

Une rupture dans les politiques de mobilité

L'avènement d'une société basée sur la voiture

Si le réseau de tramway strasbourgeois a survécu à la seconde guerre mondiale, il n'a pas pu résister aux trente glorieuses, et il disparaît le 1^{er} mai 1960... sous le regard de 100 000 strasbourgeois !

Comme partout ailleurs en France, les trois décennies qui suivent voient surtout les kilomètres d'autoroutes se multiplier, les grandes surfaces commerciales s'installer en périphérie, concurrençant le commerce de cœur de ville, et la périurbanisation se développer. Ces phénomènes sont permis par la démocratisation de l'usage de la voiture portée par une image de liberté et de progrès, par opposition à des transports en commun perçus comme obsolètes et lents.

Les limites du modèle tout automobile

Néanmoins, l'usage excessif de l'automobile amène à changer le modèle urbain, comme les exemples américains le montrent. Une ville construite pour et autour de la voiture amène souvent à renforcer les périphéries et à dégrader les cœurs de métropole qui portent pourtant l'image de cette dernière.

La congestion automobile et les façades noircies par la pollution automobile ne facilitent pas l'attractivité commerciale des centres-villes, d'autant moins qu'ils ne peuvent répondre à la demande totale en stationnement, au contraire des grandes surfaces de périphérie dont le parking est le premier argument de vente.

Il s'ensuit une agglomération qui se met à tourner le dos à son cœur historique, indépendamment de la qualité patrimoniale de celui-ci.

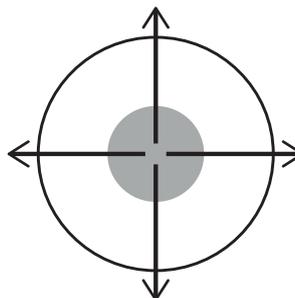
La reconquête du centre-ville devient un projet urbain central dans de nombreuses agglomérations, de Strasbourg à New York ! Néanmoins, les externalités négatives de l'usage excessif de la voiture ne se limitent pas au seul cœur de métropole ; elles concernent l'ensemble



THÉÂTRE NATIONAL DE STRASBOURG (TNS) ET PLACE DE LA RÉPUBLIQUE AVANT LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE B DU TRAMWAY

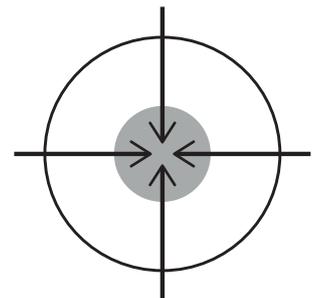
Le tout-à-l'automobile

Dynamique de développement allant du centre vers la périphérie de l'agglomération



Le Nouveau-Tramway

Dynamique de développement allant de la périphérie vers le centre de l'agglomération



Source : Le nouveau tramway - Contribution à la réflexion en cours concernant un possible retour du tramway dans les rues de Montréal - R. Bergeron - Agence métropolitaine de Transport, janvier 2003

des quartiers et communes de la métropole. Si les pollutions et la mauvaise qualité de l'air en sont aujourd'hui les exemples les mieux partagés, ces enjeux n'étaient hier pas toujours perçus comme aussi problématiques qu'aujourd'hui. En revanche, la congestion, l'incertitude des temps de déplacements, la difficulté de stationner pour aller travailler ou pour rentrer chez soi, amenaient la dynamique de développement à aller toujours plus vers des périphéries plus éloignées, nécessitant aussi plus de routes ou d'autoroutes.

C'est ce cercle vicieux que Strasbourg et de nombreuses agglomérations ont cherché à casser à la fin des années 80.

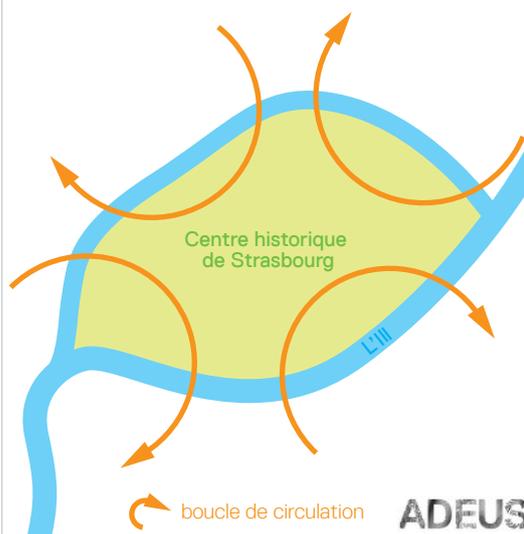
La place de la voiture réinterrogée...

Après un long débat politique, un consensus est trouvé en 1988 à Strasbourg pour développer un transport en commun en site propre. Le choix entre VAL (véhicule automatique léger) et tramway a été l'un des moments les plus intenses dans la planification des transports en commun. Le VAL était un métro léger entièrement automatisé, déjà adopté dans quelques villes, et qui laissait la ville de surface inchangée. Le tramway, avec une longue histoire en Europe et un coût moindre, offrait une solution de surface qui est aussi une opportunité de reprendre de l'espace à la voiture.

L'usage excessif de l'automobile étant identifié comme problématique, le choix du tramway permettait de modifier la répartition des emprises publiques en surface et de restructurer l'espace urbain. Les larges axes strasbourgeois, pour partie hérités de la ville allemande, rendaient l'option tramway particulièrement attractive.

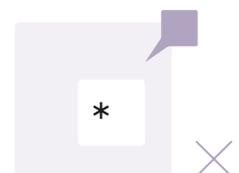
Ce choix a également été rendu plus acceptable par une opportunité : la création du tunnel passant sous la place de l'Étoile et du contournement Sud. Cette nouvelle infrastructure autoroutière permet de relier facilement la quasi-totalité des quartiers entre eux, indépendamment du réseau des boulevards et du cœur de métropole. Des alternatives automobiles performantes sont alors proposées aux flux de transit qui traversaient l'hypercentre quotidiennement.

La révolution qu'apporte le tramway commence ainsi en 1992. En interdisant le trafic de transit routier dans le cœur de métropole, avec des boucles de circulation, en le déviant vers la M35 ou vers d'autres modes, c'est un acte fondateur : la place de la voiture ne peut être première dans l'espace public.



... au profit des alternatives à celle-ci

L'interdiction de transit automobile libère mécaniquement des espaces. Ceux-ci sont réinvestis dans le projet tramway, en permettant à ce dernier de circuler en site propre, de garantir des vitesses commerciales élevées, indépendamment de la congestion automobile. Mais les espaces récupérés sur les emprises automobiles servent aussi à développer les usages de la marche et du vélo. Cela se traduit quantitativement par des emprises généreuses dévolues aux modes actifs, quand c'est possible, mais également qualitativement par le soin apporté aux traitements des espaces publics pour faciliter leur appropriation par tous. Le meilleur exemple en est les nombreuses plantations qui contribuent à structurer le paysage urbain.



Un projet de ville au-delà d'un projet de mobilité

Rendre la ville à nouveau désirable

Bien plus qu'un projet de mobilité, le tramway est un projet d'aménagement urbain, un projet de reconquête de la ville. Si le tram de Strasbourg a fait à ce point école, non seulement en France, mais aussi un peu partout dans le monde, c'est d'abord par la qualité de son insertion urbaine et par la manière dont il a permis de requalifier la ville, de se la réapproprier.

Derrière ce résultat, il y a quelques principes qui n'ont cessé de se décliner :

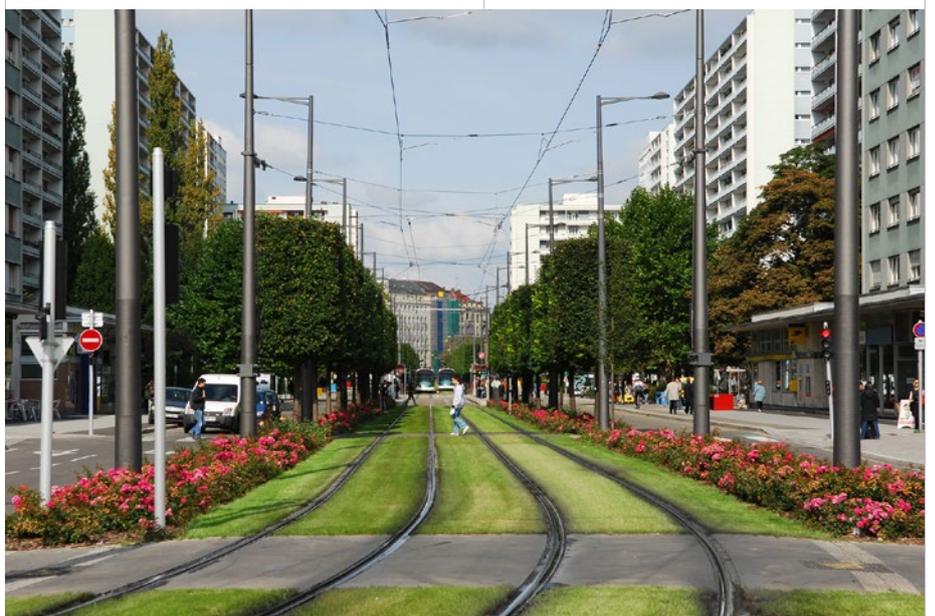
- Retraiter l'espace public de façade à façade
- Réduire la place de la voiture (voie et stationnement) et la redistribuer notamment aux modes actifs
- Préférer le site central... quand c'est possible
- Proposer un site propre mais sans séparation
- Verdier la ville autant que possible
- Garantir la même qualité partout, de la périphérie au cœur de métropole
- Profiter du projet tramway pour refaire et remettre à niveau l'ensemble des réseaux souterrains sous la plateforme de tramway

Aussi simples soient-ils d'apparence, tenir ces principes en toute circonstance est loin d'être évident, mais est aussi la garantie d'un développement cohérent de la ville.

Rendre la ville désirable, ce fût aussi le choix d'un matériel roulant dont les larges baies vitrées devaient donner, aux occupants du tramway, à voir la ville comme un spectacle autant qu'il mettait en valeur le tramway pour les passants. C'était un matériel innovant, le premier à plancher bas intégral.



TERMINUS DE LA LIGNE A DU TRAMWAY, ROUTE DE LYON, ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN



LIGNE DE TRAMWAY, AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE, STRASBOURG

Redessiner la ville

Les tramways conçus en France dans les années 1990/2000 ont introduit une révolution, un changement de regard radical sur la ville, sur la qualité de vie qu'elle procure à ses habitants et visiteurs. Ce constat n'est pas propre à Strasbourg, mais c'est probablement ici qu'il a été poussé à son paroxysme.

Il révèle la ville, la fait renaître en offrant à ses habitants et à ses visiteurs beauté, calme, silence, confort, mise en valeur patrimoniale, par opposition aux secteurs de l'agglomération dont l'omniprésence de la voiture fait office de paysage. Il permet de passer de la « route de Colmar » à l'« avenue de Colmar ».

Faire projet urbain

Quel meilleur exemple que les réflexions autour de l'axe Strasbourg-Kehl ? Dès les premières réflexions en 1992, il est décidé de maintenir les emprises de la route du Rhin à 40 mètres, notamment pour pouvoir y faire circuler un tramway. Si finalement les extensions de la ligne D passeront par l'avenue Jean Jaurès, ce choix est encore visible aujourd'hui avec son terre-plein central qui atténue l'impact de la circulation. Les urbanisations récentes, le lien avec les quartiers de Neudorf et l'Esplanade, font de l'avenue du Rhin un axe urbain majeur de la ville, alors qu'en 1990 sa fonction autoroutière, sans carrefours, en faisait une rupture dans la ville.

L'incarnation de ce changement se produit avec les extensions de la ligne C vers Neuhof et la destruction du viaduc Churchill qui rend possible la transformation de cet axe mais aussi l'accès aux Fronts de Neudorf et à son renouvellement urbain.

Construire la ville de demain

Non seulement le tramway est un outil de reconquête d'espaces mutables, mais aussi de modification plus structurelle du fonctionnement de la ville.

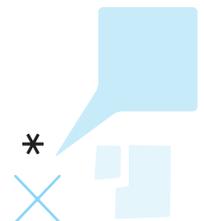
Le retournement en cours de Strasbourg vers le Rhin, le développement de la Coop, des terrains charbonniers, de la Starlette, en lien avec le Port du Rhin, sont autant de projets dont la condition nécessaire était la réalisation de la ligne D vers l'Allemagne, renforçant le statut de Kehl, véritable seconde polarité de la métropole transfrontalière strasbourgeoise.



VIADUC WINSTON-CHURCHILL AVANT SA DÉMOLITION



NOUVEAU PONT WINSTON-CHURCHILL



Tram de demain et ville de demain ?

Le tramway a rendu possible une autre façon de penser la ville

Le tramway est donc un objet métropolitain. Il est à la base de la requalification des espaces publics dont la qualité est internationalement reconnue dans de nombreux classements.

La réduction de la place de la voiture en ville s'assume de plus en plus explicitement et devient même un objectif à part entière. Pour preuve, la justification de l'extension récente du stationnement payant à Neudorf fut basée sur la reconquête de l'espace public et non sur une politique de mobilité.

L'amélioration de ce cadre de vie renforce l'attractivité de la vie dans la proximité et l'usage du vélo pourrait être finalement plus élevé. Un des enjeux de demain est de porter les mêmes principes de requalification de l'espace public, avec le même engagement, en dehors des projets de tramway.

Le périmètre de la ville de demain se définit maintenant

La mise en œuvre du ZAN à l'horizon 2050 va aboutir à presque figer le périmètre des zones urbanisées. Il nous reste donc 25 ans pour définir les dernières zones d'extensions bâties, celles qui renforceront la cohérence urbaine, le bon fonctionnement des mobilités, en lien avec les enjeux de résilience climatique et énergétique.

Le bon fonctionnement des mobilités implique de ne pas sous-estimer la dimension économique des politiques de déplacements. Sans couvrir les coûts de fonctionnement, les extensions



PORTAIL MARQUANT L'ENTRÉE DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LA LIGNE C
DU TRAMWAY, AVENUE DE LA MARSEILLAISE, STRASBOURG



GARE DE HOERDT

de tramway doivent ne pas obérer le taux de couverture du réseau, ce qui peut se faire par le biais d'une densification.

Il s'ensuit un délicat et subtil équilibre visant à développer non seulement de l'habitat, mais aussi et surtout des polarités suffisamment importantes pour permettre aux lignes de transports en commun de fonctionner dans les deux sens (et de ne pas être vides sur les liaisons dites de « contrepointe »).

Il s'ensuit également, dans les développements du réseau, un autre équilibre à trouver entre d'une part des extensions de tramway vers des quartiers ou des communes encore non desservies et qui ont de fortes attentes, et d'autre part un maillage du réseau structurant indispensable pour assurer la robustesse du fonctionnement global des transports en commun et faciliter les liaisons au-delà des seules relations vers le cœur de métropole.

L'équation proposée : vivre dans la proximité, connecté à la métropole dans son ensemble

Nos enquêtes sur les modes de vie montrent que les citoyens ont des aspirations qui s'inscrivent dans la proximité, à l'échelle du quartier, tout en étant connecté au reste de la métropole et plus largement du bassin de mobilité Nord Alsace.

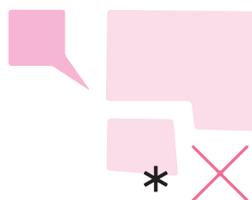
La volonté de vivre dans la proximité implique un attachement fort à des paysages urbains spécifiques, qu'il convient de rendre visibles, à un cadre de vie apaisé où les modes actifs ne sont pas mis sur le côté quand la voiture occupe les espaces centraux. Cette vie nécessite une présence de services du quotidien, qu'ils soient marchands ou non... et en creux un potentiel urbain suffisant pour l'implantation de ceux-ci (densité d'environ 40 logements à l'hectare et une masse critique de l'ordre de 1 000 logements).

Vivre dans la proximité ne se fait pas non plus, en général, sans un besoin et un attachement à la métropole, à ses services, sa qualité de vie et son paysage urbain, dont le tramway est un des étendards.

Le vélo est un outil particulièrement utile dans cette recherche, car il offre une réponse aussi bien aux mobilités de proximité qu'à celles de distances un peu plus importantes mais à l'échelle métropolitaine. Néanmoins est ce que nos infrastructures d'aujourd'hui sont prêtes pour accueillir un doublement des trafics cyclables ?

Au-delà, à l'échelle du bassin de mobilité, le Réseau express métropolitain européen (REMe), qu'il soit ferré ou routier, structure les déplacements de plus grande distance et les principaux enjeux concernent la diffusion de ces flux dans la métropole, sans passer par le cœur de métropole quand ce n'est pas nécessaire. Pour autant, est-ce que le REMe -par ses gains de temps- transformera l'espace métropolitain, le structurera, comme le tramway a pu le faire à l'échelle urbaine ?

Est-ce que les formes et fonctions urbaines en lien avec les arrêts du REMe auront le même niveau d'exemplarité ? C'est bien un des enjeux majeurs de ce projet à l'articulation entre politiques de mobilité et d'aménagement du territoire, entre Région, PETR, communautés d'agglomération ou de communes et Eurométropole.





LIGNE DE TRAMWAY DANS LE NOUVEAU QUARTIER DE LA COOPÉRATIVE AU PORT DU RHIN, STRASBOURG

Pour aller plus loin :

- [Le Réseau Express Métropolitain européen : un choc de l'offre ferroviaire ?](#)
Les notes de l'ADEUS n°340 : Mobilité, avril 2024
- [Évaluation du volet mobilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg : Niveau de service en transports collectifs et métropole des proximités](#)
ADEUS, janvier 2024
- [Grandes tendances d'évolution des mobilités : de l'automobilité à la multimodalité](#)
Les notes de l'ADEUS n°314 : Mobilité, avril 2021 :
- [Une accessibilité, des accessibilités ?](#)
Les notes de l'ADEUS n°313 : Mobilité, décembre 2020 :
- [Stationnement automobile : offres publique et privée, enjeux, cohérence des stratégies](#)
Les notes de l'ADEUS n°262 : Mobilité, février 2020
- [Modes de vie et modes de déplacements : une équation complexe](#) Les notes de l'ADEUS n°207 : Mobilité & Modes de vies, août 2016
- [Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?](#)
Les notes de l'ADEUS n°188 : Mobilité, janvier 2016
- [La mobilité : vers de nouveaux modèles](#), 25^e rencontre de l'ADEUS - Cycle la mobilité au cœur du renouveau des territoires 2/3 : Mobilité, novembre 2015
- [Où sont les marges d'action pour limiter l'usage de la voiture ?](#) Les notes de l'ADEUS n°35 : Mobilité, avril 2011
- [Quels déplacements pour une ville post-carbone ?](#)
Les notes de l'ADEUS n°17 : Mobilité, décembre 2010
- [Le tramway, un effet réseau](#)
Les notes de l'ADEUS n°4 : Mobilité, septembre 2010
- [Le Plan de déplacements urbains strasbourgeois : faire bouger les lignes](#)
Dimension villes & territoires n°62 : Mobilité, juin 2009
- Bilan LOTI de la ligne B, ADEUS, octobre 2004
- Bilan LOTI de la ligne A, ADEUS, août 2000



Agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, Directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Benoit Vimbert (Chef de projet),
Hyacinthe Blaise**
PTP 2024 - N° projet : **5.1.1.11**
Photos : **Jean Isenmann, Geneviève Engel**
Mise en page : **Jean Isenmann**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org