

1, mulhouse alsace l'agglo

NUMÉRO SPÉCIAL



TRAM-TRAIN

Une première en France

p04

L'interview Jean-Marie Bockel

Le tram-train, redessiner
le territoire, changer
les comportements.



p07

Un partenariat exemplaire

Interviews de Philippe Richert,
président du Conseil régional d'Alsace,

et de Guillaume Pépy, président du groupe SNCF.



Imprimé sur
papier recyclé.

l'agglo, Magazine bimestriel de Mulhouse Alsace Agglomération • Mulhouse Alsace Agglomération, 2 rue Pierre & Marie Curie, BP 90019, 68948 Mulhouse Cedex 9 • Tél. : 03 89 32 68 29 • www.mulhouse-alsace.fr • **Direction de la publication** : Jean-Marie Bockel • **Rédaction en chef** : Anne-Catherine Dujardin • **Coordination de la rédaction** : Sophie Baltus • **Rédaction** : Sophie Baltus, Marie-Hélène Schmitt • **Photographie** : Catherine Kohler, Norbert L'Hostis, Christophe Schmitt • **Conception** : Agence Beaurepaire • **Réalisation** : Scoop Communication • **Impression** : Interprint. Tiré à 123 000 exemplaires (papier recyclé) • **Distribution** : Mulhouse Alsace Agglomération et Media Impact (pour tout problème de distribution : Valérie Holtzer : 03 89 32 68 28) • **Dépôt légal** : 4^e trimestre 2010 • N° ISSN : 2108-8594



p08

Une première en France

Le premier tram-train interconnecté de France, qui reliera Mulhouse à Thann, sera mis en service le dimanche 12 décembre et permettra l'ouverture d'une troisième ligne de tram dans l'agglomération.

p12 L'infographie

Une fiche aggro spéciale tram-train



p11

Pratique

Le tram-train, mode d'emploi

Multimodalité, desserte améliorée, économique, le point sur les avantages pratiques du tram-train.



p14

La parole à...

Des futurs usagers aux acteurs du tourisme, quelles sont les attentes suscitées par le tram-train ? Témoignages.



Le tram-train, redessiner le territoire, changer les comportements

Jean-Marie Bockel,
Président de Mulhouse Alsace Agglomération

Pour la première fois en 1999, le terme « tram-train » est proposé par Jean-Marie Bockel. Innovant dans le domaine du transport collectif, le tram-train, dont l'originalité est de pouvoir circuler à la fois sur le réseau urbain du tramway et sur le réseau ferroviaire, est aussi un moyen de faire émerger des solidarités nouvelles dans le territoire. Projet de longue haleine, porté par un partenariat exemplaire, le tram-train reliera Mulhouse à Thann dès le dimanche 12 décembre prochain.



lesquelles le trolley guidé, le transport routier et, bien sûr, le tramway classique. Mais, à l'étude, il est apparu que l'agglomération ne pouvait porter seule le projet d'un tramway urbain. L'idée qu'il fallait penser les déplacements à l'échelle du territoire et non de la ville s'est imposée rapidement, de même que la nécessité de ne pas dissocier transports et aménagement du territoire. Il fallait changer d'échelle, s'appuyer sur une aire plus large et définir une vision globale pour le territoire. Mulhouse, qui a accueilli la troisième ligne ferroviaire de France en 1839, au début de la révolution industrielle, est historiquement un trait d'union entre le Sundgau et les vallées vosgiennes du sud. C'est sur la conviction de ce rôle fédérateur que le projet a pris de l'ampleur et de la consistance.

Comment est-on parvenu au projet du tram-train ?

Il a fallu mobiliser un grand nombre de partenaires, les associer en amont du projet pour éviter les malentendus et partager progressivement une même vision. Au tout début, avec le soutien de la Direction régionale de la SNCF, nous avons avancé l'hypothèse de connecter le réseau urbain à une partie du réseau ferré. Je crois que les visites d'élus locaux à Karlsruhe, dont la configuration et la population sont proches de celles de Mulhouse, et à Sarrebruck-Sarreguemines, entre 1995 et 1997, ont provoqué un déclic dans les esprits. Cela nous a permis de visualiser des trams-trains d'interconnexion

Le projet tram-train est né dans les années 1990.

À quel besoin initial répondait-il ?

À l'origine – j'étais alors maire de Mulhouse –, il s'agissait d'améliorer notre plan de déplacements urbains. De nombreuses pistes de réflexion ont été ouvertes, parmi



Définir ensemble une offre globale de transport collectif.

qui fonctionnaient déjà. L'idée a fait son chemin et a mûri pendant plusieurs années avant que le projet soit adopté par le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne (Sitram). Le Conseil régional d'Alsace et son président de l'époque, Adrien Zeller, très engagé dans la modernisation des TER, ont montré un intérêt fort, essentiel pour ce projet. Le Département était aussi intéressé par l'impact que le projet aurait sur l'aménagement du territoire. Bien sûr, les centres urbains de la vallée se sont sentis concernés. Tous ces acteurs, et enfin l'État, ont été inclus dans le pilotage du projet pour forger un consensus. Nous voulions associer nos partenaires à la genèse du tram-train, pas simplement à la facture !

Pourquoi le tram-train représente-t-il une solution pertinente par rapport à d'autres systèmes de transport ?

Tout d'abord, le tram-train est adapté aux besoins et à la configuration de notre territoire. Il traverse des ensembles qui concentrent populations et activités suffisamment proches des voies, et suit le parcours d'un trafic existant et élevé. La vallée de Thann est enclavée et la route nationale 66 est un axe proche de la saturation. Un grand nombre de personnes, étudiants, salariés notamment, est concerné. Cela justifie le nombre de dessertes et la fréquence soutenue qui caractérise l'offre tram-train. En cela, le tram-train accompagne la dynamique de périurbanisation que connaît notre agglomération. L'autre avantage de ce système est économique : il permet de restreindre les coûts d'investissement en exploitant pleinement les

infrastructures existantes, au niveau des réseaux et au niveau de la maintenance. Les trams-trains partagent les voies et les ateliers des véhicules préexistants.

La gare de Thann a été réaménagée pour accueillir le tram-train.

Est-ce une alternative sérieuse à l'usage de la voiture ?

Nous avons fait une étude comparative sur le trajet Thann - Université de Mulhouse. Le temps de trajet entre le tram-train et la voiture est sensiblement le même. En revanche, sur un mois, le coût de l'usage de la voiture est trois fois supérieur au coût d'un abonnement tram-train. Si l'on considère l'émission de CO₂ sur ce même trajet, on compte 4 kg de CO₂ émis par la voiture alors que le tram-train n'en émet pas du tout. Au départ, la population et les élus locaux étaient très en attente de solutions routières pour désengorger le trafic qui embolise la vallée de Thann. Nous



Lutterbach sera accessible par le tram-train et par le tramway.



Les rames Avanto ont été montées chez Lohr Industrie à Duppigheim.

avons donc trouvé des compromis. Il faut comprendre qu'il ne s'agit pas d'une démarche anti-automobile que nous défendons. Nous voulons encourager un autre usage de la voiture. Nous voulons éviter que la voiture ne devienne un instrument d'asphyxie au lieu d'être un instrument de liberté. Le tram-train est un mode de transport rapide, confortable et propre. Il dessert des zones d'habitat et des zones d'activités économiques. Il transporte l'utilisateur au cœur de Mulhouse. Connecté à l'ensemble du réseau urbain de Mulhouse, il multiplie les possibilités de se déplacer et la fréquence des dessertes permet une flexibilité qui rend le système réellement utile et efficace.

Au niveau des villes, quels sont les enjeux de cette nouvelle offre de transport en commun ?

L'enjeu principal est de proposer une offre de transport en commun performante, un usage facilité par l'absence de rupture dans le parcours et une tarification attractive. À côté de l'intérêt de l'utilisateur, il faut se rendre compte que ce mode de transport contribue aussi à redessiner la ville et le territoire. La ville de Mulhouse a changé d'aspect depuis la mise en service du tramway. Plus d'espaces verts, des voies piétonnes aérées et de qualité... Ces aménagements urbains ont vu le jour grâce au projet tramway et tram-train. La rénovation de la gare de Thann, l'aménagement des abords des gares, la construction de nouveaux arrêts, sont autant de transformations de l'urbanisme. Autre exemple : le quartier de la gare continue de se métamorphoser pour accueillir le TGV et permettre une interconnexion avec les autres moyens de transports.

Le tram-train va favoriser la mobilité au sein de notre territoire, rapprocher les personnes des services, des loisirs, de la culture.

Enfin, grâce aux infrastructures du tram-train, nous avons pu créer une troisième ligne de tramway qui relie la gare centrale de Mulhouse et de Lutterbach.

Que va apporter la mise en service du tram-train au niveau du territoire ?

L'élément fondamental est que le tram-train va structurer notre rapport au territoire. C'est un projet fédérateur. De même que le tramway favorise la mobilité au sein de la ville et rapproche les quartiers, le tram-train va favoriser la mobilité au sein de notre territoire, rapprocher les personnes des services, des loisirs, de la culture. En facilitant le déplacement, nous nous donnons les moyens de renforcer les liens sociaux, intensifier les échanges et créer une solidarité au niveau territorial.

Grâce aux infrastructures du tram-train, nous avons créé une troisième ligne de tramway qui relie la gare centrale de Mulhouse et celle de Lutterbach.

L'amélioration des échanges constitue par ailleurs un levier économique puissant. J'ai déjà parlé de l'intérêt pratique, économique et écologique qu'il y a à proposer une alternative à la voiture comme le tram-train. Le tram-train est une innovation technique et une innovation dans le mode de gestion. La continuité du service rendu entre Thann et Mulhouse repose sur un partenariat étroit entre la m2A et la Région Alsace pour l'organisation des transports et entre Soléa et la SNCF pour l'exploitation des lignes. Enfin, les récentes visites des délégations suisse et danoise pour découvrir ce système novateur sont le signe que le tram-train participe aussi au rayonnement de notre territoire. Il apporte une image incontestablement moderne. ■

Un partenariat exemplaire



L'amélioration et la simplification du service rendu à l'utilisateur et le rapprochement des territoires sont le résultat d'une collaboration entre plusieurs partenaires, à tous les niveaux. La m2A et la Région Alsace définissent l'offre de transport à différentes échelles : la m2A organise les transports urbains, notamment la ligne de tramway 3 depuis la gare centrale de

Mulhouse jusqu'à Lutterbach, et la Région organise les transports ferroviaires régionaux. Le Conseil général du Haut-Rhin est également impliqué puisqu'il organise les transports interurbains par cars, en interconnexion avec les lignes TER et tram-train (par exemple entre Mulhouse et Didenheim). Les autres partenaires du projet sont les entreprises qui exploitent les réseaux : Soléa pour

les tramways et les trams-trains jusqu'à Lutterbach, et la SNCF pour les trams-trains et les TER jusqu'à Kruth. Ils gèrent la circulation, les conducteurs, la maintenance. Enfin, Réseau ferré de France est le propriétaire du réseau ferré national et de la voie entre le rond-point Stricker et Lutterbach où circulent à la fois le tramway et le tram-train.



Philippe Richert,
président du Conseil régional
d'Alsace

© Badias / Région Alsace

Pourquoi la Région Alsace s'est-elle investie dans le projet tram-train Mulhouse Vallée de la Thur ?

L'axe de la vallée de la Thur est l'un des plus importants du sud de l'Alsace. C'est même le deuxième corridor après Mulhouse-Bâle en nombre de déplacements (tous modes confondus). On a constaté que 80 % du trafic de la RN 66 était un trafic interne ou en échange avec l'agglomération mulhousienne. Depuis de nombreuses années, les habitants des villages traversés par cette route voient leur qualité de vie perturbée. Un des leviers de réponse à cette situation a été de déployer une desserte performante en transport collectif en s'appuyant sur la ligne ferrée existante qui a un avantage indiscutable : elle se situe près du cœur de bourgs et permet de bien desservir l'ensemble du territoire.

D'après vous, quelles perspectives le tram-train ouvre-t-il aux habitants ?

Le tram-train offre un service inédit entre une agglomération (Mulhouse) et des villes moyennes (Thann et Cernay). Imaginez les utilisations que l'on pourra en faire. Avec le tram-train, de nombreux voyageurs vont pouvoir accéder directement à leur travail, faire leurs courses, aller étudier pour les jeunes inscrits à l'université de Mulhouse. Le tram-train, c'est aussi l'accès direct, à partir du centre-ville, à des promenades ou des randonnées dans le massif des Vosges. C'est une vraie première en France et je suis naturellement fier que la Région Alsace se soit pleinement impliquée dans le portage de ce projet qui, je l'espère, en suscitera de nouveaux. ■



© Elodie Grégoire

Guillaume Pépy,
président du groupe SNCF

Quel est le rôle du groupe SNCF dans le partenariat qui porte le tram-train ?

Pour satisfaire au mieux les attentes des élus alsaciens, SNCF a adopté un positionnement volontariste : première étape, un train par heure jusqu'à la gare et deux circulations de tram-train par heure depuis le centre-ville jusqu'à la gare. SNCF assure la maîtrise d'ouvrage et cofinance le réaménagement des équipements en gares et la création de quatre points d'arrêt supplémentaires, tous équipés d'un distributeur de titres de transport et d'un système d'information horaire intégrant les trains, les trams et les trams-trains. SNCF a également proposé aux collectivités de bénéficier de l'option d'achat dont elle disposait pour un tram-train Avanto exploité en Île-de-France.

En quoi ce partenariat est-il innovant ?

Pour réussir le service, nous avons noué un partenariat inédit avec Soléa, avec une utilisation commune du parc de trams-trains affecté au TER Alsace et dont Soléa assure la maintenance. Une gamme tarifaire pour tous publics, baptisée « Attitudes », permettra d'utiliser indifféremment tous les services de transports collectifs offerts par les collectivités. C'est une innovation qui va faciliter la vie quotidienne de nos clients. ■



> l'agglomération **une première en France**

Une première en France

Premier tram-train interconnecté de France, le tram-train qui reliera Mulhouse à Thann sera mis en service le dimanche 12 décembre. Il permettra de développer fortement l'offre de transports publics dans l'agglomération mulhousienne et sa périphérie.

Le tram-train qui reliera Mulhouse à Thann dès le dimanche 12 décembre sera le premier de France à justifier pleinement son nom. C'est bien la première fois qu'un réseau urbain (celui du tram) est relié au réseau ferré national (celui du train). Cette connexion permet au tram-train de circuler aussi bien en ville qu'entre Mulhouse et Thann, malgré les caractéristiques techniques différentes des deux réseaux.

Le réseau urbain, sur lequel circule le tramway depuis 2006, est totalement intégré à l'environnement citadin. Les rails sont fixés dans le bitume, le pavé ou le gazon et l'alimentation électrique s'effectue en 750 volts continu. Le réseau ferré national, ordinairement emprunté par les trains de la SNCF (TER, Corail, TGV, Fret), est un environnement radicalement différent : les rails sont fixés sur des traverses bloquées par du ballast (pierres concassées), l'alimentation électrique se fait sous 25 000 volts

alternatif. Pour raccorder ces deux environnements, une voie dédiée a été construite entre le rond-point Stricker à Mulhouse et la gare de Lutterbach. Les rails sont posés sur du ballast et la tension est de 750 volts, ce qui permettra au tramway urbain d'aller jusqu'à Lutterbach. Au-delà de Lutterbach, seules les rames bleues et grises du tram-train sont techniquement capables de poursuivre sur le réseau ferré national.

Une formation des conducteurs inédite

Le raccordement de deux réseaux n'est pas sans conséquence pour les conducteurs. Le tramway circule en ville et cohabite avec les autres usagers de l'espace public : piétons, bus, voitures, vélos... Ce partage de l'espace citadin nécessite une grande attention des conducteurs. C'est pourquoi ils conduisent « à vue ». Tout en prenant en compte les instructions de régulation du trafic qu'ils reçoivent depuis le poste de commandes central de Soléa, ils adaptent leur conduite en fonction de ce qu'ils voient depuis leur cabine. La conduite ferroviaire s'effectue suivant une approche différente basée sur la signalisation et obéit à un « cantonnement » du réseau. Par exemple, un train ne peut pas entrer dans une section si le train qui le précède n'a pas quitté cette même section. Les règles de sécurité, la signalisation, les vitesses autorisées, sont aussi différentes. « Les conducteurs des trams-trains, une trentaine d'hommes et de femmes de la SNCF et de Soléa, ont suivi une formation inédite qui a débuté en avril dernier, précise Daniel Leggeri, assesseur délégué au tram-train et à l'interconnexion de Mulhouse Alsace Agglomération



Le tram-train permet d'accéder au centre-ville de Mulhouse sans passer par la gare centrale.

“
Pour les habitants de Mulhouse et de l'agglomération, le tram-train est aussi une troisième ligne de tramway qui améliore l'accessibilité de l'ouest mulhousien : le quartier Dornach, zone d'activités de la Mer Rouge...

”

Jean Rottner, maire de Mulhouse



Anatomie du tram-train

- Identité : **12** rames Siemens Avanto
- Capacité : **231** passagers, **85** places assises
- Vitesse maximale : **100** km/h
- Poids : **60** tonnes

Avec un ticket ou un abonnement tram-train, il sera possible d'utiliser tous les modes de transports disponibles sur le trajet : TER, tram-train, bus du Conseil général, tramway, bus.

(m2A). Cette formation a également été l'occasion d'un partage d'expérience. »

Une offre de transports publics renforcée

Au-delà de l'innovation technologique, c'est une amélioration de l'offre de transports publics que permet le raccordement des deux réseaux. Pour les habitants des communes de Thann, Cernay, Wittelsheim et Lutterbach, le tram-train est synonyme d'un accès direct au centre-ville de Mulhouse. Le passage en gare centrale de Mulhouse n'est plus une étape obligatoire pour gagner l'université, le Nouveau Bassin, la cité administrative ou encore Bourzwiller...

« Pour les habitants de Mulhouse Alsace Agglomération, il existe maintenant une troisième ligne de tram qui relie la gare centrale de Mulhouse à la gare de Lutterbach et qui améliore l'accessibilité de l'ouest mulhousien : le quartier Dornach, la Cité du train, le musée EDF-Électropolis et la zone d'activités de la Mer Rouge », ajoute Jean Rottner, maire de Mulhouse. Symbolisée par la couleur verte sur les plans du réseau, la ligne 3 bifurque vers Dornach au niveau du rond-point Stricker, emprunte la voie dédiée au raccordement et dessert trois nouvelles stations à Mulhouse – Zu-Rhein, Musées et Dornach-gare – avant d'atteindre Lutterbach. Cette portion sera à la fois desservie par des tramways à la robe jaune et des trams-trains bleu et gris. Entre Thann et Mulhouse, le nombre de dessertes augmente et apporte davantage de flexibilité aux 5 000 personnes qui font le trajet quotidiennement. À la flexibilité s'ajoutent la continuité et la fluidité du parcours. Aujourd'hui, un Thannois qui souhaite se rendre au cinéma Kinopolis par les transports en commun doit aller jusqu'en gare de Mulhouse par le TER, prendre la ligne 1 du tramway jusqu'à Porte Jeune, puis faire un second changement pour la ligne 2 du tramway avant d'arriver à destination. Lorsque le tram-train sera en fonction, un seul changement sera nécessaire à la station Porte Jeune pour effectuer le même parcours en moins de temps.

Une offre attractive et respectueuse de l'environnement

Une gamme de titres de transport « multimodale » est mise en place pour éviter aux usagers d'acheter un nouveau ticket à chaque fois qu'ils changent de mode de



« Pas de routine dans le travail ! »

Sandrine, conductrice de bus et de tramway chez Soléa, est, après quatre mois de formation, habilitée à conduire le tram-train. « La formation était entrecoupée de périodes de travail pour nous permettre de garder l'habilitation tramway. Nous avons surtout eu beaucoup à apprendre au niveau de la signalisation car celle du RFN* est très différente de celle que nous connaissons. Pendant les phases théoriques de la formation, nous nous entraînions sur un simulateur, cela permettait de tester nos réactions en cas d'obstacle sur une voie ou de caténaire cassée, par exemple. Je me suis lancée dans la formation tram-train pour être polyvalente dans mon métier. Selon le véhicule, le travail est différent. Dans le bus on a un contact direct avec la clientèle alors qu'avec le tram-train par exemple, on va plus loin, on sort de la ville. Il n'y a pas de routine dans le travail ! »

* Réseau ferré national



La maintenance des rames est effectuée dans l'atelier Soléa sous le contrôle de la SNCF.

transport. Avec un ticket ou un abonnement de la gamme *Attitudes*, il sera possible d'utiliser tous les modes de transports disponibles sur le trajet (TER, tram-train, car du Conseil général du Haut-Rhin, tramway, bus Soléa) dans les limites des zones payées. « Cette simplification s'assortit globalement d'une baisse des tarifs qui se traduit par une économie de 19 % par rapport au coût cumulé des différents titres de transport en commun nécessaires jusqu'à présent. Par rapport à la voiture, l'économie atteint 70 % », précise Denis Rambaud, vice-président délégué au réseau urbain de transports collectifs à la m2A.

En encourageant les usagers à préférer les transports collectifs, le tram-train apporte une réponse à l'engorgement automobile de la route nationale 66 entre la vallée de la Thur et l'agglomération mulhousienne. C'est aussi un mode de transport plus respectueux de l'environnement. Les projections réalisées permettent d'ores et déjà de prévoir une économie de 5 200 tonnes de gaz carbonique par

an, ce qui correspond à l'émission de véhicules particuliers qui parcourraient 11 millions de km.

L'aménagement du tram-train a par ailleurs été conçu pour en faciliter l'accès aux personnes handicapées : plancher bas et marchepieds rétractables, intérieur spacieux pour les personnes à mobilité réduite, couleurs contrastées pour les personnes malvoyantes.



Avec un ticket ou un abonnement tram-train, il sera possible d'utiliser tous les modes de transports disponibles sur le trajet : TER, tram-train, car du Conseil général du Haut-Rhin, tramway, bus.



Denis Rambaud, vice-président délégué au réseau urbain de transports collectifs de m2A

Un projet de longue haleine porté par la m2A et la Région Alsace

Le projet, initié dans les années 1990 par Jean-Marie Bockel, alors maire de Mulhouse et président du Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne, est porté par Mulhouse Alsace Agglomération et la Région Alsace. Le budget global du projet (infrastructures, atelier-dépôt pour les trams-trains et véhicules) s'élève à 150 millions d'euros. Les financements se partagent entre la Région (72 millions), la m2A (31 millions), l'État (27 millions) et le Conseil général du Haut-Rhin (11 millions). RFF a financé pour 8 millions les travaux d'infrastructure et la SNCF a apporté 1 million pour l'aménagement des gares. En plus du montage financier de l'opération, les différents acteurs ont collaboré à toutes les étapes du projet, depuis les phases de test jusqu'à la formation des conducteurs, et à l'adoption de principes communs de gestion afin d'offrir aux habitants de l'agglomération et de la vallée de la Thur un service performant et transparent. ■

Le réseau interconnecté en chiffres

- **18** gares et stations desservies
- **22** km de réseau dont une voie dédiée au raccordement de **4** km
- **1** correspondance entre train et tram-train en gare de Thann Saint-Jacques
- **4** nouvelles stations sur l'ensemble du réseau (Zu-Rhein, Musées, Vieux-Thann ZI et Thann Centre)

Le tram-train, mode d'emploi

Afin de proposer une alternative attractive à la voiture, les partenaires du projet tram-train se sont accordés sur un système de tarification par zone et sur une desserte améliorée.

Un ticket, un trajet, plusieurs modes de transports

Pour simplifier le système des titres de transports collectifs dans l'agglomération et la vallée de la Thur, le territoire a été découpé en plusieurs zones (voir la fiche page 12). Le prix du titre de transport dépend de la zone de départ et de la zone de destination. Il est possible d'utiliser tous les modes de transports publics dans la ou les zones couvertes par le titre pour arriver à destination. Exemple : avec un abonnement mensuel qui couvre quatre zones, un usager peut librement et à volonté emprunter le tramway, le tram-train, le TER et les cars du Conseil général du Haut-Rhin au sein des quatre zones correspondant à son titre de transport.

Attitudes, un titre de transport moins onéreux

Les titres de transport multimodaux sont baptisés « Attitudes ». Leur format dépendra du lieu d'achat (distributeurs urbains, agences, gares, dépositaires, cars interurbains). Ils pourront être achetés à l'unité, en carnet de dix, en ticket aller-retour ou en abonnement mensuel. Le compostage s'effectuera lors du premier voyage dans les rames ou sur le quai de départ. De manière générale, la grille des tarifs a été revue à la baisse, et par rapport à la voiture, emprunter le tram-train est plus économique. Par exemple sur un trajet Thann - Université de Mulhouse, le coût mensuel de la voiture (210 euros) est trois fois supérieur à l'abonnement mensuel tram-train (67 euros). Le détail des tarifs sera disponible fin novembre dans les principaux lieux publics, les agences commerciales SNCF et Soléa et sur les sites Internet de Soléa et du TER.

Une desserte améliorée

Plus simple et plus économique, l'offre est également plus diversifiée. Entre Mulhouse et Thann, 4 nouvelles stations sont créées : Zu-Rhein (rue du Tunnel), Musées (rue du Pâturage, à 5 minutes à pied des musées et de la zone d'activités de la Mer Rouge), Vieux-Thann ZI (proche de la zone d'activités qui compte près de 1 500 emplois) et Thann-centre. Sur le trajet Mulhouse - Thann, deux trams-trains et un TER circuleront toutes les heures en journée. Au total, plus d'une quarantaine de liaisons seront assurées chaque



Sur le parcours Mulhouse-Lutterbach, deux tramways et deux trams-trains circuleront chaque heure en journée, soit un passage dans chaque station toutes les 15 minutes environ.

jour en semaine. Sur le parcours Mulhouse-Lutterbach, il sera intercalé un tramway entre chaque passage de tram-train, soit quatre passages par heure dans chaque station. En tout, ce sont près de 70 liaisons aller-retour qui seront assurées chaque jour en semaine entre Mulhouse gare centrale et Lutterbach gare. ■

Renseignements : Allô Soléa
03 89 66 77 77 ou www.solea.info

Trois journées pour découvrir le tram-train

- Le samedi 4 décembre, une rame de tram-train sera présentée Porte Jeune à Mulhouse, entre 14 h et 19 h. Toutes les informations pratiques seront disponibles. Un jeu-concours permettra de gagner par tirage au sort 200 tickets valables entre Mulhouse et Thann.
- Le samedi 11, de 14 h à 20 h, et le dimanche 12 décembre, jour de la mise en service commerciale du tram-train, la circulation sera gratuite sur l'ensemble du réseau Soléa, ligne 3 du tramway comprise. Au-delà de Lutterbach, le tarif tram-train sera exceptionnellement de 1 euro.

Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur

-  Gare
-  Nouvelle gare
-  Réseau ferroviaire existant



- 1 
- 2 
- 3 

Le tramway

Opérateurs : Soléa, M2A



Le tram-train

Opérateurs : Soléa, SNCF, M2A, Région Alsace



Le TER (train express régional)

Opérateurs : SNCF, Région Alsace



1 ticket 1 trajet plusieurs modes de transport

Départ LUTTERBACH

Arrivée PARC EXPO

DAGUERRE (Tram-train)

LEFEBVRE (Tramway)

Bus

Les zones tarifaires

- **Zone 1 PTU***
Baldersheim, Battenheim, Brunstatt, Didenheim, Flaxlanden, Illzach, Kingersheim, Lutterbach, Morschwiller le Bas, Mulhouse, Pfastatt, Richwiller, Riedisheim, Rixheim, Ruelisheim, Sausheim, Wittenheim, Zillisheim.
- **Zone B**
Cernay, Schweighouse Thann, Steinbach, Uffholtz, Wattwiller, Wittelsheim.
- **Zone C**
Aspach le Bas, Aspach le Haut, Bitschwiller-lès-Thann, Bourbach le Bas, Bourbach le Haut, Leimbach, Michelbach, Rammersmatt, Roderen, Thann, Vieux-Thann, Willer sur Thur.
- **Zone 2 PTU***
Berrwiller, Bollwiller, Bruebach, Dietwiller, Eschentzwiller, Feldkirch, Galfingue, Habsheim, Heimsbrunn, Pulversheim, Reiningue, Staffelfelden, Ungersheim, Zimmersheim.
- **Zone D**
Fellingring, Geishouse, Goldbach Altenbach, Husseren Wesserling, Kruth, Malmerspach, Mitzach, Mollau, Moosch, Oderen, Saint-Amarin, Storckensohn, Ranspach, Urbès, Wildenstein.

Stations: KRUTH, ODEREN, FELLERING, WESSERLING, RANSPACH, SAINT-AMARIN, MOOSCH, WILLER-SUR-THUR, BITSCHWILLER, THANN-SAINT-JACQUES, THANN CENTRE, THANN VIEUX-THANN, VIEUX-THANN ZI.

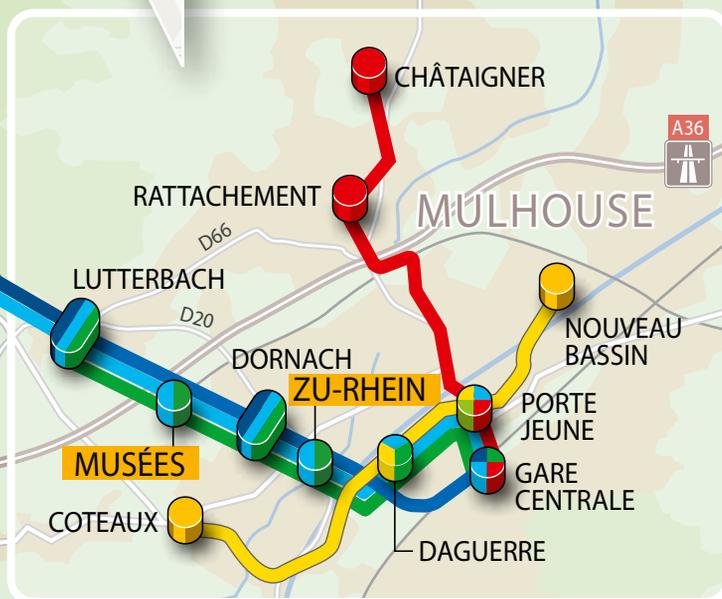
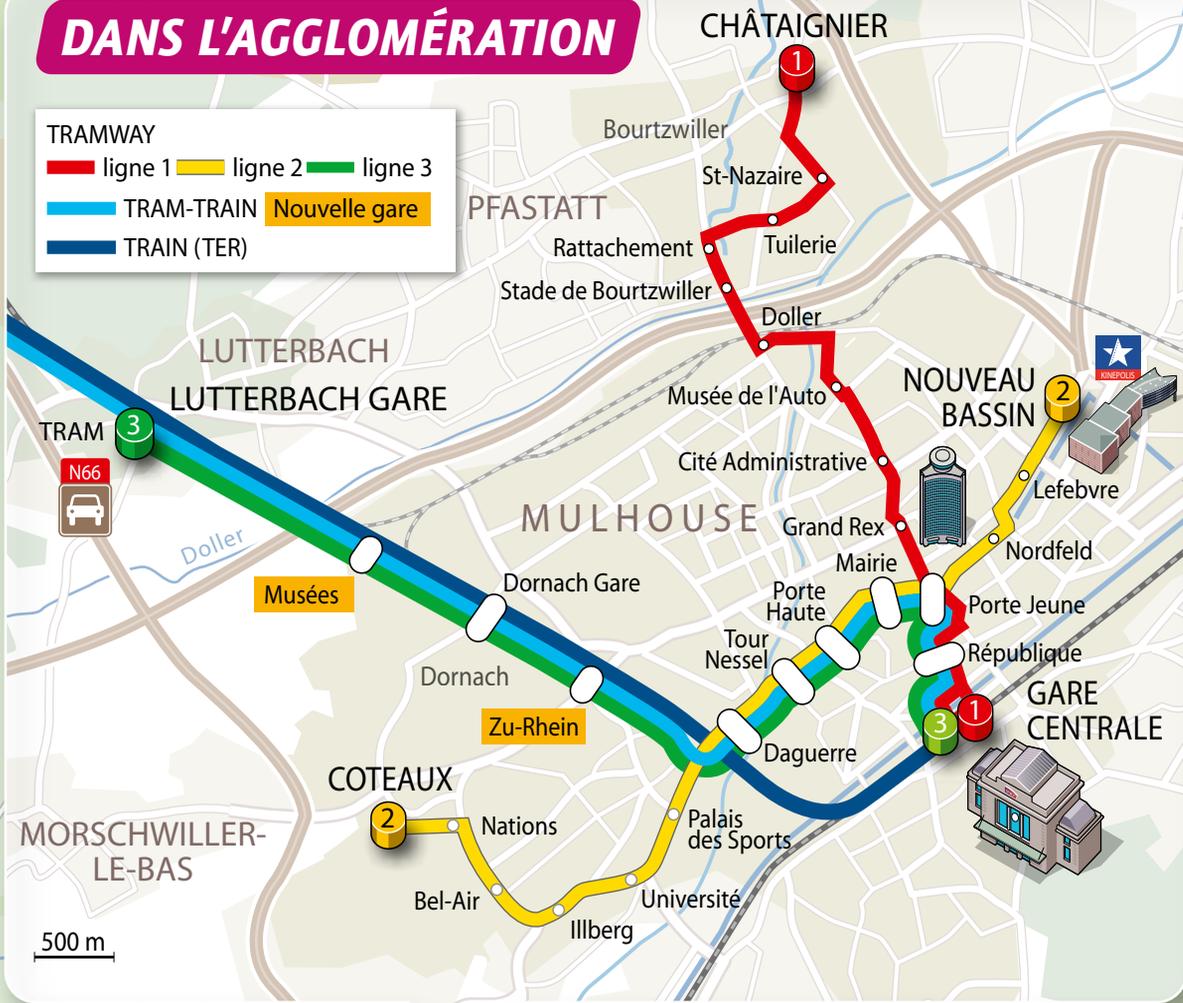
Zones tarifaires: D (2 PTU), C (2 PTU), B (1 PTU), 1 PTU, 2 PTU.

Infrastructure: D13B, D13B6, D3A, LGV Rhin-Rhône.

* PTU : Périmètre des transports urbains

DANS L'AGGLOMÉRATION

- TRAMWAY
 ligne 1 (rouge) ligne 2 (jaune) ligne 3 (verte)
 TRAM-TRAIN (bleu) Nouvelle gare (orange)
 TRAIN (TER) (bleu foncé)





> l'agglomération la parole à...

ALICE CHARRON ET BÉRENGÈRE COURNAULT

14 et 15 ans, « Proximité de la station et absence de correspondance. »

« Je pars de chez moi à 7 heures et je passe chercher Bérengère avant d'aller à l'arrêt de bus », raconte Alice. Chaque jour, Alice et Bérengère parcourent ensemble le trajet de leur domicile de Lutterbach au lycée Lambert. Dix minutes de marche, quatorze arrêts et une

correspondance plus tard, elles arrivent devant l'établissement. « Le trajet en bus prend une trentaine de minutes, précise Bérengère. Le tram-train sera avantageux pour la proximité de la station et l'absence de correspondance. Mais je ne sais pas encore combien de temps me prendra le trajet et s'il sera réduit par rapport à celui en bus. » « J'espère que je pourrais partir plus tard le matin en prenant le tram-train, confie Alice. Je l'utiliserai pour aller au cinéma, voir des amis. » ■



> EMMANUEL BACQUET

Directeur de la Cité du Train et de la Cité de l'Automobile - collection Schlumpf : « Visiter les musées techniques de la ville sans voiture. »

« L'arrivée du tram-train est très intéressante pour nous car la Cité du Train se situe en périphérie de la ville. Desservie par le bus, elle est difficile d'accès, notamment le dimanche et pour les visiteurs non mulhousiens. Avec le tram-train, il sera très facile de venir car la nouvelle station "Musées" est à 300 mètres. Cela est surtout avantageux pour notre clientèle allemande et suisse, dont les clubs ferroviaires viennent en train. Il leur était compliqué de se rendre au musée et ils sont très sensibles à l'aspect écologique des transports. Nous avons maintenant dans l'idée de faire entrer les visiteurs au cœur de la Cité du Train par un autorail relié à la station de tram-train. Par ailleurs, sachant que plus de 25 % des visiteurs de la Cité du Train viennent de la Cité de l'Automobile, il est intéressant que les deux soient reliées plus aisément : il n'y a plus qu'une seule correspondance à Porte Jeune. Le tram-train est un atout touristique car on n'a plus à se soucier de prendre une voiture pour faire quasiment tous les musées techniques de la ville. » ■

> PATRICE MEYER

54 ans, « Des départs toutes les demi-heures c'est pratique. »

Croisé dans le TER de 7 h 21 qui relie son domicile de Dornach à son lieu de travail à Cernay, Patrice Meyer est optimiste quant à l'arrivée du tram-train : « Je compte le prendre pour aller travailler à l'hôpital où je suis agent en service hospitalier, affirme-t-il. J'ai déjà vu la rame, elle est réussie. » Après quinze minutes de tram-train il sera arrivé à destination : « Ensuite je marche, je n'ai pas de voiture, explique-t-il. Je pars le matin à 7 heures et je commence à 7 heures 45. L'avantage du tram-train c'est qu'il y aura plus de départs. Toutes les demi-heures, c'est pratique, je pourrais partir plus tard de chez moi. » Il envisage également



d'utiliser le tram-train pour ses loisirs : « Je compte prendre un abonnement pour aller jusqu'au centre-ville de Mulhouse. » ■

CLAUDE WELTY

Directeur du musée EDF Électropolis, « Encourager le transport responsable et favoriser l'accessibilité aux personnes en situation de handicap. »

« Le tram-train améliorera l'accessibilité du musée. C'est une notion à laquelle nous sommes sensibles puisque nous organisons, en août, la semaine culture et solidarité en faveur des publics en difficulté sociale, ainsi qu'en mars, la semaine culture et handicap pour les personnes à mobilité réduite, les sourds et malentendants, les malvoyants et les personnes handicapées mentales. Nous sommes le seul musée d'Alsace à être labellisé tourisme et handicap pour trois types de handicap. En la matière, les équipements du tram-train (planchers bas et dispositifs sonores) sont très précieux. D'autre part, pour le public scolaire de l'agglomération, et de plus loin, le trajet sera intéressant tant au niveau du coût que de l'impact écologique. Avec le tram-train,

le dispositif du prix EDF des énergies de demain (prise en charge de 50 % du prix du trajet pour les scolaires jusqu'au collège) prend tout son sens et encourage le transport responsable. Enfin, le tram-train constituera un bol d'air pour le personnel du musée, qu'il vienne de la vallée de Thann ou du centre-ville. C'est un facteur d'économie d'énergie et de stress. » ■



>PIERRE SIMON

78 ans, « On va perdre moins de temps. »

« Je vais au minimum une fois par semaine à Mulhouse, pour me rendre à l'hôpital ou à l'association dans laquelle je suis bénévole, raconte Pierre Simon, croisé sur le quai de la gare de Thann. Quand j'arrive, soit je prends le bus, soit je vais au centre-ville, et comme c'est près je m'y rends à pied. » Intéressé, ce retraité s'informe sur les futurs tarifs : « J'ai lu un article dans le journal et je me suis renseigné auprès de l'employé de gare. Avec la carte senior, je paie 2,10 euros pour aller à Mulhouse, financièrement je ne sais pas encore si je peux y gagner. Mais la fréquence est un vrai avantage, s'il y a plus de départs, on va perdre moins de temps. » Pour lui, une condition est décisive à l'adoption de ce nouveau mode de transport : « Si une correspondance est incluse dans le tarif, je prendrai le tram-train. » ■



>MICHÈLE HERZOG

50 ans, « Conviction environnementale et sérénité d'esprit. »

« Le nouvel arrêt de tram-train Vieux-Thann ZI sera proche de mon lieu de travail, explique cette habitante de Lutterbach. Actuellement je prends ma voiture car l'arrêt de train est loin et la zone industrielle, située avant la ville, est facile d'accès. En tram-train, il faudra compter le temps de me rendre à la gare de Lutterbach à vélo puis le trajet en tram-train et enfin six ou sept minutes de marche jusqu'à mon lieu de travail. Mais le fait que l'on puisse emmener le vélo dans la rame me donne envie de réaliser l'ensemble du parcours sans voiture. » Elle qui a un moment pratiqué le covoiturage empruntera le tram-train « par conviction environnementale et pour la sérénité d'esprit pendant le trajet. Il n'y a pas à être attentif à la circulation, c'est reposant ! Et prendre le vélo est bon pour la santé ! » ■



EMMANUELLE DESAULLES

41 ans, « Un moyen de transport écologique et économique. »

« Je suis pour le tram-train et les moyens de transports publics en général car ils sont plus écologiques et plus économiques que la voiture », déclare Emmanuelle qui lit pendant son voyage, de son domicile de Willer-sur-Thur à son lieu de travail à Mulhouse. « Je pense que le tram-train allongera mon temps de trajet car plus de stations seront desservies. Mais le fait qu'il y ait davantage de départs est pratique, d'autant que j'ai des horaires de travail flexibles. Une fois en gare de Mulhouse, je me rendrai à pied à mon travail en ville, place de la Réunion. » ■

3^{ÈME} LIGNE

DE TRAMWAY

JUSQU'À LUTTERBACH

1^{ER} TRAM-TRAIN DE FRANCE

MULHOUSE - THANN

Mise en service
dimanche
12 décembre

RÉSEAU GRATUIT
JUSQU'À LUTTERBACH LE 12 DÉCEMBRE

mulhouse-alsace.fr



MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION

