

## France et Europe : dynamiques des territoires dans la mondialisation

### Thème 1 - Comprendre les territoires de proximité

#### Question 1 : Approches des territoires du quotidien

- Un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée (étude de cas)
- Acteurs et enjeux de l'aménagement des territoires

#### **L'exemple de l'aménagement du Tramway à Orléans**

#### Introduction: Le tram une histoire mouvementée

La naissance du Tramway et son essor (fin XIXème- début XXème)  
Avantage: Faibles nuisances (au contraires des hippomobiles)

Il est souvent tracté. On essaie alors plusieurs moyens de propulsion (vapeur, air comprimé, eau puis électrique)

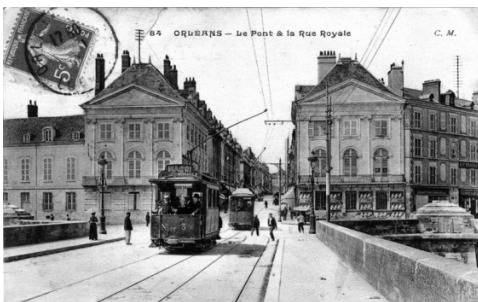
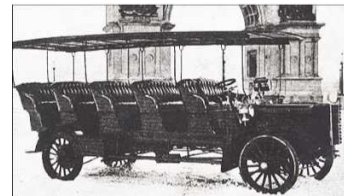
En France, le tramway électrique circule pour la première fois à Clermont-Ferrand en 1890. C'est à ce moment qu'il se développe de manière impressionnante.

Les bus sont encore en phase de développement (moins fiables, moins confortables)

L'automobile est encore réservée à une clientèle aisée.

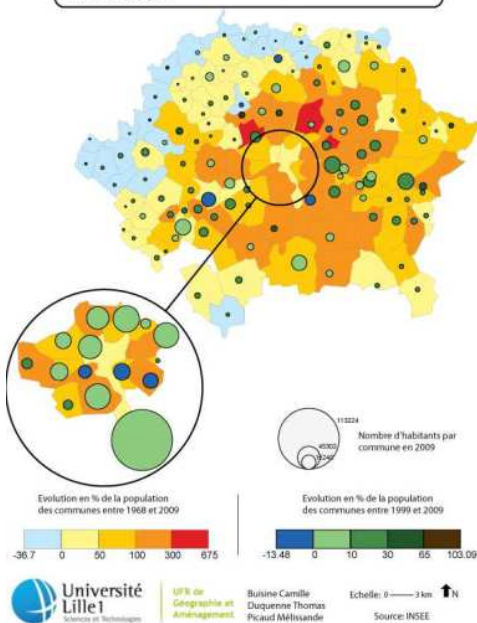
La première version du tramway à Orléans: 1877-1938

Il comprenait à l'origine un réseau de tramways à traction animale, transformé en 1899 en tramway électrique.



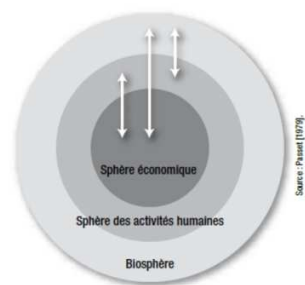
Le tramway est un chemin de fer à rail plat, au niveau du sol, dont les roues s'insèrent dans un rail à gorge intégré dans la chaussée. Cette innovation technique permet au tramway de circuler sur le voirie urbaine au milieu des autres circulations, en même temps que sur une voie ferrée classique, sur ballast. A la fin du XIXe siècle, « les tramways électriques contribuèrent fortement à un abaissement de la densité de la population et à l'expansion des banlieues ». Ce système économique de transport est englobé dans plusieurs environnements, imbriqués les uns dans les autres, suivant la théorie des tris sphères de René Passet (1996) : d'abord dans l'environnement économique général, car les transports servent essentiellement au fonctionnement de l'économie, puis dans l'environnement social, l'économie étant une activité sociale parmi d'autres ; et enfin dans l'environnement naturel qui sert de base pour l'ensemble des activités humaines.

Evolution de la population de l'Aire Urbaine d'Orléans de 1968 à 2009



Cette hausse de la mobilité va favoriser le développement des banlieues au détriment du centre-ville.

### Théorie des trois sphères René Passet (1979)



Il s'agit de considérer que le monde est composé de trois sphères : la sphère économique, la sphère sociale et le monde vivant ; que les deux premières font partie de la troisième et que les trois sont en interdépendance constante et multiple. L'économie et la société sont des sous-systèmes totalement dépendants de l'écosystème global, la biosphère.

Le développement de la vente de véhicules individuels entraîne dans certaines villes la disparition rapide du tramway du paysage urbain à partir des années 1935.



Université Lille1

UMR de Géographie et Aménagement

Buisson Camille, Duquenne Thomas, Picard Mélanie

Echelle: 0 — 3 km

Nantes redécouvre le tramway en 1985 et ouvre une seconde ligne en 1992, puis une troisième en 2000



22 réseaux de grandes agglomérations	Population (en milliers en 2005)	Différence relative (hab/km²)	Revenu (en milliers de francs/an)	Proportion (en % de la population)	Population des centres urbains (en milliers en 2005)	Superficie (en km² en 2005)	Superficie des centres urbains (en km² en 2005)
1 Lyon	158,36	37,70	1,76	123,48	1 239	587	1 035
2 Strasbourg	145	33,50	1,30	120	458	316	350
3 Grenoble	144,50	41,80	1,41	132	380	231	327
4 Nantes	135,90	39,40	1,44	81	569	523	756
5 Rennes	132	42,90	1,30	65	376	608	679
6 Montpellier	120	28,90	1,50	71	355	263	396
7 Marseille	100,80	26,70	1,80	95	896	376	684
8 Lille	91,81	27,70	2	67	1 107	611	1 249
9 Toulouse	88,35	28,80	0,94	72	768	888	839
10 Le Havre	88,30	34,20	2,88	43	259	191	551
11 Bordeaux	84,91	36,10	1,84	65	672	552	1 021
12 Tours	80,90	29,20	1,08	56	291	382	414
13 Angers	80,40	34,30	1,06	46	269	510	542
14 Saint-Étienne	78,80	26,10	1,44	58	335	285	413
15 Rouen	78,50	32,80	1,66	67	400	321	534
16 Clermont-Ferrand	77,60	28,20	0,83	85	285	309	259
17 Orléans	66,90	39,60	1,13	78	274	334	380
18 Nancy	68	32,40	1,63	101	265	142	232
19 Nice	61,40	28	1,48	78	499	331	490
20 Toulon	54	28	1,99	47	404	329	656
21 Valenciennes	45	27,70	1,26	34	347	594	765
22 Lens	22,80	15,90	1,87	25	379	351	659
Moyenne	91,09	34,47	1,88	73,17	492,14	410,64	601,41



Le magazine *Que choisir*, dans son numéro 457 de mars 2011, classe Orléans et son Agglo 17ème sur 22 villes passées au banc d'essai dans le domaine des transports urbains. Le critère retenu pour ce classement est la fréquentation (nombre de déplacements par an et par habitant), avec 66,90 pour Orléans (91,09 pour moyenne nationale - 158,36 pour Lyon, ville la mieux classée - 22,80 pour Lens, ville la moins bien classée).

Orléans est donc mal située par rapport aux métropoles concurrentes. Elle perdait donc en attractivité malgré la 1ère ligne de tramway ouverte en 2000. Une amélioration du réseau était donc nécessaire.

**I - Pourquoi et comment aménager ?**



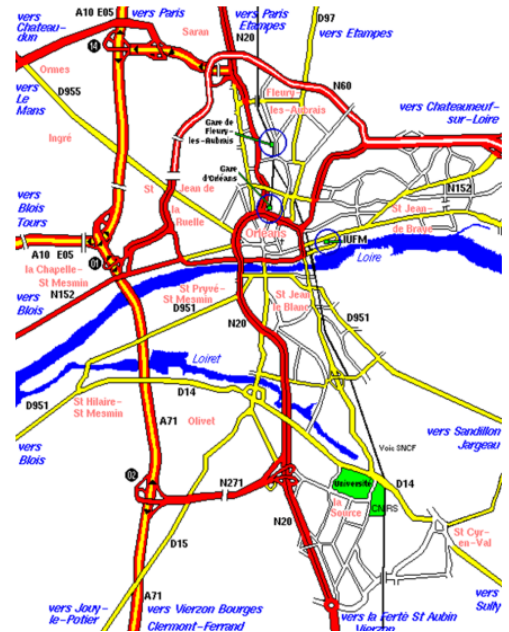
Les travaux dans l'hypercentre

*Travaux d'interconnexion entre les lignes A et B du tramway d'Orléans place De Gaulle à la mi-août 2010.*

La congestion des voies de circulation

Orléans est jugée comme la 3ème ville la plus embouteillée de France en 2010

36,87 % des axes routiers de la ville sont congestionnés.



**A- Qui agit ?**

Le SIVOM créé en 1964, syndicat intercommunal à vocation multiple, devenu Agglo (communauté d'agglomération Orléanaise en 1998)

*12 communes (Orléans, Chécy, Combleux, Fleury les Aubrais, Ingré, La Chapelle Saint-Mesmin, Saint-Jean de Braye, Saint-Jean de la Ruelle, Saint-Jean le Blanc, Saint-Pryvé Saint-Mesmin, Semoy, Saran)*

*1966 : Olivet*

*1970: Saint-Cyr en Val*

*1972: Saint-Hilaire Saint-Mesmin*

*1973: Ormes*

*Population (au 1er janvier 2010)*

*271 752 habitants*

*Superficie : 330 km² de superficie dont 91 km² de forêt et 72 km² de terres agricoles*

*Transports urbains*

*22 communes desservies*

*32 lignes de bus*



1 ligne de tram (18 km, 6 parcs relais, 24 stations, 22 rames)  
 1 seconde ligne de tram est / ouest (CLEO) livrée en juin 2012 (11,4 km, 21 rames, 25 stations, 6 parcs-relais)  
 25,7 millions de voyageurs par an dont 13,6 millions en bus et 12,1 millions en tram  
 100 000 voyageurs sur le réseau/jour scolaire  
 40 000 km/jour, soit 10,6 millions de km parcourus par an  
 84 voyages par habitant et par an  
 1 étudiant sur 3 abonné  
 L'Agglo finance les 2/3 du coût d'un voyage sur le réseau tram/bus.



SETAO Transport de l'Agglomération Orléanaise (France)  
 Créée en 1977. Décide de créer une première ligne de tramway en 1995.

La préfecture déclare le projet d'utilité publique en 1995  
 Cette déclaration est soumise à conditions:

- Circulation en site propre
- Faciliter l'accès au centre-ville, à la gare, à l'université.
- Réduire l'usage des voitures
- Réorganiser la desserte des bus



### B- Financement et réalisation

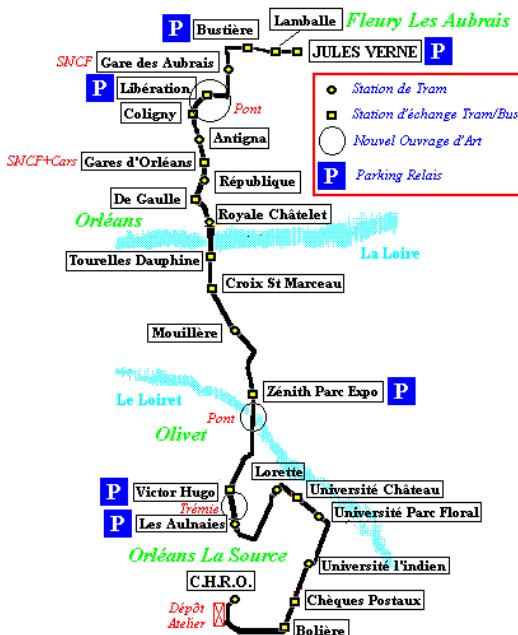
Le financeur : l'Agglo  
 Le coût : 275 M€ (15M€/km)  
 18km, 24 stations, 22 rames, 6 parcs relais.



45 000 passagers/jours scolaires (333€/passagers/km)  
 Soit autant les 32 lignes de la TAO

### Partie II : La ligne A

#### TRAMWAY D'ORLEANS - LIGNE 1



Durée des travaux  
 2 ans : 1998-2000 ; (inauguration en 2000)

Mais :  
 - Cela entraîne de nombreuses perturbations pour les habitants

- Les fouilles sur les sites historiques, absolument indispensables, ralentissent le chantier.



Son inauguration tardive coûte peut être le siège de maire à M.Sueur au profit de M.Grouard



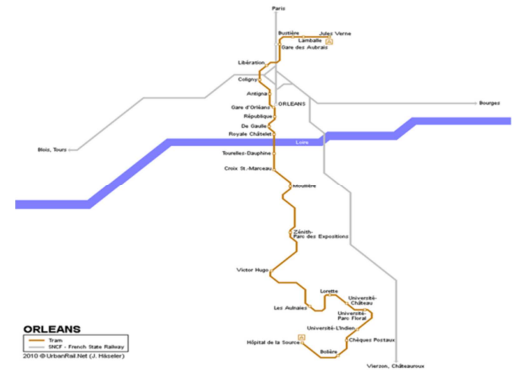




### Réaménager la ville

Le principe du « site propre » :

- séparer le tram de la circulation pour fluidifier le trafic urbain ;
- valoriser les piétons, les vélos et les espaces verts ;

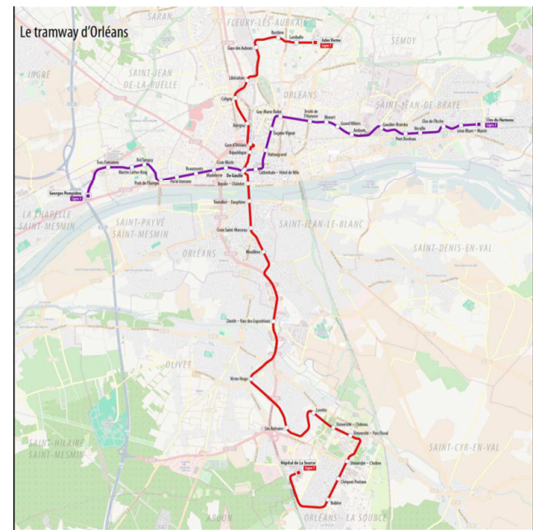
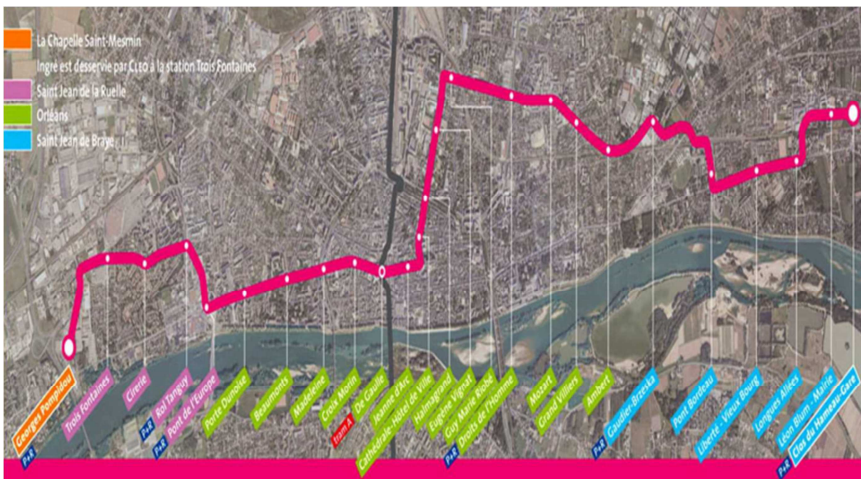


### Partie III : La ligne B

Un projet coûteux et contesté :

- Plus de 440 millions € pour 11,8 km, 6 parcs-relais, 25 stations et 22 000 voyageurs / jour attendus, soit :
- Plus de 37 millions € / km
- un coût de 1700 €/passager/km

Plan ligne B :

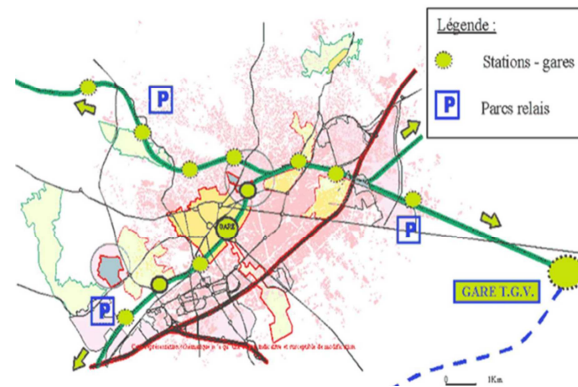


### Conflit adjacent au Tram :

Alignement de la rue des Carmes



### RESEAU DE TRANSPORT URBAIN



Tracé du tram prétexte à une opération d'aménagement d'un quartier populaire péricentral



Tout aménagement :

- > Implique une appropriation de l'espace par des « décideurs »
- > Suppose une anticipation, une prospective :
- > Quelles transformations pour quels usages, au profit de quelles catégories d'utilisateurs, pour quels nouveaux modes de vie induits par ces transformations.
- > Entraîne des CSQ variables selon les catégories sociales (renchérissement du coût du logement dans les espaces desservis par le tram).

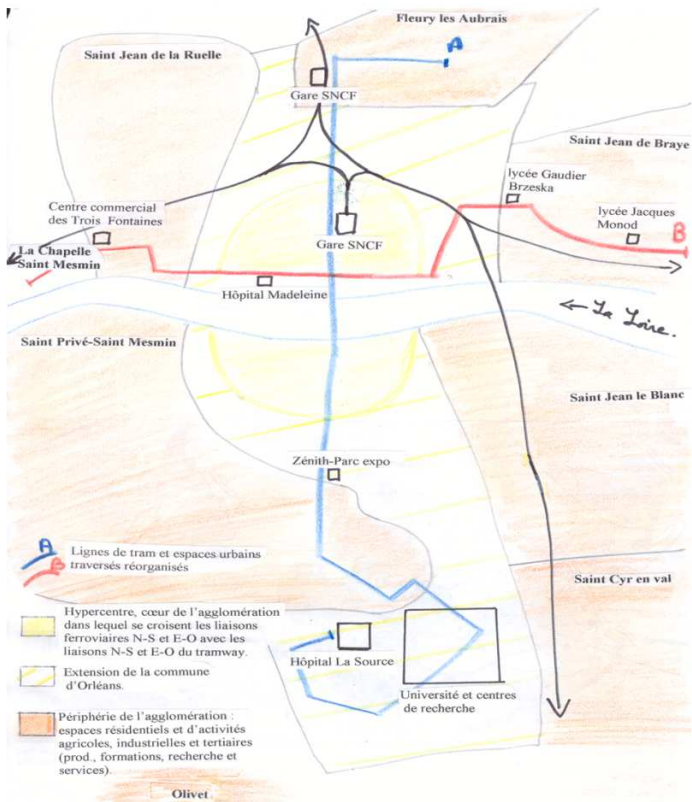
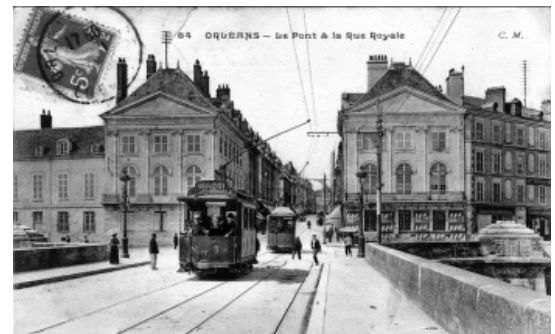


Schéma général d'aménagement



Le tramway est un chemin de fer à rail plat, au niveau du sol, dont les roues s'insèrent dans un rail à gorge intégré dans la chaussée. Cette innovation technique permet au tramway de circuler sur la voirie urbaine au milieu des autres circulations, en même temps que sur une voie ferrée classique, sur ballast.

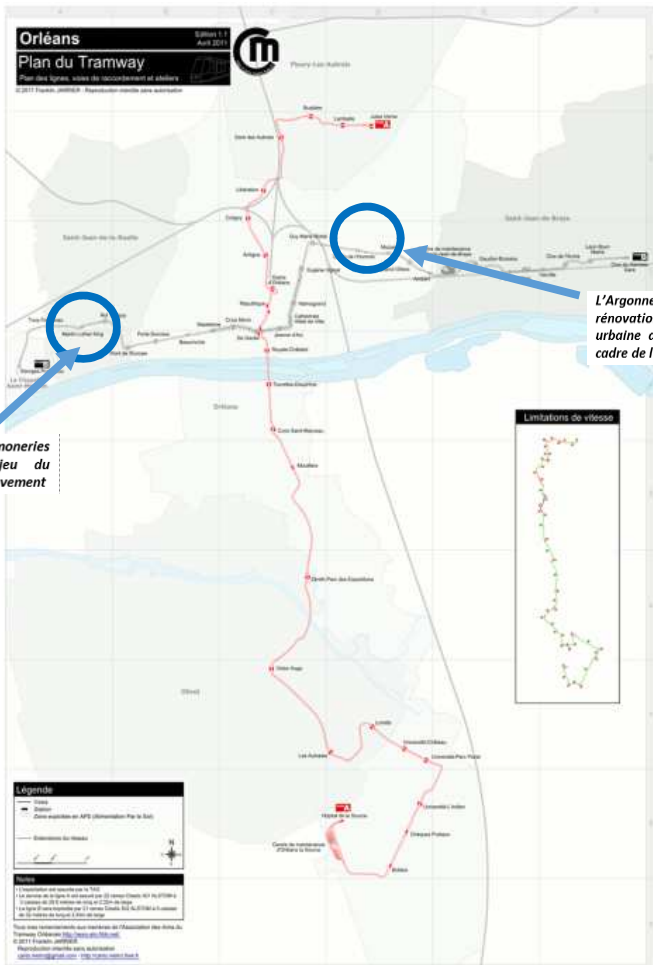
Ce système de transport est englobé dans plusieurs environnements, imbriqués les uns dans les autres, suivant la théorie des trois sphères de René Passet (1996) : d'abord dans l'environnement économique général, car les transports servent essentiellement au fonctionnement de l'économie, puis dans l'environnement social, l'économie étant une activité sociale parmi d'autres ; et enfin dans l'environnement naturel qui sert de base pour l'ensemble des activités humaines.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, « les tramways électriques contribuèrent fortement à un abaissement de la densité de la population et à l'expansion des banlieues ». On partait, à cette époque, d'une ville très dense, conçue en fonction de la marche à pied. Aujourd'hui, on s'attendrait à un phénomène inverse, en fonction des politiques urbaines annoncées : une densification le long des lignes dans des banlieues peu denses, conçues en fonction de la circulation automobile.

Source: Jacques Stambouli « Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable », Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, mis en ligne le 11 juin 2007 ; <http://developpementdurable.revues.org/3579>

1. Quelle est la particularité du tramway ? Expliquez-là à l'aide du plan ci-dessus
2. Quels résultats positifs peut-on en attendre à l'époque ?
3. Repérez, selon le nom des stations de tramway, les types de lieux urbains prioritairement desservis par la ligne A.
4. A l'aide de vos réponses précédentes et du dossier des pages suivantes, classer les atouts (ou inconvénients !) du tramway en fonction de la théorie des trois sphères développée dans le texte ci-dessus.
5. Quels sont les différents acteurs concernés par le projet (conception et financement) ? Où se rencontrent-ils ? Quelles informations a-t-on dans le dossier sur les relations entre ces acteurs ?





**1. Un réseau de transport moderne qui engage des acteurs à plusieurs échelles.**

**L'échelle locale: les collectivités territoriales:**  
 Tracé de la première ligne inaugurée, en novembre 2000  
 Communes associées à Orléans dans la mise en œuvre et le financement du tramway dans le cadre du SIVOM  
 Siège du SIVOM (« l'Agglo »), à l'origine du projet.

**L'échelle nationale et internationale: l'Etat et l'Europe:**  
 Financements extérieurs nationaux et européens.  
 Gares connectées au tramway, qui relient Orléans au réseau ferré national et européen (projet LGV-POCL)

**2. Un outil d'aménagement urbain recherchant la cohérence entre les enjeux du développement durable.**

**L'enjeu économique:**  
 espace du centre-ville redynamisé par la fréquentation élevée (45000 voyageurs/jour)

**L'enjeu social:**  
 Quartiers associant passage du tramway et projet de rénovation urbaine (habitat)

**L'enjeu environnemental:**  
 Tracé de la deuxième ligne en construction (ouverture en 2012), qui intègre un système d'alimentation par le sol pour éviter les contraintes paysagères des caténaires.

**3. Un territoire du quotidien pensé et débattu par les différents acteurs.**

**Un aménagement qui suscite des interrogations:**  
 Passages et limites contestés de la deuxième ligne en construction  
 Le pont Royal, concentrant un trafic routier demeurant supérieur 50000 véhicules/jour avec des encombrements.

**L'expression d'une démocratie locale:**  
 Siège de l'association « Aux carmes citoyens », s'opposant à l'alignement de la rue des Carmes au nom de la protection patrimoine bâti.

Commune membre de l'Agglo, non intégrée au tracé de la 2<sup>e</sup> ligne, malgré ses demandes.

Etat français (agence de l'environnement)  
 Union européenne (FEDER)

Un axe structurant: la Loire

Les Salmoneries et l'enjeu du désenclavement

L'Argonne et la rénovation urbaine dans le cadre de l'ANRU

La Source et le Grand Projet de Ville (GPV)

Le tramway d'Orléans, au cœur des enjeux d'aménagement des territoires du quotidien.