

TRAMWAY EN VUE

FICHE PÉDAGOGIQUE POUR L'ANIMATION D'UN ATELIER SUR LES MOBILITÉS URBAINES

Conditions de l'atelier :



1 h / 1 h 30 dont
30/40 min de jeu



8 joueurs maximum
par table de jeu



Public lycéen / étudiant
/ adulte

Intérêt d'un atelier sur l'aménagement d'une ligne de tramway :

Aujourd'hui, les mobilités douces se développent de plus en plus dans les villes : extension des lignes de tramway, développement de lignes de bus, construction de pôles multimodaux... Autant de nouvelles manières de se déplacer en ville.

Comment sont-elles pensées ? Intimement liées à l'aménagement, les mobilités urbaines sont planifiées en fonction de la ville et du territoire.

Le jeu se concentre sur l'aménagement d'une ligne de tramway. C'est le mode de transport urbain qui se mélange le plus à la question de l'urbanisme, puisque son tracé dépend en effet de points d'intérêt à desservir : habitat, zones urbaines commerciales, zones d'emploi... mais surtout, son implantation s'accompagne d'une reconfiguration des voies où il passe.

Une ligne de tramway est également un objet politique fort, plus qu'une ligne de bus, ou même de métro d'ailleurs, pour plusieurs raisons :

- > Son coût, notamment à cause du foncier,
- > La réorganisation des modes de transport qui s'opère autour,
- > La valorisation urbaine qu'elle permet avec la requalification des espaces publics,
- > Le risque d'une augmentation de la valeur du foncier pouvant causer de la spéculation immobilière là où la ligne de tramway passe
- > Des impacts possibles sur différents groupes de personnes (habitants, commerçants, défenseurs de l'environnement), sur la ville bâtie (faut-il détruire, dévier la ligne ?), sur l'environnement... Il n'y a pas de solution type, c'est à chaque municipalité / métropole de négocier et trouver le compromis.

Cependant l'aménagement d'un tramway coûte moins cher que de creuser une ligne de métro et c'est un transport collectif qui a toute sa place en ville s'il connecte des centres d'intérêt.

Cette fiche pédagogique vous propose un déroulé-type d'atelier autour du jeu « Tramway en vue », des astuces d'animation, un glossaire ainsi qu'une présentation détaillée sur la question des mobilités urbaines.

DÉROULÉ-TYPE DE L'ATELIER :

1. Introduction - 5 à 20 minutes.
2. Partie de jeu - 30 à 40 minutes.
3. Débriefing - 15 à 20 minutes.

1. Introduction - 5 à 20 minutes.

Cette partie introductive permet à l'animateur d'expliquer les notions essentielles à la compréhension du jeu via une présentation, des questions/débats posés aux joueurs.

Quelques idées de questions à poser pour introduire l'atelier :

- > Comment êtes-vous venu jusqu'ici aujourd'hui ?
- > Combien de déplacements faites-vous par jour ? (moyenne de 3/4 par jour)
- > Quels moyens de transport utilisez-vous principalement ?

Suite à cet échange, vous pouvez soit parler des projets en cours dans votre commune, de projets exemplaires d'autres villes, soit parler de la question du déplacement de façon plus générale ou historique...

L'idée est d'amorcer les thématiques qui seront abordées avec le jeu. Libre à vous de concentrer cette partie introductive sur quelques minutes ou de l'étendre avec une vraie présentation pour plus de détails.

Pour aller plus loin, cf partie 5. avec une présentation détaillée sur les mobilités urbaines.

2. Partie de jeu - 30 à 40 minutes.

- > Dans un premier temps énoncer clairement le contexte du jeu et le but du jeu.
- > Mettre tous les joueurs autour d'une table pour expliquer les règles du jeu.
- > Ou, si cela est possible, expliquer les règles avec des photos sur vidéo-projecteur.
- > S'assurer que tout le monde a compris avant de lancer la partie.

> Si besoin, vous pouvez découper les règles du jeu en plusieurs parties. Exemple :

Temps 1 : Conception de la ligne idéale. L'animateur explique cette partie uniquement puis les joueurs mettent en place leur tracé idéal.

Temps 2 : Construction de la ligne : Une fois les ligne idéale tracée par les joueurs, l'animateur explique le deuxième temps du jeu où les joueurs construisent la ligne en tirant les cartes événements.

> En amont de la partie de jeu : bien cadrer le contexte et les objectifs pour éviter que les joueurs ne jouent que les points ou la stratégie.

Pour plus de détails et exemples, cf règles du jeu.

3. Débriefing - 15 à 20 minutes.

> Il est possible que certaines tables finissent leur partie avant les autres.

Dans ce cas, leur demander de réfléchir à ce qui s'est passé pendant la partie, ce qu'ils ont appris...

A la fin de la partie, il est important de prévoir un vrai temps de débriefing. Ce temps de discussion avec les joueurs permet à l'animateur de vérifier que les notions sont bien maîtrisées, que les enjeux du jeu ont été saisis... Vous pouvez demander aux joueurs comment s'est passée leur partie, s'ils ont rencontré des difficultés, comment ils les ont gérées, s'ils sont satisfaits de leur ligne de tramway.

S'il y a plusieurs tables de jeu, il est intéressant de comparer les différents tracés et déroulés de partie. Demander à chaque table de jeu d'expliquer au reste du groupe en quelques mots : Choix de tracé

initial ? final ? Quelles contraintes ont-ils rencontré ? Quel impact cela a-t-il eu sur leur tracé initial ?
Qu'ont-ils appris/découvert ?

C'est également le moment de comparer ce qu'il s'est passé pendant la partie de jeu avec la réalité (de vrais projets de lignes de tramway). Cela peut faire l'objet d'un débat entre les participants ou d'apport de connaissances par l'animateur.

GLOSSAIRE DES MOTS EMPLOYÉS DANS LE JEU

Code des marchés publics

Il impose que dans des travaux publics, on ne choisisse pas directement une entreprise mais qu'on fasse un appel d'offres pour en choisir une.

Conseil métropolitain

Ensemble de personnes élues qui dirigent la métropole. Ils décident des grands projets, votent les directions à adopter, les priorités, ainsi que le budget.

Crapauduc

Tunnel construit sous la route, spécifique au passage des crapauds.

Entreprise de BTP

Entreprise qui construit des bâtiments et/ou réalise des travaux publics (routes, espaces publics, ...).

Étude d'impact environnemental

Lorsque l'on fait un projet important, on est obligé de faire cette étude. Des spécialistes vont se rendre sur le terrain, répertorier les espèces de faune et de flore présentes et déterminer si le projet sera néfaste ou non envers ce milieu naturel et ses occupants. Ils vont aussi étudier l'impact futur sur l'eau et sur l'air.

Étude de sols

Avant tout projet de construction, on fait une étude de sol pour voir si celui-ci est dur, mou, pollué, etc. Cela va permettre d'adapter la construction par la suite.

Exproprier

Exproprier signifie obliger un propriétaire à quitter son logement contre un dédommagement, si cela est reconnu de nécessité publique. Le passage d'une nouvelle ligne de tramway est un argument suffisant.

Marché PUBLIC

Contrat public par lequel la collectivité s'engage à employer une société sur des travaux, des études, un service...

Zone d'aménagement concertée (ZAC)

Zone à l'intérieur de laquelle une collectivité intervient pour aménager des terrains : équipements, écoles, habitations, routes, réseaux d'eau potable et d'assainissement, etc. Elle intervient dans des endroits difficiles à aménager, sur lesquels de grands travaux sont nécessaires (zone industrielle, friche, campagne...).

POUR ALLER PLUS LOIN : PRÉSENTATION DÉTAILLÉE SUR LES MOBILITÉS URBAINES

Mobilités urbaines, de quoi parle-t-on ?

Des déplacements urbains, qui désignent les déplacements du quotidien : pour aller au travail, faire des courses, faire des activités... Ils ont généralement lieu au sein d'une même aire urbaine. Ce sont des déplacements que l'on fait à moins de 100km de chez soi et sans nuitée. (Les déplacements liés au voyage, d'une région à l'autre, d'un pays à l'autre... ne sont donc pas dans la catégorie des déplacements urbains).

En moyenne, les français font 3 à 4 déplacements (allers) par jour. La plupart des déplacements ont pour motif le travail, mais les loisirs prennent une place croissante dans nos déplacements. La capacité à se déplacer plus ou moins facilement joue un rôle important dans l'attractivité des territoires : ce critère pèse très fortement dans le choix d'implantation d'une entreprise ou dans le choix d'emménagement dans une ville pour les habitants.

Les modes de déplacement concernés par ces mobilités

> Les modes « doux » que l'on appelle également les modes « actifs » : vélo, marche, trottinette, skate, monocycle électrique... A Amsterdam, par exempl, 40% des déplacements se font à vélo.

En France, un Plan vélo a été voté, il prévoit un budget de 350 millions en 7 ans avec pour objectifs : d'inciter les entreprises à soutenir les employés venant en vélo avec le forfait mobilités durables, de passer de 3% de déplacements à vélo à 9%, de rendre les sas vélo obligatoires sur les routes.

> Les transports en commun : tramway, bus, métro, qui ont chacun leurs avantages. Le plus vieux métro du monde est le Tube de Londres, il date de 1863.

> Il existe aussi des modes de transports plus rares, liés à la topographie comme les funiculaires ou les téléphériques (par exemple à Medellin un téléphérique dessert des zones extrêmement paupérisées de la ville difficilement desservis par d'autres modes de transport en commun), ou liés à un cours d'eau avec les navettes maritimes (par exemple dans la rade de Toulon), fluviales (sur la Seine à Paris le batobus...).

> La voiture individuelle : les Etats-Unis ont le plus fort taux de motorisation du monde (en % de ménages qui ont une voiture au moins)

> Les véhicules en libre service : vélib, autopartage...

L'automobile a révolutionné nos modes de déplacement...

Entre 1960 et aujourd'hui la place de la voiture a connu une forte progression. Ce qui a permis une plus grande liberté de déplacement : tous les territoires sont devenus facilement accessibles, on peut aller plus vite d'un point à un autre. Les distances parcourues ont largement augmenté sans que les temps de transports n'augmentent.

...Mais aussi nos villes. Quels impacts sur le développement des villes ?

Cette forte progression de la place de la voiture s'est accompagnée d'une extension considérable des territoires urbains. La capacité de se déplacer plus loin dans le même temps donne la possibilité d'accéder à un foncier moins cher pour se loger et accéder à la propriété (en accord avec des politiques d'aide à la pierre), c'est le début de la périurbanisation : les villes se sont étalées comme jamais auparavant.

Ce foncier péri-urbain moins cher entraîne la construction de grands centres commerciaux, de grandes zones industrielles éloignées. Cette extension des territoires urbains a eu ainsi pour conséquence le grignotage des espaces naturels et agricoles.

Pendant des années, les aménagements des centres-villes ont été faits au bénéfice de la voiture. Les centres urbains sont vite saturés, embouteillés et des coupures urbaines sont créées avec notamment des passerelles d'autoroute arrivant en centre-ville... En 2019, Marseille est la ville la plus embouteillée

de France (au coude à coude avec Paris) avec 400 000 automobilistes/jour.

Le tout voiture impacte également la qualité de l'environnement :

- > mauvaise qualité de l'air causant des problèmes pour la santé pour les habitants. Il est dit qu'on perd en moyenne 1 an de notre vie à cause de l'automobile : 6 mois pour les bouchons, 6 mois d'espérance de vie ;
- > contribution au réchauffement climatique ;
- > nuisances sonores.

Ce développement urbain autour de la voiture est remis en cause aujourd'hui.

Depuis quelques années, le nouvel impératif du développement durable a créé une volonté de retour en arrière dans les politiques publiques.

Trois façons d'agir :

1. Adapter l'organisation urbaine :

- > Limiter l'étalement urbain,
- > Densifier les villes en produisant de nouvelles formes urbaines,
- > Construire plus haut.

Mais attention aux faux semblants : les tours ne sont pas les formes urbaines les plus denses et l'on parle de plus en plus de « l'effet barbecue » : les urbains qui explosent leur bilan carbone le week-end à la campagne !.

2. Encouragement des alternatives à la voiture avec le développement :

- > Des transports en commun. Surtout dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants : le tramway était en tête pendant un temps, et actuellement c'est le BHNS car il est moins mais tout aussi performant.
- > Des modes actifs : avec la mise en place de voies réservées ou zones de rencontre, des aides à l'achat de vélo.
- > De nouvelles formes de mobilité, fondées sur le partage des moyens : services de vélo ou de voiture en libre service, co-voiturage, auto partage...
- > Des parkings relais en périphérie des centres urbains pour passer d'un mode de transport à l'autre.

3. Restreindre la voiture :

Mais cela ne suffit pas : même si l'offre de transports en commun se développe, généralement les nouveaux utilisateurs sont ceux qui se déplaçaient initialement à pied ou à vélo, pas les automobilistes. Pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun, il faut donc restreindre la place de la voiture.

De nombreuses mesures d'interdiction ont été prises en centre-villes : piétonnisation de voies, des centres historiques, circulation alternée... Mais aussi dissuasives : stationnement payant ou péage urbain. Tout cela n'est pas possible dans les zones peu denses, où les transports en commun ne peuvent être développés.

Fiche pédagogique proposée par

