

## Agglomération dijonnaise : *une politique de déplacements qui voit loin*

L'agglomération dijonnaise bénéficie d'une organisation spatiale à l'opposé de l'archipel urbain. En effet, 40 % de la population et des emplois se rassemblent en son centre historique et ses faubourgs. Le développement de nouveaux secteurs d'urbanisation dense s'est organisé autour de grands pôles de périphérie. Le système de transport urbain, axé sur l'attractivité du centre, est construit pour répondre aux besoins de la population, de façon pragmatique et sans recourir aux effets de mode.

Dans l'agglomération dijonnaise, une politique globale des déplacements a été mise en œuvre depuis longtemps. La ville de Dijon et son agglomération ont su, par anticipation dans les années 1970 et par une forte volonté politique, contrôler le processus de transformation de leur territoire, assistées en cela par un élément de régulation mis à disposition des communes, à savoir une agence intercommunale d'urbanisme de statut territorial.

De grands principes ont été adoptés, comme :

- L'abandon des pénétrantes urbaines en 1972 et l'accélération de la réalisation de la rocade Est.
- Les plans de circulation de Dijon en 1978 puis en 1992-1993 avec réservation des principales rues du centre aux piétons et aux bus.
- Le développement des transports urbains avec renforcement des fréquences, régularité et maintien d'une politique tarifaire attractive.

La part des transports urbains représente actuellement 20 % des déplacements mécanisés, contre 71 % pour la voiture, 5 % pour les deux roues et 4 % en modes divers : train, transports interurbains, ... La part des transports urbains dans les déplacements vers l'hyper-centre correspond à 31 % des déplacements mécanisés et passe à 53 % pour le motif

« achats ». Entre 1988 et 1997, la part d'utilisation du mode transports urbains a été maintenue alors que, dans beaucoup d'autres villes, elle a diminué en faveur de la voiture. Si les bus ne représentent que 1% des kilomètres parcourus sur l'agglomération dijonnaise, ils n'en assurent pas moins 20% des déplacements.

Malgré ce bilan positif, trois principales évolutions contiennent en germe les facteurs d'une baisse de la fréquentation des transports collectifs :

- La structure socio-démographique de la population et notamment la baisse de la taille des ménages qui conduit à une « dé-densification » de la ville.
- Le développement de pôles commerciaux de périphérie favorisé par le réseau de rocadés.
- La poursuite de la péri-urbanisation non structurée autour d'axes de transport. Pour demain, on sait que si rien n'est fait, le trafic automobile quotidien entre l'agglomération dijonnaise et les territoires voisins augmentera chaque année de 1000 voitures.

C'est pourquoi la COMADI, dans son plan de déplacements urbains, poursuit les objectifs suivants :

- Développement des modes alternatifs à la voiture.
- Maîtrise des flux avec les territoires voisins.
- Maintien de la qualité de vie des habitants.

Prochainement, sera introduit dans ce PDU un volet relatif au renforcement de la cohésion sociale et urbaine dans le cadre de la loi SRU.

**François Rebsamen**

*Président de la Communauté  
de l'Agglomération Dijonnaise (COMADI)*