

- a. Quelles sont les caractéristiques des documents fournis ? En quoi cela peut-il altérer l'objectivité des informations données ?
- b. Quelle est la nature de l'aménagement étudié ? (document 1 et Document rétroprojecteur)
- c. Quelles sont les étapes essentielles de la réalisation du projet ? (Document rétroprojecteur)
- d. Quels seront les principaux lieux desservis ? (Document rétroprojecteur)
- e. Quelles sont les communes directement concernées ? (Document rétroprojecteur)
- f. Quels sont les aménagements liés au projet qui sont envisagés ? (Document rétroprojecteur)
- g. Quels autres projets sont prévus sur le tracé des lignes ? Comment peut-on expliquer leur localisation ? (Document rétroprojecteur)
 - ⇒ Réalisation d'un schéma à partir des documents.

Document 1.LE MOT DU PRÉSIDENT DU GRAND DIJON François Rebsamen : " Ca va être une explosion" article publié le 15/06/2011 dans Le Bien Public (quotidien régional). / Interview par Francis Ziegelmeyer

Certains estiment que ce projet n'est pas nécessaire, insistent sur le coût...

« Je me sens totalement en phase avec M. Borloo. Il a lancé un appel à projet dans lequel se sont inscrites plusieurs grandes villes françaises et la ville de Dijon a été retenue dans cet appel à projet par le ministère de l'Ecologie et des Transports. Dijon a besoin d'un tramway. Cette idée n'est pas nouvelle, elle était déjà portée par Jean-François Bazin en 2000. Et il a fallu peaufiner le projet, faire les études nécessaires. Notre réseau de bus qui est l'un des plus performants de France a augmenté sa capacité grâce à une réforme réalisée en 2004. Elle a été critiquée à l'époque et atteint aujourd'hui son point de saturation. Pour être compétitif, un tram doit accueillir 25 000 voyageurs par jour. Nous, nous avons des lignes qui sont à plus de 30 000 voyageurs par jour. Nous sommes à un taux de rotation et de fréquence, le matin, de cinq minutes. Et nous avons atteint le maximum possible. Il suffit qu'un feu bloque un bus et vous avez un train de bus qui se suivent. Il était indispensable de passer à un autre stade qui complètera le réseau de bus, puisqu'il va rester. Dijon a présenté un projet tout à fait équilibré. Il a reçu le satisfecit du ministère - qui a accordé une subvention de 47 millions d'euros - et qui va faire prendre à Dijon le virage du XXI^e siècle en matière de transports publics. »

Pensez-vous que les gens prendront plus facilement le tramway que le bus ?

« Cela va être une explosion. Vous avez 30 000 voyageurs par jour, vous en aurez plus de 50 000. Cela va limiter l'usage de la voiture et développer le transport public. Cela va modifier l'architecture de la ville et de l'agglomération. Nous n'avons pas fait le choix d'un tramway de ville mais d'un tramway d'agglomération puisqu'il ira du sud à l'est, donc de Chenôve à Quetigny, dans un premier temps, et en transversal tous les grands équipements de la ville de Dijon. D'est en ouest, ce n'était pas possible. Les études l'ont montré. C'est un beau, un grand projet. »

Dijon n'était-il pas trop petit pour avoir un tram ?

« Dijon n'est pas la plus petite ville de France qui fasse un tramway. La preuve ? Nous avons passé un accord avec Brest qui est plus petit, Tours est plus petit, Caen est plus petit, Nancy est plus petit, etc. Dijon ne restera pas à la traîne du transport public. Elle a une histoire avec les transports publics et doit reprendre la place qui lui revient. La fréquentation sera très élevée et le coût sera maîtrisé. La preuve ? Nous avons eu le prix de l'innovation sur l'achat de matériel et nous avons déjà fait 20 millions d'euros d'économie. »

Le coût global ?

« 400 000 millions d'euros d'investissement, 20 millions d'euros au kilomètre. C'est le coût moyen des tramways retenus par le ministre Borloo. Le coût sera maîtrisé. »

Les entreprises locales auront-elles accès aux marchés ?

« Elles auront accès aux marchés. Les premières réponses tomberont vite. Sans doute cette semaine. Nous verrons si les entreprises locales sont compétitives. On ne peut pas vouloir une chose et son contraire. Si je veux maîtriser les coûts, je prendrai les entreprises qui me feront les meilleures propositions en termes de qualité, de performance, de temps et de coûts. Aux entreprises locales d'être compétitives. Je ne doute pas qu'elles le seront. Le projet aura un impact sur l'activité économique locale. C'est pour cela que les entreprises locales s'y reconnaissent. Cela va créer, on estime, 4 000 emplois pérennes sur trois ans sur l'agglomération. Cela veut dire de l'activité économique. Ce sont des gens qui viennent, qui mangent, se logent, couchent... Même si certaines entreprises ne sont pas dijonnaises. C'est un vrai plus pour l'activité économique locale. Je n'ai pas d'idée de grandeur, je ne fais de tramway expérimental. Cela ne sera pas le tramway "Rebsamen". Ce sera un tramway qui fonctionne, c'est un Citadis, c'est Alstom, cela donne du travail aux ouvriers français puisque c'est une entreprise française qui a gagné le marché. Nous sommes dans une économie mondialisée mais nous pensons aux critères nationaux. »

Les busways ?

« C'est, soit réservé aux petites villes, soit un accompagnement complémentaire à des grandes villes qui ont déjà un tramway. Comme à Nantes. Nîmes a un busway. C'est une petite ville, ce n'est pas une capitale régionale. Le busway ne permettait pas de faire face à l'affluence que nous aurons. Une rame de tram, cela s'allonge. Un bus, même s'il est "way", cela ne s'allonge pas. On ne peut pas y monter plus de x personnes. Cela n'a pas la fréquence, la régularité du rail, c'est polluant, etc. Le tramway, c'est écologique, c'est un grand projet, il sera maîtrisé. Par-delà les travaux qui apporteront du travail et les inconvénients qu'ils vont générer, je crois que dans trois ans tout le monde sera heureux. »

SEANCE 2

- a. Pourquoi cette transformation du système de transports publics dijonnais est-il nécessaire ? (Document 1)
- b. Quels sont les autres arguments en faveur du tramway avancés par les défenseurs du projet ? (Document 1)
- a. Quels sont (pendant les travaux) les effets directs de la construction du tram ? Comment sont-ils ou non résolus ? (votre expérience quotidienne de l'espace vécu dijonnais)
- c. En quoi le projet prend-il en compte la croissance de l'agglomération dijonnaise ? (Document rétroprojecteur).
- d. Quels acteurs apparaissent dans le financement ? (Document rétroprojecteur).
- e. Quels sont les acteurs qui s'expriment lors de la consultation ? (Document rétroprojecteur + vidéos).
- f. Quelles sont les critiques formulées ? Sur quels aspects du projet portent-elles ? (Documents 1 2 et 3).

Document 2 Pour le groupe UMP, Nouveau Centre, Gauche Moderne, Radicaux Valoisians et Indépendants

François Rebsamen a décidé, depuis de longs mois, de construire un tramway à Dijon pour un coût estimé à 450 millions d'euros. Les documents très orientés de la « concertation préalable » démontrent que, comme pour le choix de l'emplacement de la future gare TGV, le dossier était déjà ficelé avant même que ne débute cette pseudo consultation.

Oui, Dijon a besoin de transports en commun modernes, efficaces, respectueux de l'environnement, en « site propre ». Avec cela, nous sommes d'accord.

Toutefois, ce dossier, si lourd financièrement pour les entreprises locales et indirectement pour les contribuables dijonnais, comporte beaucoup d'interrogations et d'imprécisions.

Le premier point concerne le tracé des lignes. Il est frappant de constater que, dans le projet proposé, les principales zones d'activités économiques de l'agglomération, où travaillent pourtant chaque jour des milliers de salariés dijonnais, ne sont pas desservies (Cap Nord, Longvic, Chevigny, Dijon sud...). D'autre part, l'ouest de Dijon et de l'agglomération est complètement exclu du projet. Pourquoi ces oublis ?

D'autre part, rien n'est dit sur les moyens de protéger le commerce et de limiter la gêne pour les habitants pendant les travaux gigantesques qu'impose, pendant trois ans, la construction d'une ligne de tramway.

Enfin, l'interrogation fondamentale porte sur le financement du projet (en n'oubliant pas les nombreuses opérations d'urbanisme qui sont obligatoirement liées à un tel projet), dans un contexte où les finances publiques sont au plus mal.

Bien sûr, le tramway est à la mode, mais quel est le coût de cette mode ? En avons-nous vraiment les moyens ?

D'autres solutions technologiques existent. Plusieurs villes comme Nîmes, Douai ou Nantes s'orientent vers le « busway » qui présente l'avantage d'être beaucoup moins cher, plus évolutif, et permettant de multiplier les zones desservies. Le Président de la RATP, qui connaît bien le dossier, vient de déclarer que ce type de matériel est « une alternative tout à fait crédible au tramway, pour un investissement quatre à dix fois moins élevé »

Nous souhaitons donc que le débat ne soit pas tronqué et que ces décisions fondamentales ne soient pas prises trop vite. Nous demandons qu'une vraie concertation s'engage dans tous les quartiers de la ville (et pas seulement dans ceux qui auront la chance d'être à proximité d'une ligne). Les entreprises, les commerçants, les usagers doivent être associés avec une présentation objective, et en profondeur, de tous les éléments de ce dossier, y compris de l'alternative « busway ». L'avenir de Dijon mérite de vrais débats.

Document 3 : Un contribuable dijonnais en visite à la maison du tram 20 avril 2010. <http://www.initiativesdijon.com/article-un-contribuable-dijonnais-en-visite-a-la-maison-du-tram-48946156.html>

Il y a quelques temps, un contribuable dijonnais s'est rendu à la Maison du tram dans l'espoir de se voir apporter des réponses à ses nombreuses interrogations concernant l'installation du tram à Dijon. Malheureusement, personne à la Maison du tram n'a été en mesure de dissiper ses doutes... Celui-ci nous a rapporté le récit de cette conversation qu'il nous a autorisé à relayer.

Sur le nouveau tracé des lignes :

Question : Aujourd'hui, en prenant la Liane 6, depuis l'arrêt Bourroches-Eiffel, je suis à la Place Darcy en 10 à 12 minutes. Dans 2 à 3 ans, le tram empruntera l'Archebuse, et le parcours de la Liane 6 va donc changer. Pour effectuer ce même trajet je devrai donc – a priori – en raison du principe adopté que sur un même trajet, il ne peut y avoir tram et bus, quitter le bus 6 après l'arrêt Hôpital Général et prendre le tram. Combien de temps mettrai-je alors pour rejoindre la Place Darcy ?

Réponse : On ne sait pas

Q : Et quel sera alors le nouveau tracé de l'autobus 6 ?

R : Nous ne savons pas

Q : Existe-t-il un plan des transports en commun dijonnais, incluant les lignes de bus, ainsi que les nouvelles lignes de tram ?

R : Non, il faut encore consulter les communes concernées. Un plan devrait être rendu public en juin.

Q : Ah bon ! On fait un plan de tram sans faire des projections sur les modifications de circulation des autobus, ni sur l'impact du temps de trajet. On ne se moquerait pas des "cochons de payants", par hasard ?

Regards gênés... entre eux.

Sur les pylônes porteurs des caténaires électriques :

Q : On lit en page 18 du magazine municipal, le Grand Dijon, paru le 20 février 2010, que l'alimentation électrique du prochain tramway sera assurée par des caténaires, situés à 6 mètres de haut et soutenus par des pylônes. Cependant, les illustrations graphiques qui accompagnent ce magazine, ne font nullement apparaître ces caténaires et les inesthétiques pylônes qui vont abîmer le décor de notre belle cité. Une négligence qui ne semble pas tenir du hasard. (D'autres villes françaises ont bien adopté l'alimentation électrique du tram par les rails !) Alors que nous cache-t-on ? Un Dijon défiguré ?

R : Eh bien...vous n'avez pas vu dehors, sur le trottoir, nous exposons un exemplaire érigé de poteau ?

On sort ; je vois ledit poteau. Pas terrible, question esthétique !

Q : Pourriez-vous me dire, cependant, combien de pylônes le tramway nécessite pour un tronçon de 100 mètres ?

R : Non [...]

Sur l'augmentation à venir des impôts des Dijonnais :

Q : Dans les pages 8 et 9 du magazine à la gloire du tram, on nous enveloppe, comme dans un jeu de bonneteau, en nous présentant le tram comme " l'investissement du futur " à Dijon. Mais, moi, bêtement, je m'interroge sur l'impact de ces travaux, sur les impôts locaux que les Dijonnais vont devoir payer. Car, le « camembert » de l'investissement nécessaire à la construction de deux lignes de tram, page 8 de la revue déjà citée, fait apparaître en bleu GRAND DIJON (via le versement transport et recours à l'emprunt : 286,9 millions €). Or, dans le corps même de l'article, on débusque un beau hiatus, puisqu'il est question d'un engagement du Grand Dijon pour un prêt de 100 millions €... et d'un autre prêt de 200 millions € en cours de négociation avec la Banque Européenne d'Investissement. Autrement dit, pour couvrir 286,9 millions € annoncés dans le "camembert", on va emprunter 300 millions € ! Donc, je voudrais bien savoir ce que va nous coûter en plus, sur nos feuilles d'impôts, le tram, et pendant combien d'années ?

R : Voulez-vous que l'on note vos questions afin qu'il vous soit répondu... par téléphone ?

Q : Non, plutôt par e-mail... 15 jours avaient passé...ce contribuable dijonnais attendait toujours une réponse.

- a. Relevez dans le premier texte une phrase montrant que la création d'un réseau de tram va très au delà de la simple satisfaction de besoins croissants en matière de transports en commun.
- b. Quel nouveau modèle d'urbanisme est envisagé ? pour quelles raisons ? (Document 1)
- c. Quels sont les conséquences prévisibles + ou - de la création d'un réseau de tram ?
- d. Comment limiter l'impact de ces derniers ?
 - ⇒ Compléter schémas avec la notion d'effet couloir ou d'effet bande.

Document 4 : La cohabitation des moyens de transport bouleverse la ville Article paru dans l'édition du Monde du 18.11.09 Grégoire Allix

Couloirs de bus et de tramways, pistes cyclables, bornes de véhicules en partage : l'espace urbain doit faire de la place à ces nouveaux aménagements ... après des décennies de formatage des villes par l'automobile, celle-ci est devenue la bête noire des politiques urbaines sous la pression conjointe du prix du pétrole et du péril climatique. Partout, le réveil des politiques de transports en commun opère un lifting sur le visage des villes. Au point que le tramway est devenu non plus un simple moyen de transport, mais un véritable outil d'aménagement urbain, occasion de redessiner les places et les rues, de remplacer le bitume par pavés et gazon.

« L'urbanisme passe d'un modèle américain d'étalement pavillonnaire à un modèle japonais, où la densité s'organise autour des gares », analyse François Bellanger, animateur du think tank Transit City à Paris, et tête chercheuse de grands groupes français d'automobile, de transports en commun, de services urbains et de distribution. « Déjà, la Suisse et l'Allemagne font de leurs gares des centres-villes, avec des commerces, des services, des crèches, des logements... »

Dans le même esprit, en Californie, le mouvement des Transit Villages tente de remettre en selle les transports en commun en greffant, autour des gares, des villes nouvelles d'esprit villageois, à l'image de Fruit Vale et de Richmond, autour de San Francisco.

Cependant, de la mise en valeur des transports collectifs à la disparition des voitures dans les rues, il y a un pas que personne ne se risque encore à franchir.

« Les tramways améliorent l'espace public et la qualité urbaine, mais ils ne grappillent pas la moindre part de marché à l'automobile », constate l'urbaniste Taoufik Souami, chercheur au CNRS... Selon lui, « la voiture reste, pour la plupart des citoyens, le moyen le plus sûr d'effectuer un trajet ». Particulièrement pour le tiers de la population urbaine française qui ne vit pas en centre-ville, mais en grande périphérie. « Quand on habite à plus de 10 minutes d'une station de transports en commun, on ne l'utilise pas », note M. Souami. Et les solutions d'auto-partage et de transport à la demande restent très peu employées.

« La seule vraie alternative à l'automobile serait une offre intégrée entre un nombre accru de modes de transport, assortie d'une source d'information unique sur l'état des réseaux et la disponibilité des véhicules », estime l'urbaniste.

Document 5 : Jacques Stambouli, « Les territoires du tramway moderne: de la ligne à la ville durable », mis en ligne le 11 juin 2007. URL : <http://developpementdurable.revues.org/3579>

Certains parcs-relais liés au tramway en France sont proches du centre-ville (cas de Strasbourg par exemple). Les parcs-relais sont souvent installés systématiquement en France en lien avec le réseau de tramway, sans une politique globale de stationnement à l'échelle de l'aire urbaine. Pour Frédéric Héran (2003), dans de telles conditions, « en facilitant l'accès rapide au centre, les transports collectifs et les parcs-relais incitent les automobilistes à vivre plus loin encore en périphérie. Bref, les parcs-relais favorisent l'étalement urbain. »

[...]

Les études immobilières empiriques ont montré une corrélation positive entre l'accessibilité au centre-ville et la valeur des terrains à bâtir. Dans le cas de Grenoble, cette corrélation s'est vérifiée le long de la bande des 400 m, de part et d'autre de la ligne de tramway, entre 1987 et 1990. Cette hausse des prix des terrains contribue évidemment à une hausse du prix des logements et des loyers. A Strasbourg, les loyers des petits logements ont connu une plus forte hausse en 1995 dans la zone bien desservie par le réseau de transports collectifs, suite à la mise en place du tramway.

La tendance à l'augmentation des prix des terrains à bâtir, des logements et des loyers peut aller à l'encontre de la mixité sociale de ces quartiers. La ségrégation sociale peut être augmentée par l'existence de nouveaux équipements et d'espaces verts qui tendra à valoriser les terrains et le bâti de ces quartiers.

Une intervention publique sur le foncier et sur l'offre de logements est donc nécessaire, pour contrecarrer les tendances ségrégatives de la valorisation urbaine, si l'on veut maintenir une mixité sociale.

[...]

Le périmètre des transports collectifs urbains correspond souvent en gros à celui de l'agglomération ; tandis que l'espace urbain de la mobilité quotidienne s'étend au niveau de l'aire urbaine, territoire aujourd'hui essentiellement accessible par l'automobile. L'intermodalité voitures particulières-transports collectifs, dans l'hypothèse d'une agglomération très bien desservie par les transports collectifs, opère souvent à la frontière de l'agglomération urbaine et de l'espace périurbain dont l'ensemble constitue l'aire urbaine.

La logique du développement urbain durable voudrait que l'on limite l'extension de cette aire urbaine. Il serait, en effet, contradictoire de penser une agglomération dense bien desservie par les transports collectifs, dont le tramway, et un périurbain continuant à s'étendre au détriment des espaces naturels et agricoles et de la qualité de l'air à l'échelle régionale et globale.

En théorie, l'aire urbaine et le périmètre des transports collectifs devraient coïncider, pour assurer la pleine desserte de l'aire urbaine par les transports collectifs. Les projets de tram-train peuvent répondre, entre autres, à cet objectif. Si l'aire urbaine devient elle-même fortement multipolaire, avec des pôles ayant un minimum de densité pour justifier des transports collectifs type tramway, le tram-train peut desservir des pôles urbains sur de longues distances et entrer ensuite, comme un tramway classique, sur la voirie urbaine, sans rupture de charge à l'exemple de Karlsruhe (Allemagne). La souplesse technique du tramway est ici utilisée. Mais le type de matériel n'est pas tout à fait identique en terme de service aux usagers : le tram-train, comme il suppose des trajets plus longs, présente un nombre plus important de places assises que le tramway classique, qui dessert la ville centre et ses périphéries de première couronne.

Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, mis en ligne le 11 juin 2007. URL : <http://developpementdurable.revues.org/3579>

Document 6.

Le chantier titanesque du tramway fournit des chances que l'agglomération semble vouloir saisir. D'abord en profitant des travaux de voirie pour réaliser deux vastes réseaux chaleur, offrant des possibilités de chauffage écologique aux bâtiments publics ou collectifs au sud et au nord du Grand Dijon. Au total, des canalisations longues de 11 kilomètres - la colonne vertébrale du réseau - seront posées à côté du tramway, reliées à l'usine d'incinération et à deux centrales de production d'énergie biomasse, des centrales bois. « Nous diminuerons par 3,5 la quantité de CO2 dégagée pour chauffer les bâtiments raccordés », se félicite Jean-Patrick Masson, adjoint Vert initiateur du projet. L'investissement à consentir s'élève à 15 millions d'euros pour la pose de ces tuyaux.

Arnaud Morel, Le Point Publié le 18/03/2010