



Révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Val de Rosselle



Rapport de présentation - Volet 2

Diagnostic territorial

Partie 6 : les mobilités et les infrastructures de
transport



SOMMAIRE

PARTIE 6 – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DYNAMIQUES DE DEPLACEMENT	3
1 – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	3
1.1 – LE RESEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER	3
1.2 – UN RESEAU FERROVIAIRE STRUCTURANT	5
1.3 – DES TRANSPORTS EN COMMUN	7
2 – LES DYNAMIQUES DE DEPLACEMENTS	9
2.1 – EVOLUTION DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS.....	9
2.2 – IMPACT SUR LE TRAFIC ROUTIER.....	12
3 – SYNTHÈSE DE L’OFFRE DE TRANSPORT PAR RAPPORT AUX BESOINS DE MOBILITÉ	13
3.1 – UNE ACCESSIBILITÉ INTERNE GLOBALEMENT SATISFAISANTE	13
3.2 – UN USAGE ENCORE LIMITE	13
3.3 – DES TRANSPORTS URBAINS PEU DÉVELOPPÉS ET CONCENTRÉS SUR CERTAINS CENTRES D’AGGLOMÉRATION	14
3.4 – DES FRANGES D’AGGLOMÉRATION ET DES SECTEURS PÉRIURBAINS MAL DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS PUBLICS	17
3.5 – DES LIAISONS TRANSFRONTALIÈRES PEU DÉVELOPPÉES	17
3.6 – UN MANQUE DE COORDINATION ENTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF.....	19
3.7 – DE TROP RARES AMÉNAGEMENTS POUR LES CYCLISTES.....	19
3.8 – LE TRAM-TRAIN, UN PROJET FÉDÉRATEUR MOTEUR DE LA REQUALIFICATION URBAINE ?	20
4 – LES INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES : UN ACCÈS INÉGAL ET UN ENJEU D’AVENIR	22
4.1 – LE SDTAN MOSELLE	22
4.2 – ÉTAT DES LIEUX DE LA COUVERTURE NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE	23
4.3 – LES PERSPECTIVES D’AMÉLIORATION DE LA SITUATION DU NUMÉRIQUE SUR LE VAL DE ROSSELLE	24
5 – SYNTHÈSE DES ENJEUX DE MOBILITÉ, D’AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE SUR LE TERRITOIRE	25

Un réseau de grandes infrastructures denses et efficaces

Le territoire du Val de Rosselle bénéficie d'un important réseau d'infrastructures de transport d'envergure nationale (A4, A320, RN 33).

Des grandes infrastructures routières qui desservent le territoire

La desserte autoroutière du Val de Rosselle est très performante. L'autoroute A4, reliant Paris à Strasbourg, traverse le territoire d'Est en Ouest. Cette autoroute à péage conserve une vocation de voie de transit, mais irrigue cependant très bien le territoire du SCoT avec les 3 diffuseurs de Saint-Avold, Freyming-Merlebach et Farébersviller.

L'autoroute A4 se scinde en deux au niveau de Freyming-Merlebach, une branche poursuivant vers Strasbourg et l'autre allant vers Sarrebruck via l'A 320. Cette autoroute gratuite joue un double rôle. Il s'agit d'abord d'une voie de transit sur l'axe Paris-Metz-Sarrebruck. Mais les très nombreux points d'accès, avec un diffuseur tous les 2 à 3 km, lui confèrent également un rôle d'autoroute urbaine entre Freyming-Merlebach, Forbach, Stiring-Wendel et Sarrebruck. Passant à proximité immédiate de zones urbanisées, elle est source de nuisances et est parfois synonyme de coupures urbaines.

Le Val de Rosselle bénéficie également du réseau autoroutier sarrois, dont l'autoroute A 620, qui traverse Sarrebruck, et relie la Sarre à Luxembourg et à la Belgique à l'Ouest, à Francfort et Mannheim à l'Est.

Le réseau autoroutier desservant le territoire est complété par quelques axes routiers d'envergure nationale. La RN 33 entre Saint-Avold et la frontière allemande à Creutzwald, puis son prolongement vers Sarrelouis, joue un rôle important de liaison entre l'A 4 côté français et l'A 620 côté allemand. Il s'agit du seul axe important du territoire qui soit orienté du Nord au Sud. Les aménagements dont il a bénéficié, comme le contournement de Creutzwald, affirme cette vocation. A l'Est du territoire, la RN 62, majoritairement aménagée à deux voies, relie Sarreguemines à Sarrebruck suivant un axe parallèle.

Un réseau routier local à compléter et à hiérarchiser

Le réseau structurant de grandes infrastructures est complété par un réseau local, au maillage plus fin. Mais si le réseau structurant est clairement identifié et sa vocation nettement affirmée, ce n'est pas nécessairement le cas du réseau local. Les axes principaux permettent de relier le territoire du SCoT aux agglomérations limitrophes. Ils peuvent également assurer d'importantes fonctions à l'échelle locale, notamment les liaisons entre les principaux pôles ou l'accessibilité au réseau autoroutier.

- A l'Est du territoire, la **RN61**, majoritairement aménagée à deux voies, relie Sarreguemines à Sarrebruck suivant un axe parallèle.

- La **RD603**, qui relie Metz à Sarrebruck en traversant Saint-Avold, Hombourg-Haut, Freyming-Merlebach, Forbach et Stiring-Wendel, est un axe majeur à l'échelle du SCoT. Elle constitue la colonne vertébrale de l'armature urbaine de Stiring-Wendel à Freyming-Merlebach. Dans cette section, elle est doublée par l'A 320 qui absorbe le trafic de transit, et n'assure plus que des fonctions urbaines essentiellement locales. Cependant, son héritage de route de transit est encore particulièrement marqué : emprise très large, contre-allées...

- La **RD 31Bis**, aménagée à deux fois deux voies, assure efficacement les trafics d'échanges entre Forbach et Sarreguemines, comme les échanges locaux entre Forbach, sa zone d'activités Sud de Behren-lès-Forbach.

- La **RD 910**, qui relie Metz à Sarreguemines via Faulquemont, Saint-Avold, Farébersviller et Sarreguemines, fait l'objet d'un ambitieux projet de déviation entre Seingbouse et Sarreguemines.

- La **RD 674**, qui relie Sarreguemines à Nancy en desservant les communes de la CC Agglo Saint-Avold Centre Mosellan dans un axe Nord-Est / Sud-Ouest et notamment les communes de Grostenquin et de Morhange.

Citons également le prolongement de la liaison entre l'échangeur de Saint-Avold sur l'A 4 et le centre de Saint-Avold, la RD 603 entre Saint-Avold et Dieuze, ainsi que la RD 656 reliant Saint-Avold à Sarrebourg.

1.2 – Un réseau ferroviaire structurant

Un important réseau ferroviaire

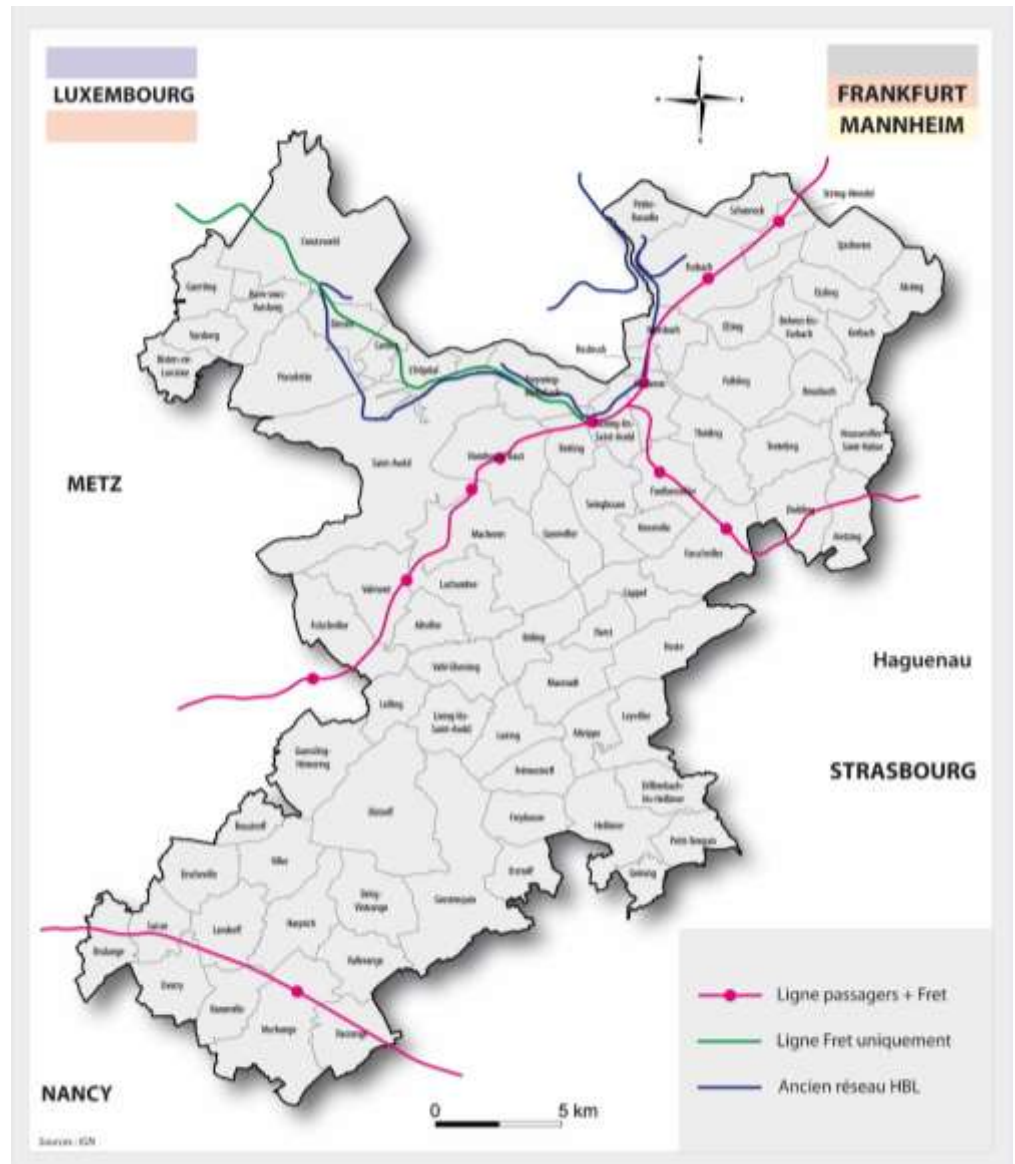
Le territoire du SCoT est remarquablement doté en infrastructures ferroviaires.

Deux lignes du réseau ferré national se croisent à Béning-les-Saint-Avoid :

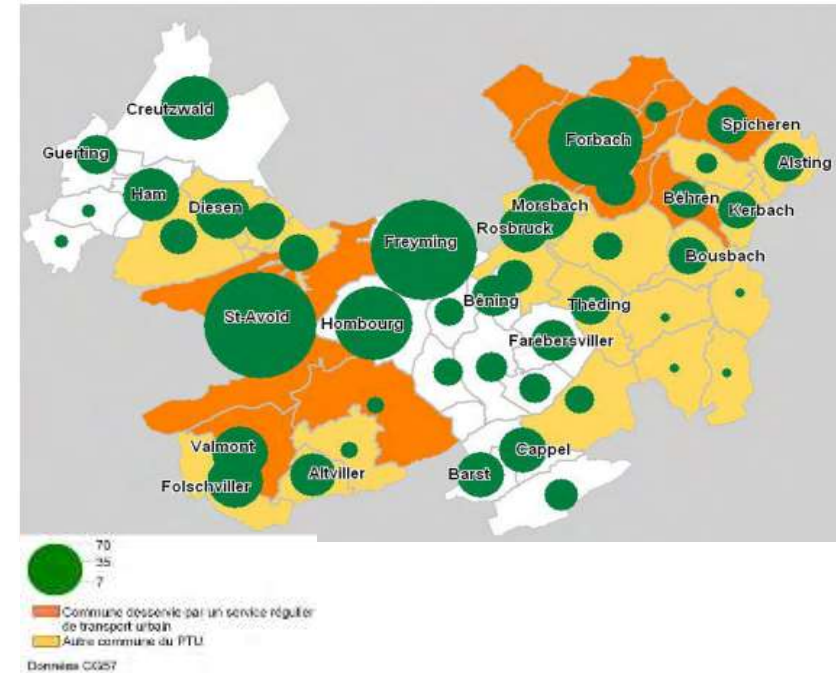
- **La ligne reliant Paris à Francfort via Metz et Sarrebruck**, qui traverse le territoire en longeant l'axe de la RN 3. Cette ligne est ouverte à la fois au trafic fret et au trafic passager. Quatre gares sont desservies sur le territoire du SCoT : Saint-Avoid, Hombourg-Haut, Béning et Forbach.
- **La ligne reliant Calais à Bâle via Thionville et Sarreguemines**, qui traverse le territoire d'Ouest en Est. Elle est ouverte au trafic fret comme au trafic passager dans sa partie Est, entre Béning et Sarreguemines. En revanche, la section située à l'Ouest de Béning n'est circulée que par des trains de marchandises. Une antenne de cette ligne relie Saarlouis à Creutzwald. Bien qu'appartenant au réseau ferré national, cette infrastructure n'est pas exploitée.
- **La ligne reliant Paris à Strasbourg**, passant par Morhange, au sud du territoire du Val de Roselle.

Le réseau national est complété par un remarquable réseau hérité des Houillères du Bassin de Lorraine. Sur le bassin industriel entre Creutzwald et Forbach, les HBL (Houillères du Bassin de Lorraine) disposaient d'un réseau ferré privé d'une longueur de plus de 200 km. Ce réseau reliait les unités de production, les sites de stockage, la cokerie de Carling, la centrale thermique Emile Huchet et les principales usines chimiques, notamment le site de Saint-Avoid-Nord – Carling.

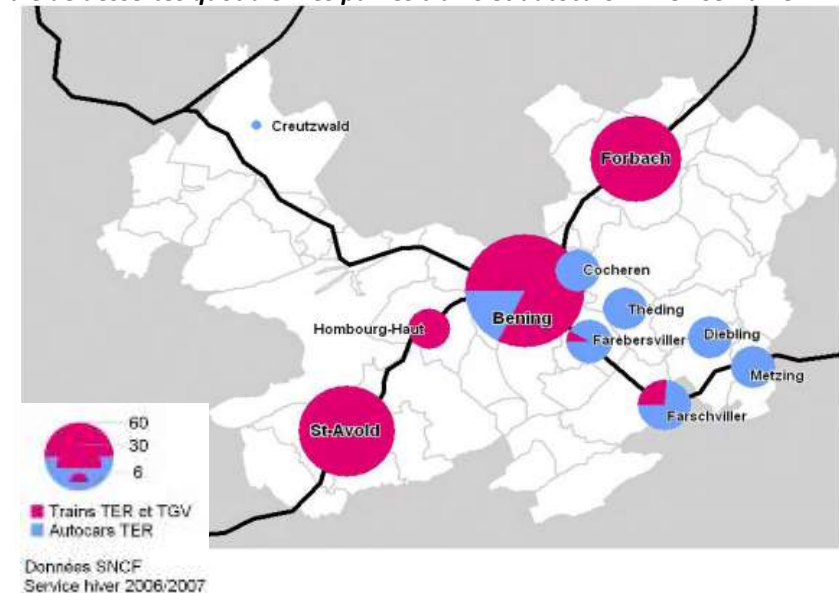
En 2001, suite à l'arrêt de l'exploitation minière, ce réseau ferré a été repris par VFLI-Cargo, une filiale privée de la SNCF créée à cette occasion. A la fois propriétaire du réseau et du matériel roulant, VFLI-Cargo est chargé d'exploiter et de développer le réseau ferré minier afin de répondre aux besoins des clients embranchés, comme les entreprises de plate-forme pétrochimique de Carling ou la centrale Emile Huchet.



Nombre de dessertes quotidiennes par les autocars TIM en semaine



Nombre de dessertes quotidiennes par les trains et autocars TER en semaine



Des gares ferroviaires parfois très excentrées

Il existe une dizaine de gares de voyageurs sur le territoire du SCoT. Le maillage est renforcé par une douzaine de points d'arrêts des autocars TER, situés principalement entre Béning et Sarreguemines.

Les gares sont fréquemment excentrées, voire complètement coupées du tissu urbain, par exemple :

- La gare de Saint-Avoid située à près de 2 kilomètres du centre-ville, dans un secteur non urbanisé. Elle est cependant reliée au centre-ville par le réseau de bus urbains.
- Bien qu'elle soit traversée par de nombreuses voies ferrées, la commune de Freyming-Merlebach ne dispose pas de gare : la gare de l'agglomération est à Béning-les-Saint-Avoid, dans un secteur peu urbanisé, à environ 3 km du centre de Freyming-Merlebach. Enclavée entre les autoroutes A4 et A320, elle est difficilement accessible depuis le centre de Freyming-Merlebach.

La gare de Forbach occupe en revanche une place centrale dans l'agglomération. Les autres gares sont situées aux franges des zones urbanisées.

Les services offerts en gare sont très variables. La gare de Forbach, entièrement rénovée en vue de l'arrivée du TGV Est Européen, offre une gamme de services complète : information, vente de billets, salle d'attente, commerces, etc.

Les gares de Béning et Saint-Avoid bénéficient de guichets et de salles d'attentes. Pour les autres, il s'agit de simples points d'arrêts disposant d'équipements rudimentaires.

Une bonne accessibilité aux métropoles régionales

Les pôles urbains de Forbach, Béning et Saint-Avold, situés sur la voie ferrée de Metz Sarrebruck, sont bien reliés à ces deux villes par les trains TER : une vingtaine d'allers-retours quotidiens en semaine vers Metz, une quinzaine vers Sarrebruck (certains nécessitant une correspondance en gare de Forbach). Certaines de ces liaisons sont également assurées par le réseau TIM. Ce réseau assure une quinzaine d'allers-retours quotidiens entre Metz et Saint-Avold ainsi qu'entre Saint-Avold et Forbach et concurrence directement les trains TER effectuant la même liaison.

Grâce à l'arrivée du TGV EST européen en juin 2007, la gare de Forbach constitue un maillon central de l'axe Paris-Francfort. La ville se situe maintenant à 1h45 de Paris contre près de 4h avant l'arrivée du TGV. En revanche, le nombre de trains directs vers Paris a été réduit de 3 allers-retours par jour à 2.

Depuis la mise en service du TGV-Est Européen, la gare de Saint-Avold n'est plus desservie que par les trains TER Métrolor. Auparavant, elle bénéficiait de l'arrêt des trains Corail internationaux Paris - Metz - Saarbrücken - Francfort. Les correspondances avec le TGV seront assurées par les trains TER reliant Metz à Forbach via Saint-Avold.

Le secteur de Creutzwald à l'écart de la ligne de chemin de fer Metz-Sarrebruck, est très difficilement accessible par le réseau régional : l'agglomération n'est desservie que par 2 autocars TER par jour et par sens en direction de Thionville reliée à Metz par le réseau TIM, qui assure plus d'une douzaine d'allers-retours quotidiens.

1.3 – Des transports en commun

Les transports collectifs, un contexte institutionnel particulièrement complexe

En France, l'organisation des transports collectifs est fixée par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. Quatre types d'acteurs interviennent en tant qu'autorités organisatrices des transports de voyageurs :

- **Les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU)** sont chargées de l'organisation des transports publics de personnes à l'intérieur d'un Périmètre des Transports Urbains (PTU). Le PTU correspond également à la zone sur laquelle les AOTU prélèvent un versement transport, taxe payée par les entreprises de plus de 9 salariés au profit du développement des transports collectifs.

Les AOTU sont des communes, des groupements de communes ou des groupements mixtes, pouvant par exemple associer un groupement de communes avec le département.

Deux AOTU sont constituées sur le territoire du SCoT : La Communauté d'Agglomération de Forbach et de la Communauté de Communes du Pays Naborien, qui exercent leur compétence sur leur territoire respectif. A l'inverse, les Communautés de Communes de Freyming-Merlebach, du Warndt et de la Houve ne disposent pas de services de transports urbains.

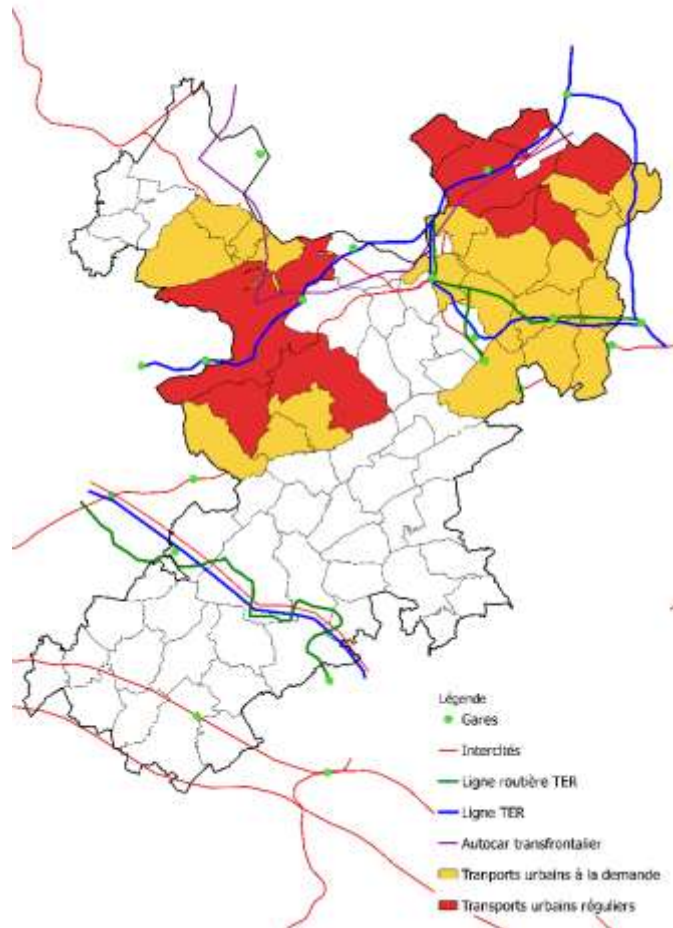
- **Les départements** organisent les transports routiers non urbains d'intérêt départemental. Cela concerne essentiellement les réseaux d'autocars interurbains, même si depuis peu les Départements peuvent également organiser des transports ferrés ou guidés non urbains et d'intérêt local. En l'absence de convention avec l'AOTU concernée, le Département ne peut pas assurer des déplacements internes à un PTU. Ainsi, le Département de la Moselle gère le réseau d'autocars interurbains TIM, qui dessert la plupart des communes du Val de Rosselle.

- **Les Régions** sont chargées de l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs par les Trains Express Régionaux (TER), ainsi que des transports routiers d'intérêt régional. La Région Lorraine gère donc les trains TER et assure l'organisation de plusieurs lignes d'autocars TER.

- **L'Etat** est l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt national, en particulier des trains grandes lignes et TGV.

Le cadre institutionnel se complexifie dès lors qu'il s'agit de transports transfrontaliers de voyageurs. En France, aucun texte ne régit l'organisation des transports transfrontaliers. C'est ainsi que ces derniers dépendent essentiellement de l'initiative directe des transporteurs, les autorités se contentant de délivrer les autorisations. Cela pose la question de l'intervention des collectivités territoriales en termes d'organisation et de financement, les collectivités territoriales souhaitant souvent intervenir pour prendre l'initiative de la création de services qui ne sont pas remplis par l'initiative privée et le cas échéant, prendre en charge les déficits potentiels.

Offre de transports en commun suivant la commune



Des liaisons interurbaines relativement fréquentes et performantes

Trois réseaux assurent les liaisons interurbaines : le réseau ferroviaire national (trains grandes lignes et TGV), le réseau ferroviaire régional (trains et autocars TER), ainsi que le réseau d'autocars départemental TIM.

Les vocations de ces réseaux sont distinctes : le réseau ferroviaire national cherche à relier entre elles les grandes agglomérations, la maille se situe à l'échelle nationale. Le réseau départemental assure une desserte entre les différentes communes, voire entre les différents quartiers, suivant une maille locale, le réseau régional visant une maille intermédiaire.

La différenciation entre ces vocations est claire entre le réseau national, qui ne dessert que les gares de Forbach et de Saint-Avold par les trains grandes lignes, et les autres réseaux. Mais cette différenciation est moins évidente entre les réseaux régional et départemental, les deux se concurrençant parfois sur certaines liaisons.

2 – LES DYNAMIQUES DE DEPLACEMENTS

2.1 – Evolution des déplacements quotidiens

Une mobilité quotidienne marquée par l'importance des échanges avec l'Allemagne...

A l'échelle de la Lorraine, les déplacements professionnels quotidiens des Lorrains se concentrent principalement autour de quatre grandes agglomérations (Metz, Thionville, Nancy et Epinal), marquant ainsi l'attractivité du Sillon Lorrain. Le bassin houiller dans lequel le Val de Rosselle est inscrit échappe à cette attractivité et fonctionne sur une autre logique, notamment avec le secteur de Sarrebruck.

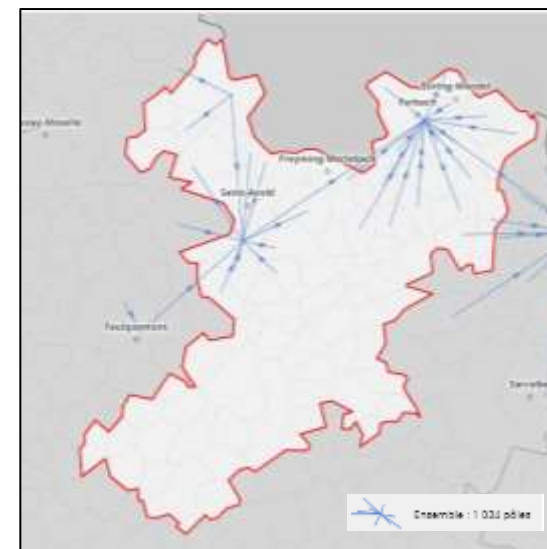
Si des échanges sont effectués entre le territoire du SCoT et l'agglomération messine, le territoire du Val de Rosselle fonctionne davantage avec l'Allemagne qu'avec Metz, préfecture de la région, et qu'avec les autres Etablissements Publics de Coopération Intercommunale localisées à proximité.

Selon les résultats du recensement de 2012, le Val de Rosselle compte 63 677 actifs, dont 63 %, qui habitent et travaillent sur le territoire.

Environ 16 % des actifs occupés (plus de 10 000 actifs) se dirigent vers l'étranger, principalement en Allemagne qui est de loin le premier pourvoyeur d'emplois à l'extérieur du territoire. Cela traduit ainsi une forte dépendance vis-à-vis des emplois allemands pour les habitants du Val de Rosselle.

Ce sont sans surprise les communes situées à proximité de la frontière (Forbach, Stiring-Wendel, Petite-Rosselle, Freyming-Merlebach, Creutzwald...) qui émettent le plus de déplacements domicile-travail vers l'Allemagne.

Synthèse des flux domicile / travail



Source : INSEE 2015

...mais qui tend à se réduire

Le moteur transfrontalier vers l'Allemagne (Sarre) s'est nettement ralenti : -18 % depuis le Val de Rosselle entre 1999 et 2007. Alors que le nombre de frontaliers en Allemagne a augmenté jusqu'en 2001, sa baisse constante jusqu'en 2007 est due à la disparition d'environ 2 000 emplois frontaliers lorrains dans l'industrie des deux Länder (Sarre et Rhénanie-Palatinat) depuis 1999. L'Allemagne, historiquement attractive par son industrie et première destination avant 1991 a donc réduit sa part en tant que destination des travailleurs frontaliers lorrains.

A noter que la mutation économique des pays « receveurs » entraîne celle des profils de frontaliers. Ainsi, le nombre de frontaliers « ouvriers » a nettement chuté. Sur l'ensemble du secteur Est de la Moselle (SCoT du Val de Rosselle (CC de la Houve compris), SCoT de Sarreguemines, CC du Bouzonvillois), une perte de 3 200 postes d'ouvriers est enregistrée.

Les échanges avec les territoires voisins français

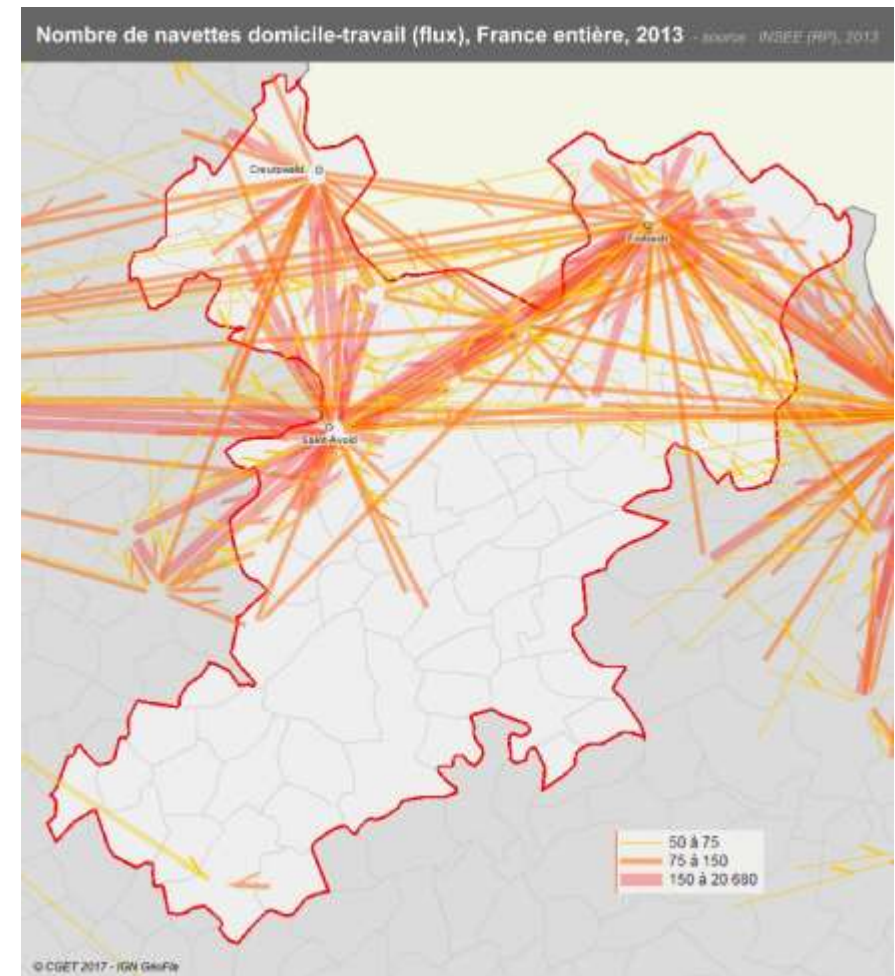
Les échanges entre le territoire du SCoT et le reste de la Moselle sont également importants : plus de 35 000 habitants travaillent dans le département de la Moselle, principalement sur l'agglomération de Metz et des communes de Sarreguemines, Hambach et Faulquemont.

A l'intérieur du territoire, les principaux pôles urbains structurent la mobilité domicile-travail

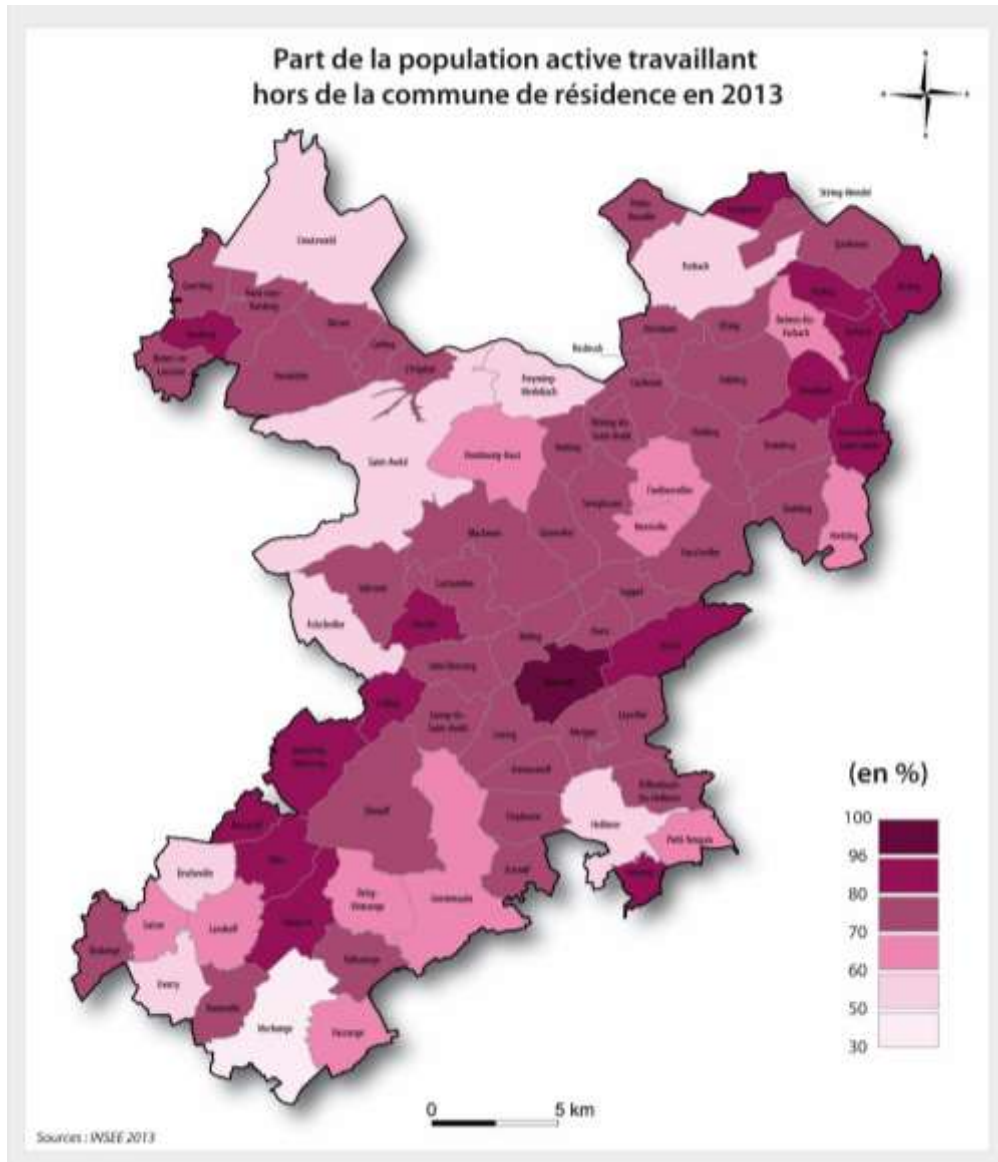
Une très grande majorité des navettes domicile-travail internes au territoire du Val de Rosselle sont à destination de l'un des quatre principaux pôles d'emplois : Forbach, Freyming-Merlebach, Saint-Avold et Creutzwald.

	Part de la population active travaillant hors de la commune de résidence en 2013
CC de Warndt	66,10%
<i>Commune de Creutzwald</i>	56,30%
CA de Saint-Avold Synergie	71,70%
<i>Commune de Saint-Avold</i>	52,80%
CC de Freyming-Merlebach	75,10%
<i>Commune de Freyming-Merlebach</i>	65,50%
CA de Forbach -Porte de France	77,30%
<i>Commune de Forbach</i>	54,30%
SCoT Val de Rosselle	74,10%
Moselle	73,70%

Flux domicile-travail en 2013



Source : INSEE, 2013



Source : INSEE, 2013

2.2 – Impact sur le trafic routier

Des trafics routiers intenses et en hausse constante

Les trafics sont intenses sur certaines infrastructures routières, avec un pic à près de 40 000 véhicules par jour dont 10 % de poids lourds sur l'A 320 au niveau de Forbach. Ils atteignent environ 37 155 véhicules par jour sur l'A 4 entre Saint-Avold et Freyming.

Ces niveaux de trafics ne posent cependant pas de problèmes majeurs de congestion : on compte ainsi 51 000 véhicules par jour sur l'A 31 entre Metz et Nancy, 55 000 véhicules par jour sur l'A 47 entre Lyon et Saint-Etienne ou encore près de 60 000 véhicules entre Thionville et Luxembourg, toutes ces autoroutes ayant un profil similaire à celui de l'A 320. Le trafic reste modéré sur la partie Est de l'A4, avec moins de 19 000 véhicules par jour.

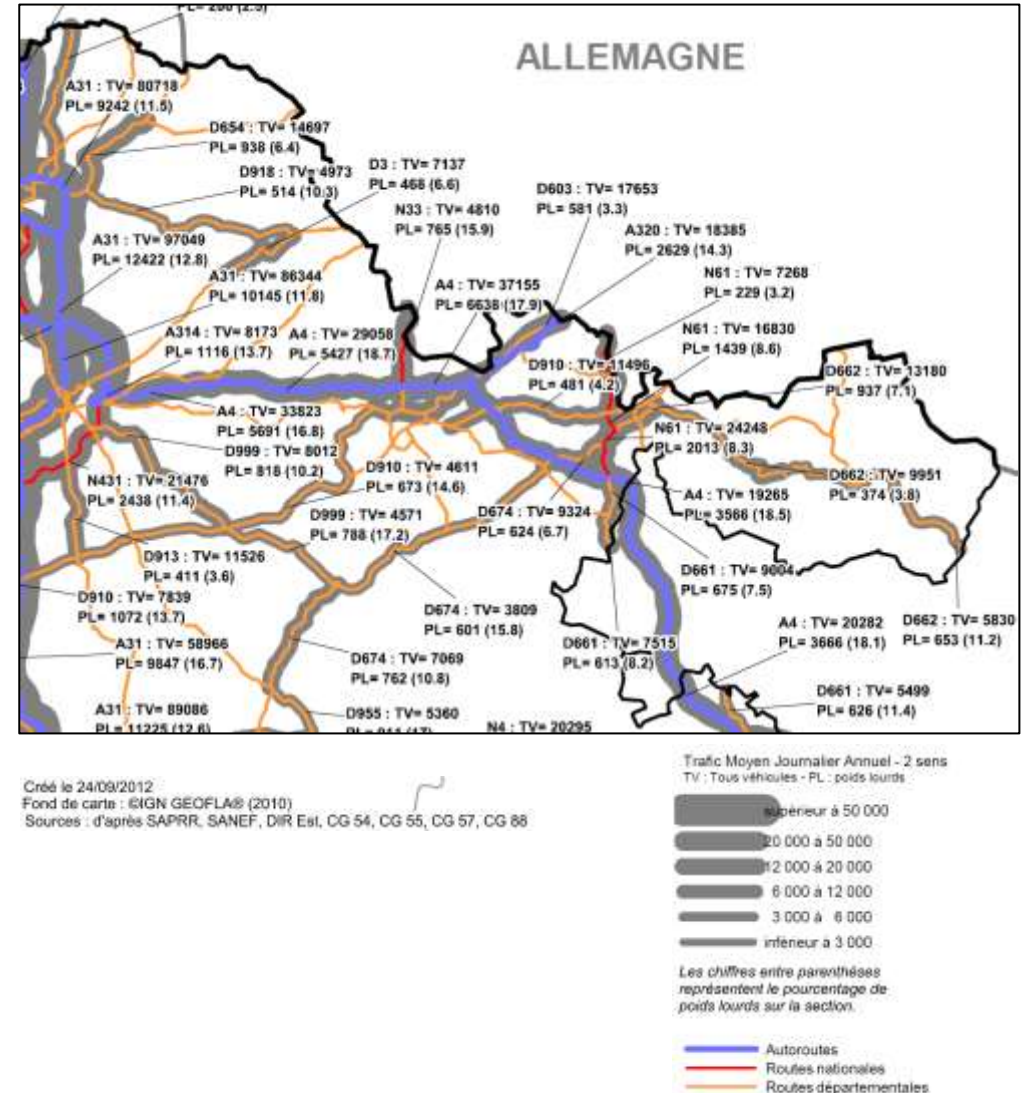
La RN 3 reste chargée avec près de 13 000 véhicules par jour en zone urbaine. La RD 910 supporte plus de 10 000 véhicules par jour sur certaines sections. Ces forts niveaux de trafic génèrent un cortège de nuisances pour les riverains des infrastructures concernées : bruit, vibrations, pollution, problèmes de sécurité.

Les trafics de poids-lourds sont intenses. La part des poids-lourds dans le trafic total représente 18 % sur l'A 4. C'est plus du double de la moyenne constatée sur les autoroutes françaises à péage. Les poids-lourds représentent quant à elle 18 % du trafic routier sur l'A 320 à la frontière allemande.

Sur le réseau départemental, le Conseil Départemental prévoit une hausse annuelle du trafic de 1,8 à 2,5 % pendant les 20 prochaines années sur les principaux axes (RD 20, RD 910, etc.). Cela représente un accroissement des trafics de l'ordre de 40 à 60 % d'ici à 2025.

Trafic routier en Lorraine en 2011

Source : DREAL Lorraine



3 – SYNTHÈSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PAR RAPPORT AUX BESOINS DE MOBILITÉ

3.1 – Une accessibilité interne globalement satisfaisante

L'accessibilité interne repose à la fois sur le réseau TER, par train comme par autocar, et sur le réseau TIM. Cette accessibilité est relativement bonne pour les agglomérations situées sur l'axe Metz-Sarrebruck. L'offre TER est relativement complète, les gares intermédiaires situées entre les gares principales de Forbach, Bénéting, et Saint-Avold bénéficiant d'un niveau de service non négligeable, de l'ordre d'une dizaine de trains ou d'autocars TER par jour de semaine. L'offre TER est renforcée (voire concurrencée) par une offre TIM conséquente, de l'ordre d'une quinzaine d'allers-retours quotidiens, mais proposant des vitesses sensiblement inférieures en contrepartie d'une desserte du territoire beaucoup plus fine.

Le niveau de service sur l'axe Bénéting-Sarreguemines est plus réduit, avec une dizaine de dessertes régionales quotidiennes. Ces dessertes sont essentiellement assurées par des autocars, TER, ce qui permet une desserte plus fine du territoire, mais au prix de temps de parcours plus élevés. Là encore, cette offre est complétée par plusieurs lignes interurbaines TIM, au départ de Freyming-Merlebach.

Les autres secteurs sont moins bien reliés au reste du territoire. Mais il faut tout de même souligner que le réseau TIM est d'une exceptionnelle densité, et couvre remarquablement le territoire : chaque commune ne faisant pas partie d'un périmètre des transports urbains est desservie au moins une fois par jour. Isolée d'un point de vue ferroviaire, Creutzwald est reliée à Saint-Avold plus de 8 fois par jour par le réseau TIM.

3.2 – Un usage encore limité

En termes de fréquentation, les deux gares les plus importantes du territoire sont celles de Forbach et Saint-Avold, avec des fréquentations respectives de l'ordre de 600 et 500 montées par jour. À titre de comparaison, la gare la plus fréquentée de Lorraine, celle de Nancy, enregistre près de 12 000 montées par jour.

La fréquentation des gares de Forbach et Saint-Avold est plutôt faible en comparaison avec les gares d'agglomération de taille similaire. Les gares de St-Dié-des-Vosges (800 montées par jour pour 21 053 habitants), Bar-le-Duc (650 montées pour 15 759 habitants) ; Remiremont (650 montées pour 7 766 habitants) ou Lunéville (1 700 montées pour 19 855

habitants) sont ainsi nettement plus fréquentées, bien qu'elles ne bénéficient pas d'offres plus conséquentes.

Les usagers du réseau TIM sont essentiellement des scolaires. Sur l'ensemble des lignes desservant le Val de Rosselle, ils sont de l'ordre de 80 % des passagers. Les lignes du réseau TIM les plus fréquentées par des voyageurs non scolaires sont celles situées le long de l'axe Saint-Avold-Freyming-Merlebach-Forbach ainsi que la ligne Forbach-Behren-lès-Forbach-Sarreguemines. La forte fréquentation de cette ligne, située en grande partie à l'intérieur du périmètre des transports urbains de Forbach, souligne la faiblesse du réseau Forbus entre Forbach et Béhen. La fréquentation de la ligne reliant Forbach à Farébersviller et Farschviller est également non négligeable. Ces lignes sont celles pour lesquelles le nombre de dessertes quotidiennes est le plus élevé. En revanche, toutes les lignes desservant le secteur de Creutzwald sont très peu fréquentées, avec moins de 100 voyages par semaine en moyenne. Les lignes assurant la desserte urbaine de Freyming-Merlebach sont également faiblement fréquentées.



3.3 – Des transports urbains peu développés et concentrés sur certains centres d'agglomération

Seules deux agglomérations, celle de Forbach et Saint-Avold, disposent de réseaux de transports publics urbains. Les périmètres des transports urbains couvrent l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France et de la Communauté de Communes du Pays Naborien. Mais seules 7 des 21 communes de la Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France et 3 des 10 de la Communauté de Communes du Pays Naborien disposent de services réguliers de transport.

Forbus Intercity a laissé place à la Régie de Transports de l'Agglomération Forbach Porte de France

Le réseau de transports collectifs urbains de Forbach a connu plusieurs évolutions au cours de ces dernières années. Limité aux communes de Forbach, Petite-Rosselle et Stiring-Wendel avant 1990, il a été étendu aux communes de Schoeneck, Oeting et Behren-lès-Forbach en 1991, puis à la commune de Spirechen en 1998. En 2003, la compétence transports urbains revient à la Communauté d'Agglomération de Forbach – Porte de France. Le périmètre des transports urbains couvre alors les 21 communes de la Communauté d'Agglomération, sans que les services de transports urbains ne soient étendus en dehors des 7 communes précédemment desservies. Toutefois, en 2005, un service de transport à la demande est mis en place sur les 14 communes restantes.

Le 26 novembre 2009, les membres élus du Conseil Communautaire avaient décidé de modifier la forme d'exploitation des transports urbains sur le territoire en constituant un établissement public industriel et commercial (EPIC).

Forbus Intercity a laissé place à la Régie des Transports de l'Agglomération Forbach Porte de France désormais sous la responsabilité de la Communauté d'Agglomération de Forbach, autorité organisatrice du transport pour ses 21 communes membres.

Le nouveau réseau est rentré en fonction le 2 septembre 2010. La gare routière de Forbach est le centre névralgique pour les 9 lignes régulières. Le système des correspondances en gare routière a été spécialement étudié pour assurer des déplacements rapides. Par ailleurs, le réseau a été densifié.

Réseau de Forbus



Source : Guide du réseau des transports de l'Agglomération de Forbach Porte de France

L'autre nouveauté de ce réseau est la mise en place de services complémentaires : le **transport à la demande**. Ce service est destiné à appuyer les lignes TIM existantes aux heures où ces derniers ne circulent pas.

Au terme d'une expérimentation initiée au printemps 2005, la Communauté d'Agglomération a décidé de réorienter son service de transport à la demande afin de le rendre plus adapté aux attentes des usagers. L'enquête de satisfaction menée par la Communauté d'Agglomération en partenariat avec la société Forbus avait montré que le concept de lignes virtuelles et d'horaires prédéfinis représentait un frein à l'usage du service, qui était perçu comme trop figé.

Depuis, le système est plus souple et plus ouvert. En effet, le nouveau logiciel de gestion des réservations calcule le temps de parcours sur l'itinéraire souhaité, et en tenant compte des horaires indiqués par l'utilisateur, permet de répondre de façon optimale à la demande qui lui est faite, en fonction toutefois des autres réservations déjà enregistrées. Ainsi, l'utilisateur peut voyager entre deux communes choisies dans le périmètre du territoire de la Communauté d'Agglomération de Forbach, aux horaires qu'il aura définis avec l'hôtesse d'accueil, en fonction des réservations déjà enregistrées.

Le transport à la demande



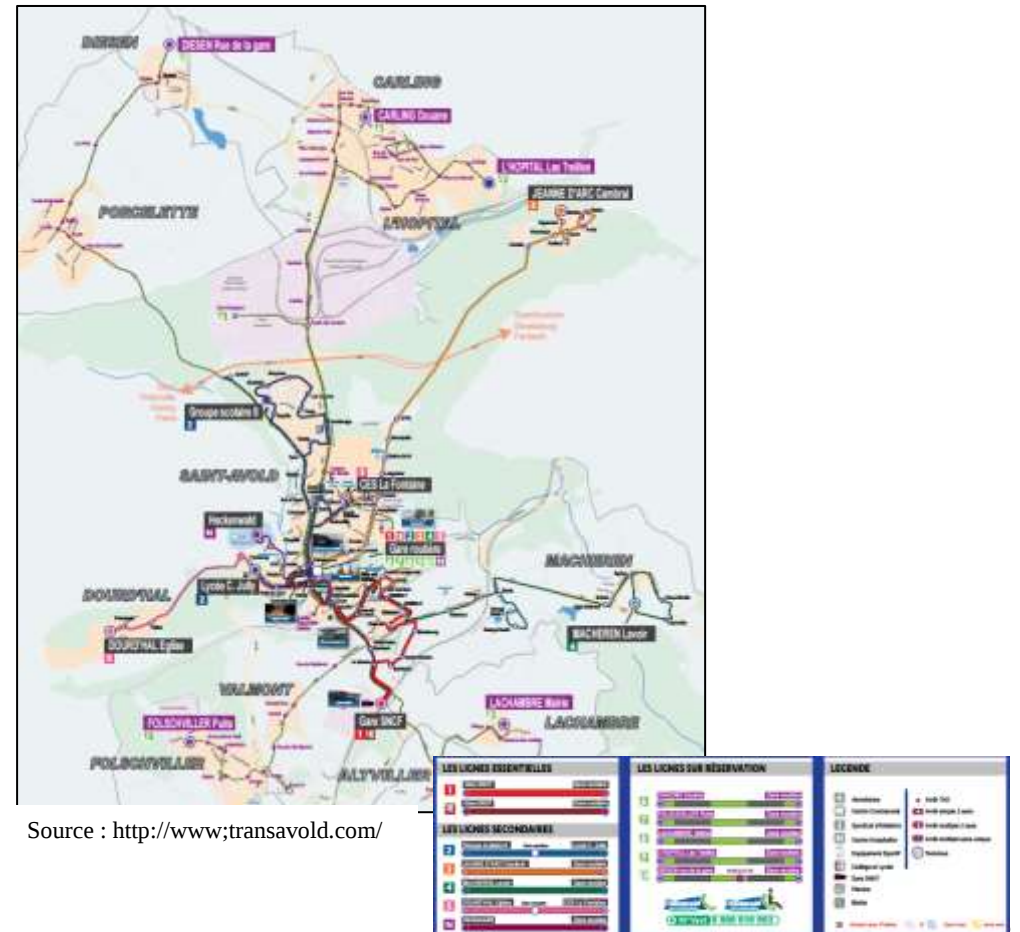
Source : Guide du réseau des transports de l'Agglomération de Forbach Porte de France

Transavold, un petit réseau plutôt efficace

La CC Agglo Saint-Avold Centre Mosellan dispose d'un service de transport sur l'ancien périmètre de la Communauté de communes du Pays Naborien, en complémentarité avec le réseau d'autocars départemental TIM qui lui dessert l'ensemble de la CC Agglo Saint-Avold Centre Mosellan. De plus, la Communauté de Communes a unifié les tarifications des réseaux Transavold pour les déplacements internes au périmètre des transports urbains, c'est-à-dire le périmètre de la Communauté de Communes.

Aujourd'hui le réseau de bus urbains Transavold **couvre l'ensemble des communes de la Communauté de Communes du Pays Naborien**.

Plan du réseau Transavold



Source : <http://www.transavold.com/>

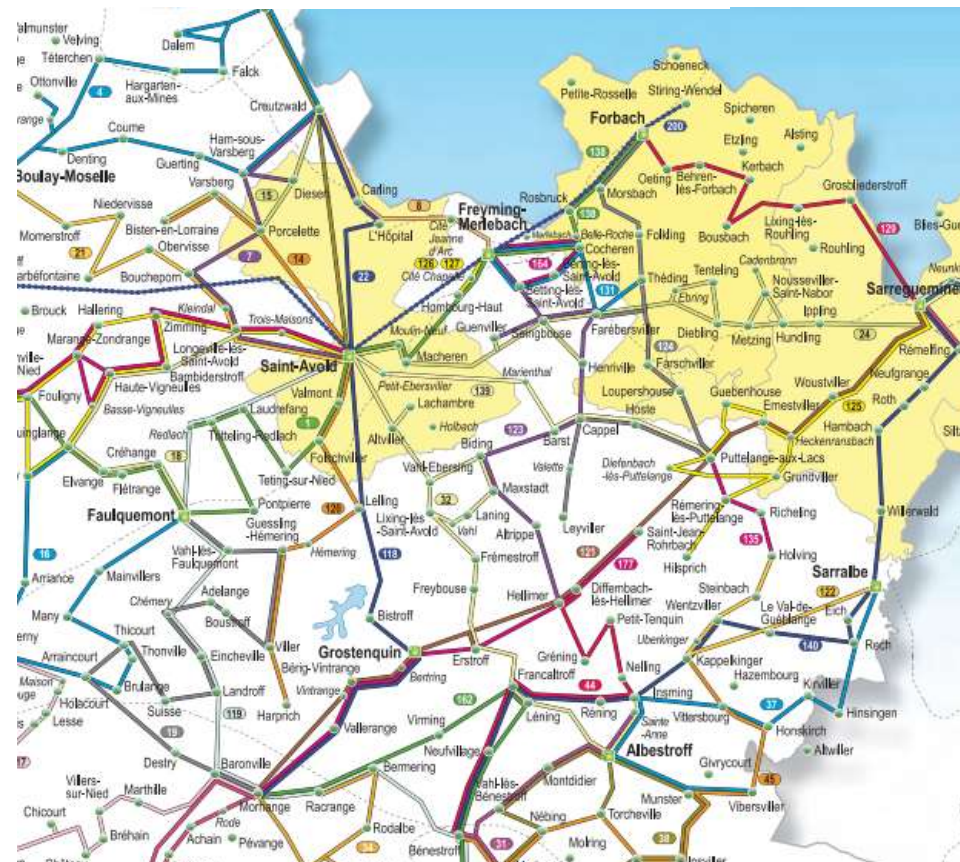
Dans les autres agglomérations, le réseau départemental TIM tente de pallier l'absence de transports urbains

Les agglomérations de Freyming-Merlebach et de Creutzwald ne disposent pas de service de transports urbains. Le réseau départemental interurbain TIM (Transport Interurbain de la Moselle), qui est le seul à assurer la desserte de ces communes, offre parfois des services qui sont de nature à pallier l'absence de réseau urbain.

C'est notamment le cas de la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach. De nombreuses lignes TIM rayonnent autour de la gare routière de Freyming. Certaines de ces lignes offrent des services de proximité : l'une d'entre elles reste cantonnée à l'intérieur de la commune de Freyming-Merlebach. Plusieurs autres circulent intégralement à l'intérieur de la Communauté de Communes, reliant Freyming aux communes voisines comme Cocheren ou encore Farébersviller par exemple. Ces lignes offrent des niveaux de service non négligeables, généralement de l'ordre de 5 à 10 allers-retours par jour, mais qui restent en-deçà de l'offre généralement proposée par une véritable ligne de transports urbains. La desserte de Creutzwald par le réseau départemental TIM est nettement moins développée.

A noter que depuis le 1er septembre 2009, la tarification du réseau TIM a été revue. La tarification au kilomètre a été abandonnée au profit d'une tarification zonale.

Extrait de la carte des lignes du TIM



Source : <http://www.rapidesdelorraine.fr/>

3.4 – Des franges d’agglomération et des secteurs périurbains mal desservis par les transports publics

Dans les deux intercommunalités où ils existent, les transports urbains restent très centrés sur les centres d’agglomération. La desserte des secteurs périphériques ne fait pas l’objet d’une politique de desserte par les transports collectifs. C’est pourtant là où l’habitat se développe le plus rapidement, sous l’effet de la périurbanisation. C’est également là que se développent, à proximité des grands nœuds du réseau routier et autoroutier, les principales zones commerciales et d’activités, fortement génératrices de trafic.

Cela contribue donc à renforcer l’usage, déjà quasi exclusif, de la voiture particulière. Outre le problème environnemental que cela soulève, cette déficience de l’offre de transport public pose également le problème de l’accessibilité à l’emploi : les personnes financièrement les plus fragiles, qui n’ont pas la possibilité d’avoir une voiture, voient les difficultés pour accéder à un emploi renforcé.

Cet état de fait est renforcé par la mauvaise desserte de nombreuses cités sensibles, situées hors des PTU (cités de Farébersviller, Freyming, Hombourg-Haut, Creutzwald, etc.) ou intégrées à ces derniers mais ne bénéficiant pas de la desserte dont elles auraient certainement besoin (Béhren par exemple).

3.5 – Des liaisons transfrontalières peu développées

Les services de transport collectif permettant de franchir la frontière sont peu performants, malgré l’importance des déplacements transfrontaliers, notamment pour le motif domicile-travail. Si l’on excepte la ligne ferroviaire Metz-Sarrebruck, seules deux lignes d’autocars interurbains et une ligne de bus urbains traversent la frontière.

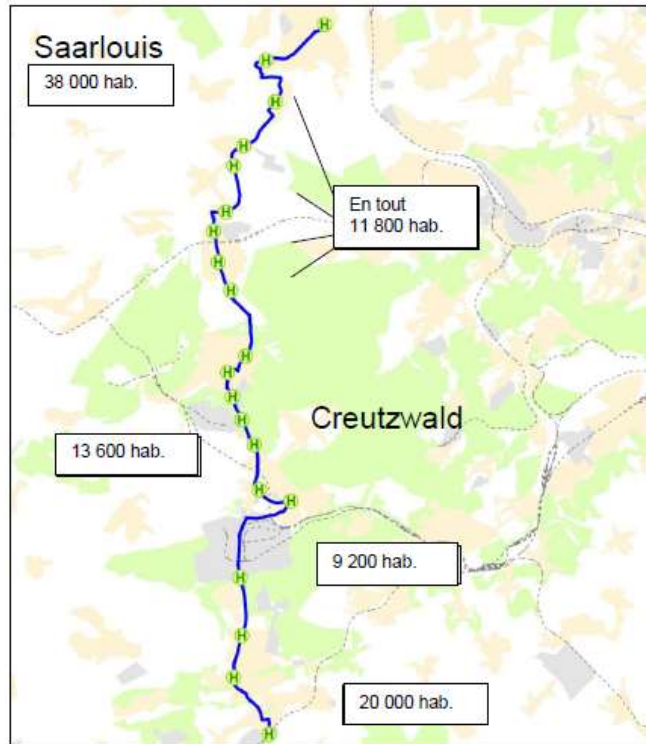
Les deux lignes d’autocars MS1 et MS2 relient Saint-Avold à Sarrebruck pour la première (via Stiring-Wendel, Forbach, Morsbach, Rosbruck, Freyming-Merlebach et Hombourg-Haut) et Saint-Avold à Sarrelouis pour la seconde (via Uberherrn, Creutzwald, Carling et L’Hôpital). Leur création est due à une initiative du Land de Sarre et du Département de la Moselle qui, au milieu des années 1990, ont souhaité faciliter et améliorer les déplacements de part et d’autre de la frontière. Une étude de 1995 avait en effet montré que la voiture particulière assurait la quasi-totalité des déplacements frontaliers, les transports collectifs ne captant que 0,7 % des déplacements. Le département de la Moselle et le Ministère des Transports du Land de Sarre ont donc aidé à mettre en place deux lignes dans le cadre d’un programme Interreg.

La ligne **MS1** assure 6 allers-retours quotidiens en semaine, 3 le samedi, mais ne fonctionne pas le dimanche. La ligne est parallèle à la voie ferrée Metz-Sarrebruck, qui offre un niveau de service bien plus élevé. Sa fréquentation est relativement faible.



Jours de circulation	Lu - Sa
Horaires	De 5:45 à 19:30 heures
Fréquence	Pas de cadencement
Temps de parcours	Saarbrücken Gare – St-Avold : 60 min.
Service-km	Par jour : 410 km Par an : 124 000 km
A.O.	D : Saarland F : pas de responsabilité formelle
Exploitant	Baron Reisen
Spécificités	Ne dessert pas les gares de Forbach et St-Avold

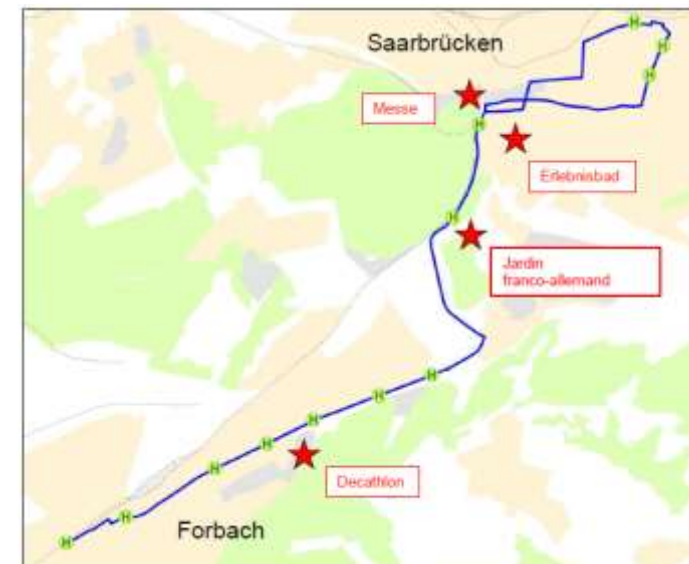
La ligne MS2 offre un niveau de service comparable, mais est nettement plus fréquentée. La majorité des usagers profite de cette ligne pour se déplacer uniquement à l'intérieur de la zone française (50 %) ou de la zone allemande (30 %). Les scolaires représentent près de la moitié de la clientèle de la ligne.



Jours de circulation	Lu - Sa
Horaires	6:30 – 18:30 heures
Fréquence	Pas de cadence
Durée du trajet	Saarlouis – St-Avold: env. 80-100 min.
Service-km	Par jour : env. 410 km Par an : env. 125.000 km
AO	D : Saarland F : pas de responsabilité formelle
Exploitant	Les Courriers Mosellans / KVS GmbH
Spécificités	Depuis début 2010: plus de liaisons directes Saarlouis – St-Avold, correspondance à Creutzwald/Bisten

La ligne urbaine transfrontalière City-Express 30 relie la gare de Forbach à Sarrebruck via Stiring-Wendel. Son trajet est relativement direct et le nombre de ponts d'arrêts est limité, puisqu'on en compte seulement six entre les deux terminus. Un bus circule toutes les heures de 6h à 20 h. La ligne urbaine transfrontalière City-Express 30 est exploitée en partenariat entre l'exploitant du réseau Forbus et la société publique des transports de la région de Sarrebruck. La tarification de la ligne 30 est commune aux deux transporteurs et spécifique à la ligne.

Les divers ajustements réalisés sur cette ligne (desserte d'arrêts supplémentaires, changement d'itinéraire dans Sarrebruck améliorant l'intermodalité avec sa gare centrale et la gare routière) semblent lui avoir été profitables car la fréquentation progresse depuis 2002 pour atteindre 60 000 voyageurs par an ces dernières années. Malgré tout, la fréquentation reste presque anecdotique (à titre de comparaison, près de 40 000 véhicules traversent chaque jour la frontière par l'autoroute A 320).



Jours de circulation	Lu - Sa
Horaires	6:00 – 21:00 heures
Fréquence	Toutes les 60 min.
Durée du trajet	Saarbrücken Gare – Forbach Gare : 25 min.
Service-km	Par jour : 362 km Par an : 110.000 km
AO	D : Ville de Saarbrücken F : Communauté d'Agglomération Forbach Portes de France
Exploitant	Saarbahn GmbH Forbus Intercity
Spécificités	Départ de Saarbrücken en général en même temps que le RE en direction de Forbach

3.6 – Un manque de coordination entre les services de transport collectif

Il n'existe pour l'heure aucune instance de coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport, et l'articulation entre les différents et nombreux réseaux du périmètre est quasi inexistante.

En l'absence de tout titre de transport combinant plusieurs modes de transport, le passage de l'un à l'autre est coûteux et pénalisant pour l'utilisateur.

Le niveau de l'intermodalité entre le réseau régional TER et les réseaux n'a jamais été réellement apprécié. Une enquête de la SNCF en 2001 auprès de 3 000 Lorrains montrait que 30 % des clients TER utilisent régulièrement un moyen de transport urbain en amont ou en aval de leur déplacement ferroviaire. Sur le territoire du SCoT, seules deux gares sont effectivement desservies par une ou plusieurs lignes de transports urbains : la gare de Forbach, située en centre d'agglomération, et celle de Saint-Avold, très excentrée mais reliée au centre-ville toutes les 20 mn par un bus urbain. En revanche, les autres gares sont peu ou pas connectées aux autres réseaux de transport collectif. Les lignes TIM desservent la gare SNCF de Forbach, mais pas celle de Saint-Avold, du fait de son éloignement du centre-ville.

L'intermodalité entre réseaux urbains et car TIM demeure peu développée, à la fois en ce qui concerne les correspondances, l'information aux voyageurs et la tarification. A l'intérieur des périmètres des transports urbains, les réseaux urbains et interurbains sont simplement juxtaposés et convergent vers la gare routière. Mais ils sont parfois concurrents, comme dans l'agglomération de Forbach où certaines lignes interurbaines ne sortent jamais du PTU. Pourtant, en l'absence de convention entre le Département et les autorités organisatrices des transports urbains, le Département n'est pas compétent pour organiser les transports de passagers. Un autocar TIM n'a pas le droit de prendre en charge puis de déposer un passager à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain.

Le seul exemple de coopération entre diverses autorités organisatrices est l'abonnement transfrontalier Flexfarht. Il est réservé aux personnes résidant en Lorrain et travaillant dans l'agglomération de Sarrebruck (ou inversement). Il donne libre accès au réseau urbain de Sarrebruck, aux réseaux de Forbach ou de Saint-Avold suivant le lieu de domiciliation, et aux trains TER entre Sarrebruck et Forbach ou Saint-Avold.

La complémentarité entre les différents réseaux de transports collectifs n'est pas développée. Il en va de même en ce qui concerne la complémentarité entre les transports collectifs et les modes de déplacement individuels. Seul le site de la gare de Forbach peut faire figure de pôle d'échange entre la voiture individuelle, le train, les transports urbains et

interurbains. Dans le cadre de l'arrivée du TGV Est Européen, sa valorisation est indispensable. Ailleurs, il n'existe pas de parking relais qui favoriserait le report modal des automobilistes vers les transports urbains. Il n'y a aucune politique visant à favoriser le stationnement des vélos à proximité des principaux arrêts de bus ou d'autocars, ni même aux abords des gares routières ou ferroviaires. Certaines gares, comme Saint-Avold ou Béning, disposent toutefois de parkings de rabattement. Ceux-ci sont très utilisés, notamment à Saint-Avold.

Notamment les coopérations tarifaires transfrontalières devraient être étendues sur les axes à forte demande :

- Saarbrücken – Forbach – St-Avold,
- Saarlouis – Creutzwald – St-Avold.

3.7 – De trop rares aménagements pour les cyclistes

Le territoire du Val de Rosselle n'est pas doté d'un réseau cyclable structuré. Les rares aménagements existants en dehors des agglomérations, notamment la piste cyclable reliant Porcellette à Ham-sous-Varsberg, sont déconnectés de tout aménagement urbain. Certaines collectivités, comme la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach ou la Communauté d'Agglomération de Forbach, ont toutefois des projets d'aménagement d'itinéraires cyclables.

On notera le développement d'un itinéraire cyclable le long des berges de la Rosselle, via Rosbruck, Morsbach et jusqu'à la frontière allemande, financé par l'EPFL. Mais c'est plus l'usage du vélo pour les loisirs qui semble privilégié, au détriment de l'usage quotidien pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école.

En milieu urbain, les aménagements destinés aux cyclistes sont également rares. Hormis quelques bandes cyclables aménagées le long de la RN3 à Freyming-Merlebach, seule l'agglomération de Saint-Avold réalise des aménagements urbains destinés aux cyclistes le long des principales artères de la ville.

3.8 – Le tram-train, un projet fédérateur moteur de la requalification urbaine ?

Actuellement, les transports collectifs semblent encore loin du seuil qualitatif qui leur permettrait de concurrencer réellement la voiture individuelle.

L'idée de mettre en place une offre périurbain, cadencée et fréquente entre Sarrebruck et Forbach, éventuellement prolongée vers Saint-Avold, Creutzwald ou Petite-Rosselle, est mis en avant depuis de nombreuses années. Cette offre pourrait éventuellement être à terme une ligne de type tram-train, connectée au réseau sarrois, à la manière de ce qui existe entre Sarrebruck et Sarreguemines.

L'idée du tram-train est de réaliser l'interconnexion entre les voies de tramway urbain et les voies ferrées périurbaines ou interurbaines. Le tram-train est un véhicule intermédiaire entre le tram et le train, capable d'emprunter aussi bien les voies urbaines du tram et les voies ferrées classiques. En matière de transports, ce type de desserte comporte un grand nombre d'atouts :

- La suppression des ruptures de charge. Les études réalisées à partir des enquêtes de mobilité montrent que les temps d'attente entrent en jeu de manière significative dans le choix du mode de transport. La majorité des études statistiques montre en outre qu'au-delà de deux correspondances, l'usager potentiel des transports collectifs préférera utiliser sa voiture. L'avantage du tram-train est justement de supprimer la traditionnelle rupture de charge en gare entre le transport collectif urbain et le train.
- Des dessertes fines et fréquentes. Les matériels de tram-train ont des capacités d'accélération et de freinage plus importantes que les trains classiques. Cela permet, sur la portion de trajet effectuée sur voie ferrée, d'augmenter le nombre d'arrêts sans augmenter le temps de trajet, permettant une desserte du territoire beaucoup plus fine et donc plus attractive pour les usagers.
- La réutilisation d'infrastructures existantes. La réutilisation d'infrastructures délaissées ou sous utilisées en périphérie des villes, sont souvent à la base de projet tram-train : leur réaménagement permet de faire circuler les tram-trains à moindre coût. Le réseau ferré hérité des HBL constitue à ce titre un véritable atout majeur. Si toutefois, la réutilisation d'infrastructures ferroviaires existantes s'avérait peu pertinente, notamment parce que ces dernières sont mal intégrées au tissu urbain, rien n'empêche de réaliser des décrochages ponctuels, permettant de relier la voie ferrée aux zones denses.

Les bénéfices escomptés sont nombreux : développement de l'attractivité des transports en commun transfrontaliers, très peu utilisés ; délestage des axes routiers et autoroutiers entre la Lorraine et la Sarre ; accroissement de la part de marché des transports publics sur le segment des déplacements transfrontaliers...

Ce projet se heurte cependant à un certain nombre de problèmes : capacité limitée des infrastructures ferroviaires, due essentiellement à l'important trafic fret et à la perspective de la circulation des rames TGV ; incompatibilité des systèmes utilisés par la SNCF et son homologue allemand en matière d'alimentation l'électrique, de signalisation, etc.

Plus qu'un simple projet de transport, le tram-train peut également devenir un élément très important dans le processus de renforcement de l'agglomération transfrontalière et de structuration de l'armature urbaine dans le Val de Rosselle. Le développement d'une urbanisation orientée vers le rail, notamment en favorisant la densité urbaine autour des arrêts de tram-train, permettrait d'assurer une bonne desserte des secteurs en développement, et contribuerait également à renforcer l'usage du service de transport.

L'abondance des voies ferrées du domaine public comme du domaine privé, l'existence d'une ligne de tram-train côté allemand, les possibilités de maillage qu'il offre, tant dans le Val de Rosselle qu'en Sarre, le succès de son prolongement vers Sarreguemines sont d'autant d'arguments qui plaident en faveur du projet tram-train sur le territoire du Val de Rosselle.

Mais la réflexion sur le tram-train ne doit pas occulter la nécessité, à court terme, d'une amélioration de la qualité de service des réseaux de bus ou d'autocars (renforcement des fréquences, augmentation de l'amplitude des dessertes, aménagement de couloirs de circulation réservés aux transports collectifs, priorité aux feux, etc.).

Une étude a été réalisée en octobre 2015 sur la faisabilité de l'extension du réseau transfrontalier de tram-train dans la Métropole SaarMoselle ayant pour but de déterminer le tracé le plus approprié et d'évaluer la faisabilité technique ainsi que les coûts approximatifs de différentes variantes étudiées.

L'étude s'est articulée autour de trois points :

- La liaison tram-train entre Sarrebruck et Forbach,
- La desserte du quartier Alt-Saarbrücken et de l'usine ZF,
- La faisabilité technique et les coûts approximatifs de la Petite et de la Grande boucle.

Tronçon Sarrebruck-Forbach

L'étude avait pour but de mettre à l'étude un tracé utilisant les voies ferroviaires existantes (HBL/VFLI, ARBED, etc, DB) et de nouvelles voies propres, en intégrant le franchissement de la Sarre par le pont « Achterbrücke Saarbrücken » et la traversée du Deutschmühlental.

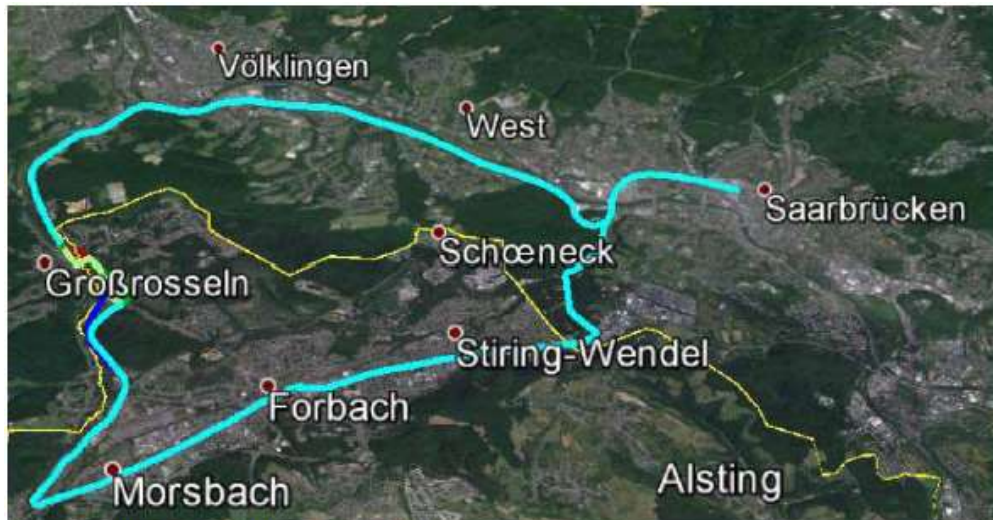
L'analyse approfondie a portée sur les tracés suivants :

- Saarbrücken Hbf (Gare centrale) – Cimetière – Route Nationale 3 (RN3) – Gare de Forbach ;
- Saarbrücken Hbf- Saarbrücken Centre – Deutschmühlental – Folsterhöhe – RN3 – Gare de Forbach.

Le tracé n°2 a également fait l'objet d'une étude de faisabilité de desserte par un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Ce tracé n°2 a été retenu par le Comité de pilotage parmi un grand nombre de variantes sur la base d'une procédure d'évaluation réalisée par le bureau d'étude.

Description du tracé de la « Petite boucle »

Le tracé de tram-train appelé « Petite boucle » débute à la gare centrale de Sarrebruck et franchit la Sarre par le pont ferroviaire existant dans le secteur du parc des expositions. Le tracé continue en direction du sud via Stiring-Wendel et Forbach, puis bifurque derrière Forbach vers le nord-ouest sur l'ancienne ligne de chemin de fer des HBL (VFLI) en direction de Petite-Rosselle. À Großrosseln, il est relié à la ligne désaffectée Fürstenhausen–Warndt de la DB AG. À Völklingen, il intègre la voie ferrée actuelle de la Rosseltalbahn de la DB et continue parallèlement à la Sarre vers l'est, puis franchit de nouveau le pont ferroviaire en direction de la gare centrale de Sarrebruck.



Déroulement du tracé de la « Petite boucle »

Description du tracé de la « Grande boucle »

Le tracé de tram-train appelé « Grande boucle » débute à Morsbach, après le grand pont routier au niveau du passage du tronçon I au tronçon II du tracé de la Petite boucle (cf. « Étude de faisabilité de la Petite boucle »). Le tracé prend la direction du sud avant d'obliquer vers l'ouest à Freyming-Merlebach sur la ligne actuelle de la SNCF en direction de L'Hôpital et de Creutzwald. À proximité de Falck, la ligne rejoint la ligne ferroviaire désaffectée circulant dans le sens ouest-est de Falck via Merten. Le tracé traverse la frontière franco-allemande entre Merten et Überherrn. À partir de Überherrn, la ligne est en service pour des courses occasionnelles de trains de marchandises.

Dans le secteur de Völklingen, le tracé rejoint celui de la Petite boucle (cf. « Étude de faisabilité de la Petite boucle »).



Déroulement du tracé de la « Grande boucle »

Résultat de l'analyse

Les tronçons analysés sont tous réalisables d'un point de vue technique. En revanche, les moyens de transport considérés ne sont pas utilisables sur tous les tronçons. Ainsi, il est possible de mettre en place un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Sarrebruck et Forbach mais, au niveau des boucles, il n'est réalisable que sur les tronçons ferroviaires désaffectés en France. Côté allemand, les boucles devraient être complétées le cas échéant par des solutions alternatives aux tronçons actuellement exploités.

La combinaison d'un BHNS entre Sarrebruck et Forbach et d'un tram-train sur les autres tronçons des boucles est envisageable, mais les correspondances subséquentes réduisent sensiblement l'attrait du moyen de transport. Dans ce cas, les lignes des boucles ne seraient desservies qu'au départ et à destination de la Gare centrale de Sarrebruck via la ligne Fürstenhausen de la DB et pas sous la forme d'une boucle intégrale en direction de Sarrebruck via Forbach.

4 – LES INFRASTRUCTURES NUMERIQUES : UN ACCES INEGAL ET UN ENJEU D'AVENIR

4.1 – Le SDTAN Moselle

En 10 ans, les usages créés par l'internet et les réseaux numériques se sont imposés auprès de tous, particuliers, entreprises et services publics. Le haut débit est aujourd'hui un service essentiel. Demain, le très haut débit, dont le déploiement commence, constituera pour les territoires un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement.

Le département de la Moselle a élaboré son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) tel qu'instauré par la Loi relative à la lutte contre la fracture numérique du 17 décembre 2009. Approuvé par l'Assemblée Départementale le 27 septembre 2013, il porte l'ambition d'une couverture quasi-exhaustive du territoire en fibre optique à l'abonné à l'horizon 15 ans.

Il dresse un diagnostic de la couverture en Haut et en Très Haut Débit de la Moselle. Il décrit par ailleurs le cadre d'actions proposé aux collectivités mosellanes en zone d'investissement public et en zones d'intervention d'investissement privé.

Le programme d'aménagement numérique de la Moselle se structure en trois familles d'actions :

- des actions communes à l'ensemble du territoire de la Moselle (à voir : Article L49, SIG, documents d'urbanisme, réflexe aménagement numérique lors des opérations d'aménagement, mutualisation des travaux, ...)
- des actions spécifiques aux territoires des zones d'intentions d'investissement privé : veiller au respect des engagements des opérateurs privés ;
- des actions spécifiques sur les territoires d'initiative publique.

S'agissant plus spécifiquement du périmètre d'initiative publique, les actions envisagées dans le SDTAN de la Moselle sont les suivantes :

1. Assurer le développement pragmatique d'un réseau de collecte complémentaire des réseaux existants. Ce réseau établi en cohérence stricte avec les réseaux de collecte existants et accessibles à une diversité d'opérateurs doit permettre le raccordement des sites d'intérêt économique et social (sites publics, zones d'activités), des NRO ou points de mutualisation servant à la desserte FTTH, des répartiteurs et/ou sous-répartiteurs faisant l'objet d'une modernisation et des réseaux d'initiative publique existants (Réseau RHD57).

2. Assurer une montée en débit sélective de secteurs mal desservis en ADSL. Cela concerne la réalisation d'une centaine de points de raccordement mutualisés (PRM) sur des secteurs mal desservis en ADSL afin d'améliorer la desserte haut débit des secteurs concernés, en tenant pleinement compte des recommandations de l'ARCEP de novembre 2012 sur la montée en débit.

3. Assurer une desserte progressive en fibre optique jusqu'à l'abonné. Il s'agit d'assurer la desserte entre les points de mutualisation et la proximité immédiate des habitations (zone arrière de 300 prises a minima autant que possible), conformément à la décision de l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes n°2010-1013.

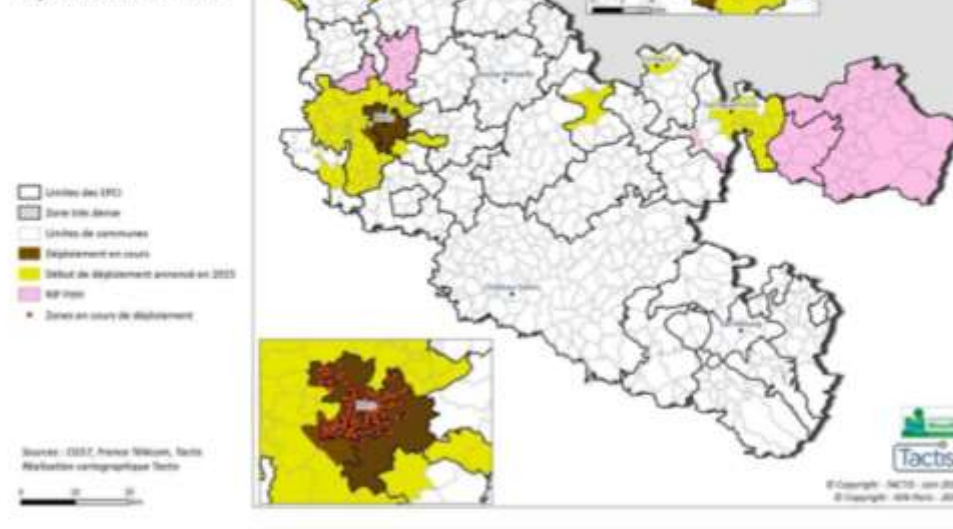
4. Favoriser de manière opportuniste le développement du haut et très haut débit mobile. Pour les points hauts de téléphonie mobile localisés en dehors des communes d'initiative privée, les collectivités de la Moselle entendent assurer le raccordement optique de ces points hauts en complémentarité avec les autres actions.

4.2 – Etat des lieux de la couverture numérique du territoire

Le territoire du Val de Rosselle se caractérise notamment par la présence de :

- 43 points 3G avec une concentration plus importante de ces points sur la partie Nord du territoire,
- 2 zones de déploiements FTTH sur Saint-Avold et sur Forbach,
- 4 stations de base WIMAX du RHD57,
- Numéricâble, qui est le principal gestionnaire du réseau câblé sur la CC du Warndt, la CC de Freyming-Merlebach, et la CC du Pays Naborien. La CA de Forbach-Porte de France se distingue par une gestion en régie communale sur plusieurs communes.

Zone de déploiements
FTTH annoncées par
les opérateurs privés
et initiatives publiques
Département de la Moselle

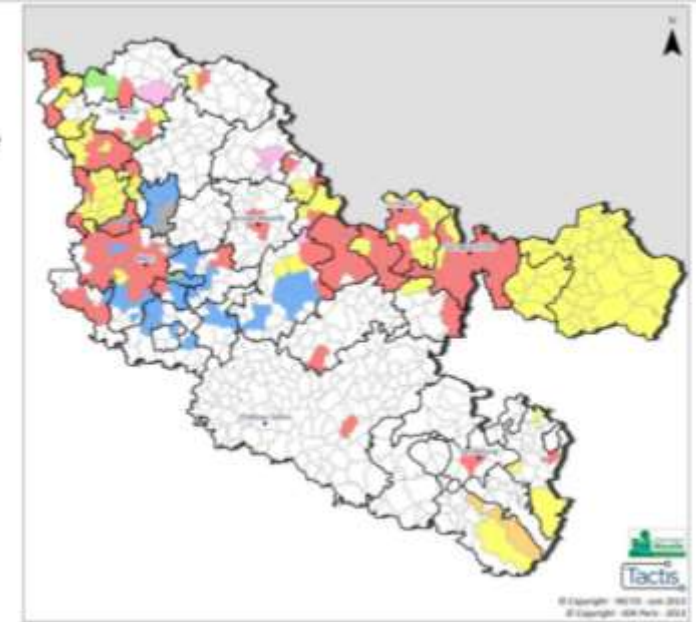


Gestionnaires des
réseaux câblés

Département de la Moselle



Source : 2017, Cables optiques, Tactis
Réalisation cartographique Tactis

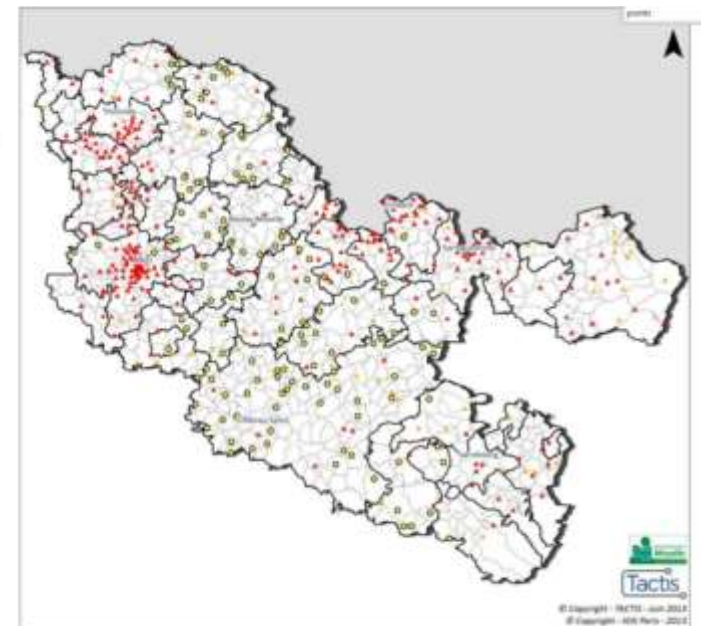


Localisation des
points hauts

Département de la Moselle



Source : 2017
Réalisation cartographique Tactis



4.3 – Les perspectives d'amélioration de la situation du numérique sur le Val de Rosselle

Le SDTAN de Moselle vise à une desserte en très haut débit du territoire et fixe une ambition d'une couverture intégrale du territoire par les réseaux et d'une desserte FTTH (Fibre déployée jusqu'à l'abonnée) complète en 15 ans.

Lancé au printemps 2013, le Plan France Très Haut Débit vise à couvrir tout le territoire en THD d'ici 2022, c'est-à-dire proposer un accès à Internet performant à l'ensemble des logements, entreprises et administrations. L'investissement (20 milliards d'euros) est partagé entre les opérateurs privés, les collectivités territoriales et l'État.

Dans les grandes agglomérations, ce sont les opérateurs privés qui déploient des réseaux de fibre optique jusqu'à l'abonné.

En dehors, ce sont les collectivités territoriales qui déploient des réseaux d'initiative publique, l'Etat mobilisant une enveloppe de subvention de plus de 3 milliards d'euros pour les accompagner ainsi que des prêts avantageux via la Caisse des Dépôts.

Le projet mosellan s'inscrit dans ce second volet.

Un pilotage confié à Moselle Fibre

Le Syndicat mixte d'aménagement numérique de la Moselle, baptisé "Moselle Fibre", a été créé en mai 2015.

Il réunit à ce jour le Conseil Départemental et 18 communautés de communes (soit 483 communes et environ 300 000 Mosellans).

Concrètement, Moselle Fibre assure le service public des réseaux et services locaux de télécommunications électroniques pour le compte de ses adhérents. Il a pour objet la création, la mise à disposition, l'exploitation et la commercialisation d'un réseau de communications électroniques FttH (fiber to the home = "fibre à l'abonné"). Ce réseau sera ouvert aux opérateurs qui pourront alors proposer des offres de services THD aux Mosellans.

Le projet de Moselle Fibre est de déployer 175 000 prises FttH sur son périmètre, dans un délai de 5 ans. Les travaux sont estimés à près de 200 millions d'euros. Dans le cadre du Plan France Très Haut Débit, ce projet peut prétendre à une subvention de l'Etat estimée à 62 millions d'euros.

Enjeux identifiés :

Le SCoT doit inscrire une volonté de couvrir tout le territoire en réseaux et services Haut et Très Haut Débit.

Deux principes forts doivent guider l'action des collectivités sur le territoire :

- Les zones de fragilité Haut Débit doivent faire l'objet d'un traitement prioritaire afin de ne pas accentuer la fracture numérique existante sur le territoire ;
- le développement économique de la Moselle doit être également une priorité dans la continuité des actions engagées à travers le réseau RHD57 (Réseau Haut Débit) et de certaines initiatives locales.

5 – SYNTHÈSE DES ENJEUX DE MOBILITÉ, D'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE SUR LE TERRITOIRE

ATOUTS/OPPORTUNITÉS

- Une bonne desserte routière nationale et internationale.
- Un important réseau ferroviaire : gare de Forbach pôle d'échange multimodal.
- Une bonne desserte interurbaine en transports collectifs (réseau TIM et TER) et des liaisons transfrontalières (ligne MS...) + TAD qui fonctionne bien.
- Circulations douces : réseau transfrontalier mis en place (« Vélo visavis »).
- Un déploiement du très haut débit et de la fibre d'ici à 15 ans sur l'ensemble du territoire.

FAIBLESSES/MENACES

- Manque de coordination entre les AOT pour les transports collectifs. Pas de gestion cohérente de la mobilité à l'échelle du SCoT.
- Liaison Forbach/Creutzwald difficile.
- Des secteurs périurbains mal desservis.
- Des liaisons transfrontalières peu performantes.
- Stationnement : frein aux transports collectifs.

Enjeux

Définir une stratégie partagée et créer les conditions du partenariat entre les différents acteurs (AOTU, Collectivités...).

Une mobilité durable des habitants à construire.

Une stratégie qui doit reposer à la fois sur la diversification de l'offre de transport et l'organisation du territoire.

Un enjeu global de développement du numérique et d'équité pour le territoire.