Information Presse

Compagnie des Transports Strasbourgeois

La CTS commande à Alstom
12 tramways Citadis

20 octobre 2014

Information Presse

La Communauté urbaine de Strasbourg, qui bénéficie du plus grand réseau maillé de tramways de France, a fait le choix de relever le défi de la mobilité en misant sur la qualité du service et des infrastructures. Conformément à cette volonté, la Compagnie des transports strasbourgeois a lancé, en novembre 2013, un appel d'offres international en vue de l'acquisition de nouvelles rames. Plusieurs constructeurs y ont répondu.

Un investissement maîtrisé

Après l'étude technique approfondie des projets et une phase de négociations financières, le Conseil d'administration de la CTS a décidé de retenir Alstom pour la fourniture de tramways Citadis. Douze rames seront livrées entre fin 2016 et 2017 pour un montant de 41 millions d'euros, soit 3,4 millions d'euros par rame. Des marchés subséquents pourront être contractés en fonction des besoins de la compagnie inhérents, notamment, à l'évolution de la fréquentation de son réseau et du renouvellement de son parc roulant.

« *Nous avons retenu l'offre d'Alstom car celle-ci est financièrement intéressante aussi bien au niveau du prix d'achat des Citadis que de leur coût d'exploitation*. *En outre, comme des rames Citadis circulent déjà depuis près de dix ans sur le réseau strasbourgeois, nous avons pu constater la fiabilité de ce matériel* roulant et la réactivité de l'entreprise Alstom», pointe Alain Fontanel, le Président de la CTS.

Alstom avait déjà remporté un appel d'offres lancé par la CTS en 2002 et livré 41 Citadis entre le mois de juin 2005 et la fin de l'année 2006. Toujours en exploitation, ces trams s'ajoutent aux 53 Eurotram (Bombardier) dans le parc de la compagnie au 20 octobre 2014. Globalement, ces 94 véhicules parcourent 17,4 millions de kilomètres par an et réalisent 317 000 voyages par jour.

Technicité et design

« *Nous avons également opté pour la proposition innovante d'Alstom car elle va encore améliorer la qualité du service proposé à nos usagers, notamment en termes d'information voyageurs dynamique à l'intérieur des trams. Son design intérieur va, lui, nous permettre d'augmenter la capacité des rames sans pour autant dégrader le confort des clients, tandis que son design extérieur va offrir une nouvelle élégance au réseau sans surcoût financier* », souligne Jean-Philippe Lally, le Directeur Général de la CTS.

Les caractéristiques techniques du Citadis			
Nombre de modules	7	**Largeur des portes**	1,3 m
Largeur	2,4 m	**Places assises**	60
Longueur	45,5 m	**Capacité totale**	288 passagers
Hauteur	3,36 m au-dessus du niveau du rail	**Vitesse maximale**	70 km/h
Hauteur plancher	0,36 m	**Type de suspension secondaire**	Ressorts hélicoïdaux
% plancher bas	100 %	**Types de roues**	Roues dites élastiques intégrant des éléments antivibratoires et de confort
Masse à vide	55,6 tonnes	**Masse en charge normale**	75,7 tonnes pour 288 passagers

Information Presse

Accessibilité

Le recours à cette nouvelle génération de Citadis va permettre d'améliorer encore l'accueil et le confort grâce, notamment, à une capacité d'accueil de 288 passagers contre 270 pour les trams actuellement en circulation. Dans leur conception, un soin particulier a été porté aux attentes des personnes à mobilité réduite. Ainsi, par exemple, les boutons de porte seront tous installés à des hauteurs plus basses que sur les rames actuelles pour faciliter leur utilisation par les personnes en fauteuil roulant. Des espaces dédiés ont été délimités dans l'espace intérieur pour faciliter leurs déplacements. Des codes couleurs ont été imaginés pour identifier les portes qui seront toutes doubles pour fluidifier leur accès.

Les Strasbourgeois invités à choisir le tram de demain

Le département Design & Styling d'Alstom a conçu deux versions des futurs Citadis, dont une réalisée en collaboration avec Peugeot Design Lab. « *La première se positionne en continuité moderne des tramways existants, la seconde symbolise une nouvelle génération respectueuse de l'identité reconnue par les voyageurs* ». Démarche inédite : la CTS invite les habitants de l'agglomération strasbourgeoise et l'ensemble des usagers de son réseau à choisir, entre ces deux modèles, la morphologie de la cabine de conduite, c'est-à-dire le nez des trams qu'ils emprunteront dès 2016. Les scrutins sont ouverts du 20 au 24 octobre 2014 sur le site Internet et la page Facebook de la Compagnie.

« *Les extensions du réseau tram se succèdent depuis 1994. Le tram fait ainsi partie intégrante du paysage strasbourgeois. J'ai vraiment uhaité que les habitants de l'agglomération soient partie prenante de cette aventure en choisissant le design du nez qui personnalisera leur futur tram. Ils pourront ainsi voter du 20 au 24 octobre* », précise Alain Fontanel, le Président de la CTS.

Scénario n°1

La première proposition d'Alstom s'inscrit dans la suite du matériel roulant en service, tout en apportant une touche de modernité. Le constructeur a travaillé le design à la fois en s'inspirant de la notion d'héritage et en veillant à « *valoriser les lignes actuelles* ». Ainsi, la partie avant des rames présente des formes fluides, avenantes et rassurantes « *comme un masque souriant* ».

Scénario n°2

La seconde version de la rame se caractérise par « *un concept en rupture, au sens d'un saut générationnel, avec les tramways actuels* », sans pour autant rompre avec leur identité. Développé avec Peugeot Design Lab, ce modèle a pour particularité d'arborer une cabine de conduite au dessin « *moderne, qualitatif qui intègre une véritable signature lumineuse et décorative* », souligne Alstom.

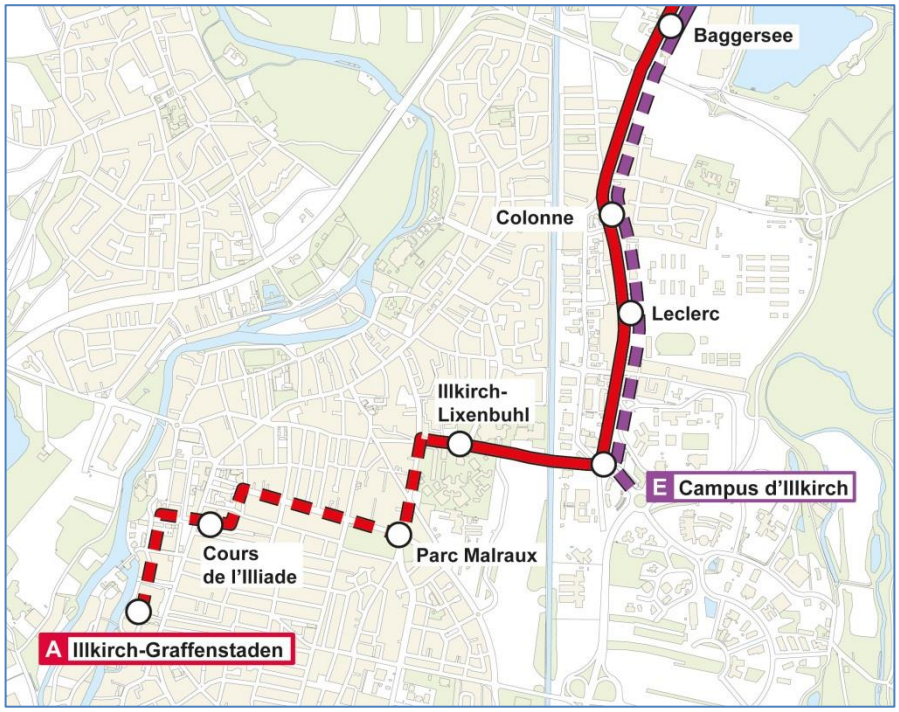
Visuels également présentés en annexe et téléchargeables sur http://www.cts-strasbourg.eu/fr/la-cts/espace-presse/

Les votes sont ouverts jusqu'au 24 octobre 2014 à 12h00 sur www.cts-strasbourg.eu et la page Facebook CTS Strasbourg

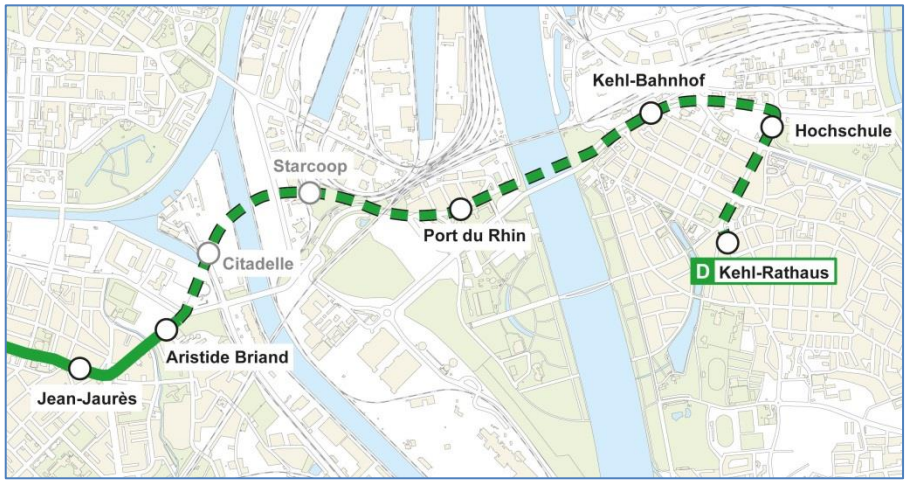
Information Presse

Des rames transfrontalières

Les douze Citadis commandés à Alstom vont venir renforcer l'offre de la CTS dans le cadre de l'extension des lignes A et D. La première, qui entrera en service au printemps 2016, ralliera le centre d'Illkirch-Graffenstaden grâce à la création de trois stations et à la pose d'1,8 km de rails. Prévu un an plus tard, le second prolongement va, lui, relier Strasbourg à Kehl de l'autre côté du Rhin, ce qui nécessite la réalisation de quelque 4 km de nouvelles voies, de six stations et de deux ponts. Pour la première fois, un tram français gagnera un pays frontalier et les Citadis seront les seuls matériels hexagonaux à être homologués pour circuler en Allemagne. Ce projet, qui sera demain réalité, illustre l'expertise autant que la dimension européenne de la CTS.



L'extension de la ligne A vers le centre d'Illkirch en 2016



L'extension de la ligne D vers Kehl (Allemagne) en 2017

Information Presse

Le réseau tram souffle sa 20ème bougie

Il y a tout juste vingt ans, le 25 novembre 1994, alors même que d'autres villes comme Lille ou Toulouse optent pour le métro, Strasbourg fait le choix déterminant de mettre en service une première ligne de tramway baptisée A. Longue de 9,8 km, celle-ci relie l'entrée de la commune d'Illkirch-Graffenstaden (au sud) à la gare strasbourgeoise, puis au quartier de Hautepierre (à l'ouest). Le succès est immédiat ! Conséquence : dès 1998, la ligne A est prolongée dans Illkirch et agrémentée d'un embranchement place de l'Etoile afin de permettre le lancement de la ligne D, entre la station Rotonde et le Polygone. Le 1er septembre 2000, les lignes B et C (11,9 km) sont inaugurées à leur tour. Si elles partent toutes deux de l'Elsau, la première rejoint Hœnheim en passant par le Wacken, la seconde rallie l'Esplanade et son campus.

En 2007, le réseau débute une nouvelle phase d'expansion : la ligne C est dotée d'un nouveau terminus à Aristide-Briand, la D est étendue jusqu'à Neudorf. Parallèlement, les trams E s'élancent pour la première fois entre le Baggersee et le Wacken, avant de gagner la Robertsau. Quelques mois plus tard, le tracé B est rallongé jusqu'à Ostwald et à Lingolsheim. Le réseau répond désormais à un principe de maillage, une logique qui va se renforcer en 2010, avec la modification de la ligne C et la création de la ligne F à la suite de la réalisation de tronçons entre les stations Gare centrale et Faubourg-de-Saverne, ainsi qu'entre Observatoire et Place d'Islande. Enfin en novembre 2013, en marge du lancement du premier Bus à haut niveau de service de l'agglomération strasbourgeoise, les lignes A et D sont encore étendues vers l'ouest.

Le réseau des trams s'étend désormais sur 65 km, ce qui en fait le plus long de France ! Sa bonne intégration dans la ville et son efficacité ne sont plus à démontrer, comme l'attestent notamment les 125 000 abonnements souscrits auprès de la CTS en 2013. Ou encore qu'à la fin de cette année-là, la compagnie a enregistré dans ses bus et ses trams une fréquentation équivalente à 84 012 063 déplacements, contre 81 388 571 en 2012. Ce chiffre équivaut à plus de 117,6 millions de voyageurs annuels, soit plus de 420 000 voyages quotidiens (317 000 pour les seuls trams). La Communauté urbaine de Strasbourg peut ainsi se targuer d'enregistrer 250 déplacements en transport public par an et par habitant : un record !

La CTS en quelques chiffres clés*

Bus et trams

117,6 MILLIONS
de voyages sur le territoire de la CUS (475 000 habitants)

Près de 250 VOYAGES
par an par habitant

420 000 VOYAGES
par jour en moyenne

+ 23 %
de fréquentation à offre constante entre 2009 et 2013

125 000 ABONNÉS
soit 25 % de la population de la CUS

91 % DE CLIENTS
satisfaits de notre service

**Données de décembre 2013.*

Contact presse CTS : Marion Woessner 03.88.77.71.64 / 06.32.79.48.80 / mwoessner@cts-strasbourg.fr