

10. DE L'OMNIBUS AU TER 200

En construisant le Mulhouse-Thann et le Strasbourg-Bâle, via Mulhouse, Nicolas Koechlin a créé les liaisons ferroviaires régionales. Son héritage est durable comme le montre la réussite du TER 200.

Le réseau Sud-Alsace est assez rapidement constitué:
1858: Mulhouse est relié à Altkirch et Belfort.
1863: Thann-Wesserling (puis Kruth en 1905).
1878: Mulhouse-Mülheim-Fribourg.
1885: Mulhouse-Ensisheim, par tramway.



Un train-régional et international-quitte Mulhouse en direction de Fribourg (vers 1960).
À noter que la locomotive pouvait circuler dans les deux sens sans être tournée.
(Collection Gerrer)



Un autorail Bugatti et sa remorque au départ en gare de Strasbourg.
(Collection Gerrer)



Autorail Bugatti, destiné au Musée des chemins de fer, exposé en février 1990 à la gare de Mulhouse dans son décor des années 1930.
(Collection Gerrer)

Dès l’entre-deux-guerres, on se préoccupe d’assurer une liaison rapide entre Strasbourg et Mulhouse: en 1935, les chemins de fer d’Alsace-Lorraine mettent en service un autorail Bugatti équipé de quatre moteurs de 400 ch de Royale qui roule à 140 km/h.



Marcel Rudloff vient de couper le ruban, signe d'inauguration du train. Derrière lui, Henri Goetschy et les 350 voyageurs de ce premier trajet Mulhouse-Strasbourg en 48 minutes, avec, au premier plan, Jacques Fournier et Jean Milsch. (Photo « L'ALSACE » - Claude Koenig)

Marcel Rudloff inaugure le TER 200 à Mulhouse le 26 septembre 1991.
(L'Alsace, 27 septembre 1991)

Strasbourg-Mulhouse se fait en Métralsace à partir de 1980, puis en TER (train express régional) à partir de 1986, mais la véritable innovation est la mise en service en septembre 1991 du TER 200, une première nationale. En faisant rouler le TER à 200 km/h, l'idée est non seulement de réduire à 50 minutes la durée du trajet, mais aussi de préparer l'arrivée du TGV: «Lorsque le TGV Est sera à Strasbourg, il sera à Mulhouse» prophétise le conseiller régional Jean Waline.

Avec la réforme Haenel, la Région Alsace devient en 1997 «l'autorité organisatrice des transports régionaux». Le cadencement à heure fixe du TER 200 est introduit en septembre 1998 et sa fréquence passe à 16 allers-retours par jour: «Avant, on attendait le train. Avec le cadencement, c'est le train qui vous attend» selon Hubert Haenel. En décembre 2001, le TER 200 est prolongé jusqu'à Saint-Louis. Il transporte alors 11 000 voyageurs par jour contre 2 500 en 1991.



Le TER 200, tracté par une motrice Sybic (Alstom), fait son entrée en gare de Mulhouse.

Des autorails de nouvelle génération, mis en service à partir de 1999, contribuent à moderniser l'image du transport régional et à reléguer dans les souvenirs l'omnibus ou le tortillard d'antan.



Autorail De Dietrich pour les liaisons locales.
(Photo Patrick Perrot)