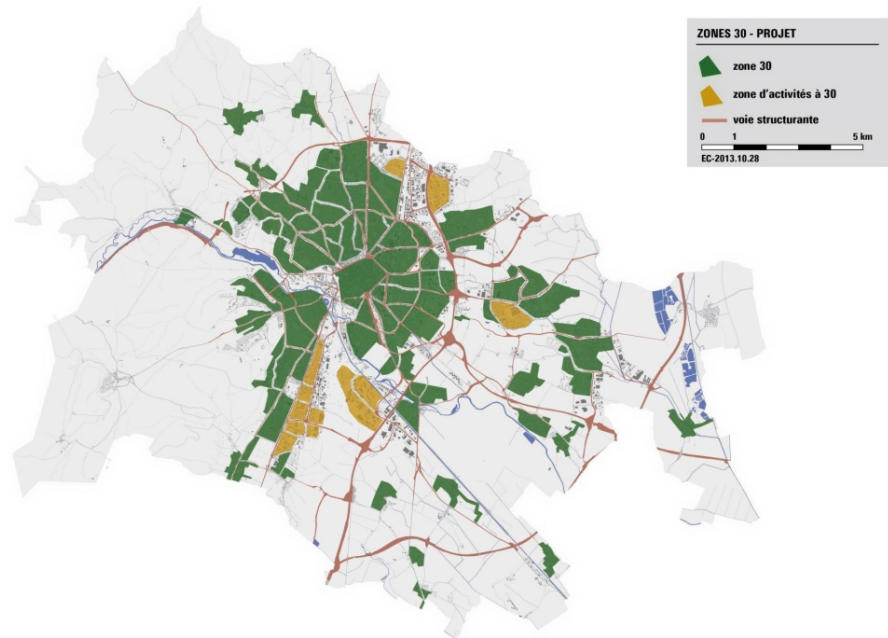




Grand Dijon

Un schéma des mobilités « complices » grâce à une redéfinition des compétences



60% à 70% des rues à apaiser, une stratégie qui profite à la fois aux piétons (marcher, jouer, se détendre...) et aux vélos, ces modes finalement « complices »

La prise de compétence voirie par la collectivité (le Grand Dijon devient Communauté Urbaine le 1^{er} janvier 2015) a été une opportunité unique pour insuffler un nouvel élan à la politique de mobilité de l'agglomération. C'était le moment ou jamais pour définir une stratégie concrète et opérationnelle qui ne se résume pas seulement à un « plan vélo » et à un « plan piéton » à côté d'un « plan bus », mais qui prenne en compte toutes les mobilités dans une vision intégrée.

C'est pourquoi, nous avons fait évoluer la demande initiale d'un SDMA (schéma des mobilités actives) à un schéma des mobilités « complices », c'est-à-dire à un projet qui associe la question du vélo à celle du piéton, des bus, de la modération du trafic routier, et au-delà, qui associe la question de la mobilité à la question plus large des usages de l'espace public.

- ▶ **Complicité = simplicité.** A l'échelle de l'agglomération, il s'agissait de faire émerger un réseau cyclable minimal continu, qui soit simple à comprendre. Une petite vingtaine de kilomètres manquants sur des axes structurants ont été fléchés pour un financement prioritaire (5 M€ à financer par le budget voirie communautaire).
- ▶ **Complicité = financements combinés.** 1 € + 1 € peuvent faire moins que 2 €. En profitant de Prioribus (projet de ligne de BHNS sur les boulevards) pour faire des aménagements cyclables, on a fait d'une pierre deux coups.
- ▶ **Complicité = mixité.** C'est évidemment l'idée-clé : on peut (on doit) créer les conditions pour que vélo et voiture partagent la chaussée dans les zones 30, que piétons, vélos et voiture partagent la rue dans les zones de rencontre, que piétons et vélos partagent l'espace sur les voies vertes, etc. La notion clé : la maîtrise du différentiel de vitesse entre usagers.

Cette idée a été déclinée sur deux tiers du linéaire de voirie dans une logique de financement mutualisé communauté urbaine / communes, pour un coût global estimé à 20 M€.

**Etude et assistance à la
définition d'un schéma
directeur en faveur des
mobilités actives sur le
territoire du Grand Dijon**

Maître d'ouvrage
Grand Dijon

Partenaire
STOA