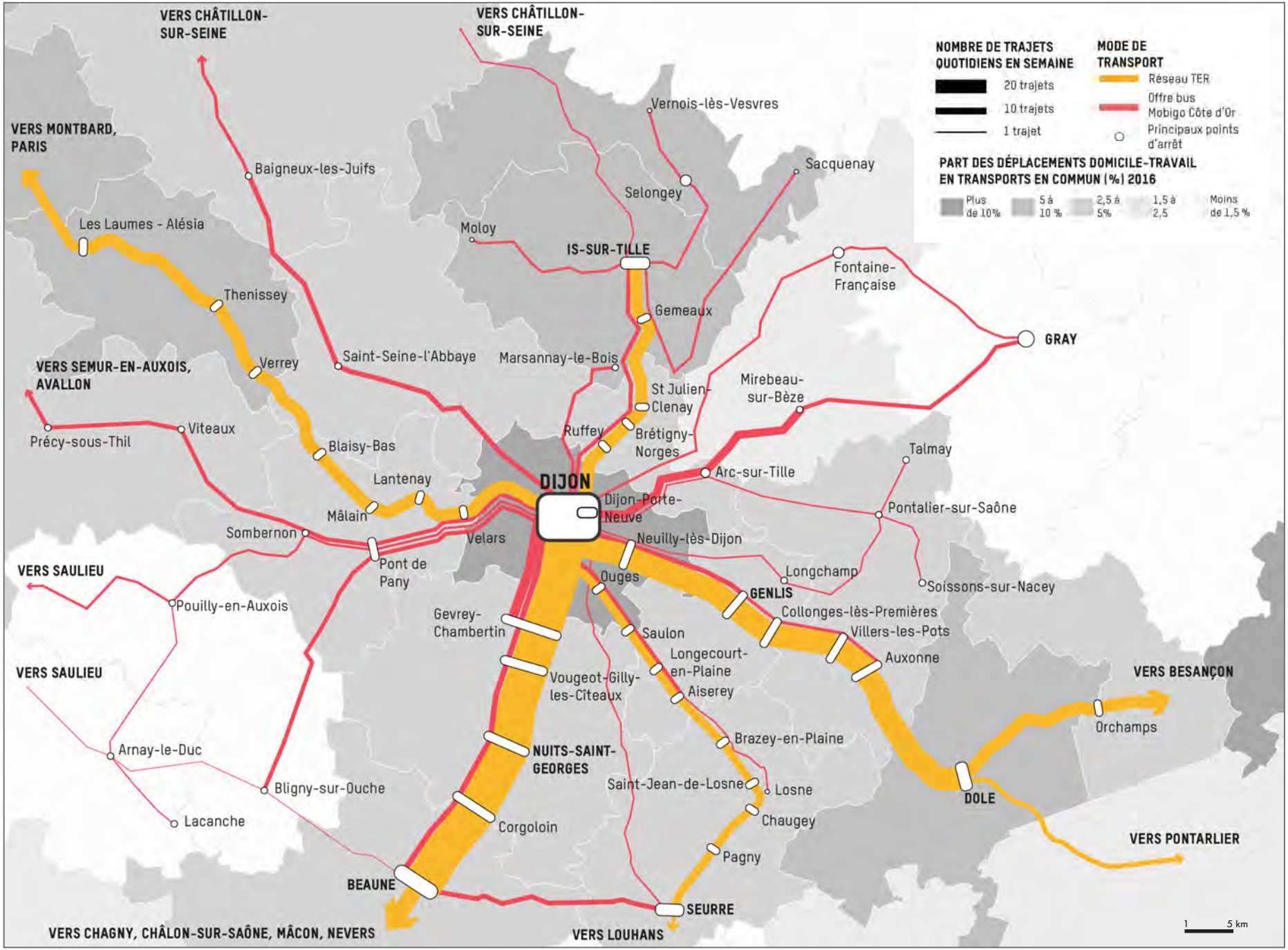
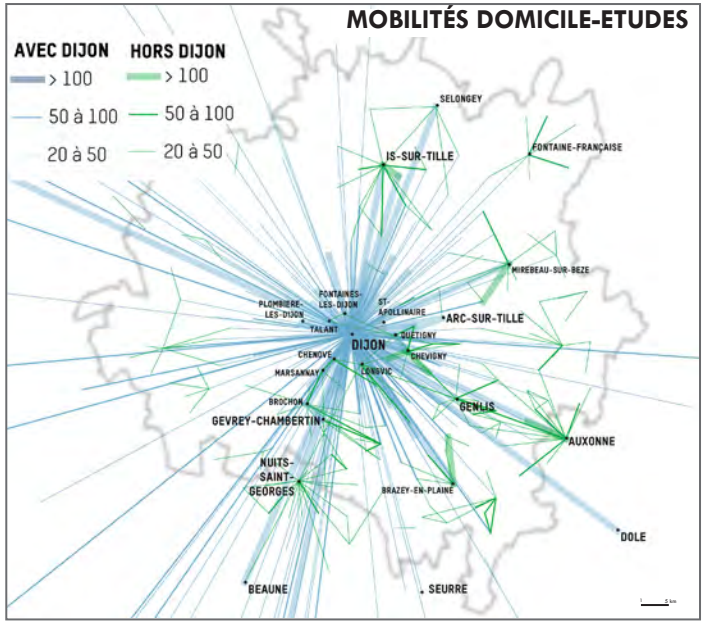
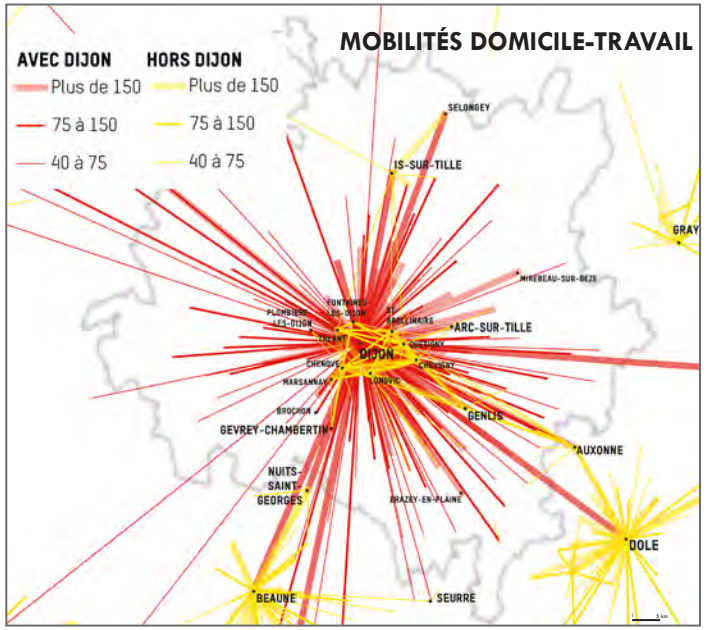
2. L'étoile dijonnaise : un quotidien à échelles multiples



SOURCES
SNCF
MOBIGO
(RÉGION BFC)

HORAIRES POUR UN JOUR EN SEMAINE (OFFRE FERROVIAIRE) ET SUR LE NOMBRE MOYEN DE PASSAGES PAR SEMAINE POUR LE BUS (JANVIER 2020)





SOURCES
INSEE 2014

Les faits

62,2 % des actifs de l'aire urbaine de Dijon travaillent hors de leur commune de résidence. 55 % des emplois de l'aire urbaine sont à Dijon même, et 81 % dans Dijon métropole. Cette **hyperpolarisation** est vraie aussi pour les études secondaires et postbac, qui structurent cependant une douzaine de pôles relais hors de Dijon métropole. « L'étoile dijonnaise » des mobilités quotidiennes va au-delà de l'aire urbaine, avec un premier système de va-et-vient impliquant Beaune et Dôle, puis un second avec Chalon-sur-Saône, Besançon et… Paris. **86,1 % des déplacements au sein de l'aire urbaine se font en voiture** et 82,7% des ménages sont équipés d'au moins un véhicule individuel.

Cet ensemble de mobilités quotidiennes est moins simple qu'il n'y paraît sur la carte, dans la mesure où il combine plusieurs échelles : au sein de Dijon métropole et autour de chacun des pôles relais (Gevrey-Chambertin, Is-sur-Tille, Genlis, …), le long des principaux faisceaux, et au-delà de l'aire urbaine. C'est la combinaison de ces flux quotidiens à diverses échelles qui rend le fonctionnement global complexe et vulnérable en son carrefour central.

L'interpellation

Même si elle est construite comme un bassin de mobilité, l'aire urbaine ne résume pas tous les enjeux de mobilité. On voit bien que beaucoup de mouvements quotidiens en sortent, soit en relation avec les pôles avoisinants, soit plus loin en région. **Autrement dit, l'étoile dijonnaise n'est pas enfermée dans l'aire urbaine et ne doit pas l'être**.

Pour mieux servir cette étoile dijonnaise par une politique globale de la mobilité, il serait intéressant **de raisonner en termes de faisceaux plutôt que de bassin** (en intégrant les extérieurs pourvoyeurs de flux). Un faisceau pourrait être défini à partir d'un certaine intensité et diversité d'offres de solution de déplacement, en transport en commun comme en automobiles partagées, incluant leur intermodalité (rabattement, pôles de transfert, adossement aux mobilités actives), et dessinant un fragment du réseau global. On voit bien l'importance des faisceaux sud (vers Beaune) et est (Dôle-Besançon), mais aussi la nécessité de renforcer les faisceaux sud-est (Brazey-en-Plaine, Seurre), nord (Is-sur-Tille, Selongey), nord-est (Mirebeau-sur-Bèze), etc.

Une politique des faisceaux impliquerait une forte coordination des diverses autorités organisatrices des transports. Elle pourrait se donner quatre objectifs, à moduler selon les contextes :

> Le renforcement de l'offre TC sur la colonne vertébrale du faisceau

> La multiplication des offres de rabattement tout autour de cette colonne vertébrale, faisant la ramification du faisceau

> La cohérence avec les centralités de services et l'armature urbaine héritée

> La gestion du faisceau dans son entrée dans la Métropole, là où tous les flux convergent : elle relève pour une bonne part des politiques urbaines de la Métropole elle-même, mais aussi des formes de régulation en amont sur les faisceaux, dites de « chrono-aménagement », qu'elle peut négocier avec les opérateurs de réseaux et les territoires émetteurs de flux.

Les pistes de travail en commun

- ..
- ..
- ..