

Sarrebruck-Forbach, un avenir tracé

L'Eurodistrict SaarMoselle vient de dévoiler les résultats d'une longue étude sur la création d'un transport en commun entre Sarrebruck et Forbach. Judicieux à la vue du nombre d'usagers potentiels, ce projet doit encore trouver des financeurs : son coût varierait entre 103 et 514 millions d'euros, selon le trajet et le mode de transport adoptés.

70 ans après l'arrêt d'une ligne de tramway circulant entre Petite-Rosselle et la Brème d'Or, à la frontière allemande, Forbach n'a jamais été aussi proche de renouer avec un transport en commun sur rail en direction de Sarrebruck. Par le biais de l'Euro-district SaarMoselle, le bureau d'études Drees & Sommer vient de dévoiler les résultats de son enquête de faisabilité sur la création d'un tram-train entre la capitale du land de Sarre et celle de la Moselle-Est. De quoi avancer des projets de tra-cés précis, plusieurs hypothèses dans le mode de transport possible et surtout le coût hypothétique d'une telle infrastructure : entre Forbach et Sarrebruck, la réalisation d'un itinéraire en tram-train reviendrait au moins à 133 millions d'euros, contre 103 millions d'euros s'il était réalisé pour un bus à haut niveau de service comme le Mettis à Metz. Si cet itinéraire était poursuivi avec la création d'une petite boucle (Forbach, Grossrosseln, Völklingen Sarrebruck) ou d'une grande boucle (Forbach, Freyming-Merlebach, Carling, L'Hôpital, Creutzwald, Falck, Überhern, Völklingen, Sarrebruck), uniquement envisageables en tram-train, l'impact financier avoisinerait respectivement jusqu'à 314 et 514 millions d'euros.

Structurer un territoire

Colonne vertébrale de ce dessein, la liaison Forbach-Sarrebruck reste prioritaire pour les porteurs du projet français et allemands situés de par et d'autre de la frontière (voir ci-dessous). A terme, certains d'entre eux attendent avec ferveur l'idée d'une grande boucle de ce tram-train pour permettre de structurer l'Euro-district, et son bassin de vie de plus de 600 000 habitants, autour de la ville-centre sarrebruckoise.

Dès sa création en 2011, le schéma de cohérence territorial (Scot) Ros-selle et ses intercommunalités adhérentes (Warndt, Pays naborien, Freyming-Merlebach et l'Agglo de Forbach Porte de France) avaient évoqué l'intérêt d'un tel outil, pour rapprocher les différentes identités du bassin houiller.

Globalement, 127 000 voyages trans-frontaliers s'effectueraient quotidiennement sur le territoire de l'Eurodistrict SaarMoselle selon une étude datée de 2010. Dont 0,8% seulement en transport en commun. Concernant le seul trajet Forbach-Sarrebruck, « entre 15 300 et 22 100 personnes seraient susceptibles [d'utiliser un tram-train] chaque jour, dans les deux directions » d'après une enquête sur les transports menée par l'Eurodistrict en 2012. Enfin, près de 3 000 Français travailleraient sur la zone économique de la Brème d'Or, où se trouve notamment l'usine ZF.

Biberonnage

Au-delà de la confirmation du « réel potentiel pour la création et l'exploitation d'une mode de transport en commun, entre Sarrebruck et Forbach particulièrement », l'étude du bureau Drees & Sommer pose deux opportunités encourageantes sur le tracé empruntable entre les deux villes. En tram-train, un même début de parcours : il partirait de la gare de Forbach, longerait la rue Nationale, passerait la frontière vers Stiring-Wendel, la Brème d'Or et l'usine ZF, puis bifurquerait avant le jardin franco-allemand pour rejoindre les voies ferrées de la Deutsche Bahn. A cet endroit, la rame pourrait soit continuer sa route vers la gare de Sarrebruck, soit retourner vers la ville en empruntant la Gerweilerstrasse, la Heuduckstrasse, et le pont Wilhelm-Heinrich Brücke,



« jusqu'à la jonction avec le réseau existant de la Saarbahn en direction de la gare de Sarrebruck ».

Moins coûteuse, la solution d'un bus à haut niveau de service serait uniquement possible sur le second tracé. L'étude évoque aussi « des possibilités d'alimentation innovantes » pour ce TCSP (transport en commun en site propre) : la technique du « bi-beronnage », qui consiste à recharger à chaque arrêt la batterie d'un tram ou d'un bus par un bras articulé en 20 secondes, ou encore celle de la pile à combustible, « testée actuellement en Allemagne, qui produirait elle-même l'électricité qu'elle utilise. »

La décision finale, parmi cette myriade de possibles, reviendra aux partenaires du projet et à ses co-financeurs. Pas avant le printemps prochain.

Se transporter vers d'autres opportunités

L'étude de faisabilité du bureau Drees & Sommer a duré plus d'un an... et avant elle, la question de son financement tout autant. Si elle a pu voir le jour, c'est grâce aux subventions allouées par l'ensemble de ses partenaires (la communauté d'agglomération de Forbach, le Scot Rosselle, la ville de Sarrebruck, le Regionalverband de Sarrebruck, la Saarbahn et l'Eurodistrict SaarMoselle) accompagnées par une aide européenne au titre de l'Interreg IVB. Les résultats positifs de cette étude donnent aujourd'hui du grain à moudre à Paul Fellingner, président du Scot Rosselle et ardent partisan de cette idée de tram-train depuis toujours : « Il est maintenant clair qu'il est tout à fait possible techniquement de relier en TCSP (transport en commun en site propre, ndlr) les villes frontalières de Forbach et de Sarrebruck », s'enthousiasme-t-il.

Même optimisme du côté de Peter Gillo, président de l'Eurodistrict SaarMoselle : « La création d'un nouveau moyen de transport en commun n'est pas qu'un projet transfrontalier dans le domaine des transports », note l'élu allemand. « Il est évident que des investissements supplémentaires seront réalisés, dans la construction de logements ou encore dans l'industrie, ce qui aura des effets positifs sur le marché de l'emploi dans toute la métropole transfrontalière. »