

Gare et intermodalité

Le document du SCoT

- 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 urbains et interurbains, 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

Résultats de l'analyse

Renforcement de l'offre TER

Le SCoT souhaite renforcer l'offre existante à proximité du Grand Dijon pour 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 structuration 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

Le Syndicat mixte du SCoT n'étant pas Autorité Organisatrice de Transports (AOT), il dispose de peu de moyens d'action sur l'offre en transports publics

Pôles d'échanges

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 des gares :

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

L'aménagement des gares et haltes ferroviaires et leurs abords est de plus en plus pris en compte dans les documents d'urbanisme.

Certaines communes ou intercommunalités prennent également des initiatives pour favoriser l'usage des transports publics :

- Pôle d'échange de la gare de Dijon
- Création de parcs relais sur l'Agglomération dijonnaise
- Développement d'un parc de stationnement sur la commune de Lantenay

Aucune création de nouvelle halte ferroviaire

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

Stationnement

Le document du SCoT

- Utiliser l'outil stationnement comme levier en matière de mobilité
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs

Secteurs bien desservis par les transports en commun :

- 200 mètres et moins d'un arrêt de bus disposant d'une ligne LIANES
- 400 mètres et moins d'une station de tramway
- 600 mètres et moins d'une gare ou d'une halte TER

Normes de stationnement pour l'habitat

	Grand Dijon	Hors Grand Dijon
Habitat collectif	1 place minimum pour 100 m² de surface de plancher	1 place minimum pour 80 m² de surface de plancher
Habitat individuel	1 place minimum pour 120 m² de surface de plancher	1 place minimum pour 120 m² de surface de plancher

Résultats de l'analyse

Le SCoT a édicté des normes de stationnement minimales pour l'habitat. Pour les activités économiques, ces normes sont davantage contraignantes puisqu'elles sont encadrées par des minimales et des maximales.

Les normes de stationnement fixées dans le SCoT sont bien reprises dans les PLU compatibles qui disposent de secteurs bien desservis en transports publics.

Néanmoins, la traduction des orientations du SCoT 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 fait la distinction entre ces deux formes d'habitat
- les normes sont peu restrictives pour l'habitat puisqu'elles ne fixent pas de maximum.

Le Plan de Déplacements Urbains du Grand Dijon (PDU) renforce les orientations du SCoT en permettant aux communes de définir des normes de stationnement minimales inférieures à celles du SCoT.

Une bonne prise en compte des normes de stationnement, même si elles sont peu restrictives

Un PDU qui limite réellement sur le Grand Dijon la place de la voiture à proximité des secteurs bien desservis

Intensification des secteurs bien desservis

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

Secteurs bien desservis par les transports en commun :

- 200 mètres et moins d'un arrêt de bus disposant d'une ligne LIANES
- 400 mètres et moins d'une station de tramway
- 600 mètres et moins d'une gare ou d'une halte TER

Le document du SCoT

Résultats de l'analyse

A l'échelle du SCoT, les secteurs bien desservis couvrent une surface totale de 4 232 ha.

En 2015, les secteurs bien desservis ont été densifiés :

- 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 témoignent de l'urbanisation des secteurs bien desservis par les transports collectifs

En 2010, il existe encore 181 ha de terrains libres de toute occupation :

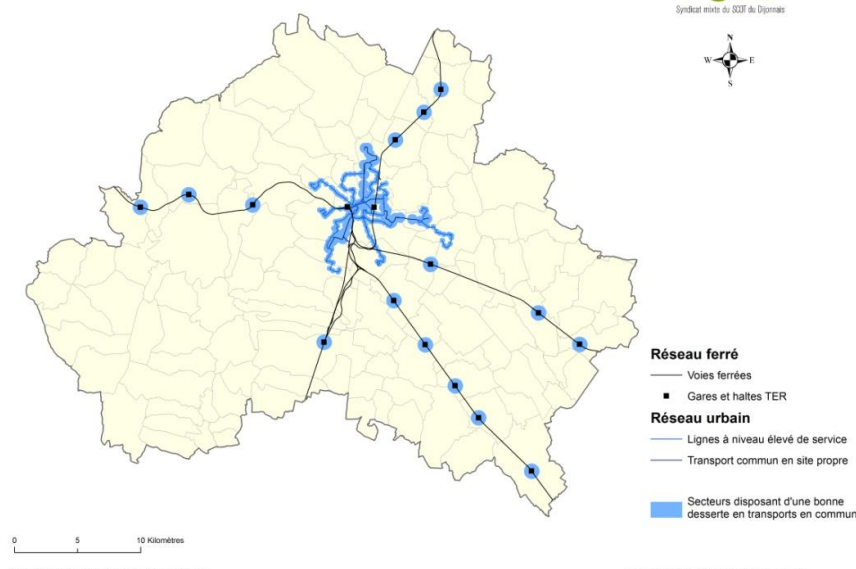
- zone urbaine : 67 ha non bâtis
- zone à urbaniser : 48 ha disponibles
- réserve foncière : 66 ha non bâtis

Ces disponibilités foncières sont principalement situées en dehors du Grand Dijon

Entre 2010 et 2014, on constate qu'au sein des 19 communes disposant d'une bonne desserte en transport public les constructions se sont réalisées en priorité dans les secteurs bien desservis (54 % des logements et 64 % des bâtiments d'activités).

Cependant, sur les communes du SCoT hors pôle métropolitain, le nombre de construction est faible par rapport au reste du territoire, alors que la majorité de ces communes sont des pôles sur lesquels des efforts sont attendus.

Secteurs bien desservis par les transports en commun



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

Plus d'une construction sur 2 dans les secteurs bien desservis

Un travail de recomposition urbaine et de démolition/reconstruction important dans les secteurs bien desservis situés sur le Grand Dijon

Modes doux

Le document du SCoT

- Mettre en place un réseau cyclable viable et sécurisé
- Développer des itinéraires piétons
- Favoriser le partage de la voirie
- Développer le stationnement vélo, en particulier dans les pôles d'échanges, de rabattement et dans les centralités
- Instaurer des normes de stationnement vélo dans l'habitat collectif

Résultats de l'analyse

Cheminement doux

L'ensemble des PLU compatibles avec le SCoT présentent des dispositions en faveur des cheminements doux qui prennent la forme de :

- circulations douces inscrites dans les OAP
- emplacements réservés destinés à la création ou à la sécurisation de cheminement doux
- chemins piétonniers identifiés sur le plan de zonage et à préserver

Ils permettent de compléter le maillage déjà existant en créant de nouvelles circulations interquartiers dans les zones d'habitat ou à destination des zones d'équipements ou des centralités.

Stationnement des cycles

Pour favoriser la pratique du vélo, le SCoT exige que les PLU prescrivent des emplacements vélos dans tous logements collectifs.

Parmi les 28 PLU compatibles, 20 d'entre eux prescrivent des normes de stationnement dans l'ensemble des zones ou dans certaines zones. Les 8 PLU compatibles restants n'imposent aucune règle.

Le stationnement pour les cycles est davantage pris en compte dans les communes où la pratique du vélo semble plus adaptée au territoire (proximité entre habitat, emploi, services et équipements).

Toutefois, les normes de stationnement sont difficilement transposables dans les PLU car le code de l'urbanisme ne fait pas la distinction entre l'habitat individuel et collectif.

Des liaisons interquartiers bien intégrées dans les PLU

Des normes de stationnement pour les cycles inscrites dans les 12 PLU des communes où la pratique semble adaptée au territoire (proximité entre habitat, emploi, services et équipements)