

Le choix du mode de transport a constitué un point d'achoppement entre le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Est dont les études se prononçaient en faveur d'un trolleybus bimode et les élus du SITRAM dont les discussions ont finalement permis d'aboutir à la solution du tram-train.

La réponse conjointe des deux ordonnateurs successifs précise que la décision politique essentielle a été de passer du réseau bus classique à un mode de transport collectif en site propre sur les axes lourds en s'appuyant sur une bonne coopération institutionnelle entre autorités organisatrices d'une part, entre réseaux d'autre part, dans le but de limiter pour l'usager les ruptures de charge et d'offrir une alternative à la voiture.

Comme le rapport public particulier de la Cour des comptes relatif aux transports publics urbains l'a observé, si la création de lignes de TCSP a favorisé une diversification de l'offre de transport, elle ne s'est pas nécessairement traduite, contrairement à une idée répandue, en une augmentation de cette offre en termes relatifs, ni même, à quelques exceptions près, en une hausse importante de la fréquentation. Le plus souvent, la part des nouveaux usagers empruntant le tramway s'est révélée modeste, l'essentiel de la fréquentation étant constitué d'usagers empruntant les lignes d'autobus préexistantes.

Plusieurs éléments peuvent expliquer l'émergence de cette solution retenue par le SITRAM, parmi lesquels :

- les résultats d'une enquête ménages initiée au début des années 1990,
- la proximité de Karlsruhe, première ville à avoir expérimenté un tram-train : les visites organisées par le SITRAM ont participé à la prise de conscience des élus et techniciens,
- l'exemple de Strasbourg, pour le tramway,
- la densité du réseau ferré,
- les relations entre la ville de Mulhouse et la SNCF,
- la nécessité, selon l'argumentation développée par le président de M2A, de raisonner sur un périmètre de transports urbains plus large, rendu possible par le soutien apporté par le conseil régional à l'initiative mulhousienne.

Faire de l'agglomération de Mulhouse la première en France à avoir un tram-train revêtait un intérêt réel pour les élus qui y voyaient l'occasion de développer l'attractivité du territoire, face à une concurrence croissante des autres agglomérations alsaciennes, franc-comtoises et suisses.

#### *L'élaboration et la mise en œuvre*

Le Conseil régional d'Alsace et la SNCF ont accompagné le projet dès ses prémices. A ce titre, 30,18 M€ (198 MF) ont été consacrés, dans le cadre du 11<sup>ème</sup> Contrat de plan Etat-Région à la modernisation de la ligne Mulhouse – Thann – Kruth. Le projet de tram-train sera également inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Ce projet permettait un réel effet réseau par la construction concomitante du tramway et du tram-train, l'offre tram-train ne se substituant pas à l'offre urbaine mais s'y ajoutant via une interconnexion avec trois lignes urbaines dont la troisième consiste en une nouvelle infrastructure Réseau ferré de France (RFF) sur 4 km longeant la voie ferrée existante. Selon l'exécutif du SITRAM, l'insuffisance de créneaux de circulation des trains n'a pas permis d'intégrer la desserte de l'aéroport voisin dans le schéma d'origine.