

Livret de l'exposition proposée par l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS, réalisée par Choros avec le concours de chercheurs locaux et avec la contribution des archives municipales et de l'INA délégation Grand Est.



Introduction

Il y a trente ans, après de longs débats et deux ans de chantier, le tramway faisait son grand retour dans les rues de Strasbourg. Après la libération, il avait été progressivement abandonné au profit du « tout-voiture », jugé plus moderne. Le 1er mai 1960, il effectuait son dernier voyage avant d'être brûlé symboliquement à Hoenheim.

Deux décennies plus tard, alors que la communauté urbaine gagne en population, il devient évident qu'on ne peut pas assurer tous les déplacements uniquement par la voiture individuelle. Bouchons, pollution, manque de place poussent les responsables politiques à réfléchir à des moyens de transport en commun pour permettre à des dizaines de milliers de personnes de se déplacer autrement. Le débat est vif entre les partisans du VAL, forme de métro, et ceux du tramway en surface.

L'élection en 1989 de Catherine Trautmann sonne le grand retour du tramway à Strasbourg. Le tram doit constituer une alternative moderne et efficace à l'automobile individuelle dans les secteurs les plus denses de l'agglomération. Il offre l'opportunité de transformer l'espace public. Lié à des parkings-relais, il complète l'offre de mobilités. Après deux ans de travaux, la première ligne de 10 kilomètres entre HautePierre et Baggersee est inaugurée le 25 novembre 1994, avec une station souterraine à la gare.

Depuis 30 ans, le réseau de tramway s'est développé dans les différents quartiers de Strasbourg ainsi qu'à Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Ostwald, Lingolsheim et Kehl. Il connectera bientôt Eckbolsheim et Wolfisheim. 105 rames circulent sur les 6 lignes, faisant du réseau eurométropolitain le plus grand réseau maillé de France. Chaque jour plus de 335 000 voyages y sont effectués, de 4h30 à 0h30.

Cette exposition, commandée par l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS au réseau interdisciplinaire Chôros, vise à rappeler l'histoire de cette redécouverte du tramway à Strasbourg, des années 1980 à aujourd'hui. Elle retrace les débats, explore les enjeux, analyse les liens entre mobilités et urbanisme, invite à réfléchir à nos façons de vivre la ville.

Qu'est-ce qui se tram ?

Partez à l'aventure avec notre jeu de piste et explorez la ville sous un nouveau jour en suivant les rails du tram. De la Place de la République à l'Esplanade, résolvez des énigmes et relevez des défis tout en (re)découvrant l'histoire et les lieux qui font la ville. Seul ou en équipe, munissez-vous de votre esprit d'observation et de votre curiosité et plongez-vous dans cette expérience ludique et enrichissante. Que vous soyez un habitué des lieux ou visiteur, cette aventure est faite pour vous ! Carte de jeu à télécharger sur strasbourg.eu ou à récupérer à l'Office de Tourisme, au 5ème Lieu ou au Centre Administratif.

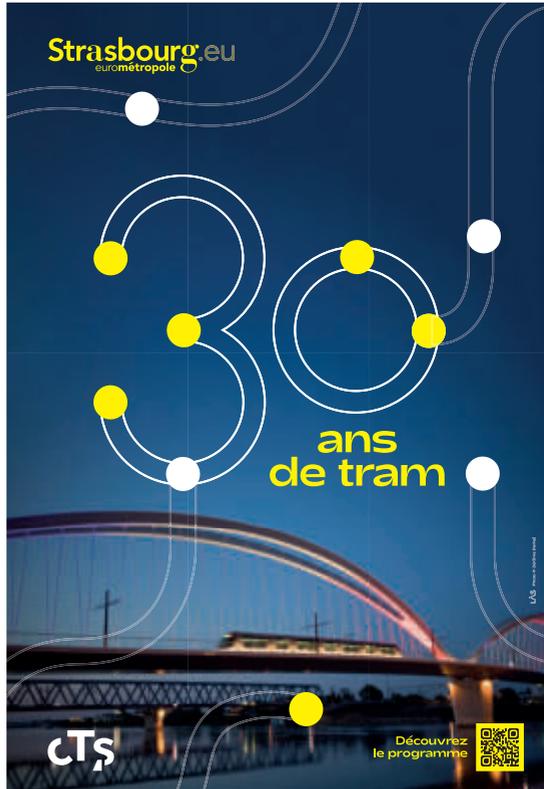


Une aventure urbaine et humaine

Le tramway est un symbole d'urbanité qui engage de nombreux enjeux contemporains : la mobilité, bien sûr, mais aussi l'écologie, l'urbanisme, la qualité de la vie, la cohésion sociale, la mémoire, bref tout ce qui compte lorsqu'on habite quelquepart.

Dans l'Eurométropole, il constitue une véritable colonne vertébrale de l'agglomération et incarne parfaitement la révolution des mobilités douces. Strasbourg a été une ville pionnière en France dans la réhabilitation de ce mode de transport, plus contemporain que jamais.

Revenir sur cette odysée de trente ans, c'est célébrer l'un des plus grands réseaux de France, rendre hommage à tous ses acteurs et, à partir de cette expérience, imaginer la ville du futur. Avec le tram.



Scannez les QR codes en bas des planches pour découvrir d'autres regards, parfois inattendus, sur le tram.

 **Petite énigme**
Quelle station de tramway je suis ?





Tram, ouais !

Un tramway dans le quotidien des Eurométropolitains

Le tramway est un transport moderne et collectif : il répond parfaitement aux enjeux environnementaux et de santé publique. Il contribue en effet à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, à la réduction de la pollution locale et du bruit.

Il réduit l'espace public occupé par les véhicules motorisés. Déjà gratuit pour les 4-17 ans résidant dans l'Eurométropole, le tramway de Strasbourg s'adapte aussi à tous les revenus de ses 184 000 abonnés : 70 % bénéficiant de la gratuité ou de la tarification solidaire.

Le réseau dispose de 109 tramways.

29 Eurotrams (Bombardier)



41 Citadis 1ère génération (Alstom)



39 Citadis 2e génération (Alstom)



Tram habillé par l'illustratrice Anouk Ricard ©CTS

Le tramway un levier pour la diffusion de la culture et de l'art dans la ville.

La CTS a fait le choix d'habiller ses tramways et de participer ainsi, depuis 2011, à animer l'univers visuel du territoire. C'est aussi l'occasion de valoriser les artistes locaux.



Tram habillé par l'illustrateur Serge Bloch ©CTS

Plusieurs installations artistiques jalonnent les infrastructures ferroviaires comme la célèbre « Rotonde de verre » de Guy Clapot à la station Homme de Fer ou la « Woman walking to the sky » de Jonathan Borofsky place des Halles.



Woman walking to the sky © S. Gallardo



La dématérialisation des transports grâce à l'application CTS et la carte Badgé

Le sais-tu ?

Temps de trajet entre stations

- Gare Centrale - Broglie (Opéra) en 6 minutes
- République - Droits de l'Homme en 9 minutes
- Homme de Fer - Etoile Bourse en 9 minutes



Les grands travaux du tram

Le tram-tram quotidien

Habiter en mouvement

Plus qu'un simple moyen de transport, le tramway devient un véritable espace de vie mobile.

L'intérieur du tramway strasbourgeois étant à la fois sécurisé et confortable, nous pouvons occuper le temps du trajet avec des activités ludiques et utiles : lire, écouter de la musique, travailler, discuter, rêver... Nous habitons le tramway quotidiennement ou occasionnellement. C'est aussi un lieu de rencontre dans lequel nous cohabitons le temps d'un trajet ou d'une attente en station. La CTS travaille continuellement au bien voyager ensemble et valorise les expériences positives dans le tram.



Campagne de communication de la CTS



Campagne de communication de la CTS, 2023

Prendre le tramway, c'est aussi partager une expérience sensorielle urbaine.

Les larges fenêtres sont une invitation constante à découvrir ou redécouvrir la ville et son patrimoine architectural et artistique. L'annonce sonore des stations, par son habillage vocal intergénérationnel et ses motifs musicaux

imaginés par le musicien Rodolphe Burger, ajoute charme et poésie aux trajets ordinaires. À cette identité sonore, s'ajoutent, pour chaque station, un nom, une ambiance, des gens qui l'habitent... Chaque station devient singulière.

Petite énigme
Quelle station de tramway je suis ?



Le point de vue des habitants

Tramway, fin et suite

La ville européenne, c'est le tram

Le grand outil de l'urbanisation...

Le tram a été le premier grand outil de l'urbanisation contemporaine. Dès le milieu du XIXe siècle, il a permis aux villes de s'affranchir de la marche à pied et de changer les échelles de la ville. Aux États-Unis, c'est le tram qui fut le premier moyen pour les riches de fuir les pollutions industrielles et les quartiers malfamés. La connexion avec les réseaux ferroviaires et l'invention de ce qu'on n'appelait pas encore les trams-trains faisaient oublier les enceintes massives qui avaient pendant des siècles fragmenté la vie des citadins.

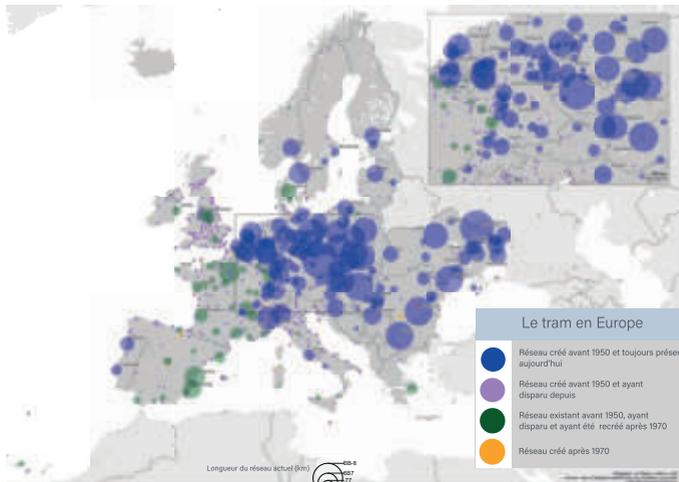


Le tram Vienne-Bratislava dans l'entre-deux-guerres

The Slovak Spectator, <https://spectator.sme.sk/c/20050575/vienna-tram-back-in-bratislava.html>

... Et après-guerre, la mort subite.

Dans les années 1920, les villes européennes étaient parcourues par des milliers de lignes de tram parfaitement adaptées à l'urbanité du continent, faite de densité, de diversité et d'espace public. À la fin des années 1960, pourtant, l'histoire semblait terminée. Elle est très vite repartie dans l'autre sens. Le tram avait perdu une bataille, mais pas la guerre.



Petite énigme
Quelle station de tramway je suis ?



À écouter sur France Inter le podcast «Qui a eu la peau du tramway?»

La bataille du rail

La réinvention du tram à Strasbourg : un enjeu politique majeur depuis les années 1980

À la fin des années 1980, le maire Marcel Rudloff défend un projet de métro souterrain roulant sur pneumatiques, de type VAL (Véhicule Automatique Léger), développé puis mis en service à Lille en 1983. Deux lignes devaient être initialement construites, se rejoignant sous la place Kléber. Le budget prévisionnel du projet est alors fortement critiqué.



Images d'archives du projet VAL, promu par M. Rudloff © CUS

Les municipales de 1989 : métro VAL ou tram ?



Extrait de la campagne de promotion en faveur du tramway © CTS et © CUS

Catherine Trautmann, candidate du Parti socialiste aux élections de 1989, axe sa campagne autour d'une option concurrente et audacieuse, le tramway en surface. Son équipe souhaite réduire drastiquement la place de la voiture en centre-ville, ainsi qu'une pollution alarmante.

Le tram serait donc un moyen de promouvoir une meilleure qualité de vie urbaine.

Dans la foulée de l'élection, en 1990, le nouveau tracé prévoit une seule station souterraine, celle de la gare. Le reste de la traversée du centre-ville se fera au niveau du sol. Le chantier démarre en 1991. Durant trois ans, les nuisances du chantier et la politique de réduction de la voiture sont fortement décriées par les résidents et les commerçants.

Cependant, le vendredi 25 novembre 1994, le tramway est inauguré dans la bonne humeur. Le succès populaire est immédiat ! Les habitants fêtent enfin le retour du tram, après 34 ans d'absence. Le lendemain, la foule s'y presse : on estime à 60 000 le nombre de voyageurs par jour la première année. Devant ce succès, puis sa réélection dès le premier tour en 1995, Catherine Trautmann lance des études pour le développement du réseau de tramway.



La rue des Francs-Bourgeois avant les travaux, AVES, 1640 W 47, auteur non identifié



La gare pendant les travaux ©Jean-Daniel Lohner © Archiwiki



La rue des Francs-Bourgeois le jour de l'inauguration. Cliché T. ASSA, Collection AMTUIR

Petite énigme
Quelle station de tramway je suis ?

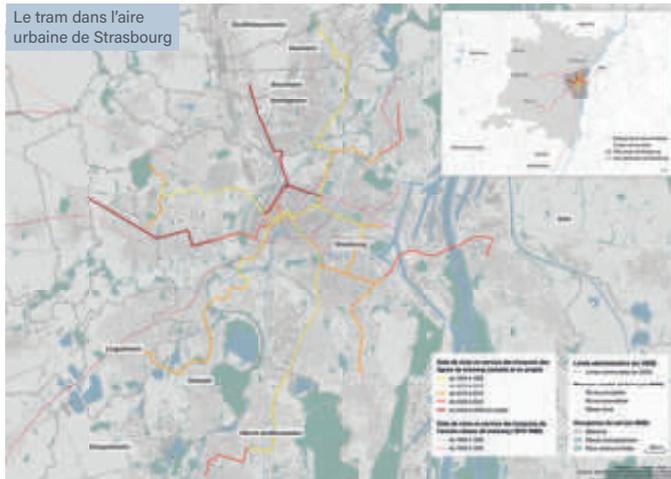


Les débats autour du tram

Les aiguillages de l'histoire urbaine

La renaissance du tram à Strasbourg en 1994

Le tram strasbourgeois a eu sa première heure de gloire dans la première moitié du XXe siècle. Il desservait alors tous les quartiers de la ville et de sa banlieue. L'accès généralisé à la voiture a eu raison de la plupart des réseaux de tram européens, en un temps record. Après 1945, les rails des rues sont considérés comme des obstacles à la libre circulation des voitures, pourtant loin d'être massive. À partir des années 1960 et surtout 1970, c'est la périurbanisation massive, rendue possible grâce à l'automobile, qui pousse les urbains à éviter les transports publics, trop lents et trop lacunaires dans les zones peu denses.



Ce qui a tué le tram : l'automobile, la rejet de la densité et la volonté de cloisonner les quartiers.

Et pourtant, c'est à la même époque que les premières révoltes urbaines contre l'urbanisme de la séparation et de la ségrégation à Berlin, à Milan et à Paris, ont ouvert la voie à la renaissance du tram. Contrairement à ce que pensaient les partisans du « Mouvement moderne », la ville n'est pas une usine, où chaque fonction doit être systématiquement séparée des autres. Au contraire, l'urbanité, ce qui fait la force d'une ville, c'est le mélange, la rencontre, souvent fortuite, entre des gens, des activités, des idées, des manières de faire et de vivre. Le nouveau tram repose sur le constat que, pour réinventer la ville dans ce sens, la mobilité peut jouer un rôle majeur.

Ce qui l'a fait renaître : la découverte de ce qu'est vraiment une ville.

Petite énigme
Quelle station de tramway je suis ?



La fin du tram en 1960

Du transport à la mobilité

La fin du « passager kilomètre »



La renaissance du tram s'accompagne d'un changement majeur : désormais, avec le passage des transports à la mobilité, deux personnages entrent en scène, les habitants dont on écoute davantage les attentes; la ville dans son ensemble, dont le mouvement permanent n'est plus vu comme une activité distincte mais comme le cœur de sa vie quotidienne.

« On ne nous transporte pas, on nous roule », disaient malicieusement les critiques des transports en commun dans la France des années 1960.

© CTS

On ne nous transporte pas : on nous roule ! »



La ville mise en mouvement.

© TransDev

Les personnes qui empruntaient les transports publics n'étaient que des marchandises parmi d'autres, mesurées en « passagers-kilomètres ». La marche à pied n'était même pas considérée comme un mode de déplacement. Les choses ont changé et, à Strasbourg, l'extension du tram est clairement une affaire d'urbanisme, autant politique, impliquant tous les citoyens, que technique.

Petite énigme
Quelle station de tramway je suis ?



Le développement du réseau

Les vitesses de la ville

À la différence du métro, le tram n'ajoute pas, par le souterrain, une couche supplémentaire à la ville existante. Il est contraint de faire avec ce qu'on a : une surface rare convoitée par une multitude d'activités. C'est pourquoi il provoque des controverses car impose une organisation de l'occupation du sol en surface. Le tram ralentit les voitures, accélère les piétons et fait des lieux du mouvement le cœur de l'espace public.

Bien des choses ont changé dans l'espace strasbourgeois depuis cinquante ans. Et le tram a joué son rôle, en anticipant et en accompagnant ces transformations.

Un espace public en expansion.



© CTS

Le tram, compagnon de toutes les transformations urbaines.

Ce qui a le plus changé, c'est que le tram a élargi la sphère de l'espace public, fixe et mobile, invitant les habitants et habitantes à changer leurs pratiques. Ils et elles ont relevé le défi et ont utilisé le tram pour modifier leur ville, à l'intérieur des trams eux-mêmes, aux arrêts, en cohabitant avec lui dans la rue, en rendant banal une chose aussi extraordinaire que ce train malin qui serpente dans la ville.

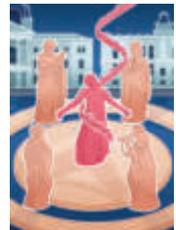
Ce qui frappe, c'est que le tram s'accorde avec les changements successifs qui se produisent depuis cinquante ans: d'autres manières de se déplacer, mais aussi de construire, de fabriquer des rues et des places, de s'approprier la ville.

🔍 Le sais-tu ?

*Bien choisir son mode de transport c'est l'assurance d'un trajet efficace et agréable!
En fonction du mode de transport que tu choisis ton temps de trajet pour rejoindre la Cathédrale depuis la gare centrale de Strasbourg est de:*
16 minutes en voiture,
10 minutes en transports en commun,
17 minutes à pied,
6 minutes à vélo.

🔍 Petite énigme

Quelle station de tramway je suis ?





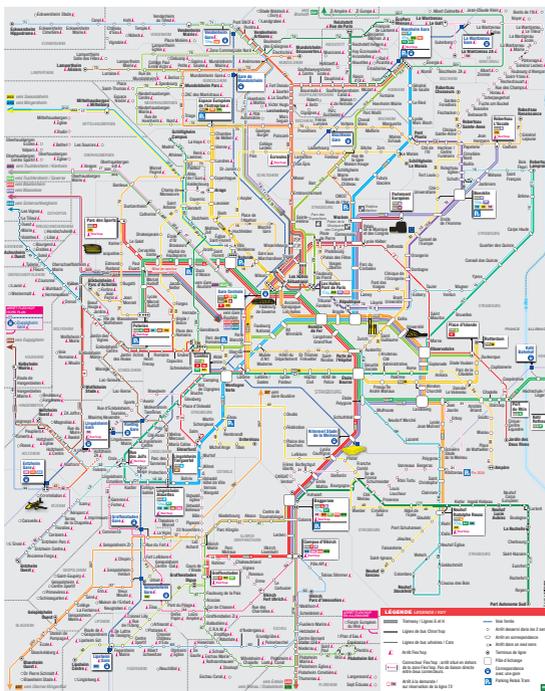
Le tram et ses amis

Un réseau de toutes les mobilités publiques

Il y a moins de lignes de tram aujourd'hui qu'avant la guerre, mais ces lignes sont désormais le squelette très organisé d'un vaste réseau de mobilité dans lequel la marche à pied est redevenue centrale ainsi qu'autres mobilités publiques: les vélos, pour lesquels Strasbourg compte parmi les meilleurs élèves européens, les bus (dont ceux à « haut niveau de service»), et enfin toutes les échelles de train, du RER métropolitain au TGV.

Dans ce système, chaque mode à sa spécificité, un rapport différent au territoire, mais aussi son recouvrement partiel avec d'autres, qui permet de faire face aux micro-événements quotidiens : vous avez raté le tram, pas grave. marchez un peu plus vite ou prenez le bus !

Le tram, mais pas seulement.



Imaginez que vous vouliez aller du marché de Neudorf au Campus de Schiltigheim en faisant un crochet par la rue du 22-Novembre. Comment allez-vous y prendre? En utilisant la carte ci-dessus et votre téléphone, regardez, mesurez et comparez, en fonction du temps, mais aussi du confort, de la découverte, du plaisir. Combien de moyens de déplacements différents - y compris la marche - allez-vous finalement utiliser? Et y a-t-il une seule réponse à cette question?

Le sais-tu ?

Les parts modales en déplacement désignent la répartition des différents modes de transport utilisés par les individus pour se déplacer d'un endroit à un autre. Elle permet d'analyser comment les personnes choisissent de voyager, que ce soit en voiture, à pied, à vélo, en transports en commun, ou par d'autres moyens.

Les chiffres sur l'Eurométropole de Strasbourg :

En 2019	En 2009
Marche 36,80%	Marche 33,40%
Vélo 11%	Vélo 7,60%
Voiture 37,50%	Voiture 46,50%
Transport en commun 14,70%	Transport en commun 11,20%

Sources: enquête mobilités allégée 2019, enquête ménages déplacements 2009.

Tramvilleuses, tramvailleurs

Derrière le tram, une multitude de métiers et d'engagements

La CTS, Compagnie des transports strasbourgeois, a en charge un des plus grands réseaux français et s'appuie sur de larges moyens matériels et humains.

Elle regroupe en effet une cinquantaine de métiers ! Le métier de conducteur est un métier très exigeant nécessitant une formation très spécialisée.

Il faut en effet avoir une connaissance fine du réseau et des infrastructures pour garantir des déplacements sûrs, efficaces et agréables.

Il s'agit par exemple de traverser l'espace public et les zones piétonnes sans risque. Beaucoup de qualités sont requises pour ce métier comme la capacité à s'adapter ou à anticiper certaines situations, à se concentrer durablement, à savoir garder son calme. Aux abords du tram et dans le tram, des agents de contrôle contribuent chaque jour à un « bien voyager ensemble » en luttant contre la fraude et les incivilités, en orientant et en renseignant.

Le réseau de tramway à Strasbourg répond à une organisation millimétrée : tout y est soigneusement planifié !

Une régulation permanente est effectuée par les régulateurs du poste de contrôle centralisé (ou PCC).

Grâce à des écrans, ils suivent en temps réel le déplacement des véhicules.

Il y a aussi des techniciens qui déterminent les horaires des tramways d'une ligne et des responsables des opérations de mouvement qui planifient quotidiennement les services de tram.

Tous ces postes requièrent de la rigueur, de l'organisation, de la vigilance et un grand sens des responsabilités.



Responsable ordonnancement tramway ©Preview studio | ©Cécile Jouquet



Chef d'équipe carrosserie ©Preview studio | ©Cécile Jouquet

La maintenance des tramways demande un savoir-faire technique pointu et recouvre toute une palette de métiers dans de nombreux domaines : électricité, électronique, mécanique, carrosserie, peinture, ingénierie, gestion des marchandises, etc. Ces équipes assurent l'entretien, la réparation et la surveillance des véhicules et des infrastructures (les plateformes, les voies, la billettique, etc.). De nombreuses procédures et règles de sécurité doivent être respectées.

🔍 Le sais-tu ?

Il existe beaucoup d'autres métiers à la CTS dans des domaines très variés comme : la maîtrise d'ouvrage, le marketing et l'élaboration de l'offre de transport, la relation client, la gestion du parc informatique, le service juridique, les ressources humaines, la communication ou bien encore l'engagement dans le développement durable et les mobilités du futur. Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site de la CTS : <https://www.cts-strasbourg.eu/fr/la-cts/Nos-metiers/>



L'envers du décor

Changement de décor

Autour du tram, la qualité de l'expérience urbaine

Le tramway est un accélérateur des transformations urbaines de l'Eurrométropole et de l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Il sait se fondre dans le décor et épouser la géographie, l'esthétique et l'histoire de la ville

Le tram incarne le mouvement continu de la ville vers un modèle durable. La mise en place du tramway a conduit à une réduction notable du trafic automobile. Alternative de transport public efficace et écologique, le tramway contribue à un environnement plus sain.



Terminus piscine Hautepierre © Jérôme Dorlat

L'aménagement des voies permet de retrouver une profondeur de champ et de redécouvrir l'élégance des bâtiments de la ville. Autour du

tramway, ce sont aussi des places réaménagées, des trottoirs élargis, des espaces publics réinvestis par les habitants.



Parlement européen © S. Gallardo



Le TNS © S. Gallardo

Même à petite échelle, le tram améliore la pratique de la ville.

C'est l'histoire de la ville qui se déroule au fil des stations. Le tramway de Strasbourg permet aux voyageurs d'accéder aux monuments emblématiques du centre-ville. Le tram est même devenu un élément du patrimoine touristique. Il se fonde aussi bien dans le décor historique du centre-ville que dans celui plus moderne du quartier européen.



Opéra © S. Gallardo

Le sais-tu ?

À Koenigshoffen, sous la ligne F, des vestiges de l'empire romain ont été mis à jour.

En 2018, les fouilles préventives menées Route des Romains lors du projet d'extension de la ligne F du tram ont donné lieu à de spectaculaires découvertes archéologiques. Des vestiges d'habitat mais surtout 2 stèles funéraires ont été exhumés. Les inscriptions épigraphiques lisibles sur les stèles sont dédiées à C. Caprius Iulianus et C. Taedius Secundus, un légionnaire et un vétérans de la VIIIe légion Auguste. Elle était basée à Strasbourg ou plutôt Argentaurum, le long du limes romain dès le Ier siècle de notre ère. Les 2 stèles en grès des Vosges long de plus de 2m ont rejoint le musée archéologique de Strasbourg depuis 2020. Ces fouilles rappellent que la ville d'aujourd'hui coexiste avec la cité d'hier. Prendre le tram c'est donc aussi voyager dans le temps et l'histoire de la métropole.

Des quartiers réinventés

Un puissant levier pour l'urbanisme

L'aménagement du tramway remplit le triple objectif de cohésion sociale, développement urbain et de complémentarité des transports. Zoom sur des quartiers (ré)inventés grâce au tramway.



© Genevieve Engel

Du quartier européen à la Robertsau, c'est un « tram-jardin » qui a poussé : une pelouse a été aménagée le long de la voie et plus de 200 arbres ont été plantés. Avec une piste cyclable et un sentier piéton, place aux mobilités douces dans un espace qui essaie de faire la part belle à la verdure. La voie de tram guide également une extension urbaine : mieux desservis, ces territoires sont davantage bâtis. Les nouveaux résidents peuvent se sentir à la campagne tout en habitant en ville.

Le tramway fait figure de locomotive pour l'intégration des quartiers périphériques.

Le tram est arrivé dans le quartier du Neuhof avec la ligne C et la création de la station Reuss.

Elle s'est accompagnée d'une politique de rénovation urbaine avec l'aménagement d'une nouvelle place où s'implantent des équipements sanitaires, commerciaux et culturels, comme l'espace Django. De petits immeubles ont remplacé la grande barre en Y et la cité Reuss a été rénovée.

Les travaux de réhabilitation se poursuivent pour changer durablement l'image du quartier.



© Philippe Schalk pour Strasbourg Eurométropole

La ligne D prolongée jusqu'à Kehl a également activé de nombreux changements dans son sillage.

Dans le cadre du grand projet urbain des Deux-Rives, il s'agit de renouveler le quartier en transformant son cadre de vie et en l'intégrant au reste de la ville. De nombreux programmes contribuent à en faire une zone frontalière dynamique.

Deux nouvelles stations, prêtes depuis 2017, ont déjà été intégrées au parcours de la ligne D : Citadelle et Starcoop. Il s'agit de réinventer l'héritage de la Coop Alsace avec un projet ambitieux d'offre culturelle, de rapport à la nature et de citoyenneté participative.

Le sais-tu ?

L'association Astus, Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise, a été créée lors de la mise en service du tram en 1994. Elle est depuis un partenaire privilégié de la collectivité en apportant son expertise dans le cadre des projets de transport public en faisant remonter les besoins et les problématiques pouvant être constatés. En tant que membre du Comité des Partenaires, elle est invitée à donner un avis avant toute évolution de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers. Elle est membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), de la FNAUT Grand Est, d'Alsace Nature et de la chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est (CCA-GE).



Hallo Kehl !

Un tramway sans frontières

2017, après une parenthèse de presque un siècle, la ligne de tramway reliant les rives de Strasbourg et de Kehl est remise en service. Après une histoire partagée douloureuse, cette extension de la ligne D scelle l'amitié et les nombreuses coopérations entre la ville de Strasbourg et la ville de Kehl. Cette ligne transfrontalière a une grande valeur symbolique.

« Le Rhin est désormais un fleuve traversant et non plus une frontière fratricide comme par le passé »

Roland Ries, maire de Strasbourg au moment de l'extension du tram

Chaque jour, avec la ligne D, travailleurs transfrontaliers, étudiants, consommateurs ou touristes circulent librement au cœur de l'Europe. Sans interruption de service, le tramway franchit la frontière en toute simplicité et ouvre la voie au dépaysement et aux charmes de l'ailleurs.



© Emmanuel Georges

La première extension de 2,7 km relie la station Aristide Briand à la gare de Kehl avec deux nouvelles stations : Port-du-Rhin et Kehl Bahnhof. Elle permet de desservir 20 000 personnes avec un tram toutes les 7 minutes à Port-du-Rhin et toutes

14 minutes à Kehl Bahnhof. En 2018, la seconde extension de 1,2 km entre la gare de Kehl et la mairie de Kehl, avec deux stations nouvelles, Hochschule et Rathaus, dessert 26 000 personnes supplémentaires. Ces développements rendent possibles deux grandes réussites techniques et architecturales au service du lien transfrontalier,

le pont André-Bord, au-dessus du bassin Vauban, long de 160 mètres et le pont Beatus-Rhenanus, au-dessus du Rhin, long de 290 mètres. Ce prolongement de la ligne D s'inscrit dans le grand projet urbain des Deux-Rives, le tramway étant un trait d'union. Il s'accompagne d'une véritable évolution des mobilités : sur chaque pont, on trouve une piste réservée aux cycles, un trottoir pour les piétons et une plateforme de tramway. Ici encore, le tramway est un accélérateur du changement urbain et un facteur d'amélioration de la qualité de vie.



Tram D sur le pont Beatus-Rhenanus © Jérôme Dorkel

Petit jeu

Relie les mots allemands à leur traduction française

- | | |
|---------------------|-------------|
| Bahnhof. | • ville |
| Brücke. | • tramway |
| Grenze. | • gare |
| Straßenbahn. | • frontière |
| Stadt. | • pont |



La mise en place du pont sur le Rhin

Terminus

Le tram prend le (parking) relais

Avec les parkings-relais, le tram devient une porte d'entrée privilégiée dans la ville.

Strasbourg et son réseau de tramway compte aujourd'hui dix « P+R » (parkings-relais) installés à proximité d'une station de tramway ou de BHNS (bus à haut niveau de service), non loin des voies d'accès structurantes de la métropole. Environ 3 500 places de stationnement accessibles 7j/7 et 24 h/24 sont à disposition des visiteurs et résidents de l'Eurométropole. Le tarif de stationnement avantageux inclut le déplacement sur le réseau tram/bus pour l'ensemble des passagers (jusqu'à 7 personnes). Certaines stations de tramway et de BHNS associent des P+R et d'autres services de mobilité, et constituent de véritables « pôles d'échange multimodaux », où se croisent différents modes de transport pour des déplacements facilités d'un mode à l'autre.



© Roger Rothan pour Zaha Hadid Architects



© Hélène Binet pour Zaha Hadid Architects



© Hélène Binet pour Zaha Hadid Architects

L'urbaniste Zaha Hadid imagine une architecture en mouvement avec le terminal d'Hœnheim-Gare.

Le terminal d'Hœnheim-Gare est un objet singulier dans le paysage, entre architecture en mouvement et œuvre sculptée à même le site. Il est construit dans le cadre de l'accompagnement artistique de l'extension vers Hœnheim. Pour ce pôle d'échange multimodal de 25 000 m², l'architecte et urbaniste de renommée mondiale Zaha Hadid (1950-2016) a proposé une écriture architecturale aux formes libres découpées et aux lignes rythmées.

Un auvent en béton brut couvre la gare de tramway à la façon d'une feuille de papier pliée, appuyée sur quarante-quatre poteaux obliques disposés irrégulièrement. De fines ouvertures projettent au sol des jeux de lumière en direction du parking-relais, où les 700 emplacements de stationnement suivent les effets d'un champ de force magnétique imaginaire.

Cette architecture remarquable a fait l'objet d'une mention spéciale au Prix de l'Équerre d'argent (2001), et a reçu le Prix Mies van der Rohe de l'Union européenne pour l'architecture contemporaine (2003).

Le sais-tu ?

Cette tarification unique parking + trajets en tram et/ou bus a été initiée en France à Strasbourg. Ce dispositif a donné des idées à d'autres villes et contribué à la renommée du réseau strasbourgeois !

Ce qui se trame

Les futurs du tramway dans l'Eurométropole

À l'ouest, un premier prolongement, entre le centre-ville de Strasbourg et l'entrée du quartier de Koenigshoffen, est opérationnel depuis 2020. Un second prolongement, entre le quartier de Koenigshoffen et Wolfisheim, sera mis en service fin 2025 : c'est huit nouvelles stations et 4 km de plus pour la ligne F ! Au nord, le projet d'extension, pour lequel une enquête

publique est en cours, permettra, avec ses 9 nouvelles stations et ses 5 km de voies nouvelles, de connecter Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim via la ligne C et d'assurer, via une nouvelle ligne H, une liaison directe avec les institutions européennes. La ligne E sera réorientée vers la gare.

L'extension du réseau de tramway renforce l'offre de mobilité et améliore le maillage de nombreux quartiers.



Place de Haguenau © Atelier Alfred Peter



Quartier des écrivains © Atelier Alfred Peter

À chaque fois, ces extensions offrent une alternative solide à la voiture tout en s'adaptant aux besoins des habitantes et habitants : réhabilitation du cadre de vie, reconfiguration de l'espace public, développement urbain respectueux de l'environnement et soutien du dynamisme économique. Ces extensions s'inscrivent aussi dans une réorganisation globale de la circulation. Il s'agit en effet de garantir la complémentarité des transports écologiques et de décongestionner certains nœuds comme la station Homme de Fer, saturée à certaines heures de la journée.



l'arrivée du tram à Wolfisheim © S

La croissance du vélo est favorisée avec, par exemple, la création de nouvelles pistes cyclables sécurisées, l'objectif étant de doubler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030.

Depuis 2022, le REME, Réseau express métropolitain européen, est un dispositif inédit et ambitieux. Il renforce l'offre de TER et de bus sur

l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise et bas-rhinoise.

Enfin, les nouveaux services Chron'hop et Flex'hop de la CTS multiplient les possibilités de liaisons directes et contribuent aussi à cette simplification des transports quotidiens.

Des trams pas comme les autres : faire de l'ordinaire avec de l'extraordinaire

Si prendre le tram, c'est habiter en mouvement, alors imaginons des rames où l'on peut faire d'ordinaire ce que l'on fait dans un lieu fixe.

Une cafétarama : à la manière de la voiture-bar d'un TGV pour une pause fraîcheur ou café qui agrémente le trajet des voyageurs !
Voyage à l'arttram : Installer des œuvres d'art pour ouvrir les habitants à la culture. Les rames deviendraient de véritables lieux lieux créés avec l'organisation d'expositions et d'événements culturels.

Un bibliotram : des espaces dans les stations et/ou dans le tram dédié au dépôt à l'emprunt ou à l'échange d'ouvrages ou de journaux.

Pour plus de sensations : faire de l'extraordinaire avec l'ordinaire. Quand on aborde la question des transports du futur, on pense souvent à la voiture volante ou à la voiture autonome. On pense moins à un tramway auquel on associe surtout le côté rétro.

Vers l'infini et au-delà : se déplacer encore plus loin grâce à des tram-trains pour toujours mieux relier les territoires de l'Eurométropole et même au-delà.

Un tram autonome : c'est la vision du tram du futur, expérimenté par la CTS en 2023. Moderne, intelligent et dépourvu de conducteur, ce tram serait la promesse d'une plus grande capacité de voyageurs, de plus de flexibilité et d'efficacité avec des voyageurs nocturnes.

Un tram des odeurs : parfumer une rame rend le voyage plus agréable et permet en plus de faciliter les mobilités pour les personnes en situation de handicap par une information olfactive. Alors, quelle fragrance pour quelle ligne ?

Un tram vert : l'aménagement des lignes de tramway s'accompagne souvent d'une poussée verte. Pourquoi ne pas verdier l'intérieur des trams de l'Eurométropole ?



Strasbourg.eu
eurométropole



Une réalisation
{ΧΩΡΟΣ}
choros.place