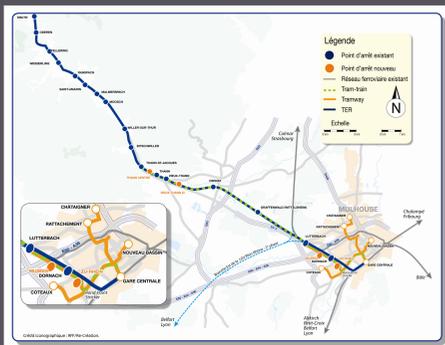


11. LE RETOUR À L'ESPRIT PIONNIER: DU TRAM AU TRAM-TRAIN

Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse, tire un trait entre le passé et le futur lorsqu'il prend l'initiative de transformer une des plus anciennes lignes ferroviaires de France, de Mulhouse à Thann, en première ligne nationale de tram-train et de ressusciter le tram périurbain, en usage de 1885 à 1957.



Interconnexion des réseaux de transport ferroviaire. (RFF/Re-Création)

Un voyage à Karlsruhe en novembre 1996 fournit la clé de l'avenir du transport urbain à Mulhouse: l'agglomération paraît alors trop petite pour justifier l'investissement d'un tramway, mais celui-ci devient intéressant s'il est combiné avec un moyen de transport périurbain. Dès l'origine, le projet du tram inclut celui du tram-train: l'un ne va pas sans l'autre.



Pose des caténaires du tram-train en ville. (Photo Alain Masson)

29 mai 1998: Le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne (SITRAM) vote à l'unanimité le projet tram et tram-train qui associe également la Région Alsace et le Conseil général du Haut-Rhin. Les travaux du tram commencent en février 2003, ceux du tram-train en septembre 2007.



La rame Citadis, fabriquée par Alstom et habillée par Peret, devant la gare, à côté du tram-train (Mulhouse Alsace)

La population est étroitement associée à l'élaboration du projet: en 1999, une exposition permet à 120 000 visiteurs de découvrir le tracé; en 2003, le public est invité à choisir le design des futures rames de tram: 55 % des votants choisissent la proposition du Catalan Peret.

Les rames «Avanto» du tram-train, conçues par Siemens, assemblées par Lohr Industries à Duppigheim (Bas-Rhin), font leur entrée en ville en novembre 2009. Un an est nécessaire pour les essais et la formation des conducteurs issus de la SNCF (75 %) et de Soléa (25 %). Le premier tram-train interconnecté français est inauguré le 11 décembre 2010 pour un parcours de 20 km: il doit permettre une desserte plus fine et plus fréquente des territoires traversés avec l'objectif d'un triplement de la clientèle lorsque le réseau sera terminé.



Un TER dans les rues de Mulhouse... C'est le principe du tram-train. (Photo Alain Masson)

Le tram-train, un véhicule hybride

Le tram-train n'est pas un train, ni un tram, mais un véhicule hybride: il fonctionne avec du 750 volts continu en ville et du 25 000 volts alternatif sur les caténaires de Réseau ferré de France (RFF); il est exploité par deux entreprises différentes, SNCF et Soléa, dont les agents se distinguent par leur statut et leur culture professionnelle.



Rencontre Soléa-SNCF de rames tram, tram-train, TER, TER 200 et TGV en gare de Lutterbach le 5 septembre 2010. (Photo Sébastien Ünimus)



Rail à gorge des villes en haut, rail «Vignole» des champs en bas ou le point de rencontre entre deux cultures, près de la rue de Hirsingue. (Photo Alain Masson)