

1994-2014 : 20 ANS DE TRAMWAY STRASBOURGEOIS...

QUELLE PHILOSOPHIE POUR DES MOBILITÉS URBAINES MÉTROPOLITAINES ?

⇒ avec Alfred Peter



Strasbourg,
école d'architecture

amup
Architecture, Morphologie /
Morphogenèse Urbaine et Projet

Sommaire

Pour une métropole des modes de vie - - - - 3

Robert Herrmann, Président de l'ADEUS
et Président de l'Eurométropole

Quelle philosophie pour des mobilités urbaines métropolitaines ? - - - - 4

Alfred Peter, Urbaniste et Paysagiste, Maître d'œuvre depuis vingt ans des aménagements urbains liés au tramway de Strasbourg

TABLE RONDE

Entre complémentarité des modes de transport et modèle économique - - - - 12

Alain Fontanel, Président de la CTS
(Compagnie des transports strasbourgeois)
1^{er} Adjoint au Maire de la Ville de Strasbourg

Un bel exemple de co-construction - - - - 13

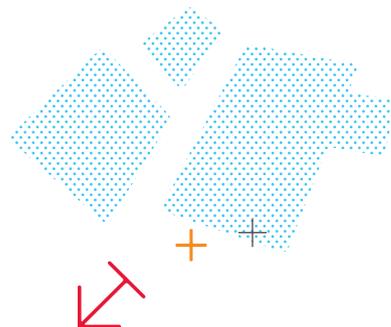
Cristiana Mazzoni, Architecte, Professeure à l'ENSAS, Directrice du laboratoire AMUP
(Architecture, Morphologie, Morphogenèse urbaine et Projet)

La capacité à imaginer des choses nouvelles - - - - 14

Jean-Philippe Lally, Directeur général de la CTS

La mobilité, un droit universel - - - - 15

Alfred Peter, Urbaniste et Paysagiste, Maître d'œuvre depuis vingt ans des aménagements urbains liés au tramway de Strasbourg



Cette 21^e Rencontre de l'ADEUS a été organisée le 6 octobre 2014 en partenariat avec la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois), l'ENSAS (Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg) et le laboratoire AMUP (Architecture, Morphologie, Morphogenèse urbaine et Projet) dans le cadre des Journées européennes de l'architecture 2014.



MAISON EUROPÉENNE DE L'ARCHITECTURE –
RHIN SUPÉRIEUR
EUROPÄISCHES ARCHITEKTURHAUS –
OBERRHEIN



Le mot du Président

Pour une métropole des modes de vie



Robert Herrmann
Président de l'ADEUS
et Président de l'Eurométropole
de Strasbourg

La question des mobilités est au cœur du fonctionnement de notre société et du développement des territoires et sera à la convergence des enjeux de l'Eurométropole.

La globalisation des échanges met en concurrence les territoires du monde entier, redessine les alliances entre centres et périphéries, les premiers servant de hub aux secondes, les secondes permettant une offre que ne pourraient effectuer les premiers. C'est donc ensemble, territoires différents d'une même métropole, que l'on gagne ou que l'on perd face aux risques et aux opportunités. Les liens et les besoins de mobilité sont de fait renouvelés au sein de l'Eurométropole et, au-delà, avec le SCOTERS, les intercommunalités du département, le Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse, la région transfrontalière et la Grande région.

Comprendre nous permet de nous situer dans ce monde devenu fort complexe, et de choisir la direction dans laquelle nous voulons aller collectivement. Les mobilités ne doivent plus être ce qu'elles ont été, parce que le fonctionnement du territoire n'est plus ce qu'il était il y a vingt ans. Ainsi changer d'échelle nous permet de faire évoluer nos lunettes.

Lorsque nous avons construit l'infrastructure du tramway, il y a vingt ans, nous avons découvert que nous avons inventé en fait la piétonisation et le mode de vie de centre-ville qui va avec. Nous faisons ce soir un zoom sur la réalisation du tramway – dont la décision a été prise, chacun s'en souvient, lors de cette fameuse campagne électorale de 1989, au terme d'un débat gigantesque entre tramway et métro. Nous avons, en réalité, fait beaucoup plus. Nous avons modifié, transformé foncièrement le mode de vie du centre-ville.

Quand nous intervenons sur les infrastructures, nous intervenons sur les modes de vie. Quels sont ces modes de vie et lesquels voulons-nous ? Mettons-nous d'accord. Cela dessinera

un cahier des charges pour nos mobilités et nos besoins en infrastructures. Le pari dans l'Eurométropole est que nous avons besoin de tous les modes de vie et, plus exactement, que plusieurs modes de vie cohabitent dans chaque quartier. Quelles en sont les applications pour le tramway ? Et au-delà de l'infrastructure, quelles en sont les applications pour penser nos mobilités globalement ?

Dans le renouvellement de notre réflexion sur les mobilités, je préfère partir de la vie des gens, des usages de la ville. Je préfère d'ailleurs parler des modes de vie que de qualité de vie. Prendre en compte les modes de vie, c'est prendre en compte les différentes options considérées par chacun comme sa qualité de vie. Dans la typologie des six modes de vie sur le Bas-Rhin mis en lumière par l'ADEUS¹, de grands enjeux comme l'introduction du numérique pourraient être pris en compte de façon plus opérationnelle. Cette dimension modifiera-t-elle la façon dont nous localisons notre travail, par exemple, avec le télétravail ? Quid en termes de mobilité ? Allons-nous considérer les *fab labs*, qui facilitent l'émergence d'une création et d'une économie collaboratives, comme des équipements de quartier au même titre que les écoles ? Il nous faut également penser et repenser l'irrigation des marchandises, la logistique métropolitaine, en tenant compte de l'e-commerce. J'appelle de mes vœux une réflexion sur la façon de penser notre système de mobilité dans une société devenue numérique.

Avant notre table ronde, qui montrera comment les différents praticiens appréhendent la question des mobilités, j'ai le plaisir d'introduire l'intervention d'Alfred Peter, qui a accompagné ces démarches depuis ses débuts et qui l'accompagne encore.

1. Les Notes de l'ADEUS N° 103 - Modes de vie des Bas-rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg103-modes-de-vie>

Vingt ans de tramway strasbourgeois

Ou l'histoire racontée par celui qui l'a faite...



Alfred Peter

Urbaniste et Paysagiste, Maître d'œuvre depuis vingt ans des aménagements urbains liés au tramway de Strasbourg

Des exemples, des anecdotes, une réflexion, une projection... : Alfred Peter brosse à grands traits –d'humour aussi– les vingt années de conception et de réalisation du tramway. Qu'a-t-on fait, qu'est-ce qui a changé, et maintenant, que fait-on ?

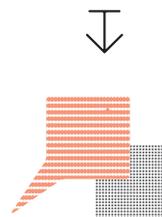
Le tramway moderne n'a que vingt ans. L'ancien a disparu il y a 45 ans à peine, ce qui est somme toute très récent à l'échelle du temps d'une ville. Cette histoire aurait pu être toute autre si Strasbourg avait choisi le métro...

L'époque héroïque

L'histoire du tramway a commencé de façon assez violente, un quinze août. Souvenez-vous de l'affaire des marronniers, qui ont bien repoussé depuis. Des gens s'étaient attachés aux arbres, des CRS étaient venus les déloger, puis les marronniers avaient été traînés à travers Strasbourg pour être brûlés au dépôt de la CTS¹...

Les premiers rails furent posés avenue Cervantès, à HautePierre. Lorsque nous avons commencé à travailler sur les premiers mètres, nous avons bien cru que nous n'y arriverions jamais, tant les obstacles qui s'accumulaient étaient nombreux ! Mais c'est là aussi qu'a commencé à se forger cette culture qui, vingt ans après, a fait ce que vous connaissez. C'était ce que j'appelle l'époque héroïque. La première ligne qui part de HautePierre s'est arrêtée à Baggersee, devant le panneau d'entrée d'Illkirch, puisqu'à l'époque le maire de cette commune, André Durr, ne voulait absolument pas en entendre parler.

1. Compagnie des transports strasbourgeois



AVENUE CERVANTÈS, À HAUTEPIERRE EN 1991 PUIS 1994

Photos : Ernest LAEMMEL, Eurométropole de Strasbourg

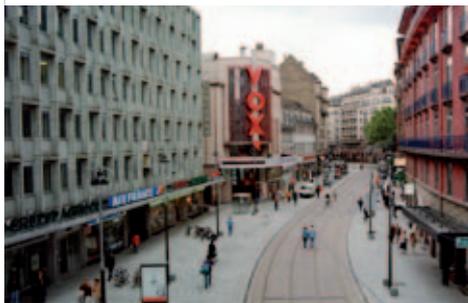
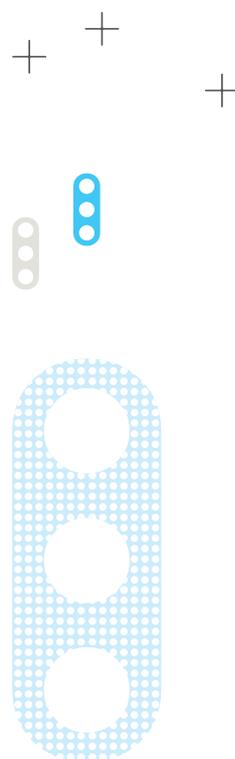
C'était une époque héroïque parce que nous avions à peu près tout le monde contre nous. Il y a eu beaucoup de débats sur cette question, un débat très vif sur la légitimité même du projet, dans les réunions de concertation, dans la vie quotidienne. On sentait une espèce d'agressivité extraordinaire. C'était musclé. Je me souviendrai toujours de ce boucher qui m'a couru après, dans la rue, avec un couteau...

Il faut rendre hommage à Catherine Trautmann, qui avait pris cette histoire à bras-le-corps. Il y avait pourtant mille raisons de rendre son tablier, tant on nous prenait pour des fous. Qui se souvient encore aujourd'hui que l'avenue des Francs-Bourgeois était traversée par quatre voies de circulation, et que le centre-ville de Strasbourg était un by-pass extraordinaire pour aller du nord au sud ? Aujourd'hui, on se dit que cela aurait dû être toujours ainsi ! Et c'est cette évidence qui témoigne de la qualité du projet.

Dans la masse de choses à faire, nous avons choisi ce trou de bombes qu'est la place de l'Homme de Fer pour y mettre une station, qui est devenue par la suite le principal nœud d'échanges du système global. À l'époque, ce choix était assez

pertinent par rapport à la place Kléber et aux axes nord-sud et est-ouest. Aujourd'hui, ce nœud est devenu trop petit par rapport à l'ampleur que les choses ont prises et dans la perspective d'évolution du réseau. Mais qui aurait pu alors le prévoir ? On ne refait pas l'histoire.

Certaines réalisations ne sont pas spectaculaires, mais font partie de la popularité de ce projet. Par exemple, l'îlot Lombardie, entre la place de l'Étoile et le Neudorf, qui était destiné à être une pénétrante urbaine, est devenu un véritable espace public. Un grand projet n'est pas fait que de grands gestes, il est fait de plein de choses qui font qu'il devient un vrai projet de ville, à un moment donné. Nous avons transformé l'avenue de Colmar, voie rapide pénétrante, en un boulevard et cela n'allait pas de soi. Il a fallu déplacer tous les réseaux, planter des arbres, etc. D'aucuns se demandaient pourquoi on se donnait tant de peine. Aujourd'hui, les gens comprennent mieux. Les arbres ont poussé, le paysage s'est reconstitué et le tramway là-dedans est l'un des thèmes. Le bon projet est celui que l'on aurait pu faire sans le tramway, mais que l'on n'aurait jamais fait parce qu'on n'avait pas l'outil pour le faire.



**AVENUE DES FRANCS-BOURGEOIS
EN 1990 PUIS 1994**

Photos : Ernest LAEMMEL, Eurométropole de Strasbourg



PLACE DE L'HOMME DE FER EN 1990 PUIS 1994

Photos : Ernest LAEMMEL, Eurométropole de Strasbourg (haut) ; Jean Isenmann, ADEUS (bas)

L'époque de l'espace public

La deuxième époque, avec la deuxième ligne B/C, est celle de l'espace public. C'était la grande époque où nous allions tous à Barcelone pour voir ce qui s'y faisait, comme d'autres vont à la Mecque. On a fait du boulevard de la Victoire, qui accueillait 600 places de stationnement sur son terre-plein central, la Rambla de Strasbourg, et on a créé une relation entre le campus historique et le campus moderne. Ce grand promenoir, que l'on pratique aussi bien dans sa longueur que transversalement, donne parfois des sueurs froides à la CTS parce que la ville c'est du frottement, et le frottement n'est pas forcément compatible avec la vitesse et la sécurité. L'espace public est le lieu dans lequel tous les conflits se retrouvent. L'intérêt général est d'arriver à fabriquer un système dans lequel à peu près tout le monde se retrouve, même s'il n'est pas parfait. Cette coexistence fait les villes et l'attractivité de ses espaces.

J'aime dans le tramway sa souplesse et sa malléabilité. On peut le travailler sur le mode majeur lorsque les espaces sont à restructurer, ou prendre le contre-pied lorsque les espaces sont majeurs et que l'on doit y passer sur la pointe des pieds. La place de la République est de ce point de vue là un exemple parfait. Finalement, on ne l'a pas changée, mais ses usages ont changé. Elle est redevenue, après avoir été longtemps dédiée exclusivement à des commémorations, une place, un lieu de vie où se croisent de nombreux usages. Quand je repense à l'avenue de la Marseillaise, qui était traversée par quatre voies de circulation, et que je vois, aujourd'hui, la terrasse du TNS², la grille, le musée Tomi Ungerer, quand je vois comment ces espaces se sont adaptés, nous pouvons être très fiers collectivement de ce travail. Nous pouvons aussi travailler en mode majeur quand il le faut. À l'Esplanade, l'avenue du Général de Gaulle était restée inachevée puisque Stoskopf³ avait prévu de mettre une tour au fond, qui n'a jamais été réalisée. Nous avons compensé l'absence de cette tour par une avenue ponctuée d'œuvres d'art datant de l'époque de la construction de l'Esplanade, pour rendre hommage à cet urbanisme tant décrié des années soixante-dix. Je voudrais au passage évoquer le viaduc Churchill, qui a permis, dans le grand projet Strasbourg-Kehl, d'introduire une fluidité, une qualité des espaces publics, de reconnecter l'Esplanade avec l'avenue du Rhin, et de permettre de rapprocher la ville de cette avenue. Finalement, le processus correctif sur les excès de cette époque-là s'est assez rapidement cicatrisé.



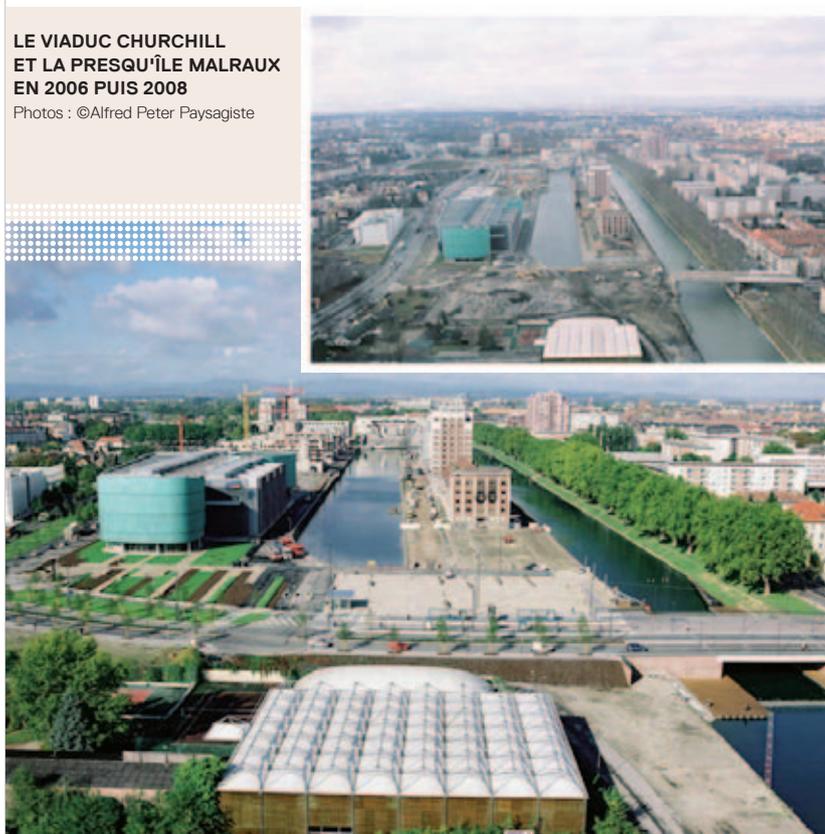
"ON A FAIT DU BOULEVARD DE LA VICTOIRE, LA RAMBLA DE STRASBOURG"



AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

LE VIADUC CHURCHILL ET LA PRESQU'ÎLE MALRAUX EN 2006 PUIS 2008

Photos : ©Alfred Peter Paysagiste



2. Théâtre national de Strasbourg

3. L'architecte-urbaniste Charles-Gustave Stoskopf a réalisé les plans du quartier de l'Esplanade, à Strasbourg.

Dans certains cas, l'arrivée du tramway a été croisée avec des projets de rénovation urbaine ambitieux comme à l'Elsau, au Neuhof, à la cité des Hirondelles à Lingolsheim. Le tramway a fait levier sur le projet de rénovation urbaine, et c'est la somme des deux qui a introduit de vrais changements dans cette cité. Aujourd'hui, de nombreux élus en France veulent, lorsqu'ils sont confrontés à un problème urbain, installer le tramway. C'est un honneur pour le tramway, mais il ne doit pas être seul à porter l'ensemble des problèmes urbains. Il est vrai, cependant, qu'il arrive, par son échelle à donner quelque chose qui dépasse le quartier lui-même et à faire sens ainsi, dans un processus de rénovation de ce type-là.

Le tramway peut aussi être le déclencheur d'un projet urbain. Le quai Bevin, par exemple, qui était tout à fait banal, est aujourd'hui au centre de tous les grands équipements européens. Le tramway a soudé *a posteriori* tous les morceaux, les bâtiments, le quai, l'eau, et fait qu'aujourd'hui le quartier se visite à pied et non plus seulement en bateau ou en voiture.



LE NEUHOF - LES EMBRYONS DE VÉRITABLES STRATÉGIES CROISÉES URBANISME/MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS EN RESTRUCTURATION... Photo : ©Alfred Peter Paysagiste

L'époque des tramways urbanistiques

La dernière époque est celle de la troisième génération de tramways. Dans ces projets, la ville et la mobilité se conçoivent en même temps. J'ai eu le grand privilège de travailler avec Bernard Reichen sur le projet des Deux Rives, qui est l'un des grands projets d'urbanisme de Strasbourg, puisque c'est là que devrait se jouer la façade rhénane de la ville. Cela arrive une fois tous les millénaires et il ne faut pas le rater. Sur ce site très particulier, qui croise des logiques portuaires nord-sud avec des logiques urbaines est-ouest, se fabrique ce que Bernard Reichen appelle « l'urbanisme du petit Poucet ». On y égrène des quartiers –la Citadelle, la Starlette, le Port du Rhin, le quartier de la gare de Kehl– auxquels on cherche à donner une différenciation très forte les uns par rapport aux autres.

Cette suite de situations fabrique une ville très particulière, tout-à-fait autre que la ville tramée post XIX^e. Le site nous aide bien parce qu'il est difficilement accessible en voiture, nous y avons juste « poussé » un peu le tramway pour qu'il y entre vraiment et soit le principal élément moteur de ce projet.

Entouré d'eau sur trois côtés, le môle de la Citadelle est l'un des plus beaux terrains que la ville pourrait urbaniser dans les années à venir. Une station sera en bout de môle, avec ou sans piscine. Mais qu'il serait beau de pouvoir se baigner au sortir du tramway ! Outre le projet des Deux Rives, de nombreux autres projets de développement urbain sont prévus sur l'Eurométropole, comme l'écoquartier des Rives du Bohrie, les Fronts d'Illkirch, ou le projet des Halles, qui est encore loin d'être abouti et mûri. L'école française du tramway est devenue une école de la ville, car cela dépasse largement les questions de mobilité. La manière de pratiquer l'espace urbain a probablement été initiée parce que le tramway est arrivé au bon moment, à une époque où le durable en était à ses balbutiements, et c'est grâce à ces projets-là que toute la philosophie sur le durable s'est installée.



LIGNE B DU TRAMWAY, STATION BOHRIE, ET QUARTIER D'HABITATION, OSTWALD

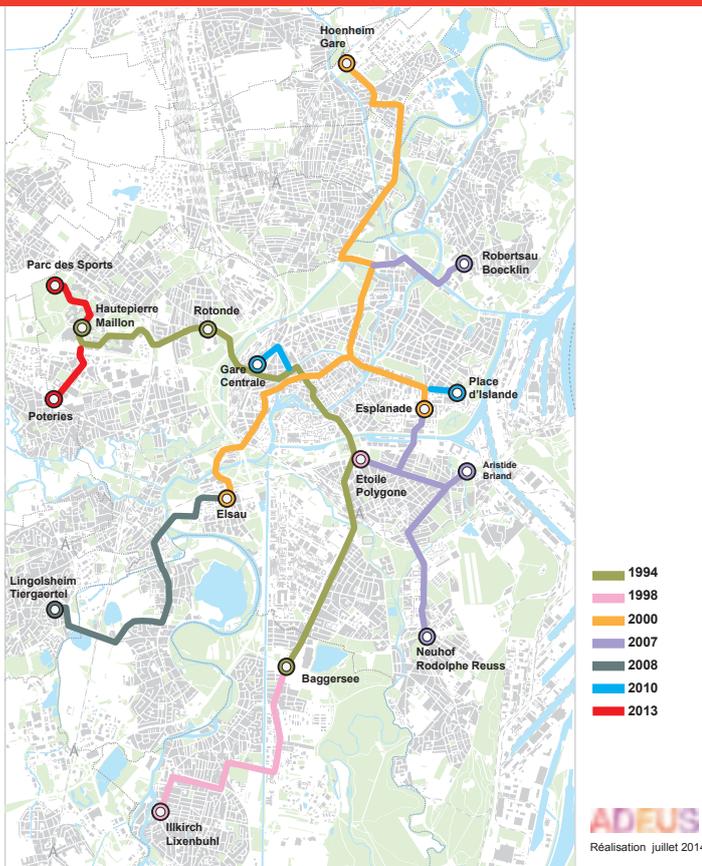


Et maintenant, comment continuons-nous ?

Aujourd'hui, nous avons un réseau robuste et puissant avec 65 km de lignes, 83 stations, 12 ha de gazon –soit deux fois les Contades–, 7 035 arbres plantés, 317 000 voyageurs par jour⁴, 80 rames. La marche est devenue nettement plus agréable, mais une énorme progression est encore possible. La part modale dédiée au vélo a beaucoup augmenté. Contrairement à ce que beaucoup ont dit, le tramway n'a pas tué le commerce, il l'a plutôt conforté. La valeur des cellules commerciales a d'ailleurs fortement augmenté au centre-ville. La présence d'un système de mobilité très robuste réactive des investissements dans le logement sur la ville dense, ce qui est plutôt bien pour notre lutte contre l'étalement urbain. Et maintenant, on fait quoi ? D'autres extensions sont planifiées et seront réalisées dans les quinze années à venir. Mais le vrai sujet, de mon point de vue, est la métropole. Comment faire pour que ce qui fonctionne sur la plaque urbaine dense finisse par créer ses ramifications, afin que l'habitant de Haguenau, Saverne, etc. soit également connecté à cette plaque ?

Le projet de tram-train n'aboutira probablement pas, du fait, notamment, de notre système de gouvernance, ou « millefeuille français » qui est l'une des grandes faiblesses de nos institutions.

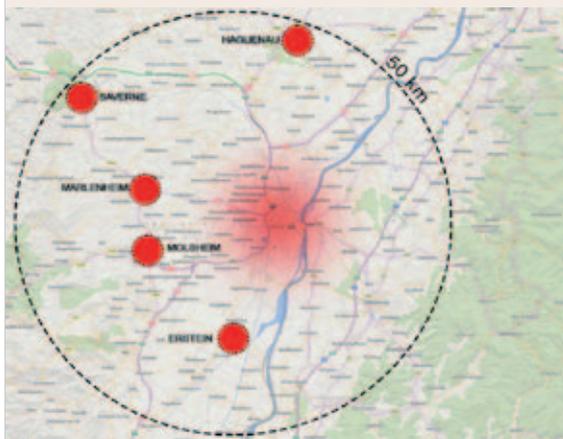
4. Chiffres de 2013



LES GRANDES PHASES DU TRAM (1994-2013)

CRÉER LES MAILLONS MANQUANTS DANS LE BASSIN DE VIE : L'EFFET MÉTROPOLITAIN

©Alfred Peter Paysagiste





"À SAVERNE, NOUS AVIONS FAIT LE PROJET, IL Y A DIX ANS, DE RÉUNIR LE TER⁵, LES BUS DÉPARTEMENTAUX ET UN PARKING EN DESSOUS."

Photo : ©Alfred Peter Paysagiste



"UN PARKING CONSTRUIT À L'ENTRÉE D'ERSTEIN, JUSTEMENT LÀ OÙ COMMENCE LE BOUCHON DU MATIN, EST UNE BELLE INVITATION À LAISSER SA VOITURE."

Photo : ©Alfred Peter Paysagiste

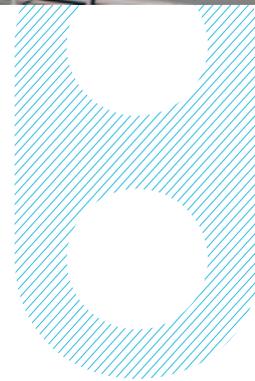


Le réseau TER⁵, qui est l'un des trois ou quatre meilleurs réseaux de France, est aujourd'hui presque sous-capacitaire par rapport à la demande. Il faudrait augmenter son cadencement, avoir des rames plus grandes pour qu'il puisse continuer à jouer son rôle de colonne vertébrale du système métropolitain, et mieux le connecter aux autres réseaux. À Saverne, nous avons fait le projet, il y a dix ans, de réunir le TER, les bus départementaux et un parking en dessous. Concentrer, croiser, revenir au même endroit et développer autour un espace public : voilà des thèmes qui marchent très bien en Suisse et en Allemagne, et si mal en France. Un parking construit à l'entrée d'Erstein, justement là où commence le bouchon du matin, est une belle invitation à laisser sa voiture. L'intérêt de l'Eurométropole est de capter ces flux de voiture le plus loin possible pour éviter les encombrements sur les axes structurants de la communauté urbaine.

Les pôles d'interconnexions, à l'extérieur de la plaque dense, sont de véritables « connecting points ». Ainsi, le choix du lieu du terminus de Hoenheim a été déterminé

par la ligne TER pour Lauterbourg, qui partait de là. Même chose pour le pont Suchard, où se croisent maintenant train et tramway. Il manque d'ailleurs une troisième gare, probablement sur le projet Deux Rives, après le Rhin. La gare de Molsheim est révélatrice de l'état de la pensée sur la question de la plurimodalité. Ce lieu, situé dans l'une des communes les plus riches d'Alsace, ressemble à une vulgaire gare de périphérie perdue je ne sais où. Pendant que l'on développe le réseau métropolitain, il s'agit d'être très vigilant quant à l'urbanisme de ces villes, car le danger serait qu'elles favorisent à leur tour l'étalement urbain. Il faut verrouiller les terrains agricoles et réinvestir dans les gares de petites villes.

Le travail de réunification des projets urbains et des projets de mobilité commence à sortir des limites de la communauté urbaine, et cela va de pair avec le développement des réseaux métropolitains. Progressivement, ces réseaux s'installent aussi dans ces communes. C'est un long processus donc, mais que je vois de façon relativement optimiste.



5. Train express régional

QUELLE PHILOSOPHIE POUR DES MOBILITÉS URBAINES MÉTROPOLITAINES ?

Le GCO⁶, qui concerne aussi le déplacement métropolitain, est un autre sujet très brûlant à Strasbourg. Cette infrastructure, qui fait débat depuis plus de vingt ans, va enfin être réalisée. D'autres villes, comme Lyon, en sont à leur troisième contournement. Cette infrastructure nouvelle va offrir l'opportunité de revoir l'ancienne autoroute. Cette dernière est, en effet, très pénalisante pour le développement strasbourgeois, car elle est une source de pollution et de nuisances et elle a tout de même opéré une césure d'une violence inouïe entre les faubourgs et le centre-ville. Quels potentiels peut-on développer ? On approche de Strasbourg en mettant en site propre les systèmes vertueux et, sur Strasbourg, en retravaillant l'autoroute, en lui gardant sa capacité actuelle, en ne touchant pas forcément au plateau, mais en revoyant très fortement la manière dont ce système se connecte avec le réseau structurant, les boulevards, l'avenue des Vosges – et au passage, on reconstitue en partie la ceinture verte qui a été laminée par cette infrastructure.

6. Grand contournement Ouest

La troisième échelle est celle de la grande région. Je ne sais quelle forme elle aura *in fine*⁷, mais la géographie ne trompe jamais. En effet, la région économique Karlsruhe-Bâle, qui englobe Fribourg, Colmar, Strasbourg, Baden-Baden, s'impose. Connaissez-vous une région au monde qui compte sept voies de chemin de fer parallèles et 14 voies autoroutières parallèles, plus qu'à Los Angeles ? Mais les connexions entre les deux manquent aujourd'hui. Mon rêve serait de voir, un jour, les jolis wagons jaunes de Karlsruhe remonter l'avenue de la Paix et nos magnifiques eurotrams circuler sur la Kaiserstraße. La région compte également 70 musées, quatre ou cinq grands parcs d'exposition, des opéras. Au niveau des universités et au niveau économique, les connexions commencent à fonctionner. Le transport peut accélérer tout cela. Nous sommes en période de crise et il faut jouer fin. Il faut rentrer dans une posture de combat et mutualiser ce qui peut l'être. L'économie collaborative commence à entrer dans ce jeu-là, le croisement

7. 6 octobre 2014



LA REQUALIFICATION DE L'A35

©Alfred Peter Paysagiste

de l'informatique avec les systèmes de mobilité n'en est qu'à ses débuts. Je voudrais terminer en disant que l'on a inventé, à Strasbourg, le tramway urbain. La *French touch*, reconnue aujourd'hui de par le monde, est née ici, et c'est une fierté pour tous ceux qui ont travaillé sur ce sujet. Après Strasbourg, le tramway urbain a, en moins de vingt ans, littéralement explosé. Désormais, on compte les villes qui n'ont pas de tram plutôt que celles qui en ont...

Pour les entreprises comme la mienne, le tramway à la française est devenu un vrai sujet d'export. On dit du mal de la France, mais tout ne va pas si mal que cela... Le dernier concours, dont j'attends les résultats ce soir, est un projet de tram sur la 42^e rue de New York⁸. C'est une belle histoire qui a commencé à Strasbourg et qui finira peut-être à Manhattan...

8. Pour l'heure (6 octobre 2014 NDLR), trois projets ont été sélectionnés par un jury, dont celui d'Alfred Peter.



UN SAVOIR FAIRE EXPORTABLE : "LA FRENCH TOUCH"

©Alfred Peter Paysagiste



LA RECHERCHE DU MODÈLE DE LA VILLE DURABLE DU XXI^e SIÈCLE, TIMES SQUARE NEW-YORK

©Alfred Peter Paysagiste



Alain FONTANEL

Président de la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois)

1^{er} Adjoint au Maire de la Ville de Strasbourg

Les objectifs assignés au tramway ont été atteints. La part modale de la voiture a diminué de 50 %, le trafic en centre-ville a diminué de 30 % et celui de la CTS a augmenté de plus de 160 %. La transformation de la ville, la requalification des quartiers, l'attractivité commerciale ont été atteintes par des investissements considérables –deux milliards d'euros en vingt ans– et un coût très important porté par le contribuable. Ce qui a été fait n'est plus applicable pour les vingt prochaines années parce que les enjeux ne sont plus les mêmes.

Le premier enjeu est celui du changement d'échelle, celui de la métropole et de la deuxième couronne, et celui de la problématique de la rocade, avec notamment le nœud ferroviaire de l'Homme-de-Fer, qui est quasiment saturé. Nous devons donc penser le réseau autrement.

Le deuxième enjeu est celui du modèle économique. Le tramway, tel qu'il a été conçu, est pour moitié un tramway urbanistique et pour moitié un transport, dont le coût a été très élevé. Il faut rappeler que le voyageur paye son ticket 1,10 €, et que la collectivité met derrière 4,50 €.

TABLE RONDE Dialogue entre métiers

Entre complémentarité des modes de transport et modèle économique

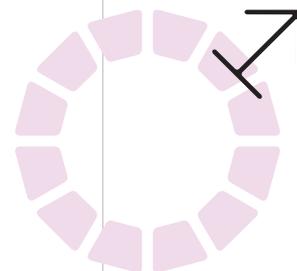
Il y a quinze ans, l'impôt transport versé par les entreprises payait 100 % du coût du transport en commun à Strasbourg. Aujourd'hui, il faut prélever chaque année 25 millions d'euros sur les autres budgets de l'Eurométropole de Strasbourg pour compenser le delta entre le coût du transport en commun et la recette transport.

Le troisième enjeu est celui de la complémentarité des modes et des zones de pertinence. Il faut disposer d'outils différenciés pour pouvoir chercher les gens là où ils sont, à des coûts que l'on peut assumer. Par exemple, le BHNS¹, mis en service il y a quelques mois, est un immense succès en termes d'usagers, avec 10 000 voyageurs par jour.

Le dernier enjeu dans la complémentarité des modes est celui des différents niveaux de décision, avec la Région pour le TER, le Département pour l'interurbain et la CTS pour le train urbain. Il faut pouvoir avancer sur la billettique commune et sur l'harmonisation des horaires et des usages. Cela fait partie des pistes de travail pour les prochaines années.

Le défi de gouvernance est un vrai sujet. Le COCOAT¹, qui était censé y répondre, n'a pas vraiment permis d'avancer. La mise en place de l'Eurométropole, avec ses compétences étendues, lance donc le défi d'une nouvelle gouvernance intégrant l'ensemble des échelles territoriales devant permettre d'avancer ensemble, en cohérence et coordination.

¹. Bus à haut niveau de service
¹. Comité de coordination des autorités de transport





Cristiana MAZZONI

Architecte, professeure à l'ENSAS,
Directrice du laboratoire AMUP (Architecture,
Morphologie, Morphogenèse urbaine et Projet)

L'intervention d'Alfred Peter était construite à partir d'un récit très personnel, mais aussi d'un récit collectif dans lequel je relève deux choses : il peut paraître paradoxal qu'une infrastructure construise une ville, mais c'est ce qui s'est passé à Strasbourg, grâce à l'entrecroisement des métiers et à toutes ces approches, pensées, regards différents qui sont intervenus pour dépasser les cloisonnements et créer un espace public riche de frottements, d'urbanité. Paradoxe aussi parce qu'on pense que le tramway peut résoudre certains espaces à l'échelle d'un quartier, d'une place, d'une rue, mais en réalité c'est la métropole, le territoire entier qui s'est vu reconstruit, repensé grâce à cette pensée locale. Il me semble que cela se relie à cette question : quelle est la ville idéale dont nous rêvons ?

La deuxième question est celle du risque. Alfred Peter parle d'école française du tramway et d'un modèle exportable. Le risque est double : tout modèle n'est pas exportable, parce que les cultures de projets sont très différentes. Dans mon métier, je le vis très souvent. Quand on propose en Italie un tramway, les acteurs n'ont pas l'ouverture et les rêves qui ont guidé les acteurs politiques français. Le deuxième risque, lorsqu'on a obtenu un beau résultat, un objet à plusieurs échelles très performant, est de le considérer comme un objet parfait et de ne pas le faire évoluer.

Un bel exemple de co-construction

Strasbourg est un exemple très intéressant de coconstruction d'un projet métropolitain qui témoigne d'une volonté d'aller de l'avant, de relever de nouveaux défis, de pouvoir les afficher et les suivre. Un défi intéressant aujourd'hui - je suis dans le domaine de l'imaginaire -, si l'on parle de métropole de modes de vie, serait de regarder du côté des gares, de ces points stratégiques de connexions et de rencontres qui sont intenses au niveau des modes de vie, et des nouvelles pratiques métropolitaines. On les appelait cathédrales au XIX^e siècle, on les appelle encore « gares » aujourd'hui, mais on va peut-être trouver un nouveau mot pour le XXI^e siècle qui va montrer l'enjeu lié à ces points de rencontre.





Jean-Philippe LALLY

Directeur général de la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois)

La temporalité est un élément très important. Nous sommes obligés, constamment et à la fois, d'avoir un œil qui regarde très loin pour essayer d'imaginer ce qu'implique l'Eurométropole ou des territoires plus vastes, et d'avoir un deuxième œil qui regarde aujourd'hui, à un instant T, comment on peut faire en sorte que les réseaux de transport public, l'interface entre les différents types de mobilité, puissent apporter des réponses satisfaisantes aux gens qui, aujourd'hui, habitent dans nos agglomérations et ont des besoins de transport.

Quand on réfléchit à ces problématiques, on doit abandonner la tentation que l'on a en permanence de réutiliser ce qui a bien marché. Il est vrai que le tramway strasbourgeois, tel qu'on le connaît aujourd'hui, est une réussite extraordinaire, majeure. Il est vrai qu'il est regardé avec envie en France et à l'étranger. Pour autant, nous devons être parfaitement convaincus que les problématiques de mobilité auxquelles nous allons être confrontés dans les prochaines années ne se résoudront pas par l'emploi systématique et à l'identique des solutions que nous avons développées jusqu'à présent.

TABLE RONDE Dialogue entre métiers

La capacité à imaginer des choses nouvelles

Analysons ce qui fait la réelle opérationnalité des modes de mobilité : par exemple, le tramway n'est autre que le croisement d'un site propre, d'une caisse mobile dans laquelle on peut mettre 270 personnes et d'une traction électrique. Avec cela, on obtient rapidité, capacité et respect écologique. Mais finalement, ces trois éléments sont-ils totalement indissociables ? Le BHNS¹ que l'on a mis en service fin 2013, apporte une réponse très intéressante. Il roule en site propre, sur pneu et non sur fer, au gaz et non à l'électricité, et transporte 120 personnes au lieu de 270 pour le tramway. Et pourtant, il est efficace, fréquenté par les usagers et écologiquement vertueux. À partir de cette grille d'analyse, de cette matrice, on doit pouvoir construire, pour chaque situation donnée, pour chaque besoin de déplacement, la réponse qui conviendra. La capacité à imaginer des choses nouvelles est la vraie réponse à tous ces besoins de transport.

¹. Bus à haut niveau de service





Alfred PETER

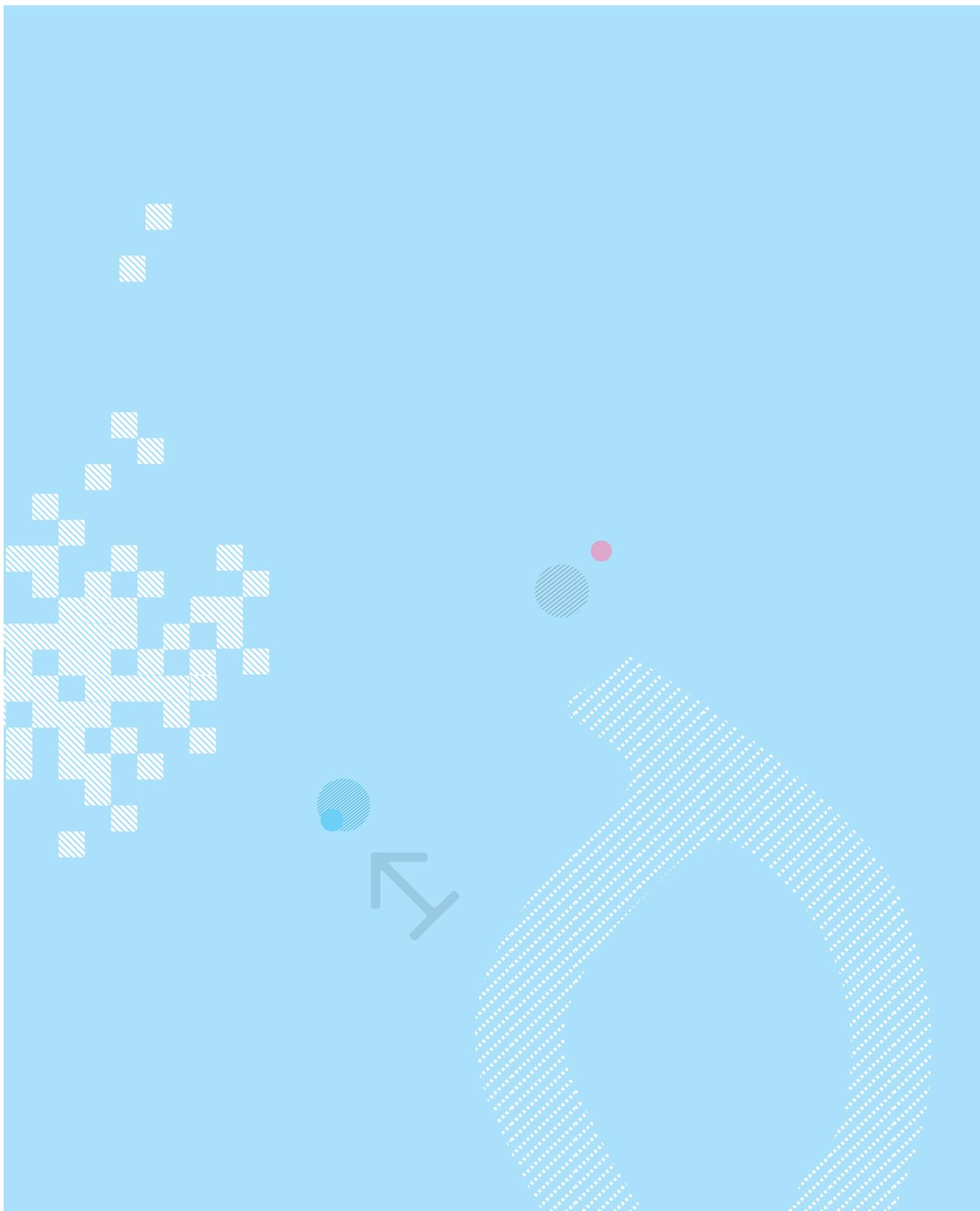
Urbaniste et Paysagiste, Maître d'œuvre depuis vingt ans des aménagements urbains liés au tramway de Strasbourg

Le croisement des projets de mobilités et des stratégies urbaines est un sujet que l'on réinvente en permanence. En vingt ans, nous avons remis le couvert à chaque mandat, mais pas exactement de la même manière... Le tramway a l'avantage d'être un système très souple, très caméléon par moments. Le thème n'est pas le tram, mais la ville, celle dans laquelle on rentre aujourd'hui. C'est la ville du durable sous toutes ses formes, et l'étalement urbain fait partie de cette question. La vraie modernité de ce système de transport est qu'il rend service à tout le monde, ne fâche personne, et enfin qu'il est adaptable à toutes les contorsions que l'on veut bien lui faire faire, quand l'exploitant est d'accord, car c'est sa seule limite. Que ce soit à Karlsruhe, Jérusalem ou Manhattan, nous avons été confrontés pour chacun de ces projets à des questions différentes. Ce que j'aime dans ce modèle, c'est que l'on va chercher comment le tramway peut percuter le fonctionnement de la société pour y amener quelque chose d'autre, que l'on ne pourrait probablement pas faire sans.

La mobilité, un droit universel

J'avais intitulé mon exposé de ce soir « Plus d'opportunités avec moins d'infrastructures ». L'époque des investissements coûteux est terminée. De nombreux systèmes seront développés dans les prochaines années pour faire progresser la mobilité. La mobilité est un droit universel sur lequel on ne pourra pas revenir. Nous faisons en ce moment les plans piétons de Bordeaux et Lyon. À Bordeaux, on part du postulat que la marche est le moyen de déplacement universel. En conséquence de quoi, au lieu de faire ce que l'on a fait jusqu'à présent, c'est-à-dire de mettre d'abord les systèmes lourds, ensuite les transports publics, ensuite les modes doux et puis les piétons s'il reste quelque chose, on renverse l'histoire : on installe d'abord le piéton, ensuite les modes doux, ensuite les transports publics, et s'il reste un peu de place on mettra les voitures...





ADEUS

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet), **Nicole Crucy,**
Virginie Hamm, Jean Isenmann, Youssef Katiri, Sophie Monnin, Pierre Reibel
Synthèse rédigée par **Lucienne Toledano**
PTP 2014 - N° projet : **1.3.1** - Photos : **Fabienne Commessie et Jean Isenmann**
(sauf mentions spéciales) - Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Juillet 2015 - N° Issn : 2112-4167
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de
l'ADEUS www.adeus.org