THNS 2014 – Les 20 ans d'expérience du tramway de Strasbourg

M JANSEM rappelle que la Ville de Nanjing et Strasbourg coopèrent depuis deux ans. L'Eurodistrict de Strasbourg est situé à l'est de la France dans la Région Alsace, à la frontière avec l'Allemagne. Un groupe de transport transfrontalier s'est constitué et une réflexion sur les transports entre les 2 pays est en cours. Le tramway sera bientôt transfrontalier. La métropole de Strasbourg, à partir du 1er janvier 2015, sera considérée comme une eurométropole parce qu'elle héberge une partie des institutions européennes sur son territoire.

Strasbourg est une toute petite ville par rapport à Shanghai. M. GERNET constate une évolution des villes chinoises. La politique de développement des transports en Chine est constante et elle est très efficace. Strasbourg est une ville de 276 000 habitants et l'eurodistrict compte 900 000 habitants. Strasbourg est une des premières villes à avoir réimplanté le tramway en France. Strasbourg a initié le tramway à plancher bas qui est une avancée majeure sur le plan de l'accessibilité.

Un des enjeux essentiel est de rééquilibrer l'intermodalité entre la voiture, les transports en commun, les 2 roues et les piétons. Près de 50 km de tramway ont été construits à Strasbourg depuis 20 ans. Le transit automobile est interdit dans le centre-ville. Il y a une augmentation du vélo. La construction du tramway à Strasbourg est un projet de société et c'est un projet urbain. Le tramway est un mode de transport qui change la ville : on l'appelle le tramway urbaniste. Avant, les artères de la ville étaient encombrées de voitures et après le projet, l'espace a été rendu aux piétons et les commerces ont retrouvé du dynamisme. Les choix architecturaux et esthétiques tendent à embellir la ville au-delà même du besoin fonctionnel du transport.

La réalisation du tramway a eu un réel impact sur le développement de la marche à pied et du vélo. La construction du tramway a été accompagnée du développement d'infrastructures pour les modes doux.

Sur les photos ci-dessus, on distingue un boulevard parcouru par des voitures et le même boulevard, après requalification avec le passage du tramway, l'implantation d'arbres et la cohabitation avec les voitures.

Les espaces publics ont été également requalifiés et la ville a ainsi été embellie. Des lieux de vie ont ainsi été créés.

Le tramway est un mode de transport assez lourd mais il peut s'intégrer au paysage urbain : la place de la République à Strasbourg possède un parc qui n'a pas été dénaturé et le tram passe en périphérie de cette place.

Dans d'autres cas, le tram prend la place sur le tissu urbain avec un revêtement en gazon et des plantations

Le tram dessert des zones importantes de la ville comme le siège du parlement européen.

L'enjeu du tram est de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui se sont améliorées grâce aux évolutions technologiques des véhicules et au développement des transports en commun. La prochaine étape sera de requalifier l'autoroute qui passe à proximité de la cathédrale de Strasbourg avec un débit de 160000 véhicules/jour, en boulevard urbain. Le tramway s'inscrit dans la morphologie urbaine et il permet d'anticiper l'urbanisation.

La Communauté urbaine de Strasbourg et la ville de Kehl en Allemagne ont choisi le projet de construction d'un nouveau pont réservé aux tramways, vélos et piétons au-dessus du Rhin. Une belle initiative et une grande première en France, qui permettra à deux villes transfrontalières de se rejoindre via les modes de déplacement doux et ce dès la fin de l'année 2016.On apporte un soin particulier aux aspects urbains et architecturaux. Un projet de tramways débouche après 6 ans de concertation (2 ans en Chine). Cela résulte de la culture française. Cette concertation allonge les délais.

La part modal du bus est de l'ordre de 12 à 13% (30% en Chine). L'objectif est de parvenir à 16%. On souhaite réduire la part de l'automobile. La marche à pied devrait augmenter.

En France, depuis 20ans, les achats d'automobile sont en forte croissance. Une certaine population en centre-ville ne possède plus d'automobile. C'est un sujet de société à prendre en compte.

Le tramway a permis aux modes doux de reprendre leur place en ville. La requalification de la rue permet d'augmenter l'espace dédié au piéton.

La zone 30 permet de modérer la vitesse du trafic pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie. La zone de rencontre est une zone dans laquelle les voitures, vélos et piétons peuvent évoluer ensemble mais le piéton est prioritaire sur le vélo et le vélo prioritaire sur la voiture. Le tramway a aussi permis de rendre certaines aires du centre-ville piétonnes.

Strasbourg est la ville où la part modal du vélo est la plus importante. Plusieurs politiques volontaristes ont été menées pour ce mode de transport (aménagement cyclable, zone de stationnement vélos, sécurisation des vélos) mais c'est grâce au tram que le vélo a retrouvé sa place.

Strasbourg est certes une capitale européenne et une capitale régionale et économique. Le tramway est un levier économique. Il est bénéfique pour l'efficacité énergétique. Il a favorisé le développement

touristique de Strasbourg. (cf le marché de Noël). Il y a un retour sur investissement qui n'avait pas été pris en compte il y a vingt ans.

La fréquentation des transports publics a été multipliée par 2,7. On est passé de 40 millions à près de 120 millions de voyageurs/an. Strasbourg a d'autre part un projet de véhicule électrique intelligent pour couvrir le dernier kilomètre (projet Cristal). Sa mise en service est prévue d'ici trois ou quatre ans. La taxe de 2% sur les entreprises garantit 60% des investissements. C'est un levier fort pour développer les transports collectifs.

Conclusion

Le tramway n'est pas un outil isolé dans la politique de transport de la ville. Il permet de requalifier et d'embellir la ville. Le tramway a un impact sur les autres modes de transport.