

Histoire du transport public mulhousien

Mulhouse est une **ville typique** pour illustrer l'explosion démographique qu'ont connu certaines villes au **temps de la "Révolution Industrielle"**.

L'implantation massive de manufactures, tissages et filatures y a entraîné un accroissement exponentiel de la population. Organiser **un service de déplacements devenait une nécessité**. Le 25 octobre 1853, le Maire **Joseph Koechlin-Schlumberger (1852-1863)** signe un arrêté municipal instaurant un service de voitures de places.

1853 : Plus de 130 ans de transports en commun

Dans un premier temps concession, société de droit local par la suite, puis société d'économie mixte de droit français, les **Transports en Commun de Mulhouse (T.C.M.)** sont devenus Société Anonyme en 1958. Une société anonyme dont le principal actionnaire est la ville elle-même.

1854-1860 : Le fiacre

Ces **voitures de places**, appelées aussi **Fiacres** ou **Citadines** firent leur apparition en 1854. En 1881, 55 fiacres circulent, 124 en 1899 pour 17 entrepreneurs. **Après la guerre, les voitures "automobiles" remplaceront les voitures de « place»**.

1864-1900 : L'omnibus

Les **besoins croissants** en transport sont à l'**origine de la création de services d'omnibus**. Ces omnibus étaient autorisés à accueillir un maximum de **24 voyageurs** : 12 places assises à l'intérieur et 12 sur le toit. Le cocher devait s'arrêter à la demande des usagers. Ces services ont occasionné une **sérieuse concurrence au tramway à vapeur** malgré une fiabilité étroitement liée à l'humeur des chevaux.

1881-1894 : Des rails dans la ville

Le tramway est né à Mulhouse de la **nécessité d'approvisionner les nombreuses usines** de la ville en marchandises et **en matières premières** depuis le port du Nouveau Bassin construit sur les bords du canal en 1872.

En **1880**, le conseil municipal de Mulhouse, sous l'autorité du Maire **Jean MIEG KOECHLIN** accorde une **concession de 30 ans pour la construction et l'exploitation du tramway** de Mulhouse. Il sera **à vapeur**, et dès 1881 sa vocation première sera le transport de marchandises. A noter que ce service sera assuré par le réseau urbain jusqu'en 1979.

Le **transport de voyageurs** n'interviendra qu'un an plus tard, à l'été 1882 : une ligne parcourue par des wagons de marchandise rapidement équipés de bancs, emmenaient les mulhousiens aux "Bains du Rhin" en périphérie de la ville. Le succès est immédiat et la construction d'autres lignes voyageurs lancée.

En 1882, la société les "**TRAMWAYS MULHAUSEN**" (Tramways de Mulhouse, T.M) est créée. Le réseau mulhousien a d'ailleurs servi de modèle à celui de Bâle.

Accueilli avec enthousiasme, le tramway à vapeur fait bientôt l'unanimité contre lui. On lui **reproche son bruit, sa fumée et les accidents ou incidents** et les tremblements qu'il produit.

C'est pourquoi, en **1894, les lignes voyageurs sont électrifiées**, les marchandises continueront à être transportées par les locomotives à vapeur, appelées « **Glettiisa** » (fer à repasser). **L'éclairage des rues est installé par la même occasion.**

Le trafic atteint en 1900, 2 700 000 voyageurs et **12 millions de voyageurs en 1930 en France.**

1908-1918 : Le sans rail

Le quartier du Reberg, **trop pentu, n'est pas desservi par le tramway.** La ville décide d'exploiter à son propre compte **une ligne de trolley** sur ce quartier. La ligne est ouverte en 1908 avec **4 véhicules.** Mais dix ans plus tard, ils sont **détruits dans l'incendie** de leur dépôt. Le Reberg **dut attendre ... l'autobus** jusqu'en 1930.

1930 : L'autobus

En 1930, la première ligne d'autobus est ouverte pour desservir le Zoo et le Reberg. En 1954 arrive le Floirat, premier " vrai bus " offrant plus de places debout que de places assises. Ce bus, conçu avec les techniciens du réseau mulhousien, est un **nouveau concept de véhicule** particulièrement adapté au transport urbain de personnes. Il portera le nom de " Mulhouse " comme modèle dans la marque. Il proposait d'atteler une remorque,, une idée reprise par les bus articulés. **L'autobus est bicolore, rouge et ivoire,** rappelant ainsi les couleurs héraldiques de la ville.

1947 - 1967 : Le trolley réapparaît

Durant la **deuxième guerre mondiale, le réseau a beaucoup souffert.** Devant l'importance des travaux de reconstruction de voirie et la nécessité de renouveler le matériel roulant, les **T.M. investissent dans le " pneu " (bus et trolleys).**

Aux environs de 1950, le réseau mulhousien compte **deux lignes de tramway, deux lignes de trolley, cinq lignes d'autobus et deux lignes de tramway interurbain,** auxquelles s'ajoute le réseau de transport de marchandises.

1969-1986 : L'entreprise change de noms

TRAM

Les **innovations se précipitent fin des années 70** : création des **premiers couloirs de bus,** mise en place de près de **200 abribus en 2 ans.**

Dans les années 80, tout le parc bus est équipé en **radio-téléphone.**

En 1982 le **SITRAM (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne)** est créé. En 1985 est entamée la **restructuration complète du réseau de bus.** Tous les trajets sont redessinés, les fréquences adaptées, les lignes renumérotées.

La **marque commerciale "TRAM"** aux couleurs bleue et verte est créée, une nouvelle billetterie voit le jour avec la suppression des zones et la création du réseau de commerçants revendeurs. L'appellation TRAM deviendra le nom de la société en 1992.

- **TM - TCM**

Le **tramway ayant progressivement disparu**, l'entreprise change de raison sociale pour devenir "**T.C.M**" **Transports en Commun de Mulhouse**. Trois types d'activité s'y déroulent: le **transport urbain de voyageurs** (84 autobus en parc en 1969), les "**excursions et services ouvriers**" (les T.C.M possèdent 26 autocars ; cette activité cessera en 1985), et le **transport de marchandises** avec ses propres camions, camions citerne, grues, laquelle activité cessera en 1979.

1987-2002 : Soléa

En octobre 2002, TRAM devient Soléa et s'organise pour exploiter et maintenir un tramway de retour dans la ville.

En 2001, les bus du parc sont dotés de **nouveaux équipements**: un système de vidéosurveillance et des **filtres à particules** qui permettent de **diminuer de 80 à 90% les émissions de monoxydes de carbone**.

En 1995, les Services Techniques obtiennent la **certification ISO 9002** qui certifie de la qualité de la maintenance des bus.

En 1989, **un système informatisé d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs** est mis en service. Il permet une constante localisation espace / temps grâce à la mise en mémoire embarquée de l'ensemble des lignes et des horaires du réseau. Résultat : **plus de 90 % des horaires annoncés aux clients sont respectés**. En 1993, les premiers véhicules à plancher surbaissé circulent sur le réseau. A l'intérieur du bus, il annonce les arrêts, et informe aux arrêts principaux du **temps réel d'attente du prochain bus**.

En **1987, la Tramette voit le jour** : ces petites navettes partant d'un parking à destination du centre-ville sont une **innovation nationale** !

2002-2009 : Le tramway arrive

Le 30 août 2010, le réseau Soléa dessert 8 nouvelles communes. Les lignes 51 et 52 sont prolongées et 3 nouvelles lignes sont créées (55, 56 et 57).

Le 4 juillet 2009, 3 nouvelles stations sont ouvertes au public prolongeant ainsi la ligne 1 jusqu'au terminus "Châtaignier".

Le 13 mai 2006, le tramway ouvre ses portes sur ses deux lignes et est fêté dans toute la ville. Il est inauguré par le président Chirac la semaine suivante. Le 5 juillet 2006, au passage à la période d'été, le réseau bus restructuré est mis en service. Le nouveau réseau bimodal, bus et tramway, offre son service optimal à la rentrée 2006.

En janvier **2005**, la **tarification par zone** est mise en place sur le nouveau périmètre du Sitram **élargi à 7 nouvelles communes du bassin potassique**. Le 7 janvier 2005, la première rame arrive au dépôt. Les 27 rames seront livrées dans l'année à raison de deux par mois en moyenne.

A l'automne 2003, les mulhousiens choisissent le design de leur tramway. A leur tour les bus déclinent dès mai 2004 les nouvelles couleurs du réseau : rouge, jaune et noir.

A la rentrée 2002, le réseau se choisit un nouveau nom commercial et se crée **un nouvel univers : Soléa. Évoquant l'énergie et l'enthousiasme**, ce nom très fluide se veut également doux et sympathique.

2010 : Le tram-train arrive

Le tram-train mulhousien est un modèle de transport public reconnu sur la scène internationale. L'agglomération mulhousienne a mis en service le 12 décembre 2010, le 1er tram-train capable de rouler indifféremment sur les voies du réseau ferré régional et national, (TER et TGV), ainsi qu'en ville aux côtés des tramways et de s'adapter aux deux tensions d'alimentant les voies (750V / 2 500 V). Le véhicule emprunte successivement les rails du tramway mulhousien et la ligne de chemin de fer classique. Il dessert ainsi toutes les stations et halles ferroviaires de Mulhouse Gare Centrale à Thann sans changement sur 22 km. Il permet une meilleure desserte de la Vallée. Le nombre de dessertes est quasiment doublé entre Mulhouse et Thann, passant de 23 à 44 allers retours par jour.

Le tram train en chiffres :

- 100 km/heure : vitesse de pointe du tram-train
 - 231 places dont 78 assises dans une rame
 - 22 km de voie dont 4 km de voie dédiée
-

2011 : Les transports doux

• **FILEA, le transport à la demande**

Avec l'extension du territoire de l'Agglomération en 2010, le périmètre du réseau de transport en commun Soléa s'est élargi. Soléa est présent aujourd'hui dans 23 communes aux besoins de déplacements très différents. Pour répondre à cette spécificité de territoire, Soléa a déployé le 5 septembre 2011 le nouveau service de transport à la demande de l'agglomération : FILEA. Ce service géré par Soléa propose des dessertes pendant les heures creuses du lundi au samedi. Il complète des lignes bus régulières qui continuent à circuler en heures de pointe. C'est davantage d'offre et de destinations possibles !

• **Le co-voiturage Soléa**

Soléa propose depuis septembre 2011 une nouvelle façon de se déplacer en voiture partagée tout aussi économique et responsable : le co-voiturage ! Le covoiturage c'est se déplacer à plusieurs dans la même voiture en partageant les frais. Le co-voiturage en complément du réseau Soléa : une véritable source de mobilité et d'économie.

www.covoiturage.solea.info

• **L'autopartage**

L'autopartage, la liberté de se déplacer partout ! Avec l'abonnement Libellule, on circule à volonté sur toutes les lignes Soléa en bus, tramway et tram-train et les abonnés disposent en plus d'un accès aux voitures en libre-service du réseau national Auto'trement stationnées dans Mulhouse et ailleurs en Alsace (Colmar, Strasbourg etc...). Une seule carte pour combiner bus, tramway, tram-train et voiture partagée, en fonction des déplacements !

www.autotrement.com

2013 : Le tram-bus (BHNS)

Bouille ronde et «souriante», baies vitrées élargies, roues carénées, le transport en bus nouvelle génération est arrivé dans l'agglomération mulhousienne le 2 septembre 2013 pour rendre plus performante et attractive la mobilité durable des habitants de Kingersheim et Wittenheim.

Première du genre sur notre territoire, cette ligne structurante de bus à haut niveau de service est connectée au pôle d'échanges Châtaignier. Elle relie les deux cœurs de ville de Wittenheim

(depuis le quartier Ste Barbe) et Kingersheim à Mulhouse. Les lignes voisines de cet axe sont également restructurées, avec l'objectif d'améliorer l'offre globale de transport au nord de Châtaignier.

La nouvelle ligne 4, offre **des services proches de ceux du tramway** (comme des larges portes coulissantes, un plancher bas et des hauteurs de quai adaptées pour un accès facilité aux personnes à mobilité réduites et poussettes) et assure également plus de correspondances avec le tramway.

La mise en place de cette nouvelle ligne s'accompagne **d'aménagements aux arrêts** : mise en place d'abribus, de quais facilitant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, d'écrans d'informations voyageurs et d'équipements de priorité aux carrefours. Une voie réservée permet de traverser plus rapidement le carrefour du rond-point 430.

2014 : 130 ans de transport en commun

Soléa fête ses 130 ans de service auprès des habitants de l'agglomération mulhousienne. A cette occasion Soléa a replongé dans l'histoire, en rénovant dans ses ateliers un bus emblématique des transports en commun de Mulhouse : **Le Floirat**. Cette pièce unique est l'un des derniers modèles existants de son époque et a été exposé au grand public le samedi 20 septembre 2014 lors d'une grande journée anniversaire. Le public a pu profiter au cœur de la place de la Réunion à Mulhouse d'une exposition historique imagée par la Section Histoire Soléa, de l'exposition du Floirat et du Tram-bus nouvelle génération.

2015 : Nouvelles dessertes

- **Bluebus, la navette du centre-ville mulhousien**

En juin, le Bluebus, la navette électrique et participative est venue compléter la desserte en transport en commun de l'hyper-centre mulhousien. **Un service accessible gratuitement par tous**. Elle contribue à l'amélioration de l'attractivité du centre-ville et favorise les déplacements entre les parkings en périphérie du centre (parking Porte Haute) et la zone piétonne.

- **La navette Ecomusée / Parc du Petit Prince**

En partenariat avec l'Ecomusée d'Alsace et le Parc du Petit Prince, m2A et Soléa proposent depuis juillet, une nouvelle navette spécialement mise en place pour se rendre sur les deux sites touristiques au départ de la gare de Mulhouse.

- **Des nouveaux bus plus écologiques**

m2A poursuit sa politique de modernisation du parc bus Soléa et **investit dans 14 nouveaux véhicules : 7 standards et 7 articulés**. Ces nouveaux bus répondent à la **nouvelle norme antipollution euro 6** et bénéficient d'équipement encore plus respectueux de l'environnement : un filtre à particules, un système de préchauffage par chaudière, des éclairages LED. Des bus accessibles grâce à deux espaces fauteuil roulant et une plateforme centrale plus spacieuse. Des bus plus lumineux grâce à un soufflet transparent.

2016 : L'année de la transition énergétique

- **Le tram fête ses dix ans !**

Depuis ces dix dernières années le réseau Soléa n'a cessé de se développer et de s'adapter à l'évolution de l'agglomération mulhousienne et des besoins de ses voyageurs et habitants.

- **Soléo teste de nouvelles solutions énergétiques**

Dans le cadre du plan stratégique et opérationnel de la transition énergétique de m2A, l'Agglomération et Soléo poursuivent leurs efforts pour faire évoluer le parc Soléo vers un parc de plus en plus écologique : acquisition des navettes électriques, essais de bus au gaz, électriques ou encore hybrides. **Soléo a testé le bus 100% électrique, un bus standard (12 m) 100% électrique en conditions réelles d'exploitation** entre le 13 et le 17 juin dernier sur les lignes 16 Osenbach <> Camus/Collines Ikéo et 18 Chemin vert <> Gare Centrale.

2017 : A l'ère du numérique

- **Navette "Parc des Collines"**

Chronopro devient la **nouvelle solution de navette pour se rendre au parc d'activité des Collines** depuis le pôle d'échange Bel Air. Ce nouveau service disponible depuis septembre assure la correspondance, permet une attente réduite, des trajets directs et une réservation souple via l'appli mobile Chronopro.

- **Le marché couvert desservi !**

La grande nouveauté de la rentrée au centre-ville de Mulhouse est l'**extension du circuit de la navette électrique jusqu'au Marché du Canal Couvert**.

- **Site et application Soléo refondus**

Après plusieurs mois de travail, le site web Soléo fait peau neuve et devient Responsive Web Design. Son contenu **s'adapte automatiquement à tous types d'écran**, du Smartphone au PC en passant par la tablette pour une utilisation facilitée en situation de mobilité. Son ergonomie est par ailleurs améliorée tout comme celle de l'application mobile Soléo, elle aussi refondue cette année, cinq ans après sa sortie : **nouveau design et nouvelles fonctionnalités pour une navigation plus rapide et intuitive**.

- **Un site de lecture entièrement gratuit !**

En mars, Soléo lançait son tout nouveau service, **Smart Trip, une plateforme d'histoires gratuites disponibles depuis un Smartphone**. Grâce à ce nouveau site mobile, les voyageurs ont la possibilité d'avoir à plus de 2000 histoires courtes entièrement gratuites.

- **Les réservations Filéo possible depuis internet**

Il est désormais possible de faire ses **réservations Filéo directement en ligne** sur le site internet Soléo.

2018 : Intégration de 6 communes

- **Soléo intègre 6 nouvelles communes**

Bantzenheim, Chalampé, Hombourg, Niffer, Ottmarsheim et Petit-Landau ont rejoint m2A depuis 2017 ; ces communes bénéficient progressivement des services de l'agglomération. Sur le plan du transport, l'intégration au réseau Soléo s'est faite en plusieurs étapes.

- **Le Compte mobilité, un projet m2A, une 1ère en Europe**

La rentrée est marquée par une évolution majeure, le lancement du Compte Mobilité, innovation unique en Europe visant à favoriser la mobilité de tous ! Un produit innovant permettant aux habitants de **bénéficier de l'ensemble des services de transport locaux bus, tramway, parking, vélos et voitures en libre-service** depuis l'appli "Compte Mobilité ».

2019 : Un nouveau réseau de bus et 5 bus électriques

- **Un nouveau réseau de bus**

M2A et Soléa font évoluer le réseau de transport urbain de l'agglomération et lancent, le 2 septembre, un nouveau réseau de bus incluant des dessertes et des parcours renouvelés. La volonté de m2A est de disposer d'un véritable réseau de territoire, plus simple et plus efficace avec l'objectif de mieux répondre aux besoins des habitants et de tous ceux qui se déplacent dans l'agglomération. Les trajets sont plus directs pour plus d'efficacité et le réseau couvre davantage le territoire.

- **Arrivée de 5 bus électriques**

M2A, au cœur de la transition énergétique avec l'arrivée de 5 bus 100% électriques chez Soléa. En exploitation, les véhicules électriques n'émettent plus directement de gaz à effet de serre, roulent sans bruit, permettent à la fois d'améliorer la qualité de l'air, avec l'absence de combustion, et aussi le confort des usagers autant que des résidents. Ainsi, l'acquisition de ces bus électriques permet d'éviter l'émission de près de 207 tonnes de CO² par an.

2021 : Bus au Biogaz Naturel Comprimé

Plus de 20 bus fonctionnant au biogaz Naturel Comprimé (GNC) ont été accueillis dès le mois d'avril conformément à l'engagement de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) en matière de transition écologique, énergétique et dans le cadre de son Plan Climat. La loi relative à la transition écologique pour la croissance verte (LTECV) impose en effet aux collectivités territoriales d'acquiescer au moins 50% de véhicules à faible émissions dans le cadre du renouvellement de la flotte de transport publique. Avec sa stratégie ambitieuse de 100% de véhicules à faibles émissions engagée dès 2019, m2A concrétise la transformation et la modernisation du réseau de transport en commun avec le remplacement, à terme, de 100% des bus à moteur diesel. D'ici à 2024, la flotte de bus comptera plus d'une quarantaine de bus au biogaz : 26 bus standards et 15 bus articulés qui auront remplacé autant de bus diesel en fin d'exploitation.