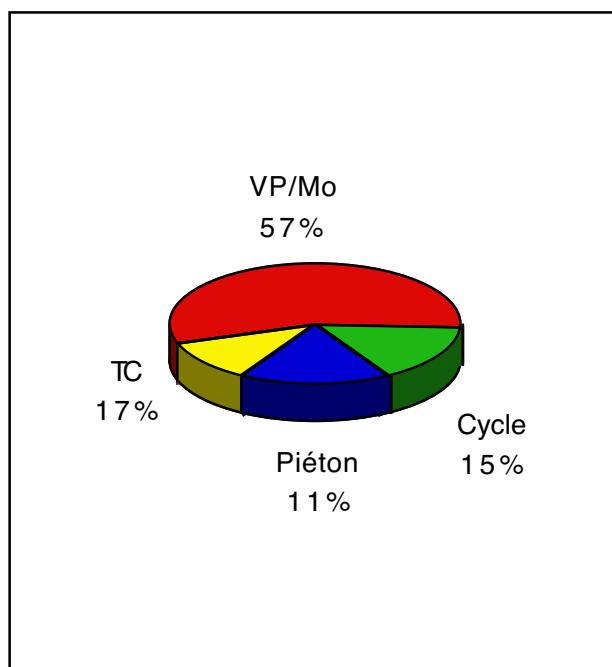


## STRASBOURG

Capitale intellectuelle, artistique, économique et industrielle de l'Alsace, Strasbourg est une ville exceptionnelle qui s'est forgée au fil des siècles une âme imprégnée de civilisation rhénane et française. Son patrimoine architectural est d'une exceptionnelle richesse.

Strasbourg compte 252 000 habitants et forme avec 26 communes avoisinantes la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) qui regroupe 420 000 habitants.

**Figure 31 : Répartition modale dans la Communauté urbaine de Strasbourg**



[Hüsler, 1997]

### 1. Organisation générale des transports urbains collectifs

De 1878 à 1960, Strasbourg a été au centre d'un immense réseau de tramways (290 km de lignes) dont les lignes suburbaines atteignaient les contreforts des Vosges mais desservaient également le Ried vers Colmar ainsi que la plaine badoise jusqu'à Rastatt et Offenburg (le réseau de la rive droite du Rhin a été vendu à l'État de Bade en 1923). La C.T.S. (Compagnie des Tramways Strasbourgeois puis Compagnie des Transports Strasbourgeois) a construit son réseau dès 1878. Aujourd'hui la C.T.S., Société d'économie mixte, affiliée au Groupe Transdev, est le concessionnaire exclusif de la CUS.

Dès 1973, des études successives, réalisées par la C.T.S. et l'Agence d'Urbanisme ont démontré l'impasse, à terme, de la politique autobus et de la libre circulation automobile.

En 1989, le nouveau Maire de Strasbourg et Présidente de la CUS, Catherine Trautmann fait appliquer son programme électoral qui prévoit la construction d'un réseau de tramways comportant 4 à 5 lignes réalisables d'ici 2010.

Les travaux de la première ligne A (9,7 km) Hautepierre - Centre ville - Baggersee ont commencé en 1991 et ont été achevés pour l'inauguration officielle, le 25 novembre 1994.

L'amplitude d'exploitation de cette première ligne de tramway va de 4h 32 à 0h 59 avec des fréquences de 4 à 6 minutes entre 7h 00 et 19h 00 soit une amplitude de plus de 20 heures.

L'exploitation se fait à l'aide de 26 rames articulées à plancher bas intégral (parmi les premières au monde), longues de 33 m, dotées de l'air conditionné, d'une capacité nominale de 200 places (4 places debout/m<sup>2</sup>) et maximale de 275 places (6 p/ m<sup>2</sup>) : 10 rames complémentaires de 33 mètres et 17 rames de 43 mètres sont en construction chez Adtranz pour être livrées de 1998 à 2000.

Ces rames "Eurotram" sont construites par Adtranz et ont été retenues pour les réseaux de Milan, Porto, Nottingham et dernièrement pour Nantes ; elles sont issues d'un travail commun entre la C.T.S., la SEMALY et l'architecte industriel Ph. Neerman (IDPO).

La construction de la première ligne de tramway a été le prétexte à une vaste opération d'urbanisme visant à rendre la ville à ses habitants : piétonisation et réaménagement architectural du centre ville, fermeture à l'automobile des transversales traditionnelles, forte réduction du stationnement au profit de parkings-relais échelonnés le long du tramway.

Le succès de la première ligne de tram a dépassé tous les pronostics :

**Figure 32 : Principaux indicateurs d'exploitation de 1992 et 1997**

Désignation	1992	1997
Offre kilométrique totale (Mio de km)	11,46	15,10
PKO urbaines (Mio)	1009	1582
Voyages urbains (Mio)	42	56
Recettes HT urbaines (MF)	112,7	172,1

Source : C.T.S.

La ligne de tram a généré à elle seule 32 % du trafic, soit 20 Mio de voyages et la fréquentation a progressé de 33 % entre 1992 et 1996 pour une offre urbaine en hausse de 29 %.

Sur la ligne de tram, le trafic journalier moyen atteint 70 000 voyages (1997) jusqu'à 120 000 voyages certains samedis de décembre.

La ligne A est en cours de prolongement (1998) dans sa partie sud, sur 3 km, jusqu'au nouveau terminus de Lixenbuhl sur la commune d'Illkirch-Graffenstaden. Une courte antenne entre la Place de l'Étoile et le début de la Route du Polygone est aussi en construction ; cette antenne, amorce de la future ligne D, prévue en direction de Kehl (Allemagne) permettra, dès l'automne 1998, d'alléger la ligne A en se superposant sur celle-ci entre les stations Rotonde et Étoile, de manière à offrir une fréquence ordinaire de 2 minutes par sens.

Le projet prévoit, en outre, pour 1998, le début des travaux des 2 lignes transversales B et C :

Ligne B : Elsau - Homme de Fer - République - Wacken - Schiltigheim - Bischeim - Hoenheim : 9,7 km

Ligne C : Elsau - Homme de Fer - République - Facultés - Esplanade : 5,2 km.

La mise en service de ces lignes est prévue pour le courant de l'an 2000 et nécessitera la construction d'un nouveau dépôt à l'Elsau. À cette date, il n'y aura pratiquement plus d'autobus dans l'hypercentre de Strasbourg.

En 1998, la CTS exploite donc :

- 1 ligne urbaine de tramway
- 25 lignes urbaines d'autobus, dont une ligne internationale vers Kehl,
- 10 lignes interurbaines d'autobus,

1 navette vers l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim

avec un parc de :

- 26 rames de tramway (27 en construction)
- 252 autobus standards,
- 100 autobus articulés,
- 2 autobus électriques.

Des négociations ont débuté avec la Région et la S.N.C.F. pour la conception d'un réseau régional où des rames de tramway seraient aptes à circuler aussi bien sur des voies ferrées d'intérêt général que les voies urbaines du réseau C.T.S.

Le réseau de transport public de Strasbourg est utilisé par volonté politique comme un puissant instrument destiné à être au service d'un urbanisme nouveau favorisant les déplacements et rendant la cité plus humaine, plus sûre et plus conviviale. Demain le même instrument sera au service de la Région pour donner, progressivement, à ses habitants une alternative économique, sûre et plus humaine pour leurs déplacements, à l'instar des personnes résidant dans les environs de Karlsruhe. Une fois encore l'esprit rhénan aura montré sa force et son audace.

## 2. La tarification

Les tickets et abonnements sont valables sur tout le territoire de la CUS, à Breuschwickerseim, Achenheim ainsi qu'à Kehl. Un ticket est valable une heure avec correspondances illimitées, retour exclu. Les principaux titres sont :

- Unipass, ticket à l'unité	7 FF
- Tourpass, valable 24 h	20 FF
- Familipass, 3 ou 4 personnes d'une même famille	12 FF
- Multipass, carnet de 5 tickets	31 FF
- Relais tram : durée de stationnement illimitée + 1 ticket	
- tram AR pour chaque occupant du véhicule	15 FF

- Véloparc tram : garage à vélo + tram AR	14 FF
- Espass, abonnement mensuel	219 FF
- Campuspass, abonnement mensuel pour étudiants	152 FF
- City, abonnement mensuel pour jeunes de moins de 18 ans	110 FF
- Europass : titre international permettant d'utiliser les réseaux CTS, SNCF sur le territoire de la CUS ainsi que les trains de la DBAG (2 <sup>ième</sup> classe) et les autobus TGO sur la rive badoise du Rhin jusqu'au district d'Offenbourg, il y a 2 titres :	
- Europass 24 h	40 FF/12 DM
- Europass mensuel :	330 FF/100 DM

### 3. Les faits marquants de la qualité de service

- ◊ Le réseau de tramway est conçu selon les critères des métros légers et roule en site propre intégral , en secteur piétonnier et en site axial ou latéral par rapport à la voirie.
- ◊ Les tramways bénéficient d'une priorité effective à tous les croisements avec la voirie, en particulier aux croisements équipés de feux. L'horaire est ainsi le même à toute heure et les voyageurs savent que les tramways s'arrêtent uniquement dans les stations de la ligne.
- ◊ La vitesse commerciale sur la ligne A est élevée, pour un parcours urbain, et a progressé, de 19 à 22 km/h depuis la mise en service.
- ◊ Possibilité de transporter les vélos dans les tramways après la pointe du matin.
- ◊ À partir de l'automne 1998, la fréquence de passage entre les stations Rotonde et Étoile, la section la plus chargée, sera de l'ordre de 2 minutes dans chaque sens.
- ◊ Création de nouveaux parkings relais et extension des parkings existants
- ◊ Le niveau de confort des tramways, en particulier le plancher bas intégral et l'air conditionné, a fait modifier la conception des autobus acquis depuis 1994 lesquels bénéficient désormais également de ces qualités.
- ◊ La ligne navette spéciale reliant, à l'aide de 2 autobus électriques, le parking Ste Marguerite au centre ville par les rues piétonnes.

# Références bibliographiques

- [Kühn, 1988]. Kühn F., «Les Transports guidés de surface : situation actuelle et perspectives, les réseaux français», Rapport INRETS-CRESTA tome 4, avril 1988.  
[Muller, 1999], Direction technique de la CTS Strasbourg