



Région

« Doubler l'espace piéton grâce au tramway a relancé l'attractivité du centre-ville et attiré de nouveaux habitants. »

Catherine Trautmann, ancienne maire de Strasbourg (1989-1997, puis 2000-2001), à l'origine du retour du tram dans la ville



Mobilité urbaine

En trente ans, le tram a métamorphosé Strasbourg

Le tramway strasbourgeois célèbre ses 30 ans d'existence ce 25 novembre. En trois décennies, il a remodelé durablement le paysage urbain, au point de faire partie désormais de la carte postale, aux côtés de la cathédrale et de la Petite France. Le projet n'avait pourtant pas le plébiscite des autorités à l'origine.

L'histoire du tram à Strasbourg est indissociable de sa "mère" et... maire, la socialiste Catherine Trautmann, qui a imposé ce mode de transport sur rails dans la capitale alsacienne. Figure politique locale et nationale, c'est après avoir gagné en 1989 la tête de la ville que cette dernière apporte dans ses bagages le projet de tramway.

À l'époque, Strasbourg souhaitait moderniser ses transports en commun et débute les travaux d'un métro VAL. L'engin souterrain était jugé plus moderne que le tram, d'autant que Strasbourg avait remis au dépôt son dernier tramway d'époque dans les années 1960.

Lifting urbain

Mais la nouvelle maire veut réinventer le transport sur rails et imagine des innovations qui inspireront, par la suite, nombre de capitales européennes. Face aux lignes rigides et austères des vieilles motrices, c'est un nouvel engin au look futuriste qui sortira des usines de



La ligne A a été la première du réseau de tram strasbourgeois à être mise en service, le 25 novembre 1994. Photo Jean-Marc Loos

l'industriel Socimi-ABB. L'Eurotram cumule les nouveautés : un plancher bas pour faciliter l'accès aux enfants et personnes à mobilité réduite, des ouvertures multiples, de larges baies vitrées, des formes arrondies...

La municipalité veut aussi transformer la ville avec le réseau de rails. La première ligne de 10 km du nord au sud reliera le quartier de Hautepierre directement au centre-ville, en

desservant les hôpitaux. Des routes et places de stationnement sont resquillées en zones piétonnes. Le premier parking-relais voit le jour en bout de ligne... Mais en coulisse, le débat politique est âpre. L'opposition politique est survoltée, réclame un référendum, refuse le projet en conseil municipal et communautaire. Les commerçants s'inquiètent de voir leurs clients ne plus accéder à leurs

boutiques, les automobilistes défendent la voiture. Imperturbable, Catherine Trautmann fonce.

Un réseau à maturité

La mise en service commerciale le 25 novembre 1994 mettra - presque - tout le monde d'accord : des milliers d'usagers viennent tester "leur" nouveau tram. Les mobilités et les habi-

tudes changent. C'est un premier coup de canif au tout-voiture qui s'est installé dans les mentalités après l'essor de l'industrie automobile. « Doubler l'espace piéton grâce au tramway a relancé l'attractivité du centre-ville et attiré de nouveaux habitants », résume l'ancienne maire.

Trente ans plus tard, le tram n'a pas perdu de son lustre : 492 000 voyageurs l'emprun-

492 000

C'est le nombre de voyageurs qui empruntent chaque jour le tram strasbourgeois, selon la CTS.

tent chaque jour selon la CTS, son exploitant. Son réseau s'étend sur 82 km, une nouvelle extension vers l'ouest de l'agglomération sera inaugurée fin 2025. Chaque nouvelle ligne tracée à travers la ville remodelé le paysage urbain : végétalisation, nouveau plan de circulation, pistes cyclables... Pour l'Eurométropole, le réseau est arrivé « à maturité, même s'il reste quelques bouts de ligne à finir », observe Alain Jund, son vice-président aux mobilités.

Politiquement, rares sont ceux à remettre désormais en cause l'utilité du tram, même si son cadencement et ses retards sont régulièrement soulignés. Mais le débat public s'enflamme toujours, comme il y a trente ans, sur les projets d'extension du réseau. Pour preuve, la récente enquête publique sur le projet de tram nord, qui reliera la gare aux communes de Schiltigheim et Bischheim, a récolté plus de 6 700 contributions. Une histoire passionnante.

● Florent Potier

Retrouvez notre série sur les 30 ans du tram strasbourgeois sur notre site internet.

Le tram-train, hybridation ferroviaire et succès mitigé à Mulhouse

Inauguré le 11 décembre 2010, quatre ans après le tram de Mulhouse, le tram-train qui relie Mulhouse à Thann devait marier le meilleur du ferroviaire SNCF avec les avantages d'un tram urbain. Quatorze ans plus tard, ce tram-train alors unique en France a fait peu d'émules et ne rejoindra probablement jamais le fond de la vallée de la Thur. Retour sur un demi-échec.

cette phrase, enterre les ambitions de son agglomération en matière de transport. Il n'y aura pas d'extensions de ligne du tram vers Wittenheim, Rixheim ou Brunstatt. Plus ennuyeux, "son" tram-train dont la cohérence imposait d'aller au fond de la vallée, jusqu'à Kruth, s'arrête - probablement définitivement - à Thann. Et on ne parle plus d'un tram-train vers Altkirch ou Guebwiller.

Fausse bonne idée ? Sur le papier pas forcément : la particularité du tram-train est qu'il roule en ville sur les voies de tram, s'arrête à tous les arrêts et rejoint ensuite les voies de train pour circuler comme un TER. Selon des estimations de 2021, le tram-train serait utilisé par 5 000 personnes par semaine par jour, 5 000 personnes par semaine par jour, 5 000 personnes par semaine par jour. Les élus locaux s'étaient

projet de tram-train est en gestation entre Strasbourg et le pied du massif vosgien, « dont la mise en service devrait intervenir après 2015 ».

« Bon courage ! » Le tram-train de Nantes (2011) comme celui de l'ouest (2012) existent mais les "mixtes" tram-trains, à l'exception avec les deux villes. Il faut donc attendre 2022 et



Le tram-train (au premier plan) cohabite dans les rues de Mulhouse et jusqu'à Lutterbach avec le tram (en jaune). Puis, de Lutterbach à la gare de Thann Saint-Jacques,

3 ARTICLES

