



TRAM-TRAIN MULHOUSE-VALLEE DE LA THUR

Première phase du projet

Ce document précise les modalités de réalisation de la première phase retenue par les partenaires du projet pour le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur. Cette solution est apparue comme la plus pertinente en terme d'optimisation financière et en terme d'attractivité pour le service rendu aux voyageurs.

Elle constitue la première étape d'un projet destiné à renforcer les atouts du transport en commun par rail et à offrir une alternative attractive aux déplacements qui s'effectuent aujourd'hui majoritairement par la route.

La première phase repose sur les grands principes suivants :

- **entre Mulhouse et Thann Saint-Jacques**

(arrêt créé en remplacement de l'arrêt Thann Nord) :

la réalisation des aménagements d'infrastructure et l'exploitation par des rames tram-trains, **avec un cadencement à 20 minutes dans les 2 sens**, toute la journée ;

- **entre Thann Saint-Jacques et Kruth :**

l'exploitation de la voie ferrée actuelle par des autorails TER modernes, qui permet d'**améliorer significativement la desserte avec un cadencement à 2 trains par heure dans les 2 sens**.

La mise en service de cette première phase (tram-train entre Mulhouse et Thann Saint-Jacques et amélioration forte de la desserte entre Thann Saint-Jacques et Kruth) est prévue pour 2010.

A cette date, les communes entre Mulhouse et Thann Saint-Jacques bénéficieront d'une desserte quasi urbaine, sur le modèle de la ligne Karlsruhe-Bretten, assurée par un matériel roulant innovant. Ce projet constituera la vitrine du concept tram-train circulant indifféremment sur les voies ferrées classiques et sur les voies de tramway urbain. En 2010, les communes de la haute vallée disposeront également d'un service en autorails très performant, toutes les possibilités de développement ultérieur du tram-train restant envisageables.

Document
d'information

Septembre 2007





La voie ferrée à Cernay.

Tram-train Mulhouse-Vallée quel est le contenu de la première

LES AMENAGEMENTS D'INFRASTRUCTURE

La première phase du projet comprend les aménagements d'infrastructure suivants :

DANS L'AGGLOMÉRATION DE MULHOUSE (ENTRE ROND-POINT STRICKER ET LUTTERBACH)

- la création de 4 km de voie nouvelle électrifiée, dédiée au tram-train et au tramway ;
- la création des deux points d'arrêts nouveaux Zu-Rhein et Musées ;
- l'aménagement des deux points d'arrêts existants de Dornach et de Lutterbach ;
- la création de deux points de croisement.

EN DEHORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MULHOUSE (ENTRE LUTTERBACH ET THANN SAINT-JACQUES)

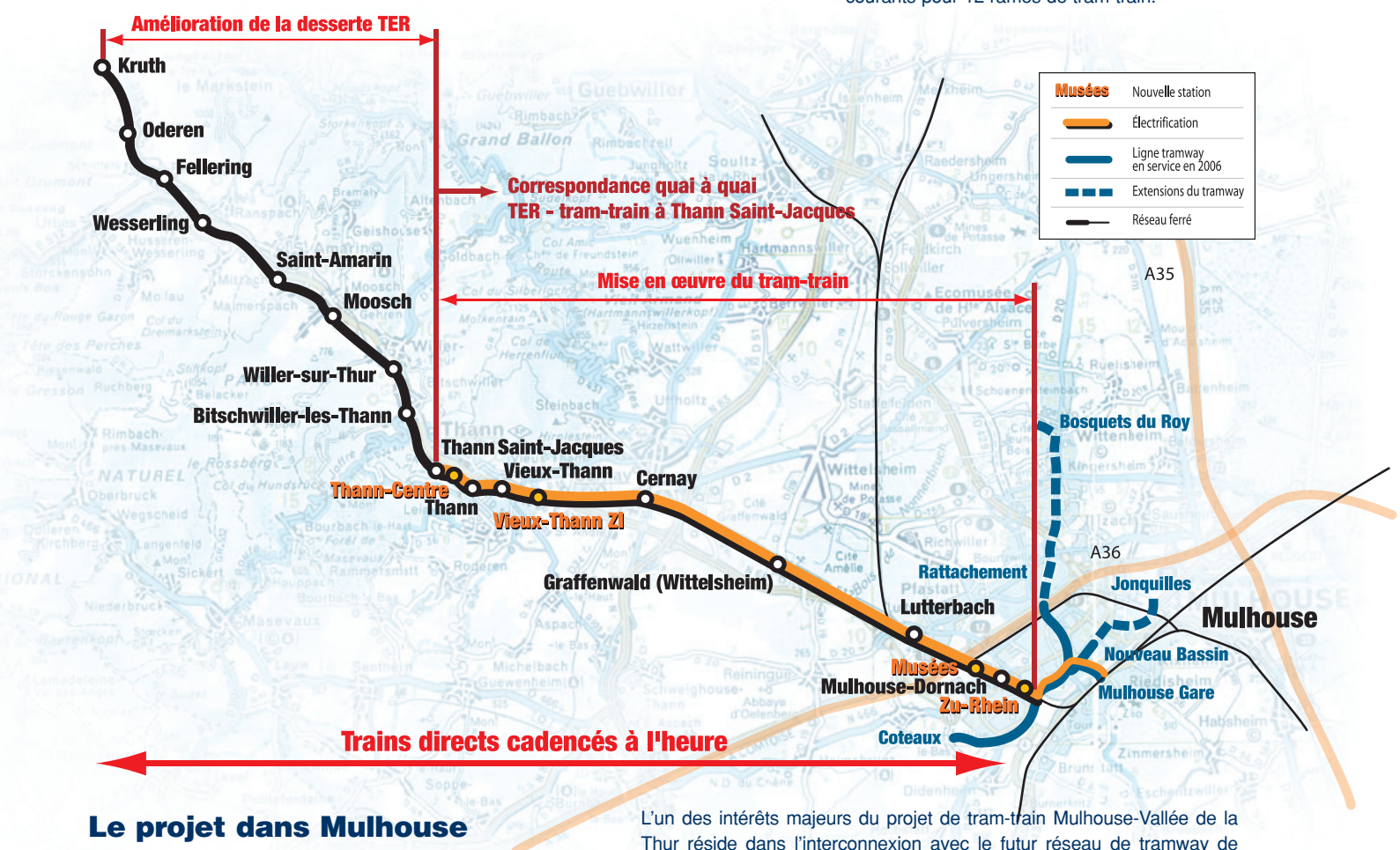
- l'électrification de la voie actuelle ;
- l'aménagement des quatre points d'arrêt existants de Graffenwald (Wittelsheim), Cernay, Vieux-Thann, Thann ;
- la création d'un point de correspondance TER - tram-train à Thann Saint-Jacques ;
- la création des deux points d'arrêt nouveaux de Vieux-Thann ZI et de Thann-Centre ;
- la création de trois points de croisement.

La première phase ne nécessite pas de travaux d'infrastructure entre Thann Saint-Jacques et Kruth. La desserte en train (TER) sera adaptée et renforcée, en cohérence avec les dessertes de tram-train (voir ci-contre).

COUT DES INVESTISSEMENTS

L'investissement en infrastructure est de 84,4 M€ courants. L'investissement en matériel roulant s'élève à 53 M€ courants pour 12 rames de tram-train.

La carte de la première phase



Le projet dans Mulhouse



L'un des intérêts majeurs du projet de tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur réside dans l'interconnexion avec le futur réseau de tramway de l'agglomération mulhousienne. Avec la première phase du projet, les voyageurs venant de la vallée de la Thur accéderont directement (sans changement) au centre ville de Mulhouse et à la gare centrale ou prendront des correspondances tramway à Daguerre et à Porte-Jeune. Les voyageurs provenant des communes entre Bitschwiller et Kruth en train classique disposeront d'une correspondance quai à quai à Thann Saint-Jacques ou d'un accès direct à la gare de Mulhouse. Des correspondances entre les trains classiques (TER) et le tramway seront également possibles à Dornach, pour un accès plus rapide au centre de Mulhouse.

ée de la Thur : phase ?

LA DESSERTE ENVISAGEE

La desserte s'organisera au moyen de circulations alternées de tram-trains et de trains classiques (autorails TER modernes).

ENTRE MULHOUSE ET THANN SAINT-JACQUES

• toutes les heures, 2 tram-trains et 1 train classique

Le tram train dessert tous les arrêts entre Thann Saint-Jacques et Lutterbach puis emprunte la voie dédiée et le réseau du tramway jusqu'à la gare centrale de Mulhouse.

Le train classique permet un accès direct à la gare sans emprunter ni la voie dédiée ni le réseau du tramway. Il assure les correspondances avec les TER 200 cadencés à destination de Bâle, Colmar et Strasbourg. Une correspondance est également possible à la station Dornach avec un tramway pour un accès plus rapide au centre ville et à l'université.

• en soirée : 1 circulation par heure.

• Une desserte cadencée à 20 minutes

• 48 allers-retours quotidiens

(contre 23 aujourd'hui)

ENTRE THANN SAINT-JACQUES ET LA HAUTE VALLÉE

• toutes les heures, 1 train classique direct et 1 "navette"

- Le train classique relie directement Kruth à la gare centrale de Mulhouse ;

- Les trains classiques "navette" sont en correspondance à Thann Saint-Jacques avec des tram-trains. Ces correspondances sont "quai à quai" et rapides.

• en soirée : 1 circulation par heure.

• Une desserte cadencée à 2 trains par heure

• 27 allers-retours quotidiens (contre 17 aujourd'hui)

La desserte (en particulier le week-end) sera adaptée aux déplacements touristiques et de loisirs.

La première phase du projet permettra un report sur le mode ferroviaire de 3 800 voyages par jour (en plus de 5 000 voyages/jour effectués par train classique entre Mulhouse et Kruth à l'horizon 2010), auxquels s'ajoutent 6 000 voyages par jour entre Lutterbach et Mulhouse Centre.



En haut : le TER en gare de Kruth.

En bas : le tramway dans l'agglomération mulhousienne.

Des exemples de temps de parcours :

Saint-Amarin-Mulhouse Gare :

43' aujourd'hui

39' avec la 1^{re} phase (train direct)

Saint-Amarin-Porte Haute :

58' aujourd'hui

46' avec la 1^{re} phase

Vieux-Thann-Mulhouse Gare :

23' aujourd'hui

19' avec la 1^{re} phase (train direct)

Vieux-Thann-Porte Haute :

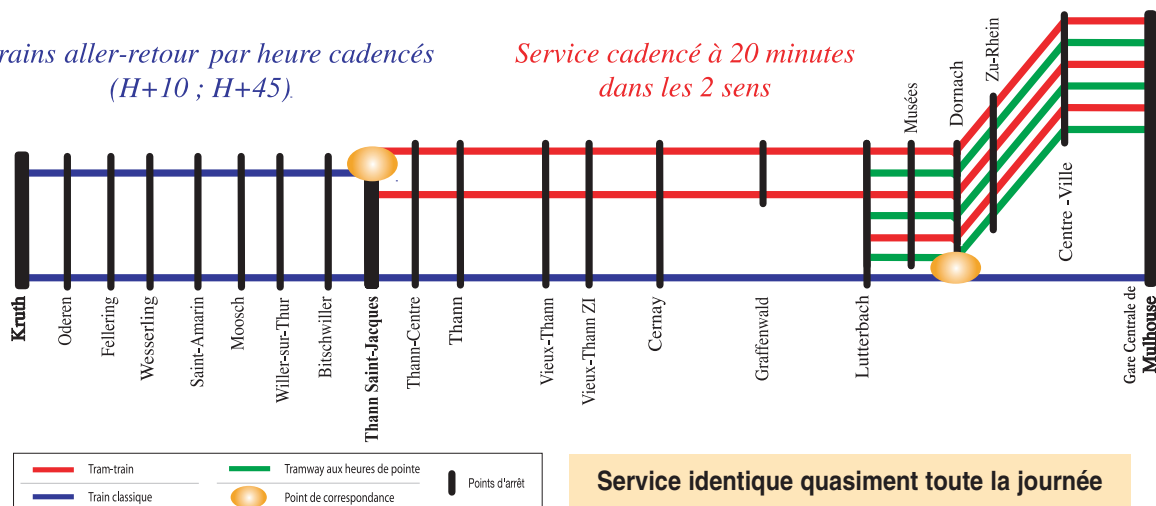
39' aujourd'hui

26' avec la 1^{re} phase

Le service en journée - (le graphique représente 1 h de service)

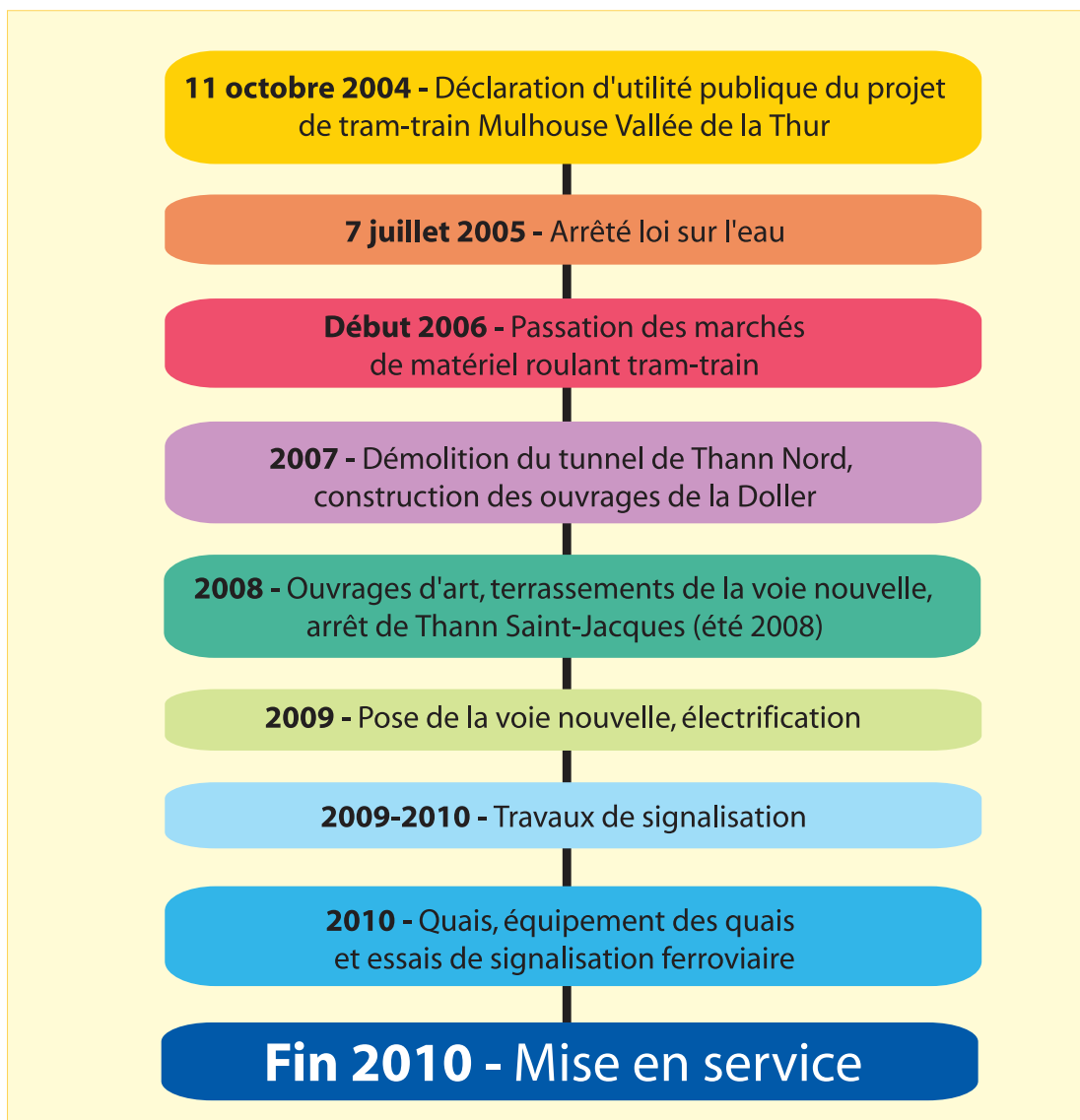
2 trains aller-retour par heure cadencés
(H+10 ; H+45).

Service cadencé à 20 minutes
dans les 2 sens



La mise en service de la première phase du tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur est prévue pour 2010. Les aménagements réalisés seront compatibles avec une deuxième phase. Par mesure d'anticipation, les acquisitions foncières seront mises en œuvre sur la totalité de la ligne, de Mulhouse à Kruth.

L'avancement :



Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur est une opération du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013. Il est financé par l'Etat, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin, la Ville et les communes de l'agglomération de Mulhouse (représentées par le SITRAM), Réseau Ferré de France et la SNCF.



Réseau Ferré de France
Direction Régionale
Alsace Lorraine
Champagne-Ardenne
15, rue des Francs-Bourgeois
67082 STRASBOURG Cedex
Tél. 03 88 23 30 70
Fax 03 88 23 30 80