

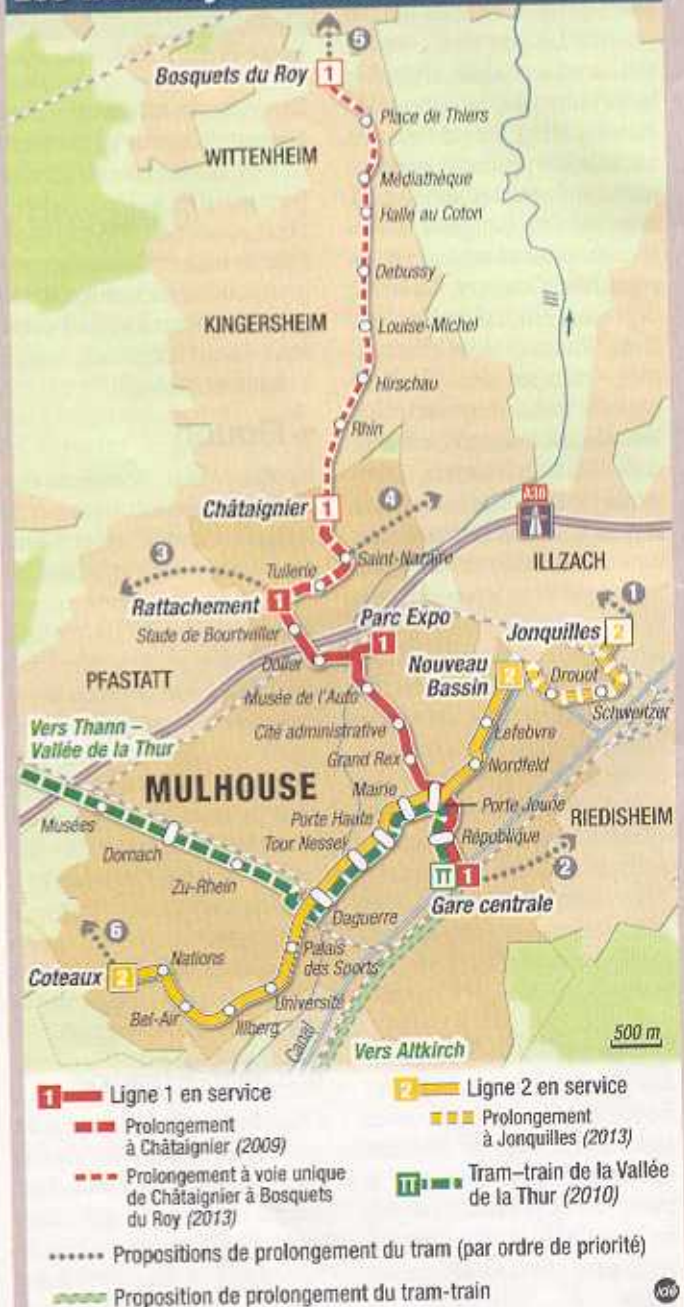
# Les projets de Mulhouse

■ Les travaux doivent commencer dans les prochaines semaines pour la première phase du prolongement du tramway urbain. Il s'agit de prolonger la ligne 1, au nord sur 1,5 km (et trois stations nouvelles) et pour 24 millions d'euros, à travers le quartier de Bourzwiller, jusqu'à Châtaignier, à la

frontière de la commune de Mulhouse. Ouverture prévue début 2009.

■ La deuxième phase, retardée par le désengagement de l'Etat, a déjà été déclarée d'utilité publique. Elle devrait être réalisée dans le cadre d'un partenariat

## Les tramways de Mulhouse





# Mulhouse, ville pionnière

Mulhouse a déjà acheté les 27 rames Citadis qui lui seront nécessaires pour l'exploitation d'un réseau urbain qui sera en 2013 presque deux fois plus étendu que ce qu'il est actuellement.



public-privé (PPP). Il s'agit de prolonger à nouveau la ligne 1 au nord, en voie unique sur 5 km, à travers les communes de Kingersheim et de Wittenheim. La ligne 2 doit, elle, être prolongée à l'est sur 2,5 km, jusqu'aux Jonquilles, sur la commune d'Illzach. Le tout doit coûter quelque 70 millions d'euros. Objectif 2013. Le réseau urbain aura alors 19,7 km de long.

■ Pour la suite, les cartes locales indiquaient depuis l'origine un certain nombre de pointillés, prolongeant les deux lignes urbaines à toutes leurs extrémités. Une récente étude a permis aux décideurs mulhousiens d'y voir un peu plus clair, à supposer que le contexte institutionnel permette d'en assurer les financements. Elle suggère notamment un ordre de

priorité entre extensions potentielles. Arrive en tête un court prolongement de la ligne 2 au-delà des Jonquilles, à Illzach. Puis une extension vers Riedisheim, au sud de la voie ferrée, soit sous la forme d'un prolongement de la ligne 1, soit – proposition assez étonnante – en trolleybus. Viennent ensuite la desserte de Pfattatt par une branche qui se détacherait de la

ligne nord-sud du côté de Rattachement, et du centre d'Illzach a priori par une autre branche se détachant de la même ligne, ou peut-être depuis un nouveau prolongement ou un décrochement de la ligne est-ouest.

■ Du côté du tram-train, la priorité devrait évidemment aller à la deuxième phase, de Thann à Kruth, ce qui coûtera une bonne soixantaine de millions d'euros. La même étude estime que la ligne vers Altkirch (au sud-ouest) aurait aussi vocation à recevoir des trans-trains, une fois les sillons nécessaires libérés par la mise en service de la deuxième phase du TGV Rhin-Rhône (avant cette date encore incertaine, les trains à grande vitesse arriveront en effet par là...). Il est préconisé un branchement sur le réseau urbain mulhousien à la gare, en diamétralisant les liaisons de Kruth et Thann à Altkirch via le centre de Mulhouse. Il y en aurait pour une quarantaine de millions d'euros.

## Le tram-train de la Vallée de la Thur



■ C'est ensuite la ligne de Guebwiller (au nord-ouest) qui semble la plus prometteuse, moyennant la construction d'une courte voie nouvelle et la reprise d'anciennes voies des mines de potasse d'Alsace, afin de doubler un axe Strasbourg - Bâle déjà très chargé. Le coût des travaux est estimé à une soixantaine de millions d'euros.

■ En revanche, le tram-train n'est plus jugé pertinent vers Bâle (au sud-est), compte tenu des coûts de réalisation annoncés : cette desserte est donc laissée à la ligne S1 du Regio S-Bahn (RER) bâlois. Quant à la réouverture de la ligne transfrontalière vers Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne, elle est envisagée pour 2011, mais a priori plus pour des liaisons régionales classiques. F. E.