

Evaluation
du SCoT
Déplacements

Articuler urbanisation et déplacements ...

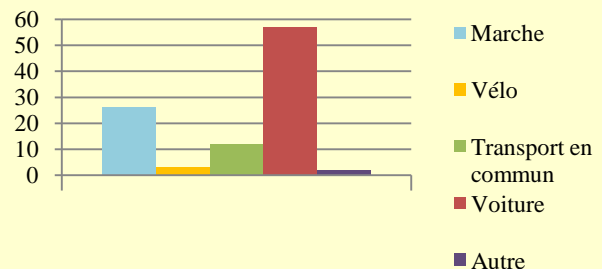
Depuis le 19^{ème} siècle, le moyen de déplacement le **plus utilisé** demeure la **voiture individuelle**, ce qui tend à favoriser le **phénomène de périurbanisation**, les **déplacements pendulaires**, la création de "**cités-dortoirs**"...

Afin d'enrayer ces tendances, le SCoT **encourage l'intermodalité** et les **modes alternatifs** à la voiture individuelle et **définit des zones préférentielles d'urbanisation** via une **organisation polycentrique territoriale** dessinée à partir du **réseau d'infrastructures ferroviaires et routières** existantes afin de favoriser une **mobilité durable** et l'accès de tous aux activités, services et équipements.

Quelques chiffres ...

! A l'échelle du SCoT, **81 %** des **déplacements automobiles** se font en **direction** et au sein du **Grand Dijon** et **34 %** le sont pour le **travail** (hors retour au domicile)

Part des différents modes de déplacements sur le territoire du SCoT en 2009 (en %)



Fréquentation des TER

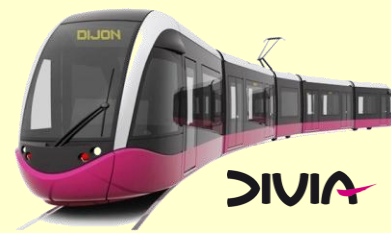
- **19 890 montées et descentes par jour en 2011** ont été comptabilisées sur les 17 gares du territoire du SCoT
- les gares de **Dijon Ville**, **Genlis** et **Gevrey-Chambertin** sont celles qui enregistrent la plus grande fréquentation
- les gares les plus éloignées comptent un **nombre important** de montées et descentes. Les **critères "temps de déplacements et coûts"** semblent **plus favorables** à l'**usage du train** que de la voiture

Entre 2011 et 2014 :

- la fréquentation des TER **diminue de 4 %** en raison de **mouvements de grèves** en 2014 et de **travaux** effectués sur les différents axes du réseau en 2013
- le **nombre d'abonnements augmente de 14 %**. **5 926 personnes utilisent** quotidiennement le **train** pour se rendre sur son lieu de **travail** en 2014

Fréquentation du réseau Divia

- **187 575 voyages quotidiens en 2014**
- **augmentation de 9 %** entre 2013 et 2014, en raison de la mise en service du **tramway**, des **bus hybrides**, de la **modernisation de la billetterie** et d'une **bonne couverture du réseau** sur l'ensemble du Périmètre de Transports Urbains (PTU)



● Renforcer et développer la place des transports collectifs

- Renforcer la desserte des transports publics routiers pour permettre un bon rabattement au niveau des haltes ferroviaires
- Rendre l'intermodalité possible en développant des nœuds de connexion (TER, bus, taxi...)
- Prendre en compte le besoin en stationnement des cycles et des automobiles pour favoriser le report modal
- Créer une bonne lisibilité de l'offre
- Utiliser l'outil stationnement comme levier en matière de mobilité

Objectifs du SCoT

Le renforcement de l'offre TER

Le **renforcement de l'offre** existante à proximité du Grand Dijon permettrait de **desservir les zones d'activités périphériques** :

- Une **étude menée en 2010** par la Région et le Grand Dijon préconisait la **création de 3 nouvelles haltes** et la **restructuration de la gare de Porte Neuve**. Ces **projets n'ont pas abouti** en raison du coût excessif et des contraintes techniques
- La mise en service d'une **ligne de bus Corol en 2010** a néanmoins permis de **contourner l'hypercentre de Dijon**

L'intermodalité

Sur les **17 communes** disposant d'une gare ou halte ferroviaire, **8 d'entre elles ont mis en compatibilité leur PLU** et pris des **dispositions réglementaires** ou des **emplacements réservés** en faveur de l'accessibilité aux gares :

- **développement et organisation du stationnement** pour voitures et deux roues
- **création de cheminements doux**

Les "pôles d'échanges" sont des espaces aménagés permettant l'interconnexion de différents modes de transport et favorisant ainsi l'intermodalité.

Le stationnement comme levier en matière de mobilité

Le stationnement est un **levier** pour faire évoluer les comportements et **inciter à l'utilisation des transports collectifs**.

Les **normes de stationnement** inscrites dans le DOG sont **respectées**, en zone d'habitat comme en zone d'activités, même si leur traduction s'avère difficile à apprécier :

- le **Code de l'Urbanisme** ne permet **pas de distinguer l'habitat individuel** de l'**habitat collectif** alors que le DOG prescrit des normes différentes pour ces deux formes d'habitat
- les normes sont **peu restrictives** pour l'**habitat** puisque le SCoT ne fixe pas de maximum

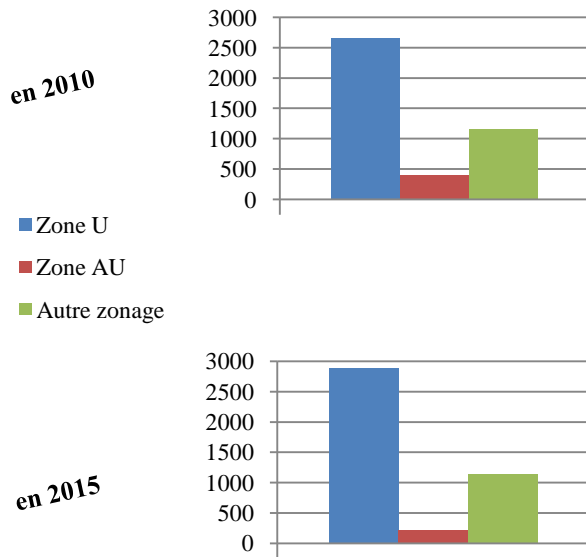
Le **Plan de Déplacements Urbains du Grand Dijon (PDU)** renforce les orientations du SCoT en prescrivant des **normes de stationnement minimales inférieures**.

● Prioriser l'intensification des secteurs bien desservis en transports collectifs

Un effort de densification des secteurs bien desservis en 2015 ...

Sur le territoire du SCoT, les secteurs bien desservis couvrent une surface totale de **4 232 ha**

Zonage des secteurs bien desservis dans les documents d'urbanisme (ha)



Secteurs bien desservis par les transports en commun

Grand Dijon :

- 200 mètres et moins d'un arrêt de bus disposant d'une LIANES
- 400 mètres et moins d'une station de tramway

Hors Grand Dijon :

- 600 mètres et moins d'une gare ou d'une halte TER



● Les zones urbaines (U) ont augmenté de 228 ha passant de **2 663 ha** en 2010 à **2 890 ha** en 2015

● Les zones à urbaniser (AU) ont diminué de moitié, passant de **405 ha** en 2010 à **208 ha** en 2015

► Ces évolutions se concentrent surtout sur le territoire du Grand Dijon et montrent l'urbanisation des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

... qui offrent encore quelques disponibilités foncières

A l'échelle du SCoT, il existait en 2010, **181 ha de terrains libres** de toute occupation :

- zone urbaine : **67 ha**
- zone à urbaniser : **48 ha**
- réserve foncière : **66 ha**

Objectifs du SCoT

- Localiser les zones d'habitat futures ou de renouvellement urbain au plus près des services et réseaux de transport en commun

Ce qu'il faut retenir . . .

- **Aucune nouvelle halte ferroviaire** mise en place
- La **création** d'une **ligne de bus circulaire** "Corol" sur le Grand Dijon évitant le transit par l'hypercentre
- Des **dispositions** dans les PLU pour **prendre en compte les gares et leurs abords** et faciliter le rabattement, sans toutefois structurer de **véritables pôles d'échanges**
- Une bonne prise en compte des **normes de stationnement** même si elles sont peu restrictives
- Un **PDU** qui **limite** réellement la place de la **voiture à proximité des secteurs bien desservis**

Renforcer et développer la place des transports collectifs

Prioriser l'intensification des secteurs bien desservis en transports collectifs

- Des **zones urbaines** qui **augmentent** entre 2010 et 2015 dans les **secteurs bien desservis**, résultat de la division par deux des zones d'urbanisation future
- Des **disponibilités foncières** en **2010** qu'il convient de mobiliser du fait de leur position stratégique

- Des **liaisons interquartiers** bien **intégrées** dans les **PLU**
- Des **normes de stationnement** pour les cycles **inscrites** dans les **10 PLU** des communes dont la pratique semble adaptée au territoire (proximité entre habitat, emploi, services et équipements)

Développer les modes doux

Nos prochaines réunions ...

- Bureau syndical : jeudi 10 septembre 2015
- Comité syndical : mercredi 30 septembre 2015

Syndicat mixte du SCoT du Dijonnais

40 avenue du Drapeau
BP 17510
21075 DIJON cedex

Tél : 03 80 50 37 02 – Fax : 03 80 50 13 36
scotdudijonnais@grand-dijon.fr
<http://www.grand-dijon.fr>

