséquence (pages 56 du Tome 1 et page 12 du Tome 2).

	<p>pour la réalisation d'aménagement de zones apaisées, l'élaboration d'un guide communautaire avec campagne d'informations (actions 1 et 2). Le même intérêt est porté à l'action 26 visant à mettre en œuvre et pérenniser des circuits « piédibus » et « vélobus » pour les trajets domicile-école. Des précisions sur les estimations financières indiquées de 3 000 € d'investissements/école et 4 000 € de fonctionnement par école par an sont souhaitées. Enfin, l'action 31 prévoit d'organiser le stationnement privé dans les PLU. Telle que prévue, elle convient à la Commune de Magny sur Tille qui est située en 2ème couronne du Grand Dijon mais pas dans un secteur bien desservi en transport en commun. Il est proposé de donner à connaissance cet avis pour la commune de Magny sur Tille. Après délibération, cette résolution est adoptée à l'unanimité.</p>	<p>- L'action 26 prévoit une étude dans laquelle seront précisées les estimations financières (montants au cas par cas).</p>
<p>Longvic Délibération en date du 20 février 2012</p>	<p>Monsieur José Almeida, Premier Adjoint au Maire informe le Conseil Municipal que le Grand Dijon souhaite à travers le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2012-2020 confirmer les orientations du précédent PDU élaboré en 2001 en matière de déplacements urbains. La commune en qualité de Personne Publique Associée doit émettre un avis sur ce projet de PDU. Ce nouveau document de planification des déplacements sur le territoire du Grand Dijon se fixe comme grands objectifs de modifier les parts modales pour réduire le rôle de la voiture comme mode de déplacement privilégié et de faire la ville des circuits courts. Le PDU est décliné en 4 thématiques et 34 actions : - la rue, un espace à mieux partager, - un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés, - vers une offre de transports globale et concurrentielle, - articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme. Longvic est totalement en adéquation avec ce schéma de développement durable des territoires permettant de réduire au mieux les nuisances engendrées par les déplacements et développant les offres de transports alternatifs aux véhicules particuliers (transport en commun urbain, mode doux et TER...). Ce projet étant pleinement en synergie avec l'urbanisation et le développement de la commune, il propose d'émettre un avis favorable sur le projet de PDU 2012 – 2020 du Grand Dijon. Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, EMET un avis favorable au projet de PDU 2012-2020 du Grand Dijon.</p>	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>

Quetigny

Délibération en date du
21 février 2012

La Communauté d'Agglomération Dijonnaise a adopté, en 2001, son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui était construit autour de 3 objectifs :

- développer les modes alternatifs à la voiture particulière,
- maîtriser les flux d'échange entre le Grand Dijon et les territoires voisins,
- assurer le bien être des habitants.

Par délibération du 19 novembre 2010, le Conseil de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision de ce Plan de Déplacements Urbains.

Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une période de cinq à dix ans.

Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :

- l'une portant sur l'accessibilité et rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement.

La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs. Elle s'est déroulée de novembre 2010 à janvier 2011 et s'est appuyée sur un atelier du tram ainsi que sur les diagnostics et études déjà menés dans le cadre de la réalisation du tramway et de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées dans le cadre du PDU de 2001 mais également les marges de progression existantes. Il a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc.) sur lesquels l'agglomération doit poursuivre ses efforts.

A l'issue de ce diagnostic, le comité de pilotage a défini une politique générale : rapprocher les habitants dans une agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé.

Ont été définis, trois objectifs principaux :

- renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle,
- inscrire les déplacements dans une armature territoriale multipolaire et interconnectée,

- sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Par ailleurs, des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,

- réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Les réflexions ont été enrichies par différents groupes de travail thématiques qui se sont réunis entre mars et avril 2011 et auxquels les communes de l'agglomération dijonnaise ont été invitées à participer. Cette phase a donné lieu à la tenue d'un atelier du tram qui a permis à l'ensemble des acteurs de l'agglomération de réagir sur le plan d'actions proposé.

Les objectifs du PDU 2012-2020 ont été déclinés en quatre thématiques :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de deux lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU 2012-2020 s'est faite de manière concertée avec l'Etat, les collectivités territoriales, les associations d'usagers notamment, donnant ainsi une dimension collective au projet.

Une consultation auprès des personnes publiques associées a été lancée fin décembre 2011 pour une période de trois mois.

A l'issue de cette phase de consultation, le projet de PDU 2012-2020 sera soumis à enquête publique avant son approbation définitive par le Conseil Communautaire du Grand Dijon mi 2012.

Aujourd'hui, la Ville de Quetigny est amenée à se prononcer sur le projet de PDU 2012-2020 et ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale.

L'ensemble des partenaires (autorités organisatrices des transports, collectivités

	<p>territoriales, opérateurs de transports, associations etc.) sont concernés par la mise en œuvre des actions qui, combinées les unes aux autres, permettront de converger vers les objectifs fixés dans le PDU 2012-2020.</p> <p>En tant que gestionnaire de voirie, les communes sont sollicitées dans le cadre de plusieurs actions (aménagement de zones à trafic apaisé, aménagements de voirie pour permettre la fluidité des bus, aménagements cyclables, extension du stationnement régulé etc.).</p> <p>L'axe 4 du PDU 2012-2020, qui consiste à articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme, invite également les communes à intégrer dans leur Plan Local d'Urbanisme des dispositifs permettant de favoriser la perméabilité piétonne, la densification de l'urbain le long des axes de transports en commun, et de limiter l'offre de stationnement privé dans les secteurs bien desservis en transports en commun.</p> <p>L'ensemble des actions du PDU 2012-2020 traduisent une volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous et une ambition de faire de l'agglomération dijonnaise, une référence écologique.</p> <p>Le Conseil Municipal de Quetigny souhaite attirer l'attention sur la question du ferroutage et du transport intermodal de marchandises, solutions alternatives au « tout routier ». Il est en effet nécessaire de prêter une attention particulière au schéma de livraison de l'agglomération dijonnaise et de favoriser les types de transport qui remplacent l'utilisation des camions.</p> <p>Ceci exposé, le Conseil Municipal émet un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2012 – 2020 du Grand Dijon et à ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale.</p>	<p>- Le Grand Dijon souscrit à cette remarque. C'est le sens de l'action 15 dont une des mesures consiste à encourager l'usage des modes complémentaires à la route pour la livraison des marchandises.</p> <p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Talant</p> <p>Délibération en date du 21 février 2012</p>	<p>En 2001, un Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Dijonnaise a été validé. Le Conseil Municipal de Talant l'a approuvé par délibération N°4601 du 4 avril 2000.</p> <p>Le PDU est un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30-12-1996).</p> <p>Le PDU est en interdépendance et cohérence avec les documents d'urbanisme et les schémas départementaux et régionaux des transports.</p> <p>Au delà d'une simple interdépendance et cohérence, le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA), les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) s'imposent au PDU. Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles au PDU.</p>	

Le PDU nécessite actuellement, du fait des évolutions réglementaires et des projets structurants de l'agglomération (dont la mise en œuvre du tram) d'être révisé.

Ainsi, par délibération du 19 novembre 2010, la Communauté d'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision de son Plan de Déplacements Urbains.

Une première phase du projet a consisté en un diagnostic et une définition des enjeux et objectifs du nouveau PDU. Elle s'est déroulée entre novembre 2010 et janvier 2011.

A l'issue, des groupes de travail ont été réunis par le Grand Dijon entre mars et avril 2011, ce qui a permis une concertation sur les problématiques et l'élaboration d'un plan d'actions.

Par délibération du 15 décembre 2011, le Conseil Communautaire a approuvé son projet de PDU 2012-2020.

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 rend obligatoire la consultation des personnes publiques associées.

C'est dans ce cadre qu'il est demandé au Conseil Municipal d'émettre un avis sur ce projet dans un délai de 3 mois, soit avant le 20 mars 2012, après réception du dossier le 20 décembre 2011.

Le dossier sera ensuite soumis à enquête publique avant son approbation définitive.

Enjeux, objectifs et thématiques du PDU 2012-2020 :

• **Enjeux :**

- renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle,
- prendre en considération l'échelle du bassin de vie et son caractère multipolaire
- sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

• **Objectifs :**

- modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,
- réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

Par ailleurs, dans son PLU approuvé en 2006, la ville de Talant avait intégré des continuités piétonnes, primordiales pour favoriser la connexion des quartiers et l'accès aux lignes de transport en commun.

- **Co-voiturage**

La ville de Talant a mis à disposition des places de stationnement au Conseil Général de Côte d'Or pour la création, par convention, d'une aire de co-voiturage.

Compatibilité du PDU 2012 – 2020 avec la politique déplacements de la Ville de Talant

Les enjeux et objectifs du PDU révisé sont compatibles avec la politique de la ville de Talant en matière de déplacements et d'urbanisme.

Toutefois, dans le cadre des 33 actions précisées dans le projet de PDU révisé, la ville de Talant souhaite que soient intégrés les points d'attention suivants :

- Respecter la spécificité du territoire talantais et plus spécifiquement la politique de déplacements qu'elle met en œuvre dans le cadre de ses compétences.
- Conserver les cadencements des lignes de bus permettant la desserte des axes principaux de la ville et l'ouverture du quartier du Belvédère sur l'agglomération.
- Une concertation doit être engagée afin de mettre en cohérence les restrictions de circulation spécifiques à chaque commune dans le cadre de l'organisation du transport de marchandises.
- Sur le point spécifique du transport de matières dangereuses, il doit être confirmé que ces véhicules ne se présenteront pas à l'entrée du tunnel du Talant qui leur est interdit. Pour cela, ils devront être dirigés vers un itinéraire de contournement de la Lino plus en amont du giratoire de Talant.
- Une cohérence doit être recherchée entre les différents plans d'action en faveur du co-voiturage à l'échelle de l'agglomération, du département et de la région.
- Un juste équilibre doit être recherché entre stationnement public et privé, en tenant compte de la spécificité de chaque quartier.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et les spécificités et problématiques locales de chaque commune seront prises en compte lors de la mise en œuvre des actions du PDU.

- Le réseau bus + tram 2012 respecte cette volonté et la Lianes 5 dessert le quartier Belvédère avec une fréquence de 7 minutes en heures de pointe et 8 à 10 minutes en heures creuses.

- L'objectif de l'action 6 est bien d'harmoniser la réglementation relative aux transports de marchandises sur l'agglomération. Cette concertation pourrait être menée au sein de l'instance (action 33) qui sera mise en place.

- Les transports de matières dangereuses ne pourront pas emprunter le tunnel de la Lino. Le jalonnement de ces transports est pris en compte dans le cadre du schéma directeur de jalonnement de la rocade + Lino en cours d'élaboration. Par ailleurs, une réflexion des TMD sur l'ensemble de l'agglomération sera menée sous l'égide de la Préfecture comme l'indique l'action 7 du PDU.

- Cette remarque est déjà précisée dans le cadre de l'action 24.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

	<p>Vu l'avis favorable de la commission Développement Durable et Patrimoine du 20 février 2012,</p> <p>Le Conseil Municipal après en avoir délibéré,</p> <ul style="list-style-type: none"> – émet un avis favorable au projet de PDU de l'Agglomération Dijonnaise révisé – mandate Monsieur le Maire pour que les remarques soulevées soient intégrées aux phases futures de concertation et de mise en œuvre des actions du projet de PDU 2012 – 2020 – mandate Monsieur le Maire pour signer tous les documents utiles en cette affaire et généralement faire le nécessaire. 	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Marsannay la Côte</p> <p>Délibération en date du 27 février 2012</p>	<p>La Communauté d'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU).</p> <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une période de cinq à dix ans.</p> <p>Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une annexe portant sur l'accessibilité ; - une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. <p>La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs.</p> <p>Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées et a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc.).</p> <p>Les objectifs : renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle, prendre en considération l'échelle du bassin de vie et son caractère multipolaire, sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.</p> <p>La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Travaux réalisés par des groupes de travail, ponctués avec un Atelier Tram.</p>	

	<p>Les objectifs du PDU ont été déclinés en quatre thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rue, un espace à mieux partager, - un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés, - vers une offre de transports globale et concurrentielle, - articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme. <p>La réalisation du projet de PDU s'est faite de manière concertée avec l'Etat, les collectivités territoriales, les associations d'usagers notamment, donnant ainsi une dimension collective au projet.</p> <p>Aujourd'hui, l'élaboration du PDU révisé arrive à son terme et une consultation auprès des personnes publiques associées va être engagée pour une période de trois mois. Puis, le PDU révisé sera ensuite soumis à une enquête publique avant son approbation définitive.</p> <p>La commission Travaux, Voirie, Environnement et Développement durable a émis, un avis favorable à la majorité des membres présents.</p> <p>Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal par 21 voix pour (dont 2 pouvoirs), 6 voix contre (Mme Clair – Pageaux – MM. Sirandré – Viennet dont 2 pouvoirs : Mme Beekhuizen – M. Verpillot) et 2 abstentions (Mme Tisserandot – M. Vezole) :</p> <ul style="list-style-type: none"> – EMET UN AVIS FAVORABLE SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DU GRAND DIJON ; – AUTORISE MONSIEUR LE MAIRE A SIGNER TOUT DOCUMENT UTILE EN CETTE AFFAIRE. 	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Dijon</p> <p>Délibération en date du 12 mars 2012</p>	<p>Par délibération du 19 novembre 2010, le Conseil de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon, approuvé en 2001.</p> <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une période de cinq à dix ans.</p> <p>Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'une portant sur l'accessibilité et rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, - une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. 	

La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs. Elle s'est déroulée de novembre 2010 à janvier 2011 et s'est appuyée sur un atelier du tram ainsi que sur les diagnostics et études déjà menés dans le cadre de la réalisation du tramway et de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées dans le cadre du PDU de 2001 mais également les marges de progression existantes. Il a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc.) sur lesquels l'agglomération doit poursuivre ses efforts.

A l'issue de ce diagnostic, le comité de pilotage a défini une politique générale : rapprocher les habitants dans une agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé.

Ont été définis, trois objectifs principaux :

- renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle,
- inscrire les déplacements dans une armature territoriale multipolaire et interconnectée,
- sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Par ailleurs, des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,
- réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Les réflexions ont été enrichies par différents groupes de travail thématiques qui se sont réunis entre mars et avril 2011 et auxquels les communes de l'agglomération dijonnaise ont été invitées à participer. Cette phase a donné lieu à la tenue d'un atelier du tram qui a permis à l'ensemble des acteurs de l'agglomération de réagir sur le plan d'actions proposé.

Les objectifs du PDU 2012-2020 ont été déclinés en quatre thématiques :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,

- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de deux lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU 2012-2020 s'est faite de manière concertée avec l'État, les collectivités territoriales, les associations d'usagers notamment, donnant ainsi une dimension collective au projet.

Une consultation auprès des personnes publiques associées a été lancée fin décembre 2011 pour une période de trois mois.

A l'issue de cette phase de consultation, le projet de PDU 2012-2020 sera soumis à enquête publique avant son approbation définitive par le Conseil Communautaire du Grand Dijon mi 2012.

Aujourd'hui, la Ville de Dijon est amenée à se prononcer sur le projet de PDU 2012-2020 et ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale.

L'ensemble des partenaires (autorités organisatrices des transports, collectivités territoriales, opérateurs de transports, associations etc.) sont concernés par la mise en œuvre des actions qui, combinées les unes aux autres, permettront de converger vers les objectifs fixés dans le PDU 2012-2020.

En tant que gestionnaire de voirie, les communes sont sollicitées dans le cadre de plusieurs actions (aménagement de zones à trafic apaisé, aménagements de voirie pour permettre la fluidité des bus, aménagements cyclables, extension du stationnement régulé etc.).

L'axe 4 du PDU 2012-2020, qui consiste à articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme, invite également les communes à intégrer dans leur Plan Local d'Urbanisme des dispositifs permettant de favoriser la perméabilité piétonne, la densification de l'urbain le long des axes de transports en commun, et de limiter l'offre de stationnement privé dans les secteurs bien desservis en transports en commun.

L'ensemble des actions du PDU 2012-2020 traduisent une volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous et une ambition de faire de Dijon et de l'agglomération, une référence écologique.

Si vous suivez l'avis favorable de vos commissions de l'espace public, des déplacements et de la tranquillité publique, de l'écologie urbaine et des grands projets, je vous demanderai, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir émettre un

Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.

	avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2012-2020 du Grand Dijon et à ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale tels qu'il sont proposés.	
<p>Chenôve</p> <p>Courrier en date du 19 mars 2012 + délibération du 26 mars 2012 (hors délai)</p>	<p>Par délibération du 19 novembre 2010, le Conseil de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon approuvé en 2001.</p> <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une période de cinq à dix ans.</p> <p>Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'une portant sur l'accessibilité et rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, – L'autre relative à une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. <p>La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs.</p> <p>Elle s'est déroulée de novembre 2010 à janvier 2011 et s'est appuyée sur un atelier du tram, ainsi que sur les diagnostics et études déjà menés dans le cadre de la réalisation du tramway et de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).</p> <p>Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées dans le cadre du PDU de 2001, mais également les marges de progression existantes. Il a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc...) sur lesquels l'agglomération doit poursuivre ses efforts.</p> <p>A l'issue de ce diagnostic, le comité de pilotage a défini une politique générale : rapprocher les habitants dans une agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé.</p> <p>Ont été définis, trois objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle, – Inscrire les déplacements dans une armature territoriale multipolaire et interconnectée, 	

- Sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Par ailleurs, des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- Modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,
- Réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Les réflexions ont été enrichies par différents groupes de travail thématiques qui se sont réunis entre mars et avril 2011 et auxquels les communes de l'agglomération dijonnaise ont été invitées à participer. Cette phase a donné lieu à la tenue d'un atelier du tram qui a permis à l'ensemble des acteurs de l'agglomération de réagir sur le plan d'actions proposé.

Les objectifs du PDU 2012-2020 ont été déclinés en quatre thématiques :

- La rue, un espace à mieux partager,
- Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- Vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- Articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de deux lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU 2012-2020 s'est faite de manière concertée avec l'État, les collectivités territoriales, les associations d'usagers notamment, donnant ainsi une dimension collective au projet.

Une consultation auprès des personnes publiques associées a été lancée fin décembre 2011 pour une période de trois mois.

A l'issue de cette phase de consultation, le projet de PDU 2012-2020 sera soumis à enquête publique avant son approbation définitive par le Conseil Communautaire du Grand Dijon mi 2012.

L'ensemble des partenaires (autorités organisatrices des transports, collectivités territoriales, opérateurs de transports, associations etc.) sont concernés par la mise en oeuvre des actions qui, combinées les unes aux autres, permettront de converger vers les objectifs fixés dans le PDU 2012-2020.

En tant que gestionnaire de voirie, les communes sont sollicitées dans le cadre de plusieurs actions (aménagement de zones à trafic apaisé, aménagements de voirie pour permettre la fluidité des bus, aménagements cyclables, extension du stationnement régulé etc...).

L'axe 4 du PDU 2012-2020, qui consiste à articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme, invite également les communes à intégrer dans leur Plan Local d'Urbanisme des dispositifs permettant de favoriser la perméabilité piétonne, la densification de l'urbain le long des axes de transports en commun, et de limiter l'offre de stationnement privé dans les secteurs bien desservis en transports en commun.

L'ensemble des actions du PDU 2012-2020 traduisent une volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous et une ambition de faire de l'agglomération dijonnaise, une référence écologique. Il s'inscrit pleinement dans la logique des orientations de la politique de déplacements menée par la Ville de Chenôve.

Aujourd'hui, la Ville de Chenôve est amenée à se prononcer sur le projet de PDU 2012-2020 et ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale. A ce titre, elle émet 3 observations :

- D'une part, la Commune prend acte de l'existence d'une station vélo à l'arrêt-terminus, Chenôve-Centre aux abords immédiats de l'Hôtel de Ville,
- D'autre part, la Commune constate l'absence de parking relais sur le secteur Sud, rejoignant ainsi les réserves émises par la commission d'enquête sur le projet de réalisation des deux lignes de tramway de l'agglomération dijonnaise et l'engagement du Grand Dijon à répondre favorablement à toutes les recommandations formulées par cette dernière (délibération du 19 novembre 2009), et demande donc à ce que soit étudiée, comme prévu, une possibilité d'implantation sur Chenôve,
- Enfin, la commune s'interroge sur la formulation retenue pour la mise en œuvre du schéma cyclable où l'agglomération dijonnaise n'assure que la bonne intégration des voies cyclables sur son territoire, alors que la définition de la voirie d'intérêt communautaire (délibération du 16 octobre 2002) comprend les « voies de circulation réservées aux pistes cyclables relevant du schéma directeur cyclable d'agglomération, préalable et

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Le PDU ne prévoit pour l'instant pas de P+R au sens strict du terme sur le secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.

- Le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements et d'en assurer leur entretien. Le Grand Dijon s'est doté en 2002 d'une compétence voirie, « dont voies de circulation réservées aux pistes cyclables », afin de pouvoir réaliser les engagements du Contrat d'agglomération 2002-2006. Dans ce Contrat d'Agglomération, seul un certain nombre

	<p>indispensable à toute action par les collectivités territoriales et prévu par le Contrat d'agglomération ».</p> <p>Vu l'avis de la Commission Finances et développement économique, Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, PAR 28 VOIX POUR ET 3 ABSTENTIONS, décide :</p> <ul style="list-style-type: none"> – D'émettre un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2012-2020 du Grand Dijon et à ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale tels qu'ils sont proposés, – De retenir les observations spécifiques de la Commune de Chenôve, et exposées ci-dessus, – D'autoriser plus généralement Monsieur le Maire à effectuer toutes démarches et formalités nécessaires. 	<p>d'itinéraires cyclables était identifié et incombait au Grand Dijon.</p> <p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Fenay</p> <p>Délibération en date du 20 mars 2012</p>	<p>La Communauté d'Agglomération Dijonnaise a engagé fin 2010 une démarche de révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon, approuvé en 2001.</p> <p>Le conseil communautaire, par délibération du 15 décembre 2011, a approuvé son projet de Plan de Déplacements Urbains 2012 – 2020. Ce projet découle du diagnostic et des différentes réflexions menées au cours de réunions thématiques et de rencontres regroupant les collectivités territoriales, les services de l'Etat, les associations d'usagers et les professionnels des transports durant l'année 2010-2011.</p> <p>La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 rend obligatoire la consultation des personnes publiques associées. A ce titre, le conseil municipal doit formuler un avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains.</p> <p>Après en avoir délibéré, le conseil municipal, par 10 voix pour et 2 abstentions :</p> <ul style="list-style-type: none"> – émet un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains transmis par le Grand Dijon – charge Madame le Maire de transmettre la présente délibération à Monsieur le Président de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise. 	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Fontaine les Dijon</p> <p>Délibération en date du 27 mars 2012 (hors délai)</p>	<p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une</p>	

période de cinq à dix ans.

Par délibération du 19 novembre 2010, le Conseil de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon, approuvé en 2001.

Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :

- l'une portant sur l'accessibilité et rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

- une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement.

La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs. Elle s'est déroulée de novembre 2010 à janvier 2011 et s'est appuyée sur un atelier du tram ainsi que sur les diagnostics et études déjà menés dans le cadre de la réalisation du tramway et de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées dans le cadre du PDU de 2001 mais également les marges de progression existantes. Il a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc.) sur lesquels l'agglomération doit poursuivre ses efforts.

A l'issue de ce diagnostic, le comité de pilotage a défini une politique générale : rapprocher les habitants dans une agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé.

Ont été définis, trois objectifs principaux :

- renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle,
- inscrire les déplacements dans une armature territoriale multipolaire et interconnectée,
- sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Par ailleurs, des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,
- réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les

déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Les réflexions ont été enrichies par différents groupes de travail thématiques qui se sont réunis entre mars et avril 2011 et auxquels les communes de l'agglomération dijonnaise ont été invitées à participer. Cette phase a donné lieu à la tenue d'un atelier du tram qui a permis à l'ensemble des acteurs de l'agglomération de réagir sur le plan d'actions proposé.

Les objectifs du PDU 2012-2020 ont été déclinés en quatre thématiques :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de deux lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU 2012-2020 s'est faite de manière concertée avec l'Etat, les collectivités territoriales, les associations d'usagers notamment, donnant ainsi une dimension collective au projet.

Une consultation auprès des personnes publiques associées est actuellement en cours.

Dans ce cadre, la commune de Fontaine les Dijon est sollicitée pour donner son avis sur le projet de PDU 2012 – 2020 et ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale.

A l'issue de cette phase de consultation, le projet de PDU 2012-2020 sera soumis à enquête publique avant son approbation définitive par le Conseil Communautaire du Grand Dijon mi 2012.

L'ensemble des partenaires (autorités organisatrices des transports, collectivités territoriales, opérateurs de transports, associations etc.) sont concernés par la mise en œuvre des actions qui, combinées les unes aux autres, permettront de converger vers les objectifs fixés dans le PDU 2012-2020.

En tant que gestionnaire de voirie, les communes sont sollicitées dans le cadre de plusieurs actions (aménagement de zones à trafic apaisé, aménagements de voirie pour permettre la fluidité des bus, aménagements cyclables, extension du stationnement régulé etc.).

L'axe 4 du PDU 2012-2020, qui consiste à articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme, invite également les communes à intégrer dans

	<p>leur Plan Local d'Urbanisme des dispositifs permettant de favoriser la perméabilité piétonne, la densification de l'urbain le long des axes de transports en commun, et de limiter l'offre de stationnement privé dans les secteurs bien desservis en transports en commun.</p> <p>L'ensemble des actions du PDU 2012-2020 traduisent une volonté forte d'assurer à l'avenir une mobilité durable pour tous et une ambition de faire de l'agglomération dijonnaise, une référence écologique.</p> <p>Vu l'avis favorable de la Commission des travaux, de l'entretien du patrimoine et du développement durable en date du 13 mars 2012,</p> <p>Le Conseil Municipal, Après en avoir délibéré, à l'unanimité,</p> <p>EMET un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2012-2020 du Grand Dijon et à ses deux annexes relatives à l'accessibilité et à l'évaluation environnementale tels qu'il sont proposés.</p>	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Plombières les Dijon</p> <p>Délibération en date du 27 mars 2012 (hors délai)</p>	<p>Par délibération du 19 novembre 2010, le Conseil de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a engagé la démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Dijon, approuvé en 2001.</p> <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un Périmètre des Transports Urbains pour une période de cinq à dix ans.</p> <p>Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'une portant sur l'accessibilité et rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, - une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. <p>La première phase du projet a consisté en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs. Elle s'est déroulée de novembre 2010 à janvier 2011 et s'est appuyée sur un atelier du tram ainsi que sur les diagnostics et études déjà menés dans le cadre de la réalisation du tramway et de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).</p>	

Le diagnostic a retranscrit les effets positifs des actions menées dans le cadre du PDU de 2001 mais également les marges de progression qui existent. Cela a permis de mettre en évidence les défis émergents (flux d'échange avec l'extérieur, dépendance énergétique, vieillissement de la population, nuisances liées aux transports etc.) sur lesquels l'agglomération doit poursuivre ses efforts. A l'issue de ce diagnostic, le comité de pilotage a défini les grands objectifs du PDU :

- renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle,
- prendre en considération l'échelle du bassin de vie et son caractère multipolaire,
- sensibiliser, informer et communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Des objectifs ambitieux ont été affichés pour répondre à ces grands enjeux :

- modifier les parts modales : passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour les vélos et de 28% à 30% pour la marche à pied,
- réduire de 10% le kilométrage global parcouru en voiture pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération.

La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Les réflexions ont été enrichies par différents groupes de travail thématiques qui se sont réunis entre mars et avril 2011. Cette phase s'est ponctuée sur un atelier du tram qui a permis à l'ensemble des acteurs de l'agglomération de réagir sur le plan d'actions proposé.

Les objectifs du PDU ont été déclinés en quatre thématiques :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Ces thèmes ont été traduits en trente-trois actions qui viennent, elles-mêmes, accompagner l'action 0 (mise en service de deux lignes de tramway), fil rouge du PDU révisé.

La réalisation du projet de PDU s'est faite de manière concertée avec l'État, les collectivités territoriales, les associations d'usagers,... donnant ainsi une dimension collective au projet.

	<p>Le Conseil Après en avoir délibéré Décide</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'approuver le plan de déplacements urbains de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise tel qu'il est proposé ; - D'autoriser Monsieur le Maire à prendre tout acte nécessaire à la bonne administration de cette affaire. 	<p>Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU.</p>
<p>Sennecey les Dijon</p> <p>Délibération en date du 30 mars 2012 (hors délai) + Motion réseau Divia Tram et bus 2012 du 25 novembre 2011</p>	<p>La Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a adopté en 2001, son premier plan de déplacements urbains autour de 3 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer les modes alternatifs à la voiture particulière ; - Maîtriser les flux d'échange entre le Grand Dijon et les territoires voisins ; - Assurer le bien-être des habitants. <p>Le PDU est un document rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il porte sur l'organisation et la prospective des déplacements à l'échelle d'un périmètre des Transports Urbains pour une période de 5 à 10 ans.</p> <p>Le P.D.U. est en interdépendance avec les documents d'urbanisme et les schémas départementaux et régionaux des transports lorsqu'ils existent. Si le S.C.O.T. notamment s'impose au P.D.U., les plans locaux d'urbanisme doivent par ailleurs être compatibles avec le P.D.U.</p> <p>Une démarche de révision du P.D.U. a été engagée par délibération du Conseil de communauté en date du 19 novembre 2010 pour répondre aux évolutions réglementaires et s'adapter aux projets structurants de l'agglomération dont la mise en service prochaine du tramway.</p> <p>Parallèlement à l'élaboration du projet de PDU, deux annexes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une annexe portant sur l'accessibilité ; - une évaluation environnementale pour identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. <p>La première phase du projet a constitué en la réalisation d'un diagnostic et en la définition des objectifs.</p> <p>La deuxième phase du projet s'est concentrée sur l'élaboration du scénario et des actions. Travaux réalisés par des groupes de travail, ponctués avec un Atelier Tram.</p> <p>Par délibération du 15 décembre 2011, le conseil communautaire a approuvé</p>	

son projet de P.D.U 2012 – 2020.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la consultation des partenaires publics associés est obligatoire et c'est dans ce cadre que le Conseil municipal est amené à rendre son avis sur ce projet. Le dossier sera ensuite soumis à enquête publique avant son approbation définitive. L'enquête publique devrait se dérouler du 11 avril au 11 mai 2012.

1. Le projet de PDU 2012 – 2020

Les objectifs :

Les objectifs du P.D.U. 2012 – 2020 s'inscrivent dans une politique des déplacements cohérente et globale pour faire de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise une référence écologique en diminuant notamment l'impact des transports sur les émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce faire, deux objectifs quantitatifs ambitieux ont été retenus :

- Modifier les parts modales (proportion de chaque mode de transport sur l'ensemble des déplacements effectués) pour réduire la part de la voiture pour atteindre les parts modales suivantes :
 - Pour la voiture particulière : passer de 53 % à 40 %,
 - Pour les transports en commun : passer de 13 % à 20 %,
 - Pour les vélos : passer de 3 % à 10 %,
 - Pour la marche : passer de 28 % à 30 %.
- Réduire le kilométrage global parcouru en voiture de 10 % pour les déplacements quotidiens au sein de l'agglomération. D'après l'enquête ménage déplacements réalisée fin 2009, le kilométrage global parcouru en voiture au sein de l'agglomération représente 1 028 000 km/jour. Il concerne uniquement les flux internes à l'agglomération des personnes résidant dans l'agglomération ou dans le territoire du SCOT. Les déplacements à l'intérieur de l'agglomération effectués uniquement par les habitants du Grand Dijon représentent, quant à eux, 994 000 km/jour soit 97 % du kilométrage global parcouru.

La stratégie d'action :

Le P.D.U. 2012 – 2020 entend confirmer les orientations du premier P.D.U. et poursuivre les efforts entrepris ces dernières années en matière de déplacements (aménagement cyclables, renforcement et amélioration du réseau de transports publics urbains...). Mais il a également vocation à développer les synergies autour des projets structurants de l'agglomération. Il

répondra à une philosophie reposant sur trois fondements inhérents à l'organisation de l'agglomération dijonnaise :

- Renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle : ce principe vise à s'interroger sur la structure urbaine du territoire et sur la maîtrise de la gestion du stationnement automobile dans l'agglomération et notamment le long des axes forts de transport en commun.
- Prendre en considération l'échelle du bassin de vie et son caractère multipolaire : il s'agit de conforter les relations à l'échelle du bassin de vie tout en renforçant l'efficacité et l'interconnexion des réseaux (urbains, interurbains, interrégionaux, nationaux et internationaux) afin de mieux maîtriser les flux d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération.
- Sensibiliser, informer, communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements : il s'agit d'améliorer la qualité de l'offre en termes d'infrastructures et de services pour les modes actifs et les transports en commun notamment de rendre visible ces modifications auprès de la population.

Cette stratégie d'action a été déclinée en 4 thématiques :

- La rue, un espace à mieux partager,
- Un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- Vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- Articuler les politiques de déplacement et d'urbanisme.

Ces 4 thématiques sont elles-mêmes développées en 33 actions qui viennent accompagner l'action 0 « Mise en service de deux lignes de tramway » qui est le projet phare de cette révision et l'aboutissement du P.D.U. de 2001.

2. Remarques de la commune de Sennecey-lès-Dijon sur le projet de PDU 2012 – 2020

2.1. Sur les éléments de diagnostic.

La représentation graphique relative aux éco-quartiers présentées en page 15 du document ne comprend pas la future ZAC des Fontaines de Sennecey-lès-Dijon. Sa représentation nécessite d'être prise en compte.

Dans la représentation située en page 89 (action 5), il est noté que la commune de Sennecey-lès-Dijon n'a pas engagé sa réflexion concernant les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Il convient toutefois de noter que cette réflexion est engagée depuis le début de l'année 2011, en lien

- La carte représente uniquement les éco-quartiers situés à proximité des axes du tramway (500m). La future ZAC des Fontaines de Sennecey les Dijon ne figure donc pas sur cette carte.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et apporte cette précision sur la carte réalisée par la DDT en mai 2010.

avec la future ZAC des Fontaines, et que la réalisation d'un Plan de Déplacement Communal, comprenant l'aspect accessibilité, devrait être effective en 2012.

Il est donc demandé la modification de la représentation graphique en indiquant que, pour la commune de Sennecey-lès-Dijon, la réflexion concernant les PAVE est en cours.

Dans la représentation graphique située en page 131 (action 20), la Zone d'Activité de la Rente du Bassin n'apparaît pas. Il est donc demandé de modifier cette carte en intégrant la ZAE de la Rente du Bassin.

2.2. Sur les actions prévues.

– Action 0 : Mise en service de deux lignes de tramway

En premier lieu, la mise en service de deux lignes de tramway et la réorganisation du réseau DIVIA « Bus-Tram 2012 » doit permettre une amélioration du service public de transport en commun pour l'ensemble des communes de la Communauté de l'Agglomération.

Toutefois, au regard de la nouvelle organisation du réseau « Bus+Tram 2012 », il apparaît clairement qu'une dégradation des temps de transports est attendue pour les usagers domiciliés sur la commune.

Si, pour les habitants de la commune de Sennecey-lès-Dijon, la voiture particulière constitue aujourd'hui le moyen de transport privilégié pour les déplacements domicile / travail, il ne peut être que regretté que ce nouveau réseau ne permette pas d'améliorer ce constat mais au contraire risque de l'accentuer encore davantage allant de fait, à l'encontre des objectifs fixés dans le projet de P.D.U. 2012 – 2020.

Sur ce point, il convient de rappeler la motion du Conseil municipal de Sennecey-lès-Dijon prise lors de sa séance du 25 novembre 2011.

En second lieu, du fait des travaux de création des deux lignes de tramway, une modification des pratiques de déplacements des véhicules a été constatée au niveau de la commune et notamment sur la RD 122 A. Avec la mise en service

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a modifié la carte en conséquence.

- Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. Le choix de rejoindre directement la ville centre ou de se connecter au tramway a été fait compte tenu de la « sectorisation » scolaire et de l'attractivité commerciale et administrative compte tenu des temps de parcours acceptables ou non. **Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.**

Si le temps de parcours est dégradé sur certaines origines / destinations (gare, CHU) pour les habitants de Sennecey, ce n'est pas le cas pour toutes les destinations. Ainsi, le secteur République – Jean Bouhey, zone d'emploi importante et point de connexion des transports en commun, bénéficiera de temps de parcours identiques à ceux existants actuellement. La correspondance proposée à Grand Marché permettra aussi de raccourcir les temps de parcours vers le pôle urbain Quetigny/Chevigny, pôle dont dépend administrativement Sennecey les Dijon (écoles, clubs sportifs, CAF, CPAM...). Pour les élèves scolarisés en centre ville de Dijon, un Bus Class' direct (ouvert à tous) permettra aux élèves de rejoindre leurs établissements sans correspondances (cela concerne: Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot). Enfin, les habitants de Sennecey les Dijon bénéficieront de temps de parcours nettement améliorés avec le Nord et le Sud de l'agglomération.

- Une étude d'un modèle de trafic à l'horizon tramway et Lino (qui est intégré dans l'annexe 2 du PDU) montre que le trafic devrait être reporté surtout sur l'axe Rocade/Lino et sur des voies comme le boulevard Palissy qui sont en

des deux lignes de Tramway, ce report des flux de véhicules sur les voies périphériques et notamment la RD 122 A risque fortement d'être maintenu pouvant engendrer des problèmes importants de sécurité (difficultés d'insertion, trafic non compatible avec le développement des circulations douces et notamment cyclables dans sa configuration actuelle ...).

Il peut être regretté que cette action ne comprenne pas un volet « analyse et suivi » de l'impact de la mise en service des deux lignes de tramway sur le report des flux de véhicules sur les voies périphériques. Dans le cas d'impacts significatifs, des mesures d'accompagnement des communes doivent être également envisagées.

– **Actions 1, 2 et 5 : Etablir un guide d'aménagement des voies apaisées – Communiquer et sensibiliser lors de la mise en place de zones à trafic apaisé – Coordonner la mise en accessibilité des voies avec la démarche « Code de la Rue ».**

Dans le cadre de ses prérogatives, la commune de Sennecey-lès-Dijon entend privilégier le partage des voies de circulation pour permettre la sécurité des déplacements pour ses habitants. Ces orientations sont notamment prises en compte dans le cadre de son développement (ZAC des Fontaines) mais aussi dans le cadre de la mise en œuvre prochaine d'un Plan de Déplacement à l'échelle communale.

Si l'édition d'un guide d'aménagement des voies apaisées, l'aide à la communication (qui ne consiste qu'à la conception d'une charte graphique communautaire) et la coordination pour la mise en œuvre des PAVE semblent des idées intéressantes, ces actions ne traduisent pas pleinement l'ambition de la Communauté de l'Agglomération en la matière. Des soutiens techniques et financiers à la réalisation des plans communaux de mise en œuvre de voies apaisées et d'accessibilité permettraient de traduire de façon volontaire les ambitions fixées.

– **Action 3 : Renforcer la politique en faveur des vélos.**

Cette action comprend notamment la révision du schéma cyclable d'agglomération en tenant compte des nouvelles modalités de circulation induites par la mise en service du tramway et de la LINO. Sur la réalisation de l'actuel schéma, la communauté de l'agglomération maintient son positionnement pour encourager les communes et le Département à le finaliser

capacité d'absorber cette évolution. La RD 122A à Sennecey les Dijon n'apparaît pas à ce jour comme un axe de report important. Les principales variations de trafic liées à la mise en service du tram et de la Lino figurent à la page 78 de l'évaluation environnementale.

- Le PDU intègre, au sein de l'action 32, l'observatoire du tram et la réalisation d'une enquête ménages – déplacements en 2014 pour mesurer les effets du tramway et ainsi mettre en place des mesures correctives et d'adaptation en fonction des résultats.

- L'objectif du Grand Dijon est d'élaborer un guide des zones apaisées qui permette de proposer des outils et aménagements cohérents au niveau intercommunal. En revanche, il appartient aux gestionnaires de voirie en collaboration avec les partenaires de réaliser ces aménagements qui seront spécifiques à chaque commune afin de pouvoir répondre aux problématiques locales (traversées de localités, quartiers résidentiels....).

(simple soutien technique).

Si, au regard des équipements structurants précisés ci-avant, une révision de l'actuel schéma cyclable d'agglomération peut s'avérer nécessaire, la commune de Sennecey-lès-Dijon regrette fortement le désengagement de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise dans la mise en œuvre du schéma actuel et notamment en ce qui concerne la piste cyclable prévue sur la RD 122 A.

Ce désengagement politique et financier est d'autant plus regrettable que la commune ne dispose pas des fonds nécessaires ni de l'assise institutionnelle suffisante pour permettre la réalisation de cette piste cyclable.

En premier lieu, cette voie, située sur le territoire des communes de Chevigny Saint Sauveur et de Sennecey-lès-Dijon et de compétence départementale, nécessite une coordination entre les divers partenaires que la commune ne peut pas assumer seule. L'échelle de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise semble être la plus pertinente pour d'une part, initier la réalisation de la piste cyclable et, d'autre part, coordonner les différents partenaires sur ce projet. Le retrait politique de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise sur ce projet risque fortement de ne pas permettre sa réalisation.

En second lieu, la réalisation de cette piste cyclable permettrait ainsi de relier les pistes existantes sur les RD 905 et 107 et participerait grandement au maillage des voies cyclables sur l'Est du dijonnais. Ce maillage répondrait également aux recommandations du SCOT du Dijonnais d'offrir les conditions de réussite au développement de la pratique du vélo et plus particulièrement par la création d'un réseau cyclable adapté à la desserte des points structurants du territoire, notamment, pour ce qui concerne Sennecey-lès-Dijon, le collège et le lycée de secteur (sur Chevigny-Saint-Sauveur), le bassin de vie et de services de Quetigny, le cimetière intercommunale, la piscine olympique ...

Enfin, du fait du report du flux automobile attendu sur la RD 122 A du fait des travaux puis de la mise en service du tramway, le développement de la part modale du vélo sur ce secteur nécessite la réalisation d'une liaison douce sécurisée constituant l'une des mesures d'accompagnement à l'impact du tramway.

Au-delà de la RD 122 A, le retrait financier de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise de l'actuel schéma cyclable est préjudiciable à l'ensemble de l'agglomération en se privant de toutes actions volontaires permettant la réalisation d'un maillage cyclable communautaire. En ne retenant que la simple considération des gestionnaires de voirie, il semble difficile d'assurer une

- Le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements et d'en assurer leur entretien. Le Grand Dijon s'est doté en 2002 d'une compétence voirie, « dont voies de circulation réservées aux pistes cyclables », afin de pouvoir réaliser les engagements du Contrat d'agglomération

continuité cyclable entre les communes de l'agglomération et plus particulièrement, pour ce qui concerne l'Est du dijonnais, entre les communes de Longvic, Sennecey-lès-Dijon, Neuilly-lès-Dijon, Dijon, Quétigny, Chevigny-Saint-Sauveur, Saint Apollinaire voire au-delà.

Ce retrait politique et financier du Grand Dijon sur le schéma actuel semble en totale contradiction avec les ambitions annoncées de faire de l'agglomération dijonnaise une référence écologique.

– **Action 10 : Mettre en œuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale du réseau Divia.**

Si l'amélioration de la vitesse commerciale sur le réseau DIVIA constitue un enjeu fondamental pour concurrencer la voiture particulière, la commune de Sennecey-lès-Dijon regrette fortement que le futur réseau « Bus+Tram 2012 » ne réponde pas à cet objectif. Il convient de rappeler à cette occasion la motion du conseil municipal du 25 novembre 2011.

– **Action 16 : Instaurer une tarification solidaire.**

Peu de précision étant apportée sur cette action, la commune de Sennecey-lès-Dijon souhaite avoir des éléments plus précis sur les solutions tarifaires solidaires envisagées.

3. Avis du Conseil municipal sur le projet de P.D.U. 2012 – 2020

La commune de Sennecey-lès-Dijon constate que les objectifs fixés par le projet de P.D.U. 2012 – 2020 sont certes ambitieux mais correspondent pleinement aux enjeux de Développement Durable sur l'agglomération. A ce titre, la commune de Sennecey-lès-Dijon souscrit pleinement à ces objectifs.

Toutefois, à la lecture du projet, la commune remarque que, si les objectifs sont ambitieux, les actions et moyens proposés semblent ne pas prendre en compte la problématique dans son ensemble. Ainsi, la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise entend atteindre ses objectifs en se concentrant sur deux secteurs que sont Dijon et la première couronne de l'agglomération dijonnaise ainsi que les communes hors agglomération avec le développement des haltes ferroviaires.

2002-2006. Dans ce Contrat d'Agglomération, seul un certain nombre d'itinéraires cyclables était identifié et incombait au Grand Dijon.

- Il y a semble-t-il confusion entre temps de transport et vitesse commerciale d'une ligne. Si la commune de Sennecey estime qu'il faudra plus de temps pour se rendre en certains points de l'agglomération c'est une chose, néanmoins, la vitesse commerciale de la ligne 16 qui dessert Sennecey sera quant à elle augmentée à partir du mois de septembre, notamment du fait qu'elle n'empruntera plus des voies fortement encombrées par les automobilistes comme c'est le cas actuellement (Centre Ville de Dijon, bd Voltaire, Place du 30 octobre, rue de Sully...)

- La nouvelle gamme tarifaire Divia est détaillée dans le cadre des délibérations du Grand Dijon du 16 février 2012 et du 21 juin 2012.

- Conformément aux dispositions législatives, les actions du PDU concernent l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains (PTU) qui correspond à l'agglomération soit les 22 communes membres du Grand Dijon. Les communes de 2ème couronne sont plus ou moins concernées selon les actions et dont les applications diffèrent en fonction des problématiques locales (que ce soit au cœur de l'agglomération, en périphérie ou en 2ème couronne).

Ce projet de P.D.U. ne concerne que très peu les communes de la deuxième couronne de l'agglomération alors que leur problématique de déplacement constitue aussi un enjeu communautaire. Ces communes, soumises aux prescriptions du SCOT notamment en termes de densité, ne sont que très peu prises en compte dans ce projet. Pour le cas particulier de Sennecey-lès-Dijon, la réalisation prochaine de la ZAC des Fontaines, comprenant environ 420 logements et répondant aux prescriptions du SCOT (30 logements minimum/ha), va engendrer des déplacements plus importants sur ce secteur. Avec la dégradation attendue du réseau de transport public Bus + Tram 2012 (cf. motion du Conseil municipal du 25 novembre 2011), le recours à la voiture va être privilégié pour l'ensemble des déplacements sur ce secteur.

Ce projet, en se concentrant fortement sur la ville centre, ne prend pas en compte les risques de report de circulation sur les communes de la deuxième couronne (constat actuel sur la commune de Sennecey-lès-Dijon du fait des travaux du tram avec un risque fort de voir ce report subsister après sa mise en service). Si aucun suivi n'est prévu sur les impacts de ce projet de P.D.U. 2012 – 2020, il n'est pas non plus prévu de mesures d'accompagnement des communes en cas d'impacts significatifs.

Par ailleurs, le désengagement politique, technique et financier du Grand Dijon sur la réalisation du schéma cyclable d'agglomération actuel ne permettra pas d'appréhender les déplacements doux sur l'ensemble de l'agglomération ni d'améliorer les conditions de sécurité de ces déplacements.

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal, à la majorité (7 voix pour, 4 abstentions et 4 voix contre):

- émet un avis favorable au projet de P.D.U. 2012 – 2020 sous réserve que l'ensemble des remarques formulées ci-dessus soient prises en compte dans le projet final,
- regrette l'absence de prise en compte des problématiques de déplacement sur les communes de la deuxième couronne de l'agglomération Dijonnaise, des impacts du projet de P.D.U. sur ces communes et, de nouveau, la dégradation attendue du réseau Bus + Tram 2012 pour la commune de Sennecey-lès-Dijon.
- mandate son Maire pour effectuer toutes les démarches et prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

- Il est prévu de desservir à terme l'éco quartier de Sennecey les Dijon par la ligne 16 qui reliera ensuite la station de tramway la plus proche.

- cf. voir réponses ci-dessus

- cf. voir réponses ci-dessus

- Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable de la commune sur le projet de PDU et de l'ensemble des remarques formulées.

- cf. voir réponses ci-dessus

Conseil Général de Côte d'Or

Délibération en date du 3 février 2012

Le présent rapport a pour objet de soumettre à votre avis le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération dijonnaise 2012-2020.

1. RAPPEL DU CONTEXTE

La Communauté d'Agglomération Dijonnaise a adopté en 2001 son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui était construit autour de trois objectifs :

- développer les modes alternatifs à la voiture particulière,
- maîtriser les flux d'échange entre le Grand Dijon et les territoires voisins,
- assurer le bien-être des habitants.

Une révision de ce plan a été engagée fin 2010 et le Conseil Communautaire, par délibération du 15 décembre 2011, a approuvé son projet de nouveau PDU 2012 - 2020.

Ce projet découle du diagnostic et des différentes réflexions menées au cours de réunions thématiques auxquelles le Conseil Général a été associé.

L'article L.1214-15 du Code des Transports rend obligatoire la consultation des personnes publiques associées. Aussi, conformément aux dispositions de cet article, le Conseil Général est invité à exprimer son avis sur le projet.

Le projet, approuvé le 15 décembre dernier, a intégré une grande partie des remarques faites par le Conseil Général. Il est en effet important d'affirmer la politique départementale pour la meilleure coordination possible des actions dans ce périmètre et au-delà.

2. DISPOSITIONS DU NOUVEAU PDU

Le projet est présenté sous forme de quatre axes déclinés en trente-trois actions :

- . Axe 1 : La rue, un espace à mieux partager,
- . Axe 2 : Un système de transport à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- . Axe 3 : Vers une offre de transport globale et concurrentielle,
- . Axe 4 : Articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Le Conseil Général est concerné par ces quatre axes. Je vous propose de réaffirmer les points suivants en matière de voirie et de déplacements. Le volet urbanisme, notamment à travers les PLU, n'appelle pas de remarques particulières.

Remarques générales à toutes les actions pour lesquelles le Conseil Général est impliqué :

Le Conseil Général de la Côte-d'Or peut être partenaire financier des actions concernant le réseau de routes départementales de l'agglomération, s'il considère que l'enjeu de sécurité routière est avéré.

Il peut également l'être sur certaines voies communales par le biais de certains types de financement, comme le Fonds Cantonal de Développement Territorial ou la répartition du produit des amendes de police.

D'une manière générale, le réseau Transco du Conseil Général de la Côte-d'Or mériterait une meilleure intégration dans le dispositif d'incitation à l'usage des transports alternatifs à l'automobile.

Introduction générale :

La mise en place de la billettique permettra de répondre au développement de l'intermodalité par la tarification. En effet, les trois produits DUO Transco + Divia (hebdomadaire, mensuel et 24 heures) sont d'ores et déjà intégrés dans le système départemental, et peuvent être mis en service dès la signature d'une convention entre les deux autorités organisatrices de transport.

Dans les objectifs du PDU, le développement de l'offre ne doit pas concerner les seuls TER mais également les cars du réseau Transco.

Concernant l'Axe 3 " Vers une offre de transport globale et maîtrisée" :

L'évolution constatée du nombre de migrants quotidiens entre l'agglomération et le reste du territoire est en augmentation constante : 53 000 en 2006 (date du dernier recensement connu) contre 40 000 migrations quotidiennes en 1990, soit 28 % des déplacements au sein de l'agglomération.

Le dernier PDU n'a pas réussi à endiguer ce phénomène qui entraîne des problèmes de congestion aux heures de pointe pour les personnes motorisées n'ayant pas la possibilité de bénéficier de rabattements et/ou d'une alternative modale. L'amélioration de la mobilité des actifs et l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la facilité d'accès sont deux objectifs du PDU clairement définis par la loi qui ne sont pas résolus à ce jour sur l'agglomération dijonnaise.

Les trois actions évoquées dans le projet de PDU ne suffiront pas à satisfaire la part des 53 000 migrants quotidiens qui viennent travailler dans le Grand Dijon en véhicule personnel, les solutions et modes de rabattements proposés étant encore insuffisants.

Conscient de ces difficultés, et dans l'attente de trouver une solution à ce problème de rabattement, le Conseil Général de la Côte-d'Or réaffirme sa

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Le Grand Dijon rappelle que 18 actions sur 33 actions intègrent et identifient le Conseil général comme partenaire ou maître d'ouvrage en fonction de ses compétences (gestionnaire de voirie, réseau Transco...).

- Cette remarque correspond à l'action 27 déjà bien engagée entre les 2 Autorités Organisatrices de Transports

- Un des objectifs du PDU est de développer l'offre de transports en commun avec l'extérieur de l'agglomération. Les réseaux Transco et TER peuvent répondre à cet objectif. Le titre page 69 du Tome 1 est modifié en conséquence.

- Afin de diminuer ces flux routiers, il convient d'offrir des solutions alternatives à la voiture performantes. Le Grand Dijon rappelle que le Conseil général aménage des infrastructures routières qui encouragent l'usage de l'automobile pour les flux de migrants (nouvelle liaison routière Dijon – Is sur Tille, liaison Dijon – Arc sur Tille...). Toutefois, le PDU de 2001 lançait les prémices du projet de tramway. Aujourd'hui, l'agglomération est en attente de sa mise en service et des actions qui découlent de ce projet (stationnement,...). La diminution du trafic automobile repose sur la combinaison de l'ensemble des actions qui ne sont encore actuellement pas toutes engagées ou achevées. C'est à ce moment venu que le bilan devra être réalisé.

Par ailleurs, dans cette délibération, le Conseil général préconise également la mise à 2x2 voies de la Lino. Ces remarques du Conseil général vont à l'encontre des 11 objectifs définis par la loi et notamment l'objectif de diminution du trafic automobile.

- Cette inquiétude sur la saturation de la Lino dans un avenir proche n'est pas fondée au regard des éléments présentés dans le cadre de la DUP qui a été

volonté de mettre rapidement la LiNo à 2 x 2 voies, condition indispensable au bon fonctionnement des déplacements dans l'agglomération. Complémentaire au projet de tramway, qui sera mis en service en 2012, la LiNo accueillera un report des trafics automobiles très important. Si cette dernière n'est pas mise à 2x2 voies, les prévisions de trafic montrent qu'elle sera saturée dès sa mise en service.

Plus généralement, il manque au projet un périmètre de planification plus large qui corresponde davantage au développement de l'urbanisation.

Action 1 - Établir un guide d'aménagement des voies apaisées :

La nécessité de hiérarchiser le réseau routier de l'agglomération en fonction du type de trafic (transit, liaisons interquartiers, desserte locale), notamment pour définir les voies sur lesquelles peuvent être instituées des zones 30, est prise en compte par la création de la fiche action n° 9 "Hiérarchiser le réseau viaire", dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'État, autorité supérieure plus à même de coordonner les multiples gestionnaires de voirie.

Il convient de rappeler que certains aménagements propres aux zones 30 présentent des inconvénients à prendre également en compte :

- nuisances sonores et vibrations engendrées par les chocs au droit de surélévations et au changement de régime des moteurs à proximité de l'aménagement si celui-ci est implanté trop près d'habitations,
- entretien et maintenance ultérieure plus contraignante sur ce type d'aménagement ainsi que des contraintes techniques liées à l'exploitation hivernale.

Action 3 - Renforcer la politique en faveur des vélos :

Concernant la mise en place du réseau cyclable, le Grand Dijon indique que les aménagements seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage des gestionnaires de voirie (Communes, Conseil Général, Grand Dijon) : le Département n'intervient que sur les itinéraires inscrits au schéma directeur cyclable départemental ; or, celui-ci ne prévoit aucun aménagement sur le territoire du Grand Dijon.

Action 7 - Définir des itinéraires poids lourds :

Un élément important est à prendre en compte dans la définition des poids lourds dans l'agglomération : l'ouverture de la Rode Est aux transports exceptionnels depuis l'arrêté ministériel du 21 septembre 2011.

approuvée par décret du Ministre des Transports le 4 janvier 2006. Par ailleurs, la décision de réaliser la Lino, dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'État, en une 1ère phase à 2x1 voies a été approuvée par l'ensemble des financeurs. Il est toutefois rappelé que les emprises foncières de la Lino sont dans une configuration de 2x2 voies à plus long terme.

- Conformément aux dispositions législatives, les actions du PDU concernent l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains (PTU) qui correspond à l'agglomération soit les 22 communes membres du Grand Dijon.

- Ces précisions techniques pourront être apportées dans le cadre du guide élaboré par le Grand Dijon (cf. action 1).

Chaque aménagement sera réalisé en collaboration avec l'ensemble des partenaires et devra prendre en compte les spécificités et problématiques locales.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et rappelle toutefois que dans l'article 228-2 du Code de l'environnement, des itinéraires cyclables doivent être prévus à l'occasion de travaux de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. Cet article s'applique quelque soit la domanialité et le gestionnaire de voirie.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a apporté la précision dans le PDU (page 39 du Tome 2).

Action 12 - Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Transco, TER et Divia :

Le Conseil Général de la Côte-d'Or reste en attente des plans d'aménagement des différents arrêts Transco, notamment Place de la République dont l'aménagement initial ne permet pas une bonne exploitation, ni intermodale ni monomodale Divia. Le Conseil Général de la Côte-d'Or est partenaire et non maître d'ouvrage.

Action 16 - Instaurer une tarification solidaire :

Les tarifs départementaux ne sont pas conditionnés aux revenus, mais une possible quantification des "chèques d'accompagnement personnalisé transport" accordés peut être prise comme indicateur.

Action 19 - Développer l'offre de parcs de stationnement automobiles de rabattement sur les réseaux TER et Divia :

Les parcs de stationnement de rabattement doivent intégrer le réseau Transco. Depuis la mise en place de la tarification Ticket Côte-d'Or à 1,50 €, une augmentation de fréquentation de 45 % des clients commerciaux a été constatée, traduisant un report modal conséquent.

Afin de gagner en lisibilité, il serait opportun de changer la couleur du réseau Transco sur la carte, car le gris sur gris est non lisible.

Il conviendra également d'identifier le programme d'aires de covoiturage départementales sur la carte ; par rapport aux pictogrammes présents, on peut noter que sont en cours d'étude ou de réalisation des aires à VELARS-SUR OUCHE, LANTENAY, MALAIN, GEVREY-CHAMBERTIN, BRAZEY-EN-PLAINE, AUXONNE et IS-SUR-TILLE.

On peut noter également que d'autres aires vont être réalisées à l'intérieur du périmètre de Transports Urbains à LONGVIC, PERRIGNY-LES-DIJON, TALANT et FENAY.

Action 20 - Développer l'offre de parcs de stationnement vélo de rabattement sur le TER et le réseau Divia :

et

Action 21 - Poursuivre la mise en oeuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains :

- Cette remarque technique ne relève pas directement du PDU. Cette problématique est traitée en parallèle entre les services techniques du Grand Dijon et du Conseil Général dans le cadre de la mise en synergie des deux réseaux.

- Le Conseil Général ne figure ni en tant que maître d'ouvrage ni en tant que partenaire de cette action. Il s'agit d'une action propre au réseau urbain Divia.

- La remarque est entendue, cependant, le Grand Dijon n'a pour l'instant pas évalué cette intégration du réseau Transco comme prioritaire au regard des besoins constatés à proximité des gares et haltes TER.

- Sur la carte de l'action 19, les lignes Transco n'y figurent pas.

- Ce programme d'aires de covoiturage départementales est déjà rappelé dans le cadre de l'action 24.

Le réseau Transco doit être identifié comme partenaire pour garantir des correspondances de qualité aux voyageurs à mobilité réduite.

Sur ces actions 19, 20 et 21, le réseau Transco n'est pas intégré. Or, il reste aussi déterminant que le TER pour l'accessibilité en transports collectifs de l'agglomération.

Action 22 - Optimiser l'accès à l'agglomération en TER :

Il est nécessaire qu'une action 22 bis "optimiser l'accès à l'agglomération par le réseau Transco" soit créée. L'objet de l'action serait la mise en œuvre de tarifications combinées Transco-Divia et le cabotage urbain par les cars Transco dans la limite et l'optimisation des moyens existants.

- maître d'ouvrage : Grand Dijon,
- partenaire : Conseil Général de la Côte-d'Or,
- coût : conventionnement sur l'exploitation et les recettes.

Action 23 - Favoriser le développement de solutions de déplacement innovantes :

Il convient d'ajouter dans les indicateurs la fréquentation en nombre de passagers afin de connaître les taux de remplissage.

Action 24 - Expérimenter des stations de covoiturage dans les zones d'activités :
et

Action 25 - Créer une plateforme d'e-covoiturage régionale :

Comme précité dans l'action 19, le Conseil Général de la Côte-d'Or met en place des aires de covoiturage dans les communes qui le souhaitent. Une information unifiée sur le site régional de MOBIGO permettra de valoriser cette action.

L'action 25 doit préciser que le site de covoiturage régional est en service depuis septembre 2011.

Annexe 1 - Accessibilité :

Je vous propose de demander que le paragraphe relatif au réseau Transco page 13 soit remplacé par le texte suivant :

« Sur le territoire du Grand Dijon, les dix-neuf lignes régulières Transco (sur un total de 28 pour le Département) possèdent toutes au moins un véhicule accessible et/ou un service de transport à la demande de substitution. Cela représente 67 % des véhicules fin 2011. Les mesures décidées dans le schéma

- Il s'agit d'une action propre au réseau urbain Divia. Le Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé par le Conseil Général est mentionné et pris en compte dans l'annexe 1. L'intermodalité pour les personnes à mobilité réduite entre les différents réseaux est prise en compte dans le cadre de l'action 12.

- Ces éléments sont déjà pris en compte au sein des actions 12 (cabotage urbain des cars Transco) et 27 (tarification combinée Transco-Divia).

- L'indicateur « nombre de véhicules partagés » correspond à la fréquentation du service. En revanche, il ne sera pas possible d'évaluer le taux de remplissage.

- Le Conseil général figure en tant que maître d'ouvrage de l'action 24 puisqu'il est gestionnaire de voirie et en tant que partenaire pour l'action 25. Son programme d'aires de covoiturage est rappelé dans le cadre de l'action 24.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et la précision est apportée dans l'action 25 du PDU.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et le paragraphe est remplacé dans l'annexe accessibilité (page 9).

	<p>directeur d'accessibilité du Conseil Général prévoient un aménagement des arrêts de sa compétence, priorisé selon leur fréquentation et leur utilisation par les personnes à mobilité réduite. Les pôles d'échanges multimodaux sont particulièrement concernés et traités en collaboration. Des dispositifs d'information visuelle et sonore sont progressivement déployés. »</p> <p>En conclusion, je vous propose d'émettre un avis réservé, dans l'attente des réponses aux remarques ci-dessus exprimées, sur le projet de Plan de Déplacements Urbains du Grand Dijon adopté par le Conseil communautaire.</p> <p>Après avoir recueilli l'assentiment de la Commission Infrastructures, Transports, Bâtiments et Habitat, le Conseil Général décide par 23 voix contre 20, d'émettre un avis réservé, dans l'attente des réponses aux remarques mentionnées dans la présente délibération, sur le projet de Plan de Déplacement Urbain du Grand Dijon adopté par le Conseil communautaire.</p>	<p>- Le Grand Dijon prend note de cet avis réservé.</p>
<p>Conseil régional de Bourgogne</p> <p>Courrier en date du 20 mars 2012</p>	<p>Par courrier reçu en date du 21 décembre 2011, vous m'avez transmis le projet de Plan de Déplacements Urbains du Grand Dijon pour la période 2012 – 2020. Les objectifs affichés dans ce projet visent un rééquilibrage des modes de transport en faveur des transports collectifs et des modes doux et je souscris entièrement à ces objectifs. Ces derniers sont complémentaires de la politique de développement des TER et de l'intermodalité initiée par la Région Bourgogne dès 2007 avec le cadencement de l'axe sud Dijon – Lyon.</p> <p>Ainsi, de nombreuses actions concrètes figurant dans le projet de Plan de Déplacements Urbains font appel aux mesures prises par la Région Bourgogne, qu'il s'agisse du développement de la centrale d'information multimodale Mobigo !, de l'autopartage, du covoiturage ou de la gouvernance des différents échelons des autorités organisatrices de transport dans le cadre de la conférence régionale des autorités organisatrices de transport.</p> <p>Plus précisément, je souscris à votre proposition d'un Plan de déplacements inter-établissements.</p> <p>Les travaux en cours relatifs à la création de l'accès Mariotte à la gare de Dijon-Ville renforceront les relations entre la ville et la gare avec un 4ème accès possible à une gare desservie chaque jour par 200 TER et 50 TGV.</p> <p>Quant à votre suggestion de création d'un ticket unique utilisable sur tous les réseaux du bassin de vie, je rappelle que cela va de pair avec la compensation intégrale des éventuelles pertes de recettes au titre du TER Bourgogne.</p>	<p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.</p> <p>- Le Grand Dijon a apporté cette précision dans le cadre de l'action 28.</p> <p>- Comme indiqué dans l'action 27 du PDU, cette action fera l'objet d'une concertation entre les autorités organisatrices de transport concernées.</p>

	<p>Enfin, vous citez la halte de Saulon la Rue du fait de sa proximité avec le site de Bretenièrre. Connectée à raison de 20 fois par jour et en seulement 14 minutes à la gare de Dijon Ville, cette halte est reliée toutes les heures en période de pointe. Il n'est actuellement pas prévu de développer l'offre de transport sur cet axe.</p> <p>Enrichi de ces quelques remarques, le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Dijonnaise me paraît tout à fait conforme aux objectifs de développement durable poursuivis par nos collectivités.</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.</p>	<p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.</p>
<p>DDT</p> <p>Courrier en date du 20 mars 2012</p>	<p>Cet avis porte sur le projet de révision du Plan de déplacements urbains de la Communauté de l'agglomération Dijonnaise approuvé par le conseil communautaire dans sa délibération du 15 décembre 2011, ainsi que sur son annexe 1 (annexe accessibilité).</p> <p>En revanche, l'annexe 2 concernant l'évaluation environnementale fera l'objet de la part de l'Etat d'un avis distinct au titre de l'autorité environnementale.</p> <p><u>1. Légalité</u></p> <p>Les enjeux de l'État vous ont été précisés dans le cadre des « éléments de porter à connaissance » de l'État que je vous ai adressé par courrier le 31 janvier 2011. Outre les rappels législatifs et réglementaires, ce document mettait en exergue les objectifs de l'État adaptés à votre agglomération déclinés suivant quatre axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la préservation et l'amélioration du cadre de vie. <p>Ce thème faisait une large part aux problématiques d'accessibilité aux personnes handicapées, à mobilité réduite ou en manque d'autonomie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transports alternatifs à la voiture. <p>Ce thème évoquait la nécessité de poursuivre les actions engagées en faveur des modes de déplacement doux (vélo et marche à pied) et de développer les transports collectifs les moins polluants et de renforcer l'intermodalité.</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement et l'exploitation du réseau routier et des voiries. <p>Ce thème traitait de la sécurité des déplacements, de la gestion des flux de transit en particulier dans le centre ville et de l'organisation des stationnements.</p> <ul style="list-style-type: none"> - construire une ville durable. <p>Ce thème concernait la coordination des politiques d'urbanisme et de déplacements de vos territoires (SCOT, PLH, PLU), l'information et la</p>	

sensibilisation du « grand public » à de nouvelles formes de mobilité.
Par ailleurs, à l'occasion des deux comités techniques qui ont porté sur des versions de travail amont du projet de PDU, mes services ont pu faire connaître les points qui méritaient d'être approfondis.
On peut considérer aujourd'hui que les enjeux de l'État susceptibles d'affecter la légalité de l'acte sont traités de façon satisfaisante.

2. Sécurité juridique

2.1 Révision du schéma directeur d'accessibilité (SDA)

L'action 21 du PDU (« poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité ») et l'annexe accessibilité se fondent sur le SDA du Grand Dijon, approuvé le 19 décembre 2007 qui ne répond plus aux exigences actuelles attendues pour ce type de document. En effet, le SDA du Grand Dijon fut l'un des premiers adoptés en France et mérite à minima une remise à niveau (prise en compte du PDU révisé, référence au réseau actuel et futur de DIVIA, prise en compte de l'arrivée du tramway,...). La doctrine consignée dans des documents du CERTU et notamment l'analyse des PDU récemment approuvée pourrait également inspirer cette révision.

Or, le PDU précise, page 134, que le SDA « sera amendé de façon à prendre en compte les futures évolutions programmées de l'accessibilité du réseau Divia [...] », ce qui paraît insuffisant par rapport au contenu actuel du schéma. Il serait plus judicieux de parler de réactualisation dudit schéma en précisant à quelle échéance elle aura lieu.

2.2 Référence aux commissions intercommunales et communales d'accessibilité

L'annexe accessibilité cite la commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH) du Grand Dijon sans pour autant dire quel rôle le Grand Dijon entend lui faire jouer dans l'amélioration de l'accessibilité du réseau de transport, de la voirie et des espaces publics. Par ailleurs, il conviendrait de citer également les commissions communales d'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH) existantes dans l'agglomération dijonnaise et de veiller à la cohérence des constats que dressent ces multiples commissions, chacune dans leur domaine de compétences (article L2143-3, 6ème alinéa, du code général des collectivités territoriales).

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Le Grand Dijon souhaite rendre le réseau de transport collectif Divia toujours plus accessible (arrêts, matériels roulants, information voyageurs...). Dans la mesure où les associations représentantes des personnes atteintes d'un handicap sont partenaires du Grand Dijon dans cet objectif, il est suggéré de prévoir effectivement une révision du SDA, et non simplement un amendement. Le PDU et l'action 21 seront modifiés dans ce sens.

- La Commission Intercommunale d'Accessibilité du Grand Dijon traite essentiellement des transports, compétence déléguée au Grand Dijon, et des aménagements des voiries classées d'intérêt communautaire. Pour les autres compétences (logement, espaces publics, voiries communales...), ce sont effectivement les Commissions Communales qui traitent de ces sujets. Néanmoins, la CIAPH travaille en concertation avec la CCAPH de la Ville de Dijon (participation des services techniques réciproques, échanges des comptes rendus, élus en commun...). L'annexe Accessibilité est amendée pour apporter ces précisions et la liste des CCAPH est indiquée.

3. Mise au point – améliorations

3.1 Accessibilité

a) PDU proprement dit

Il serait souhaitable d'évoquer la mise en accessibilité des correspondances entre réseaux, qu'il s'agisse du passage physique d'un mode à l'autre ou de la billettique qui doit être la plus simple possible pour être comprise par des personnes présentant un handicap cognitif (Action 12).

Par ailleurs, il semblerait utile d'évoquer, dans l'alinéa « contrôle du fonctionnement des équipements pour l'accessibilité » la mise en place d'une campagne de sensibilisation des conducteurs destinée à assurer une vérification quotidienne des équipements mobiles et une maîtrise de leur mise en œuvre, y compris par un accostage au plus près du trottoir (Action 21).

De même, parmi les critères du baromètre qualité, il serait judicieux de prendre en compte l'accueil des personnes handicapées : accostage au plus près du trottoir, déploiement de la rampe préalablement essayée lors de la prise de service... (Action 11).

Dans l'alinéa « objet de la mesure » de l'action 28, il serait judicieux d'ajouter « faire figurer sur tous les plans les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite » (Action 28).

A plusieurs reprises, il est fait référence à l'arrêté du 24 janvier qui ne semble pas exister, il doit s'agir de l'arrêté du 15 janvier 2007 (Action 21 et annexe accessibilité action 0 page 15).

A la liste des actions associées à l'action 21 (5, 11, 12, 17), il conviendrait d'ajouter les actions 22, 28 et 32 (Action 21).

b) Annexe accessibilité

- Le parc DIVIA (page 10)

D'après le tableau de la page 11, seuls 73% des véhicules seront accessibles en autonomie en 2015. A cette date, un service de substitution devra être mis en place et ouvert à tous les usagers sans inscription préalable, ni contrainte de domicile dans l'agglomération et au même coût que les véhicules accessibles.

- L'accueil conducteurs (page 12)

Il serait souhaitable de développer ce paragraphe pour en faire une véritable action qui pourrait s'inspirer des remarques ci-dessus (action n°21)

- Les actions 12 (interconnexion entre les réseaux), 28 (lisibilité et qualité des interfaces de correspondance) et 21 (Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports urbains) vont dans le sens de cette remarque.

- Ces réflexions seront prises en compte dans le cadre de l'application de l'action 21, avec le futur SDA et sa mise en application.

- Le suivi de l'accessibilité sera assuré au sein de l'action 32 du PDU. Le baromètre Qualité de Divia sera étendu à tous les services Divia dont Divia Accès. Par ailleurs, Divia réalise des enquêtes de satisfaction auprès des PMR.

- Lors des réunions de travail avec les associations représentantes des personnes handicapées et des usagers du réseau, il a été convenu justement qu'il ne serait pas judicieux d'indiquer sur tous les plans les arrêts accessibles. Cela nuirait nettement à la clarté du plan. En revanche, il a été convenu sur proposition et en accord avec l'Association des Paralysés de France qu'un plan spécifique, puisse à terme être disponible à l'agence ou sur le site internet de Divia.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a modifié le PDU et l'annexe accessibilité en conséquence.

- Le PDU est modifié en conséquence.

- Le Grand Dijon a bien conscience des obligations législatives en matière d'accessibilité des services de transport. Par ailleurs, le Grand Dijon précise que le critère du parc de véhicule ne peut pas être le seul retenu pour mesurer l'accessibilité d'un réseau.

- Les mesures autour de l'accueil conducteurs seront détaillées dans le SDA prévu à l'action 21.

- Action 21 (page 16)

Même observation que ci-dessus sur le dispositif de formation des conducteurs : voir observations sur l'action 21.

3.2 Hiérarchisation du réseau viaire

L'État demande à ne plus être désigné comme maître d'ouvrage de l'action 9 mais à y participer comme partenaire, au même titre que l'ensemble des gestionnaires de voirie (Action 9).

3.3 Itinéraires poids lourds

a) page 95 :

Le projet évoqué en note a abouti. La direction interdépartementale des routes centre – est (DIRCE) a accepté la circulation des convois exceptionnels sur la RN274 ainsi que sur la rocade nord-ouest (section reliant l'A38 à la RD905) dans les conditions fixées par elle pour chaque catégorie (ex : circulation des convois de 2ème et 3ème catégories entre 21h et 6h). En conséquence, un arrêté du MEDDTL en date du 9 septembre 2011 a levé l'interdiction d'accès à ces voies aux transports exceptionnels.

b) carte page 96 :

Du fait de l'interdiction d'accès à la Lino des véhicules de transports de matières dangereuses, certains boulevards de l'agglomération continueront à assurer le transit de ces véhicules.

c) page 97 : autorisations de transports exceptionnels :

La préfecture délivre les autorisations de transports exceptionnels en s'appuyant sur les décisions des gestionnaires quant à l'emploi de leurs réseaux respectifs.

d) transport des matières dangereuses dans l'agglomération :

Au titre de l'art L2213-5 du CGCT repris par l'article L411-1 du code de la route, c'est le maire qui dispose du pouvoir d'interdire le transport des matières dangereuses sur certaines portions de voies. Le préfet ne peut interdire ces transports que temporairement (article R411-18 du code de la route).

En conséquence, le paragraphe « rôle des acteurs » pourrait être rédigé ainsi : « les gestionnaires initient, en concertation avec la préfecture, la réflexion à l'échelle de l'agglomération en y associant les organisations professionnelles du transport de marchandises » (Action 7).

3.4 Stationnement/logistique/urbanisme

- Les mesures autour de la formation des conducteurs et l'application de leur formation seront détaillées dans le SDA prévu à l'action 21.

- L'État garde des prérogatives et des compétences en ce qui concerne les voies à grande circulation, les transports exceptionnels... Il paraît donc cohérent que l'État reste pilote de cette action qui transcende la question des domanialités. D'autant plus que lors des derniers contacts avec la DREAL, il semble que celle-ci se soit engagée à relancer, dès l'approbation du PDU, la réflexion, déjà initiée par ses services en 2009.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a apporté cette précision dans l'action 7 du PDU.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Compte tenu de l'imbrication des territoires communaux, il n'est pas possible pour un Maire de traiter de façon isolée la question des itinéraires de transports de matières dangereuses. Il appartient au Préfet en application de l'article L2215-1 3° alinéa du CGCT d'assurer ses pouvoirs de police quand le champ d'une mesure excède le territoire communal. En conséquence, le paragraphe sur le rôle des acteurs n'est pas modifié.

- Le PDU ne prévoit pour l'instant pas de P+R au sens strict du terme sur le

	<p>L'absence d'un P+R (parc relais) au sud de l'agglomération fait débat et risque d'entraîner du stationnement intempestif à hauteur des premières stations (Chenôve, sud de Dijon). Cf cartes de la page 114 qui démontrent l'importance des flux d'échange au sud – sud Ouest de l'agglomération (Action 19).</p> <p>Il conviendrait de rattacher l'action n°8 (organiser une offre logistique adaptée aux centres-villes et aux zones industrielles et zones d'activités) à celle du SCOT visant à intégrer une action en faveur des modes de transports de marchandises moins polluants (Action 8).</p> <p>Pour une bonne compréhension de l'action visant à organiser le stationnement privé dans les PLU, il conviendrait de donner une définition claire de la SHON (Action 31).</p> <p>3.5 Observatoire/planning</p> <p>Il conviendrait d'ajouter la direction départementale des territoires aux partenaires de l'observatoire (Action 32).</p> <p>Il serait judicieux de compléter le planning par un chiffrage des différentes actions.</p>	<p>secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.</p> <p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque mais dans le cadre du SCOT, il n'existe aucune recommandation / prescription relative à des transports de marchandises moins polluants.</p> <p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a apporté la précision dans le PDU.</p> <p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et a apporté la précision dans le PDU. La DIR est également ajoutée en tant que partenaire de l'observatoire pour ses données sur la rocade Est.</p> <p>- Dans le dossier d'enquête publique, un récapitulatif des estimations financières des actions a été intégré. Du fait des compétences et de l'implication de plusieurs partenaires, toutes les actions ne peuvent être chiffrées à l'heure actuelle. Ce récapitulatif sera toutefois intégré dans le PDU.</p>
<p>DREAL (avis de l'autorité environnementale)</p> <p>Courrier en date du 2 avril 2012</p>	<p>J'ai reçu le 9 janvier 2012 le projet de votre plan de déplacements urbains (PDU), qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale en application des dispositions des articles L122-4 et R122-17 du code de l'environnement. Vous me saisissez pour avis en tant qu'autorité environnementale, selon les dispositions du 4° du II de l'article R122-19 du même code.</p> <p>L'avis de l'autorité environnementale fait notamment partie du dossier qui doit être mis à l'enquête publique, préalablement à l'approbation du plan. Il devra d'abord être publié sans délais sur votre site internet, de manière à permettre au public d'en prendre connaissance.</p> <p>L'avis de l'autorité environnementale porte une appréciation sur le contenu de l'évaluation environnementale et donc sur le plan de déplacements urbains du point de vue de ses relations avec les enjeux d'environnement. Il doit formuler</p>	

des observations susceptibles d'éclairer le public, de relever le cas échéant des points d'insuffisance. Il ne conclut pas favorablement ou défavorablement.

Votre communauté d'agglomération délibérera, à l'issue de l'enquête publique, sur l'adoption du PDU. Elle aura alors à indiquer les suites données aux différents avis et, en particulier, à l'avis de l'autorité environnementale.

Ultérieurement, comme le prévoit l'article L122-10 du code de l'environnement, vous aurez à informer le public et moi-même, en tant qu'autorité environnementale, de l'adoption de votre PDU en précisant :

- la manière dont il a été tenu compte de l'évaluation environnementale et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document.

Le contenu de cet avis s'attache à rappeler les objectifs de l'établissement d'un plan de déplacements urbains. Il indique quels sont les enjeux environnementaux qui doivent faire l'objet d'un examen du point de vue des incidences possibles du plan. Il analyse ensuite le contenu du PDU et de son évaluation environnementale avec le souci d'examiner tout particulièrement l'effectivité des orientations du PDU au regard des effets attendus sur les enjeux d'environnement identifiés.

L'analyse porte sur les documents annexés à votre envoi en date du 6 janvier 2012, reçus le 9 janvier :

- le projet de plan de déplacements urbains
- l'annexe 1 – annexe accessibilité
- l'annexe 2 – évaluation environnementale

L'évaluation environnementale comporte un résumé non technique, en dernière partie. Le nom et la qualité des auteurs ne sont par mentionnés ; le rapport comporte le logo de deux bureaux d'études, Roland Ribl & Associés et Interface transport.

Le plan de cet avis est le suivant :

- I. Les objectifs d'un PDU au regard des enjeux environnementaux
 - I.1 Les enjeux environnementaux liés aux déplacements urbains
 - I.2 Objectifs et moyens d'action des PDU
- II. Le contexte du PDU du Grand Dijon
 - II.1 Les principales étapes des politiques de déplacements urbains de

l'agglomération dijonnaise

II.2 Le bilan du précédent PDU et la création du tramway

III. L'état initial de l'environnement, le diagnostic du territoire et ses perspectives d'évolution dans le PDU 2012 – 2020

III.1 L'état initial de l'environnement

III.2 Les besoins de déplacements et le contexte de l'agglomération

III.3 Les projets que le PDU prend en compte

IV. Les effets attendus du PDU du Grand Dijon au regard des enjeux environnementaux

IV.1 Les objectifs et les actions du PDU

IV.2 La compatibilité du PDU avec le SCOT et le plan régional pour la qualité de l'air

IV.3 Les effets sur l'environnement des orientations et actions du PDU

IV.4 Les modalités d'évaluation des effets du PDU

V. Conclusion

I. Les objectifs d'un PDU au regard des enjeux environnementaux

L'élaboration des PDU a été initiée il y a trente ans. Les autorités organisatrices de transports urbains se sont vues confier la responsabilité d'élaborer un plan qui définisse les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il obéit au principe d'équilibre entre les besoins de mobilité et d'accessibilité, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Les législations successives, portant notamment sur la protection de l'atmosphère et les économies d'énergie, ont accentué l'importance des enjeux de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre dans les objectifs des plans de déplacements urbains. Le lien entre la mise en œuvre des politiques de déplacements et les règles d'urbanisme a également été développé, pour donner davantage d'efficacité aux dispositifs des PDU.

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, demande que les PDU fassent l'objet d'une évaluation environnementale ; la transcription de la directive est principalement le fait des articles L122-4 et suivants du code de l'environnement.

Il est utile de rappeler que, pour la directive européenne, l'évaluation

environnementale a pour objet d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement. C'est une démarche qui contribue à l'intégration de préoccupations environnementales dans l'élaboration du plan en vue de promouvoir un développement durable. Le rapport environnemental s'inscrit dans cette démarche, qui comporte la réalisation de consultations, la prise en compte dudit rapport et du résultat des consultations lors de la prise de décision, ainsi que la communication d'informations sur la décision.

Selon l'article L122-6 du code de l'environnement, le rapport environnemental « identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du document sur l'environnement. Ce rapport présente les mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables que l'application du plan peut entraîner sur l'environnement. Il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu ». L'article R122-20 du même code en définit le contenu détaillé.

I.1 – Les enjeux environnementaux liés aux déplacements urbains

Les principaux impacts environnementaux des déplacements urbains sont liés à l'utilisation des moteurs thermiques et aux carburants qui les alimentent. Les moteurs thermiques consomment de l'énergie et émettent des gaz à effet de serre. La pollution de l'air et le bruit ont des impacts significatifs sur la santé, pour les riverains au premier chef, mais aussi pour les usagers, actifs ou passifs, de l'espace public. Pour les projets d'infrastructures de transports, la consommation d'espace peut se révéler significative.

Le développement de l'offre de transport (infrastructures, services...) peut entrer en résonance avec d'autres facteurs, notamment des stratégies foncières et immobilières, et contribuer à des modifications importantes dans l'utilisation et la consommation de l'espace.

Selon le contenu du plan, d'autres domaines d'enjeux seront sans doute à examiner : les risques d'impacts sur les milieux, notamment l'eau, sur les paysages et le patrimoine culturel, la prise en compte des risques. La règle est de traiter ces thèmes dans la mesure où ils sont effectivement susceptibles d'entretenir un lien avec les orientations et les actions du PDU ; l'évaluation environnementale doit rester proportionnée aux enjeux.

I.2 – Objectifs et moyens d'action des PDU

L'article L1214-2 du code des transports donne une liste de onze objectifs que le PDU doit satisfaire. Si on cherche à mettre ces différentes obligations en relation avec les enjeux environnementaux, on voit qu'elles se combinent et agissent en interrelation, mais également que chacune contribue à apporter des réponses à différents enjeux d'environnement. Quelques exemples le montrent.

Ainsi, l'objectif de réduction de la circulation automobile est corrélé à un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et à l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales. Il dépend aussi de la répartition de l'affectation du réseau d'agglomération entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation. Ces objectifs, auxquels le PDU doit apporter des réponses, constituent en eux-mêmes des moyens d'action pour réduire les consommations énergétiques et l'émission de gaz à effet de serre, mais aussi pour réduire la pollution et le bruit.

La réduction de la circulation automobile peut être obtenue par différents moyens pénalisant l'usage de la voiture : caractéristiques des voiries et de la gestion du trafic, réduction de l'offre privée de stationnement (lieux de travail, commerces) en relation avec l'amélioration de la desserte en transports collectifs. L'approvisionnement des activités commerciales et artisanales doit également être rationalisé. Enfin, les enjeux de sécurité des personnes visent tout particulièrement les piétons et les cyclistes ; le PDU doit organiser le développement de ces pratiques, tout en veillant à prévenir les risques d'accidents.

Le développement de l'offre de transports collectifs doit s'accompagner de dispositions encourageant le covoiturage, l'organisation des déplacements du personnel des entreprises, la possibilité de combiner les services de transports collectifs (billettique harmonisée). La substitution de la voiture implique souvent l'utilisation de plusieurs modes de déplacements successifs : on parle alors d'intermodalité. L'enjeu est d'en limiter au maximum les contraintes dissuasives.

En conclusion, la capacité du PDU à éviter des impacts négatifs sur l'environnement et à développer des effets positifs est liée à l'effectivité de ses actions ; celle-ci dépend de leur bonne mise en œuvre, mais également de leur combinaison qui est indispensable au plein développement de leur efficacité. Le PDU est un outil de cohérence de politiques complexes, mobilisant différentes compétences (communes, agglomération, Département, Région, État), des

professionnels, des établissements publics ; d'où toute l'importance de la concertation dans l'élaboration du PDU.

II – Le contexte du PDU du Grand Dijon

L'actuelle révision du PDU s'inscrit dans la suite d'une série de décisions, qui n'ont que partiellement été formalisées dans le précédent PDU. Il n'est pas sans intérêt d'en rappeler les principales étapes et de s'interroger sur le bilan du précédent plan.

II.1 – Les principales étapes des politiques de déplacements urbains de l'agglomération dijonnaise

Comme dans toutes les agglomérations, l'organisation des déplacements a d'abord conduit à l'élaboration d'un plan de circulation pour la ville centre, permettant d'améliorer la circulation des autobus et de limiter la place des voitures dans le centre ville, en particulier en transit, par un découpage en quadrants ne communiquant pas directement.

A la fin des années 1990, l'agglomération a élaboré un premier PDU ; il a été adopté le 10 octobre 2000 et approuvé par le préfet du département le 6 janvier 2001.

Ce premier PDU partait d'une situation considérée comme favorable : la part de la voiture était de 49% en 1997, l'usage des transports collectifs urbains représentait 158 voyages par habitant et par an. Le PDU avait défini 33 actions visant à associer la politique des déplacements au développement urbain, à développer les modes alternatifs à la voiture, à promouvoir l'intermodalité et à améliorer la qualité de vie des habitants.

Parmi ces actions, les plus notables portaient sur la promotion du vélo avec un schéma vélo d'agglomération, sur le stationnement en centre ville et la diminution du stationnement privé (hors habitat) à proximité des transports collectifs, sur le développement de voies réservées aux bus, l'amélioration de leur vitesse commerciale et de leur accessibilité, sur l'intermodalité avec la création de haltes ferroviaires urbaines et de parcs relais. Il était annoncé que des plans de circulation pourraient être élaborés à l'échelle de l'agglomération. Une étude devait être également engagée sur l'organisation des livraisons.

En règle générale, il s'agissait d'intentions qui devaient être étudiées, avant de pouvoir être mises en œuvre. Il était prévu de réaliser une évaluation des effets du plan au bout de cinq ans, soit 2005. Cette évaluation n'a pas été conduite.

- Une évaluation du PDU a été conduite en 2009.

En 1998, l'État et les collectivités ont élaboré un « Dossier de Voirie d'Agglomération » (DVA), qui visait à organiser la cohérence des projets routiers et à en définir la maîtrise d'ouvrage. La liaison nord (LINO) faisait partie de ce dossier, avec différentes options de tracé. D'autres projets intéressaient le Sud de l'agglomération. Le principe de sites propres pour les bus était affiché pour l'avenue du Drapeau (route de Langres), en direction de Quetigny et Chevigny et sur l'axe sud (RN 74 ou boulevard Palissy).

Une modification importante a été apportée au réseau des transports urbains en octobre 2004, sans que ce point ait été abordé dans le PDU de 2001. L'offre de transports collectifs était conçue selon un principe d'égalité de la desserte des différentes parties de l'agglomération. Face à une érosion de la fréquentation et à un déficit croissant, le réseau, désormais appelé DIVIA, a été restructuré autour de lignes fortes diamétralisées (LIANES – Ligne A Niveau Elevé de Service) ; les autres lignes ont vu leur fréquence réduite, diminuant l'aire de recouvrement du réseau de bus avec parfois une augmentation du temps de transport.

II.2 – Le bilan du précédent PDU et la création du tramway

Le projet de PDU 2012-2020 comprend un chapitre portant sur l'évaluation du PDU de 2001. Il dresse la liste des actions et de leur état d'avancement. Les principales réalisations énoncées sont les suivantes :

- le schéma d'agglomération vélo a été élaboré en 2004, sa mise en œuvre est en cours. De nouveaux services ont été ouverts (vélostation en gare, Vélodi, Divia-vélo) ;
- 21 km de voies dédiées aux bus sont en service. Le dossier du tram indique l'existence de 5 km de sites propres bus ;
- le pôle intermodal de la gare a été réalisé ;
- le parc relais de Mirande a été ouvert ;
- différentes actions ont porté sur la politique du stationnement ;
- douze plans de mobilité ont été signés avec les entreprises.

Une étude d'évaluation du trafic sur l'agglomération a été réalisée en 2010.

En lien avec le projet de tramway, une nouvelle enquête ménages-déplacements a été réalisée en 2009.

Le rapport du nouveau PDU considère que des progrès sont à réaliser : en particulier, la part modale de la voiture atteint maintenant 53%. La comparaison que fait le rapport du PDU 2012-2020 avec d'autres agglomérations reste cependant sujette à caution : les résultats sont issus d'enquêtes menées selon

- Le Grand Dijon a déjà pris note de cette remarque puisqu'il est précisé page 27 du Tome 1 que les modes d'enquêtes sont différents.

des méthodes différentes (enquête ménages-déplacements selon la méthode du CERTU pour l'ensemble des agglomérations sauf pour Dijon).

La situation de l'agglomération mériterait une analyse plus détaillée. Or, les évolutions de l'agglomération dijonnaise sur la période 2001-2010 ne sont pas examinées, au plan de l'urbanisme, en termes de nombre de déplacements ou de part des différents modes. Il est donc difficile d'évaluer le résultat des politiques mises en œuvre, en l'absence d'indicateurs significatifs.

Les modifications majeures du réseau des transports urbains réalisées en 2004 ne sont pas rappelées et ne sont pas évaluées.

Le bilan du précédent PDU, qui n'est pas traité dans le rapport environnemental, ne fait pas référence à des indicateurs en matière d'environnement. Notamment, les indications relatives à la pollution de l'air ou au bruit sont des photographies à un moment donné (2000 pour les polluants atmosphériques, 2005 pour le bilan carbone) sans qu'il soit possible d'apprécier les évolutions.

Le projet de tramway a été engagé en 2006. Avant d'être mis en service fin 2012, sa réalisation a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique à la date du 17 décembre 2009. Le réseau de transports urbains dijonnais connaîtra ainsi une importante évolution avec la situation antérieure, structurée par des lignes radiales à bon niveau de service. La réalisation des deux lignes de tramway pose la question de la réarticulation progressive du réseau bus avec de nouveaux sites propres améliorant les dessertes hors tramway et offrant un niveau de service élevé sur les cinq radiales non desservies par le tramway.

Du point de vue de l'environnement, le projet de tramway présente différents impacts qui ont été traités lors de l'instruction du projet, en particulier :

- le report de la circulation automobile, du fait de la modification des caractéristiques des voies empruntées par le tramway. La pollution et les nuisances sonores se déplacent vers les axes dont la fréquentation augmente. Dans sa déclaration de projet, en réponse à la commission d'enquête publique, la Communauté d'agglomération a prévu de réaliser des études complémentaires sur l'air et le bruit au niveau des axes concernés. Celles-ci n'ont pas pris place dans l'étude d'impact du PDU ;
- la réarticulation du réseau de transports urbains permettant d'accroître son

- Entre 1995 à 2001 , le Grand Dijon a observé une baisse de la fréquentation des transports en commun (baisse de 10% en 6 ans) qui a conduit à réorganiser le réseau de transport public. A la suite de cette réorganisation, la tendance s'est inversée et des gains de clientèle se sont confirmés avec la mise en service de ce nouveau réseau plus hiérarchisé. Cela a déjà été rappelé dans le cadre de la DUP du tramway.

- L'évaluation environnementale détaille page 113 le suivi qui sera fait sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

efficacité et de diminuer l'importance de l'automobile sur les axes bien desservis ;

- l'importance de la végétalisation de l'espace associé aux deux lignes de tramway.

Avait également été envisagée l'étude à terme d'un pôle intermodal majeur dans l'hypothèse d'une gare TGV à Porte Neuve.

L'étude du tramway s'appuie sur une modélisation des flux de déplacements entre une quarantaine de zones de l'agglomération. Le modèle a été établi sur la base d'une enquête ménages-déplacements de 1994, puis redressé par les données de recensement (1999) et des comptages de trafic en 2000. Il a été recalé en 2007 à partir d'une dizaine de mesures sur des axes principaux. Il fournit une image des volumes de trafic en 2015, selon un scénario sans le tramway ni la LINO. Il a ensuite servi à apprécier les reports de trafic du fait de ces deux réalisations. Ces apports intéressants du projet de tramway gagneraient à être pris en compte dans le projet de PDU 2012-2020.

III – L'état initial de l'environnement, le diagnostic du territoire et ses perspectives d'évolution dans le PDU 2012-2020

III.1 – L'état initial de l'environnement

La pollution de l'air

Le contexte national est celui de la baisse des émissions du fait de la réglementation et des progrès technologiques.

Dans l'agglomération, la qualité de l'air est mesurée par Atmosf'air Bourgogne sur 6 points. Dans le cadre du projet du tramway, les stations fixes ont été complétées par des mesures temporaires ; celles-ci ont été réalisées sur le tracé des deux lignes et ne sont pas mentionnées dans le rapport environnemental.

A l'exception de celle du boulevard de la Trémouille, les stations de mesure fixes ne fournissent pas de données pour les voiries les plus circulées, comme la rocade péricentrique (boulevards Pascal, Galliéni, Chèvremorte). La station Trémouille connaît des dépassements de seuils pour les oxydes d'azote et les particules fines (51 jours comptabilisés, sans précision de l'année).

Les données des mesures temporaires du projet de tramway ne sont pas restituées.

Le bruit

- Cette étude n'est pas mentionnée dans le PDU du fait des incertitudes et des interrogations liées à la réalisation des différents projets de LGV au niveau national et notamment de la branche Ouest de la LGV Rhin Rhône ; d'autant plus que si réalisation il y a, elle n'est pas prévue avant 2025.

- Le modèle de trafic pour 2015 sans tramway, ni Lino figure à la page 22 de l'évaluation environnementale. Les principales évolutions de trafic liées à la mise en service du tramway et de la Lino figurent également page 78 de l'évaluation environnementale. Pour compléter ces informations, le modèle de trafic pour 2015 avec la réalisation de ces 2 infrastructures est ajouté dans l'évaluation environnementale.

- L'année de référence est 2009. Ce sera précisé dans l'évaluation environnementale page 23.

La cartographie du bruit routier a été réalisée en 2008 par le bureau ACOUPHEN ENVIRONNEMENT sur la commune de Dijon dans un premier temps, puis pour l'ensemble du Grand Dijon ; les cartes portent sur le bruit routier et sur le bruit ferroviaire. Elles mettent en évidence les axes pour lesquels les bruits routiers dépassent les seuils réglementaires ; 13% de la population est victime de ces dépassements. Une étude détaillée a été réalisée sur les axes du tramway.

Pour l'air comme pour le bruit, l'état initial ne permettra pas d'apprécier facilement les conséquences des reports de trafic en l'absence de données suffisantes sur des voies où la circulation est susceptible de se reporter.

Les émissions de gaz à effet de serre

Le Grand Dijon élabore son Plan climat énergie territorial. Il a estimé les émissions de gaz à effet de serre de son territoire et considère que pour un total d'émissions de 2,6 MtéivalentCO₂, le transport de fret en représente 36% (0,936 MtéCO₂) et les déplacements de personnes 19% (0,488MtéCO₂).

La consommation d'espace

Les données portent sur l'importance de l'artificialisation de l'espace du fait de la pression urbaine. La consommation foncière la plus élevée est réalisée à Fontaine les Dijon, puis à Saint Apollinaire et à Dijon même.

Les autres enjeux d'environnement : milieux naturels, ressource en eau, risques naturels et technologiques, paysage et cadre de vie ont moins d'intérêt au regard du contenu du PDU. Seul, le transport de matières dangereuses pourrait justifier un examen ; aucune réglementation n'existe pour limiter l'accès à l'agglomération.

III.2 – Les besoins de déplacements et le contexte de l'agglomération

Le PDU doit présenter de manière synthétique les grandes problématiques des déplacements urbains et de leur évolution prévisible, afin de dégager les actions nécessaires, en particulier du point de vue de leurs effets sur l'environnement. Il est donc utile de rappeler les informations fournies par le plan.

Les données du PDU

Selon l'enquête du Grand Dijon (2009), les parts modales des habitants se répartissent de la manière suivante :

- voiture particulière : 53%
- transports en commun : 13%

- Les principaux reports de trafic liés à la mise en service de ces 2 infrastructures figurent déjà page 78. Par ailleurs, l'évaluation environnementale détaille page 113 le suivi qui sera fait sur la qualité de l'air et les nuisances sonores (des cartographies seront réalisées).

- Il sera précisé dans l'évaluation environnementale (page 65) qu'il n'existe actuellement aucune réglementation pour limiter l'accès des transports de matières dangereuses à l'agglomération (à l'exception du tunnel de la Lino qui sera interdit pour les TMD).

- marche à pied : 28%

- vélo : 3%

Le rapport du PDU met en évidence les lignes de force du territoire polarisé par Dijon. Les migrations résidentielles montrent l'attraction de la périphérie (Val de Norges et Plaine de Saône), alors que l'emploi reste largement concentré sur la Ville et le Grand Dijon. Ainsi, les migrations pendulaires quotidiennes depuis la périphérie augmentent régulièrement. Les déplacements domicile-travail sont à 72% réalisés entre Dijon et sa première couronne, à 28% avec l'aire du SCOT, plus particulièrement la Plaine de la Saône. La part de la voiture est prépondérante dans les deux cas.

Si on analyse les modes de déplacements pour les résidents du Grand Dijon et pour ceux qui habitent dans l'aire du SCOT, l'écart semble faible. 66% des résidents du Grand Dijon utilisent la voiture pour les déplacements domicile-travail (47% pour les autres motifs) ; pour les résidents de l'aire du SCOT, les parts respectives sont de 70% et 51%. Pour les transports en commun, la part des déplacements domicile-travail est de 10% à l'intérieur du Grand Dijon et de 8% en dehors. La problématique de la gestion des déplacements diffère donc peu pour les territoires périphériques, qu'ils soient d'un côté ou de l'autre de la limite administrative du Grand Dijon.

D'autre part, l'analyse ne permet pas d'apprécier la part respective des déplacements radiaux, faciles à capter pour les transports collectifs, et des déplacements de rocade (de périphérie à périphérie), pour lesquels la voiture reste prépondérante et le changement de mode difficile.

Rappel : la DUP du tramway

Le projet de tramway doit s'accompagner, selon son étude d'impact, de modifications importantes dans l'utilisation des voiries :

- modification du plan de circulation (mise à double sens, réduction de capacité, renvoi par la signalisation directionnelle du trafic de transit sur les rocades) ;
- « contrôle d'accès » sur les voies pénétrantes pour limiter les trafics sur les boulevards péricentriques ;
- mise en œuvre d'un schéma de voiries d'agglomération à l'horizon de la mise en service du tramway.

L'étude d'impact du tramway esquisse ainsi une hiérarchisation du réseau : voies structurantes (transit, échange), liaisons interquartiers, distribution. Elle présente également un principe de réorganisation des accès au centre ville. L'hypothèse de restructuration des lignes de transports urbains est présentée

- Les cartes présentées dans le cadre de la DUP Tram correspondaient à des hypothèses de travail sur lesquelles la restructuration du réseau s'est basée. Cette restructuration a fait l'objet de présentations diverses et d'une large concertation fin 2011. Toutefois, les principes d'organisation du réseau bus +

dans le dossier du tramway.

Ces orientations ne sont pas reprises dans le PDU.

III.3 – Les projets que le PDU prend en compte

L'évaluation environnementale du PDU travaille sur deux scénarios. Le premier, le « scénario des coups partis » prend en compte un certain nombre de projets qui sont appelés à modifier les conditions de déplacements dans l'agglomération. Ils sont les suivants :

- la mise en service des deux lignes du tramway ;
- la réalisation de 19 km d'itinéraires cyclables ;
- la réalisation de la LINO ;
- différents projets d'infrastructures : requalification par le Conseil général du boulevard de Troyes et de l'avenue le long du Lac Kir, échangeur de Beauregard sur la rocade Est, ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, projet Renaissance (aéroport Dijon-Bourgogne).

Ces différentes réalisations sont considérées comme acquises pour le PDU ; le « scénario PDU » y ajoute :

- une politique de régulation du stationnement ;
- l'amélioration des vitesses commerciales du réseau de bus ;
- la révision du schéma directeur vélo ;
- le renforcement de l'étoile ferroviaire et de l'articulation intermodale avec les TER.

Ce choix amène plusieurs remarques.

Les « coups partis » peuvent être générateurs d'impacts sur l'environnement, soit directement, soit indirectement. C'est le cas du tramway, dont il est prévu qu'il s'accompagne d'un certain nombre de modifications des conditions de la circulation automobile. Celles-ci devraient se retrouver dans le PDU afin de concrétiser les objectifs de réduction de la circulation motorisée, et donc d'apprécier les incidences positives sur les voies concernées et les nuisances que subissent les riverains.

C'est aussi le cas des travaux sur le réseau routier. Les effets de la mise en service de la LINO ont été étudiés à partir de la modélisation des trafics (p.76 de l'évaluation environnementale). Elle ne fait pas apparaître d'évolution significative du trafic sur les voies internes, à l'exception d'un axe de transit est-ouest par le cœur de l'agglomération, désormais contraint par le tracé du

tram seront exposés dans le PDU (cf. action 0).

- Les variations de trafic liées à la mise en service du tramway et de la Lino figurent page 78 de l'évaluation environnementale. Pour compléter ces informations, le modèle de trafic pour 2015 avec la réalisation du Tramway et de la Lino est ajouté dans l'évaluation environnementale.

tramway. Mais, il existe des réserves de capacité, notamment sur la rocade péricentrique. D'autres part, huit radiales sont connectées avec la LINO et le boulevard Pompidou, ce qui offre en réalité une capacité supplémentaire au réseau interne de l'agglomération. Le projet du tramway a abordé cet aspect. L'intérêt de mesurer, au fil du temps, les évolutions du trafic sur le réseau d'agglomération n'est pas mis en évidence dans le PDU.

Le service TER desservant l'agglomération est sous la responsabilité du Conseil régional de Bourgogne et du Conseil régional de Franche Comté. Les évolutions envisagées sont principalement liées à une amélioration des possibilités de rabattement (voiture ou vélo) vers les gares et à l'ouverture éventuelle de haltes sur le territoire de l'agglomération (La Vapeur, Longvic). Les aspects liés à la tarification restent subordonnés à une concertation à engager. Le PDU évoque l'amélioration possible de certaines lignes TER en 2013 ; ce point gagnerait à être confirmé et précisé, notamment pour apprécier sur quelles origines-destinations l'amélioration de l'offre pourrait inciter à abandonner la voiture.

La billettique entre le Grand Dijon et le Conseil général (réseau Divia et Transco) fait l'objet d'un système interopérable, facilitant l'usage combiné.

Le tracé des lignes du réseau départemental, esquissé dans le dossier du tramway, ne figure pas à cette étape dans le PDU.

Les connexions entre réseaux, internes à l'agglomération, mériteront d'être précisées.

Enfin, la hiérarchisation du réseau viaire est envisagée sous pilotage des services de l'État. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération est un des objectifs du PDU selon l'article L214-2 du code des transports. C'est un cadre de référence pour de multiples actions, notamment le développement du vélo. Pour cette action, le rôle du Grand Dijon est essentiel, d'autant qu'il peut s'appuyer sur ses compétences définies par l'article L5214-16 du code général des collectivités territoriales. La contribution des services de l'État, dont la place dans le réseau d'agglomération est limitée, peut consister en un appui technique, des expertises.

Une première restructuration du réseau de bus a été opérée en 2010 ; il sera réorganisé fin 2012 en relation avec la mise en service du tramway.

Un certain nombre de domaines d'action reste ainsi à préciser. Il s'agit d'abord des choix structurants qui pourraient être explicités, tant pour la hiérarchisation du réseau routier que pour la structuration de l'offre de transports collectifs

- Le PDU sera amendé afin d'ajouter les comptages routiers à l'observatoire du PDU (cf.action 32).

- Il s'agit d'hypothèses sur lesquelles travaillent les Autorités Organisatrices de Transport concernées et aucun choix n'a été arrêté actuellement.

- Le Grand Dijon souscrit à cette remarque mais ne peut alimenter le PDU de ces éléments, faute de données précises sur le réseau Transco.

- Les AOT travaillent en synergie pour optimiser et rationaliser les réseaux TER, Transco et Divia au sein de l'agglomération. Ces réflexions sont en constante évolution et font l'objet de l'action 12.

- L'État garde des prérogatives et des compétences en ce qui concerne les voies à grande circulation, les transports exceptionnels... Il paraît donc cohérent que l'État reste pilote de cette action qui transcende la question des domanialités. D'autant plus que lors des derniers contacts avec la DREAL, il semble que celle-ci se soit engagée à relancer, dès l'approbation du PDU, la réflexion, déjà initiée par ses services en 2009.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et les principes de réorganisation du réseau de transports en commun seront exposés dans le PDU.

articulant les différents réseaux ; il s'agit également des dispositifs qui permettraient de mieux apprécier les effets des actions prévues, d'autant que les différents projets en cours de réalisation (tramway, Lino) mettent en avant un certain nombre d'effets positifs. Le dispositif de suivi est un enjeu du PDU.

IV – Les effets attendus du PDU du Grand Dijon au regard des enjeux d'environnement

Comme cela a été rappelé, la réduction des déplacements motorisés est le principal levier d'action du PDU vis à vis des enjeux d'environnement. Il est donc nécessaire d'apprécier l'effectivité des actions définies par le PDU, au regard des effets attendus sur l'environnement.

IV.1 – Les objectifs et les actions du PDU

Les objectifs du PDU sont définis en part de chaque mode de déplacement ; passer de 53% à 40% pour la voiture particulière, de 13% à 20% pour les transports en commun, de 3% à 10% pour le vélo, de 28% à 30% pour la marche à pied.

Un objectif global vise à réduire de 10% le kilométrage total parcouru en voiture au sein de l'agglomération. Ces chiffres sont basés sur l'enquête de 2009. Ils prennent en compte les déplacements internes au Grand Dijon ou au territoire du SCOT.

Les actions du PDU sont regroupées en quatre grands axes portant sur la gestion de la rue, sur le système de transport, sur l'offre de transport et sur l'articulation des politiques de déplacements et de l'urbanisme.

Chaque action correspond à un objectif (par exemple, renforcer la politique en faveur du vélo) qui se décline en plusieurs pistes de travail. Pour l'essentiel, celles-ci sont définies en termes d'études à mener, de démarches à réaliser, de politiques à conduire. Il est donc difficile d'apprécier leur effet, qui reste potentiel et lié à la réalisation effective des projets qui auront été élaborés dans le cadre de ces études. Pour illustrer cette appréciation, les principales orientations sont présentées ci-dessous.

L'action qui figure en tête est la mise en service des deux lignes de tramway (action 0). On notera qu'elle fait partie du scénario décrit comme celui « des coups partis » et pas du scénario PDU, tels que définis dans l'évaluation environnementale.

- Certaines actions et mesures du PDU sont totalement dépendantes des engagements et de la complémentarité que devront apporter les Autorités Organisatrices de Transports et autres partenaires. Le Grand Dijon s'est arrêté aux limites de ses compétences.

En ce qui concerne le réseau bus, la vitesse commerciale pourra être améliorée par une série de mesures de gestion de la circulation.

Le redéploiement du réseau DIVIA quant à lui, figure en fin de PDU, sans explication détaillée. Un éclairage sur l'amélioration de la desserte de l'agglomération aurait enrichi l'évaluation environnementale (évolution de quelques courbes isochrones montrant l'amélioration de temps de parcours et donc de l'accessibilité de quelques secteurs majeurs). L'indication fournie porte sur les accès à la gare, mettant en évidence la concurrence de l'automobile (p.103 du PDU). La mise en site propre des Lianes sera étudiée. L'articulation du réseau Transco avec le réseau urbain n'est pas réalisée ; différentes études sont prévues pour améliorer l'intermodalité.

La gestion du réseau de voirie est un aspect important du PDU. La hiérarchisation du réseau de voirie fait partie des études à engager. Il en est de même pour les autres moyens d'action.

En ce qui concerne le vélo, il est notamment prévu de réviser le schéma cyclable de l'agglomération et d'accompagner les gestionnaires de voirie dans la mise œuvre du schéma existant. Le PDU gagnerait à présenter un schéma actualisé, en relation avec les modifications de la voirie imposées par les deux lignes de tramway.

La desserte marchandises devrait faire l'objet d'une réglementation harmonisée sur tout le territoire du Grand Dijon et de la définition des itinéraires poids-lourds dans l'agglomération. Ceux-ci sont esquissés sur un plan. La logistique de centre ville pourrait faire l'objet d'une réflexion pour adapter l'offre aux contraintes.

En matière de politique du stationnement, les moyens d'action portent sur la création de parcs-relais (prévus dans le cadre du tramway), l'extension possible du stationnement payant sur voirie et l'articulation des normes des Plans locaux d'urbanisme (PLU) en matière de stationnement privé en fonction de la qualité de desserte par le réseau de transports en commun. Le plan d'intention d'extension du stationnement payant qui figure dans le PDU p.126 englobe des secteurs uniquement résidentiels pour lesquels il ne semble pas exister à ce jour de pression de stationnement liée à des activités commerciales ou économiques, ni à l'abandon de la voiture pour emprunter une Lianes. Cette mesure devrait être étudiée de manière à présenter des justifications plus argumentées. La rédaction des dispositions, que les PLU doivent transcrire en ce qui concerne les obligations de réalisation de places de stationnement privé, est d'une

- C'est le sens de l'action 10.

- Les principes de réorganisation du réseau bus + tram seront précisés dans le PDU.

- Ces cartes de principe réalisées dans le cadre de la DUP Tram seront prises en compte dans le cadre du schéma directeur cyclable prévu par l'action 3 du PDU. Enfin, l'observatoire du vélo 2010 présentait un schéma actualisé. Il en sera de même pour l'observatoire vélo d'après tram.

- L'action 18 sera détaillée afin d'expliquer et d'argumenter les enjeux et objectifs de l'action.

La notion de bonne desserte sera précisée (page 109 du Tome 2).

interprétation délicate. La notion de bonne desserte des locaux d'activité n'est pas précisée (note 20 absente en bas de page).

Globalement, les actions du PDU constituent essentiellement des orientations de travail. Leur incidence réelle sera mesurable lors de leur mise en œuvre, sans que leur consistance soit définie à cette étape.

IV.2 – La compatibilité du PDU avec le SCOT et avec le Plan régional pour la qualité de l'air

L'évaluation environnementale analyse par un tableau la compatibilité du PDU avec le schéma de cohérence territoriale du Dijonnais, approuvé en novembre 2010.

Le SCOT énonce un certain nombre de prescriptions et de recommandations en matière de politiques des déplacements. Le code de l'urbanisme, dans sa rédaction en vigueur lors de l'élaboration du SCOT, dispose que « le projet d'aménagement et de développement durable retenu fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. » (art R122-2).

De ce point de vue, le PDU reprend bien les orientations fondamentales du SCOT. Cependant, le SCOT a défini des orientations assez précises relatives au contenu des PLU en matière de règles de stationnement privé. Or, ces orientations, conformément aux dispositions de l'article L1214-4 du code des transports, relèvent du PDU avec lequel les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles. Le PDU doit donc préciser l'ensemble des dispositions réglementaires qui trouveront leur place dans les PLU.

D'autres orientations du SCOT, comme celle relative au partage de la voirie ou la création de haltes ferroviaires, ne figurent qu'en termes d'études à réaliser dans le PDU.

Le Plan régional pour la qualité de l'air, adopté le 31 janvier 2001, est appelé à être remplacé par le futur Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE). Cependant, il reste en vigueur jusqu'à l'approbation du SRCAE. L'évaluation environnementale aborde les objectifs généraux du SRCAE de Bourgogne et montre bien que le PDU s'inscrit dans l'élaboration en cours du SRCAE. C'est en s'appuyant sur l'objectif du SRCAE que l'objectif de réduction de 10% du kilométrage parcouru en automobile dans l'agglomération est fixé pour le PDU.

- Ce sont les gestionnaires de voirie qui réalisent les zones apaisées. Le Grand Dijon élaborera un guide et apportera son soutien technique à la réalisation de ces zones. Concernant les haltes ferroviaires urbaines, il s'agit de réflexions dont l'horizon de réalisation est sur du long terme. A l'heure actuelle, seules des études peuvent éclairer et orienter la position des AOT concernées.

IV.3 – Les effets sur l'environnement des orientations et actions du PDU

Le rapport d'évaluation environnementale aborde les effets attendus du PDU selon les différentes thématiques environnementales. Aux effets du scénario au fil de l'eau (tramway, Lino, grands projets d'infrastructures), s'ajoutent ceux du scénario PDU. A chaque action, correspond une évaluation qualitative positive, avec le cas échéant un point de vigilance qui concerne l'extension du stationnement payant sur voirie ; ce point fait l'objet de précisions ci-dessous. Cette analyse vise à mettre en évidence l'effet que peuvent avoir différentes actions lors de leur mise en œuvre opérationnelle, étant entendu qu'elles sont la plupart du temps formulées en termes d'intentions, d'études à réaliser ou de démarches à engager. Un tableau de synthèse, p.109 de l'évaluation environnementale, présente les effets possibles de chaque action selon les thèmes environnementaux. Par ailleurs, chaque action décrite par le PDU comporte des indicateurs de réalisation (qui ne sont cependant pas repris dans l'évaluation environnementale).

Concernant le point de vigilance de l'action 18 « étendre la politique de régulation du stationnement public dans l'agglomération », le rapport fait référence à une « étude interne » qui conclut à un report de 22 000 déplacements automobiles vers les transports collectifs, soit 2,5% d'usage de la voiture en moins, sans expliciter cette appréciation. L'efficacité de cette mesure reste donc à vérifier, d'autant que, comme on l'a vu plus haut, elle n'est pas clairement argumentée.

En ce qui concerne la pollution de l'air, le rapport fait référence à l'étude d'impact de la Lino qui estime qu'il n'y aura aucun dépassement des valeurs limites sur cet axe. Il souligne la baisse attendue le long des lignes du tramway. Certains quartiers habités, cependant, connaissent déjà des reports importants de trafic vers des voies non touchées par les travaux du tramway ; les incidences éventuelles restent à apprécier, ce qui ne semble pas défini dans le PDU.

En ce qui concerne le bruit, les incidences sur le centre ville sont considérées comme peu perceptibles. L'augmentation de trafic sur la rocade péricentrique est évaluée pour cet enjeu ; elle est estimée entre 20 et 50% selon les tronçons, ce qui se traduirait par une augmentation du niveau sonore inférieure à 2 dB(A). Les actions de modération de la vitesse et d'amélioration de la logistique urbaine non définies de manière précise, pourraient cependant avoir des effets plus sensibles.

- L'évaluation environnementale ne reprend que les indicateurs pertinents au regard des thèmes environnementaux développés.

- Ce point est déjà explicité page 120 de l'évaluation environnementale. Néanmoins, des précisions seront apportées page 80.

- Les incidences sur la pollution de l'air seront définies après tram (cf. suivi environnemental page 113)

- Les incidences sur le bruit seront définies après tram (cf. suivi environnemental page 113).

- L'impact environnemental de ces actions seront prises en compte dans le cadre des études prévues dans le PDU.

L'action 32 porte sur l'observatoire du PDU, à développer à partir de l'évolution des observatoires existants (observatoire du vélo et observatoire du tramway) et la mise en œuvre de l'observatoire de l'accidentologie, en impliquant les gestionnaires de voirie et les autorités organisatrices de transport. La réglementation demande plus précisément d'analyser les accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Le rapport évoque des « mesures compensatoires et suivi ». Il faut rappeler que l'évaluation environnementale doit présenter « les mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables » du plan. Les mesures de réduction ne sont pas mises en évidence. Une partie des mesures relèvent du suivi ; par exemple, c'est le cas du redéploiement de la station Trémouille de mesure de la pollution en « proximité de trafic ». Des mesures de réduction de la vitesse ou de mise en œuvre de techniques d'apaisement de trafic relèvent en fait de la réduction de l'impact.

S'agissant des mesures de protection phonique le long de la Lino, elles sont exigées par la réglementation et ne relèvent pas du PDU. Il en est de même pour les autres mesures concernant cette infrastructure (compensation de la destruction d'habitats naturels, incidences sur la ressource en eau...).

IV.4 – Les modalités d'évaluation des effets du PDU

Les outils d'évaluation sont énumérés. Une nouvelle enquête sur les déplacements des ménages devrait être réalisée en 2014-2015 pour mesurer les effets du tramway. Concernant la pollution atmosphérique, il s'agit des données des stations de mesure existantes de l'Association Atmosf'air et de leur exploitation. Concernant le bruit, il s'agit de la mise à jour de la carte du bruit routier et ferroviaire. Concernant l'émission de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie, il est envisagé de suivre l'évolution des trafics routiers et de mettre à jour le bilan carbone de l'agglomération. Il aurait été pertinent d'indiquer les modalités de ce suivi, notamment en relation avec un état initial des données mobilisables.

Conclusion

Le projet de plan de déplacements urbains de l'agglomération dijonnaise et son évaluation environnementale s'inscrivent à un moment décisif de la politique des déplacements avec la mise en service des deux premières lignes de tramway. Dans ce contexte, le PDU gagnerait à faire davantage ressortir les aspects positifs

- L'observatoire de l'accidentologie distinguera les accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

- Le titre sera modifié en intégrant « mesures de réduction » (page 108) car des mesures de réduction figurent déjà dans cette partie (page 108, page 111).

- Les pages 113 et 114 précisent ces points sur le suivi environnemental.

- Des informations sur l'état initial ont été recueillies dans le cadre du Plan Climat Illico² et de l'étude d'impact du tramway. A ce jour, les modalités de suivi ne sont pas arrêtées.

ou négatifs des études menées pour l'élaboration de la déclaration d'utilité publique du tramway.

Les différentes actions nécessaires pour donner toute son efficacité au développement du réseau de transports collectifs mériteraient par ailleurs d'être précisées au delà des orientations de travail qui sont présentées. Si ces dernières recouvrent bien les objectifs définis par la loi en ce qui concerne le contenu du PDU, il reste difficile d'en apprécier les effets. Ceux ci dépendront des résultats des investigations à mener et des décisions qui auront été prises pour mettre en œuvre les résultats.

Trois aspects importants et structurants pour le contenu du PDU devraient favoriser une évaluation effective de ses effets sur l'environnement :

- la hiérarchisation du réseau du point de vue de ses différents niveaux de service et du partage opéré entre les différents modes, y compris le vélo et la marche à pied ;
- un approfondissement des dispositions relatives à la gestion du stationnement sur le lieu de travail ;
- une appréciation plus fine des évolutions attendues du trafic motorisé, en relation avec l'ensemble des mesures pouvant orienter l'usage de l'automobile, en particulier pour apprécier les effets attendus du redéploiement du réseau des bus urbains ou départementaux.

Plan de Déplacements Urbains : Approbation du PDU 2012 – 2020

Annexe 2 – Réponses apportées aux observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique

Lieu d'enquête publique : Communauté d'Agglomération Dijonnaise

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
1	Yvette Loustaud	<p>1) Manque de visibilité pour les transports de matières dangereuses dans Dijon</p> <p>2) Les livraisons actuelles par des 32 tonnes dans le centre de Dijon ne sont pas clairement traitées</p> <p>3) L'intérêt de la circulation des bus Transco dans Dijon vu le maillage de Divia : car les bus Transco sont polluants et bruyants et a t'on leurs taux de fréquentation des bus Transco ?</p> <p>4) Les arrêts déportés pour les bus devraient être augmentés pour éviter les bouchons</p>	<p>1) Les transports de matières dangereuses emprunteront les même itinéraires (Lino + rocade) que les poids lourds à l'exception du tunnel de la Lino où ils seront interdits. L'étude prévue dans le cadre de l'action 7 s'attachera à traiter cette thématique.</p> <p>2) La problématique des livraisons de marchandises sera définie et traitée dans le cadre des études prévues dans le PDU et fera l'objet de mesures concrètes (cf. action 6, 7, 8 et 15).</p> <p>3) La vocation des bus Transco est principalement destinée aux scolaires. Le Conseil Général de Côte d'Or et le Grand Dijon travaillent en synergie pour optimiser et rationaliser la circulation des bus Transco au sein de l'agglomération (cf. action 12).</p> <p>4) Les arrêts pour les bus seront de moins en moins déportés pour 2 raisons : - accessibilité de l'arrêt (permet un bon alignement avec le trottoir) - priorité à la fluidité des bus par rapport aux voitures</p>
2	Rémi Pagand 2 rue du Père Charles de Foucauld 21 000 Dijon (Commission de quartier Bourroches)	<p>- De nombreuses correspondances sont longues et difficiles (jusqu'à 200m à parcourir et jusqu'à 6 voies à traverser) : ex. Bourroches Eiffel, Fyot</p> <p>- Pour se rendre le soir au centre ville quand on ne dispose pas d'une Lianes, c'est la voiture jusqu'au centre ou jusqu'à une Lianes mais avec des difficultés de stationnement.</p> <p>- A la mise en service du tram, je ne connais pas de parkings dans l'agglo qui</p>	<p>- Certaines correspondances sont effectivement encore compliquées, d'autres seront très fortement améliorées car entièrement refaites avec les travaux du tramway (ex: gare SNCF, parc des Sports...)</p> <p>L'action 28 du PDU répond notamment à ces problématiques. L'action 11, l'amélioration constante du réseau, permettra aussi plus ponctuellement de répondre aux points encore non traités.</p> <p>- La desserte nocturne existe que sur les lignes desservant des quartiers et communes denses et peuplés. D'autres réponses peuvent être apportées pour les quartiers et communes périphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rabattement sur des parkings relais (action N°19 du PDU) - amélioration des liaisons cyclables et offre de stationnement vélos sécurisés (action N°20 du PDU) <p>- Au Nord, sur la ligne T2, deux parkings relais seront aménagés dans le cadre du</p>

		<p>pourraient être des relais. Y'a t'il suffisamment de parkings relais aux entrées principales de la ville?</p> <p>- Certains trams adaptés pourraient ils transporter des marchandises?</p> <p>- Une conduite apaisée des bus n'engendrerait elle pas plus de confort, moins de pollution et donc des économies?</p>	<p>tramway (P+R Valmy de 180 places environ, P+R Zénith). A l'Est, il existe le P+R Portes de Mirande et au Sud, une réflexion est en cours pour la réalisation d'une poche de stationnement sur Chenôve. Par ailleurs, le P+R Portes de Mirande, d'une capacité actuelle de 200 places, pourra être étendu si des besoins sont identifiés.</p> <p>- Actuellement, cela n'est pas envisagé. Une réflexion sur ce sujet pourrait être menée ultérieurement (cf. action 15).</p> <p>- Il existe des formations propres au groupe Kéolis qui traitent de la conduite « rationnelle » ou « souple ».</p>
3	Anonyme	<p>Attention aux Parkings relais! Ils doivent être signalés très en amont (exemple de Mulhouse, depuis l'autoroute) afin de permettre à un maximum d'automobiles de se rendre sur ces aires de stationnement. Attention à la qualité du fléchage.</p>	<p>Le fléchage et la signalétique des parkings relais est un point important sur lequel le Grand Dijon sera vigilant. Les parkings relais seront notamment signalés sur la Rocade et Lino. Par ailleurs, le schéma directeur de jalonnement directionnel du Grand Dijon, en cours d'élaboration, intégrera également les parkings relais.</p>
4	Anonyme	<p>Concernant les voies bus, ne pas écarter la réflexion sur la mise en sens unique (bus et trafic) de certaines voiries de façon à prioriser les transports en commun</p>	<p>Le PDU a prévu 2 actions pour améliorer la vitesse commerciale des bus. L'action 10 porte sur les priorités aux carrefours, des aménagements spécifiques (mise en sens unique...) et des mesures d'exploitation. L'action 11 du PDU comporte une étude sur la mise en site propre des Lianes (voies dédiées uniquement aux bus...).</p>
5	Guy Beunas Pro Lino	<p>Nous avons bien noté la recherche d'une ville apaisée. Avis favorable avec réserves :</p> <p>1) sous réserve que les couloirs de bus continuent de s'implanter que sur les actuels boulevards 2x2 voies migrants vers 1 voie VP et 1 voie bus</p> <p>2) sur les boulevards urbains de 1927 (très urbains) dits « périphériques » 2x1 voie (ex. Bd Pascal, Bd des Bourroches,...), nous sommes très attachés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à nos arbres (antipollution, ombrage, qualité environnementale) - à nos trottoirs (sécurité des piétons, sécurité des enfants, stationnement médical, stationnement aide à domicile, stationnement PMR, stationnement riverains, travaux de voirie EDF-GDF, Télécom, assainissement, actions municipales) <p>Et très important, la nuisance sonore est maintenue à distance par le trottoir :</p>	<p>1) Le Grand Dijon fait le choix d'aménager des couloirs bus dès lors que la fluidité des bus est contrainte par la circulation routière. Il s'agit bien souvent de boulevards urbains (2x2 voies). Lorsque les rues sont parfois réservées aux bus (comme cela peut être le cas au centre ville), des itinéraires bis pour les voitures sont prévus en parallèle. Par ailleurs, il existe d'autres aménagements qui ne défavorisent pas la circulation routière (exemple : création d'un contre sens voie bus...).</p> <p>2) Si, à terme, des aménagements sont prévus sur ces boulevards périphériques, ces réflexions seront étudiées.</p>

		<p>gain de 3db(a) nous dit l'étude environnementale du PDU (annexe 2, page 84) (-3db = nuisance sonore divisé par 2)</p> <p>Partout actuellement dans le Grand Dijon, on élargit les trottoirs, on plante des arbres (ex. Fontaine les Dijon, Grésilles, Bd de Troyes, Médiane Talant, Fontaine d'Ouche, tracé du Tram,...)</p> <p>3) la vitesse commerciale des bus peut être nettement améliorée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - par priorité aux feux (automatisée par GPS) - par report sur la Lino (dès le 1er jour d'ouverture) de 100% du trafic poids lourds (interdiction totale à anticiper sur le plan administratif) <p>La chaussée va se libérer pour les transports en commun.</p> <p>Nota : une partie importante du trafic VL et transit pendulaire va aussi se reporter sur les rocades</p>	<p>3) C'est le sens de l'action 10 qui consiste à mettre en œuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale du réseau Divia (priorité aux feux...). Par ailleurs, l'action 11 du PDU prévoit une étude sur la mise en site de propre des Lianes (voies dédiées uniquement aux bus...).</p>
6	Bernard Gournay	Avis favorable	Le Grand Dijon prend note de l'avis favorable
7	Elsa Hogrel	<p>Concernant les déplacements vélos, j'ai noté que le tram s'accompagnera d'une augmentation du linéaire cyclable. C'est une bonne chose de renforcer le réseau.</p> <p>Toutefois, en matière de stationnement vélos et deux roues, l'offre semble aujourd'hui très insuffisante. Il est souhaitable de la renforcer. Pour ce faire, ne pourrait il pas être imposé aux communes la réalisation de places de stationnement deux roues sur l'espace public, à l'instar des aménagements déjà existants pour les véhicules motorisés. En effet, nombreuses rues sont bordées de places de stationnement pour les voitures mais c'est loin d'être le cas pour le stationnement des vélos qui se limite généralement à quelques édifices publics (écoles, gymnases, mairies...) ou à proximité de certains espaces publics (parcs, places...).</p>	<p>Le stationnement vélos est une problématique prise en compte au sein du PDU au travers des actions 3, 20 et 31. L'action 3 prévoit la mise en place de stations vélos sécurisées aux abords des stations tram notamment. L'action 20 envisage la création de solutions pour le stationnement sécurisé aux abords des haltes ferroviaires ou des pôles Divia. L'action 31 oblige les communes à intégrer dans leur PLU la réalisation d'emplacements vélos pour toutes constructions nouvelles (hormis l'habitat individuel).</p> <p>Concernant les 2 roues motorisés, ils bénéficient de places aménagées dans certains parkings ainsi que certaines places du centre ville (Grangier, Bossuet, Saint Bénigne, parvis Gare Dijon Ville...). De plus, un deux roues motorisés peut toujours se stationner sur une place de stationnement voiture en surface ou en ouvrage.</p>
8	Georges Grenier Président 21 FNTR	<p>Pour la FNTR Bourgogne, si le PDU reprend plusieurs actions visant à rationaliser le transport routier de marchandises (TRM), une action nous semble primordiale, l'action 33 qui crée une instance transports de marchandises qui interviendra en appui de l'ensemble des mesures prises.</p> <p>La FNTR se félicite de cette initiative et confirme vouloir s'associer à toutes les orientations en matières de TRM sur l'agglomération Dijonnaise.</p> <p>L'arrivée du tram va fortement modifier la circulation des véhicules lourds en particulier sur le centre ville. C'est pourquoi deux points importants doivent être traités prioritairement :</p> <p>1) la question des livraisons au centre ville. Il nous semble plus pertinent d'avoir</p>	<p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et la FNTR sera associée aux réflexions et à l'instance transport de marchandises qui sera mise en place.</p> <p>- C'est le sens des actions 8 et 15 qui consistent à encourager la mutualisation des</p>

		<p>des véhicules plus lourds mais mieux remplis qu'une multitude de véhicules légers (- 3,5 tonnes)</p> <p>2) la circulation des transports exceptionnels (TE) en particulier les 3èmes catégories. Une décision arbitraire de la ville contraint ces convois à passer entre 5h et 6h, ce qui rend la traversée de la ville et du département plus que compliquée.</p> <p>Enfin, deux remarques sur le diagnostic réalisé par ce PDU :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le nombre d'établissements estimé à une centaine d'entreprises dont 57% sur l'agglomération semble erroné car la majorité des flottes de véhicules sont en périphérie - le stationnement illicite sur la voirie est principalement du fait de stationnements abusifs de VL et du manque de places réservées aux livraisons <p>La FNTR souhaite être force de proposition en apportant une vision concrète, économique et environnementale du transport routier de marchandises.</p>	<p>livraisons afin d'éviter les circulations à vide. Cette problématique sera définie et traitée dans le cadre d'études et fera l'objet de mesures concrètes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le passage des plus gros convois génère d'importantes perturbations sur le trafic des automobiles et des bus. De plus, les aménagements liés au tramway ont augmenté les risques de voir des convois bloqués. En conséquence, la ville de Dijon a choisi d'accompagner ces convois dans la traversée de Dijon et d'imposer un passage de nuit. <p>- La collectivité est prête à examiner toute proposition visant à la création de nouveaux espaces de livraison.</p>
9	<p>Philippe Chassignet 43 rue Berlier 21 000 Dijon</p>	<p>Il y a plus de 10 ans le boulevard Thiers a été interdit à la double circulation devant le lycée Carnot avec construction d'un îlot central. La circulation place du 30 octobre et place de la République passe par la rue de Metz.</p> <p>« La raison de cet aménagement (suppression du double sens devant le lycée Carnot) est lié à un accident dramatique où 2 étudiants ont été fauchés et tués devant le lycée Carnot ».</p> <p>Le plan proposé par Divia 2012 – 2013 fait passer la circulation des bus en double sens devant le lycée Carnot, ce qui relance le danger pour les étudiants puisque pour circuler à double sens, il faut nécessairement détruire l'îlot central de protection. Le double sens multiplie aussi le risque d'accident. Il suffit d'aller aux heures de sortie du lycée pour se rendre compte du danger que cela représente pour les lycéens.</p> <p>J'aimerais savoir quelle solution de sécurité vous comptez mettre en place et quel aménagement vous prévoyez. N'est il pas mieux que les bus venant de la Place du 30 octobre passent par la rue de Metz préservant ainsi la sécurité des élèves du lycée – collège Carnot (+ de 1600 élèves)?</p> <p>Avant de déclencher une mobilisation de parents d'élèves du lycée Carnot, j'aurais voulu Monsieur connaître avec précision votre position sur le trajet Lianes.</p>	<p>Cet aménagement particulier ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>Toutefois, les éléments de réponse suivants peuvent être apportés.</p> <p>La ville de Dijon, le Grand Dijon et ses services techniques travaillent en collaboration avec la direction de l'établissement et les représentants des parents d'élèves sur les aménagements prévus en septembre 2012. Il s'agit de prendre en compte la sécurité des scolaires et de mettre en place des aménagements sûrs et confortables sans toutefois déroger aux itinéraires des bus.</p>
10	<p>Gisèle et Pierre</p>	<p>Passage entre les 2 écoles et la cantine (ancienne bibliothèque sur le boulevard</p>	<p>Cet aménagement particulier ne relève pas directement du PDU qui instaure les</p>

	<p>Adam DDEN école Voltaire maternelle et élémentaire</p> <p>5 rue de la Saône 21121 Fontaine les Dijon</p>	<p>Voltaire) pour arriver sur le boulevard de l'Université. Il n'est pas souhaitable que la piste cyclable passe par là. Merci de regarder la situation. Je l'avais indiqué à Mr Rebsamen à la rentrée 2011.</p>	<p>grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Toutefois, si un aménagement devait être réalisé, il prendrait en compte toutes les conditions de sécurité nécessaires.</p>
11	<p>Anonyme</p>	<p>- Ne pas remplacer la pollution des bus par celle du tabac.</p> <p>- Attention aux dalles dangereusement glissantes et éblouissantes Place de la Libération</p>	<p>- Le PDU se doit d'être compatible avec les documents de planification supérieurs que sont le Schéma Régional Climat Air Energie, le Plan de Protection de l'Atmosphère, le Plan Climat Energie Territorial et le Schéma de Cohérence Territorial du Dijonnais. Le PDU intègre donc les problématiques liées à la pollution de l'air notamment celle des bus et les actions du PDU contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre. - Cette remarque ne relève pas directement du PDU.</p>
12	<p>François-Xavier Dugourd 1er Vice Président du Conseil Général de la Côte d'Or, Conseiller municipal de Dijon, Président du Groupe municipal Initiatives Dijon</p> <p>43 rue Parmentier 21 000 Dijon</p>	<p>La commission d'enquête relative au PDU 2012 – 2020 que vous présidez a un rôle essentiel pour alimenter la réflexion par l'ensemble des acteurs concernés. Le groupe municipal Initiatives Dijon souhaite par cette contribution apporter sa vision sur ce dossier. Le PDU est un outil majeur pour une agglomération de l'envergure de Dijon et les enjeux sont fondamentaux pour les habitants d'une agglomération. Ils le sont évidemment, en termes de mobilité des habitants qui est l'une des principales aspirations de nos concitoyens. Au delà, les choix qui sont faits en la matière comportent des enjeux économiques en termes d'attractivité, de tourisme, d'aménagement, d'urbanisme et des enjeux sociétaux pour la santé, l'environnement et plus globalement le bien être dans la ville. Il convient dans un premier temps de dresser un bilan des PDU mis en place en 2001, puis en 2009, afin d'établir un constat circonstancié des actions déjà engagées et des marges de progression. Le réseau de transport en commun a subi plusieurs refontes depuis 2001 avec de nombreux changements de dessertes et d'arrêts. Certains quartiers (Montmuzard, Montchapet, Montagne Saint Anne...) sont régulièrement cités par les usagers pour une absence de desserte suffisante, la disparition de certains arrêts, le mauvais positionnement d'autres. L'augmentation programmée des tarifs est accueillie avec une vive inquiétude</p>	<p>Le Grand Dijon prend note des remarques mais regrette qu'elles ne tiennent pas compte des actions déjà prévues au sein du PDU 2012 – 2020.</p> <p>- Il semble y avoir confusion puisque le dernier PDU de l'agglomération en vigueur date de 2001. En 2009, il s'agissait uniquement d'un bilan des actions du PDU de 2001.</p>

par notre groupe. La hausse brutale du tarif d'un moyen de déplacement jusqu'à présent de faible coût pour l'ensemble de la population, risque d'entraîner une désaffection pour un mode de transport qu'il convient plutôt de favoriser.

Concernant le vélo, depuis plus de 10 ans, nous assistons à une politique de traçage de kilomètres de pistes à coups de traits de peinture sur les chaussées, sans garantie de cohérence de ces voies cyclables, de continuité, ni même souvent de sécurité pour les cyclistes.

La situation des piétons, surtout les plus fragiles, nécessite d'être prise en compte. Certes, la piétonisation de nouvelles rues est positive et nous y sommes favorables, mais il n'y a pas de stratégie globale pour les piétons sur l'ensemble de la ville. Les piétons, surtout les PMR sont face à d'innombrables difficultés en raison des voitures mal garées, du mobilier urbain mal disposé ou mal adapté, de l'état des trottoirs souvent trop étroits.

Concernant le stationnement, le bilan est inquiétant à travers la suppression de 500 places de stationnement dans le centre ville, la disparition des agents encaisseurs qui représentaient un outil de fluidification du trafic et l'engorgement du seul parking relais existant.

Un effort particulier doit être entrepris à l'égard du PDE, c'est à dire l'encouragement des entreprises et des collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. Ce dernier est aujourd'hui inexistant et on ne peut que constater le manque de liaisons adaptées aux déplacements domicile-travail (mauvaise desserte des zones d'activité, aggravée par les travaux du tram) ou le manque d'attractivité des offres tarifaires, malgré le doublement du versement transport payé par les entreprises pour financer le tramway.

De plus, nous devons signaler les très grosses difficultés rencontrées par les professions utilisatrices de voitures particulières (taxis, ambulanciers, déménageurs)

Et puis surtout, un constat flagrant, celui des encombrements dans le Grand Dijon. Dans une agglomération où l'on circulait facilement il y'a quelques années, les habitants font face aujourd'hui à de nombreux bouchons.

Face à ces constatations, nous souhaitons, dans le cadre de ce PDU 2012 – 2020, proposer une série de mesures en faveur de la liberté de déplacements pour chacun en fonction de ses contraintes familiales, professionnelles ou tout simplement de ses envies.

Ce droit à la mobilité est fondamental pour tout citoyen, mais aussi pour les

acteurs économiques. Aujourd'hui, pour une entreprise, pouvoir accéder facilement à une ville et pouvoir s'y déplacer aisément fait partie de ses données d'exploitation. Le développement économique de notre ville passe par les mesures qui doivent être prises à travers ce PDU.

On peut bien sûr adhérer aux grandes orientations du nouveau PDU qui fait l'objet de cette enquête :

- la rue, un espace à mieux partager,
- un système de transports à coûts (publics et privés) maîtrisés,
- vers une offre de transports globale et concurrentielle,
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme.

Mais, il faut aller au delà de ce catalogue et être concret sur ces questions.

Nous pensons qu'il faut tout faire pour assurer la fluidité de circulation dans la ville en organisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement et en assurant un vrai partage équilibré de la voirie.

L'automobile est le mode de déplacement le plus utilisé dans l'agglomération, et même si sa part doit diminuer, il va le rester, surtout si l'on tient compte de l'évolution des voitures, de plus en plus urbaines, de moins en moins polluantes (voitures hybrides ou électriques). Cela implique de ne pas réduire drastiquement les voies de circulation de manière totalement irraisonnée et surtout impose de réaliser la Lino à 2x2 voies, condition indispensable au bon fonctionnement des déplacements dans l'agglomération. Si cette dernière n'est pas mise en 2x2 voies, les prévisions de trafic montrent qu'elle sera saturée dès sa mise en service.

Il faut par ailleurs développer les transports en commun par l'attractivité, et non la contrainte, en complétant l'offre de transport en commun pour desservir tous les quartiers sans passer par le centre ville

La création de P+R sécurisés aux entrées de l'agglomération est nécessaire pour permettre aux usagers extérieurs à l'agglomération de privilégier les transports en commun.

Il faut mettre en place une tarification attractive pour les entreprises et les

- Le Grand Dijon rappelle que dans les objectifs de part modale fixés dans le PDU, celle de la voiture particulière reste la plus importante (40%). Il ne s'agit pas de supprimer ce mode de transport mais bien de réduire le trafic automobile comme le prévoit la loi (L1214-2 du Code des Transports). L'objectif pour le Grand Dijon est d'assurer une cohabitation entre les différents modes ; c'est le sens de l'axe 1 qui consiste à mieux partager la rue.

Cette inquiétude sur la saturation de la Lino dans un avenir proche n'est pas fondée au regard des éléments présentés dans le cadre de la DUP qui a été approuvée par décret du Ministre des Transports le 4 janvier 2006. Par ailleurs, la décision de réaliser la Lino, dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'État, en une 1ère phase à 2x1 voies a été approuvée par l'ensemble des financeurs.

- Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. **Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.** Toutefois, tous les quartiers de l'agglomération ne peuvent être desservis finement et les choix de desserte ont été définies notamment en fonction de la densité des quartiers.

- C'est le sens de l'action 19.

- C'est déjà le cas. Les entreprises peuvent bénéficier de tarifs Divia plus attractifs

salariés (modulation du VT en fonction de l'adhésion au PDE)

Une refonte du plan bus tram 2012 avec la nécessité de boucler la COROL permettant une liaison circulaire (de quartier à quartier) et en faire une LIANE est fondamentale.

Cette réflexion doit être menée en intégrant de façon plus efficiente le réseau Transco et en développant enfin les équipements pour les PMR.

Il faut aussi optimiser le stationnement à travers l'instauration systématique d'un tarif résident dans les zones à stationnement payant ouvert aux commerçants riverains.

La réflexion autour de la mise en place d'une signalétique des places disponibles sur la voirie (géolocalisation) et le retour du système des agents encaisseurs est également primordiale.

dans le cadre de la démarche des PDE (cf. abonnement Pro). Conformément à la loi, les salariés peuvent être remboursés à 50% par leur employeur pour leurs trajets domicile – travail quand ils utilisent les transports en commun. Enfin, il n'est pas prévu de moduler le versement transport en fonction de l'adhésion à un PDE.

- Effectivement, cette ligne connaît un fort succès et le passage de la COROL en Lianes est à l'étude. Néanmoins, boucler la Corol entraînerait des problèmes de lisibilité commerciale pour les clients (même terminus dans les 2 sens). Lors de la restructuration du réseau en 2004, la ligne 20/21 qui empruntait sensiblement le même itinéraire que la COROL se bouclait à Fontaine d'Ouche. La fréquentation de cette ligne était alors plutôt faible.

- C'est le sens des actions 12 et 21.

- Une instauration systématique d'un tarif résident, y compris dans des zones très commerçantes irait à l'encontre des intérêts des commerçants, en limitant la capacité d'accueil pour les clients. Dans les rues commerçantes du centre ville, les résidents ne bénéficient d'ailleurs pas d'un tarif privilégié. Par ailleurs, la différence de traitement entre les résidents et les autres automobilistes trouve sa justification dans le fait que la possibilité pour ceux-là de se garer dans le cadre d'un abonnement à tarif privilégié, leur permet de laisser leur voiture plusieurs jours au même endroit, sans être obligé de la déplacer pour échapper au paiement.

- La géolocalisation des places libres en surface impose un investissement important, difficile à chiffrer aujourd'hui, car les systèmes sont encore en cours de développement. Dans la mesure où les parkings en ouvrage disposent de places libres qui sont elles-mêmes référencées sur les panneaux de téléjalonnement et consultables sur PDA, l'extension du dispositif sur les places de stationnement en surface ne semble pas urgent.

Le bon fonctionnement des agents encaisseurs dépend en particulier de la géométrie des zones qu'ils ont à gérer : il faut en effet une trentaine de places, ramassées et visibles d'un seul coup d'œil pour que le dispositif soit rentable. La réorganisation des voies le long du tram (bd De Brosses), la piétonisation de certains secteurs (pavillon Darcy), mais aussi l'installation de bases de chantiers de longue durée (place de la Ste Chapelle) ont rendu certaines zones préalablement gérées par des encaisseurs inadaptées. Dès lors, le nombre de sites est devenu insuffisant pour permettre de conserver un service suffisamment dimensionné

		<p>Le PLU doit également être revu afin d'augmenter les normes de stationnement obligatoires lors d'opérations immobilières.</p> <p>Enfin, un plan de développement de l'offre de stationnement à proximité du centre ville avec la création de parking aux 4 accès du « Pentagone Dijonnais » (République, Wilson, 1er mai, 30 octobre) doit être mis en place. Ce plan doit s'accompagner d'une réflexion sur la modernisation et la gestion des parkings existants qui sont dans un état déplorable.</p> <p>La place du vélo doit être repensée : une politique de développement cohérente doit être mise en place avec de véritables pistes cyclables permettant un vrai parcours dans l'agglomération sans discontinuité, séparées des autres voies pour des raisons de sécurité et la création en parallèle d'une offre locative de vélos cohérente.</p> <p>Enfin, il faut donner une vraie place aux piétons dans notre ville, à travers une charte piétons qui aujourd'hui fait défaut. L'idée est de créer un climat propice à la pratique de la marche à pied en ville pour les déplacements utilitaires et quotidiens, autant que pour la promenade et le tourisme, pour qu'elle devienne là aussi, un mode de déplacement choisi plutôt que subi. Cela implique par exemple de mettre en place des cheminements piétons étudiés et cohérents, poser des bandes podotactiles aux carrefours dangereux, aménager en fonction les trottoirs, travailler sur le mobilier urbain (mutli-fonction). Il est indispensable de mettre en place cette charte du piéton avec un comité de suivi composé d'élus, de techniciens, de représentations d'associations, qui aura la charge de constater le respect de la charte et de contrôler la mise en oeuvre des mesures prévues.</p> <p>Beaucoup reste à réaliser dans ces domaines et le groupe Initiatives Dijon que je préside souhaite que ces propositions soient prises en compte pour doter notre agglomération d'un PDU réellement efficace, au service de la qualité de vie de tous les Dijonnais.</p>	<p>pour organiser dans de bonnes conditions l'encadrement et la rotation des agents.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les normes de stationnement dans les PLU ne répond pas aux objectifs du développement durable. - Réaliser des parcs de stationnement à proximité du centre ville est contraire aux objectifs législatifs que doivent viser les PDU. Par ailleurs, les parkings du centre ville déjà existants sont actuellement sous utilisés. Enfin, cette remarque va à l'encontre de celle sur les P+R aux entrées de l'agglomération citée plus haut. En effet, la politique du Grand Dijon consiste à inciter les personnes qui souhaitent venir au centre ville à poser leur voiture dans des P+R aux portes de l'agglomération et emprunter les transports en commun plutôt que de venir en voiture jusqu'au centre ville. - C'est le sens de l'action 3 qui vise notamment à réviser le schéma directeur cyclable de l'agglomération. - C'est le sens de l'action 4 qui consiste à réaliser un schéma directeur des piétons
13	Jean Paul Guigue Président de la FNAUT Bourgogne	Les quatre volontés énoncées dans l'avant propos du PDU correspondent aux objectifs défendus par notre Association. Par ailleurs, nous nous félicitons que parmi ces volontés figure celle de la mise	

Maison des
Associations
Boite W3
2 rue des
Corroyeurs
21068 Dijon Cedex

en cohérence des politiques publiques entre les déplacements et les projets d'aménagements urbains. Trop longtemps les diverses actions menées dans le cadre de ces politiques s'ignoraient voire même se contredisaient.

Le partage de la voirie, la réduction des nuisances (pollutions diverses y comprises sonores), la recherche de solutions pour offrir des modes alternatifs à la voiture surtout utilisée individuellement sont des points du PDU que nous avons fait émerger au cours des travaux préparatoires. Leur reprise comme points essentiels de ce PDU nous agrée.

Ayant également participé activement aux « ateliers du tramway » initiés par le Grand Dijon, nous retrouvons dans ce PDU des observations que nous avons faites et qui s'inscrivent dans les volontés affichées par ce présent document.

A la lecture des fiches actions, notre Association retrouve la matière de ses interventions orales et de ses écrits sur les thèmes suivants :

- desserte des grands équipements de l'agglomération par une desserte urbaine performante
 - complémentarité tant tarifaire que physique entre les divers réseaux et modes
 - amélioration de la qualité du réseau urbain (vitesse commerciale, matériel et lutte contre la fraude...)
 - développement de l'utilisation des modes doux dont l'usage du vélo par un développement des itinéraires cyclables, la facilité pour laisser son vélo en sécurité à proximité des transports en commun et des divers lieux publics
 - réduction du stationnement en priorité plus particulièrement le long des axes desservis par les transports en commun
 - mise en accessibilité du réseau de transport en commun de l'agglomération
 - développement des PDE propres à chaque entreprise ou administration ou collectivement
 - développement et aménagement des parcs de stationnement afin de rabattre les usagers sur les TER, TRANSCO et le réseau urbain
 - développer la complémentarité réseau urbain Divia, Transco et TER au niveau des gares TER
 - utilisation plus rationnelle des gares de la périphérie dijonnaise en complémentarité avec le réseau urbain
 - régularité des livraisons dans l'agglomération
- Le PDU correspond bien à ce que notre Association en attendait. Toutefois, nous émettons plusieurs remarques :
- Ce PDU, et il ne peut en être autrement, est mis en place par la Communauté

- Le Grand Dijon souscrit à cette remarque qui est rappelée dans le PDU. La

		<p>d'agglomération du Grand Dijon. Toutefois, nombre d'actions et de mesures sont totalement dépendantes, de part le fonctionnement actuel des Autorités Organisatrices et des Collectivités, des engagements et de la complémentarité que devront apporter les autres partenaires. Certes, de nombreuses avancées ont déjà eu lieu et nous avons pu le constater et nous en féliciter mais il reste encore des progrès à faire en ce domaine. Le bilan de ce PDU est étroitement lié à cette situation. Si la volonté n'est pas marquée, pour différentes raisons, entre les partenaires institutionnels, ce bilan sera médiocre et ne correspondra pas à une volonté de mobilité durable indispensable pour l'avenir.</p> <p>- Simultanément à ce PDU, la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon développe son Plan Climat Energie Illico². Récemment, 86 signataires se sont engagés à mener des actions en faveur de ce plan climat. Il nous aurait paru judicieux qu'une fiche action mentionne ce plan climat et ses répercussions favorables sur le PDU même si certaines de ces actions se retrouveront totalement ou partiellement dans les diverses fiches actions du PDU. Ces deux engagements PDU et Illico² ont des tronc communs mais surtout des objectifs communs et il devrait en être fait mention afin de montrer qu'il ne s'agit pas de documents isolés obligatoires mais bien d'une volonté. (Cette remarque n'est valable que si, à la lecture du PDU, la mention d'Illico² aurait été faite et nous aurait échappé).</p> <p>- Pour faire partager, par le plus grand nombre, l'intérêt de la mise en actions d'un PDU, il aurait été nécessaire qu'une fiche reprenne les actions menées pour informer le grand public afin de faire évoluer les comportements individuels en ce domaine.</p>	<p>réussite du PDU ne sera effective que si l'ensemble des partenaires travaillent de concert et de manière cohérente et complémentaire.</p> <p>- L'élaboration en cours du Plan climat Illico² est rappelée dans le Tome 1 du PDU. Les calendriers rapprochés du Plan climat et du PDU ont exigé un suivi du plan climat afin de répondre aux objectifs et stratégies définis au sein de ce document. Inversement, le Plan Climat Illico² intègre un axe « mobilité » qui prend en compte les actions du PDU (les services de la ville de Dijon et du Grand Dijon ont travaillé de concert pour élaborer des documents compatibles entre eux).</p> <p>- Le Grand Dijon prend note de cette remarque. Même si le PDU ne prévoit pas une action globale sur la communication, chaque action sera accompagnée, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, d'une démarche d'information, de sensibilisation et/ou de communication.</p>
14	<p>Stéphane Combe Président de l'ATSU 21 7 rue du Professeur Chabot 21 600 Longvic</p>	<p>Le vieillissement de la population est un défi auquel l'agglomération dijonnaise se doit de répondre pour les prochaines années. Cette problématique touche plusieurs domaines économiques notamment la santé, les transports et les finances publiques (cf. action 17 du PDU 2012 – 2020). Le PDU 2012 – 2020 s'articule autour de la mise en service de 2 lignes de tramway et de 33 actions qui l'accompagnent, dans une logique de développement durable. Il entend donc poursuivre les efforts entrepris en matière de déplacements et développer les synergies autour des projets structurants de l'agglomération.</p> <p>Cette mise en service du tramway, le nouveau schéma de circulation des véhicules prévu dans le PDU 2012 – 2020 du Grand Dijon, créent, en de nombreux endroits de l'agglomération dijonnaise, des difficultés de circulation, d'une ampleur inédite.</p>	

La multiplication à Dijon des couloirs de bus (cf. action 10 du PDU) semble être une manière de pallier aux difficultés de circulation des transports en commun et des taxis. Encore faudrait il que les transports sanitaires de personnes, sur avis médical, puissent y avoir accès!

Pourtant, Monsieur l'Adjoint au Maire de Dijon, André Gervais, dans son courrier du 11/05/11 s'agissant de l'arrêté municipal du 09/02/11 portant sur la réglementation de la circulation Passage du Parc à Dijon, voie interdite à certaines catégories de véhicules, reconnaît le bien fondé de la nécessité de faciliter la circulation des ambulances et des VSL en autorisant leur circulation dans cette voie pour le bien être des personnes que nous transportons, notamment les personnes à mobilité réduite.

Suivant la directive 2001/85/CE (cf. Annexe 1 accessibilité du PDU), les personnes à mobilité réduite sont considérées comme ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels, intellectuels, moteurs, cognitifs et psychiques, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées ou convalescentes, les femmes enceintes.

L'ATSU 21 rappelle, suivant le code de la santé publique, que l'arrêté ministériel du 23/12/2006 fixant le référentiel de prescription des transports prévu à l'art. R322-10-4 du code de la sécurité sociale :

- *Art. 1er : un transport par ambulance peut être prescrit lorsque l'assuré ou l'ayant droit présente au moins une déficience ou des incapacités nécessitant un transport en position obligatoirement allongée ou demi-assise, un transport avec surveillance par une personne qualifiée ou nécessitant l'administration d'oxygène, un transport avec brancardage ou portage ou un transport devant être réalisé dans des conditions d'asepsie.*

- *Art. 2 : Un transport assis professionnalisé mentionné au 2° de l'article R.322-10-1 peut être prescrit pour l'assuré ou l'ayant droit qui présente au moins une déficience ou incapacité suivante :*

- *déficience ou incapacité physique invalidante nécessitant une aide au déplacement technique ou humaine mais ne nécessitant ni brancardage ni portage*

- *déficience ou incapacité intellectuelle ou psychique nécessitant l'aide d'une tierce personne pour la transmission des informations nécessaires à l'équipe soignante en l'absence d'un accompagnant*

- *déficience nécessitant le respect rigoureux des règles d'hygiène*
- *déficience nécessitant la prévention du risque infectieux par la désinfection rigoureuse du véhicule.*

Un transport assis professionnalisé peut également être prescrit pour l'assuré ou l'ayant droit soumis à un traitement ou ayant une affection pouvant occasionner des risques d'effets secondaires pendant le transport.

Ces transports de personnes, assurées ou ayant-droits, peuvent être pris en charge financièrement, sous certaines conditions de remboursabilité, par les Caisses d'Assurance Maladie.

A ce jour, la circulation des véhicules de transports sanitaires de personnes sur les voies de bus n'est toujours pas autorisée aux ambulanciers lorsqu'ils ne sont pas commandés par le SAMU 21.

Cette interdiction est confirmée par un avis de contravention adressé par un agent de la Police Nationale en date du mercredi 08/02/12 à 18h25, rue de la Liberté, en pleine heure de pointe sur les boulevards extérieurs de Dijon, à l'encontre d'un ambulancier en infraction relevée lors d'un transport sanitaire non-urgent prescrit en ambulance avec une personne à mobilité réduite de 81 ans sortant du centre d'hémodialyse du CHU Dijon pour se rendre à son domicile à Talant, alors que, dans le même temps, des personnes bien portantes sont passées sans encombre au même endroit en taxi pour se rendre au cinéma ! Son temps de trajet est doublé environ 50 minutes.

Les verbalisations restent toutefois l'exception, dans la mesure où les agents font généralement esprit de discernement et vont logiquement dans l'intérêt du citoyen malade. Il arrive cependant que les ambulanciers soient localement et ponctuellement ciblés par un ou plusieurs agents. C'est pourquoi l'ATSU 21 a rencontré les élus locaux et a fait valoir, en plus, l'emploi des jeunes et les droits du malade. Aucun des Maires des communes de la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon ne pourrait prendre ouvertement le risque d'autoriser les voies de bus à l'administré qui rentre des vacances en taxi de l'aéroport et d'imposer les embouteillages à celui qui se rend en ambulance ou en véhicules sanitaires VSL vers sa chimiothérapie.

C'est ainsi 90% de notre activité d'ambulancier, délégataire de mission de service public délivrant aux populations une prestation de secours d'urgences et de transports sanitaires non urgents, qui se trouve pénalisée lourdement. Et pourtant, ces services d'ambulances s'inscrivent dans la politique générale du PDU 2012 – 2020 du Grand Dijon qui vise à « rapprocher les habitants dans une

agglomération attractive et solidaire, accessible, respectueuse de l'environnement et de la santé ». Ils sont de plus en plus fortement et gravement impactée par les embouteillages et les difficultés de circulation, d'accès au bord de rue des logements d'habitation et d'accès aux établissements de soins publics et privés établis dans le Grand Dijon (CHU Dijon, Cliniques, Centre Georges-François Leclerc, centres d'hémodialyse, médecines libérales, cabinets de kiné...) aux détriments de la qualité de service rendu aux personnes transportées. Ces personnes sont en droit d'exiger de leurs ambulanciers suivant leur état de santé, à n'importe quelle heure de la journée, des temps de trajet et une vitesse commerciale de leur ambulance ou de leur VSL optimisés et réguliers.

Enfin, la disponibilité des ambulances doit être rationalisée pour permettre aux ambulanciers de répondre aux engagements pris par l'ATSU 21 avec l'Agence Régionale de Santé de Bourgogne, sous l'autorité de Monsieur le Préfet, dans le cadre du nouveau Schéma Régional d'Offre de Santé en Bourgogne et dans le cadre de l'Aide Médicale Urgent en Côte d'Or (cf. Convention Tripartite SAMU21/ATSU21/SDIS21 de février 2010) afin de permettre l'optimisation et la disponibilité des moyens techniques et humains du SDIS21 pour leurs missions régaliennes.

L'ATSU 21 rappelle également que le Maire peut également réserver l'accès des voies ouvertes au public à certaines catégories tels que les véhicules de secours, transports en commun, taxis, etc... (CE, 29/01/32, req.n°99532). Ce type de mesure de police doit toutefois respecter le principe d'égalité entre les usagers et doit notamment ne pas remettre en cause de façon trop importante la situation des riverains (TA Lille, 12/01/78, req.p.561). De plus, l'instauration d'une zone d'interdiction de circuler sur une voie sera légale si l'arrêté de police permet l'accès à ces voies aux ambulances et aux véhicules sanitaires VSL et aux voitures de médecin (CE, 16/04/58, req.n°33347).

L'ATSU 21 demande rapidement au Conseil Communautaire du Grand Dijon de faire évoluer la réglementation de la circulation des ambulances et des véhicules sanitaires VSL vers l'autorisation générale d'emprunter toutes les voies de circulation des communes du Grand Dijon, quelque soit le motif du transport sanitaire :

- dans les couloirs de bus et les voies de circulation interdites à certaines catégories de véhicules (pour améliorer la fluidité de la circulation)
- dans les voies piétonnes (pour accéder au bord de rue pour l'accompagnement

Il n'est pas prévu, pour l'instant, d'ouvrir aux transports sanitaires les couloirs bus, les voies de circulation qui sont actuellement interdites, ni les voies piétonnes dès lors qu'il ne s'agit pas de transports urgents.

		<p>adapté des personnes à mobilité réduite à leur domicile et aux cabinets médicaux).</p> <p>Cette demande doit aboutir à une vraie prise en compte, à part entière, du rôle sanitaire et social des ambulanciers, Diplômés d'Etat et professionnels de santé, par Monsieur François Rebsamen, Sénateur et Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon, et par les conseillers communautaires du Grand Dijon.</p> <p>Ce rôle, quotidiennement renouvelé, s'inscrit naturellement au contact de la population, nécessitant une aide au déplacement sur avis médical, dans les objectifs de la loi qui doivent être visés par les PDU, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, - le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (cf. Tome 1 §1-1 du PDU 2012 – 2020). 	
15	<p>Anonyme Habitante Place de la Libération</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le nouveau projet d'aménagement de la circulation à Dijon, en rejetant les lignes de bus en tram, en dehors du centre ville, ne permet plus de relier ce centre, et notamment la mairie à la gare SNCF. Ceci empêche nombre des usagers, et habitants du centre ville (invalides, handicapés, personnes à mobilité réduite, étudiants ou autres personnes avec de lourds bagages, personnes prenant le train pour aller travailler) à accéder directement aux commerces et à la gare. Des mesures doivent être prises pour éviter cette discrimination aux transports, comme la circulation d'une navette faisant le lien entre ces deux espaces (mêmes heures que les bus et même payante). - De même, le coeur du centre ville doit être accessible aux taxis, pour ne pas rendre les habitants prisonniers dans leur habitation. - Penser à la sécurité de la rue de la Liberté, la nuit, si ni bus, ni taxis ne circulent, sécurité des biens et des personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'attractivité du centre ville sera soutenue par la desserte bus/tram grâce aux lieux de correspondances (place Darcy, place Grangier, place Bossuet, place du Théâtre). Par ailleurs, les navettes Divia City seront maintenues à raison d'un passage toutes les 10 minutes, de 7h à 19h du lundi au samedi. Ces navettes permettent de se déplacer au cœur de la ville et desservent 25 arrêts dans le centre ville dont république, Théâtre, Libération, Grangier et Darcy. En outre, l'action 17 du PDU prévoit une étude pour explorer de nouvelles formes de services adaptées aux seniors et plus globalement aux personnes à mobilité réduite. - Les rues piétonnes du centre ville sont accessibles aux taxis pour la prise et la dépose de leurs clients. En revanche, ces rues piétonnes sont interdites aux taxis pour du transit. - Cette remarque ne relève pas directement du PDU.
16	<p>Contribution EVAD (Ensemble à Vélo dans l'Agglomération</p>	<p>Le corps du document est constitué de la synthèse des propositions exprimées par notre association lors de la phase de débat public. Cette synthèse a été communiquée au Grand Dijon en septembre 2011.</p> <p>Les encadrés correspondent aux remarques, commentaires, propositions au</p>	

Dijonnaise)

Maison des
Associations
Boite U7
2 rue des
Corroyeurs
21 000 Dijon

sujet du projet de PDU tel qu'il a été soumis à l'enquête publique du 11 avril au 11 mai 2012.

Considérations générales

Pour un PDU évaluable

L'ancien PDU n'avait fixé aucun objectif quantifiable à atteindre au travers des différentes actions qu'il avait définies. Cela ne permettrait donc pas d'évaluer l'efficacité des actions mises en oeuvre, ni de justifier le bon usage de l'argent public.

- Le nouveau PDU devra **quantifier un certain nombre d'objectifs**, concernant par exemple l'évolution des parts modales, l'accidentologie (voir ci-dessous), le pourcentage de voirie « cyclable » (au sens des enquêtes du Club des Villes et Territoires Cyclables), etc...
- Il serait souhaitable que chacune des actions qui seront programmées dans le nouveau PDU soient individuellement évaluables.

Si le projet de PDU précise pour chacune des actions des indicateurs de suivi et d'évaluation, les indicateurs d'évaluation ne sont quasiment jamais chiffrés. Par exemple, pour l'action 3, un indicateur d'évaluation est « Cyclabilité du territoire ». Eu égard aux investissements prévus, on ne peut se contenter de considérer l'action comme réussie simplement si cette « cyclabilité » augmente, il aurait été souhaitable pour cette action comme pour les autres de fixer des objectifs chiffrés pour les indicateurs d'évaluation !

Améliorer la sécurité des déplacements

D'après la loi, le PDU doit viser à assurer « L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » (Article L1214-2 du code des transports).

Le nouveau PDU contrairement à l'ancien, doit prévoir la mise en place d'un **observatoire de l'accidentologie piétons et vélos** à l'échelle de l'agglomération. Cela permettra de déterminer des objectifs chiffrés et donc d'évaluer l'efficacité des politiques en faveur des modes actifs ! Il sera donc nécessaire d'harmoniser les méthodes de recueil des données de l'accidentologie au sein des différentes communes de l'agglomération. L'observatoire devra publier annuellement un

- Le PDU 2012 – 2020 fixe des objectifs de répartition modale à l'horizon 2020 (passer de 3 à 10% pour le vélo). La part modale vélo sera donc suivie et analysée (au travers des enquêtes ménages déplacements ou de comptages vélos) et permettra d'évaluer l'efficacité des actions mises en oeuvre. Des objectifs chiffrés notamment sur la cyclabilité du territoire pourront également être fixés dans le cadre de la révision du schéma directeur cyclable prévu à l'action 3.

rapport.

- Si le projet de PDU dans son action 32 prévoit bien comme le demande la loi, la mise en place d'un observatoire de l'accidentologie. Il n'en reprend pendant pas explicitement l'objectif « suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ». Le projet reste muet sur la nécessité d'harmoniser au sein de toute l'agglomération les méthodes de recueil de données.
- Les données d'accidentologie qui seront fournies par l'observatoire, sauf erreur ou omission de notre part, ne servent jamais à évaluer ni qualitativement et encore moins quantitativement les actions du projet de PDU. Ce qui est pour le moins étonnant puisque l'un des objectifs que la loi fixe au PDU est « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements » !

La vitesse des véhicules motorisés est une des causes principales des accidents et surtout un facteur aggravant notamment lorsque l'accident implique un tel véhicule et un cycliste ou un piéton. Par ailleurs, la vitesse du trafic automobile contribue au sentiment d'insécurité qui est l'un des freins important à la pratique du vélo et de la marche.

Pour apaiser globalement la vitesse et permettre à chaque commune de l'agglomération d'améliorer sur son territoire la sécurité des modes actifs et y favoriser leur usage, le nouveau PDU devra les inciter fortement à **généraliser de façon cohérente les zones à vitesse apaisée** (zone 30 et zone de rencontre). Le Grand Dijon devra être « centre de ressource technique » (voir ci-dessous).

Si les actions 1 et 2 sont tout à fait essentielles, elles ne constituent pas par elles mêmes une politique volontariste d'incitation pour le développement cohérent au niveau du territoire communautaire des zones à vitesse apaisée (voir aussi le point ci-dessous). Elles ne sont là que pour accompagner des éventuels projets communaux d'aménagements de voiries.

Actuellement le Grand Dijon en tant que communauté d'agglomération exerce la compétence optionnelle « Création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire ». Elle ne dispose donc pas d'une compétence générale en matière de voirie. Cependant, elle pourrait avoir un rôle incitatif pour proposer un cadre et une méthode afin d'inciter les communes à élaborer **une hiérarchisation de leur réseau viaire** qui permettrait à moyen terme une

- L'observatoire de l'accidentologie s'appuiera sur les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) relevés par la police et la gendarmerie lors de chaque accident de la circulation impliquant au moins un blessé ; les piétons et les cyclistes étant naturellement pris en compte. Cet observatoire permettra d'évaluer et d'assurer un suivi de la sécurité routière sur l'ensemble de l'agglomération. Il est difficile d'évaluer les effets, action par action, sur la sécurité des déplacements. Améliorer la sécurité routière repose sur la combinaison de l'ensemble des actions du PDU et notamment par l'axe 1 qui consiste à mieux partager la rue et à faire cohabiter l'ensemble des modes de déplacement.

- Le Grand Dijon ne peut pas aller au-delà de ses compétences. La réalisation des zones 30 et de rencontre appartient aux gestionnaires de voirie.

généralisation cohérente des zones à vitesse apaisée (quels axes garder à 70 km/h ou à 50 ? Le reste ayant vocation à passer en zone 30 ou de rencontre).

- L'action 9 aborde ce point mais elle s'en remet à une hypothétique implication de l'Etat dans la maîtrise d'ouvrage d'une étude sur la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération. Si cette action est logiquement « associée » aux action 1 et 2 par exemple, cette association ne va pas jusqu'à en préciser leur ordonnancement. Comment développer efficacement et de façon cohérente des zones à vitesse apaisée sans avoir préalablement une vision globale du fonctionnement du réseau viaire ?
- Comme le remarque l'autorité environnementale dans son avis, une esquisse de hiérarchisation du réseau viaire figurait dans l'étude d'impact du tramway, celle-ci n'est pas reprise dans l'actuel projet de PDU !

Pour accroître l'efficacité de son action pour apaiser globalement la vitesse et créer des conditions favorisant le développement des modes actifs, le Grand Dijon pourrait en matière de voirie élargir les critères d'intérêt communautaire.

- Tous les axes de compétences communales à 2 x 2 voies devraient, si cela n'est pas déjà le cas, être intégrés à la voirie d'intérêt communautaire afin de pouvoir étudier l'opportunité de les **réaménager en « boulevards urbains » à 2 x 1 voie** et libérer ainsi de l'espace au profit des modes actifs et des transports en commun.
- **La voirie desservant des zones d'activités** devrait aussi (si elle ne l'est déjà !) être intégrée à la voirie d'intérêt communautaire afin de pouvoir y réaliser des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons.

Le projet de PDU est muet sur tous ces points !

Mutualiser les compétences et les expériences réussies

Si le Grand Dijon a en charge la réalisation d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération, le « maillage » fin indispensable à l'obtention d'un réseau complet est de la compétence des communes. Notre association constate que lorsqu'elles réalisent des aménagements cyclables – ce qui n'est malheureusement pas le cas de toutes ! -, ces aménagements sont de qualités inégales et surtout manquent d'homogénéité notamment en ce qui concerne la

- Le Grand Dijon reconnaît que la hiérarchisation du réseau viaire joue un grand rôle dans l'amélioration de la sécurité des déplacements et le partage équilibré de la voirie. A ce titre, le calendrier des actions est modifié afin de prévoir un lancement d'étude début 2013 en parallèle de l'action 1. Par ailleurs, il est rappelé que l'État est l'autorité compétente en la matière, d'autant plus qu'il avait déjà initié cette réflexion en 2009.

- La voirie d'intérêt communautaire est définie par la délibération du 10 octobre 2002. Les voiries de circulation supportant le tramway ont été classées en voirie d'intérêt communautaire et réaménagées en boulevards urbains au profit des modes actifs et des transports en commun. Progressivement, de nombreux boulevards en 2X2 voies tendront à migrer en 2x1 voies avec des aménagements pour les modes doux et les transports en commun.

Les voies de circulation situées dans l'emprise des ZAE communautaires à caractère industrielle et logistique (Cap Nord...) et des ZAE communautaires futures (Valmy, PAED...) sont classées en voirie d'intérêt communautaire. Concernant les ZAE existantes, des aménagements cyclables ne seront envisageables que si les conditions de sécurité sont réunies (mixité vélos et poids lourds) et en concertation avec les chefs d'entreprise de la zone. Concernant les nouvelles ZAE, les modes doux seront évidemment pris en compte.

signalisation horizontale. De même, si nombreuses sont les communes, petites ou grandes, qui s'attaquent à l'épineux problème de la gestion de la vitesse des véhicules motorisés, chacune le fait « dans son coin », il en résulte notamment des aménagements de zones à vitesse apaisée, de qualités très inégales, pas toujours conformes à la réglementation, mais surtout très disparates, ce qui nuit à leur lisibilité donc à leur réelle efficacité. Il serait donc souhaitable de :

- Concevoir un **guide communautaire des bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie** (aménagement cyclables, aménagements des zones à vitesse apaisée...).
 - Offrir aux communes des formations et/ou des lieux d'échanges pour développer au sein de l'agglomération une culture commune en matière d'aménagements de voirie.
 - Mettre à disposition des services voirie des communes un centre de ressources offrant documentation, conseil..., avec notamment un « Monsieur Vélo » (voir ci-dessous).
- Si l'action 1 va évidemment dans ce sens, il est surprenant et très dommageable qu'elle ne prévoit pas la réalisation en parallèle d'un guide pour les aménagements cyclables. Ce genre de guide existe dans plusieurs agglomérations.
 - Le projet de PDU ne prévoit pas de dispositif du type « centre de ressource ».

Pour un nouvel élan en faveur du vélo

Le développement de l'usage du vélo doit être un axe fort du nouveau PDU. La marge de progression de la part modale du vélo dans l'agglomération reste élevée. Si l'agglomération a commencé à rattraper son retard en la matière, elle n'a pas encore rejoint le peloton de tête des territoires les plus cyclables de France. Il est donc temps de relancer une politique ambitieuse en faveur du vélo sur l'ensemble de l'agglomération.

Vers un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes »

Le futur PDU doit se fixer comme objectif important l'élaboration d'un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes ». L'ancien, adopté par la communauté d'agglomération en 2004, a donc été élaboré dans un contexte

- Bien que cela ne soit pas précisé dans le PDU, un guide pour les aménagements cyclables sera réalisé dans le cadre du schéma directeur prévu à l'action 3.

- Aujourd'hui, la volonté du Grand Dijon est de prendre en compte la complémentarité et transversalité des modes de transport. Il a donc été choisi de ne pas « cloisonner » une personne (Madame ou Monsieur vélo) aux problématiques vélos. La réflexion sur les vélos fait ainsi partie intégrante du pôle déplacements et mobilité et d'une manière générale, de bien d'autres services du Grand Dijon (urbanisme...).

datant de bientôt dix ans ! Depuis, l'agglomération a changé – et cela va s'accélérer avec la mise en service du tram -, les comportements et les attentes de ses habitants ont évolué, les urgences en matière de changement climatique et de précarité énergétique se font de plus en plus pressantes.

- **Faire un état de l'existant** en ce qui concerne la situation du vélo dans l'agglomération sous tous ses aspects (aménagement, services, communication...) d'un point de vue à la fois quantitatif et qualitatif. **L'avis des usagers et des associations représentatives devra être bien sûr sollicité !**
- Faire le bilan de la mise en oeuvre des actions prévues par l'ancien « schéma directeur en faveur des cyclistes ».
- Élaborer un nouveau « schéma directeur en faveur des cyclistes » ambitieux prenant en compte les orientations exposées ci-dessous.

● **REMARQUE GLOBALE**

Le projet de PDU se fixe comme objectif une part modale du vélo de 10% à l'horizon 2020. Cet objectif est à la fois nécessaire et réaliste. Il vise à reconnaître désormais le vélo comme un moyen de déplacement à part entière.

Alors comment comprendre que ne soit soumis à la procédure d'enquête publique que quelques orientations, comment accepter que soit reportée à un document non soumis à enquête publique la définition des « orientations du schéma cyclable tenant compte des nouvelles modalités de circulation induites par la mise en service du tramway et de la LINO » (action 3). Ces orientations ont vocation légitime vis-à-vis de la bonne information citoyenne à figurer dans le projet de PDU soumis à enquête publique. A charge pour le schéma directeur de préciser les modalités de mise en oeuvre de ses grandes orientations.

- Il résulte donc, du fait du caractère très succinct du contenu de l'action 3, que nous pouvons difficilement savoir si les propositions faites lors de la phase de débats et exposées ci-dessous, connaîtront ou non un début de réalisation, sauf pour quelques unes d'entre elles comme nous le signalons dans certains cas.

- Le PDU n'a pas vocation à définir les futures orientations du schéma directeur cyclable. L'élaboration de ce dernier s'appuiera sur des réflexions communes et élargies et intégreront l'ensemble des problématiques vélos de l'agglomération.

Pour un vrai réseau cyclable

Le schéma directeur de 2004 énonçait des grands principes parmi lesquels : « Suivre les axes de voirie structurants plutôt que les itinéraires secondaires afin notamment de faciliter la lisibilité et la mémorisation du réseau ; privilégier les trajets les plus directs et les plus courts ; desservir les pôles d'équipements, d'habitat et d'emploi ; affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés ; faciliter les échanges entre les territoires ; parvenir à une desserte équilibrée et homogène de l'agglomération ». Force est de constater que le travail n'est pas terminé ! Le prochain schéma directeur devra bien sûr réaffirmer ces grands principes, mais aussi y ajouter la continuité et le jalonnement et surtout programmer des actions pour les concrétiser rapidement :

- **Les grands axes** sont par nature structurants, ils doivent donc être **intégrés au réseau cyclable structurant**. Ils doivent donc pouvoir accueillir en sécurité les cyclistes que ce soit par des aménagements cyclables adaptés ou des mesures efficaces d'apaisement de la vitesse. Certains le seront du fait des aménagements liés au tramway mais il restera, par exemple, les boulevards Carnot, Thiers, François Pompon, des Allobroges, l'axe allant du boulevard Palissy au boulevard Gabriel, les rues de Mirande, d'Auxonne, la route d'Ahuy, l'avenue Victor Hugo, la liaison Dijon-Marsannay par la route des Grands Crus, le boulevard De Lattre de Tassigny à Chenôve....
- **Les liaisons intercommunales** doivent être des axes forts du réseau structurant : citons par exemple les liaisons entre Magny-sur-Tille et Chevigny, entre Longvic et Neuilly ou encore entre Daix et Talant, entre Daix et Fontaine...
- **Les pôles d'équipements**, notamment les établissements d'enseignements primaires et secondaires doivent être intégrés ou reliés au réseau structurant. **Les zones d'activités** doivent l'être aussi. Actuellement la zone Valmy n'est pas accessible à vélo ; avec la réalisation des aménagements cyclables liés au tramway, elle ne le sera qu'au prix d'un long détour, ce n'est pas très cohérent ! Elle doit être accessible par le trajet le plus direct et lisible (axe avenue et route de Langres). La zone industrielle de Longvic doit être accessible depuis Dijon par la rue Romelet.
- La continuité du réseau secondaire ou structurant doit être, surtout

pour ce dernier un objectif prioritaire ! Elle peut se réaliser en faisant appel à différents types de solutions : piste en site propre, piste au niveau du trottoir (avec les réserves évoquées ci-dessous), bande, couloir bus-vélo, zone 30 ou de rencontre (à condition qu'elles soient aménagées de façon cohérentes, que les carrefours à feux et les « STOP » y soient supprimés) ou aire piétonne. Actuellement, les parcs et jardins dijonnais sont majoritairement interdits aux vélos, pourtant ces espaces verts devraient pouvoir participer à cette continuité (comme cela vient d'être fait pour le parc des Carrières Bacquin à Dijon).

Sur tous ces points essentiels, le projet de PDU est muet. La continuité des cheminements piétons est à juste titre abordée (action 4), celle des itinéraires cyclables n'est pas présentée comme un objectif essentiel et n'est, sauf inattention de notre part, même pas citée !

Pour un réseau attractif

Le réseau doit exister mais ce n'est pas suffisant pour qu'il soit utilisé massivement, il doit être visible, lisible, compréhensible, et attractif.

- Sur le réseau structurant, il faut permettre au vélo d'exprimer toute sa vitesse : un axe cyclable structurant ne peut être majoritairement constitué d'aires piétonnes ou de pistes au niveau de trottoirs à forte densité piétonne ! Dans cet esprit, il serait aussi souhaitable de commencer à réfléchir, notamment pour la desserte des zones d'activités excentrées ou pour les liaisons intercommunales en terme de « **voies cyclables rapides** » !
- Le réseau doit être conçu de telle façon que, non seulement, il inspire un sentiment de sécurité aux usagers mais qu'il leur offre aussi **une réelle sécurité**, les deux n'allant pas toujours de pair : les pistes au niveau du trottoir créent une illusoire impression de sécurité en effet peu visibles des automobilistes, les cyclistes sont en danger aux intersections ou aux réinsertions sur la chaussée (voir par exemple les intersections de la piste boulevard de Strasbourg avec l'avenue Junot et la rue Adolphe Joanne ; de même une bande cyclable située sur la partie extérieure de l'anneau, comme place du 30 octobre, peut donner une impression de sécurité mais aux intersections les conflits avec les véhicules sortants du rond-point sont fréquents bien que les cyclistes

- Le Grand Dijon prend note de ces remarques et réflexions qui seront, bien entendu, étudiées lors de la révision du schéma directeur cyclable.

soient prioritaires !

- **Le jalonnement** du réseau structurant comme du réseau secondaire doit désormais être une priorité ! Les différents services vélos devront être signalés.
- Le réseau doit être lisible, compréhensible, offrir une certaine **identité, homogénéité visuelle** notamment en ce qui concerne la signalisation horizontale (notamment l'utilisation de la couleur verte !), le traitement des intersections... D'où l'intérêt de la « culture commune » et du pôle ressources (voir ci-dessus).

Sur tous ces points, essentiels, le projet de PDU est muet. Cela est particulièrement inquiétant pour ce qui concerne le jalonnement du réseau cyclable.

Pour des services vélos

Si l'automobile s'est développée avec le « succès » que l'on connaît, c'est par un effet de système. Ce système s'est constitué d'une part grâce à un réseau routier particulièrement dense, de bonne qualité, lisible, efficacement jalonné et régi par une réglementation adaptée, et d'autre part, par une offre de services tout aussi dense que ce soit pour l'approvisionnement en carburant, l'entretien, les réparations, la vente de véhicules ou d'accessoires et la mise à disposition très généreuse de parkings...

Ainsi l'offre de parking pour les vélos doit continuer à se développer et à se diversifier.

- Tous les établissements destinés à recevoir du public doivent être équipés de **parkings vélos** adaptés aux besoins et attentes des usagers (nombre de places, situation, sécurité...). Il s'agit notamment du palais des sports, du stade Gaston Gérard et autres lieux à vocation sportive.
- **Les « pôles » de transports en commun** doivent proposer une offre « hiérarchisée » pour répondre à tous les besoins (voir la partie intermodalité). Il ne faudra pas oublier les aires de covoiturage et les futures stations d'autopartage.
- Pour les lieux recevant de façon occasionnelle du public dans le cadre de manifestations festives ou culturelles, une solution de **parking à vélo, mobile et modulaire**, doit pouvoir être mise à disposition des organisateurs. Il existe des solutions du type « rack d'arceaux ».
- **Le stationnement résidentiel** reste un enjeu crucial pour le

- Le Grand Dijon prend note de ces remarques et réflexions qui seront, bien entendu, étudiées lors de la révision du schéma directeur cyclable.

développement de l'usage du vélo qui nécessite partout l'aménagement de garages à vélos. Si les normes pour le stationnement dans le bâti neuf ont été réévaluées positivement à l'occasion du nouveau PLU de la ville de Dijon, il faudra veiller à ce que ces normes soient prises, tout en tenant compte du tout récent décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 (« relatif aux installations dédiées à la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos »), à l'occasion de la révision des PLU des autres communes de l'agglomération. Pour le stationnement résidentiel dans le bâti ancien, il faudra inciter les propriétaires au respect des obligations imposées par le décret cité ci-dessus. Le Grand Dijon doit aussi pouvoir proposer aides et conseils aux propriétaires.

Ces points sont abordés au travers des actions 20 et 31. L'action 31 ne précise pas les caractéristiques des locaux à vélos (situation, accessibilité, dispositifs pour accrocher un vélo par son cadre...).

Pour créer le « système vélo », l'offre de services doit se diversifier et se densifier

- Il faut que se multiplient les lieux où il est possible de faire **entretenir ou réparer** son vélo : ateliers d'entretien-réparation (associations, coopératives...) boutiques spécialisées, vélostations, « points services légers » (gonflages, vente de chambres à air...) dans des commerces divers...
- Il faut développer une **offre de location de vélos utilitaires** (transports d'enfants ou de marchandises...), de vélos spéciaux (pliants pour les usagers des transports en commun, tricycles pour les personnes au sens de l'équilibre amoindri) ainsi que d'accessoires (sièges enfants, remorques...).
- Il serait utile de créer une « **maison du vélo** » où chacun, individu, entreprise, collectivité..., pourrait trouver toutes les informations et conseils utiles à l'usage du vélo sous toutes ses formes. Cette maison pourrait offrir des services (entretien, souscription d'abonnement aux différents services de locations de vélos...). Elle pourrait être utilement intégrée à une « maison des mobilités alternatives »...

Hormis l'évocation vague d'un soutien aux ateliers d'autoréparation (action 3)

- Le PDU oblige, à travers l'action 31, les communes à intégrer des normes de stationnement pour les vélos. Toutefois, il appartient aux communes de définir les caractéristiques des locaux à vélos ; sachant que les communes sont souvent accompagnées par les services du Grand Dijon lors de modification ou révision de PLU.

- Le PDU n'a pas vocation à détailler tous les services vélos qui peuvent être mis

et l'installation de « vélostations », sur ces points le projet de PDU est muet.

Pour une communication et des dispositions encourageant la pratique du vélo

Pour provoquer le transfert modal vers le vélo, il faut non seulement offrir des aménagements et des services mais il faut aussi informer le grand public de leur existence et de leur intérêt, inciter à leur usage, communiquer pour obtenir de tous les usagers de la rue des changements de comportements favorables aux développements des modes actifs. Il faut pour cela s'appuyer sur la communication institutionnelle, la presse, les associations...

- Créer, avec tous les acteurs concernés, **une vraie fête du vélo**, événement annuel qui doit être clairement au service de la promotion du vélo utilitaire ou de loisir.
- **Faire la pédagogie des nouvelles mesures dites du « code de la rue »**. Promouvoir les règles du « savoir vivre ensemble la rue ».
- Promouvoir le vélo en direction **des enfants et des seniors** pour développer ou maintenir l'autonomie, pour prévenir les problèmes de santé liés au manque d'activité physique régulière...
- Proposer des **aides à l'achat** de vélos « spéciaux » (à assistance électrique, pliants, triporteur...)
- Étudier l'opportunité de lancer des actions du type « **programme d'incitation au changement volontaire de comportement** ». S'appuyant sur une approche individualisée et différenciée des candidats potentiels au changement, ces programmes peuvent, comme le montrent des expériences étrangères, obtenir de très bons résultats.

Sur ces points le projet de PDU est quasiment muet. L'action 17 n'aborde la mobilité des seniors que sous le seul aspect de l'accessibilité des transports en commun. La mobilité des enfants n'est réellement abordée que sous l'aspect (pédibus). Pourtant le développement des mobilités actives, toutes et pas seulement la marche, des seniors et des enfants a un impact très positif en matière de santé publique, qui est l'un des objectifs que la loi fixe au PDU.

La communauté d'agglomération a aussi un rôle à jouer en matière de communication en direction d'acteurs institutionnels ou économiques.

en place mais bien à en définir les principes. Le stationnement vélos à proximité des pôles d'échange et les services vélos sont pris en compte au travers des actions 3 et 20. Le PDU affiche sa volonté de faire du vélo un mode à part entière mais c'est bien le schéma directeur cyclable qui définira les moyens pour y arriver.

- La communication, l'information, la sensibilisation et la pédagogie autour du vélo seront développées (cf. action 3).

- Le grand Dijon réalise ou favorise des mesures collectives en faveur de l'utilisation du vélo (vélos stations, aménagements cyclables, service Diviavélo, Vélodi...). Le Grand Dijon n'a pas fait le choix actuellement de participer à des investissements à usage privé.

- L'action 17 aborde les déplacements des seniors à mobilité réduite qui actuellement ont du mal à se déplacer. Pour ces personnes, le vélo ne peut pas être une solution.

- Il est proposé d'amender l'action 26 sur les piédbus pour intégrer les vélos. Le choix du mode de déplacement (à pied ou à vélo) pour accompagner les enfants sur le chemin de l'école se fera au cas par cas.

- Les communes de l'agglomération doivent être incitées à mettre en oeuvre les nouvelles mesures du code de la route en faveur des modes actifs (doubles sens cyclables en zone 30 ou de rencontre, « tourne à droite » au feu rouge...). D'où l'intérêt pour la communauté d'être « centre de ressource » en la matière (voir plus haut).
- Le Grand Dijon doit contribuer à développer et à faire vivre les plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'établissements scolaires...

Seul ce dernier point est pris en compte par l'action 14.

Pour une « gouvernance vélo » efficace

La nécessité de développer l'usage du vélo doit être prise en compte de façon transversale dans une multitude de politiques publiques communautaires ou communales (déplacements, urbanisme, logement...). Cela nécessite des compétences techniques, réglementaires, qui, relativement nouvelles, ne sont pas toujours disponibles au sein de chaque commune. Par ailleurs les besoins et attentes des usagers doivent être au coeur des préoccupations d'une politique cyclable.

Recréer une vraie « mission vélo » au sein de l'agglomération.

Par ailleurs les besoins et attentes des usagers doivent être au coeur des préoccupations d'une politique cyclable. Et ils ne doivent pas faire les frais de la complexité de répartition de compétences des aménagements entre les différentes collectivités.

Mettre en place une instance de concertation et de dialogue. Prévue par l'ancien schéma directeur, elle doit faire se rencontrer Communes, Région, Département, opérateurs de transport en commun, usagers... Une réunion trimestrielle serait utile.

Ces derniers points ne sont pas évoqués par le projet de PDU.

L'intermodalité vélo et transports en commun

Rabattement à vélo vers les transports en commun

Pour rendre les transports en commun encore plus efficaces dans la réduction

- C'est le sens des actions 1, 2, 3, 4 et 14.

- Aujourd'hui, la volonté du Grand Dijon est de prendre en compte la complémentarité et transversalité des modes de transport. Il a donc été choisi de ne pas « cloisonner » une personne (Madame ou Monsieur vélo) aux problématiques vélos. La réflexion sur les vélos fait ainsi partie intégrante du pôle déplacements et mobilité et d'une manière générale, de bien d'autres services du Grand Dijon (urbanisme...).

- Les problématiques des usagers de la voirie (piétons, vélos, automobilistes, services de secours, transporteurs...) doivent être traitées avec les gestionnaires de voirie. A titre d'exemple, la Ville de Dijon a mis en place une commission extra-municipale des déplacements qui regroupe les différents partenaires .

de l'usage de la voiture individuelle, il faut bien sûr qu'ils soient attractifs mais il est nécessaire aussi de pouvoir y accéder autrement qu'en automobile ! Le vélo est bien souvent le mode le plus adapté pour rejoindre un transport en commun.

- Créer des **itinéraires cyclables** permettant de se rendre de façon sécurisée et sécurisante aux noeuds importants **du réseau de transports en commun** : gares, stations et terminus de tramway, terminus de bus...
- **Jalonner** ces itinéraires.
- Rendre le **Pôle d'Echange Multimodal (PEM)** de la gare de Dijon parfaitement **accessible à vélo** par des itinéraires, sûrs et directs, et cela pour chacune de ses entrées. En l'absence d'aménagements cyclables, les sens uniques prévus dans la rue du Dr Albert Remy, sur des tronçons du boulevard Sévigné et de la rue Mariotte compliquent de façon excessive les accès à vélo au PEM. Le projet de passerelle, annoncée dans la presse, envisagée au niveau du pont de l'Arquebuse permettra, nous l'espérons, d'améliorer l'accessibilité du PEM aux cyclistes.
- Étendre l'actuelle zone 30 à tout le quartier entre le PEM et la place Darcy (rue des Perrières, boulevard Sévigné, rues Guillaume Tell et du Dr Rémy) sécuriserait fortement les déplacements en modes actifs et les rendraient plus attractifs.

Ces derniers points ne sont pas évoqués par le projet de PDU. Il est particulièrement surprenant que ce projet de PDU n'évoque par la question des itinéraires vélos de rabattement vers les réseaux de transports en commun alors que l'action 20 évoque les « parcs de stationnement vélo de rabattement sur le TER et le réseau Divia » !

Stationnement et services aux abords des stations et des gares

Arriver à la station de tramway, à une gare..., le cycliste doit y trouver une solution adaptée pour garer son vélo...

- **Évaluer le « potentiel vélo » de chaque station du tramway** et des stations importantes du réseau de bus afin de définir le type et le nombre d'équipements nécessaires au stationnement des vélos (arceaux simples, arceaux abrités, consignes sécurisées individuelles ou collectives...).

- Le schéma directeur cyclable s'attachera à améliorer les continuités cyclables et les rabattements vers les pôles multimodaux que ce soit pour les vélos ou les piétons.

- **Prévoir et réserver de la place** pour le développement futur de ces équipements en fonction de l'évolution de la demande.
- Développer aux abords du PEM et de la gare Porte-Neuve, **une offre hiérarchisée de stationnement vélo** : arceaux simples au plus près des accès pour le stationnement de courte durée, des arceaux couverts pour la moyenne durée, des abris sécurisés pour la longue durée et les usages « pendulaires ».
- Revoir les **conditions d'accès à l'actuelle vélostation** du PEM pour l'ouvrir aux usagers non abonnés aux réseaux de transports en commun (en gardant une priorité aux abonnés) ; réétudier la tarification du service pour le rendre plus attractif.
- **Expérimenter l'installation de « vélobox »** (du type « Métrovélo Box » à Grenoble) aux abords des terminus de tramway ou de bus. Cet équipement modulaire offre à la fois un service de consigne vélo individuelle et un service de location de vélo, ce dernier permet donc aux usagers, du tramway ou du bus, de finir leur trajet à vélo. Ce dispositif semblerait particulièrement adapté à la desserte des zones d'activités industrielles ou tertiaires.
- Favoriser le développement d'une **offre de services vélo**, réparation, entretien, locations de vélos et d'accessoires (remorques, sièges...), proches des noeuds importants des réseaux de transports en commun.

Ces derniers points sont pour l'essentiel abordés dans l'action 20.

La communication intermodale

Il ne suffit pas qu'une offre intermodale existe pour qu'elle soit utilisée ! Il est indispensable que chacun connaisse l'existence du « bouquet » des solutions multimodales disponibles afin de pouvoir choisir la plus pertinente pour effectuer son déplacement que celui-ci soit occasionnel ou régulier.

- Insérer **une dimension vélo sur les supports d'informations** des transports en commun et inversement.
- Développer et mettre à jour régulièrement les informations utiles à l'usage du vélo sous toutes ses formes sur les sites internet d'**information multimodale**. Un calculateur d'itinéraire intégrant le vélo serait notamment nécessaire.
- Mettre à disposition toutes **les informations pratiques utiles aux**

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque.

- Le PDU ne détaille pas les actions liées à la communication intermodale mais ce sont des sujets sur lesquels le Grand Dijon travaille en collaboration avec les partenaires.

- Le vélo est pris en compte dans le cadre des réflexions liées aux transports en commun puisque le service Diviavélo est géré par le délégataire du réseau de transports urbains.

- Pour information, la région vient de lancer un appel d'offres Mobigo pour la mise en service d'un calculateur d'itinéraire multimodal prenant en compte le vélo.

- Le Grand Dijon souligne que des plans de quartier prévus aux stations tram

cyclistes (services, itinéraires, contacts...) dans ou aux abords des gares et des stations de bus et de tramway. Proposer par exemple à certains points stratégiques le panorama complet des différents services-vélos à disposition dans l'agglomération.

- Pour favoriser le rabattement en modes actifs vers les transports en commun, communiquer sous forme de cartes affichées dans des lieux stratégiques (PEM, terminus de tramway,...) sur **les temps d'accès à vélo ou à pied**. Représenter sur ces cartes, à l'aide de cercles concentriques, les quartiers à moins de 10, 15, 20 minutes à vélo du PEM par exemple, idem pour la marche.
- Profiter de la mise en service du tramway pour diffuser, par exemple dans la revue du Grand Dijon, **un dossier complet sur l'intermodalité tramway-vélo** (itinéraires, stationnements, services...).

A part la réalisation des cartes « temps d'accès à vélo ou à pieds », ces derniers points ne sont pas réellement abordés de façon précise dans ce projet.

Accès du tramway aux voyageurs avec vélo

Les tramways en service en France sont pour la très grande majorité d'entre eux accessibles, sous certaines conditions, aux voyageurs accompagnés de vélos. **Cette possibilité doit être offerte aussi sur le tramway dijonnais** pour répondre à certains besoins occasionnels et ponctuels.

Cette possibilité ne nécessitant pas d'aménagements particuliers mais uniquement des mesures pour **en réglementer l'usage**, pourra être instaurée après une période d'observation du fonctionnement du réseau qui permettra d'en préciser les modalités les plus adaptées.

Ce dernier point, déjà absent du dossier tramway soumis à l'enquête publique, le reste dans ce projet de PDU.

indiqueront certains équipements vélos (vélostation, stations Vélo...).

- Un dossier complet sur l'intermodalité tramway-vélo est prévu une fois le tramway et l'ensemble des équipements connexes réalisés (vélostations...).

- Il n'est pas prévu pour l'instant d'autoriser les vélos dans le tramway (hors vélos pliables). Cette possibilité pourra être envisagée ultérieurement soit après une période d'observation sur la fréquentation du réseau.

Lieu d'enquête publique : Chenôve

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
17	Annick Courty 11 rue Messidor 21 300 Chenôve	Qu'en est il au niveau des pistes cyclables ou aménagements cyclables pour rejoindre le centre de Dijon depuis Chenôve Grands Crus?	Comme spécifié dans le Tome 2 du PDU, 19 kilomètres de linéaires cyclables seront créés le long du tracé du tramway et par conséquent, entre le centre ville de Dijon et le terminus de Chenôve. Néanmoins, sur la commune de Chenôve, certains aménagements seront réalisés ultérieurement dans le cadre des projets d'aménagement urbain situés en centralité de Chenôve.
18	Mr et Mme Medelec 18 impasse Léon Rignault 21 000 Dijon	Retraités, nous demandons instamment le rétablissement du trajet de la ligne 15 vers le centre ville de Dijon. Sa modification vers Perrigny nous le rend inutilisable.	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Le réseau Divia bus + tram a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU. Dans Chenôve, il est prévu pour la ligne 15 un passage par l'avenue R.Carraz, avec une correspondance à la station « Carraz » ou « Bourroches » en direction du centre de Dijon.
19	M. Cohen	Objet : trajet de la Liane 4 L'abandon du trajet rue Salengro, quai Branly translate l'arrêt actuel vers le terminus du tram, ce qui perd tout l'intérêt pour les habitants situés en haut du Vieux Bourg et ce qui est très regrettable. Pourquoi ne pas garder l'actuel trajet puisque les habitants du quai Branly gardent l'accès automobile?	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Le trajet de la Lianes 4 sera modifié et ne passera plus par la rue Roger Salengro. A partir de septembre 2012, la Lianes 4 passera rue Jean Druet afin de se connecter au terminus tram de Chenôve. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.
20	André	- Parking relais : absence sur la ligne du tramway sud (Chenôve)	- Le PDU ne prévoit pas de P+R au sens strict du terme sur le secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant

		<p>- Le tramway n'arrive pas jusqu'à la zone commerciale (casino et autres...)</p> <p>- Absence de parkings aménagés avant la barrière d'entrée de l'autoroute Dijon Sud, ce qui rend le covoiturage impossible.</p>	<p>et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.</p> <p>- Le choix du tracé du tramway a fait l'objet d'une large concertation et de réflexions menées dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet de tramway (DUP approuvée le 17 décembre 2009 par le Préfet de région).</p> <p>- L'aménagement de parkings de covoiturage revient aux gestionnaires de voirie. Pour rappel, le conseil général a engagé un programme d'aires de covoiturage départementales hors et au sein de l'agglomération (cf. action 24).</p>
21	<p>Alexandra Morisot 20 rue Alix de Vergy 21 300 Chenôve</p>	<p>Pourquoi le Grand Dijon n'a pas inclus des rames spécifiques de tramway à des horaires à étudier permettant de prendre son vélo pour reprendre un mode doux de transport après le trajet effectué par le tram? Cette perspective serait particulièrement judicieuse pour les personnes du Sud de Chenôve et de Marsannay la Côte. Merci de regarder en urgence ce point très important pour la pleine réussite de ce projet tram.</p>	<p>Il n'est pas prévu pour l'instant d'autoriser les vélos dans le tramway (hors vélos pliables). Cette possibilité pourra être envisagée ultérieurement soit après une période d'observation sur la fréquentation du réseau. Par ailleurs, une station vélos sécurisée est programmée aux abords du terminus tram à Chenôve centre.</p>
22	<p>Mme Brun 86 rue de Marsannay 21 300 Chenôve</p>	<p>Objet : Absence de parkings relais au sud de l'agglomération Dijonnaise L'analyse des actions à mener pour le PDU appelle de ma part des réserves quant à la création de parkings relais au sud de l'agglomération Dijonnaise qui s'étend au delà de la commune de Chenôve, vers Marsannay et Perrigny. 1) Si un parking peut être envisagé au départ des lignes 14 et 15, on voit que la connexion avec le tram peut se faire à la station Carraz ou à la station Bourroches 2) Un parking existe actuellement au terminus de la Liane 2 face au Novotel, route de Beaune. Il pourrait toujours servir de relais et de connexion avec la liane 4 pour changement avec le tram à Chenôve Centre 3) La complémentarité et l'interconnexion des réseaux Transco et Divia (action 19) permettraient une desserte sur le parcours de la route des Grands Crus entre Gevrey et Dijon avec une connexion avec le tram à Jaurès ou 1er Mai. Le conseil général pourrait y être associé pour une meilleure fréquentation de cette ligne Transco, par une meilleure rotation et régularité. 4) Utiliser certains parkings sous utilisés existants dans les zones tertiaires, artisanales, commerciales en diminuant le coût de nouvelles constructions de stationnement (par ex, entre Perrigny et Marsannay) (cf. Action 31)</p>	<p>1) et 2) la création de P+R ne peut se faire qu'en lien direct avec une ligne forte de transports en commun (TER, tramway...) ; d'autant plus que des correspondances seraient nécessaires ensuite avec la station tram Carraz</p> <p>3) Le Conseil Général de Côte d'Or et le Grand Dijon travaillent en synergie pour optimiser et rationaliser la circulation des bus Transco au sein de l'agglomération (cf. action 12). Cette proposition sera prise en compte dans les réflexions en cours entre les deux Autorités Organisatrices des Transports.</p> <p>4) C'est effectivement le sens de l'action 31 avec la mutualisation du stationnement. Il pourrait être envisagé dans certaines opérations d'aménagement, la possibilité d'utiliser des parkings déjà existants situés à proximité et qui ne sont pas totalement remplis.</p>

	<p>5) Ou inciter les automobilistes venant du Sud à se garer le long de l'avenue Carraz en épi pour une connexion avec le tram à la station Carraz Ces propositions, si certaines ou toutes étaient retenues, grâce à l'amélioration des correspondances horaires, offriraient une solution de transport cohérente avec une facilité d'intermodalité recherchée. Cela répondrait mieux à encourager à laisser la voiture aux portes de la commune de Chenôve pour utiliser les modes de transport plus respectueux de l'environnement (action 19) et réduirait le nombre de voitures particulières dans les zones habitées, principalement le long du trajet de la Liane 4 dans Chenôve, Avenue du 14 juillet, rue de Marsannay et rue Armand Thibaut ou rue Edouard Herriot afin de respecter la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Cas particulier : A l'étude à Chenôve, la création d'un nouveau parking de 150 places, en bordure de la rue Edouard Herriot et de l'allée des Mazières ne respecterait pas cette loi car il est envisagé en lieu et place d'une aire de jeux, à côté d'une aire pour la petite enfance, et d'installations sportives utilisées par l'enseignement de l'éducation physique au Collège Herriot. C'est pourquoi j'ai fait d'autres suggestions et émets les plus grandes réserves à la création de ce parking voire mon opposition à cause des concentrations de polluants dans cette zone à forte population et les effets nocifs pour la santé humaine.</p>	<p>5) Des hypothèses de stationnement en épi sur l'avenue Carraz afin de permettre un rabattement au niveau de la station Carraz ont été évoquées avec les services de la Mairie de Chenôve.</p> <p>- Le PDU ne prévoit pas de P+R au sens strict du terme sur le secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.</p>
23	<p>Franck Greusard</p> <p>1) Le plan des futurs couloirs de bus est absent 2) Les matières dangereuses pourraient très bien passées par le tunnel de la Lino (600m) en lieu et place de passer à 100m de la réserve d'eau potable de Dijon et au centre ville. 3) Un parking relais fait défaut à Dijon Sud</p>	<p>1) Les futurs couloirs bus seront définis dans le cadre des actions 10 et 11. 2) Les transports de matières dangereuses emprunteront les même itinéraires (Lino + rocade) que les poids lourds à l'exception du tunnel de la Lino où ils seront interdits. Cette mesure relève directement de l'État. 3) Le PDU ne prévoit pas de P+R au sens strict du terme sur le secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.</p>

Lieu d'enquête publique : Chevigny Saint Sauveur

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
24	<p>Jean Pierre Lonchamp</p> <p>Président de l'Association Chevigny Environnement</p> <p>5 rue Jacques Brel 21 800 Chevigny Saint Sauveur</p>	<p>Fort des 120 500 emplois qu'il génère, soit près de 55 % des emplois du département de Côte d'Or, le Grand Dijon est le 1^{er} pôle d'affluence de son aire urbaine. Ce rayonnement économique induit un accroissement de la population et particulièrement en périphérie de Dijon avec pour corollaire une augmentation des migrations quotidiennes.</p> <p>Chevigny-Saint-Sauveur est une banlieue résidentielle attractive. La population s'est accrue fortement ces 25 dernières années pour atteindre 10 258 habitants en 2012. Ces résidents souscrivent à cette migration quotidiennement. A Chevigny sur les 4585 actifs de plus de 15 ans recensés en 2008, 3 121 travaillent dans une autre commune de l'unité urbaine. Parmi eux, 2 580 prennent la voiture et 461 les transports en commun. La voiture demeure le 1^{er} moyen de déplacement avec les désagréments qu'il engendre : engorgements aux sorties de la ville aux heures de pointe, pollution de l'air et pollution sonore... et il est clair que l'objectif principal de ce PDU est la réduction de la circulation automobile dans l'agglomération.</p> <p>Les futurs résidents des lotissements en cours de réalisation pourraient regretter d'avoir choisi Chevigny- Saint-Sauveur !</p> <p>L'augmentation du coût des carburants, les contraintes au stationnement tant public que privé qui se multiplient (en ville, diminution des places de parking gratuites et/ou de longue durée ; diminution des emplacements dans les programmes de constructions...) obligent-incident les citoyens à repenser leur mode de déplacement. Encore faut-il que les solutions à leur disposition soient pertinentes (tracé, correspondance) et rapides.</p> <p>Pour les chevignois, la mise en service du tram pourrait bien se traduire par un allongement du temps de trajet du fait du rabattement de la future lianes 7 vers la correspondance Grand Marché (ex Bourgogne). Il est aussi possible de rejoindre la station Piscine Olympique en voiture avec stationnement sur le parking relais Mirande pour aller à Dijon centre. Dans Chevigny, ce rabattement est envisagé par la création de 2 terminus : Chevigny et Chevigny-Champs Francs. Ce dernier terminus a été envisagé au mépris des chevignois, qui eux prennent le bus.</p>	<p>- Si le temps de parcours est légèrement dégradé sur certaines origines / destinations (gare) pour les habitants de Chevigny, ce n'est pas le cas pour toutes les destinations. Ainsi, le secteur République – Jean Bouhey, zone d'emploi importante et point de connexion des transports en commun, ou le CHU bénéficieront de temps de parcours améliorés. La correspondance proposée à Grand Marché permettra aussi de raccourcir les temps de parcours vers le Nord et Sud de l'agglomération. Par ailleurs, avec le nouveau réseau, les temps de parcours seront plus fiables puisque la Liane 1 empruntait de gros axes de</p>

Le tram à Chevigny se justifie. Et pourtant, la 5ème ville de Côte d'Or, en actuelle expansion se voit privée de tram. Jamais les habitants de la commune n'ont été associés à une quelconque décision de desserte. La voie bus en site propre dans le prolongement de l'Avenue de Bourgogne ainsi que la réserve foncière disponible route de Dijon accrédiétaient ce tracé.

Le vélo, une réelle alternative à l'automobile ?

Accroître de 7 % la part modale du vélo dans les déplacements à l'horizon 2020 est ambitieux. Les aménagements cyclables dont le réseau n'offrent pas encore une réelle alternative.

- Jalonnement inexistant sur certaines connexions interurbaines : Chevigny-Quetigny,
- stationnements sécurisés trop rares,
- aménagements de sécurité en défaut sur bien des tronçons.

Oui au vélo mais pas au péril de notre vie.

Si le vélo ne peut représenter l'unique mode de déplacement sur un tracé donné, son utilisation couplée au tram pourrait intéresser les usagers. Un stationnement vélo sécurisé à Quétigny au terminus station Quétigny Centre et/ou station Piscine Olympique (connexion piste cyclable-parking relais) satisfèrai(en)t à cette option.

1) Sécurisation des déplacements vélos et piétons

La réalisation de pistes cyclables en site propre est l'occasion de créer des itinéraires de circulation piétons.

AXE 1 – Actions 3 et 4 : Renforcer la politique en faveur des vélos ; élaborer et mettre en oeuvre le plan directeur des continuités piétonnes.

La **réalisation d'une piste cyclable-piétons entre Quetigny et Chevigny** le long de l'Avenue de la Visitation **est indispensable** compte tenu de l'importante circulation (voiture, bus, vélos, piéton) entre ces deux communes. Le carrefour

circulation et était donc tributaire de la circulation routière. **Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.**

- Certes, la commune de Chevigny Saint Sauveur (10 076 habitants en 2009) est la 4ème commune de l'agglomération en termes de population. En revanche, cette commune se caractérise par la présence de quartiers résidentiels à faible densité (pavillons) contrairement à des communes comme Chenôve ou Quetigny dont les quartiers urbains sont denses et font l'objet d'un projet ANRU.

Le tracé du tramway a fait l'objet d'une large concertation et d'une Déclaration d'Utilité Publique approuvée par le Préfet de région le 17 décembre 2009.

Par ailleurs, l'action 11 prévoit une étude sur la mise en site propre ou en haut niveau de service de certains axes forts de transport en commun (sachant que le réseau tramway a été conçu pour être extensible).

- C'est le sens des actions 3 et 20.

- Une station vélo est envisagée à l'arrêt tram Grand Marché à Quetigny.

- La réalisation d'une piste cyclable appartient au gestionnaire de voirie et le Grand Dijon rappelle que dans l'article 228-2 du Code de l'environnement, des itinéraires cyclables doivent être prévus à l'occasion de travaux de réalisation ou

dit « rond point percé » est infranchissable pour les piétons et dangereux pour les vélos. Ce tronçon de 250 m qui relierait la piste cyclable le long de la RD107 au réseau cyclable de Quetigny a été prévu dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon de 2004.

La **circulation sur les boulevards Allende et Pallach** (RD 107 pro parte) est intense, de nombreux camions rejoignent les ZI-Est et Excellence 2000. **Piétons et cyclistes ont besoin d'être sécurisés par une piste en site propre.** La réalisation de ce tronçon a été prévue dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon en 2004 mais ne s'est pas concrétisée.

2) Accès Chevigny-Quetigny par l'Avenue de la Visitation (ex D 108) « Fig 1 »

AXE 2 – Action 11 : Améliorer la qualité du réseau de transport urbain.

Cette action propose la mise en place de sections de voirie en site propre pour les bus ; la vitesse est maintenue et le confort des passagers est accru. A Chevigny-Saint-Sauveur, le « rond-point percé » situé avenue de la Visitation entre l'église de la Visitation et le stade de Quetigny a été conçu dans cet esprit. Cet aménagement a été réalisé en 2009. Il s'agit d'un carrefour à chicanes permettant aux bus de franchir directement le carrefour. Il a été le siège de plusieurs accidents impliquant les 2 roues. Les accrochages avec les voitures n'ont fort heureusement générés que des dégâts matériels (au demeurant fort désagréables pour les automobilistes concernés). Il convient de modifier au plus tôt ce carrefour accidentogène. L'association Chevigny Environnement a suggéré d'autoriser tous les véhicules sur l'axe Chevigny-Quetigny à franchir directement le rond point et de placer des STOPS aux entrées latérales sur l'avenue.

3) Itinéraire de contournement de Chevigny par l'ouest « Fig 2 »

AXE 1 – Actions 7 et 9 : Définir des itinéraires poids lourds – Hiérarchiser le réseau viaire.

Les récentes constructions de quartiers sur l'ouest de Chevigny (construction de 1 500 logements en 4 tranches entre 2005 et 2015) augmentent le parc automobile résidentiel dans cette zone. Sa desserte en direction de Dijon via Mirande, Sennecey et l'A39 ainsi que le trafic vers Neuilly, Crimolois, Sennecey s'effectue par la RN 107. Cette dernière est la voie d'évitement normal du centre ville de Chevigny : elle est empruntée par les automobiles et poids lourds qui se rendent dans les 2 Zones industrielles ainsi qu'en direction d'Arc-sur-Tille.

La circulation sur cette voie est très importante et génère régulièrement des

de rénovation de voies urbaines. Cet article s'applique quelque soit la domanialité et le gestionnaire de voirie.

- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.

Concernant les voitures particulières et les conditions de sécurité du secteur, cet aménagement relève du gestionnaire de voirie.

Du point de vue du gestionnaire des transports en commun (compétence Grand Dijon), cet aménagement semble justifié puisqu'il permet d'améliorer la fluidité des bus Divia.

- Un des objectifs du PDU 2012 – 2020 est de contribuer à réduire le trafic automobile (objectif fixé par la loi). Or, réaliser une nouvelle infrastructure routière qui favoriserait la circulation automobile va à l'encontre des objectifs du développement durable et législatifs. Par ailleurs, cette voie de contournement pourrait encourager à l'étalement urbain et accroître davantage les flux routiers pendulaires entre le périurbain et l'agglomération.

bouchons en sortie des lotissements ainsi que le soir dans le sens Dijon-Chevigny.

Un projet de voie de contournement de Chevigny parallèle aux Bds Allende et Pallach, entre la Route de Dijon et la ZI Excellence 2000 a été envisagé par la municipalité. Ce projet tarde à se réaliser en raison de son tracé qui empiète inévitablement sur le territoire de la commune de Sennecey.

Une concertation entre les municipalités concernées, le Conseil régional et le Grand-Dijon pourrait débloquent une situation actuellement conflictuelle entre 2 communes.

4) Déplacement du péage de l'A39

AXE 1 – Action 9 : Hiérarchiser le réseau viaire et AXE 3 – Action 19 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia.

Lorsque l'on parle déplacements sur l'est dijonnais, de longues files de voitures qui se forment chaque jour matin et soir laissent à penser que beaucoup ne sont pas adeptes des transports en commun. D'un côté, heureusement ; car les quelques bus Divia sont bondés sur cette partie du réseau aux heures de pointe. D'un autre côté, il est désolant de voir tant de véhicules au touche à touche avec toutes les pollutions qu'ils génèrent.

Si l'on regarde d'un peu plus près la situation, l'on s'aperçoit que ce flot de véhicules ne se forme pas dans les communes riveraines de Dijon, mais vient de bien plus loin.

La D905 est archi saturée chaque matin et soir. L'aménagement et la mise en service de la plate forme logistique de Fauverney ne sont pas pour améliorer la situation. Le matin, accéder aux deux ronds-points situés en amont du péage de Crimolois n'est pas une partie de plaisir. Quant au retour de Dijon le soir à ces mêmes ronds-points, il se forme souvent un encombrement qui déborde sur l'A39, et les conducteurs peu rassurés, warnings allumés et à l'arrêt, voient les camions qui roulent à 90, voire 100 km/h, les raser.

Doit-on attendre un accident meurtrier pour prendre des mesures ?

Depuis de longues années, la députée locale, Mme Darciaux, milite pour une gratuité de l'A39 jusqu'à Auxonne. Cela aurait le mérite de soulager la D905.

La création d'un parc de stationnement sur la D905 entre Sennecey et l'entrée de Dijon (à la hauteur de la ferme de Morveau) et la mise en place d'une navette

- Les actions 19, 22 et 24 du PDU traitent des flux provenant de l'extérieur de l'agglomération en offrant des solutions performantes et alternatives à la voiture. Ces actions contribueront à réduire les flux routiers provenant de l'extérieur en direction de l'agglomération.

- Ce n'est pas du ressort du PDU. Toutefois, la gratuité de l'A39 va à l'encontre de l'objectif prioritaire du PDU qui est de limiter l'usage de la voiture particulière. Rendre l'A39 gratuite jusqu'à Auxonne inciterait à l'étalement urbain et à l'augmentation des flux routiers entre Dijon et Genlis.

- La création de P+R ne peut se faire qu'en lien direct avec une ligne forte de transports en commun (TER, tramway...).

pour retrouver le tramway à la station Université éviteraient l'entrée dans Dijon d'un flot important de voitures et pourraient faciliter la vie aux « oubliés du tram ».

La création d'un échangeur complet à Crimolois améliorerait également la situation. On nous a bien amené les camions, mais pas les infrastructures qui vont avec ! Après la Lino au nord-ouest, un péage déplacé et un échangeur complet au sud-est seraient les bienvenus.

5) Desserte ferroviaire Neuilly-Dijon :

AXE 3 – Action 19, 20 et 22 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia – Développer l'offre de stationnement vélos sur les réseaux TER et Divia – Optimiser l'accès de l'agglomération en TER

Un autre axe de recherche mérite d'être approfondi. Il s'agit de la desserte SNCF de Neuilly pour les trains en provenance d'Auxonne.

Pour mémoire, rejoindre la gare de Dijon-Ville en partant de la halte de Neuilly-les-Dijon ne demande que 20 minutes (10 minutes de marche en moyenne et 10 minutes de train).

Le même exercice en partant du lotissement « Les Résidences de Chevigny-Saint-Sauveur » et en empruntant bus et tram demandera... 46 minutes.

De nombreuses communes sont impactées par cette voie SNCF. Nous avons cité Dijon, Neuilly-Les Dijon et Chevigny. Mais nous pouvons y ajouter Fauverney, Genlis, Sennecey-Les-Dijon, voire Rouvres en Plaine.

La halte de Neuilly, qu'il est indispensable de conserver, est un point central intéressant. Pour cela, il faudra aménager une voie piétonne et 2 roues (mobs, scooters, motos, voire quads, car pour leurs utilisateurs il est moins dangereux de rouler sur 3 km que sur 15 pour rejoindre la gare de Dijon-ville) qui relie Sennecey-les-Dijon (en partant des logements de gendarmerie), les lotissements ouest de Chevigny et Fauverney.

Les chemins agricoles actuels pourraient servir de support à cette future voie. Comme nos communes ne comptent pas que des adeptes des deux-roues, il sera nécessaire d'**aménager un parc de stationnement de voitures**. La suppression des passages à niveaux (Neuilly et Crimolois) offre une opportunité pour créer ce parc puisque la zone côté nord de la voie subira de fortes transformations pour permettre aux résidents de pouvoir accéder à la D905.

– Compte tenu du nombre d'habitants supplémentaires lorsque les nouveaux quartiers (ouest de Chevigny, Sennecey et Crimolois) seront terminés, le

- Le Grand Dijon précise qu'il n'est pas gestionnaire de cette voirie et qu'un tel aménagement favoriserait encore plus l'usage de la voiture particulière.

- Le Grand Dijon est favorable à cette demande mais l'Autorité Organisatrice de Transports compétente est la région Franche Comté. Si l'offre TER devient importante à la halte de Neuilly les Dijon, il conviendra en effet d'étudier les possibilités d'aménagement et d'accessibilité de la halte.

Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne toutefois de mettre en place prochainement la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER dans l'ensemble des haltes de l'agglomération.

		<p>nombre d'usagers potentiels augmentera sensiblement.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas oublier que cette navette ferroviaire marche dans les 2 sens et véhiculera des habitants de Dijon travaillant sur Chevigny, Sennecey ou Crimolois. - On peut parler du coût de cette liaison pour les usagers (environ 2,5 € en coût unitaire et bien moins cher pour les utilisateurs d'abonnements (carte travail, étudiants, retraités, familles nombreuses, abonné régulier, etc...)). - On doit également réfléchir sur l'aménagement de cette navette (accès handicapés, transport vélos, poussettes, etc...). - Cette navette est gérée par la région Franche-Comté, et pour qu'elle soit efficace, il est nécessaire d'aménager quelque peu les horaires. Il faut connaître le nombre d'utilisateurs journaliers sur Auxonne et Genlis et faire de la pub ciblée sur le bassin d'utilisateurs en expliquant les avantages de ce moyen de transport. <p>La validation du PDU par les usagers des transports est une démarche essentielle et indispensable pour mettre en évidence les problèmes spécifiques soulevés par les utilisateurs. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons ardemment que ces propositions soient prises en compte et travaillées avec toute l'importance qu'elles méritent.</p>	
--	--	---	--

Lieu d'enquête publique : Crimolois

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
25	François Nowotny	<p>- Besoin d'un parking relais à la station tram de Quetigny</p> <p>- Améliorer rapidement les conditions de stationnement de la halte ferroviaire de Neuilly les Dijon actuellement inexistant. Cette desserte ferroviaire doit faire l'objet d'un développement afin de constituer une réelle alternative aux flux pendulaires convergents au pôle d'échange multimodal de Dijon ville.</p>	<p>- A l'heure actuelle, il n'est pas prévu de P+R au niveau du terminus tram à Quetigny. Si des besoins sont identifiés, le P+R des Portes de Mirande pourrait être étendu.</p> <p>- Les actions 19, 20 et 22 vont dans le sens de cette observation. Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne de mettre en place prochainement la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER dans l'ensemble des haltes de l'agglomération. Concernant son développement et son exploitation, l'Autorité Organisatrice des Transports compétente est la région Franche Comté.</p>

		<p>- Stations vélos Kéolis à prévoir dans toutes les communes de l'agglomération étant donné que 23% du réseau est accessible aux vélos</p>	<p>Par ailleurs, si l'offre TER de cette halte venait à être renforcée, son accessibilité sera étudiée.</p> <p>- A l'heure actuelle, le PDU prévoit 9 stations vélos à proximité de certains arrêts stratégiques du réseau. Des nouvelles stations pourraient être développées à terme si le succès est au rendez vous et des besoins identifiés. Mais, d'autres solutions alternatives moins coûteuses existent aussi (arceaux, abris...).</p>
--	--	---	---

Lieu d'enquête publique : Dijon

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
26	Anonyme	Pourquoi faire supporter un aller – retour des Lianes 3 et 6 sur le boulevard Thiers alors qu'il est possible de faire un aller rue de Mulhouse et un retour Boulevard Thiers ou vice-versa?	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>Le lycée Carnot est le seul lycée de l'agglomération qui ne bénéficie pas d'une desserte bus devant l'établissement. L'objectif est d'offrir un itinéraire le plus direct possible pour augmenter l'attractivité des transports en commun.</p> <p>La ville de Dijon, le Grand Dijon et ses services techniques travaillent en collaboration avec la direction de l'établissement du lycée Carnot et les représentants des parents d'élèves sur les aménagements prévus en septembre 2012 pour assurer la sécurité des scolaires sans toutefois déroger aux itinéraires des bus.</p>
27	Anonyme	<p>- Il serait intéressant d'envisager un partage plus efficace (moins anxiogène) des voies vélos – piétons ainsi que revoir le marquage des voies vélos.</p> <p>- Il est indispensable d'envisager de sanctionner les voitures qui se garent sur les trottoirs</p> <p>- Attention aux poussettes. Il est très difficile actuellement de traverser les voies avec les poussettes. Qu'est il envisagé?</p>	<p>- Ce sujet sera traité dans les actions 1, 3 et 4. Le Grand Dijon rappelle que d'une manière générale, la réalisation et l'entretien de pistes cyclables sont du ressort des gestionnaires de voirie.</p> <p>- Le respect du stationnement est un préalable indispensable à une politique des déplacements efficace. Les services de la police municipale et les Agents de surveillance de la voie publique (ASVP) sont sensibilisés à ce sujet et sanctionnent déjà les voitures en infraction (stationnement illicite...).</p> <p>- Conscient des problématiques de déplacement pour les piétons, le PDU 2012-2020 incite les gestionnaires de voirie à réaliser des aménagements adaptés, sûrs et confortables et notamment pour les personnes à mobilité réduite (cf. actions 1, 4, 5 et 21)</p>

28	Mme Monniaux Membre conseil syndical de copropriété, Commission de quartier, Commission des seniors	Tram OK mais la suppression de la ligne 2 rue de Chenôve entraîne des effets pervers pour un grand nombre d'habitants du quartier Bourroches – Corvée – Eiffel.	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. Ainsi, l'actuelle ligne 2 sur la rue de Chenôve dont le trajet est parallèle au tracé du tramway sur ce secteur sera remplacée par le T2. Les habitants des quartiers Bourroches, - Corvée – Eiffel auront les lignes 14 et 15 pour se rabattre à la station du tram « Bourroches ». La Liane 4 située également à proximité du quartier permettra de rejoindre directement le centre ville. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.
29	Gabriel Manière 10 bis rue Joseph Tournois 21 000 Dijon	Le plan de transport (p.114 et 115 du document Tome 2) est totalement illisible pour moi, il est beaucoup trop petit et ne permet pas de faire des observations sur le trajet des lignes. Cela est très regrettable et m'apparaît comme un manque de respect pour les citoyens ! Pour moi cela met en cause la validité et le sérieux de l'enquête et des enquêteurs !	La carte présentée dans le PDU est le fruit d'une large concertation avec l'ensemble des communes de l'agglomération. Le futur plan du réseau Divia a été approuvé en septembre 2011. Ce plan a été largement diffusé et est consultable depuis dans les Mairies des 22 communes et sur le site Internet Divia. Il figure dans le PDU uniquement à titre informatif.
30	JP. Convers 25 rue Lecoulteux 21 000 Dijon	Pour rendre la rue de la Liberté piétonne, pourquoi gaspiller tant d'argent? Il suffit de mettre la chaussée au niveau des trottoirs sans rien casser. Je ne suis pas concerné directement par ce qui suit : le marché ne sera, n'est déjà plus accessible pour des personnes âgées portant des courses. Les navettes devraient circuler rue des Godrans et rue de la Liberté : de la place Darcy au Théâtre, cela peut être long quand la mobilité diminue.	- Les aménagements prévus Rue de la Liberté se basent sur ce principe. Toutefois, quelques interventions sur les réseaux notamment ceux d'eaux pluviales et de gaz sont nécessaires pour pérenniser les investissements. - Le marché sera toujours accessible avec la station Godrans des lignes de tramway T1 et T2, par l'arrêt Grangier des Lianes 4 et 5 et par les arrêts Grangier et Notre Dame de la navette Divia City. Pour les trajets Darcy – Théâtre pour les personnes à mobilité réduite, il y a la navette Divia City ou la Liane 6 jusqu'à Place de la République avec correspondance tramway
31	Mr et Mme Martin	Nous allons nous installer à Crimolois et regrettons qu'il n'y ait pas de ligne de bus directe de Crimolois à la place du théâtre comme il en existe une aujourd'hui. Je travaille Place Wilson et passer par Quetigny va énormément allonger le temps de trajet qui me fera choisir la voiture au lieu des transports, ce que je trouve dommage car même si on va habiter une zone moins dense, il est aussi important d'avoir ne serait ce que quelques allers-retours chaque jour.	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Actuellement, il n'existe pas de lignes régulières à Crimolois mais uniquement un Transport Proxi à très faible fréquence (2 aller-retour/jour et uniquement à la demande le samedi). Avec le nouveau réseau, le lien vers le centre de Dijon s'effectuera pour les scolaires par un Bus Class' direct (bus ouvert à tous avec 1 aller-retour par jour). Cela concerne essentiellement les établissements : Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot. Pour les autres, le lien vers le centre de

			Dijon s'effectuera grâce à une ligne régulière d'une fréquence de 15 mn en heure de pointe et de 20/25 mn en heure creuse avec correspondance avec la ligne T1. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.
32	Anonyme	A quand la mise en place d'une 3ème ligne de tramway? Fontaine d'Ouche et le secteur Wilson – Longvic me semblent mal pris en compte (action 11).	Le réseau TCSP (Transport en Commun en Site Propre) n'est pas figé et sera éventuellement amené à se développer à terme. Dans le cadre des études qui devraient être menées (cf. action 11), celles-ci ne se borneraient pas au mode tramway, mais aussi et certainement au BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ou bus en site propre.
33	Mme Demongeot	Rien de concret dans votre projet que du « blabla » <ul style="list-style-type: none"> – Quels projets pour la rue de la Liberté en ce qui concerne les vélos : pourquoi ne pas faire une piste cyclable double sens au milieu de la rue comme cela se fait couramment dans les pays nordiques ? Si rien n'est fait, les vélos forceront tout de même le passage et il est à craindre que des accidents piétons/vélos ne soient à déplorer. Les piétons ne doivent pas toujours être prioritaires partout, ils peuvent aussi apprendre à circuler en bonne intelligence avec les vélos ; les français sont plus intelligents et disciplinables que ce que vous semblez croire. – Je constate que de plus en plus d'accès sont interdits aux vélos : exemple la rue du Temple réservée aux bus après le croisement avec le boulevard De Brosses. De nombreux sens de circulation ont changé et les vélos ont été oubliés. Où sont les pistes cyclables promises? – En ce qui concerne les trajets de bus futurs : 1) C'est une aberration de vouloir supprimer les bus au centre ville et en particulier rue de la Liberté. Savez vous que la population vieillit et que de plus en plus de personnes âgées ont et auront du mal à se déplacer à pied surtout lorsqu'elles sont lourdement chargées ? (je pense par exemple au marché) 	Le PDU est un document qui donne les grandes orientations en matière de mobilité et de déplacements en agglomération dijonnaise. Chacune des actions inscrites concerne des thèmes à approfondir pour répondre aux objectifs fixés par la loi. <ul style="list-style-type: none"> - La rue de la Liberté deviendra piétonne à partir de 2013 et il n'est pas prévu d'aménagements spécifiques sur cette rue pour les vélos. Par ailleurs, le Code de la route mentionne que tout véhicule motorisé ou non doit circuler <u>au pas</u> sur les zones piétonnes (dès lors qu'ils sont autorisés à circuler dans la zone piétonne). En outre, cette rue piétonne est considérée comme une rue commerciale à forte affluence piétonne ; les piétons y seront donc prioritaires. - La rue du Temple a vocation à accueillir les cyclistes. La signalisation sera revue en ce sens. Le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements. - L'accessibilité au centre ville sera soutenue par la desserte tram / bus (Lianes 4, 5 et 6) grâce aux lieux de correspondances (place Darcy, place Grangier, place Bossuet, place du Théâtre). En outre, les navettes Divia City seront maintenues à raison d'un passage toutes les 10 minutes, de 7h à 19h du lundi au samedi. Ces navettes permettent de se déplacer au cœur de la ville et desservent 25 arrêts dans le centre ville dont République, Théâtre, Libération, Grangier et Darcy. Le marché sera toujours accessible avec la station Godrans des lignes de tramway T1 et T2, par l'arrêt Grangier des Lianes 4 et 5 et par les arrêts Grangier et Notre Dame de la navette Divia City.

	<p>2) En ce qui me concerne, je prends de moins en moins le bus car il est de moins en moins fréquent sur ma ligne et de plus en plus lent. A partir de septembre, je devrai l'attendre 2 fois plus car je devrai prendre le tram puis attendre mon bus place Darcy lorsque je reviendrai du marché, ce qui multipliera le temps de trajet par 2 au moins. Et, ce n'est qu'un exemple. Je ne suis pas la seule à penser que les plans des bus et tram ont été faits par des non usagers de ces modes de transport.</p> <p>Nous avons un excellent réseau de transport urbain et vous l'avez petit à petit cassé pour des raisons idéologiques et non d'écologie : au lieu du tram, un réseau de trolley bus type celui de Nancy aurait été beaucoup moins coûteux et beaucoup moins complexe (sans compter la rapidité des travaux) mais évidemment beaucoup moins visible de l'extérieur. Je constate aussi que les quartiers du Grand Dijon sont plus ou moins bien desservis non en fonction du nombre de personnes empruntant la ligne mais plutôt selon l'ancrage politique de la population locale.</p>	<p>D'une manière générale, pour les trajets des personnes à mobilité réduite, l'action 17 du PDU prévoit une étude pour explorer de nouvelles formes de services adaptées aux seniors.</p> <p>- Le nouveau réseau Divia Bus + tram implique toujours des changements d'habitude pour les usagers mais a été construit dans l'intérêt du plus grand nombre. Il a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p> <p>Malgré une période de fortes perturbations (travaux du tramway), la fréquentation du réseau est restée stable voire en légère augmentation.</p> <p>Par ailleurs, la mise en place du trolley bus (tramway sur pneu) à Nancy subit actuellement de nombreuses interrogations de la part des experts et des usagers.</p>
--	---	--

Lieu d'enquête publique : Fontaine les Dijon

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
34	<p>Mme Parrot 22 rue de Verdun 21 121 Fontaine les Dijon</p>	<p>Absence totale de desserte entre la rue de Verdun et la Mairie, la Poste, Intermarché. Pour les personnes âgées, les déplacements sont très difficiles.</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Toutefois, le choix du tracé a été fait en concertation avec les élus de Fontaine les Dijon.</p> <p>La future ligne 10 permettra une desserte directe avec le centre commercial de Fontaine (Géant Casino...) et une correspondance avec la Liane 4 pour rejoindre ensuite la Mairie et la Poste.</p> <p>D'une manière générale, pour les trajets des personnes à mobilité réduite, l'action 17 du PDU prévoit une étude pour explorer de nouvelles formes de services adaptées aux seniors.</p>

35	Mr et Mme Janet 37 rue du Faubourg Saint Martin 21 121 Fontaine les Dijon	Suggestions : Dans le cadre d'un développement des usagers du TER : 1) Remettre en service les haltes possibles avec équipement garages vélos et parking (exemple : gare de Plombières les Dijon) 2) En créer une sur la ZI Nord – ZI Longvic	C'est le sens de l'action 22 qui consiste à étudier la faisabilité de nouvelles haltes ferroviaires au sein de l'agglomération ou la remise à niveau de haltes déjà existantes (Porte Neuve...). Le Grand Dijon rappelle qu'une étude d'opportunité a été menée par le Conseil régional de Bourgogne et le Grand Dijon à ce sujet et que la réflexion se poursuit.
36	Mme Jarrot 6 Allée Pierre Guény 21 121 Fontaine les Dijon	Le quartier des Bouchardées (bas de la rue de l'Europe et haut rue de la Bresse) est très mal desservi. Les personnes âgées en particulier depuis le tracé actuel ont repris leur voiture ce qui est mon cas. Je pense que ce n'est pas la meilleure solution.	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Toutefois, le futur réseau Divia bus tram ne peut desservir finement toutes les rues des quartiers pavillonnaires notamment des quartiers peu denses. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU. D'une manière générale, pour les trajets des personnes à mobilité réduite, l'action 17 du PDU prévoit une étude pour explorer de nouvelles formes de services adaptées aux seniors.
37	M. Dourlot 18 Allée Henri Carlet 21 121 Fontaine les Dijon	Trop de trajet pour des personnes de 80 ans pour atteindre les arrêts Lianes 4 et B18 (B13 ne nous concernant pas du tout).	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Toutefois, le futur réseau Divia bus + tram ne peut desservir finement toutes les rues des quartiers pavillonnaires notamment des quartiers peu denses. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU. D'une manière générale, pour les trajets des personnes à mobilité réduite, l'action 17 du PDU prévoit une étude pour explorer de nouvelles formes de services adaptées aux seniors.
38	Mr Renault 2 rue Bellevue 21 240 Talant	Retour de la ligne directe pour la gare depuis le Talant Village avec satisfaction. Accès Fac/Hôpital possible par tram depuis la gare.	Le Grand Dijon prend note de cette remarque.
39	Mme Piccioli 23 rue de l'Europe 21 121 Fontaine les Dijon	- Liane 4 : remettre en service l'arrêt Mairie à Fontaine pour permettre aux personnes âgées d'accéder au foyer Pierre Jacques (activités, mémoire, équilibre, expositions...). Personnellement, j'ai ma voiture pour aller à un arrêt. - Ligne 10 (ligne prévue pour personnes handicapées travaillant à l'ESAT Pep 21, 9 rue des Cortots) : ligne qui va remplacer la Liane 4 mais à quelle fréquence?	- Les arrêts sur la Liane 4 ont été faits en concertation avec les élus de Fontaine les Dijon. - La ligne 10 qui desservira l'ESAT Pep 21 aura une fréquence de 20 minutes en semaine et le samedi après midi et de 30 minutes le samedi matin et dimanche après midi.
40	D'Alaiq	Je voudrais un arrêt Ranelagh au Faubourg Saint Martin	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le

			respect des objectifs législatifs.
41	<p>Mr et Mme Friedlander, Mr et Mme Didiroy, Mr et Mme Rapiou</p>	<p>Nous sommes dans une zone résidentielle. Rue non adaptée à un tel trafic (environ 80 bus par jour) : nuisances sonores, vibrations, pollution atmosphérique, détérioration chaussée.</p> <p>Les bus passent de 5h45 jusqu'à environ 20h30 et roulent très souvent à vide. Il y a 99 lycéens qui vont à Charles de Gaulle et c'est à cette période qu'il y a effectivement un peu de monde dedans.</p> <p>Pour les habitants situés au coin des rues de Verdun et du Faubourg Saint Martin, il n'est plus possible de se stationner dans la rue. Est ce nécessaire de mettre des bus à soufflet en circulation? Nombre d'usagers insuffisants. Des navettes électriques seraient souhaitables pour les remplacer.</p> <p>Depuis la modification de cette ligne, un nombre de véhicules de particuliers a augmenté sensiblement.</p> <p>Les bus roulant à une vitesse non adaptée à la taille de la rue ne marquent pas la priorité des voies transversales (rue des Bouchardées).</p> <p>Quand 2 bus se croisent, obligation de monter sur le trottoir, de reculer dans la rue du Faubourg Saint Martin, de manoeuvrer donc risque d'accidents et nuisances et atmosphériques des habitants situés sur place.</p> <p>Idem angle rue des Portefeuilles.</p> <p>Déévaluation immobilière : pourquoi maintenir ou augmenter les impôts avec de telles nuisances ?</p> <p>Plusieurs pétitions ont déjà été signées sans retour.</p> <p>Pas de facilité d'accès au tram. On a que des inconvénients.</p> <p>Les bus qui circulaient dans la rue du Faubourg Saint Martin permettaient l'accès au centre commercial Saint Martin et à la Poste, la Mairie également, à l'Intermarché, la Pharmacie, la cordonnerie....</p> <p>Il n'est plus possible de se rendre dans ces lieux pour accéder à tous ces services par le bus. C'était bien pour les personnes âgées qui se déplacent qu'en bus. Quartier avec beaucoup de personnes âgées.</p> <p>Vu tous les problèmes données précédemment, quand les bus freinent, des personnes peuvent être blessées (Mme Bardelet) car déstabilisées.</p> <p>P.S :</p> <p>A aucun moment le passage des bus n'avait été imaginé !</p> <p>La Mairie de Fontaine s'est employée dans un premier temps à instaurer un stationnement alterné dans la rue de Verdun, sous prétexte de favoriser le passage des assistants maternelles (épistolaire).</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>Néanmoins, l'offre de transport mise en place à compter du 2 septembre prochain sera analysée et adaptée en fonction des besoins ou des performances de la ligne. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p>

		<p>Du jour au lendemain, passage de 80 bus par jour dans cette zone dite RESIDENTIELLE sachant que l'acquisition d'un pavillon s'élève à 350 000 – 400 000 € !!!!! Bien cher payé !!!!</p> <p>Le trajet du bus précédent (le 3) convenait à tout le monde et desservait parfaitement la population. Personne ne s'en plaignait !!!!</p>	
42	<p>Mr Bernard 30 rue des Portefeuilles 21 121 Fontaine les Dijon</p>	<p>Beaucoup de nuisances comme indiqué précédemment dans la rue des Portefeuilles : bruit, pollution. Ce trajet est inutile car le bus de la rue Majnoni d'Intignagno couvre déjà le quartier</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>Néanmoins, l'offre de transport mise en place à compter du 2 septembre prochain sera analysée et adaptée en fonction des besoins ou des performances de la ligne. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p>
43	<p>Mr Gallezot 34 rue Robert Schuman 21 121 Fontaine les Dijon</p>	<p>En plus des remarques faites précédemment, nous apportons ces dernières en plus. Nous vous faisons remarquer que l'on nous a mis l'arrêt de bus devant notre propriété (arrêt Verdun) sans aucune concertation alors qu'il existait plus bas un espace vert !!!!! De plus, on constate qu'il y a peu de clients dans le bus et que les deniers publics sont semblés mal utilisés. Ce bus n'apporte que des nuisances !!!!!</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Concernant les deniers publics, ce PDU s'attache à proposer des mesures aux coûts public et privé maîtrisés. Le Grand Dijon sera vigilant à adapter les mesures si les coûts de certains services ne sembleraient pas justifiés.</p>
44	<p>Mme Cariteau Présidente du GEA (groupe d'études et d'animation de Fontaine) 9 rue des Portefeuilles 21 121 Fontaine les Dijon</p>	<p>Fontaine est la commune de l'agglomération qui comporte le plus fort pourcentage de personnes âgées de plus de 75 ans. Le pourcentage varie selon les quartiers de 14 à 20% alors qu'il est de 8% dans l'agglomération.</p> <p>Le PDU vise à améliorer leur mobilité compte tenu de leurs besoins spécifiques (consultations médicales en ville ou au CHU). Il est reconnu que la proximité d'une Liane à moins de 200 m est satisfaisante mais qu'à plus de 400 m cela pose problème aux personnes âgées. Or, à Fontaine, de nombreuses personnes âgées sont désormais à plus de 400 m en particulier depuis la suppression de l'ancienne ligne 11 (arrêts Saint Martin, Henri Gérard).</p> <p>Il y a lieu d'effectuer leur recensement.</p> <p>Comme le recommande le PDU, il faut envisager pour les seniors de nouvelles formes de transport.</p>	<p>Le Grand Dijon est conscient de la problématique des déplacements pour les personnes âgées. Partant de ce constat, le PDU prévoit d'améliorer leur mobilité au travers de l'action 17.</p> <p>Toutefois, le futur réseau Divia bus + tram ne peut desservir finement toutes les rues des quartiers pavillonnaires notamment des quartiers peu denses. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p>

Lieu d'enquête publique : Longvic

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
45	Mme Paris	<p>Infirmière au CHU (1ère entreprise Dijonnaise) Depuis 3 ans que j'habite Longvic, je reste surprise d'une non prise de conscience sur le quartier Est de l'agglomération. Concernant la ligne 18 qui s'arrête aux Carmélites :</p> <ul style="list-style-type: none"> – absence de liaison avec le parking relais Quetigny – Mirande – absence de liaison avec « piscine olympique » – absence de liaison avec les Facultés : lien direct avec le tram pour les étudiants (absence de Bus Class sur les Facs) <p>Par ma profession, être à l'écoute des patients et de leur famille est aussi important et reflète le manque cité car les familles « âgées » et à « mobilité réduite » qui se plaignent. D'autres part, un constat imminent : c'est le passage des véhicules qui viennent de Neuilly les Dijon – Crimolois qui circulent rue Jules Guesde en direction de Chenôve par la zone industrielle (majoritairement 1 personne par véhicule) en heure de pointe. N'est il pas possible d'envisager un plan pour désengorger cette circulation car le bus 18 qui part des Carmélites est majoritairement inoccupé en journée et les Bus Class ne desservent pas cette zone.</p>	<p>Cette remarque met en évidence un éventuel intérêt à la mise en place d'une ligne circulaire de plus grande ampleur que la ligne Corol. Cette liaison permettrait de relier des communes de la périphérie et notamment entre les communes de l'Est et du Sud (par exemple, de Longvic à Quetigny...).</p> <p>L'action 11 du PDU prévoit de conduire une telle réflexion. Néanmoins, après étude et analyse du potentiel, la mise en place d'une telle ligne est encore actuellement prématurée. Mais, cette réflexion sera poursuivie dans les prochaines années.</p>
46	Mme Charles	<p>- Il manque une liaison bus entre Chenôve et Longvic et retour. Celle-ci existait, le bus articulé n'était pas le véhicule adapté, un bus plus petit permettrait à de nombreuses personnes de Chenôve, Marsannay... de ne pas prendre la voiture et d'accéder avec un temps raisonnable soit à Chenôve, soit à Longvic. Il ne me semble pas que l'arrivée du Tram améliore considérablement le temps de trajet.</p> <p>- Développer la communication sur les conditions d'accès à Divia City.</p>	<p>- Cette remarque met en évidence un éventuel intérêt à la mise en place d'une ligne circulaire de plus grande ampleur que la ligne Corol. Cette liaison permettrait de relier des communes de la périphérie et notamment entre les communes de l'Est et du Sud (par exemple, de Longvic à Chenôve...).</p> <p>L'action 11 du PDU prévoit de conduire une telle réflexion. Néanmoins, après étude et analyse du potentiel, la mise en place d'une telle ligne est encore actuellement prématurée. Mais, cette réflexion sera poursuivie dans les prochaines années.</p> <p>- Les navettes Divia City ont un fort succès. Les personnes pour qui ces navettes sont destinées connaissent déjà bien le dispositif.</p>
47	Anonyme	<p>Prenant fréquemment le bus pour mes divers déplacements (travail et trajets personnels), j'espère que parallèlement au réseau tramway, le réseau de bus sera renforcé en augmentant la fréquence de passage pour les bus desservant Longvic (Lianes 6). De plus, déménageant du côté du quartier Hôpital Général – Eiffel, le trajet pour</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Le réseau de bus a été restructuré pour s'adapter et accompagner la mise en service du tramway, colonne vertébrale du réseau. Les Lianes et lignes de bus</p>

	<p>venir à Longvic est complexe (3 bus en tout si je passe par le centre ville) ou long si je prends le 4 jusqu'à Place du 1er Mai pour prendre ensuite le 18. Malheureusement, cette ligne 18 est très pratique pour les Longviciens mais il n'y en a pas beaucoup (2 par heure environ). Ainsi, j'espère qu'il y aura plus de bus sur la ligne 18 afin qu'il passe plus fréquemment. D'autant plus, qu'il dessert Longvic rapidement car il passe par la zone industrielle de Longvic où le public le prenant est nombreux.</p> <p>Merci d'avance pour ce que vous ferez dans ce sens.</p>	<p>viennent compléter le tramway et offrir un maillage complet sur l'agglomération. Au travers du PDU, un des objectifs est aussi d'augmenter la vitesse commerciale des bus (cf. action 10) pour éviter de créer un réseau à 2 vitesses. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p> <p>Les fréquences des bus desservant Longvic vont aussi augmenter.</p> <p>La fréquence des bus de la Lianes 6 passera de 10 minutes actuellement en heures de pointe à 8 minutes à partir de septembre 2012.</p> <p>Il en est de même pour la ligne 18 dont la fréquence passera de 20 minutes actuellement en heures de pointe à 15 minutes à partir de septembre 2012.</p>
--	--	---

Lieu d'enquête publique : Quetigny

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
48	<p>Mme Moret 23 rue des Charrières 21 800 Quetigny</p>	<p>1) Constate qu'une station vélos sera installée à l'arrêt « Bourgogne » : très positif</p> <p>2) Le P+R « Portes de Mirande » est insuffisant : 200 places ne suffisent pas. Il serait judicieux d'en réaliser d'autres à proximité.</p> <p>3) Limiter le nombre de places de stationnement par foyer ne fera que renforcer le stationnement dans les zones publiques ou sur les trottoirs... Réguler les zones de stationnement dans l'agglomération paraît utopique. Si l'on brime « la voiture », on limite les déplacements individuels et par conséquent l'activité. Il est souhaitable de « moduler » cette régulation.</p> <p>4) « Densification urbaine le long des axes de transport » pour une agglo de « courtes distances » → objectif louable mais prudence ! Laisser des espaces verts et ne pas réaliser que des bâtiments type HLM ou parc tertiaire.</p> <p>5) Ce dossier manque de précisions dans plusieurs domaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un plan des pistes cyclables aurait pu être joint - une description avec plan lisible des pôles d'échanges serait souhaitable - mise en place de pédibus : utopie ! Les parents n'acceptent que si la mise en 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Grand Dijon prend note de cette remarque - Actuellement, le P+R Portes de Mirande connaît un fort succès en raison de l'entrée libre du parking. Avec la mise en service du Tram, des conditions d'entrée (un ticket Divia validé dans la journée) seront imposées aux utilisateurs. Toutefois, si des besoins supplémentaires sont identifiés après la mise en service du tram, le P+R Portes de Mirande pourrait être étendu. - La politique de régulation du stationnement ne sera efficace que si les habitants disposent de solutions alternatives à la voiture notamment via un réseau de transports en commun performant. Ainsi, le stationnement sera limité le long des axes forts de transports en commun uniquement. - La densification urbaine n'implique pas une suppression des espaces verts existants. Ces derniers seront préservés et même valorisés notamment à travers le projet d'une trame verte et bleue sur l'agglomération. - Ce plan sera réalisé et joint au nouveau schéma directeur cyclable prévu au sein de l'action 3 - Ce plan est prévu dans le cadre de l'action 28 - La collectivité peut accompagner, en concertation avec les parents d'élèves, les

		place se fait avec des agents municipaux et pas des bénévoles.	structures éducatives et associatives (aménagements d'accessibilité, conditions de sécurité, itinéraires...), la mise en place de piédbus dans les écoles de l'agglomération. Néanmoins, ces projets doivent être à l'initiative des parents d'élèves qui sont les accompagnateurs. Les structures éducatives diffusent l'information liées au montage de ces projets. Les communes, quant à elles, peuvent soutenir matériellement et financièrement les piédbus mais ce ne sont pas les initiatrices du projet. Les parents d'élèves changeant d'année en année, ces solutions sont, par nature, mises en place sur du court terme.
49	Mme Mulot Présidente de l'Association Quetigny Environnement Maison des Associations 2A Boulevard Olivier de Serres 21 800 Quetigny	<ul style="list-style-type: none"> - Bel outil que ce PDU mais j'insisterai sur l'importance de la sensibilisation et de la communication afin que les personnes limitent leur usage de leur voiture (notamment sur les petits déplacements). Par exemple, rappeler que l'on peut aller en gare sans prendre sa voiture et préciser en insistant sur « les principaux facteurs de pollution atmosphérique en zone urbaine apportés par le transport routier ». - Favoriser les pédibus qui limiteraient l'encombrement des voitures devant les écoles (source de pollution et d'insécurité). Je rappellerai que cette action a déjà été mise en place à 2 reprises à Quetigny mais elle n'a pas réussi à s'imposer en raison de la crainte des parents. Pourtant, les enfants étaient très satisfaits de ce dispositif. - Concernant les pistes cyclables, prévoir plusieurs parkings sécurisés pour permettre l'interaction vélos/ transports en commun. - Permettre aussi une grande lisibilité pour l'accès aux navettes Divia du centre ville - La densification liée à l'urbanisation autour des pôles d'échanges et des transports en commun ne doit pas avoir pour conséquence une diminution des espaces verts - Envisager une évaluation rapide du dispositif pour l'aménager en fonction des dysfonctionnements qui auraient pu être sous-estimés, notamment compte tenu de l'arrivée du tramway (aspects liés à la sécurité pour certains usagers : 	<ul style="list-style-type: none"> - Même si le PDU ne prévoit pas une action globale sur la communication, chaque action sera accompagnée, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, d'une démarche d'information, de sensibilisation et/ou de communication. - C'est le sens de l'action 26. La collectivité peut accompagner, en concertation avec les parents d'élèves, les structures éducatives et associatives (aménagements d'accessibilité, conditions de sécurité, itinéraires...), la mise en place de piédbus dans les écoles de l'agglomération. Néanmoins, ces projets doivent être à l'initiative des parents d'élèves qui sont les accompagnateurs. Les structures éducatives diffusent l'information liées au montage de ces projets. Les communes, quant à elles, peuvent soutenir matériellement et financièrement les piédbus mais ce ne sont pas les initiatrices du projet. Les parents d'élèves changeant d'année en année, ces solutions sont, par nature, mises en place sur du court terme. - C'est le sens des actions 3 et 20. L'action 3 prévoit la mise en place de stations vélos sécurisées aux abords des stations tram notamment. L'action 20 envisage la création de solutions pour le stationnement sécurisé aux abords des haltes ferroviaires ou des pôles Divia. - Les navettes Divia City ont déjà un fort succès. Les personnes pour qui ces navettes sont destinées connaissent déjà bien le dispositif. - La densification urbaine n'implique pas une suppression des espaces verts existants. Ces derniers seront préservés et même valorisés notamment à travers le projet d'une trame verte et bleue sur l'agglomération. - Afin d'assurer un suivi de mise en œuvre des actions, l'action 32 du PDU prévoit la mise en place d'un observatoire (accidentologie, modes doux, transports en commun...) afin d'adapter en continu les actions engagées. Par ailleurs, une

		handicapés, seniors, cyclistes...)	évaluation du PDU est prévue par la loi elle même au bout de 5 ans.
50	Mme Bavoux 15 rue Pasteur 21 800 Quetigny	<p>Beaucoup de points positifs déjà notés (station vélo Bourgogne, des zones 30, développement des zones piétonnes, des voies vélos...) mais pour moi un certains nombre de points ne sont pas abordés ou mal cernés ou pas pris en compte.</p> <p>- Les stations vélos auront elles des places de parking pour les vélos individuels?</p> <p>- Les parkings relais paraissent nettement insuffisants au regard de l'objectif de baisse de la voiture individuelle (de 53% à 40%). Certes, volonté de « décharge » sur les voies TER mais là les parkings voitures et vélos sont ils assez vastes et sécurisés? De plus, pas de parkings relais visibles du côté de Chenôve – Marsannay ? Or, par cette direction arrivent aussi les touristes. Pas de parkings relais pour eux ?</p> <p>- Je remarque que les zones commerciales de Quetigny (13% des flux d'achats !) - Saint Apollinaire – Chevigny ne sont pas desservies par de grands axes donc quels itinéraires vont être empruntés ? Il est noté un gros flux d'arrivage issu de la Plaine de la Saône, donc où va t'il ? Au parc Mirande alors que celui-ci est insuffisant et de plus par quels itinéraires ? Car la rocade Arc sur Tille déjà encombrée. Par conséquent, les rues de Quetigny risquent de devenir des itinéraires bis ! Bruit – pollution – insécurité – encombrements</p> <p>- De plus, où vont passer les camions qui vont approvisionner la zone de Quetigny ? Quelles nuisances sont à prévoir ? Beaucoup de bruit, de pollution et d'insécurité ?</p> <p>- Quant à l'impact environnemental, il me paraît être d'une grande insuffisance : sur l'annexe environnementale (voir les pages 19 et 22), remarquez qu'il n'existe pas de corrélation entre les zones de relevés et les grands axes de trafic ! Alors évidemment, on obtient un « bon air » à Dijon ! Si l'on faisait des relevés par</p>	<p>- Les stations vélos qui seront implantées à proximité des stations tram notamment seront ouvertes aux vélos individuels sous certaines conditions tarifaires.</p> <p>- Avec la mise en service du tram, 3 parkings relais existeront sur l'agglomération (P+R Valmy, P+R Zénith, P+R Portes de Mirande). Si des besoins sont identifiés, le P+R Portes de Mirande pourrait être étendu. Le PDU ne prévoit pour l'instant pas de P+R au sens strict du terme sur le secteur de Chenôve. L'emplacement du terminus actuel de la ligne T2 impliquerait une forte circulation au cœur même de la Ville de Chenôve. Les voitures arrivant de l'agglomération par le sud, seront orientées vers le P+R de Mirande, à proximité de la rocade. Le Grand Dijon s'est engagé par ailleurs à analyser l'éventualité d'un parking à proximité de la station tramway de Chenôve Centre. Cette poche de stationnement servirait notamment aux habitants des quartiers excentrés de Chenôve ou des communes très proches et pourrait servir le centre commerçant et administratif de Chenôve. Sa vocation de véritable P+R (dédié aux utilisateurs du réseau Divia) serait à confirmer à l'usage.</p> <p>- Les problèmes d'encombrement sur Quetigny sont essentiellement liés aux flux provenant de l'extérieur de l'agglomération. Partant de ce constat, le PDU intègre de nombreuses actions dont l'objectif est de réduire ces flux (cf. actions 12, 19, 20, 22, 24 et 25). L'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports concernées travaillent de concert pour inciter les flux routiers à se reporter sur les transports en commun.</p> <p>- La problématique des livraisons de marchandises est traitée au travers des actions 6, 7, 8 et 15. Les itinéraires des poids lourds n'ont pas vocation à être définis au sein du PDU mais plutôt dans le cadre des études qui sont prévues dans ces actions.</p> <p>- La surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération est réalisée par l'association ATMOSFAIR Bourgogne (association qui fait partie du dispositif national de surveillance et d'information sur la qualité de l'air et agréé par le Ministère de l'écologie). Son statut garantit son autonomie et son impartialité.</p>

		<p>exemple sur les axes d'accès à la zone commerciale notamment en fin de journée ou en fin de semaine, on verrait réellement l'impact des circulations tant au niveau du bruit que de la pollution.</p> <p>- La Lino ne va t'elle pas d'emblée être insuffisante si l'on y reporte tout le trafic transit ?</p> <p>- La densification de l'habitat, des activités est un bon point. Mais, qu'en est il exactement de la zone comprise entre Saint Apollinaire – Dijon et Quetigny – Mirande ? C'était jusqu'alors une zone non constructible en raison d'un couloir aérien. Alors constructions ou passage d'avions ? Il faut choisir ! Et, ne faut il pas choisir aussi de protéger cette zone comme terre agricole ? Là encore, il y a dilemme : on veut s'approvisionner en denrées alimentaires le plus près possible de l'agglomération mais on grignote les terres productives. Il n'y a que peu de zones « vertes » ou protégées à l'Est de Dijon et justement, il faut y sauvegarder les terres agricoles.</p> <p>- Une gare TGV est prévue à Porte Neuve mais il n'y a pas d'étude sur l'accès à cette gare ! (les camions par exemple)</p> <p>- Il faudra insister sur la communication au niveau des usagers : les règles prioritaires du tram mais aussi communiquer aux usagers du vélo ! À Strasbourg, les vélos ont posé beaucoup de problèmes ! A t'on prévu une ou des incitations ou communications particulières pour que les étudiants délaissent la voiture ? Je souhaite bonne réussite à ce PDU qui est un grand pas vers l'avenir mais je pense que l'on n'a pas encore évalué toutes les conséquences.</p>	<p>Par ailleurs, contrairement à la pollution sonore qui peut parfaitement se cartographier, et dont l'intérêt est bien de la localiser finement, l'air n'est pas cartographiable puisque chaque jour, en fonction du sens du vent et de son intensité, les lieux de pollution peuvent être différents. Ce qui est important en terme de suivi de la qualité de l'air, c'est bien de mesurer son évolution.</p> <p>En outre, Atmos'air étudie actuellement le repositionnement de certaines stations compte tenu des nouveaux flux liés à l'arrivée du tram.</p> <p>- Au regard des éléments présentés dans le cadre de la DUP qui a été approuvée par décret du Ministre des Transports le 4 janvier 2006, la capacité de la Lino, dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'État, est suffisante. Toutefois, les emprises de la DUP de la Lino portent sur une 2X2 voies à terme.</p> <p>- Cette zone est soumise à la réglementation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui vise un développement de l'urbain maîtrisé sous les couloirs aériens et fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores. Ce plan devrait être prochainement révisé par l'État.</p> <p>La densification urbaine n'implique pas une suppression des espaces verts existants ni même des espaces agricoles. Ces derniers seront préservés et même valorisés notamment à travers le projet d'une trame verte et bleue sur l'agglomération. Pour rappel, une convention avec la SAFER a également été signée pour installer des cultures maraîchères aux portes de la ville.</p> <p>- Cette gare TGV à Porte Neuve est prévue à l'horizon 2025 et uniquement en cas de réalisation de la branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône. Néanmoins, une étude de définition sur l'implantation de cette nouvelle gare TGV à Dijon a déjà été réalisée avec plusieurs thématiques abordées et notamment l'accessibilité.</p> <p>- Une campagne sur la sécurité avec le tramway a été lancée en avril 2012.</p> <p>Par ailleurs, le Grand Dijon travaille de concert avec l'Université de Bourgogne pour la circulation au sein du campus et sensibiliser les étudiants à l'utilisation du tramway et aux modes doux.</p>
51	<p>Mr Roguier</p> <p>+ Courrier adressé à Mr le Maire de Quetigny en octobre 2010</p>	<p>- Les objectifs de ce PDU sur la gestion durable de notre société et notre environnement sont louables, encore ne faut il pas que ce ne soit que des mots. J'ai approuvé la circulation des lignes du tram lors de l'enquête publique mais désapprouvé la fermeture par arrêté municipal de la rue des Charrières côté rue de l'Université (lettre à Mr le Préfet de Côte d'Or, Mr le Maire de Quetigny, manifestations diverses).</p>	<p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p>

	<p>54 rue de la Fontaine 21 800 Quetigny</p>	<p>Cette rue doit être réouverte (au moins 3 problèmes sérieux d'assistance aux personnes) ; l'objectif de rouvrir cette rue est tout à fait en accord avec les vœux du conseil municipal de Quetigny (21/02/2012) qui veut réduire de 10% le kilométrage parcouru en voiture. Pour l'instant, nous devons pour nous rendre à la zone commerciale depuis la Fontaine aux Jardins (distance multipliée par 7 ou 8) et un passage très important (avec bouchons) au droit des écoles La Fontaine aux Jardins et espace Léo Ferré. Enfin, nous avons un problème très important créé par le stationnement des voitures sur les trottoirs (voire camping car), il est souvent impossible de MARCHER sur les trottoirs et très difficile de circuler en voiture ou vélos.</p> <p>Ci-joint, mon courrier adressé à Mr le Maire de Quetigny en octobre 2010. Merci de tenir compte que d'un côté la rue est fermée et de l'autre des blocs de pierre. Nous sommes « bouclés » à la Fontaine aux Jardins.</p> <p>- J'ajouterai qu'une bretelle entre la rocade et la route « Arc » éviterait des bouchons donc de la pollution et des économies d'énergie.</p>	<p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p> <p>- Le Grand Dijon entend cette remarque. Toutefois, il n'est pas gestionnaire de cette voirie et n'estime pas cet aménagement comme une nécessité étant donné que cela ne va pas dans le sens des objectifs du PDU qui est de limiter l'usage de la voiture</p>
52	<p>Mr Commaret Président de l'ARFAJ</p> <p>+ Pétition pour protester contre le plan de circulation concernant notre quartier (32 pages)</p> <p>27 rue des Charrières 21 800 Quetigny</p>	<p><u>Observations de l'ARFAJ (Association des résidents de la Fontaine aux Jardins) sur le PDU :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Notre 1ère revendication est de demander la réouverture de la rue des Charrières afin que les habitants de ce quartier puissent accéder facilement à la zone commerciale. Il faut savoir que les services de secours ont beaucoup de difficultés pour accéder aux domiciles des victimes à secourir (une copie de la pétition sera remise au commissaire enquêteur le 10 mai 2012). Dès la réouverture de cette rue, nous réclamons des aménagements : zone 30, interdiction aux véhicules supérieurs à 3,5 tonnes, ralentisseurs, emplacement de places de stationnement... - Notre 2ème revendication est la modification de la sortie de la place de l'Europe sur le boulevard du même nom car les habitants de cette partie du quartier éprouvent de grandes difficultés pour sortir de leur impasse. - Concernant la ville de Quetigny, nous sommes préoccupés par un nombre important de points noirs : le carrefour de Conforama qui occasionne déjà des bouchons quotidiens va rester un secteur très sensible. Le carrefour du château sera un endroit très dangereux. Le boulevard Olivier de Serres malgré les aménagements et une zone 30 est un axe très fréquenté car cette voie sert d'accès à la zone commerciale pour les habitants du quartier des 	<p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p> <p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Il est toutefois précisé que le carrefour de Conforama a été réaménagé dans le cadre des travaux du tramway afin de simplifier, sécuriser et fluidifier le trafic. Par ailleurs, le PDU intègre de nombreuses actions dont l'objectif est de réduire les flux routiers provenant du</p>

		<p>Allées Cavalières (750 logements) mais aussi ceux des villes au Sud Est de Quetigny.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il serait bon d'ouvrir la voie en site propre derrière le lycée agricole à tous les véhicules afin de réduire les nuisances pour la population de Quetigny. Il faut faciliter au maximum l'accès à la zone commerciale (la plus grande de bourgogne) sans aggraver la circulation à l'intérieur de la ville. - En ce qui concerne les piétons, la traversée de l'avenue de l'Université sera très dangereuse (2 lignes de tram + 4 voies routières) surtout pour les personnes âgées, les handicapés et les enfants. - Les pistes cyclables sont en pointillés, il est très important de les raccorder. - Pour les parcours domicile – travail, il faut inciter le covoiturage, développer le travail en journée continue et le travail à domicile, les restaurants d'entreprise. - En raison de l'attractivité du tram, nous craignons l'apparition de parkings sauvages à proximité des arrêts de Quetigny : Place Centrale et ses environs, au Grand Marché et Chalands. - En ce qui concerne les transports aériens, nous protestons contre l'aéroport Dijon – Bourgogne en raison de son implantation dans une partie de l'agglomération dijonnaise fortement urbanisée et surtout en pleine extension. Il faut rappeler qu'il existe à 30 minutes de Dijon, l'aéroport de Dôle – Tavaux qui est géographiquement mieux situé entre Dijon et Besançon. - Enfin, il conviendra d'harmoniser la vitesse dans tous les lotissements (dans toutes les communes) à 30 km/heure. - En ce qui concerne les roades urbaines, il faut envisager une vitesse limitée à 90 km/heure. 	<p>périrubain à destination de l'agglomération via des offres de transport alternatives (cf. actions 12, 19, 20, 22, 24 et 25).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Toutefois, il est précisé que cet aménagement relève du gestionnaire de voirie. - Du point de vue du gestionnaire des transports en commun (compétence Grand Dijon), cet aménagement semble justifié puisqu'il permet d'améliorer la fluidité des bus Divia. - Avant le tramway, cette traversée était dangereuse (voirie urbaine 2x2 voies très importante). La mise en service du tramway va permettre de mettre en place des aménagements de sécurité qui vont apaiser la circulation routière et protéger les piétons. - Le nouveau schéma directeur des cyclistes prévu dans l'action 3 du PDU aura vocation notamment à raccorder les discontinuités cyclables existantes. - C'est le sens des actions 14, 24 et 25. Ces problématiques pourront être traitées dans le cadre des PDE. - Consciente de ces risques, la Mairie de Quetigny a adopté des mesures locales (réglementation stationnement...). - Cette remarque est entendue mais le transport aérien ne fait partie des objectifs d'un PDU qui traite uniquement des déplacements urbains. - Au travers de l'action 1, le Grand Dijon recherche une cohérence entre les zones apaisées au sein de l'agglomération. Néanmoins, il n'est pas prévu de généraliser les zones 30 dans tous les lotissements. La mise en place de ces zones se fera au cas par cas. - La Lino, mise en service fin 2013, sera limitée à 90 km/h voire 70 km/h sur certaines sections. Une réflexion pour mettre en place une vitesse à 90 km/h sur l'ensemble de la rocade Est dès la mise en service de la Lino est également en cours.
53	Mme Le Bihan	Demande la réouverture de la rue des Charrières sur l'avenue de l'Université	Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les

	11 rue des Charrières 21 800 Quetigny	<p>pour les motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – augmentation des trajets pour accéder au centre commercial donc plus de frais (temps, essence) et plus de pollution – tous les habitants de Pablo Neruda, Fontaine aux Jardins, Fontaine Village, sans compter les véhicules venant de l'Arc se retrouvent au carrefour du terminus face au groupe scolaire de la Fontaine aux Jardins et du collège. Insécurité des enfants. – Grosses pertes de chiffres d'affaires pour le restaurant Les Baguettes d'Or 	<p>grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p>
54	Mr Zalewsky 10 rue des Charrières 21 800 Quetigny	<p>Demande la réouverture de la rue des Charrières pour accéder aux commerces et restaurants avec aménagements (chicanes, ralentisseurs, zone 30) et interdiction poids lourds.</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p>
55	Mr Dodeur	<p>J'aimerais porter à votre connaissance ma profonde inquiétude sur les grands bouleversements du plan de circulation de la rue des Charrières. La fermeture de l'accès de cette rue sur l'avenue de l'Université présente une certaine ambiguïté du point de vue de la sécurité. L'accessibilité de ce quartier par les véhicules de secours nécessite un détour inattendu par le boulevard de l'Europe. Un retard de plusieurs minutes pouvant conduire à une issue tragique de l'intervention d'urgence.</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p>
56	Mr Ly Restaurant Aux baguettes d'or 7 bis rue des Charrières 21 800 Quetigny	<p>Petit à petit, les commerçants de la rue des Charrières font faillite et s'en vont suite aux travaux de la voie du tramway et surtout la transformation de la rue des Charrières en voie sans issue à 150 mètres du boulevard de l'Université (Dijon Dessin, Norma, bientôt Vêtaffaires). Notre restaurant se trouve depuis le mois de juillet 2010 enclavé par cette impasse et s'étouffe de jour en jour pour prendre et suivre le même sort que Dijon Dessin et Norma... Notre fond de commerce ne vaut plus rien, d'autre part, il n'y aura pas de possibilité de développer notre activité.</p> <p>Notre mère de 97 ans a eu, à plusieurs reprises, besoin d'aide en appelant très fréquemment les ambulances, le Samu, SOS Médecins. Elle se trouve très souvent à les attendre longtemps avant que ces services puissent retrouver notre adresse à cause de la fermeture de cette rue des Charrières.</p> <p>Nous demandons le réaménagement de la rue des Charrières, premièrement pour la sécurité et aussi pour que notre commerce puisse continuer à exister.</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs.</p> <p>L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p>

57	<p>Mr Lessavre Collectif pour la réouverture de la rue des Charrières</p>	<p>Sitôt la voie (rue des Charrières) fermée, les habitants du quartier (rue Pablo Neruda, rue la Fontaine) se sont mobilisés pour exiger la réouverture. Or, à ce jour, la voie aménagée en impasse perturbe et isole le quartier du centre ville. Une pétition a circulé, la grande majorité des habitants a manifesté son exigence pour la réouverture avec des aménagements pour assurer la sécurité et limiter vitesse et tonnage. Pour se rendre au centre commercial, nous devons faire un détour énorme, surtout à l'époque où l'on parle d'économies d'énergie.</p>	<p>Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p>
58	<p>Contribution des AEED (les AEED constituent une coordination des associations environnementales de l'Est Dijonnais au sein du Clapen 21)</p>	<p>Les Associations environnementales de l'Est Dijonnais (AEED) mènent depuis septembre 2011 une réflexion sur les transports et la circulation dans l'Est Dijonnais. La commission qu'elles ont constituée a élaboré le document qui suit à l'occasion de l'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Dijonnaise.</p> <p>Le PDU 2012-2020 élaboré par le Grand Dijon appelle beaucoup de remarques et de réflexions de la part des AEED, les unes de caractère général, les autres plus spécifiques à une commune ou un ensemble de communes :</p> <p>- Réseau de rabattement vers le tram et les Lianes</p> <p>Les lignes de bus prévues pour septembre pour favoriser la liaison avec le Tram sur l'Est Dijonnais font l'objet de beaucoup de critiques (Quetigny, Sennecey). Visiblement l'offre paraît soit insuffisante ou complètement inadaptée, avec le risque réel de voir les habitants de certaines zones de délaisser et le Tram et le Bus.</p> <p>- Parkings relais</p> <p>Ils sont insuffisants à l'heure actuelle. Si l'on veut éviter des stationnements de raccordement dans les quartiers et rues avoisinant les stations de tram ou de bus, il faut créer d'autres parkings relais ou, comme le suggère l'action 31 du PDU, organiser « la complémentarité entre les demandes (résidents, employés, clients) » pour une utilisation optimale de l'espace disponible. A Quetigny, par exemple, il devrait être possible d'utiliser partiellement les parkings de la zone commerciale (Carrefour, Conforama,...) pour ces stationnements de raccordement, soit en dédiant une partie de ces espaces à de vrais parkings relais, soit en fléchant les lieux autorisés à être partagés pour le</p>	<p>- Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU. Toutefois, tous les quartiers de l'agglomération ne peuvent être desservis finement et les choix de desserte ont été définies en fonction de la densité des quartiers notamment.</p> <p>- C'est le sens des actions 19 et 20. Au Nord, sur la ligne T2, deux parkings relais seront aménagés dans le cadre du tramway (P+R Valmy de 180 places environ, P+R Zénith). A l'Est, il existe le P+R Portes de Mirande et au Sud, une réflexion est en cours pour la réalisation d'une poche de stationnement sur Chenôve. Par ailleurs, le P+R Portes de Mirande, d'une capacité actuelle de 200 places, pourra être étendu si des besoins sont identifiés. Il faut également noter que la multiplication des P+R sur l'agglomération dijonnaise peut avoir comme conséquence de favoriser l'étalement urbain.</p>

stationnement.

- Les arrêts TER

L'agglomération dijonnaise dispose d'une véritable étoile ferroviaire, puisque 5 lignes convergent vers la gare SNCF de Dijon ville.

L'action 22 prévoit d'optimiser l'accès à l'agglomération en TER. Sur l'Est Dijonnais, une halte existe à Neuilly. Le SCOT préconise d'en créer d'autres notamment à Longvic et Bretenière, préconisation que soutiennent fortement les AED.

Ces haltes doivent bien entendu disposer de parkings relais conséquents, aménagés ou créés, et sécurisés.

- Le développement des trajets vélo

– L'action 3 du PDU prévoit de faire croître la part de déplacements à vélo de 3,3 % à 10 %. C'est un objectif appréciable. Pour le réussir, il faut que certaines conditions majeures soient réunies.

– La révision du Schéma directeur ne doit pas être sur le papier. Il faut une large consultation, non pas seulement des seules associations ou organismes dont l'objectif direct est le vélo, mais toutes les associations environnementales qui soulèvent régulièrement la question des pistes cyclables.

– Le SD doit être un **schéma de circulation** des vélos **cohérent et continu** entre les villes de l'agglomération pouvant être utilisé quotidiennement et pas seulement pour les loisirs.

Le schéma directeur actuel est resté un schéma en pointillé. De 2004 à 2008, la part du vélo est passée de 2,2 % à 3,3 %. Le nouveau schéma devrait être plus contraignant pour les municipalités, si l'on veut à l'horizon 2020 un vrai réseau de circulation permettant aux cyclistes de prendre une part significative dans les déplacements.

– Il faut investir beaucoup plus sérieusement dans toutes les annexes qui permettent un réel décollage : sécurisation des itinéraires, développement d'abris-vélos couverts et sécurisés auprès du maximum d'arrêts de tram et de bus pour accueillir les vélos « personnels », cartes de parcours, informations pédagogiques.

– La création de station vélo dans les grandes zones commerciales

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et rappelle que des réflexions sur la création ou remise à niveau de haltes existantes sont en cours (cf. action 22). Toutefois, la problématique des TER est de compétence régionale (Bourgogne et Franche Comté pour la halte de Neuilly les Dijon).

Si l'offre TER était amenée à se développer dans certaines haltes de l'agglomération, il conviendra alors d'étudier les possibilités d'aménagement et d'accessibilité de ces haltes.

Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne également de mettre en place prochainement la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER dans l'ensemble des haltes de l'agglomération.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et la révision du schéma directeur cyclable étudiera les suites à donner à ces observations.

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et ces observations seront prises en compte dans le cadre des réflexions sur le schéma directeur cyclable.

- C'est le sens des actions 3 et 20.

- Le Grand Dijon émet un avis mesuré sur ce sujet. Les services de vélos partagés

permettrait de désengorger la circulation auto dans ces zones.

- Les zones commerciales

L'accès piétons dans les zones commerciales n'est pas pris en considération. Il est préférable d'avoir un cheminement piéton protégé entre les arrêts Tram ou bus de ces zones. De même à l'intérieur de ces espaces, tout est pensé en fonction des voitures. Il faut y multiplier les passages protégés.

Les voies d'accès aux zones commerciales ne sont pas suffisantes pour la circulation automobile attendue et sont sources de ralentissement, d'embouteillage et de pollution. C'est le cas par exemple pour le bd de l'Europe à Quetigny où les embouteillages sont nombreux au croisement du Bd de l'Europe et de l'avenue de l'Université, véritable point noir et qui reste sans solution depuis de nombreuses années.

- Densification de l'habitat le long des grands axes de transports

L'action n°30 propose de « transposer les principes de densification urbaine le long des axes de transport en commun dans les PLU ». Si densification il y a, celle-ci doit respecter la « Trame verte et bleue » **et prendre en compte la connectivité des milieux**, comment rendre compatible ces 2 objectifs ? Ne pas sacrifier l'environnement, les espaces verts, les terres agricoles sous prétexte de regrouper l'habitat.

On pense l'habitat du futur (densification) en fonction de l'emploi, des transports collectifs, des loisirs, des services, en fonction aussi des économies d'énergies à réaliser. Ces critères sont bien sûr pertinents mais sont-ils suffisants ?

Est-on vraiment satisfait des grands monstres d'urbanisme tels que les agglomérations parisiennes, lyonnaises et marseillaises, par exemple ?

Ces logiques d'urbanisme vont accélérer la désertification rurale que nous tentons de conjurer par ailleurs et accroître le grossissement des agglomérations, alors que bon nombre d'habitants aspirent à vivre dans des cités, moins grandes, plus calmes, moins polluées. Les investissements lourds d'agglomération (piscine, stade, tram, auditorium, etc) absorbent l'essentiel des capacités d'investissement qui pourraient être utilisées à développer des gros bourgs ou petites villes des zones rurales.

Une autre conception d'urbanisme est celle qui se propose d'inverser les flux de concentration de l'habitat avec son cortège de pollution et d'asphyxie pour le

(Vélodi) fonctionnent sur des zones denses pour des trajets courts (centre ville, pause déjeuner...) ; ce qui impliquerait de multiplier les stations au sein de la zone commerciale.

- C'est le sens de l'action 4 qui concernera l'ensemble de l'agglomération y compris les zones commerciales.

- Le Grand Dijon émet un avis mesuré sur cette remarque qui va à l'encontre des objectifs fixés par la loi et en particulier la diminution du trafic automobile. Ce carrefour a été réaménagé dans le cadre des travaux du tramway afin de simplifier, sécuriser et fluidifier le trafic.

- La densification urbaine n'implique pas une suppression des espaces verts existants ni même des espaces agricoles. Ces derniers seront préservés et même valorisés notamment à travers le projet d'une trame verte et bleue sur l'agglomération. Pour rappel, une convention avec la SAFER a également été signée pour installer des cultures maraîchères aux portes de la ville.

- Le SCOT du Dijonnais promeut un rééquilibrage du territoire avec une organisation polycentrique (pôle métropolitain, pôles relais, pôles de proximité...) afin d'éviter le phénomène de désertification rurale. Dans le but de permettre les déplacements au sein du bassin de vie et entre les différents pôles, le PDU affiche la volonté de développer les modes alternatifs (TER, covoiturage...).

- Cette conception de l'urbanisme favoriserait encore plus l'étalement urbain et par conséquent, la multiplication des flux migratoires entre l'agglomération et le

dispenser dans des espaces plus maîtrisables, pour mailler autrement le territoire. Cette conception, tout aussi défendable que celle qui sous-tend l'urbanisme et l'aménagement du territoire actuels, induit évidemment d'autres choix.

Quoi qu'il en soit, cette densification, si elle se réalise, ne doit pas se faire au détriment des trames vertes ou bleues, des espaces verts, des jardins.

- Densification de l'habitat sous l'espace aérien ?

Chacun sait que l'avenir de la BA 102 est toujours en suspens. Base de défense ? Avec retour des « Mirages » et demain arrivée du « Rafale » ? Arrivée de gros et moyens porteurs « Low coast » sur le tarmac de Longvic, tels que les lourds investissements récents sur les pistes le laissent prévoir ? Ces perspectives sont contradictoires avec la densification de l'habitat qui se poursuit dans les communes de l'Est Dijonnais sujettes au bruit et à la pollution de l'air et de l'eau du fait de l'activité aérienne.

La densification de l'habitat le long des grands axes de transport publics est une des grandes orientations du PDU pour la décennie. La réciproque est tout aussi importante : amener les grands axes de transports à proximité des grandes zones d'habitation.

Le projet de tracé du prolongement du Tram vers la future zone d'activités économiques (St Apollinaire-Quetigny) est-il le meilleur ? Ce prolongement concernera une population bien moins importante (tout au plus 2 à 3000 personnes) que celle de la commune de Chevigny, qui dépasse aujourd'hui 10 000 personnes pour atteindre bientôt 12 et 13 000 habitants et paraît plus indiquée pour recevoir le prolongement de la ligne tram de l'Est.

- Zones à trafic apaisé

Le PDU semble oublier que la mise en œuvre de telles zones nécessite une concertation étroite avec les riverains et les proches usagers, en amont de leur réalisation.

Plusieurs interrogations viennent à l'esprit à propos de ces zones appelées zones « 30 » :

Où et comment seront-elles aménagées. Selon quels critères ?

périurbain. Outre limiter l'étalement des zones urbaines et la consommation d'espaces, la densité urbaine est source d'économie en termes de déploiement des réseaux.

- Il existe un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui vise un développement de l'urbain maîtrisé sous les couloirs aériens et fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores. Ce Plan d'Exposition au Bruit devrait être prochainement révisé par l'État.

- Il s'agit de l'une des hypothèses étudiées pour une future desserte en transports en commun du futur Parc d'Activités de l'Est Dijonnais. Mais, les réflexions sont en cours. La réalisation d'un TCSP n'est envisageable que dans des zones à forte densité comme Chenôve ou Quetigny dont les quartiers urbains sont denses et font l'objet d'un projet ANRU. La commune de Chevigny Saint Sauveur (10 076 habitants en 2009) est certes la 4ème commune de l'agglomération en termes de population, mais, elle se caractérise par la présence de quartiers résidentiels à faible densité (pavillons).

- Le Grand Dijon prend note de cette remarque et ces observations seront étudiées dans le cadre de l'élaboration du guide prévue à l'action 1.

Il y a nécessité de leur harmonisation pour ne pas dérouter les conducteurs de véhicules à moteur.

Il faut également matérialiser plus clairement les entrées de ville. L'automobiliste doit prendre immédiatement conscience qu'il entre en ville et ne circule plus sur une rocade ou une nationale.

- Parkings relais et navettes

Il faut conserver le système actuel de navettes entre les parkings relais et l'Hôpital qui constitue une des destinations les plus importantes de l'agglomération et au delà, mais qui restera insuffisamment desservi par le Tram. Ce dispositif est cohérent avec l'action 17, celle de l'amélioration de la mobilité des seniors. Ceux-ci, en effet, ont une demande de soins plus importante.

- Politique tarifaire des transports publics

L'harmonisation de l'offre tarifaire est un facteur favorable à l'utilisation des transports en commun. Mais plus efficace encore serait une tarification basse qui :

- permettrait une plus mobilité des personnes aux plus bas revenus.

- Inciterait davantage tout à chacun de laisser sa voiture. L'augmentation de 20 % du ticket Divia sera un frein à l'utilisation du transport en commun. Le tram n'est pas seulement un moyen de réduire les trajets auto de l'agglomération mais un transport en commun d'utilisation plus facile et de meilleure qualité. Alors que certaines municipalités d'autres régions s'orientent vers le transport urbain gratuit, une tarification trop élevée risque de limiter considérablement l'impact des transports publics urbains.
- Serait une meilleure alternative que les plans de mobilité d'entreprise ou inter-entreprise prévu par l'action 14, plans qui risquent de se révéler d'une efficacité très limitée.

- Mesure de la pollution

Les relevés du réseau Atmos'fair doivent être plus adaptés et plus précis. Il faudrait, entre autres, des relevés sur les grands axes aux heures de pointe.

- La navette a été mise en place par le CHU pour la période des travaux du tramway. Il appartient au CHU de décider de son maintien ou de sa suppression.

- La mise en place d'une tarification solidaire est détaillée dans la délibération du Grand Dijon du 16 février 2012.

- Le ticket Divia à l'unité a certes augmenté mais pas l'abonnement. Par ailleurs, la hausse des tarifs s'est faite en parallèle d'une amélioration de la qualité et de l'offre du réseau de transports urbains dont la fréquentation devrait augmenter. Aussi, malgré l'augmentation de 20% du ticket unitaire (1,20€), il reste l'un des moins chers de France avec 1,40€ de moyenne pour les villes dotées d'un tramway et d'1,30€ pour les autres villes.

La gratuité du réseau ne semble pas être une bonne solution. Les réseaux urbains ayant optés pour la gratuité l'ont fait principalement car leurs recettes/fréquentation étaient très faibles, ce sont d'ailleurs majoritairement des petites agglomérations sans enjeux « transports en commun » très importants qui ont fait ce choix. Pour les réseaux Inter urbains qui ont fait le choix de la gratuité, le débat actuel est « comment revenir à un service payant »...(ex Isère). Développer un réseau performant et attractif à coûts publics et privés maîtrisés semble être un bon compromis.

- Cette association fait partie du dispositif national de surveillance et d'information sur la qualité de l'air, composé d'une quarantaine d'associations

			<p>agrées par le Ministère de l'écologie. Outre ces 6 stations de surveillance, l'Association ATMOSF'AIR Bourgogne a réalisé plusieurs études pour estimer plus finement les émissions atmosphériques sur l'ensemble de l'agglomération grâce à diverses modélisations.</p> <p>Par ailleurs, avec la mise en service du tram et de la Lino, le repositionnement de certaines stations est à l'étude par Atmosf'air.</p>
59	<p>Contribution de Chevigny Environnement</p> <p>Le Conseil d'Administration de Chevigny Environnement – Berniquet Jacques, Charbonnier Marie-Claude, Cornefert Marie-Christine, Debuigne Michel, Denoyelle Nicole, Lonchamp Jean-Pierre, Gilbert, Hadas Annie, Marlyne Pilato, Vouriot Christiane ainsi que Jacob Jean-Paul et Toulouze Gérard.</p> <p>5 rue Jacques Brel 21 800 Chevigny Saint Sauveur</p>	<p>Fort des 120 500 emplois qu'il génère, soit près de 55 % des emplois du département de Côte d'Or le Grand Dijon est le 1^{er} pôle d'affluence de son aire urbaine. Ce rayonnement économique induit un accroissement de la population et particulièrement en périphérie de Dijon avec pour corollaire une augmentation des migrations quotidiennes.</p> <p>Chevigny-Saint-Sauveur est une banlieue résidentielle attractive. La population s'est accrue fortement ces 25 dernières années pour atteindre 10 258 habitants en 2012. Ces résidents souscrivent à cette migration quotidiennement. A Chevigny sur les 4585 actifs de plus de 15 ans recensés en 2008, 3 121 travaillent dans une autre commune de l'unité urbaine. Parmi eux, 2 580 prennent la voiture et 461 les transports en commun. La voiture demeure le 1^{er} moyen de déplacement avec les désagréments qu'il engendre : engorgements aux sorties de la ville aux heures de pointe, pollution de l'air et pollution sonore... et il est clair que l'objectif principal de ce PDU est la réduction de la circulation automobile dans l'agglomération.</p> <p>Les futurs résidents des lotissements en cours de réalisation pourraient regretter d'avoir choisi Chevigny- Saint-Sauveur !</p> <p>L'augmentation du coût des carburants, les contraintes au stationnement tant public que privé qui se multiplient (en ville, diminution des places de parking gratuites et/ou de longue durée ; diminution des emplacements dans les programmes de constructions...) obligent-incident les citoyens à repenser leur mode de déplacement. Encore faut-il que les solutions à leur disposition soient pertinentes (tracé, correspondance) et rapides.</p> <p>Pour les chevignois, la mise en service du tram pourrait bien se traduire par un allongement du temps de trajet du fait du rabattement de la future lianes 7 vers la correspondance Grand Marché (ex Bourgogne). Il est aussi possible de rejoindre la station Piscine Olympique en voiture avec stationnement sur le parking relais Mirande pour aller à Dijon centre. Dans Chevigny, ce rabattement</p>	<p>- Si le temps de parcours est légèrement dégradé sur certaines origines / destinations (gare) pour les habitants de Chevigny, ce n'est pas le cas pour toutes les destinations. Ainsi, le secteur République – Jean Bouhey, zone d'emploi importante et point de connexion des transports en commun, ou le CHU bénéficieront de temps de parcours améliorés. La correspondance proposée à</p>

est envisagé par la création de 2 terminus : Chevigny et Chevigny-Champs Francs. Ce dernier terminus a été envisagé au mépris des chevignois, qui eux prennent le bus.

Le tram à Chevigny se justifie. Et pourtant, la 5ème ville de Côte d'Or, en actuelle expansion se voit privée de tram. Jamais les habitants de la commune n'ont été associés à une quelconque décision de desserte. La voie bus en site propre dans le prolongement de l'Avenue de Bourgogne ainsi que la réserve foncière disponible route de Dijon accrédiétaient ce tracé.

Le vélo, une réelle alternative à l'automobile ?

Accroître de 7 % la part modale du vélo dans les déplacements à l'horizon 2020 est ambitieux. Les aménagements cyclables dont le réseau n'offrent pas encore une réelle alternative.

- Jalonnement inexistant sur certaines connexions interurbaines : Chevigny-Quetigny,
- stationnements sécurisés trop rares,
- aménagements de sécurité en défaut sur bien des tronçons.

Oui au vélo mais pas au péril de notre vie.

Si le vélo ne peut représenter l'unique mode de déplacement sur un tracé donné, son utilisation couplée au tram pourrait intéresser les usagers. Un stationnement vélo sécurisé à Quétigny au terminus station Quétigny Centre et/ou station Piscine Olympique (connexion piste cyclable-parking relais) satisferrai(en)t à cette option.

1) Sécurisation des déplacements vélos et piétons

La réalisation de pistes cyclables en site propre est l'occasion de créer des itinéraires de circulation piétons.

AXE 1 – Actions 3 et 4 : Renforcer la politique en faveur des vélos ; élaborer et mettre en oeuvre le plan directeur des continuités piétonnes.

Grand Marché permettra aussi de raccourcir les temps de parcours vers le Nord et le Sud de l'agglomération. Par ailleurs, avec le nouveau réseau, les temps de parcours seront plus fiables puisque la Liane 1 empruntait de gros axes de circulation et était donc tributaire de la circulation routière. **Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.**

- Certes, la commune de Chevigny Saint Sauveur (10 076 habitants en 2009) est la 4ème commune de l'agglomération en termes de population. En revanche, cette commune se caractérise par la présence de quartiers résidentiels à faible densité (pavillons) contrairement à des communes comme Chenôve ou Quetigny dont les quartiers urbains sont denses et font l'objet d'un projet ANRU.

Le tracé du tramway a fait l'objet d'une large concertation et d'une Déclaration d'Utilité Publique approuvée par le Préfet de région le 17 décembre 2009.

Par ailleurs, l'action 11 prévoit une étude sur la mise en site propre ou en haut niveau de service de certains axes forts de transport en commun (sachant que le réseau tramway a été conçu pour être extensible).

- C'est le sens des actions 3 et 20.

- Une station vélo est envisagée à l'arrêt tram Grand Marché à Quetigny.

La **réalisation d'une piste cyclable-piétons entre Quetigny et Chevigny** le long de l'Avenue de la Visitation **est indispensable** compte tenu de l'importante circulation (voiture, bus, vélos, piéton) entre ces deux communes. Le carrefour dit « rond point percé » est infranchissable pour les piétons et dangereux pour les vélos. Ce tronçon de 250 m qui relierait la piste cyclable le long de la RD107 au réseau cyclable de Quetigny a été prévu dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon de 2004.

La **circulation sur les boulevards Allende et Pallach** (RD 107 pro parte) est intense, de nombreux camions rejoignent les ZI-Est et Excellence 2000. **Piétons et cyclistes ont besoin d'être sécurisés par une piste en site propre.** La réalisation de ce tronçon a été prévue dans le projet d'aménagements cyclables du Grand Dijon en 2004 mais ne s'est pas concrétisée.

2) Accès Chevigny-Quetigny par l'Avenue de la Visitation (ex D 108) « Fig 1 »

AXE 2 – Action 11 : Améliorer la qualité du réseau de transport urbain.

Cette action propose la mise en place de sections de voirie en site propre pour les bus ; la vitesse est maintenue et le confort des passagers est accru. A Chevigny-Saint-Sauveur, le « rond-point percé » situé avenue de la Visitation entre l'église de la Visitation et le stade de Quetigny a été conçu dans cet esprit. Cet aménagement a été réalisé en 2009. Il s'agit d'un carrefour à chicanes permettant aux bus de franchir directement le carrefour. Il a été le siège de plusieurs accidents impliquant les 2 roues. Les accrochages avec les voitures n'ont fort heureusement générés que des dégâts matériels (au demeurant fort désagréables pour les automobilistes concernés). Il convient de modifier au plus tôt ce carrefour accidentogène. L'association Chevigny Environnement a suggéré d'autoriser tous les véhicules sur l'axe Chevigny-Quetigny à franchir directement le rond point et de placer des STOPS aux entrées latérales sur l'avenue.

3) Itinéraire de contournement de Chevigny par l'ouest « Fig 2 »

AXE 1 – Actions 7 et 9 : Définir des itinéraires poids lourds – Hiérarchiser le réseau viaire.

Les récentes constructions de quartiers sur l'ouest de Chevigny (construction de 1 500 logements en 4 tranches entre 2005 et 2015) augmentent le parc automobile résidentiel dans cette zone. Sa desserte en direction de Dijon via Mirande, Sennecey et l'A39 ainsi que le trafic vers Neuilly, Crimolois, Sennecey s'effectue par la RN 107. Cette dernière est la voie d'évitement normal du centre

- La réalisation d'une piste cyclable appartient au gestionnaire de voirie et le Grand Dijon rappelle que dans l'article 228-2 du Code de l'environnement, des itinéraires cyclables doivent être prévus à l'occasion de travaux de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. Cet article s'applique quelque soit la domanialité et le gestionnaire de voirie.

- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respects des objectifs législatifs.

Concernant les voitures particulières et les conditions de sécurité du secteur, cet aménagement relève du gestionnaire de voirie.

Du point de vue du gestionnaire des transports en commun (compétence Grand Dijon), cet aménagement semble justifié puisqu'il permet d'améliorer la fluidité des bus Divia.

- Un des objectifs du PDU 2012 – 2020 est de contribuer à réduire le trafic automobile (objectif fixé par la loi). Or, réaliser une nouvelle infrastructure routière qui favoriserait la circulation automobile va à l'encontre des objectifs du développement durable et législatifs. Par ailleurs, cette voie de contournement pourrait encourager à l'étalement urbain et accroître davantage les flux routiers

ville de Chevigny : elle est empruntée par les automobiles et poids lourds qui se rendent dans les 2 Zones industrielles ainsi qu'en direction d'Arc-sur-Tille.

La circulation sur cette voie est très importante et génère régulièrement des bouchons en sortie des lotissements ainsi que le soir dans le sens Dijon-Chevigny.

Un projet de voie de contournement de Chevigny parallèle aux Bds Allende et Pallach, entre la Route de Dijon et la ZI Excellence 2000 a été envisagé par la municipalité. Ce projet tarde à se réaliser en raison de son tracé qui empiète inévitablement sur le territoire de la commune de Sennecey.

Une concertation entre les municipalités concernées, le Conseil régional et le Grand-Dijon pourrait débloquent une situation actuellement conflictuelle entre 2 communes.

4) Déplacement du péage de l'A39

AXE 1 – Action 9 : Hiérarchiser le réseau viaire et AXE 3 – Action 19 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia.

Lorsque l'on parle déplacements sur l'est dijonnais, de longues files de voitures qui se forment chaque jour matin et soir laissent à penser que beaucoup ne sont pas adeptes des transports en commun. D'un côté, heureusement ; car les quelques bus Divia sont bondés sur cette partie du réseau aux heures de pointe. D'un autre côté, il est désolant de voir tant de véhicules au touche à touche avec toutes les pollutions qu'ils génèrent.

Si l'on regarde d'un peu plus près la situation, l'on s'aperçoit que ce flot de véhicules ne se forme pas dans les communes riveraines de Dijon, mais vient de bien plus loin.

La D905 est archi saturée chaque matin et soir. L'aménagement et la mise en service de la plate forme logistique de Fauverney ne sont pas pour améliorer la situation. Le matin, accéder aux deux ronds-points situés en amont du péage de Crimolois n'est pas une partie de plaisir. Quant au retour de Dijon le soir à ces mêmes ronds-points, il se forme souvent un encombrement qui déborde sur l'A39, et les conducteurs peu rassurés, warnings allumés et à l'arrêt, voient les camions qui roulent à 90, voire 100 km/h, les raser.

Doit-on attendre un accident meurtrier pour prendre des mesures ?

Depuis de longues années, la députée locale, Mme Darciaux, milite pour une gratuité de l'A39 jusqu'à Auxonne. Cela aurait le mérite de soulager la D905.

pendulaires entre le périurbain et l'agglomération.

- Les actions 19, 22 et 24 du PDU traitent des flux provenant de l'extérieur de l'agglomération en offrant des solutions alternatives à la voiture performantes. Ces actions contribueront à réduire les flux routiers provenant de l'extérieur en direction de l'agglomération.

- Ce n'est pas du ressort du PDU. La gratuité de l'A39 va à l'encontre de l'objectif prioritaire du PDU qui est de limiter l'usage de la voiture particulière. Rendre l'A39 gratuite jusqu'à Auxonne inciterait à l'étalement urbain et à l'augmentation

La **création d'un parc de stationnement sur la D905 entre Sennecey et l'entrée de Dijon** (à la hauteur de la ferme de Morveau) et la mise en place d'une navette pour retrouver le tramway à la station Université éviteraient l'entrée dans Dijon d'un flot important de voitures et pourraient faciliter la vie aux « oubliés du tram ».

La création d'un échangeur complet à Crimolois améliorerait également la situation. On nous a bien amené les camions, mais pas les infrastructures qui vont avec ! Après la Lino au nord-ouest, un péage déplacé et un échangeur complet au sud-est seraient les bienvenus.

5) Desserte ferroviaire Neuilly-Dijon :

AXE 3 – Action 19, 20 et 22 : Développer l'offre de stationnement automobile de rabattement sur le réseau TER et Divia – Développer l'offre de stationnement vélos sur les réseaux TER et Divia – Optimiser l'accès de l'agglomération en TER

Un autre axe de recherche mérite d'être approfondi. Il s'agit de la desserte SNCF de Neuilly pour les trains en provenance d'Auxonne.

Pour mémoire, rejoindre la gare de Dijon-Ville en partant de la halte de Neuilly-les-Dijon ne demande que 20 minutes (10 minutes de marche en moyenne et 10 minutes de train).

Le même exercice en partant du lotissement « Les Résidences de Chevigny-Saint-Sauveur » et en empruntant bus et tram demandera... 46 minutes.

De nombreuses communes sont impactées par cette voie SNCF. Nous avons cité Dijon, Neuilly-Les Dijon et Chevigny. Mais nous pouvons y ajouter Fauverney, Genlis, Sennecey-Les-Dijon, voire Rouvres en Plaine.

La halte de Neuilly, qu'il est indispensable de conserver, est un point central intéressant. Pour cela, il faudra aménager une voie piétonne et 2 roues (mobs, scooters, motos, voire quads, car pour leurs utilisateurs il est moins dangereux de rouler sur 3 km que sur 15 pour rejoindre la gare de Dijon-ville) **qui relie Sennecey-les-Dijon (en partant des logements de gendarmerie), les lotissements ouest de Chevigny et Fauverney.**

Les chemins agricoles actuels pourraient servir de support à cette future voie.

Comme nos communes ne comptent pas que des adeptes des deux-roues, il sera nécessaire **d'aménager un parc de stationnement de voitures**. La suppression des passages à niveaux (Neuilly et Crimolois) offre une opportunité pour créer ce parc puisque la zone côté nord de la voie subira de fortes transformations pour

des flux routiers entre Dijon et Genlis.

- La création de P+R ne peut se faire qu'en lien direct avec une ligne forte de transports en commun (TER, tramway...).

- Le Grand Dijon précise qu'il n'est pas gestionnaire de cette voirie et qu'un tel aménagement favoriserait l'usage de la voiture particulière.

- Le Grand Dijon appuie cette demande mais l'Autorité Organisatrice de Transports compétente est la région Franche Comté. Si l'offre TER devient importante à la halte de Neuilly les Dijon, il conviendra en effet d'étudier les possibilités d'aménagement et d'accessibilité de la halte.

Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne toutefois de mettre en place prochainement la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER dans l'ensemble des haltes de l'agglomération.

		<p>permettre aux résidents de pouvoir accéder à la D905.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compte tenu du nombre d'habitants supplémentaires lorsque les nouveaux quartiers (ouest de Chevigny, Sennecey et Crimolois) seront terminés, le nombre d'usagers potentiels augmentera sensiblement. - Ne pas oublier que cette navette ferroviaire marche dans les 2 sens et véhiculera des habitants de Dijon travaillant sur Chevigny, Sennecey ou Crimolois. - On peut parler du coût de cette liaison pour les usagers (environ 2,5 € en coût unitaire et bien moins cher pour les utilisateurs d'abonnements (carte travail, étudiants, retraités, familles nombreuses, abonné régulier, etc...)). - On doit également réfléchir sur l'aménagement de cette navette (accès handicapés, transport vélos, poussettes, etc...). - Cette navette est gérée par la région Franche-Comté, et pour qu'elle soit efficace, il est nécessaire d'aménager quelque peu les horaires. Il faut connaître le nombre d'utilisateurs journaliers sur Auxonne et Genlis et faire de la pub ciblée sur le bassin d'utilisateurs en expliquant les avantages de ce moyen de transport. <p>La validation du PDU par les usagers des transports est une démarche essentielle et indispensable pour mettre en évidence les problèmes spécifiques soulevés par les utilisateurs. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons ardemment que ces propositions soient prises en compte et travaillées avec toute l'importance qu'elles méritent.</p>	
60	<p>Contribution de l'Association des Sacrifiés du Tram</p> <p>(Présidente : Séverine Charlot)</p> <p>3 rue de l'Eglise 21 800 Sennecey les Dijon</p>	<p>C'est avec surprise et incompréhension que nous avons découvert le nouveau plan de transport du Grand Dijon. Nous profitons de l'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains pour vous faire part de nos revendications en tant qu'association représentant les usagers des transports en commun des communes de Crimolois, Neuilly-Les-Dijon, Sennecey-Les-Dijon.</p> <p>Certes, le Tram représente un progrès écologique. Mais on se demande pourquoi des communes correctement desservies jusqu'alors par le bus et excentrées du trajet du tram devraient y être rattachées sans aucune cohérence cartographique et sans aucune logique d'optimisation des temps de trajets ?</p> <p>Nous pensons aux personnes âgées ou à mobilité réduite qui se rendent actuellement très régulièrement au complexe funéraire de Mirande, au CHU et au centre de Dijon. Quelles conditions de transport auront-ils à subir sans un accès direct et facile à ces pôles alors même que nous devons faire face à une</p>	<p>- Si le temps de parcours est dégradé sur certaines origines / destinations (gare, CHU) pour les habitants de Sennecey, ce n'est pas le cas pour toutes les destinations. Ainsi, le secteur République – Jean Bouhey, zone d'emploi importante et point de connexion des transports en commun, bénéficiera de temps de parcours identiques à ceux existants actuellement. La correspondance proposée à Grand Marché permettra aussi de raccourcir les temps de parcours vers le pôle urbain Quetigny/Chevigny, pôle dont dépend administrativement Sennecey les Dijon (écoles, clubs sportifs, CAF, CPAM...). Pour les élèves</p>

population vieillissante ?

Nous pensons également à nos étudiants, à nos collégiens, à nos lycéens scolarisés sur Dijon, en dehors de leur établissement de secteur, pour diverses raisons (souvent dues à des options ou des formations non dispensées). Devront-ils alors se lever à l'aube pour arriver à l'heure et subir la fatigue et le stress de plus de 2 heures de trajets par jour ? Partant au mieux au lever du jour et rentrant souvent à la nuit tombée (surtout en hiver) avec tous les problèmes de fatigue et d'insécurité engendrés.

Les responsables de ces jeunes parlent déjà de les emmener et d'aller les chercher avec leurs voitures personnelles. C'est une régression écologique, un véritable retour en arrière et une injustice sur le plan économique et social.

Nous pensons aussi aux écoles et aux centres de loisirs de nos communes qui se rendent très régulièrement à la Piscine Olympique ou encore au centre-ville (sorties musées, découverte du patrimoine dijonnais...).

L'augmentation du temps de trajet accompagné d'une multiplication de changements (obligation de prendre non seulement un bus mais également le tram, voire un autre bus ou de marcher) et donc des risques accrus amèneraient la suppression pure et simple de ces sorties. En effet, les animateurs de centres de loisirs, les accompagnateurs et les instituteurs ne désireraient pas voir leur responsabilité engagée dans de telles conditions (en particulier pour les enfants les plus petits). Sans oublier que le temps scolaire est de plus en plus compté.

Nous pensons enfin à nos actifs, qui auront également des temps de trajets alourdis. Beaucoup nous ont confessé envisager, dans ces conditions, la reprise de leur véhicule pour moins de contraintes, de stress, et de temps perdu dans les transports, allant à l'encontre même de la politique écologique et économique recherchée par tous et plus particulièrement par le PDU.

Il en va de même du personnel hospitalier, qui en plus de leurs horaires décalés devront marcher et traverser quelquefois tout le complexe avant d'arriver à leur service.

Depuis cette année, les horaires de train en gare de Neully-les-Dijon ne sont plus compatibles avec ceux de la plupart des usagers. Ce trajet rapide (moins de 10 minutes pour aller à la gare de Dijon Ville) mais néanmoins onéreux (2,30 € le trajet) se retrouve ainsi délaissé.

La prise en compte de la nécessité de reprendre son véhicule personnel devient inévitable dans ces conditions, provoquant ainsi nombre de problèmes :

- écologiques : pollution de l'air, nuisances sonores...

scolarisés en centre ville de Dijon, un Bus Class' direct permettra aux élèves de rejoindre leurs établissements sans correspondances (cela concerne: Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot). Enfin, les habitants de Sennecey les Dijon bénéficieront de temps de parcours nettement améliorés avec le Nord et le Sud de l'agglomération.

Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway.

Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.

- Suite à ce constat, le Grand Dijon est intervenu auprès de la région Franche Comté afin qu'elle veuille bien étudier de nouveaux horaires plus adaptés.

- financiers avec l'augmentation constante du prix des carburants,
- logistiques avec une saturation du réseau routier.

Suite à cet état des lieux, nous pouvez constater que notre situation va à l'encontre même des objectifs du Plan de Déplacements Urbains quant au développement des modes alternatifs à la voiture particulière, qui dans notre cas deviendra nécessaire, voire obligatoire et quant à l'assurance du bien être des habitants.

Nous vous proposons donc des solutions qui amélioreraient le réseau de transport dijonnais :

Tout d'abord concernant les réseaux Divia :

La ligne B16 doit absolument conserver son tracé actuel au moins jusqu'au Parc des Sports, ce qui permettrait aux usagers de pouvoir se rendre :

- Au complexe funéraire avec un bus fixe et régulier,
- A la piscine olympique pour toute l'activité personnelle, scolaire ou périscolaire,
- Au CHU qui comme mentionné dans le PDU contribue à faire du Grand Dijon le premier pôle d'influence de la région et qui malgré son développement constant n'est aucunement traversé, tout juste contourné par le tram. Son accès est conditionné au maintien des navettes gratuites actuelles dont la disparition plus ou moins programmée serait catastrophique.
- Au tram et à des liaisons directes avec plusieurs autres lignes de bus (notamment L3, B11, B19, L5,...) ce qui permettrait d'optimiser l'accès des usagers vers un maximum de leurs destinations.

Voir de jumeler cette ligne avec le bus 19 de Saint Apollinaire.

Il nous semble également beaucoup plus logique de conserver le soir Proxi 32 qui assure un accès direct à Dijon centre mais sur une ligne fixe et régulière soit de rallonger la ligne 12 jusqu'à Crimolois et permettrait ainsi de desservir la rue du Mont Blanc.

- Le tracé de la ligne 16 a été étudié et construit dans l'intérêt du plus grand nombre et améliore certaines origines / destinations. Ses temps de parcours seront également plus fiables puisque la ligne emprunte des itinéraires moins encombrés par les flux routiers.

- La navette a été mise en place par le CHU pour la période des travaux du tramway. Il appartient au CHU de décider de son maintien ou de sa suppression.

- Actuellement, il n'existe pas de lignes régulières à Crimolois mais uniquement un Transport Proxi à très faible fréquence (2 AR/jour et uniquement à la demande le samedi). Avec le nouveau réseau, le lien vers le centre de Dijon s'effectuera pour les scolaires par un Bus Class' direct (cela concerne les établissements : Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot), pour les autres grâce à une ligne régulière d'une fréquence de 15 mn en heure de pointe à 20/25 mn en heure creuse avec correspondance avec la ligne T1. La ligne B16 fonctionnera aussi les samedis et dimanches après midi. Ils bénéficieront toujours du Bus Class' en direction de Chevigny (établissements de rattachement).

		<p>Pourquoi faudrait-il supprimer des lignes de bus alors même que dans d'autres villes telles que Reims, l'arrivée du tram a permis de doubler le nombre de bus et de re-dynamiser les transports en commun ?</p> <p>Ensuite concernant le réseau TER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est indispensable d'homogénéiser la tarification du trajet avec celle du réseau du bus et tram, autorisant par le biais d'un abonnement moins onéreux l'accès au TER et au réseau DIVIA afin de rendre ce mode de transport rapide et efficace accessible à tous. - Les horaires doivent prendre en compte les demandes des usagers et doivent tenir compte des « heures de pointes ». <p>Comme vous, nous pensons « qu'il est nécessaire de bâtir un réseau DIVIA performant et adapté au contexte et aux besoins des usagers » (Tome 2 page 43).</p> <p>Nous espérons vivement que nos demandes seront enfin prises en considération, et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.</p>	<p>Pour les habitants de Crimolois, le nouveau réseau est une vraie avancée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avec l'arrivée du tramway, le réseau est renforcé puisque l'offre kilométrique passe de 10,3 millions de km/an à 10,8 millions de km/an dont 8,6 millions de km effectués par les bus par an. - Il s'agit d'une réflexion qui est en cours avec la région Bourgogne. Afin de favoriser l'intermodalité, le Grand Dijon ambitionne de mettre en place prochainement la possibilité pour les usagers munis d'un titre Divia d'emprunter le TER dans l'ensemble des haltes de l'agglomération. - Les Autorités Organisatrices de Transports concernées travaillent en collaboration pour établir des horaires et des correspondances adaptées entre les différents réseaux (cf. action 12).
61	<p>Contribution de Quetigny Environnement</p> <p>Maison des Associations 2A Boulevard Olivier de Serres 21 800 Quetigny</p>	<p>Plusieurs questions et difficultés se posent actuellement à Quetigny dans le domaine des déplacements :</p> <p><u>1 - l'arrivée du Tram</u></p> <p>Si Quetigny-environnement a soutenu ce projet depuis le début, elle a aussi fait part de certaines interrogations et difficultés qui y sont liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>les parkings relais</u> <p>Ils sont insuffisants à l'heure actuelle le long des trajets du Tram. Si l'on veut éviter des stationnements de raccordement dans les quartiers et rues avoisinant les stations de tram ou de bus, il faut créer d'autres parkings relais ou, comme le suggère l'action 31 du PDU, organiser « la complémentarité entre les demandes (résidents, employés, clients) » pour une utilisation optimale de l'espace disponible.</p> <p>A Quetigny, par exemple, il devrait être possible d'utiliser partiellement les parkings de la zone commerciale (Carrefour, Conforama,...) pour ces</p>	<p>- C'est le sens de l'action 19. Par ailleurs, le P+R Portes de Mirande pourrait être étendu si des besoins sont identifiés. Il faut également noter que la multiplication des P+R aux entrées de l'agglomération pourrait inciter à l'étalement urbain.</p>

stationnements de raccordement, soit en dédiant une partie de ces espaces à de vrais parkings relais, soit en fléchant les lieux autorisés à être partagés pour le stationnement.

Si rien n'est fait rapidement, une première nuisance immédiate sera l'engorgement du parking de la place centrale qui doit servir pour l'essentiel aux habitants de Quetigny.

– **Le réseau de rabattement**

Le réseau de rabattement vers le Tram doit être adapté et permettre réellement aux habitants d'accéder rapidement et facilement au Tram pour que la mise en place de ce moyen de déplacement ne soit pas un recul pour une importante population de Quetigny (quartier des allées Cavalières, Grand Chaigney, Fontaine village). Les deux lignes en provenance de Crimolois (16) et de Chevigny ne répondront que partiellement au besoin d'un rabattement rapide sur la ligne de Tram. Il nous semble qu'une navette de rabattement spécifique sur Quetigny serait beaucoup plus utile. Il faudrait au moins l'expérimenter.

– **Les stations vélo**

Une seule est prévue par le PDU. Il en faut une par arrêt accueillant des vélos personnels dans de bonnes conditions de sécurité.

2 – la zone commerciale

– **les passages piétons vers et dans la zone commerciale**

Tout ou presque reste à faire. Cette zone, comme beaucoup d'autres a été organisée presque exclusivement pour les voitures. Comme le prévoit l'action 4 du PDU, c'est un véritable plan de continuité piétonne qu'il faut mettre en place.

– **Les axes d'accès vers cette zone commerciale**

Un gros point noir subsiste aujourd'hui : le carrefour de Conforama et de l'avenue de l'Université.

Le délestage par le boulevard des Champeaux ne suffit pas. L'afflux de voitures depuis l'Arc et St Apollinaire vers la Zone commerciale et/ou vers Chevigny/Sennecey/Neuilley est tel qu'il faut envisager sérieusement une solution à ce problème.

- Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2 lignes de tramway. **Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.**

La ligne 16 et la Lianes 7 auront ce rôle de rabattement. Il n'est pas prévu de mettre en place une navette spécifique.

- C'est le sens des actions 3 et 20. Actuellement, 9 stations vélos sont envisagés (cf. carte p. 18). Si le succès est avéré et des besoins identifiés, ces dispositifs de stationnement sécurisés pour les vélos pourraient être développés à terme.

- Le Grand Dijon prend note de la remarque et le schéma directeur des continuités piétonnes concernera l'ensemble de l'agglomération y compris les zones commerciales.

- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Il est toutefois précisé que le carrefour de Conforama a été réaménagé dans le cadre des travaux du tramway afin de simplifier, sécuriser et fluidifier le trafic.

Le Grand Dijon rappelle également que le développement d'un réseau de transports en commun est consubstantiel à la réduction de la voiture particulière. Des études ont permis de prendre en compte ce trafic existant.

	<p>3 – la densification de l'habitat autour du Tram Il n'y a plus beaucoup d'espaces pour cette densification, la ligne de Tram est bordée par les zones commerciale et industrielle. Quetigny-Environnement demande à être consultée sur tout projet de densification.</p>	<p>- Les opérations d'aménagement <u>privées</u> ne peuvent être soumises à concertation ; seules les opérations publiques peuvent y être sujettes.</p>
<p>62</p>	<p>Contribution de l'ARFAJ (association des résidents de la Fontaine aux Jardins à Quetigny)</p> <p><u>Notre 1^{ère} revendication</u> est de demander la réouverture de la rue des Charrières afin que les habitants de ce quartier puissent accéder facilement à la zone commerciale. Il faut savoir que les services de secours ont beaucoup de difficultés pour accéder aux domiciles des victimes à secourir. Dès la réouverture de cette rue nous réclamons des aménagements : zone 30, interdiction aux véhicules supérieurs à 3,5 tonnes, ralentisseurs, emplacements de places de stationnement, etc.</p> <p><u>Notre 2^{ème} revendication</u> est la modification de la sortie de la place de l'Europe sur le boulevard du même nom car les habitants de cette partie du quartier éprouvent de grandes difficultés pour sortir de leur impasse. Concernant la ville de Quetigny nous sommes préoccupés par un nombre important de points noirs : le carrefour de Conforama qui occasionne déjà des bouchons quotidiens va rester un secteur très sensible, le carrefour du château sera un un endroit très dangereux. Le boulevard Olivier de Serre malgré des aménagements et une zone 30 est un axe très fréquenté car cette voie sert d'accès à la zone commerciale pour les habitants du quartier des allées cavalières (750 logements) mais aussi ceux des villes au Sud Est de Quetigny. Il serait bon d'ouvrir la voie en site propre derrière le lycée agricole à tous les véhicules afin de réduire les nuisances pour la population de Quetigny. Il faut faciliter l'accès au maximum à la zone commerciale (la plus grande de Bourgogne) sans aggraver la circulation à l'intérieur de la ville.</p> <p>En ce qui concerne les piétons, la traversée de l'Avenue de l'Université sera très dangereuse (2 lignes du tram + 4 voies routières) surtout pour les personnes âgées, les handicapés et les enfants.</p> <p>Les pistes cyclables sont en pointillés, il est très important de les raccorder.</p>	<p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. L'aménagement et la circulation de la rue des Charrières relève de la commune de Quetigny.</p> <p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Il est toutefois précisé que le carrefour de Conforama a été réaménagé dans le cadre des travaux du tramway afin de simplifier, sécuriser et fluidifier le trafic. Par ailleurs, le PDU intègre de nombreuses actions dont l'objectif est de réduire les flux routiers provenant du périurbain à destination de l'agglomération via des offres de transport alternatives (cf. actions 12, 19, 20, 22, 24 et 25).</p> <p>- Cette remarque particulière ne relève pas directement du PDU qui instaure les grands principes et actions à entreprendre en terme de déplacements dans le respect des objectifs législatifs. Concernant les voitures particulières et les conditions de sécurité du secteur, cet aménagement relève du gestionnaire de voirie. Du point de vue du gestionnaire des transports en commun (compétence Grand Dijon), cet aménagement semble justifié puisqu'il permet d'améliorer la fluidité des bus Divia.</p> <p>- Avant le tramway, cette traversée était dangereuse (voirie urbaine 2x2 voies très importante). La mise en service du tramway va permettre de mettre en place des aménagements de sécurité qui vont apaiser la circulation routière et protéger les piétons.</p> <p>- Le nouveau schéma directeur des cyclistes prévu dans l'action 3 du PDU aura vocation notamment à raccorder les discontinuités cyclables existantes.</p>

		<p>Pour les parcours domicile travail, il faut inciter le co-voiturage, développer le travail en journée continue et le travail à domicile, les restaurants d'entreprise.</p> <p>En raison de l'attractivité du tram nous craignons l'apparition de parkings sauvages à proximité des arrêts de Quetigny : place Centrale et ses environs, au grand marché et chalands.</p> <p>En ce qui concerne les transports aériens, nous protestons contre l'aéroport Dijon-Bourgogne en raison de son implantation dans une partie de l'agglomération dijonnaise fortement urbanisée et surtout en plein extension. Il faut rappeler qu'il existe à 30 minutes de Dijon l'aéroport de Dole-Travaux qui est géographiquement mieux situé entre Dijon et Besançon.</p> <p>Enfin il conviendra d'harmoniser la vitesse dans tous les lotissements (dans toutes les communes) à 30 km/heure.</p> <p>En ce qui concerne les rocades urbaines , il faut envisager une vitesse limitée à 90 km/heure.</p>	<p>- C'est le sens des actions 14, 24 et 25. Ces problématiques pourront être traitées dans le cadre des PDE.</p> <p>- Consciente de ces risques, la Mairie de Quetigny a adopté des mesures locales. (réglementation stationnement...).</p> <p>- Cette remarque est entendue mais le transport aérien ne fait partie des objectifs d'un PDU qui traite uniquement des déplacements urbains.</p> <p>- Au travers de l'action 1, le Grand Dijon recherche une cohérence entre les zones apaisées au sein de l'agglomération. Néanmoins, il n'est pas prévu de généraliser les zones 30 dans tous les lotissements. La mise en place de ces zones se fera au cas par cas.</p> <p>- La Lino, mise en service fin 2013, sera limitée à 90 km/h voire 70 km/h sur certaines sections. Une réflexion pour mettre en place une vitesse à 90 km/h sur l'ensemble de la rocade Est dès la mise en service de la Lino est également en cours.</p>
63	<p>Contribution de Saint Apollinaire Environnement</p> <p>(Président : Thierry Roux)</p> <p>Maison des Associations 129 rue Saint Jean 21 850 Saint Apollinaire</p>	<p>L'association Saint-Apo-Environnement demande qu'un parking-relais soit construit à l'entrée de la commune de Saint-Apollinaire.</p> <p>A la réunion organisée au SCOT le 14 mars dernier, il a été admis que le rond-point à l'extrémité de l'Arc est un gros point noir en raison de son extrême saturation aux heures de pointe.</p> <p>Le PDU prévoit que les parkings-relais doivent être développés pour limiter la circulation des voitures dans l'agglomération.</p> <p>Il préconise également le développement du co-voiturage.</p> <p>A l'entrée de la commune de Saint-Apollinaire, côté Varois, à proximité de l'avant dernière sortie de l'Arc, jouxtant le centre commercial Inter-Marché, se situe un terrain vague appartenant actuellement au SDIS. Nous demandons que ce terrain soit cédé au Grand Dijon pour y construire un des parkings-relais que prévoit le PDU.</p> <p>Une telle installation présentera plusieurs avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les automobiles venant de l'Est s'arrêteront avant le rond-point évoqué plus haut, le délestent ainsi d'une partie de sa circulation. 	<p>- C'est le sens de l'action 19 du PDU. Toutefois, il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, de réaliser un P+R à l'entrée de la commune de Saint Apollinaire. Il faut également noter que la multiplication des P+R sur l'agglomération dijonnaise peut avoir comme conséquence de favoriser l'étalement urbain. Par ailleurs, les P+R doivent être connectés à des axes forts de transports en commun (ligne de tramway ou TER) ; ce qui n'est pas le cas ici.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ● La circulation dans Saint-Apollinaire sera réduite également, car bon nombre d'automobilistes traversent actuellement la commune pour éviter ledit rond-point. ● Les voitures n'iront pas s'agglutiner avenue Raymond Poincaré, là où leurs conducteurs iront prendre le tram. <p>Il est évident qu'à ce parking relais devra s'adjoindre une navette, qui transportera les automobilistes à la station du tram la plus proche.</p> <p>Il sera judicieux d'y installer également une station vélodi.</p> <p>Enfin, il serait novateur, dans une cité qui veut devenir un modèle environnemental, d'imaginer le concept d' « gare de co-voiturage » : une structure dans laquelle les utilisateurs du parking pourront consulter une borne internet et programmer un co-voiturage, attendre à l'abri le co-voituré ou le co-voitureur, recharger leur carte mobigo. Le concept serait à étudier : libre-service ou employé Mobigo aux heures de pointe ? Abonnement ou paiement ponctuel ? Autres services qui pourraient être mise à la disposition des utilisateurs ?</p> <p>L'association St-Apo-environnement est persuadée qu'un tel parking ne pourra qu'être bénéfique et participera à la diminution de la circulation dans l'agglomération dijonnaise, ce qui est l'objet de ce PDU.</p>	<p>- L'implantation de stations Vélodis sur le secteur n'est pas pertinent. En effet, les services de vélos partagés (Vélodi) fonctionnent sur des zones denses pour des trajets courts (centre ville, pause déjeuner...)</p> <p>- C'est le sens de l'action 24 et des réflexions sur ce sujet sont menées par les Autorités Organisatrices de Transport concernées.</p>
--	--	--

Lieu d'enquête publique : Saint Apollinaire

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
64	M. Moureaux	<p>- Cette abondante littérature n'est nullement convaincante du bien-fondé pour notre ville de l'arrivée du tram. Le PDU est décliné manifestement à la ville phare de l'agglomération qui est Dijon ; n'oublions pas qu'une partie de nos impôts contribue à la trésorerie de celle-ci.</p> <p>- Un bus le 3 amenait les épleumiens directement à la Place Darcy et à la gare : deux points centraux de Dijon. A l'avenir, ils devront changer : prendre un bus pour se rendre à la station Tram et attendre celui-ci. Outre les ennuis du</p>	<p>- Le PDU concerne l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains (PTU) qui correspond à l'agglomération soit les 22 communes membres du Grand Dijon. Le PDU n'a pas pour vocation d'argumenter sur le bien fondé du tram (cf. dossier Déclaration d'Utilité Publique du tram) mais bien d'accompagner sa mise en service par la mise en œuvre d'actions diverses et ciblées.</p> <p>- Le réseau a été structuré de façon à connecter au plus tôt les lignes au tramway et éviter ainsi les concentrations de lignes vers le centre ville. D'un réseau en « étoile », le réseau sera construit autour de la colonne vertébrale que sont les 2</p>

	<p>changement, particulièrement si l'on est chargé, ils subiront un temps de parcours supérieur.</p> <p>Ces dispositions amèneront certains usagers âgés et à mobilité réduite à prendre leur véhicule (1er échec du PDU) et ensuite à se garer (2ème échec) car il semble qu'il y ait de moins en moins de places de stationnement (cf. Place de la République où le stationnement « serait supprimé »).</p> <p>- En outre, on apprend que la construction d'un immeuble au coin de la rue Charles Dumont et de la rue Daubenton efface complètement le parking existant. Où iront les voitures des résidents car avec un garage pour un véhicule par appartement, cette organisation ne permettra pas le garage de deux voire trois véhicules par appartement. Il est impossible d'ignorer l'existence de plusieurs automobiles par foyer ; on sait les difficultés à trouver un emploi sans véhicule, entre autres raisons d'en posséder une.</p> <p>- En conclusion, on peut donner de la facilité de circulation ainsi que de la diminution de la pollution sans évoquer le coût de l'opération en période de dettes à tous niveaux.</p>	<p>lignes de tramway. Ce rabattement vers la ligne T2 du tramway permettra aux Epleumiens d'accéder rapidement aux grands équipements (piscine olympique, CHU, Université, Grand Stade,...) mais aussi au centre ville. Bien que nécessitant une correspondance, les temps de parcours vers la gare ou Place Darcy seront d'ailleurs améliorés par rapport au réseau actuel. En outre, la ligne 11 desservira directement le centre ville (Place du 30 octobre, Place Wilson, Place du Théâtre).</p> <p>Les principes d'organisation du réseau bus + tram seront exposés dans le PDU.</p> <p>- Le Grand Dijon ambitionne de devenir une référence écologique et se doit de fixer des objectifs ambitieux. Cette volonté de réduction importante de la place de la voiture dans la ville s'accompagne par une volonté de développer les transports en commun et les modes doux et d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle. Cela répond également aux objectifs auxquels doivent satisfaire les PDU selon la loi (diminution du trafic automobile, de la pollution atmosphérique...)</p> <p>- Le Grand Dijon s'appuiera sur l'ensemble de ses partenaires (gestionnaires de voirie, AOT...) pour mettre en œuvre les actions : moyens financiers qui soient acceptables pour la collectivité et le contribuable</p>
--	---	--

Lieu d'enquête publique : Sennecey les Dijon

N°	Identification	Remarques formulées	Réponses apportées
65	<p>Mr Belleville</p> <p>Ferme du Bassin 21 800 Sennecey les Dijon</p> <p>+ Délibération du 30 mars 2012 sur le projet de PDU</p> <p>+ Délibération du 25 novembre 2011</p>	<p>En ma qualité de simple citoyen de Sennecey les Dijon, je souscris sans réserves aux remarques exprimées par le Conseil municipal de la Commune par sa délibération du 30 mars 2012 sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Dijonnaise (COMADI).</p> <p>Il est en effet pour le moins curieux qu'une agglomération qui souhaite devenir une référence écologique en matière de flux de déplacements notamment, concentre ses efforts sur trois des principales villes de l'agglomération Dijonnaise (Dijon, Chenôve, Quetigny) en réinstallant 50 ans après le dernier tramway dijonnais, 2 nouvelles lignes de tram desservant ces 3 villes.</p> <p>En effet, si le coût de ces travaux peuvent justifier leur concentration géographique, il n'en demeure pas moins que la création de ces 2 lignes va avoir des conséquences importantes quant aux flux nouveaux de véhicules (générés</p>	<p>- Une étude d'un modèle de trafic à l'horizon tramway et Lino (qui a été intégré dans l'annexe 2 du PDU) montre que le trafic devrait être reporté surtout sur l'axe Rocade/Lino et sur des voies comme le boulevard Palissy qui sont en</p>

	<p>sur le réseau Divia Bus et tram 2012</p>	<p>par la création de ces voies « tram ») déplacés sur d'autres axes de circulation, notamment le CD 122a qui traverse notre commune...</p> <p>De plus, les modifications proposées du réseau Divia desservant notre village ne vont pas dans le sens d'une moindre utilisation de la voiture par les Senneçois : la desserte proposée va rallonger le temps de parcours pour accéder à l'entrée de Dijon.</p> <p>Résultat : Bon nombre de Senneçois risquent de prendre (ou de reprendre...) leur voiture pour se rendre à Dijon. Cela va à l'encontre de ce que souhaite le Président de la COMADI à savoir diminuer les flux des véhicules entrant dans Dijon (qu'il estime en augmentation à 1 000 véhicules/jour chaque année...).</p> <p>Enfin, pour pallier ce risque d'engorgement aux portes de la ville centre et répondre aux enjeux écologico-économiques d'un déplacement apaisé et choisi, il est absolument indispensable d'intégrer à cette réflexion toutes les options de déplacements doux et notamment l'aménagement d'une piste cyclable sur le CD 122a reliant et maillant définitivement les pistes et bandes cyclables existantes du CD107 et de la RD905.</p> <p>Ce projet de piste cyclable sur le CD122a n'est pas nouveau. Il était inscrit dans le schéma de déplacement vélo de la COMADI en 2004 !! Pour des raisons politiques, l'exécutif de la COMADI s'est désengagé de ce à quoi il s'était engagé quelques années auparavant...</p> <p>Cette position est en totale contradiction avec la volonté exprimée par la COMADI d'être un exemple écologique en matière de déplacements intermodaux.</p> <p>Je souhaite qu'à travers ce PDU, la COMADI respecte ses engagements initiaux en intégrant les remarques et propositions que je fais par ces présentes observations.</p>	<p>capacité d'absorber cette évolution. La RD 122A à Sennecey les Dijon n'apparaît pas à ce jour comme un axe de report important.</p> <p>- Si le temps de parcours est dégradé sur certaines origines / destinations (gare, CHU) pour les habitants de Sennecey, ce n'est pas le cas pour toutes les destinations. Ainsi, le secteur République – Jean Bouhey, zone d'emploi importante et point de connexion des transports en commun, bénéficiera de temps de parcours identiques à ceux existants actuellement. La correspondance proposée à Grand Marché permettra aussi de raccourcir les temps de parcours vers le pôle urbain Quetigny/Chevigny, pôle dont dépend administrativement Sennecey les Dijon (écoles, clubs sportifs, CAF, CPAM...). Pour les élèves scolarisés en centre ville de Dijon, un Bus Class' direct permettra aux élèves de rejoindre leurs établissements sans correspondances (cela concerne: Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot). Enfin, les habitants de Sennecey les Dijon bénéficieront de temps de parcours nettement améliorés avec le Nord et le Sud de l'agglomération.</p> <p>- Le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements et d'en assurer leur entretien. Le Grand Dijon s'est doté en 2002 d'une compétence voirie, « dont voies de circulation réservées aux pistes cyclables », afin de pouvoir réaliser les engagements du Contrat d'agglomération 2002-2006. Dans ce Contrat d'Agglomération, seul un certain nombre d'itinéraires cyclables était identifié et incombait au Grand Dijon.</p>
66	<p>M. Chevriau 1 rue de l'Eglise 21 800 Sennecey les Dijon</p>	<p>Ce dossier bien agencé et dans l'air du temps n'en est pas moins allégé par rapport aux dispositions que nous aurions pu attendre d'une collectivité qui se veut la plus à l'avant du développement durable en France.</p> <p>- En tout premier lieu et même si la concertation a été menée d'une manière conforme aux lois, elle ne l'a pas été dans le fond. Les petites communes de</p>	<p>- Toutes les communes de l'agglomération ont été conviées à participer aux ateliers thématiques, à l'élaboration du PDU et aux réflexions lors des Ateliers du</p>

l'agglomération n'ont encore une fois pas pu s'expliquer, s'exposer, se faire entendre. L'effet sera sans mot pour certaines, abandon, exclusion...

La solidarité n'a de nom que dans l'espace de la commune de Dijon, voire de quelques communes de la première couronne.

- Comment développer des écoquartiers, pour suivre les directives du SCOT ou du PLH2 quand tout est mis en œuvre pour réduire la vitesse commerciale de certaines zones à l'Est de Dijon ?

- Concrètement, notre commune subira des temps plus longs pour atteindre le cœur de l'agglomération (Dijon) que ce soit pour les lycées, les équipements publics ou les entreprises comme le CHU.

- Concernant les investissements, seuls les parkings à vélos le long des stations tramway ou TER seront réalisés. Quid du schéma cyclable de 2004 et des pistes qui devaient être financées par le Grand Dijon ?

Les habitants et les élus qui demandaient la jonction entre les pistes existantes sont à nouveau oubliés dans ce nouveau PDU.

Si vous additionnez l'absence de réalisation de pistes cyclables, plus l'allongement des temps de transports en commun, vous ne pouvez que forcer les habitants à prendre leurs voitures !

A côté de cela, nous sommes dans l'obligation de densifier nos nouvelles zones d'habitat sans pouvoir offrir aux futurs habitants les services transports adéquats.

L'analyse montre que 97% des déplacements sont faits par des personnes résidant dans l'enceinte du Grand Dijon, mais que les investissements se portent eux sur le territoire à l'échelle du SCOT et tout particulièrement en dehors de l'enceinte du Grand Dijon (stations TER).

Ce PDU est encore une fois le bras de levier de la commune centre Dijon et de quelques autres collectivités importantes par la démographie actuelle mais aucunement l'outil attendu pour une agglomération durable et solidaire. La

Tram. L'enquête publique est l'étape de la procédure avant l'adoption définitive du PDU où le public est invité à exprimer son avis.

- Il est prévu de desservir à terme l'éco quartier de Sennecey les Dijon par la ligne 16 qui reliera ensuite la station de tramway la plus proche. Par ailleurs, à partir de septembre 2012, la vitesse commerciale de la ligne 16 qui dessert Sennecey sera augmentée notamment du fait qu'elle n'empruntera plus des voies fortement encombrées par les automobilistes comme c'est le cas actuellement (Centre Ville de Dijon, bd Voltaire, Place du 30 octobre, rue de Sully...)

- Si les temps de parcours sont rallongés sur certaines origines/destinations de l'agglomération, ce n'est pas le cas pour tous les points. La correspondance proposée à Grand Marché permet de raccourcir les temps de parcours vers le pôle urbain Quetigny/Chevigny, pôle dont dépend administrativement Sennecey (écoles, clubs sportifs, CAF, CPAM, Canton...). Pour les élèves scolarisés en centre ville de Dijon, un Bus Class' direct permettra aux élèves de rejoindre leurs établissements sans correspondances (cela concerne: Castel, St Joseph, S. Weil, H. Fontaine et Carnot)

- Le PDU prévoit, au sein de l'action 3, de réviser le schéma directeur cyclable de 2004. Le Grand Dijon n'a pas la compétence exclusive des aménagements cyclables et d'une manière générale, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser ces aménagements et d'en assurer leur entretien. Le Grand Dijon s'est doté en 2002 d'une compétence voirie, « dont voies de circulation réservées aux pistes cyclables », afin de pouvoir réaliser les engagements du Contrat d'agglomération 2002-2006. Dans ce Contrat d'Agglomération, seul un certain nombre d'itinéraires cyclables était identifié et incombait au Grand Dijon.

communication l'emporte même sur le bon sens à croire que les rédacteurs de ce dossier n'habitent pas l'agglomération.

En conclusion, en réduisant la vitesse commerciale sur notre commune en pleine expansion (2200 hab en 2012 → 3000 hab en 2020), en retirant tout signe d'investissement pour une piste cyclable reliant la commune à la piste située sur la RD107 (Chevigny – Dijon), les services de l'agglomération et leurs élus ouvrent une nouvelle brèche dans les relations entre nos habitants et la commune centre.

Dans le rapport politique et financier, il sera impossible de réduire la part de la voiture de ces déplacements sur notre territoire.

Ce PDU, même s'il peut paraître philosophiquement bon, reste un handicap pour Sennecey et ses habitants actuels ou à venir.

Plan de Déplacements Urbains : Approbation du PDU 2012 – 2020

Annexe 3 – Réponses apportées aux recommandations émises par la commission d'enquête

Recommandations	Réponses apportées
Les arguments présentés pour justifier l'action 18 (extension du stationnement payant dans les zones résidentielles) doivent figurer dans le PDU.	Le Grand Dijon prend note de cette remarque et précise, au sein de l'action 18, les choix et les principes qui dicteront l'extension du stationnement payant.
Action 19 - parkings-relais : la commission d'enquête recommande une concertation sur l'opportunité de mettre en place un parking-relais au sud de l'agglomération dijonnaise.	C'est bien tout l'objet de l'action 19, qui est de poursuivre la réflexion (au delà des P+R déjà prévus avec la mise en service de T1 et T2) sur le stationnement de rabattement sur les réseaux de transport collectif. Le secteur sud est effectivement une des pistes de réflexion ; la « concertation » ne pourra s'effectuer qu'une fois les études de faisabilité validées.
La commission d'enquête souhaiterait que des pistes telles que le développement du télétravail ou du co-working soient réellement étudiées.	Ces problématiques sont effectivement à développer par les entreprises dans le cadre de la mise en place des plans de mobilité (PDE, PDIE,...). (cf. action 14). Le Grand Dijon ne souhaite pas, à l'heure actuelle, faire du télé travail ou du co-working une action à part entière pour 2 raisons principales : - le télétravail relève du domaine privé - le télétravail peut aussi inciter à l'étalement urbain
L'absence totale de données sur le réseau Transco est regrettable : la commission d'enquête souhaiterait qu'elles figurent dans le PDU (plan du réseau, arrêts dans l'agglomération, possibilité de cabotage, fréquentations des lignes).	Le Grand Dijon souscrit à cette remarque mais ne peut alimenter le PDU de ces éléments, faute de données précises sur le réseau Transco. Néanmoins, le Conseil général de Côte d'Or et le Grand Dijon travaillent actuellement en synergie pour mutualiser ces données, notamment dans la perspective de l'action N°12 du PDU.
Dans le cadre des études, analyses et adaptation en continu de l'offre de transport prévues à l'action 11 « améliorer la qualité du réseau de transports urbains », il conviendra de porter sans attendre, une attention plus particulière aux secteurs du réseau Divia ayant fait l'objet de remarques du public.	Le Grand Dijon répondra (et quand c'est possible individuellement) à toutes les remarques du public, inscrites sur les registres ou reçues par courrier. La plupart des remarques à propos du réseau Divia sont connues des services et des élus. Il est précisé que le réseau n'est pas figé pour toute la durée du PDU, mais que ce PDU en fixe les grands principes d'organisation. Quand nécessaire, et dans l'intérêt du plus grand nombre, des adaptations pourront être effectuées.
La commission d'enquête recommande d'inciter les communes à adopter rapidement leur PAVE parallèlement à la réactualisation du SDA de l'agglomération.	La réalisation des PAVE est de compétence communale. De ce fait, le Grand Dijon se chargera uniquement de rappeler les obligations légales aux communes.
Il conviendrait d'avancer l'étude d'une nouvelle solution de mobilité adaptée aux besoins des seniors en 2013, car rien ne justifie d'attendre.	Les nouvelles solutions de mobilité des seniors ne pourront pas être des solutions qui se superposent au réseau actuel. Pour des raisons évidentes de coûts, ces solutions devront être complémentaires du réseau principal. C'est donc une étude dans sa globalité qui est

	nécessaire. Le Grand Dijon souhaite avoir un temps de recul par rapport au nouveau réseau Bus+Tram qui sera mis en place en septembre 2012 avant d'envisager d'autres mesures. Si des études devaient être précipitées, elles ne pourraient aboutir que sur des mesures provisoires et non de fond.
Le schéma directeur en faveur des cyclistes devrait être révisé rapidement en associant étroitement les représentants des associations d'usagers qui se sont largement exprimés et qui ont souvent émis de nombreuses propositions pertinentes.	Comme le prévoit l'action 3, le schéma cyclable d'agglomération sera révisé. Le calendrier des actions prévoit de lancer l'étude courant 2012. Le Grand Dijon confirme cette volonté d'agir rapidement.
Enfin, la commission d'enquête estime qu'il conviendrait de prévoir une action globale sur la communication, à l'image de l'action 32 sur l'observatoire de suivi.	Le Grand Dijon prend note de cette remarque. Même si le PDU ne prévoit pas une action globale sur la communication, chaque action sera accompagnée, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, d'une démarche d'information, de sensibilisation et/ou de communication.

L'annexe du PDU étant trop volumineuse, elle est disponible au service des Affaires générales au bureau gérant les assemblées.