

Le tram-train Mulhouse-Thann-Kruth fête ses dix ans en toute discrétion

Inauguré en décembre 2010, le tram-train présente un bilan contrasté sur la ligne Mulhouse-Kruth. Il continue d'alimenter la grogne dans la vallée de la Thur. Mais son usage a rencontré un succès commercial entre Thann et Mulhouse.

Par G.G. - 05:00 | mis à jour à 14:50 - Temps de lecture : 6 min

[3](#) | Vu 600 fois

Le projet avait été lancé dans l'enthousiasme qui accompagne les idées pionnières : le tram-train (TT) Mulhouse-Thann-Kruth serait le premier tram-train interconnecté de France, c'est-à-dire le premier à relier un réseau urbain de tramway à un réseau ferroviaire SNCF. Mais il ne suffit pas d'être « le premier à... » pour être populaire. Dix ans plus tard, la silhouette grise et bleue du TT fait partie du paysage. Mais les rames font demi-tour à Thann-Saint-Jacques, terminus de la ligne électrifiée. La ligne Mulhouse – Thann – Kruth, initialement promise, est devenue une ligne hybride TT/TER en plaine, TER en vallée, avec changements et douleurs articulaires dans l'un des trois arrêts thannois.

La vie des voyageurs et des automobilistes en amont de Thann était-elle plus simple avant ? C'est ce qu'affirment les détracteurs (lire ci-contre). Sur cette partie, la noce annoncée n'a pas eu lieu. « Pour le TER Mulhouse-Kruth, en 2011 on comptait 1 832 usagers par jour, et 1 819 en 2019, soit une baisse de 1 %, une certaine stabilité », relativise Jean-Paul Omeyer, vice-président de la région Grand Est, une des deux autorités organisatrices de la ligne avec Mulhouse Alsace agglomération (M2A).

Pour ses porteurs, le TT répond efficacement à une partie de la demande. « En 2011 il y avait 5 049 usagers par jour. En 2019, on était à 7087, soit + 40 %, argumente Jean-Paul Omeyer. Pour le seul tram-train, on est passé de 3 217 usagers par jour en 2011 à 5 268 en 2019, + 64 %. Une partie de la cible a été atteinte. Le tram-train a été un nouveau service apporté à une nouvelle clientèle qui irrigue les quartiers de Mulhouse avec des voyageurs se déplaçant pour des raisons scolaires, professionnelles et commerciales. »

Entre Mulhouse et Thann, le nombre de voyageurs a augmenté

Le maire de Cernay, Michel Sordi, abonde : « L'activité économique ou autre se développe autour des voies de communication. Cernay représente 10 % du trafic avec beaucoup d'étudiants qui se rendent au lycée du Bâtiment et de plus en plus de collaborateurs d'entreprises. » À tel point que la communauté de communes Thann Cernay sollicite aujourd'hui la création d'un arrêt en zone d'activité.

« C'est un plus à Wittelsheim », acquiesce Yves Goepfert, maire et vice-président transport et mobilité de M2A. « Avec la voie unique, les premiers horaires ne convenaient pas, mais ça a été recalé et nous réfléchissons à agrandir le parking de Graffenwald et à créer une navette vers celle-ci. Une fois que les gens ont compris comment ça fonctionne et qu'ils peuvent éviter de circuler en voiture à Mulhouse, ils l'empruntent. »

Pourtant, ce n'était pas gagné d'avance, réseaux urbain et ferroviaire ayant chacun leur culture, ont dû apprendre à travailler ensemble. « Nous avons mis en place les procédures pour que les deux tours de contrôle se parlent et des protocoles lorsque des aléas surviennent », détaille Alexis Steyaert, directeur de Soléa et chef de projet TT en 2008. La voie unique génère « un niveau de complexité important en cas de panne ». Compensé par « une performance de la ligne supérieure à la moyenne, sa praticité, son faible prix. On est tous soucieux des contraintes économiques. C'est le système qui offre la meilleure performance quant à sa régularité, sa vitesse, sa sécurité, son coût. La voiture aussi génère des aléas, mais les gens les vivent différemment »... Et puis, à l'aulne du développement durable, « abandonner la voiture c'est limiter l'émission de CO2 ».

Le tram-train n'a pas fait de petits

« L'offre a été renforcée, on a démontré qu'il était pertinent d'avoir un TT toutes les demi-heures entre Mulhouse et Thann, de déployer une culture tram du cadencement alors que la ferroviaire repose sur les heures de pointe et les heures creuses », conclut Christophe Wolf, directeur transports et mobilité à M2A, tout en convenant que pour les gens de la vallée, le service ne répond pas à tous les usages.

Pour Jean-Marie Bockel, initiateur du tram-train du temps où il était maire de Mulhouse et président de l'agglomération, une partie des difficultés proviendrait de l'opposition initiale des élus de la vallée. « Leur idée à eux était de faire un grand projet d'amélioration de la RN 66. Le tram-train affaiblissait leurs arguments. »

Un mauvais départ en quelque sorte, que l'absence de solution apportée au goulot d'étranglement thannois, malgré les améliorations discutées au sein du comité de ligne, n'a pas permis d'effacer, brouillant le bilan de la ligne. Mais force est de constater que le concept mulhousien d'interconnexion n'a pas fait florès. Il reste compliqué de s'entendre sur les temps d'arrêt en gare, les temps de fermeture des barrières quand on roule à deux opérateurs. **Mais, estime Christophe Wolf, la formule d'un « train léger » est susceptible d'intéresser les projets de réactivation de lignes ferroviaires, comme celle entre Bollwiller et Guebwiller « où le TT a été identifié comme la meilleure solution ».**

A lire aussi

[Jean-Marie Bockel : « Une réussite pour Mulhouse »](#)