

Construire Dijon Autrement

UN AUTRE TRAM EST POSSIBLE !



LA PROBLEMATIQUE

Le Tramway Dijonnais est victime de son succès

Le réseau tramway est saturé aux heures de pointe sur les lignes T1 ET T2.

Un projet de mise à niveau appelé "CAPATRAM" est en cours de déploiement pour permettre de fluidifier le réseau et d'accueillir une plus grande fréquence de trafic.

Le Président e la Métropole a lancé des études pour voir quelle était la meilleure solution pour développer les transports.

Il propose donc une 3eme ligne dont le tracé partira de Dijon Cap Nord et rejoindra la zone industrielle de Chenove.

Le projet de l'équipe municipale sortante

PROJET DE L'OPPOSITION

Le projet de l'opposition prévoit aussi une troisième ligne passant par les communes périphériques de la Métropole et utilisant en partie la voie de chemin de fer. Le TRAM desservirait Chevigny Saint-Sauveur, Neuilly et Longvic.



Le projet du LabID

MAIS UN AUTRE TRAM EST POSSIBLE !

MOINS COUTEURS EN INVESTISSEMENT ET EN FONCTIONNEMENT

PLUS INNOVANT

MOINS ENGAGEANT SUR LA DURÉE

PLUS INTEGRÉ DANS LE PAYSAGE URBAIN

MOINS LONG A METTRE EN ŒUVRE

PLUS RÉSILIENT AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

AVEC MOINS DE TRAVAUX

LE PROJET DE CONSTRUIRE DIJON AUTREMENT

- Un projet plus frugal en investissements, qui n'endettera pas la Collectivité pour des décennies.
- Un projet innovant qui fera de DIJON une vitrine européenne voire mondiale.
- Un minimum de travaux.
- Un projet mieux intégré dans la ville (suppression des caténaires)
- La suppression des caténaires réduit les frais de maintenance et le rend plus résilient au changement climatique.
- Une mise en service rapide



UNE VITRINE TECHNOLOGIQUE POUR UN CONSTRUCTEUR ET POUR LA MÉTROPOLE



COMMENT ?

- Nous restons sur 2 lignes de TRAM et nous allons les « muscler ».
- Comme le projet de la Municipalité, nous prolongeons la ligne T2 à hauteur de la station Carraz sur 2 km environs sur l'Avenue R. CARRAZ ce qui fera une T2 A qui ira à la Mairie et une T2B qui ira aux Portes du Sud.
- Nous modifions le concept du TRAMWAY qui circulera sur ces 2 voies en remplaçant les TRAMWAY existants (qui seront revendus) par des TRAMWAYS à un étage (TRAMWAY à impériale)
- Nous modifierons l'alimentation électrique qui ne sera plus aérienne (dépose des caténaires mais par batteries (intégrées au TRAMWAY) et alimentées par un système de "biberonnage" (recharge rapide à chaque station). Avec pour conséquence d'améliorer l'esthétique du réseau et de rendre le tram plus résilient au changement climatique

UN TRAMWAY A IMPERIALE SUR BATTERIES

Ce genre de tramways est utilisé pour des villes ou lignes à forte fréquentation.

Pour preuve, ce tramways existe déjà dans des villes à forte population (Hong Kong, Alexandrie...) il a l'avantage de pouvoir embarquer le double de passagers qu'un tram normal.

Nous pouvons aussi noter que les opérateurs ferroviaires (comme la SNCF) optent de plus en plus pour des modes de transport à deux niveaux pour ces raisons capacitaires (RER, TGV, Bus rapides, le tout à 2 étages...) ce mode de transport gagne du terrain et il est évident que des tramways à Impériale modernes seront développés très prochainement.

A ce jour, il n'existe pas en Europe de tram de ce type.

En effet l'inconvénient que représente le temps pour monter à l'étage est vécu comme un frein car il augmente le temps d'attente à chaque arrêt (mais il peut transporter environ 400 personnes au lieu de 200).

Cet inconvénient est surtout réel pour les réseaux ayant des stations très proches comme le Métro Parisien ce qui n'est pas le cas à DIJON, avec des stations plus distantes.



TRAMWAY CITADIS DE STRASBOURG



MODELISATION DU MEME TRAMWAY AVEC UN ETAGE

AVANTAGES DE LA SOLUTION

- Doublement de la capacité par rame
- Alimentation par batteries donc pas besoin de caténaires ce qui réduit le cout de construction des nouveaux km avec alimentation par le sol selon le principe du « biberonnage » (recharge rapide des batteries à chaque station)
- Dépose des caténaires des lignes existantes, ce qui répond à une meilleure esthétique du réseau et de la ville.
- Connexion de chaque station au réseau électrique pour le « biberonnage ».
- L'inconvénient du temps de remplissage (montée à l'étage) et de la plus grosse fréquentation par rame, sera minimisé par la billettique sans contact (déjà existante) qui permet une validation rapide et un temps de remplissage optimum.

LE BUDGET ?

IMBATTABLE !

- Prolongement de la ligne représentent environ 2 km (On estime aujourd'hui le cout d'un km de tram à environ 36 à 40 M € le km)
- La modification des 2 lignes existantes au niveau électrique.
- La modification du passage du Pont de l'Arquebuse (Il faudra refaire une peu de génie Civil pour le faire passer sous le pont de l'Arquebuse hauteur du tram environ 7 m.
- L'achat du nouveau matériel roulant (il y a 33 RAMES à DIJON) il faut compter environ 3 à 4 M € par rame tout ceci représenterait un investissement de moins de 100 M €, sachant que la grande capacité permettrait d'avoir un cadencement moins important donc moins de rames à acheter.
- La revente des rames de TRAMWAY (ou leur modification pour rajouter un étage)
- Le maintien du nombre de chauffeurs limite sérieusement les frais de fonctionnement dans le temps par la maîtrise de la masse salariale.



BUDGET GLOBAL ENTRE 120 ET 180 M €

EN COMPLÉMENT, UN SERVICE DE CARS EXPRESS À HAUT NIVEAU DE SERVICES

SOLUTIONNER LA DESSERTE DE CHEVIGNY ET ALENTOURS



UNE LIGNE DE CARS EXPRESS A DEUX ÉTAGES

- Ce type de véhicules permet de mettre en place des lignes à haute fréquence et à capacité relativement facilement et dans des conditions de confort intéressantes pour l'usager (sièges confortables, places assises, Wifi ...)
- De très nombreuses collectivités adoptent ce mode de transport du fait de sa simplicité à mettre en œuvre.
- C'est un moyen qui nécessite pour rencontrer le succès (comme en Région Parisienne ou la ligne AIX MARSEILLE) un cadencement important (toutes les 5 minutes aux heures de pointe + des trajets directs)
- Un titre unique de transport (Parking relais + trajet)
- Des parcs relais au départ et à l'arrivée de la ligne
- Une partie du trajet sur voies réservées (ex : Rocade, voies dédiés, ...) et ceci pour qu'il y ait une vraie différence en termes de vitesse commerciale par rapport à la voiture.
- Priorité aux feux de circulation.

AVANTAGES DE LA SOLUTION

Ce moyen de transport semble particulièrement bien adapté pour desservir Chevigny St SAUVEUR /DIJON (création d'un parc relais à CHEVIGNY) avec un trajet jusqu'à la Place de la République (hub de transport permettant de prendre tram et bus ou d'aller à pied en Centre-ville) et arrêt Parc des Sports ou université/Cap Nord (en passant par Champollion ou par la Rocade).



Chevigny St Sauveur → Centre ville en - de 30 Minutes chrono !

LE BUDGET ?

- Cela nécessite d'investir dans des bus à 2 étages (97 places au lieu de 60 environ) et d'avoir des conducteurs (qualification recherchée) cout d'un bus environ 300 000 €. Ce type de matériel se prête bien au leasing.
- On estime le coût d'exploitation à 3 € DU KM environ (retour d'expérience des lignes Aix Marseille et IDF)



Budget global environ 15 M €