

Tram-train de Mulhouse: extension problématique

●●● Le «grand projet pour l'agglomération» du tram-train de Mulhouse, piloté par le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne, se fera-t-il dans son intégralité?

Si la totalité des 20 km du réseau de tramway urbain de Mulhouse devrait être achevée en 2010, l'une des extensions envisagées dans les vallées pose problème financièrement. C'est ce que révèle une étude financée par le conseil régional.

Les travaux des deux lignes urbaines du tramway de Mulhouse doivent débuter au printemps 2002, la mise en exploitation d'une première phase étant prévue en 2005. En 2006, les 37 km de la ligne de tram-train (dit aussi «tramway d'interconnexion») desservant la vallée de la Thur, doivent être mis en service.

«À long terme»

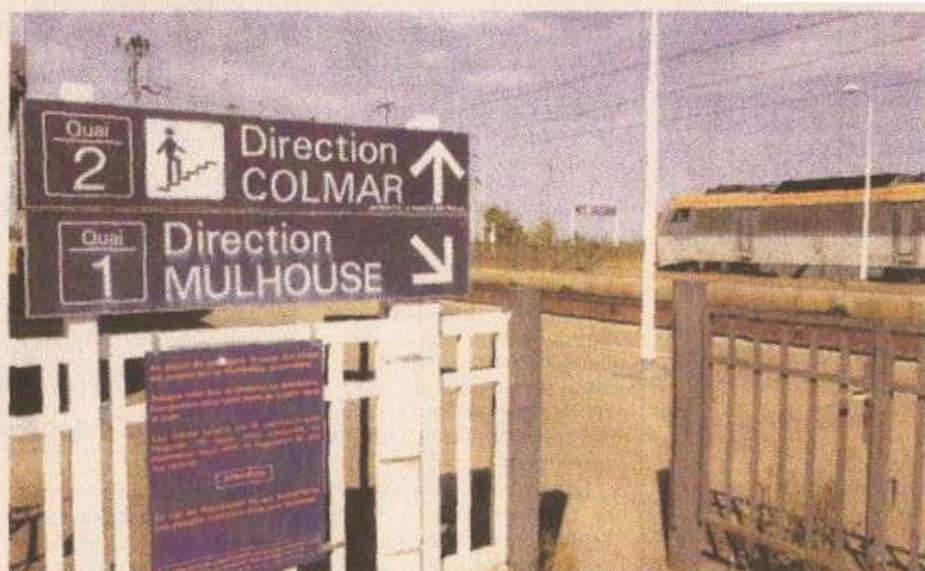
Réalisée par le cabinet Semaly, l'étude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne Bollwiller-Guebwiller, doit être présentée à la commission permanente du conseil régional du 7 septembre.

D'une part, elle tient compte des projets du tram-

way urbain mulhousien, et du tram-train Thann/Kruth/Mulhouse -cette extension dans la vallée de la Thur n'apparaissant pas, elle, problématique financièrement.

D'autre part, l'étude prévoit la possibilité d'intégrer l'une des extensions prévues du tram-train, en l'occurrence celle de Mulhouse vers Guebwiller. C'est elle qui pose un problème financier puisque l'un des quatre scénarios chiffre le recours au tram-train à environ un milliard (lire ci-contre).

«Les scénarios tram-train 2 et 3 desservent plus finement la vallée, estime l'étude. Ils ont un apport de clientèle plus élevé, mais en contrepartie des coûts d'investissements élevés. Les solutions de type tram-train sont nettement plus performantes en terme de clientèle et de bilan d'exploitation que la solution de type TER et peuvent constituer un objectif à long terme.» Les auteurs estiment



Les aménagements en gare de Bollwiller jouent un rôle important dans les différents scénarios de l'étude commandée par le conseil régional.

(Photo DNA - Philip Anstett)

cependant nécessaires des études plus détaillées.

«Un coût exorbitant»

Interrogé sur cette étude, le vice-président du conseil régional Bernard Stoessel a répondu «à titre personnel»: «Avec un tramway urbain qui se montera à 2,2 milliards et des aménagements

urbains qui coûteront un milliard, la note est déjà salée. Le coût exorbitant de ces deux scénarios montre que l'extension tram-train vers Guebwiller n'est pas viable financièrement. On a présenté aux Mulhousiens ce grand projet tram-train pour leur faire admettre la supériorité du tramway/rail sur le tram-

way/pneu. On leur a fait miroiter un tram-train qui générerait des activités économiques et d'importantes communications pour l'agglomération et le sud du Haut-Rhin. La «tôle d'araignée» des extensions promises a déjà des trous...», a conclu l'élu UDF mulhousien. **Pierre M. Gallais**