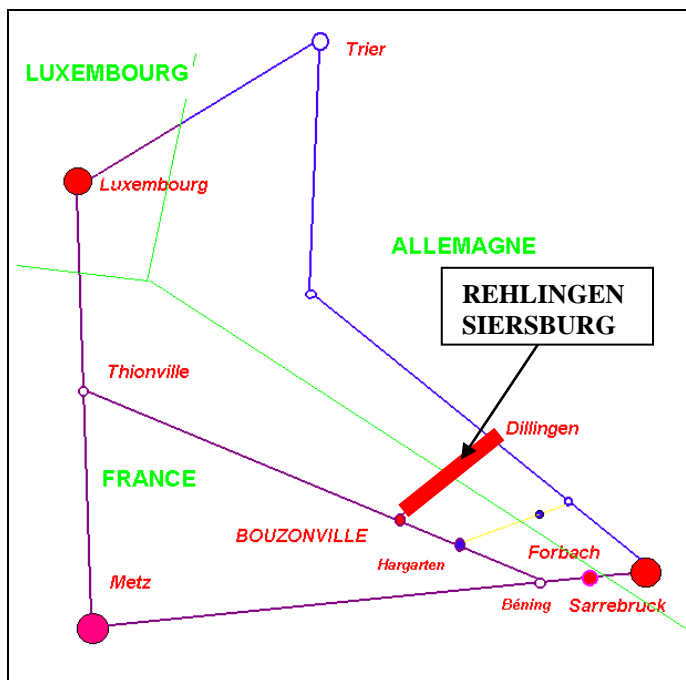


Étude « Bouzonville en Train »

Réalisée en 1998

Syndicat FiRST – Ville de Bouzonville

Hypothèse 1 : création d'une relation ferroviaire Dillingen - Bouzonville



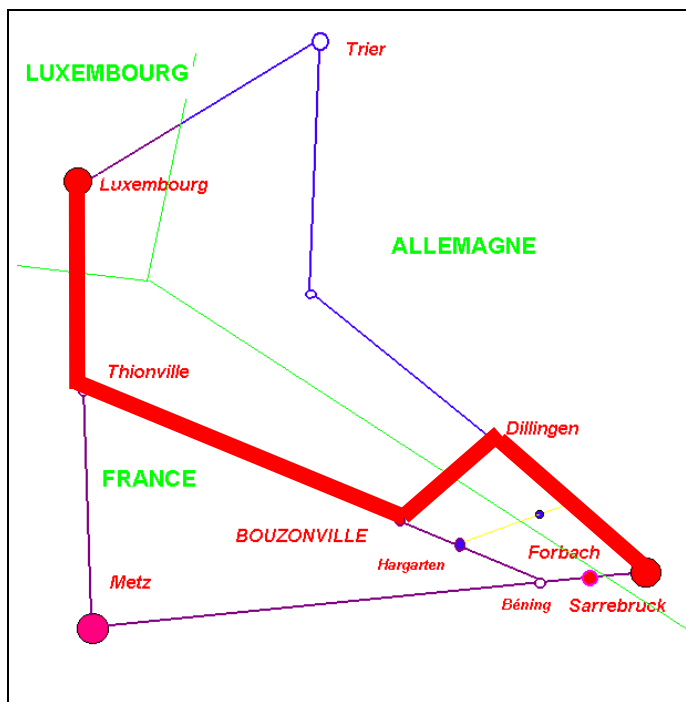
Une desserte ferroviaire existe déjà de Dillingen vers la France mais elle s'arrête à la frontière (6 km de Bouzonville ; 13 allers-retours par jour côté allemand, rien côté français).

Le prolongement de la relation vers la France, dans le cadre d'une coopération DB – SNCF, permettrait :

- A une partie des **1850 travailleurs frontaliers français** de la zone Boulay - Bouzonville de se rendre sur leur lieu de travail en Allemagne.
- A nos voisins allemands de se rendre à Bouzonville (**développement des échanges commerciaux et culturels**)
- Cette idée remporte notamment le soutien des maires allemands concernés (Rehlingen - Siersburg / Dillingen), du ministre de l'économie de la Sarre..

Coût Infra : 2 M€ environ

Hypothèse 2 : passage de la desserte Sarrebruck-Luxembourg par Dillingen et Bouzonville



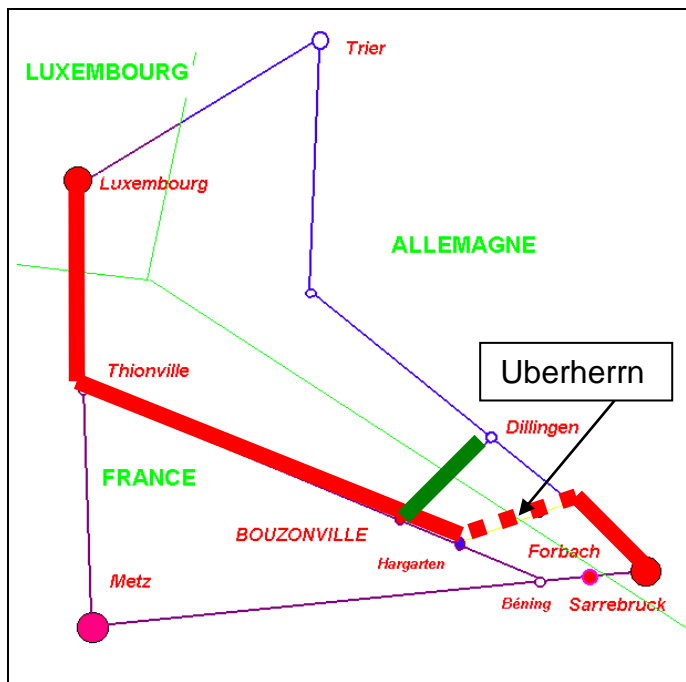
Cette hypothèse, plus ambitieuse que la précédente, vise à créer une nouvelle relation ferroviaire directe Sarrebruck-Luxembourg (flux migratoires SBK-LUX : 4800 personnes) qui irriguerait au passage une zone abandonnée par le train. La relation actuelle Sarrebruck-Luxembourg se fait via Metz, sur des itinéraires ferroviaires saturés, alors que seuls 3 trains de Voyageurs circulent par jour entre Bouzonville et Thionville.

Cette hypothèse a pour intérêts :

- **Les mêmes que ceux de l'hypothèse 1**
- Une meilleure irrigation « Voyageurs » de l'axe Bouzonville-Thionville (suppression envisageable de l'actuel service de bus de substitution **au bénéfice du train** = économies générées)
- La non-saturation du point-frontière de Forbach, de manière à pouvoir envisager l'augmentation du cadencement Forbach-Sarrebruck.

Coût infra : 2 M€ environ

Hypothèse 3 : création d'une relation Dillingen-Bouzonville et d'une relation Sarrebruck-Luxembourg via Uberherrn, Hargarten et Bouzonville



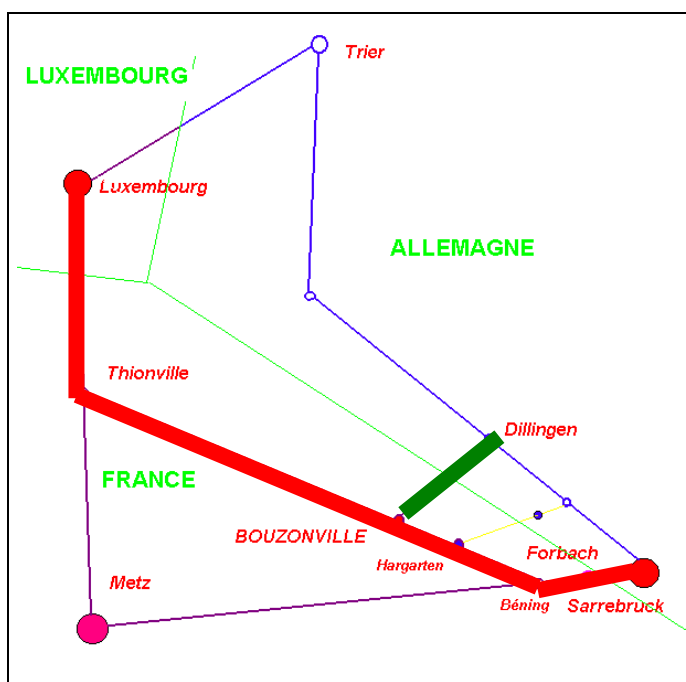
L'hypothèse 3 comporte les mêmes avantages que l'hypothèse 2. Elle consiste à faire passer la nouvelle relation Sarrebruck-Luxembourg via **Uberherrn, Hargarten, Bouzonville** et Thionville. Dans le cadre de cette hypothèse, la desserte ferroviaire Dillingen - Niedaltdorf, prolongée jusqu'à Bouzonville, **donnerait correspondance à la desserte Sarrebruck Luxembourg à Bouzonville.**

Cela permettrait entre autres aux habitants du secteur Creutzwald - Hargarten de disposer de deux relations ferroviaires vers l'Allemagne (**4700 personnes du secteur Carling Creutzwald travaillent en Allemagne**)

- Investissement à prévoir : remise en état de la ligne « neutralisée » (**en pointillés sur la carte**) de Hargarten vers l'Allemagne
- Bus de rabattement à prévoir

Coût infra : environ 5 M€

Hypothèse 4



L'hypothèse 4, permettrait une desserte totale de la ligne Bénéting - Thionville. L'ensemble des habitants des communes disposant de points d'arrêt, notamment Bouzonville, Hargarten et Creutzwald, pourrait bénéficier d'une part d'une relation directe vers Forbach, puis l'Allemagne, et d'autre part d'une liaison vers Thionville, puis le Luxembourg.

Comme dans « l'hypothèse haute », les trains de la relation Sarrebruck-Luxembourg donneraient correspondance à Bouzonville aux navettes ayant origine Dillingen et prolongées, pour l'occasion, jusqu'à Bouzonville.

En revanche, cette hypothèse ne permet pas une desserte directe de la zone de Carling-Creutzwald vers la zone de Uberherrn.

Cette hypothèse ne nécessite que des investissements limités.

Coût infra : environ 2 M€

Cette étude se fonde elle-même en partie sur les conclusions d'un rapport effectué en 1995 par le CETE de l'Est, organisme que l'on peut difficilement qualifier d'être subjectif au point de favoriser le rail !!!

Une autre étude avait été diligentée en 2000 (notamment pour le compte du Conseil Régional de Lorraine) sur la création d'une liaison ferroviaire directe entre Saarbrücken et Luxembourg. Fondée en partie sur des postulats et quelques erreurs techniques, cette dernière étude ne semblait être destinée qu'à valider une décision prise en amont et de longue date : la circulation de la nouvelle desserte via Metz. Une fois de plus, la zone frontalière de Bouzonville – Forbach (20000 travailleurs frontaliers) semblait destinée à rester un No man's land ferroviaire, à la grande colère des élus concernés...

Quelques éléments sur ce projet :

- Projet de liaison ferroviaire Sarrebruck – Luxembourg via Bouzonville proposé par le syndicat FiRST (CFTC à l'époque) et la Ville de Bouzonville en 1998.
- Maintes fois sollicité, le Conseil Régional présidé par Gérard Longuet manifesta une certaine indifférence à ce projet, sauf à la veille des élections régionales de 2004, où il figura dans de nombreux tracts électoraux.
- A l'arrivée d'une nouvelle majorité à la tête du Conseil Régional, Jean-Pierre Masseret et Bertrand Mertz se sont engagés à réaliser une étude sur le sujet. Sans suite.
- Jadis évoqués dans de nombreux documents du Conseil Régional, les hypothèses de desserte de la zone frontalière de Bouzonville – Forbach ont totalement disparu de tous projets.
- L'affaire connaît cependant un rebondissement en 2006 (visite de JP Masseret, voir mon compte rendu ci-dessous) mais s'oriente vers la mauvaise voie.
- Le projet est soutenu par des élus locaux français et allemands, je fais actuellement un lobbying côté luxembourgeois (voir article dans l'Essentiel)

Infos pratiques :

- Temps de parcours actuels entre Sarrebruck et Luxembourg en train :

Via Metz : entre 2h06 et 3h00 (selon dessertes circulant en 2000), distance parcourue, distance 142 km
Via Trèves entre 1h49 et 2h52 (selon dessertes circulant en 2000)
Via Bouzonville : 1h38 (temps de parcours estimé), distance 116 km
- Flux démographique entre zone de Sarrebruck et Luxembourg : environ 4800 personnes par jour
- Coût mise à niveau installations de la gare de Bouzonville et le la voie entre Niedaltdorf et Bouzonville : environ 2 millions d'euros

L'hypothèse 2 semble la plus pertinente.

Compte Rendu Réunion Desserte Ferroviaire Transfrontalière Bouzonville-Dillingen

Le 17 juillet 2006 en mairie de Rehlingen-Siersburg

Présents :

- Jean-Pierre MASSERET (Président du Conseil Régional de Lorraine) et ses collaborateurs
- Jean-Louis AUBRON, député de la circonscription
- Gilbert PHILIPP (Maire de Bouzonville)
- Denis PAYSANT et Maurice CHERRIER (maires adjoints)
- Martin SYLVANUS (Maire de Rehlingen-Siersburg) et ses collaborateurs
- Bernard AUBIN (Secrétaire Général adjoint CFTC Cheminots Lorraine)

Résumé de l'intervention de M. Masseret :

- Un collaborateur du CR a participé à une réunion entre SNCF, RFF et DB Regio. On s'est mis d'accord sur un objectif : **mise en circulation, à titre expérimental, de 2 allers-retours par jour le week-end, pendant une année.**
- Le Land de Sarre et le CR de Lorraine vont bâtir un dossier commun pour déterminer les enjeux **touristiques** de la ligne Bouzonville-Dillingen.
- L'exploitation de la ligne sera réalisée par la DB. En contrepartie, le CR s'engage à conventionner jusqu'à Sarrebruck les TER au départ de Metz.
- Pour que l'expérimentation puisse se réaliser, **il faut obtenir une dérogation du Ministère des Transports** autorisant les trains de Voyageurs en provenance de l'Allemagne à entrer en gare de Bouzonville (les infrastructures de la gare ne répondent pas actuellement aux normes pour ce genre de circulation)
- Pour que cette démarche aboutisse, elle doit être **soutenue par des courriers insistants** (de la part des élus et décideurs concernés)
- Si la dérogation ne devait pas être accordée par le Ministère, les aménagements des installations de sécurité deviendraient indispensables. **Montant estimé par la SNCF : 1,5 M€.** C'est une grosse somme ! Le budget du CR 2007 ne doit pas dépasser le budget 2006.
- **Nous espérons une réponse du Ministère à l'automne.** S'il y a accord, une décision sera prise rapidement en vue d'une expérimentation d'un an. Si nous n'obtenons pas de dérogation... je ne sais pas.

Résumé de l'intervention de Bernard AUBIN

- Merci au Président du Conseil Régional d'apporter son soutien à un dossier défendu durant une décennie de part et d'autre de la frontière.
- Le « Comité de Desserte International », première instance de ce genre en Lorraine, avait été mis sur pied à l'époque pour promouvoir l'irrigation de la zone frontalière s'étendant de Bouzonville à Forbach. Il avait échafaudé 4 hypothèses de desserte, dont une **relation directe de Sarrebruck à Luxembourg via Bouzonville qui présentait de nombreux avantages en terme d'images comme en terme de desserte** :
 - Projet européen Saar-Lor-Lux
 - Ré-irrigation au passage d'une zone (Bouzonville - Thionville) délaissée par le train (3 trains par jour actuellement et quelques dessertes routières par bus sur le même itinéraire).
 - Retour vers le train d'une clientèle actuellement acheminée par bus de substitution (dont l'économie serait faite en cas de circulation de trains sur le même itinéraire)
 - Aménagement et développement de la zone frontalière mosellane.

Mais si la précédente équipe du Conseil Régional avait bien repris de Concept de Comité de Desserte à son compte, elle en avait pour autant oublié les propositions du premier du nom,

tombées aux oubliettes.

- **L'intervention de M. Masseret est donc la première démarche concrète réalisée depuis 10 ans sur le sujet.**
- Je reste cependant partagé entre satisfaction et circonspection.
 - **Satisfaction, parce qu'une chance est enfin donnée à une desserte souhaitée par tous**
 - **Circonspection quant aux conditions de déroulement de l'expérimentation.** Réalisée le week-end, la desserte ne pourra être empruntée pas les travailleurs transfrontaliers (environ 1500 sur un flux démographique de la zone Boulay-Bouzonville vers le bassin de Dillingen). En se basant uniquement sur la vocation touristique de la ligne, l'expérimentation risque d'être biaisée et de mener à des conclusions erronées.
- En ce qui concerne **le financement du projet**, je rappelle, pour avoir été à l'origine du projet de halte SNCF à Hettange-Grande, que le caractère transfrontalier, voire **européen** du projet, offre des **perspectives de financement intéressantes**.
 - L'investissement de la halte de Hettange avait été pris en charge pour **moitié par les fonds de développement européens**, l'autre moitié du financement avait été pris en charge par les partenaires du projets : Ville de Hettange, Conseil Régional, Conseil Général, Ville de Thionville,... **Ce qui réduisait considérablement les frais à charge des partenaires.**
 - Sur Bouzonville, j'avais obtenu, de manière informelle, le soutien **financier de l'État** par la voix du précédent Sous-préfet de Boulay. Il m'avait garanti le **financement partiel du projet dans le cadre des contrats de plan État-Régions**, sous réserve que ce projet soit soutenu par le Conseil Régional de Lorraine... Ce qui ne fut pas le cas à l'époque... Il serait donc intéressant **d'inscrire très rapidement la remise à niveau des installations de la gare de Bouzonville aux Contrats de Services**, si la négociation de ceux-ci n'a pas encore été bouclée.

Réponse du Président du Conseil Régional de Lorraine

- Le financement européen doit être envisagé (demande à l'un de ses collaborateurs présent d'étudier la question)
- On ne va pas tout régler d'un coup de baguette magique
- Commençons par une expérimentation
- On a une ouverture, il faut la saisir
- Le dossier n'est pas abouti (intégration financement européen)

Bernard AUBIN
Secrétaire Fédéral CFTC Transports
Conseiller économique et social de Lorraine