

# Aménagement du territoire transfrontalier : Enjeux dans l'Eurodistrict Saar Moselle à l'exemple du transport en commun transfrontalier

PRIANON Isabelle

[www.saarmoselle.org](http://www.saarmoselle.org) / [info@saarmoselle.org](mailto:info@saarmoselle.org) / 0049(0)681/506-8010

L'Eurodistrict SaarMoselle s'est fixé pour objectif de développer une véritable agglomération transfrontalière. L'espace SaarMoselle ne pourra toutefois se développer que si les contraintes existant encore dans différents domaines du fait de l'ancienne frontière disparaissent. Parmi ces contraintes et enjeux, on trouve la thématique du transport en commun transfrontalier. En effet, on constate que l'utilisation des transports en commun transfrontalier n'est que marginal. Cet exposé présente une partie des raisons qui expliquent la situation actuelle mais aussi les acquis du transport en commun transfrontalier ainsi que deux projets à enjeu.

## 1) Contexte général de la coopération transfrontalière dans l'agglomération SaarMoselle

Dans l'espace SaarMoselle, la coopération transfrontalière est structurée depuis 1997 ; d'abord au travers de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir, puis à partir de 2010 avec la Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) Eurodistrict SaarMoselle. L'Eurodistrict SaarMoselle est un groupement de 10 intercommunalités et „Kreise“ (8 membres, 2 partenaires associés), qui représente une agglomération de 800.000 habitants (2/3 en Sarre, 1/3 en Moselle).

Le territoire de l'Eurodistrict ne connaît pas de frontières naturelles entre la France et l'Allemagne. Bien au contraire, une histoire culturelle et industrielle commune ainsi que le dialecte franc-mosellan imprègnent les relations sarro-mosellanes.

Le GECT peut intervenir dans les domaines de compétence communs de ses membres:

- l'aménagement du territoire,

1



Projet cofinancé par le Fonds européen de développement régional dans le cadre du programme INTERREG IVA Grande Région  
*L'Union européenne investit dans votre avenir.*

Gefördert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des Programms INTERREG IVA Großregion  
*Die Europäische Union investiert in Ihre Zukunft.*



- le transport,
- le marketing territorial et le développement économique,
- l'énergie,
- le tourisme et la culture,
- le domaine social (par exemple la petite enfance ou la prévention sanitaire...).

Du fait de l'interprétation restrictive du Règlement (CE) n° 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 5 juillet 2006, relatif à un groupement européen de coopération territoriale par l'Etat français, une réelle délégation des compétences des membres à l'Eurodistrict n'est pas possible. C'est pourquoi, l'Eurodistrict ne réalise „que“ des missions que ses membres lui confient. La structure commune est en particulier chargée de représenter les intérêts de membres communaux auprès des collectivités territoriales de plus haut niveau, d'initier, de soutenir ou de réaliser elle-même des projets sur le territoire du GECT.

L'Eurodistrict finance ses activités grâce à des fonds propres (Participation des membres à hauteur de 80 centimes d'euro par habitant), des fonds FEDER ainsi que des fonds régionaux et nationaux.

## **2) Conditions générales du transport public dans l'agglomération transfrontalière SaarMoselle**

### *2.1) Cadre légal et institutionnel*

« Dans le secteur des transports publics terrestres de voyageurs, les services réguliers requièrent une autorisation de l'Etat. Cette autorisation est délivrée sur le fondement de la législation nationale respective. En République fédérale d'Allemagne, il s'agit en l'occurrence de la loi relative au transport de personnes (*Personenbeförderungsgesetz* - PBefG). Il appartient ensuite aux *Länder* de déterminer les autorités délivrant respectivement les autorisations au niveau régional. En Sarre, la fonction d'autorité publique délivrante a été attribuée à la société *Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH* (VGS) par concession de droit public du gouvernement régional. En application de la PBefG, la procédure administrative liée à la délivrance ou au refus d'une autorisation y est également fondée, au plan juridique, sur la législation locale relative aux procédures administratives (*Verwaltungsverfahrensgesetz*). S'agissant des autorisations concernant les transports publics terrestres de voyageurs franchissant les frontières nationales, il faut de plus se référer aux dispositions du règlement (CE) 1073/2009. Côté français, dans le département de la Moselle, la fonction d'autorité publique délivrante est-elle assurée par la Direction Régionale de l'Équipement de la Lorraine à Metz en application de la législation française, le règlement (CE) 1073/2009 étant également à prendre en considération dans le cas de procédures d'autorisation transfrontalières.

(...)

Les autorités locales compétentes sont juridiquement définies au règlement (CE) 1370/2007. Cette norme constitue le droit directement applicable dans tous les Etats membres de l'UE.

Ce règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir. Le règlement s'applique ainsi aux services de transport non commerciaux mis en place et subventionnés par des autorités compétentes.

Les « organismes gestionnaires sarrois », dénommés autorités locales compétentes selon la définition du règlement (CE) 1370/2007, sont :

- le *Land* pour le transport public de voyageurs par chemin de fer
- les districts de Saint-Wendel, de Merzig-Wadern, de Sarrelouis, de Saarpfalz, le syndicat intercommunal de transport public Sarre (*Zweckverband Personennahverkehr Saarland*), le syndicat intercommunal *Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken*, les municipalités de Sarrebruck, Völklingen et Neunkirchen pour le transport public de voyageurs hors chemin de fer. »<sup>1</sup>

Les autorités locales compétentes coté français sont, en matière de transport ferroviaire de personnes, le Conseil régional de Lorraine, pour le transport en bus interurbain dans le Département de la Moselle, le conseil général de Moselle, pour le transport urbain, les intercommunalités, quand celles-ci ont pris la compétence par délibération, et pour le transport transfrontalier, l'Etat représenté par la direction de Metz citée auparavant.

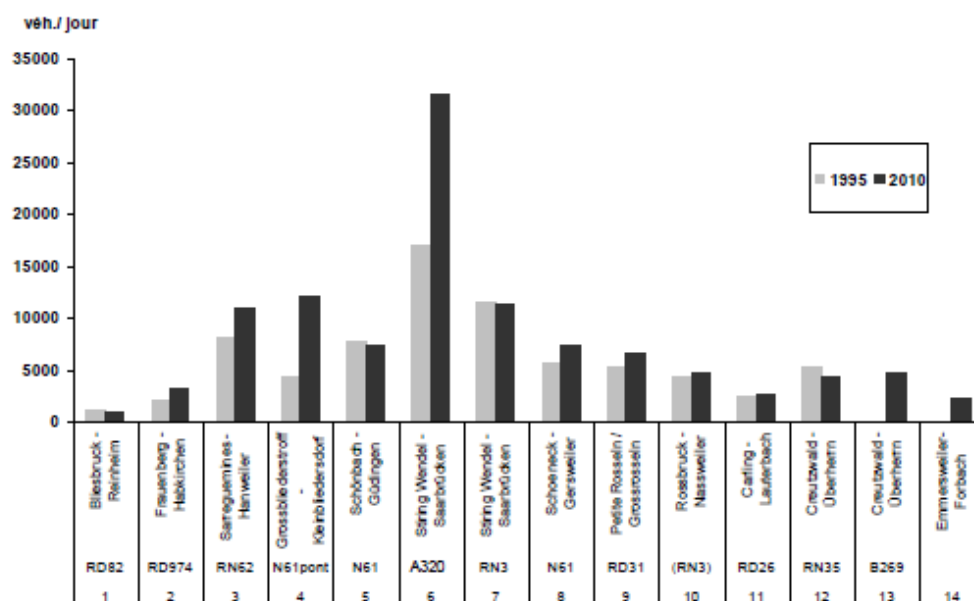
## 2.2) Analyse et schéma de transport pour l'espace SaarMoselle

La réalisation d'une enquête cordon importante a permis de reconstituer le trafic routier et le trafic en transports collectifs transfrontalier. Cette enquête cordonroutière a été menée

- ▶ à 14 postes frontaliers (interviews des conducteurs VL + comptages automatiques) entre Creutzwald et Überherrn à l'Ouest du périmètre et Bliesbruck et Reinheim à l'Est ;
- ▶ dans tous les transports collectifs transfrontaliers (trains, Saarbahn, bus).

---

1 Raimund LINXWEILER, Vermerk vom 9.3.2012 zum Thema Grenzüberschreitende Buslinien St. Avold - Forbach - Saarbrücken



Remarque : Cette figure compare les données de l'enquête cordon de 1995 et de l'enquête cordon actuelle. En 1995, les comptages comprenaient 12 postes tandis que 14 postes ont été analysés en 2010 : Emmersweiler-Forbach n'a pas été pris en compte en 1995 et le détournement de Creutzwald est en service seulement depuis novembre 2009.

#### Développement du transport depuis 1995

Sur ces 14 postes frontaliers routiers, on dénombre 109.000 véhicules par jour, dont 100.000 véhicules légers (VL), avec un taux d'occupation de 1,3 personnes.

Par conséquent, le trafic routier a augmenté de 47% depuis 1995, soit une évolution annuelle de 2,6%.

L'évolution du trafic est plus forte que la moyenne dans les corridors Forbach-Saarbrücken, Sarreguemines-Saarbrücken et (Saint Avold) – Creutzwald –Überherrn - (Saarlouis). La hausse du trafic est due aux déplacements liés aux motifs suivants : achats, visites et loisirs. Le volume des déplacements domicile-travail est stable.

En 2010, on compte 1.200 passages transfrontaliers dans les transports collectifs par jour, les deux sens confondus, soit une évolution importante de 130% par rapport à 1995. Ainsi, l'évolution des passages frontaliers en TC est plus importante que celle en voiture. Pourtant, les parts modales restent faibles (1%).

99% des passages frontaliers se font dans les corridors Saarbrücken - Forbach et Saarbrücken – Sarreguemines.

Parmi les automobilistes dans les corridors desservis par les TC, 6% ont déjà pensé à prendre les transports en commun pour leur déplacement et 8% ont un avis plutôt positif mais moins prononcé. Par conséquent, environ 4.000 personnes se montrent intéressées par les transports en commun, soit plus de trois fois la demande actuelle.

Seulement 1 % des déplacements transfrontaliers était assuré par les TC. En règle générale, ce chiffre s'élève à environ 15% des transports dans une agglomération de la taille de SaarMoselle. Pour expliquer ce taux de pourcentage extrêmement faible que comporte le TC en matière de déplacements, on peut citer, entre autres, les raisons suivantes:

- Jusqu'au moment de l'enquête, l'offre manquait de transparence (plusieurs autorités des transports, pas d'horaires synchronisés, pas de concertation sur les prix).
- L'offre n'était pas suffisante.

Sur la base du diagnostic, les recommandations suivantes ont été formulées :

Les transports collectifs transfrontaliers doivent

- ▶ constituer une offre „visible“ comme la Saarbahn à Sarreguemines,
- ▶ se concentrer sur les axes avec un fort potentiel de demande,
- ▶ être bien connectés avec les transports collectifs locaux et nationaux, ainsi qu'avec les modes individuels (B+R, P+R).

Il est par ailleurs recommandé de projeter une deuxième ligne de tram-train transfrontalière dans le corridor Saarbrücken – Forbach :

- ▶ Cette relation présente le potentiel TC le plus élevé dans l'Eurodistrict.
- ▶ Le tram-train peut circuler sur le réseau de tram de Saarbrücken.
- ▶ L'itinéraire et les arrêts supplémentaires (par exemple à Stiring-Wendel ou l'Eurozone Forbach) sont encore à étudier.
- ▶ Une étude approfondie du corridor du tram-train est recommandée.
- ▶ Les autres offres de transport devront s'orienter sur cette nouvelle offre de tram-train.

L'Eurodistrict de SaarMoselle et ses partenaires organisent désormais leurs actions en matière de « TC transfrontalier » sur la base des recommandations issues de l'enquête effectuée. D'une part, ils se sont efforcés de sauvegarder la ligne de bus entre Sarrebruck et St. Avold (à savoir celle ayant le potentiel le plus élevé). D'autre part, ils ont franchi les prochaines étapes nécessaires vers « la création d'une ligne de la Saarbahn entre Sarrebruck et Forbach ».

### **3) Projets transfrontaliers mis en œuvre par l'Eurodistrict et ses partenaires**

#### *3.1.) La ligne de bus transfrontalière entre Sarrebruck et St. Avold*

Pour ce qui est des déplacements dans la zone (St. Avold / Forbach / Sarrebruck), on compte 15.800 déplacements par jour en voiture et 650 déplacements par TC. La quote-part du TC s'y élève à environ 4%. Parmi les automobilistes 1.300 personnes s'intéressent au TC ce qui correspond à un chiffre d'environ deux fois la demande actuelle.

Dû à un fort potentiel de demande, on a créé une ligne de bus entre Sarrebruck et St. Avold qui a bénéficié pendant plusieurs années d'une subvention par des fonds FEDER. Etant donné qu'après l'écoulement de la période de ce subventionnement l'un des organismes de co-financement a refusé de payer un montant plus élevé en compensation du déficit, le Land de la Sarre a couvert ce déficit à lui seul.

Peu après, il s'est vu réprimander cependant par la Cour des comptes qui a fait remarquer que la Sarre n'est autorisée à combler qu'une partie du déficit puisque la ligne de bus ne la traverse que partiellement. Voilà pourquoi au bout de l'année 2011, la fin de la ligne était en ligne de mire.

Par la suite, le Land de la Sarre et l'entreprise de transport concernée s'adressaient à l'Eurodistrict afin de trouver une solution au problème du financement de la ligne de bus. Pendant toute une année, on a mené des négociations avec les collectivités françaises : le département de la Moselle et les trois intercommunalités françaises concernées. Au début de l'année 2013, la conception de la ligne a été modifiée en termes d'une modification de son trajet et de la position de ses arrêts, d'une meilleure cadence, d'un ajustement des horaires (par concertation entre les sociétés et autorités de transport, mais aussi avec les grandes entreprises et établissements d'enseignement étant situés le long de la ligne), de prix plus transparents et d'une meilleure communication.

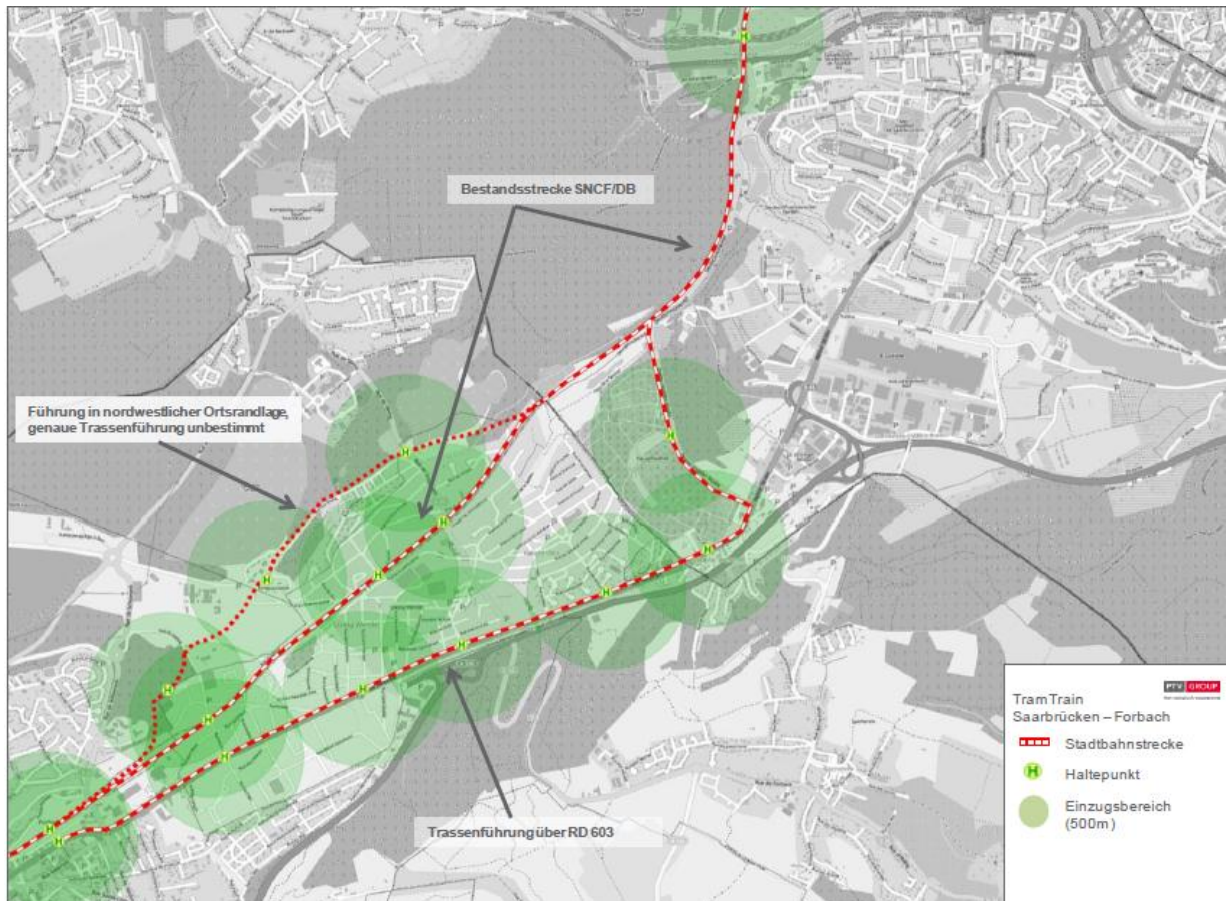
Il faut s'attendre à ce que dans un premier temps, ces modifications fassent encore augmenter le déficit (cadence plus élevée = plus de kilomètres parcourus = déficit plus important). Mais à moyen terme le déficit devrait diminuer grâce à des recettes plus importantes.

Avant la réalisation du nouveau concept, à peu près 70.000 passagers ont utilisé cette ligne par an, chiffre qui doit monter à 100.000 une fois le premier exercice terminé. En 2013, après l'écoulement des 2/3 de l'exercice, on avait déjà atteint 75% de l'objectif que l'on s'était fixé. Le nouveau concept semble donc faire ses preuves. Les partenaires du projet se sont accordé une période d'environ 3 ans avant qu'ils prennent une décision définitive par rapport à la prolongation de leur soutien.

*3.2) Etude de faisabilité relative à un élargissement de la Saarbahn en direction de Forbach*  
Sur la base des recommandations formulées dans l'étude « ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est [Le transport public dans la métropole de Sarrebruck-Moselle Est] » l'Eurodistrict et les partenaires de Sarrebruck ainsi que ceux de Forbach ont poursuivi leurs réflexions à l'égard d'un élargissement de la Saarbahn en direction de Forbach.

Dans un premier temps, on a examiné des variantes de tracés qui utiliseraient, soit des voies des Chemins de Fer allemands (DB) ou de la SNCF déjà existantes, soit seraient menées à travers de nouvelles voies.





Plan relatif à l'étude du potentiel du corridor de TramTrain Sarrebruck – Forbach

| Bewertungskriterium                     | Bestands-strecke | Trassenführung über RD603 | Trasse in NW Ortsrandlage |
|---|------------------|---------------------------|---------------------------|
| Strecken-km Forbach Bf. - SB Hbf.       | 10,0             | 11,4                      | 10,0                      |
| Strecken-km Neubau                      | 0,0              | 6,4                       | 4,1                       |
| Anzahl Haltepunkte Forbach Bf. - Messe  | 5                | 8                         | 5                         |
| Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich | 12.300           | 11.700                    | 8.700                     |
| Fahrzeit bis SB Hbf., einfach [min]     | 12               | 16                        | 14                        |
| Technische Machbarkeit                  | -                | -                         | ---                       |
| Eingriffe mIV                           | 0                | --                        | -                         |
| Baukostenschätzung [Mio.€]              | 20-30            | 70-80                     | 50-60                     |
| Betriebskosten Bus [T€/Jahr]            | -599             | -655                      | -449                      |
| Laufleistung Bus [Tkm/Jahr]             | -200             | -218                      | -150                      |
| Betriebskosten Stadtbahn [T€/Jahr]      | 1.217            | 1.384                     | 1.213                     |
| Prognostizierter Fahrgastgewinn         | 1.200            | 1.200                     | 1.000                     |
| <b>gesamt</b>                           | <b>++</b>        | <b>0</b>                  | <b>-</b>                  |

Tableau d'évaluation

Selon cette étude le tracé existant s'est présenté comme étant plus favorable que de nouveaux tracés qui seraient à construire. En raison des changements de système fréquents, le tracé existant comporte, par contre, des inconvénients vis-à-vis des nouveaux tracés. A cela s'ajoute que du fait de l'impôt forfaitaire sur les entreprises de réseaux français (IFER) et due à la « taxe d'arrêt », les frais d'exploitation de la ligne seraient tellement élevés que cette dernière n'aurait aucune chance de persister de façon durable.

Après avoir mené des entretiens dans le ministère des transports de la Sarre, on a très vite compris, de l'autre côté, que les coûts d'investissement soulevés par la construction d'un tracé complètement nouveau seraient beaucoup trop importants pour pouvoir les supporter à moyen terme.

C'est la raison pour laquelle l'étude de faisabilité doit être basée sur une autre approche : on veut examiner à quel point on pourrait réactiver les anciennes voies qui étaient utilisées, autrefois, par des entreprises de l'industrie minière ou bien comment on pourrait relier celles-ci avec de nouveaux tronçons.

L'étude de faisabilité doit être entamée au premier trimestre de 2014.