

# Métropole Sarrebruck – Moselle Est

## *Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines*

Mai – septembre 2006

**Virginie LEMARTINEL**

Magistère 3 « Aménagement »

Rapport de stage

Septembre 2006

Premier ministre  
*Ministère de l'intérieur  
et de l'aménagement  
du territoire*  
Ministère délégué  
à l'aménagement  
du territoire

**DIACT**





# Métropole Sarrebruck – Moselle Est

## *Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines*

Mai – septembre 2006

**Virginie LEMARTINEL**

Magistère 3 « Aménagement »

Rapport de stage

Septembre 2006

### **Encadrement :**

- Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires : Anne-Sophie TOUCHE
- Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences : Athéna ARENDT
- Service d'Etudes du Secrétariat Général aux Affaires Régionales en Lorraine : Jean-Louis MUNIER
- Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (ex-CESA) : Christophe DEMAZIERE

Premier ministre  
*Ministère de l'intérieur  
et de l'aménagement  
du territoire*  
  
Ministère délégué  
à l'aménagement  
du territoire

**DIACT**



# SOMMAIRE

	Page
Introduction : « L'ambition européenne d'une métropole transfrontalière »	3
I. LA DEMARCHE DE COOPERATION METROPOLITAINE : DE L'ADHESION A LA PARTICIPATION ?	7
A. Le projet métropolitain	8
B. L'organisation métropolitaine	9
C. Perception de la démarche métropolitaine	12
II. LES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE : DE NOMBREUX ECHANGES TRANSFRONTALIERS, UNE BONNE CONNECTIVITE, MAIS UNE FAIBLE PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN	17
A. Un constat : un périmètre assez cohérent où les transports en commun restent marginaux dans les échanges transfrontaliers	18
B. Un atout structurant pour le projet métropolitain : l'arrivée du TGV à Forbach et à Sarrebruck en juin 2007	21
C. Un objectif : « créer une plate-forme européenne de transports passagers et logistiques »	22
III. LES COOPERATIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS : ENTRE DIVERSITE FONCTIONNELLE ET DIFFICULTES INSTITUTIONNELLES	25
A. Les acteurs des transports en commun : où en est la coopération institutionnelle de chaque côté de la frontière ?	26
B. Les liaisons transfrontalières : quels sont les modes de coopération retenus ?	28
C. Les autres démarches de coopération présentes sur le territoire	32
D. Quelle évolution du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » ?	33
Conclusion : La démarche métropolitaine : un nouvel outil pour une coopération (transfrontalière) dans le domaine des transports ?	35

*NB : toutes les cartes sont de l'auteur sur la base d'un fond de carte réalisé par Ghislain Bilthauer, stagiaire à la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences, également sur le projet métropolitain (thématique de la santé).*



# Introduction

**« L'ambition européenne d'une  
métropole transfrontalière »**

# INTRODUCTION

La Métropole Sarrebruck – Moselle Est correspond à peu près au périmètre de l'agglomération transfrontalière structurée autour de Sarrebruck : sur 1 370 Km<sup>2</sup>, elle comptait en 1999-2002 une population d'environ 617 000 habitants (densité moyenne de 450 hab./Km<sup>2</sup>), dont 349 000 dans la partie allemande (850 hab./Km<sup>2</sup>) et 268 000 dans la partie française (270 hab./Km<sup>2</sup>)<sup>1</sup>. La démarche métropolitaine associe neuf partenaires (dont huit intercommunalités – cf. carte page 6) :

- sept côté mosellan : les communautés d'agglomération Forbach Porte de France (CAFPF) et Sarreguemines Confluences (CASC), et les communautés de communes du Warndt (CCW – autour de la ville de Creutzwald), du District Urbain de Faulquemont (CCDUF), du Pays Naborien (CCPN – autour de la ville de Saint-Avold), de Freyming-Merlebach (CCFM), et de l'Albe et des Lacs (CCAL – autour de Sarralbe) ;
- deux côtés sarrois : la Landeshauptstadt Saarbrücken (ville capitale du Land de Sarre) et le Stadtverband Saarbrücken (structure intercommunale).

Ce territoire connaît depuis une vingtaine d'années une crise économique suite au ralentissement voire à l'arrêt total des activités industrielles lourdes, en l'occurrence l'extraction minière, la sidérurgie et la faïencerie. La fermeture progressive de plusieurs grands sites industriels qui employaient des milliers de personnes, a eu pour conséquence la disparition d'emplois (d'où une forte augmentation du taux de chômage par endroits) et le départ de nombreux habitants (en particulier la population jeune)<sup>2</sup>. Ce territoire transfrontalier paraît ainsi a priori en déclin, faisant même dire à certains acteurs du territoire qu'il s'agit d'une « zone sinistrée ».

Cette dernière affirmation est cependant à nuancer. Si elle peut s'appliquer à certaines communes du Bassin Houiller comme Creutzwald, Forbach, Behren-lès-Forbach ou Freyming-Merlebach<sup>3</sup>, la reconversion économique

<sup>1</sup> Sources : INSEE et Saarland Statistisches Landesamt. Toutes les données datent de 1999 (partie mosellane) ou de 2002 (partie sarroise).

<sup>2</sup> Entre 1990 et 1999/2000, la population sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est a baissé de 2,36%.

<sup>3</sup> D'après le recensement de la population de 1999 effectué par l'INSEE, le taux de chômage dépasse largement les 15% dans ces communes (pour atteindre par endroit plus de 21%), et la population a fortement diminué entre 1990 et 1999 (entre -2 et -5%, et jusqu'à près de -16% pour la seule ville de Forbach).

## « L'ambition européenne d'une métropole transfrontalière »

en cours assure néanmoins à d'autres secteurs du territoire métropolitain un relatif dynamisme. En effet, la partie allemande a su développer des activités non industrielles, en particulier dans le secteur des services, permettant de maintenir le taux de chômage autour de 10-11%, alors qu'il est en moyenne de 12,5% dans la partie française<sup>4</sup> (à noter cependant que ce taux de chômage sarrois est plus élevé que la moyenne nationale allemande). De même, le secteur de Sarreguemines souffre beaucoup moins de l'arrêt de ses activités industrielles que le Bassin Houiller : le chômage y est moins élevé et moins problématique (le taux global s'élève en 1999 à 10% environ, allant de 4,6% à 14,5%, alors que dans le Bassin Houiller il s'échelonne entre 5,6% et 21,9% selon les communes pour une moyenne située autour de 12,5%).

Autre distinction : le repli démographique observé entre 1990 et 1999/2002 de -2,36% n'est pas identique sur l'ensemble du territoire métropolitain :

- le Stadtverband Saarbrücken a vu sa population diminuer de 3,37% entre 1990 et 2002<sup>5</sup>, diminution essentiellement due à un solde naturel négatif (donnée conjoncturelle à toute l'Allemagne), doublée d'un solde migratoire peu favorable (excepté pour les communes périurbaines qui arrivent à maintenir un léger accroissement de leur population) ;
- alors qu'entre 1990 et 1999, la population dans la partie française ne baisse « que » de 1,01% du fait d'un fort déficit migratoire (et cela malgré l'accroissement naturel). De nouveau, des différences sont à noter entre les secteurs :
  - les intercommunalités du Bassin Houiller enregistrent les plus fortes diminutions (-1,80% pour la CCFM, -3,89% pour la Communauté de Communes du Warndt [CCW], et -4,88% pour la CAFPF),
  - la population de la CCPN autour de Saint-Avold reste stable (+0,86%),
  - et la CASC connaît un accroissement démographique soutenu (+3,73%), de même que les intercommunalités plus périphériques autour des communes de Faulquemont (+2,07%) et de Sarralbe (+2,37%). Cela peut s'expliquer pour la première par son relatif dynamisme économique, et pour les dernières par

<sup>4</sup> INSEE, Recensement de la population 1999.

<sup>5</sup> Et de 5,35% entre 1990 et 2005.

leur positionnement périurbain (desserrement de l'agglomération de Metz pour Faulquemont, et de celle de Sarreguemines pour Sarralbe).

Enfin, l'histoire commune et la langue très similaire de ces deux espaces frontaliers leur donnent une unité à l'origine de nombreux échanges économiques, démographiques, scolaires, culturels, etc. De plus, la continuité urbaine qui existe malgré la frontière et qui est à l'origine de « villages doubles » (Petite Roselle / Großrosseln ou bien Grosbliederstroff / Kleinblittersdorf) renforce le caractère transfrontalier intégré de l'agglomération de Sarrebruck.

Ainsi, ces quelques données de présentation montrent un territoire métropolitain assez cohérent et structuré par l'agglomération transfrontalière qui se compose :

- d'un cœur urbain : Sarrebruck,
- de trois pôles urbains secondaires : Völklingen, Forbach et Sarreguemines,
- de cinq pôles urbains périphériques : Püttlingen, Heusweiler, Freyming-Merlebach, Saint-Avold et Creutzwald,
- et de deux pôles ruraux : Faulquemont et Sarralbe.

L'ambition affichée dès le départ pour le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est est de positionner cette agglomération transfrontalière comme un territoire au rayonnement européen : la reconnaissance de son caractère transfrontalier devrait lui permettre d'être appréhendée dans sa globalité, améliorant éventuellement sa place dans la hiérarchie urbaine européenne. Cependant, d'après l'étude sur 180 villes européennes datant de 2003 et commandée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, la ville de Sarrebruck fait partie de la dernière et septième classe pour laquelle le niveau européen est presque complètement absent (faible accessibilité internationale, absence de sièges sociaux de grands groupes européens, peu de foires / salons / congrès, peu de tourisme urbain lié à la faible renommée de ses musées ou de son patrimoine culturel, peu d'étudiants et de réseaux de recherche proportionnellement à la population totale), se classant 156<sup>ème</sup> loin derrière Nancy (71<sup>ème</sup>), mais plus proche de Metz (118<sup>ème</sup>). Pour autant, ce manque de rayonnement actuel à une échelle européenne ne doit pas l'empêcher de vouloir

s'affirmer comme un espace symbolique, voire laboratoire, de la construction européenne.

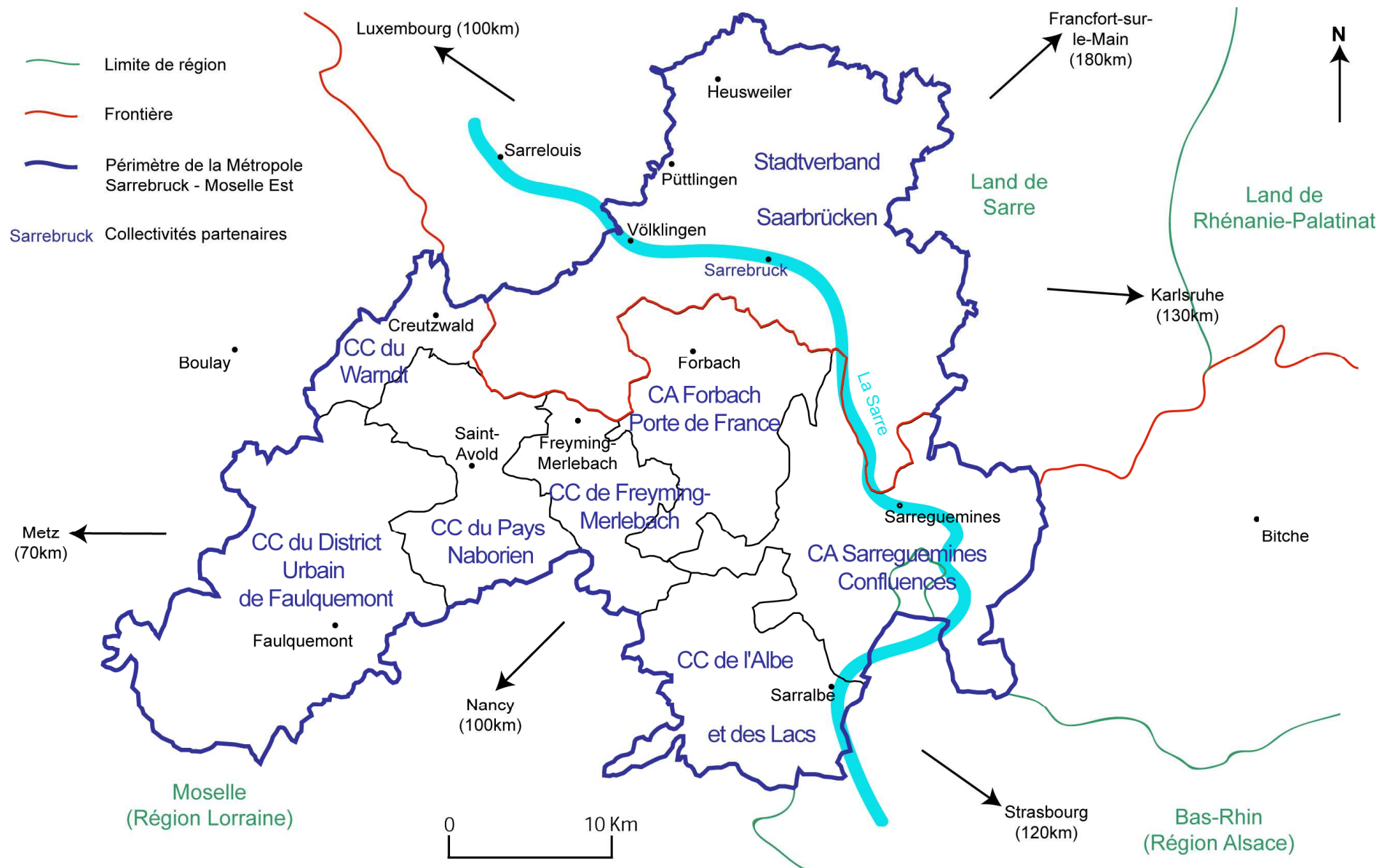
Ainsi, si le projet métropolitain annonce une « ambition européenne », son objectif principal est avant tout de faire reconnaître cette agglomération comme un espace transfrontalier cohérent, auquel s'adjoint une forte volonté de faire changer son image de « pays noir » en celle d'« agglomération transfrontalière verte » du fait de la présence de nombreuses surfaces boisées. Toute la réflexion menée par les acteurs participant à la démarche métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est s'organise autour de la notion de frontière, en tant qu'axe d'échanges et non plus en tant que barrière ou limite. La frontière est désormais considérée comme le moteur de développement du territoire, en lieu et place en quelque sorte des anciennes activités industrielles.

Cette mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est se concentrera plus particulièrement sur le domaine des transports. Il constitue un bon exemple des difficultés (ou non) que peut impliquer la présence de la frontière, qu'elles soient spatiales, techniques ou institutionnelles. Sachant cela, en quoi la démarche métropolitaine peut-elle être un atout pour cette agglomération transfrontalière afin qu'elle puisse structurer son réseau de transports ?

Ce rapport abordera donc successivement :

- la démarche de coopération métropolitaine en tant que telle : en quoi consiste-t-elle ? comment fonctionne-t-elle ? comment est-elle perçue par les acteurs locaux ?
- le secteur des transports sur le territoire métropolitain : quelle est sa situation actuelle ? quels impacts pourrait avoir l'arrivée du TGV ? quels sont les premiers objectifs définis par les partenaires du projet métropolitain ?
- les coopérations observées dans le domaine des transports en commun : quels sont les systèmes d'acteurs existant de chaque côté de la frontière ? comment peut se formaliser la mise en place de liaisons transfrontalières ? quels sont les résultats obtenus pour l'instant par le groupe de travail en charge des transports ?

**Métropole Sarrebruck – Moselle Est : périmètre et collectivités partenaires**





# I. La démarche de coopération métropolitaine

## *De l'adhésion à la participation ?*

### INTRODUCTION

La démarche de coopération métropolitaine du territoire Sarrebruck – Moselle Est vise principalement à accompagner l'arrivée du TGV en proposant des services (de santé, de formation, de transports, culturels et touristiques) qui placent cette agglomération transfrontalière comme un espace de nouveau attractif au cœur de l'Europe, après des années de crise économique et démographique.

L'étude de cette démarche de coopération métropolitaine consiste en :

- la présentation du projet métropolitain : quelle est l'origine de cette démarche ? quel est son contenu (thématiques abordées et objectifs affichés) ?
- l'analyse de l'organisation métropolitaine : quel est le mode de gouvernance retenu ? quel est le rôle des différents organes (politique, technique ou opérationnel) mis en place pour élaborer le projet ?
- un bilan de l'avancement des travaux : comment la démarche est-elle perçue par les acteurs internes et les acteurs externes à la Métropole ? comment s'insère-t-elle parmi les initiatives de coopération transfrontalière déjà présentes sur le territoire ? quelles sont les difficultés auxquelles elle peut être confrontée ?

## A. LE PROJET METROPOLITAIN

### 1. Origine

Le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est se base sur les acquis de la coopération transfrontalière qui existe depuis plusieurs années entre les collectivités sarroises et mosellanes. Cette coopération s'est formalisée en 1997 par la création de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir (ZSMA) dont l'objet est de renforcer les coopérations intercommunales transfrontalières entre les membres<sup>1</sup> sarrois et mosellans. Le but est de développer cet espace de manière cohérente et concertée, et lui conférer une unité reconnue aussi bien par des acteurs externes (organismes européens / nationaux / régionaux / départementaux, ...) qu'internes (habitants, professionnels, associations locales, ...).

L'intérêt que pouvait représenter l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR pour cet espace transfrontalier en cours de structuration mais aux contours encore fluctuants, a été présenté par la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences (CASC) au reste des membres de l'association ZSMA lors d'un Comité Directeur en décembre 2004. Cet appel à projets a été perçu comme un moyen de formaliser la coopération transfrontalière en lui donnant une nouvelle dimension : faire en sorte que le territoire soit identifié comme une agglomération transfrontalière en tant que telle, c'est-à-dire pouvoir s'affranchir de visions nationales qui occultent trop souvent les liens (économiques, culturels, spatiaux, ...) avec l'autre côté de la frontière. L'adhésion à la démarche métropolitaine est donc apparue aux membres de l'association ZSMA comme « naturelle » car dans la logique des objectifs poursuivis par leur association de coopération transfrontalière.

Cependant, la réalité spatiale de l'agglomération transfrontalière structurée autour de Sarrebruck, dépasse largement le périmètre d'intervention de l'association ZSMA. C'est pourquoi les intercommunalités signataires du projet métropolitain ne se limitent pas à celles membres de l'association ZSMA, mais comprennent trois nouveaux partenaires français<sup>2</sup>. Des demandes d'adhésion ont été formulées à plusieurs reprises, aussi bien du côté sarrois que du côté mosellan, à l'adresse de la ville et de l'intercommunalité de Sarrelouis afin qu'elles puissent participer à la démarche, mais rien n'a été jusqu'à présent concrétisé.

<sup>1</sup> Cf. liste en Annexe I « Présentation de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir ».

<sup>2</sup> A savoir les communautés de communes du Warndt (autour de Creutzwald), du District Urbain de Faulquemont, et de l'Albe et des Lacs (autour de Sarralbe).

### 2. Contenu

Le projet métropolitain se structure autour de six grandes problématiques pour lesquelles chaque partenaire a communiqué de manière indépendante ses priorités qui ont ensuite été synthétisées par l'équipe d'ingénierie :

1. « Créer les conditions de développement d'une plate-forme européenne de transports passagers et logistiques », problématique qui correspond à l'axe fort du projet métropolitain du fait de l'enjeu que représente l'arrivée du TGV en gares de Forbach et Sarrebruck en termes d'accessibilité, de connectivité et de desserte du territoire. La mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines se focalisera sur cette problématique en s'intéressant tout particulièrement au thème des transports collectifs transfrontaliers.
2. « Favoriser la recherche et l'innovation technologiques, notamment pour des nouvelles pratiques environnementales » : il s'agit principalement de s'appuyer sur les compétences industrielles existantes (valorisation de la biomasse, utilisation de l'hydrogène, et plasturgie notamment), ce qui devrait favoriser le développement économique du territoire.
3. « Engager une réflexion sur un réseau métropolitain de santé », par exemple dans les domaines des urgences, de la neurochirurgie et de la couverture sociale, dans un souci d'harmonisation transfrontalière.
4. « Renforcer un pôle d'excellence de formation et d'enseignement supérieur spécialisé en bilinguisme, et plus généralement en biculturalisme » : l'accent est surtout mis sur l'enseignement supérieur avec des filières bilingues et biculturelles (droit privé et éducation).
5. « Promouvoir une image métropolitaine forte, basée sur des outils culturels et touristiques à fort rayonnement » : ces outils devront s'appuyer sur les patrimoines historique, industriel, artistique et naturel du territoire et se décliner de manière bilingue.
6. « Développer une identité métropolitaine dépassant la notion de frontière » : cette identité se fonde notamment sur la langue, l'histoire et le passé industriel communs. A noter que le terme « identité » a été récemment remplacé par celui d'« image » pour mieux faire ressortir l'objectif de rayonnement vers l'extérieur du territoire.

*Le projet métropolitain se caractérise donc par un périmètre cohérent mais encore incomplet, ainsi que par des thèmes récurrents à toutes les métropoles et qui nécessiteront une approche transversale et partenariale.*

## B. L'ORGANISATION METROPOLITAINE

La définition, l'élaboration et la mise en œuvre du projet métropolitain revient à quatre organes distincts organisés en trois niveaux. Le schéma page suivante vient synthétiser le système de gouvernance retenu.

### 1. Le niveau politique : le Comité de Pilotage

Ce premier niveau de l'organisation métropolitaine est l'organe décisionnel du système de gouvernance puisque, par ses délibérations, il détermine les orientations du projet métropolitain et prend les décisions. Un « coordinateur » du Comité de Pilotage a été désigné lors de la réunion du 20 février 2006 pour suivre et animer ses travaux, rôle qui a été attribué au Président de la CASC.

Chaque membre dispose d'un droit de vote, à savoir :

- les 16 membres du Comité de Direction de l'association ZSMA :
  - 4 communes et villes françaises : Grosbliedestroff, Sarreguemines, Stiring-Wendel et Freyming-Merlebach,
  - 8 communes et villes allemandes : Landeshauptstadt Saarbrücken, Großrosseln, Püttlingen, Kleinblittersdorf, Heusweiler, Sulzbach, Völklingen et Morsbach,
  - 3 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) français : la Communauté de Communes du Pays Naborien (CCPN), la CASC et la Communauté d'Agglomération Forbach Porte de France (CAFPF),
  - 1 intercommunalité allemande : le Stadtverband Saarbrücken ;
- les 3 nouveaux EPCI français partenaires ;
- le représentant de l'Etat français (le préfet de région et par délégation le sous-préfet de Sarreguemines) ;
- le représentant de la Région Lorraine ;
- le représentant du Département de la Moselle ;
- 2 représentants du land de la Sarre (et peut-être prochainement un troisième) : la Staatskanzlei (chancellerie d'Etat) et le Ministerium für Umwelt (ministère de l'environnement, en charge également de l'aménagement du territoire) ;
- et éventuellement à l'avenir un représentant du Bund (Etat fédéral allemand).

Au total, ce sont donc actuellement 24 personnes qui peuvent participer aux prises de décision et les influencer. Le Comité de Pilotage ne se limite pas pour autant à ces 24 représentants d'institutions : toutes les communes peuvent siéger et intervenir lors des discussions, de même que les techniciens de toutes les collectivités territoriales ou des organismes de

l'Etat (en l'occurrence le Secrétariat Général aux Affaires Régionales et son Service d'Etudes [SGAR et SESGAR]).

Cette organisation du niveau politique du système de gouvernance n'est cependant pas tout à fait identique à ce qui avait été prévu au départ<sup>1</sup>. En effet, à l'origine, deux organes aux rôles distincts devaient piloter le projet :

- le Comité de Direction de l'association ZSMA élargi aux trois nouveaux EPCI partenaires qui était présenté comme l'unique organe décisionnel (validation des travaux et délibération sur les orientations stratégiques) ;
- le Comité de Pilotage, présenté précédemment, dont le rôle était uniquement de débattre des orientations stratégiques et des travaux, puis d'adresser ensuite au Comité de Direction ses recommandations.

L'extension du droit de vote<sup>2</sup> aux divers représentants d'institutions nationales et territoriales rend de fait caduque cette séparation du niveau politique en deux organes. Néanmoins, les décisions relatives à la gestion courante (comme autoriser le lancement d'études ou régler le partage du financement de la part résiduelle entre chaque partenaire) restent du ressort exclusif du Comité de Direction, puisque c'est l'association ZSMA qui est porteur du projet.

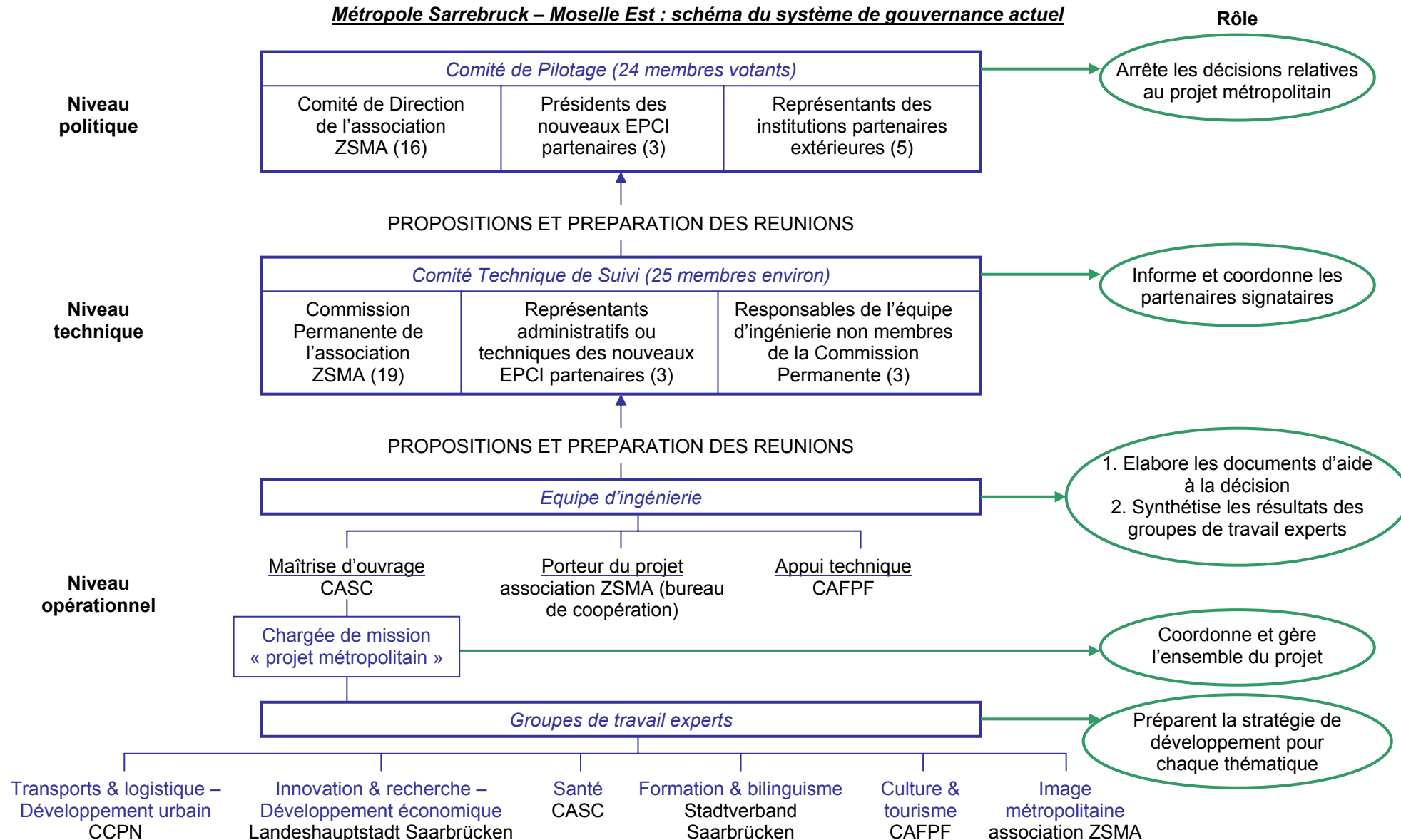
Cette organisation du niveau politique fait l'objet de quelques critiques, en l'occurrence de la part des partenaires sarrois qui regrettent le nombre trop élevé de personnes pouvant participer aux discussions de fond et à la prise de décision. Ils auraient plutôt souhaité un organe restreint autour des neuf partenaires signataires de l'appel à coopération métropolitaine afin que soient définies et débattues, entre les acteurs directement concernés par la coopération, les orientations stratégiques du projet. S'ils ne remettent pas en cause l'existence du Comité de Pilotage en tant qu'organe de concertation et d'information, ils estiment néanmoins que le trop grand nombre de membres limite d'autant son efficacité et sa réactivité, ce qui impliquent nécessairement, selon eux, l'existence d'un organe restreint pour faciliter l'élaboration du projet.

Cette proposition n'est pas inintéressante et va dans le sens d'une coopération accrue, effective et directe entre les neuf partenaires du projet métropolitain, mais cela implique de rajouter un nouvel organe au système de gouvernance actuel, ce qui pourrait l'alourdir.

<sup>1</sup> D'après le compte-rendu du Comité de Direction de l'association ZSMA du 10 novembre 2005.

<sup>2</sup> Comité de Pilotage du 20 février 2006.

**Métropole Sarrebruck – Moselle Est : schéma du système de gouvernance actuel**



Source : compte-rendu du Comité de Direction de l'association ZSMA du 10 novembre 2005, compte-rendu du Comité de Pilotage du 20 février 2006, documents internes.

## 2. Le niveau technique : le Comité Technique de Suivi

Deuxième niveau du système de gouvernance, le Comité Technique de Suivi regroupe théoriquement 25 personnes, tous techniciens ou administratifs des collectivités partenaires :

- les 19 membres de la Commission Permanente de l'association ZSMA qui compte, outre le Bureau de Coopération de l'association (2 personnes) :
  - du côté allemand : 3 représentants du Stadtverband Saarbrücken, 1 de la Landeshauptstadt Saarbrücken et 1 de la ville de Völklingen,
  - du côté français : 2 représentants de la CASC, 4 de la ville de Sarreguemines, 1 de la ville de Forbach, 2 de la CAFPF, 1 de la ville de Freyming-Merlebach, 1 de la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach (CCFM) et 1 de la CCPN ;
- 3 représentants des nouveaux EPCI partenaires ;
- 3 responsables de l'équipe d'ingénierie qui ne sont, théoriquement, pas membres de la Commission Permanente (en l'occurrence le directeur du service « développement et administration générale » de la CASC, la chargée de mission « projet métropolitain » et la chef du projet d'agglomération de la CAFPF).

Le rôle de cet organe est avant tout de préparer les Comités de Pilotage, mais il a également pour fonction de coordonner et d'informer les différents partenaires de l'avancement du projet métropolitain.

## 3. Le niveau opérationnel : l'équipe d'ingénierie et les groupes de travail experts

### L'équipe d'ingénierie :

Si l'association ZSMA est le porteur du projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est, en revanche, sa maîtrise d'ouvrage revient à la CASC, ce qui explique que toutes les décisions relatives à sa gestion courante soient du ressort de la CASC et que le personnel directement affecté à son élaboration et à son suivi soit également employé par la CASC.

On peut distinguer deux types de poste travaillant sur le projet métropolitain : les postes dédiés (2) (à savoir celui de la chargée de mission « projet métropolitain » et celui d'une secrétaire), et les postes mis à disposition (7).

Plus généralement, l'équipe d'ingénierie se compose :

- à la CASC : du directeur du service « développement et administration générale », de la chargée de mission « projet métropolitain » et de sa secrétaire, ainsi que de chargés de mission intervenant ponctuellement sur des thématiques précises (affaires transfrontalières, enseignement) ;
- du Bureau de Coopération de l'association ZSMA (une directrice, une chargée de projet / traductrice / interprète et une assistante) ;
- en appui technique, de la chef du projet d'agglomération de la CAFPF.

L'équipe d'ingénierie a pour fonction de rédiger les documents d'aide à la décision et le projet final, de préparer les réunions du Comité Technique de Suivi et du Comité de Pilotage et d'animer les groupes de travail experts, rôles qui reviennent néanmoins plus concrètement à la chargée de mission.

### Les groupes de travail experts :

Au nombre de six et répartis entre les partenaires<sup>1</sup>, ils ont pour objet de préparer la stratégie de développement du projet métropolitain pour chacune des six problématiques présentées précédemment. Ils se composent de représentants de collectivités territoriales ou d'associations, et de professionnels directement concernés par la thématique du groupe.

Au départ, il était prévu des groupes de 8-10 personnes, mais le nombre tourne plus autour de 15 voire 20 personnes (sauf pour « Image métropolitaine » avec environ 5 personnes), nécessitant même parfois de scinder le groupe en deux (cas de « Culture & tourisme »). Si cette forte participation peut apparaître comme positive car témoignant de l'intérêt suscité par la démarche, en revanche elle risque de provoquer une inertie dans l'avancée de la réflexion et une dilution de cette même réflexion du fait de discussions parfois faiblement centrées sur les objectifs premiers du projet métropolitain, mais aussi de masquer l'absence de 'participants acteurs' par la présence de nombreux 'participants spectateurs'...

Chaque groupe est en outre dirigé par un « référent », choisi et proposé par le partenaire responsable de la thématique, qui a pour tâches essentielles d'encadrer les travaux du groupe (préparation, animation et compte-rendu des réunions) et d'assurer le suivi d'éventuelles études. L'implication varie énormément d'un référent à l'autre : depuis une prise en charge globale du groupe de travail (objectif au départ visé par la mise en place de ces référents) à un simple suivi des débats...

*L'organisation métropolitaine reste assez traditionnelle, mais elle est encore un sujet de débat entre les partenaires ; et si les groupes de travail experts alimentent la réflexion et le projet, cela nécessite une coordination accrue.*

<sup>1</sup> Cf. le schéma du système de gouvernance actuelle page précédente.

## C. PERCEPTION DE LA DEMARCHE METROPOLITAINE

La série d'entretiens effectuée auprès de divers acteurs du projet métropolitain (techniciens ou administratifs référents dans les collectivités partenaires, participants au groupe de travail experts « Transports & logistique – Développement urbain », personnel de l'Etat en région, etc.) permet d'analyser la manière dont est perçue la démarche métropolitaine : considérée comme une opportunité pour le territoire, elle n'échappe pas à une identification assez difficile car complexe, et impliquera de fait une transversalité des actions envisagées afin d'en assurer une lisibilité et une complémentarité, aussi bien entre elles qu'avec d'autres initiatives de coopération.

### 1. Opportunité et reconnaissance

Comme cela a été expliqué en introduction de ce rapport, le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est peut apparaître en déclin du fait de la fermeture des grands sites industriels et de la diminution de sa population ; et il est souvent appréhendé de manière partielle car la dimension transfrontalière de cet espace n'est pas toujours systématiquement prise en compte. Cependant, son positionnement européen (cœur de la Grande Région, proximité d'institutions européennes, présence ou proximité d'axes de communication nord-sud et est-ouest structurants<sup>1</sup>, ...) lui confère un intérêt dans l'optique d'une structuration d'une armature urbaine à l'échelle européenne. Loin de pouvoir s'affirmer comme un point nodal incontournable de cette armature urbaine, l'agglomération de Sarrebruck présente néanmoins une dimension symbolique du fait de son caractère transfrontalier, et une situation géographique<sup>2</sup> intéressantes, ce qui lui permettrait éventuellement de se positionner comme un espace relais de certaines des agglomérations citées ci-dessous (en particulier de Francfort-sur-le-Main).

Le fait que la candidature de Sarrebruck – Moselle Est ait été retenue par la DATAR appelle deux remarques :

1. Il représente une formidable opportunité pour ce territoire, en termes à la fois de développement et surtout de changement d'image (c'est d'ailleurs sur ce dernier aspect qu'insistent beaucoup certains partenaires

<sup>1</sup> Ces axes relient la vallée aval du Rhin (Pays-Bas / Ruhr) à la vallée du Rhône (A31 et future A32), ainsi que Paris à Strasbourg pour rejoindre ensuite la vallée du Danube (A4).

<sup>2</sup> Distance entre Sarrebruck et Francfort-sur-le-Main : 180km ; Strasbourg : 120km ; Paris : 390km ; Luxembourg : 100km.

du projet, principalement ceux du Bassin Houiller avec la CCFM en tête : ainsi, si son développement interne ne dépend pas directement du projet métropolitain, ce dernier peut lui apporter une attractivité qu'elle n'aurait pas pu et su construire seule). La Métropole Sarrebruck – Moselle Est ne correspond pas, à proprement parler, à une « métropole », aussi bien dans sa définition allemande (ce terme n'est réservé qu'à huit conurbations dont la population dépasse le million d'habitants<sup>3</sup>), que dans les critères français (par exemple, la part des Emplois Métropolitains Supérieurs est inférieure à 5% dans les quatre aires urbaines que compte la partie française<sup>4</sup>). Le projet métropolitain peut cependant devenir le levier pour la reconversion et l'affirmation de ce territoire, même si ce dernier ne pourra vraisemblablement jamais se targuer d'être une véritable métropole.

2. Le choix de retenir la candidature de Sarrebruck – Moselle traduit également la reconnaissance, au niveau national français, de la réalité transfrontalière de cette agglomération centrée sur la ville allemande de Sarrebruck. Cette reconnaissance vient du même coup relancer la coopération transfrontalière, en lui donnant un aspect plus concret, puisque le projet métropolitain devrait être l'occasion de structurer cette agglomération transfrontalière institutionnellement (préparer les conditions de création d'un Eurodistrict opérationnel immédiatement) et fonctionnellement (mettre en œuvre des actions partenariales transfrontalières dans différents domaines).

Cependant, cet intérêt pour le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est de la part des acteurs locaux (aspect d'opportunité) et nationaux ou régionaux (aspect de reconnaissance) reste à confirmer :

<sup>3</sup> A savoir celles de Berlin / Brandebourg (4,3 millions d'habitants en 2000), de Hambourg (4 millions), du Rhin-Ruhr (Düsseldorf, Dortmund, Essen, etc. – 10,2 millions), du Rhin-Main (centrée sur Francfort-sur-le-Main – 5,2 millions), de Stuttgart (2,6 millions) et enfin de Munich (2,4 millions) retenues dès 1995 par la conférence interministérielle à l'aménagement du territoire, auxquelles ont été ajoutées en 2001 celles de Hanovre (1,4 millions) et du « Triangle saxon » (Sachsendreieck autour de Dresde, Leipzig, etc. – 3,3 millions). Source : Brigitte ADAM, Jürgen GÖDECKE-STELLMANN, 2002, « Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen ».

<sup>4</sup> A savoir celles de Forbach (qui est d'ailleurs la seule aire urbaine de plus de 100 000 habitants avec Troyes à avoir perdu des EMS entre 1990 et 1999), Sarreguemines, Saint-Avold et Creutzwald ; à noter qu'il est impossible de connaître le nombre de ces EMS pour l'ensemble du territoire métropolitain du fait de la difficulté de trouver des données comparables pour la partie allemande.



1. Aspect d'opportunité : si tous les partenaires signataires du projet métropolitain sont conscients de l'enjeu qu'il représente, en revanche leur degré d'implication reste très différent. L'on observe ainsi des intercommunalités motrices qui correspondent au cœur de l'agglomération, alors que les EPCI français plus périphériques apparaissent plutôt en retrait. Cela peut s'expliquer à la fois par leur caractère plus rural (cas des Communautés de Communes du District Urbain de Faulquemont [CCDUF] et de l'Albe et des Lacs [CCAL]) ou parce qu'ils sont moins directement tournés vers la ville de Sarrebruck (exemple de la Communauté de Communes du Warndt [CCW] qui entretient plus de relations avec Saarlouis), ainsi que par le manque de relais administratifs et techniques dans certaines collectivités (le morcellement intercommunal français implique la présence de petites structures avec peu de personnel, et ne favorise pas non plus un changement d'échelle dans la réflexion ni une vision globale du territoire<sup>1</sup>). Le risque est donc de voir le projet métropolitain :

- élaboré par un groupe assez restreint d'acteurs, sans véritable coopération ni concertation entre les partenaires signataires (tous adhèrent à la démarche mais ne peuvent pas participer pleinement),
- mais aussi être considéré comme un « gadget » difficile à appréhender et à s'approprier.

2. Aspect de reconnaissance : l'intérêt d'acteurs non directement concernés par la démarche est également source d'interrogations. Ainsi, si le Land de Sarre s'implique dans les étapes de réflexion (participation aux groupes de travail experts et au Comité de Pilotage), ce qui laisse supposer un engagement et une participation futurs à la mise en œuvre du projet métropolitain, l'intérêt de l'Etat fédéral allemand (Bund) n'est pas encore clarifié. En effet, quelques contacts ont tenté d'être établis avec le Bund pour s'assurer de son éventuelle participation au projet, sans grand résultat (les partenaires allemands préfèrent avoir une idée plus précise des actions pour pouvoir solliciter les bons ministères ou organismes fédéraux, car, pour l'instant, aucun ne s'estime compétent). Enfin, côté français, l'absence de certains acteurs institutionnels dans les groupes de travail experts risque d'entraver l'élaboration du projet (par

<sup>1</sup> Une distinction est cependant à observer entre les acteurs français et les acteurs allemands : ces derniers ont une réflexion plus systémique et globalisante comparée à celle de Français qui restent assez centrés sur leur « clocher ». Cette différence d'approche (ou de vision) résulte, en quelque sorte, de cette différence d'échelle d'intervention des collectivités de chaque côté de la frontière : une commune allemande couvre ainsi à peu près la même surface qu'un EPCI français, et le Stadtverband Saarbrücken équivaut spatialement à presque tous les EPCI français réunis.

exemple, absence de l'Agence Régionale de l'Hospitalisation de Lorraine dans le groupe santé, ou celle du Conseil Général de la Moselle dans celui des transports).

## 2. Complexité

Autre caractéristique de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est : sa difficile identification. Celle-ci provient essentiellement d'une complexité territoriale qui se traduit par une superposition de divers périmètres sur cet espace transfrontalier. Et à chacun de ces périmètres correspond une démarche différente :

- le périmètre de l'association ZSMA : il regroupe des communes et des intercommunalités allemandes et françaises désireuses de monter des projets transfrontaliers. Ceux-ci sont très souvent bilatéraux (ou tout du moins ne concernent pas directement l'ensemble des collectivités membres), et restent tournés vers des actions ponctuelles symboliques (cérémonie festive pour lancer la procédure de création de l'Eurodistrict), culturelles (ticket de réduction dans les musées), touristiques (réseau de pistes cyclables) ou de loisirs (manifestations à caractère plus ou moins sportif : Vélo SaarMoselle, Warndt week-end). Les acteurs directement concernés par ces formes de coopération sont quasi exclusivement les membres de l'association ;
- le projet d'Eurodistrict : cette démarche vise à structurer de manière interne cet espace de coopération transfrontalière bilatérale. Il s'agit ainsi de dépasser le simple cadre associatif de ZSMA, somme toute assez léger et peu approprié pour lancer des actions « à enjeux » qui engagent plus les collectivités (harmoniser l'offre des services sociaux par exemple), et ceci afin de créer une structure juridique transfrontalière aux compétences élargies et aux moyens financiers et techniques plus à même de mettre en œuvre les divers projets de coopération. L'objectif étant en outre d'afficher une cohérence territoriale traduisant au mieux la réalité spatiale de cette agglomération transfrontalière. Pour l'instant, aucun périmètre clair du futur Eurodistrict n'est défini (doit-il se limiter à celui de l'association ZSMA, correspondre exactement à celui du projet métropolitain, ou bien s'étendre à d'autres collectivités comme Creutzwald, Saarlouis, Homburg, etc. ? Dans l'état actuel du projet, le périmètre d'étude concerne quatre intercommunalités de l'association ZSMA sur cinq, mais il pourrait être étendu aux intercommunalités autour de Saint-Avold, Creutzwald et Sarrelouis) ;
- la Métropole Sarrebruck – Moselle Est : dernière démarche mise en place sur ce territoire, elle a d'une certaine manière pris le pas sur celle de l'Eurodistrict. En complément de cette dernière, le projet

métropolitain cherche à engager des actions de coopération principalement transfrontalière pour un rayonnement externe du territoire concerné.

**Métropole Sarrebruck – Moselle Est : périmètres de l'association ZSMA et de l'Eurodistrict**



L'articulation entre ces trois périmètres / démarches n'est pas parfaitement connue ou comprise des acteurs du projet métropolitain, et en particulier des participants aux divers groupes de travail experts, ce qui entraîne souvent une confusion ou une difficulté d'appropriation. En particulier, il existe un risque d'inadéquation entre leurs propositions et la démarche à laquelle ils participent, pouvant faire naître d'éventuels sentiments de frustration. Néanmoins, les groupes de travail experts ont été informés de la réorientation possible de certaines de leurs propositions vers l'Eurodistrict, ainsi que de la poursuite du travail de ces groupes dans le cadre de ce projet.

A cela s'ajoute du côté français d'autres démarches territoriales, plus ou moins avancées, qui sont assez disparates et font également presque toutes appel à la société civile (principalement via la constitution de Conseils de Développement) : le Pays Sarreguemines Bitche Sarralbe, les Contrats d'Agglomération de la CASC et de la CAFPF, les deux Schémas de COhérence Territoriale (SCOT)<sup>1</sup>, ou la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bassins Miniers nord-lorrains<sup>2</sup>.

Enfin, la ville de Sarrebruck participe au réseau QuattroPole avec trois autres villes de la Grande Région<sup>3</sup> : Metz, Luxembourg et Trêves. Le but de cette initiative est de créer une « métropole virtuelle » :

- qui favorise les échanges d'expériences (notamment dans le domaine des économies d'énergie avec par exemple des visites de terrain organisées pour les particuliers et les professionnels de la construction),
- qui s'appuie sur les technologies de l'information et de la communication (mise en place d'un réseau de données à haut débit entre les quatre villes, ou d'un système d'apprentissage des langues par Internet).

Cette initiative n'a pas du tout la même fonction que la Métropole Sarrebruck – Moselle Est (il ne s'agit pas de structurer territorialement un espace, mais plutôt de mettre en relation des expériences). L'intérêt de la démarche QuattroPole pour le projet métropolitain pourrait être sa mise en réseau avec des actions thématiques (énergie, culture, tourisme, ...) présentes dans les trois autres villes partenaires, ainsi que la présence d'un espace de promotion privilégié pour se faire connaître.

### 3. Complémentarité, lisibilité et transversalité

Au vu des diverses remarques développées précédemment, une nécessité des mois à venir va être de préciser ce qu'apporte le projet métropolitain en termes de complémentarité, de lisibilité et de transversalité pour ce

<sup>1</sup> SCOT Val de Rosselle (comprenant la CAFPF, la CCFM, la CCPN et la CCW) et SCOT de l'agglomération sarregueminoise (il correspond au périmètre du Pays Sarreguemines Bitche Sarralbe).

<sup>2</sup> Cette DTA dépasse largement le périmètre de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est puisqu'elle s'étend le long de la frontière de la Belgique à la Sarre. Elle se donne entre autres pour objectifs de développer les activités de logistique ou de renforcer les partenariats transfrontaliers notamment dans le domaine de la planification urbaine.

<sup>3</sup> La Grande Région relève d'une coopération politique interrégionale. Elle regroupe la Wallonie, la Communauté germanophone de Belgique, le Luxembourg, le Land de Rhénanie-Palatinat, le Land de Sarre et la Lorraine.



territoire transfrontalier qui fait déjà l'objet de coopérations ou de partenariats thématiques.

Une des premières priorités est de clarifier les niveaux d'intervention des trois démarches de coopération transfrontalières présentées, et ceci afin de les rendre complémentaires :

- pour les projets de rayonnement interne : compétence de l'Eurodistrict. Il reste cependant à définir son périmètre avec précision et d'y fonder l'association ZSMA ;
- pour les projets de rayonnement externe : actions relevant de la démarche métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est.

Le retard pris par l'Eurodistrict n'a pas facilité la lisibilité et l'appropriation de la démarche métropolitaine pour et par les acteurs associés, alors que ces deux initiatives restent cohérentes. Il reste néanmoins à savoir comment les articuler car elles correspondent à des démarches et à des organisations différentes : une structure administrative et technique propre pour l'Eurodistrict pouvant se poser comme maître d'ouvrage, et une gouvernance théoriquement plus légère pour le projet métropolitain (même si, nous l'avons vu, cette dernière se compose de nombreux organes faisant courir un risque d'inertie au moment de la prise de décision).

Enfin, au regard des premiers résultats des groupes de travail experts, trois remarques peuvent être formulées :

1. Plusieurs thèmes de réflexion sont finalement communs à différentes thématiques<sup>1</sup>, ce qui implique d'adopter désormais une approche transversale et non plus thématique pour élaborer le projet métropolitain final. Toute la question est de savoir comment faire évoluer la démarche métropolitaine et comment structurer le projet final pour assurer cette transversalité entre les actions.
2. Certaines propositions relèvent visiblement plus de la compétence de l'Eurodistrict (comme la mise en place d'un réseau de crèches bilingues ou d'échanges scolaires entre des écoles / collèges sarrois et mosellans) ; mais comment rediriger ces propositions vers l'Eurodistrict alors qu'il n'existe pas encore formellement, et cela sans casser la dynamique initiée par la démarche métropolitaine au cas où il ne soit pas créé d'ici la fin de l'année 2006 ?
3. Plusieurs discussions (en particulier dans le domaine de la santé) ont fait apparaître qu'il existait déjà des initiatives de coopération

<sup>1</sup> Par exemples : promouvoir un réseau de santé permettant l'échange de personnels hospitaliers implique de réfléchir à un système de formation en commun ; ou bien élaborer un réseau de transport utilisant un mode de propulsion propre et combiné rail-route nécessite de faire appel à des compétences industrielles, technologiques et de recherche.

transfrontalière relativement anciennes et structurées qui englobent et dépassent le périmètre de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est. Le risque est donc de voir par exemple le travail du groupe de travail expert sur la santé venir quelque peu faire doublon avec ces initiatives existantes. Il convient désormais de s'interroger sur le choix de certains domaines d'action (l'échelle métropolitaine est-elle réellement adaptée pour traiter telle ou telle question ?), et surtout sur la façon de coordonner ces initiatives (voire même de les associer ou de les coupler) et ceci afin d'éviter la multiplication des réunions et des structures.

*La nouveauté de la démarche métropolitaine n'échappe pas à quelques difficultés de mise en œuvre et de coordination avec les démarches déjà existantes sur ce territoire transfrontalier. De plus, « l'enthousiasme » initial demande à être confirmé sur le long terme.*

## CONCLUSION

---

La démarche de coopération métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est se caractérise par :

- des acquis dans le domaine de la coopération transfrontalière (avec pour base le travail de l'association ZSMA) mais qui restent à concrétiser (en particulier par la création d'un Eurodistrict) ;
- un intérêt plutôt contrasté des acteurs associés à l'élaboration du projet, aussi bien parmi les partenaires signataires (si l'adhésion est réelle et affirmée, la participation de tous les partenaires n'est pas pleinement assurée) que parmi les institutions sollicitées (méconnaissance [ou méfiance ?] de cette nouvelle strate territoriale) ;
- une variété des thèmes abordés qui demandent une approche transversale et une vision systémique des questions qu'ils soulèvent : le projet métropolitain ne peut se concevoir comme une simple juxtaposition d'actions dans divers domaines, mais au contraire doit se concentrer sur deux ou trois priorités permettant de hiérarchiser ces actions ;
- une gouvernance qui s'appuie sur les réflexions de groupes de travail experts et cherche du coup à associer dès le départ les destinataires du projet (professionnels, associations, universitaires, etc.), ces destinataires étant en quelque sorte les initiateurs des actions qui seront retenues au final ;
- une juxtaposition de démarches aux périmètres différents mais aux acteurs et objectifs assez similaires qui nécessitent de les aborder sous l'angle de leurs complémentarités et de leur lisibilité (en particulier, se demander en quoi la démarche métropolitaine est utile pour telle thématique ou non).

Enfin, le caractère transfrontalier de ce projet métropolitain est bien intégré, et surtout se retrouve parmi les acteurs associés à cette démarche puisque l'on observe un relatif équilibre entre les participants allemands et les participants français aux groupes de travail experts ; cet équilibre est en revanche beaucoup moins net dans les organes politique et technique de l'organisation métropolitaine où prédominent les représentants français. Cela est surtout dû au morcellement intercommunal côté mosellan (sept interlocuteurs contre seulement deux côté sarrois).

## II. Les transports sur le territoire de la Métropole

***De nombreux échanges transfrontaliers, une bonne connectivité, mais une faible part modale des transports en commun***

### INTRODUCTION

Les transports constituent un domaine privilégié de structuration d'un espace transfrontalier et de coopération transfrontalière :

- organiser les échanges, qu'il s'agisse de flux de passagers ou de flux de marchandises,
- faciliter la mobilité des habitants, que ce soit pour des déplacements domicile – travail / études ou de loisirs,
- assurer la connectivité des espaces urbains frontaliers.

La démarche métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est a ainsi choisi d'inscrire la thématique des transports comme axe de réflexion pour l'élaboration de son projet, thématique qui est associée à celles de la logistique et du développement urbain.

Cette deuxième partie s'attachera à :

- analyser rapidement le réseau de transport sur le périmètre de la Métropole ;
- préciser l'enjeu que représente l'arrivée du TGV Est Européen pour ce territoire ;
- présenter l'objectif de départ du projet métropolitain pour cette thématique.

## A. UN CONSTAT : UN PERIMETRE ASSEZ COHERENT OU LES TRANSPORTS EN COMMUN RESTENT MARGINAUX DANS LES ECHANGES TRANSFRONTALIERS

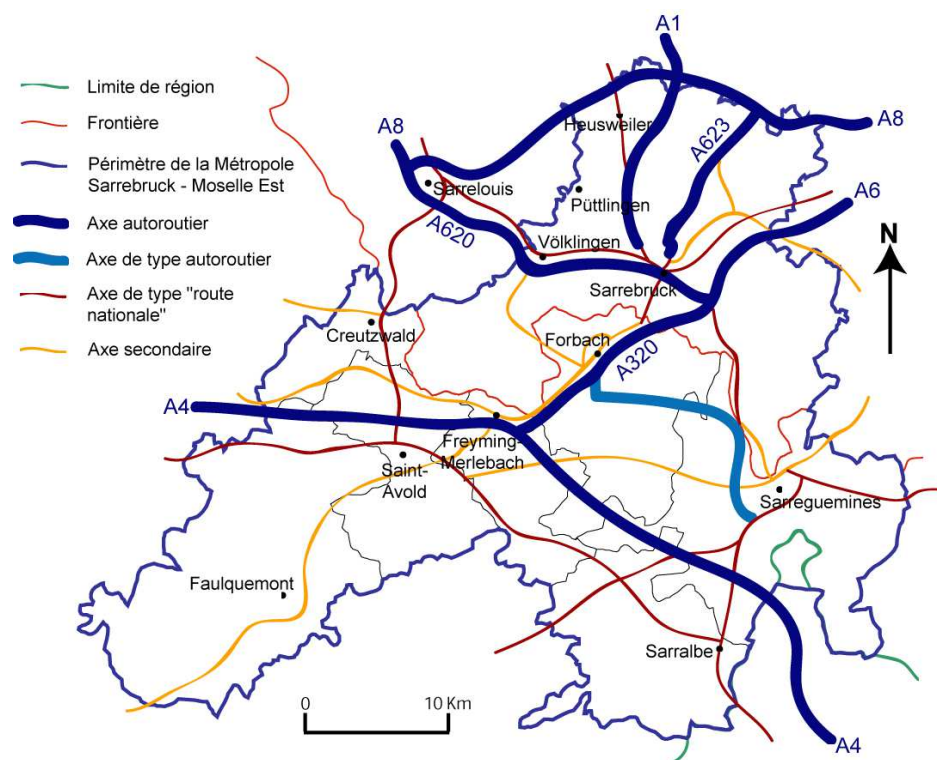
Cette succincte analyse du réseau de transports sur le territoire de la Métropole consistera tout d'abord à présenter les différents réseaux (quelles sont les infrastructures existantes ?), puis à préciser le niveau de l'offre pour les transports en commun.

### 1. Une bonne densité d'infrastructures...

Quatre réseaux sont à distinguer :

**Le réseau routier : de nombreux corridors de type autoroutier**

#### **Métropole Sarrebruck – Moselle Est : axes routiers**



Le territoire métropolitain possède de nombreuses voies rapides :

- 6 autoroutes et 1 liaison de type autoroutier situés principalement dans le cœur urbain de l'agglomération (A320 et tronçon de l'A4 autour de Freyming-Merlebach dans le Bassin Houiller, A620 traversant les centres-villes de Sarrebruck, Völklingen et Sarrelouis, et A6, A623 et A1 dans les vallées urbanisées au nord de Sarrebruck) ;
- des axes de contournement et des liaisons rapides notamment entre Saint-Avold et Sarrelouis ainsi qu'entre Sarreguemines et l'A4.

Ces quelques corridors autoroutiers pourraient être complétés par un barreau routier entre Sarrebruck et Sarreguemines. Une partie de cette liaison existe déjà (tronçon Sarreguemines – Grosbliedestroff sur l'axe de type autoroutier Sarreguemines – Forbach), mais le prolongement côté sarrois (à savoir l'aménagement de la route nationale entre Kleinblittersdorf et Sarrebruck en voie de type autoroutier) n'a pas été réalisé car étant jugé, à l'époque, non prioritaire.

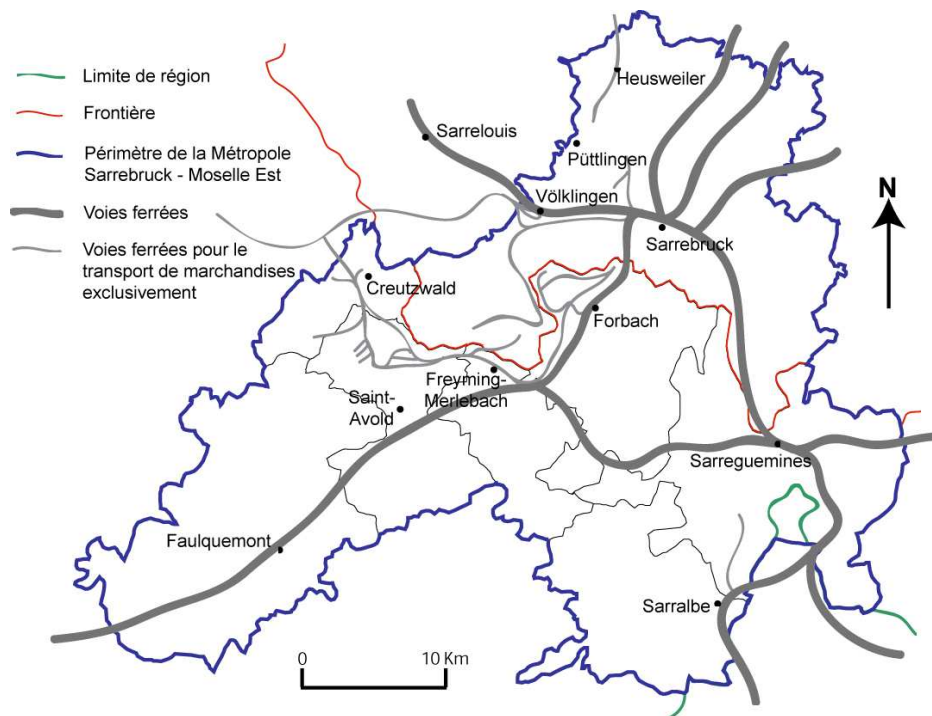
#### **Le réseau ferroviaire : un bon maillage en partie hérité des anciennes activités industrielles**

Le tracé du réseau ferroviaire est assez similaire à celui du réseau autoroutier, permettant une desserte directe des principaux pôles urbains de la Métropole : Sarrebruck, Völklingen, Forbach et Sarreguemines. En revanche, des pôles périphériques ne sont pas directement accessibles en train (comme Saint-Avold dont la gare est située sur la commune voisine de Valmont, ou Freyming-Merlebach avec les gares de Hombourg-Haut ou Béning-lès-Saint-Avold), ou bien pas accessibles du tout (Creutzwald, Püttlingen et Heusweiler).

Ce réseau se hiérarchise autour :

- d'un axe international sud-ouest / nord-est (ligne Paris – Francfort-sur-le-Main) qui dessert le Bassin Houiller et la ville de Sarrebruck) ;
- d'un axe transrégional nord-ouest / sud est qui suit en grande partie le cours de la Sarre en traversant notamment Völklingen, Sarrebruck et Sarreguemines, et qui permet de rejoindre Strasbourg ;
- d'axes plus locaux qui ne sont pas tous électrifiés (côté français : axe est-ouest entre Béning-lès-Saint-Avold et Sarreguemines et qui se prolonge jusqu'à Bitche, axe nord-sud Sarreguemines – Sarralbe – Sarrebourg ; et côté allemand : axes nord-sud dans les vallées urbanisées de la banlieue nord de Sarrebruck).

### **Métropole Sarrebruck – Moselle Est : axes ferroviaires**



Ce réseau ferré utilisé entre autres pour le transport de voyageurs est complété par l'ancien réseau ferré des Houillères du Bassin de Lorraine (HBL) qui longent la frontière entre Creutzwald, Freyming-Merlebach et Forbach. Ce réseau a été racheté par une filiale de la SNCF (VFLI-Cargo) qui continue d'entretenir et d'utiliser ce réseau pour du ferroutage (en particulier pour le complexe carbochimique de Carling Saint-Avold). Côté allemand, d'autres axes ferroviaires sont également dédiés au transport de marchandises et correspondent aussi à des voies utilisées auparavant par l'industrie sidérurgique ou minière (partie ouest du Stadtverband Saarbrücken). Ces anciens réseaux ferrés industriels pourraient éventuellement être utilisés pour le transport de voyageurs (desserte de proximité), mais cela demande une lourde réhabilitation de certains tronçons, et pour une rentabilité commerciale très incertaine.

### **Le réseau aérien : des liaisons majoritairement extérieures à la Métropole**

La Métropole Sarrebruck – Moselle Est compte un aéroport international : celui de Sarrebruck, situé à l'est de l'agglomération, à une quinzaine de

kilomètres du centre de Sarrebruck. Il propose des vols réguliers directs pour six destinations intérieures, dont trois en liaison quotidienne (Berlin, Hambourg, Munich) et trois en liaison bihebdomadaire (Mannheim, Sylt en Mer du Nord, Usedom en Mer Baltique), ainsi qu'une liaison quotidienne pour Luxembourg. D'autres liaisons quotidiennes vers des villes européennes sont possibles mais avec des correspondances. Toutes les autres destinations en vol direct se font en vols charter et exclusivement vers les pays du pourtour méditerranéen (principalement vers l'Espagne, l'Égypte, la Tunisie et la Turquie).

Son activité est légèrement supérieure à celle de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine situé à 30km au sud-est de Faulquemont : le nombre de passagers transportés en 2004 à l'aéroport de Sarrebruck était d'à peine 460 000, contre environ 323 000 pour l'aéroport lorrain. Ce dernier propose des liaisons directes quotidiennes vers 7 destinations intérieures en majorité vers le sud, ainsi que vers Alger. 17 autres destinations en liaison quotidienne avec correspondance sont possibles, dont Barcelone, Milan et 4 vers les DOM-TOM. Comme à Sarrebruck, les vols charter sont à destination de la Méditerranée. La Conseil Régional de Lorraine souhaiterait orienter le développement de son aéroport vers le transport de fret, malgré l'arrêt des vols postaux et la fermeture de la plate-forme DHL en 2004.

L'aéroport de Zweibrücken, situé à 40km à l'est de Sarrebruck, souhaite développer son activité de fret et de vols charter ou « low-cost », ce qui pourrait venir concurrencer celui de Sarrebruck. Mais pour l'instant, son développement est très limité.

Par ailleurs, trois aéroports d'envergure européenne sont situés dans un rayon d'environ 100km autour de Sarrebruck :

- Luxembourg à 91km au nord-ouest : il propose des liaisons quotidiennes directes vers la majeure partie des grandes villes européennes ainsi que de nombreuses liaisons hebdomadaires vers la Méditerranée et l'Europe de l'Est. Il est également une importante plate-forme européenne de fret aérien.
- Hahn à 113km au nord : cet aéroport a été ouvert en 1993 pour désengorger celui de Francfort-sur-le-Main (situé à 125km à l'est) en accueillant exclusivement des vols « low-cost » et des vols charter vers une soixantaine de destinations en Europe pour le transport de passagers, ainsi que du fret. Il connaît une très forte croissance depuis 2001, surtout pour les vols touristiques (plus de 3 millions de voyageurs en 2005 contre 450 000 en 2001), ce qui, d'une certaine manière, limite le développement de l'aéroport de Sarrebruck.
- Strasbourg à 135km au sud-est : l'activité de cet aéroport se rapproche de celle de l'aéroport de Luxembourg pour ce qui est du transport de passagers puisqu'il assure des vols quotidiens ou



hebdomadaires directs vers une trentaine de destinations (liaisons intérieures, capitales européennes, pourtour méditerranéen). Des vols charter sont également proposés, surtout vers la Méditerranée.

Enfin, plus que l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle (400km à l'ouest de Sarrebruck), c'est l'aéroport de Francfort-sur-le-Main (180km au nord-est) vers lequel se tourne le territoire métropolitain pour les liaisons internationales.

2003	Passagers	Mouvements	Fret (en tonnes)
<b>Sarrebruck</b>	458 183	15 011	?
<b>Metz-Nancy-Lorraine</b>	294 731	14 779	17 359
<b>Luxembourg</b>	1 461 140	91 724	656 638
<b>Strasbourg</b>	?	?	?
<b>Hahn</b>	2 431 783	31 058	36 575
2004	Passagers	Mouvements	Fret (en tonnes)
<b>Sarrebruck</b>	459 853	13 764	?
<b>Metz-Nancy-Lorraine</b>	323 379	14 062	9 030
<b>Luxembourg</b>	?	?	?
<b>Strasbourg</b>	1 942 296	40 126	4 008 (?)
<b>Hahn</b>	2 760 379	31 484	66 145

### Le réseau fluvial : des flux très marginaux

La Sarre est la seule voie navigable pour les navires de marchandises présente sur le territoire métropolitain, avec un seul port (celui de Völklingen) qui ne couvre qu'1ha. Autant dire que le transport fluvial commercial est quasi anecdotique puisqu'il n'y a pas de port plus en amont que celui de Völklingen sur la Sarre.

En revanche, le tourisme fluvial tend à se développer, principalement sur la partie amont de la Sarre, au-delà de Sarrebruck (présence d'écluses et de capitaineries comme à Sarreguemines).

## 2. ... pour quelle offre en transports en commun ?

L'état des lieux des réseaux de transport en commun se base en partie sur l'*Etude des transports collectifs en Moselle Est* datant de 2002-2003 et qui mettait notamment l'accent sur les nombreux échanges existant sur ce périmètre considéré comme cohérent, sur les entrevues avec le directeur du Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland (VGS) ainsi que sur une étude de 1995 sur les échanges transfrontaliers.

### Une offre en transports collectifs assez conséquente

Cette offre l'est aussi bien du côté français que du côté allemand : services de bus urbains / interurbains / régionaux / scolaires / de marché /

transfrontaliers / touristiques et ou saisonnières, ligne de tram-train, liaisons ferroviaires (quelques-unes en Sarre étant des services cadencés).

Cependant, la lisibilité de cette offre dans la partie mosellane de la Métropole est rendue difficile par la multiplicité des acteurs et par la modification récente de deux Périmètres de Transport Urbain (PTU) :

- chaque autorité organisatrice conçoit son réseau sans systématiquement le mettre en cohérence avec les offres des autres réseaux. L'on aboutit ainsi sur certains axes (en particulier sur la N3 entre Saint-Avold et Forbach) à un « millefeuille » de services ;
- en 2002 les PTU de la CASC et de la CAFPF ont été étendus à l'ensemble des deux territoires communautaires, ce qui nécessite le transfert de certaines lignes gérées par le Conseil Général de la Moselle aux EPCI concernés (en particulier les services scolaires). Cette mise en cohérence des réseaux est en cours de négociations pour adapter les conventions en cours (qui seront de toute façon revue en profondeur en 2009).

Contrairement au réseau sarrois de transports collectifs, le réseau mosellan ne fait l'objet d'aucune information commune ni de tarification unique.

### Des échanges transfrontaliers effectués principalement en véhicule individuel

L'étude de 1995 sur les échanges transfrontaliers entre le département de la Moselle et le Land de Sarre (réalisée par le bureau d'études sarrois AL-Engineering et le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est) montre qu'environ 37 750 personnes traversaient quotidiennement la frontière depuis la Moselle vers la Sarre : plus des 2/3 de ces échanges s'effectuaient depuis les secteurs de Forbach et de Sarreguemines vers le Stadtverband Saarbrücken, et 12,5% depuis le secteur de Carling / Creutzwald vers l'intercommunalité de Sarrelouis (soit autour de 30 000 déplacements transfrontaliers quotidiens depuis la Moselle Est vers Sarrebruck et Sarrelouis). La quasi-totalité de ces déplacements étaient réalisés en voiture individuelle puisque seul 0,8% l'étaient en transports en commun (et principalement entre Forbach et Sarrebruck).

Depuis, l'offre en transports en commun transfrontaliers s'est étoffée (nouvelles lignes de bus, tram-train, renforcement des liaisons ferroviaires) sans pour autant provoquer, a priori, un report modal conséquent puisque, dans le même temps, ces échanges se seraient intensifiés (en particulier du fait de la meilleure situation économique de la partie sarroise).

*La cohérence de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est se retrouve dans la structuration de l'espace par les réseaux de transports du fait de nombreux échanges transfrontaliers. Néanmoins, l'on observe des faiblesses, notamment dans l'aérien et les transports en commun.*

## B. UN ATOUT STRUCTURANT POUR LE PROJET METROPOLITAIN : L'ARRIVEE DU TGV A FORBACH ET A SARREBRUCK EN JUIN 2007

L'arrivée du TGV Est Européen en Lorraine dès juin 2007 concerne dix villes dont celle de Forbach, ainsi que la ville de Sarrebruck en Allemagne. Ces deux destinations sont situées sur la ligne internationale Paris – Francfort-sur-le-Main, qui prévoit, à terme, cinq allers / retours quotidiens qui s'arrêteront tous à Sarrebruck (ainsi que Kaiserslautern et Mannheim en Allemagne), et dont deux marqueront un arrêt à Forbach. Il est en outre prévu qu'un aller / retour quotidien s'arrête en gare Lorraine TGV afin d'assurer une interconnexion avec des TGV à destination par exemple de Lille, Rennes, Nantes ou Bordeaux sans avoir à passer par Paris.

Ces cinq allers / retours seront assurés par du matériel allemand (rames ICE3, équivalent du TGV), en grande vitesse uniquement sur le tronçon français dans un premier temps. Le temps de parcours pour rejoindre Paris depuis Forbach et Sarrebruck sera désormais de 1h45 et 1h50 au lieu de 3h50 et 4h00 en Corail. Pour atteindre Francfort-sur-le-Main par contre, le temps de parcours diminue moins puisqu'il passera d'environ 2h30 à 2h00 (la mise en grand vitesse du tronçon allemand n'est pas encore certaine, tout du moins pas à court terme).

Quels sont ou pourront être les impacts de cette nouvelle infrastructure de transport pour le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est ? Ils sont au nombre de trois :

1. En matière d'organisation des réseaux de transport : la liaison TGV remplacera la liaison Corail existante entre Paris et Francfort-sur-le-Main qui consiste en trois allers / retours quotidiens marquant des arrêts à Metz, Saint-Avold, Forbach, Sarrebruck, Kaiserslautern et Mannheim. Si l'offre TGV est plus fournie (à noter cependant que les cinq allers / retours ne seront en service qu'au mieux en 2008 ; l'offre de juin 2007 sera la substitution des trois allers / retours actuels), en revanche elle supprime des arrêts et des trajets d'intérêt plus local en privilégiant la liaison directe entre Paris et Sarrebruck / Forbach. Deux questions se posent alors :

- *Comment assurer le rabattement, depuis divers points de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est, des passagers vers les gares TGV (en l'occurrence celles de Forbach et de Sarrebruck, mais aussi de Metz [10 allers / retours quotidiens pour Paris en 1h30] et de Lorraine TGV), ainsi que leur diffusion sur le territoire métropolitain ?* Le TGV implique d'une part de coordonner les horaires des réseaux de transport urbain, interurbain et régional afin d'assurer des

correspondances en évitant de trop longues ruptures de charge, et d'autre part de réfléchir aux aires d'attraction des différentes gares (il est certainement plus intéressant par exemple pour les habitants de Faulquemont ou de Creutzwald de pouvoir mieux accéder à la gare de Metz qu'à celle de Forbach ou Sarrebruck) ;

- *Comment compenser la suppression de trois dessertes locales ?* La mise en service de nouveaux horaires de Train Express Régional (TER) par la région Lorraine devrait venir partiellement compenser cette suppression de liaisons locales (17 allers / retours quotidiens prévus au lieu de 16 avec un possible cadencement).

2. En matière d'urbanisme : le TGV nécessite la mise aux normes des infrastructures ferroviaires (quais, câbles d'alimentation, etc.) et donne du même coup l'occasion de réaménager les gares et leurs abords. Ainsi, les gares de Forbach et de Sarrebruck sont restructurées pour en faire des pôles multimodaux facilitant les échanges entre la gare routière, la gare ferroviaire, et les parkings pour voitures individuelles ou deux-roues. Ces quartiers sont également destinés à devenir des centres d'affaires ou d'activités tertiaires. Les gares de Sarreguemines et de Saint-Avold vont également faire l'objet de réaménagement pour en faire des gares d'accès au TGV en offrant des connexions ferrées et routières vers Forbach, Sarrebruck, Metz et éventuellement Lorraine TGV.

3. En matière d'attractivité du territoire métropolitain : ce dernier impact est aujourd'hui le plus incertain. Si l'accès au territoire sera facilité par le gain de temps, rien n'indique qu'il le rendra effectivement attractif. La question reste entière de savoir si cette nouvelle infrastructure de transport fera venir de nouveaux investisseurs / touristes / habitants. C'est d'ailleurs en quelque sorte un des enjeux de la démarche métropolitaine : réfléchir aux moyens de tirer profit de cette infrastructure pour redonner au territoire son attrait.

*Pour l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck, l'arrivée du TGV représente surtout un changement en termes d'accessibilité et de connectivité au reste du territoire français<sup>1</sup>. La démarche métropolitaine cherche à accompagner cette arrivée pour favoriser l'attractivité de son territoire.*

<sup>1</sup> Le changement est moins net pour les connexions vers le territoire allemand puisqu'il n'y a pas là véritablement de restructuration des liaisons ferroviaires.

## C. UN OBJECTIF : « CREER UNE PLATE-FORME EUROPEENNE DE TRANSPORTS PASSAGERS ET LOGISTIQUES »

L'analyse du réseau de transport a montré la présence sur le territoire métropolitain de nombreuses liaisons, aussi bien routières que ferroviaires ; cette offre sera désormais complétée par l'arrivée du TGV. Un des objectifs du projet métropolitain est donc de « créer une plate-forme européenne de transports passagers et logistiques » qui s'appuie sur les infrastructures existantes (principalement le TGV et les barreaux routiers), et qui, théoriquement, pourrait favoriser les potentiels d'attraction et de diffusion de la Métropole.

Sur cette base, les partenaires signataires ont exprimé leurs priorités qui servent de base au groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain »<sup>1</sup>. Ces priorités concernent (liste non exhaustive) :

- les transports en commun : favoriser la multimodalité, étendre le réseau sarrois vers la Moselle Est ;
- le transport ferroviaire : créer une plate-forme de ferroutage commune ;
- le transport routier : envisager la création de nouveaux barreaux routiers ;
- le développement urbain : élaborer un schéma d'aménagement transfrontalier.

Les discussions lors des deux premières réunions du groupe de travail expert ont permis de faire un rapide tour d'horizon de la situation de ces trois thématiques, bien que l'attention soit essentiellement restée centrée sur les transports. Il apparaît ainsi que :

- dans le domaine des transports : les attentes des participants concernent une mise en cohérence des réseaux existants et donc l'adoption d'une approche globale pour l'ensemble de ces réseaux partiels. Une étude centrée sur les échanges transfrontaliers et la définition d'un schéma d'organisation des transports collectifs sur le territoire métropolitain devrait ainsi bientôt être lancée ;
- dans le domaine de la logistique : peu de représentants de cette thématique prennent réellement part aux débats. Il semble que le développement de ce secteur soit en stand-by sur le territoire métropolitain malgré les bonnes infrastructures existantes ;

- dans le domaine du développement urbain : les attentes viennent principalement de participants sarrois qui souhaitent qu'un « cercle de réflexion » soit constitué entre les acteurs de l'aménagement du territoire pour réfléchir à la dimension spatiale du projet. Cette réflexion devrait permettre d'aboutir à l'élaboration d'un schéma d'aménagement transfrontalier

Pour l'instant, le secteur de la logistique est un peu le parent pauvre des réflexions menées dans le cadre de ce groupe de travail expert, alors qu'il existe plusieurs zones d'activités et ou industrielles à vocation logistique sur le territoire.

Il apparaît pour l'instant difficile de déterminer comment le projet métropolitain pourrait favoriser le développement de ce secteur sur le territoire de la Métropole ; cependant que le Conseil Général de la Moselle travaille sur la filière logistique dans le cadre de sa politique économique de constitution de « réseaux d'excellence »<sup>2</sup>. Le projet métropolitain devrait désormais s'interroger :

- sur les possibilités d'avoir (ou non) une action complémentaire ou partenariale avec celle du Conseil Général ;
- ainsi qu'éventuellement sur la manière d'intégrer aux réflexions du Conseil Général l'aspect transfrontalier du territoire de la Moselle Est (envisager alors de se placer comme l'intermédiaire entre les interlocuteurs mosellans et les interlocuteurs sarrois).

*L'objectif de départ semble désormais surtout tourné vers les questions de transport (ferré ou routier, et plutôt de passagers) de part les enjeux locaux que cette thématique possède, laissant du coup un peu de côté les questions liées au développement urbain et à la logistique. Ces thématiques ne devraient pas pour autant être totalement écartées du projet final, du fait de leurs implications spatiales ou en terme de développement économique pour le territoire métropolitain.*

<sup>1</sup> Au départ, ce groupe de travail expert devait concerner uniquement les thématiques du transport et de la logistique. Cependant, à la demande des Sarrois, la thématique du développement urbain a été rajoutée lors du Comité de Pilotage du 10 avril 2006. L'idée était ainsi d'adopter une vision plus globale et spatiale.

<sup>2</sup> Huit filières économiques potentielles sont concernées : l'automobile, la logistique, les technologies de l'information et de la communication, l'environnement, l'énergie, la plasturgie, la transformation des métaux, et les matériaux de construction.



## CONCLUSION

Le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est bénéficie d'un bon maillage par les réseaux de transport terrestre ; en revanche, le transport aérien reste plutôt extérieur au territoire malgré la présence de l'aéroport de Sarrebruck, de même pour le transport fluvial qui est très marginal. L'arrivée du TGV (ou ICE3) en gares de Forbach et de Sarrebruck va impliquer de modifier sensiblement les systèmes de transport urbain, interurbain et régional afin de bénéficier au mieux de cette nouvelle infrastructure : comment assurer le rabattement et la diffusion des passagers ? Mais le TGV ne doit pas rester l'unique élément de réflexion pour élaborer le projet métropolitain.

En effet, la réalité des conséquents échanges transfrontaliers, principalement depuis les secteurs de Forbach et Sarreguemines vers Sarrebruck, accompagnée d'une faible part modale des transports en commun dans ces échanges, nécessite une approche intégrée et cohérente de l'offre en transport en commun sur l'ensemble du territoire métropolitain. D'où l'intérêt de faire de cette thématique des transports un axe privilégié du futur projet métropolitain, ce qui impliquera la mise en place de coopérations, aussi bien transfrontalières que locales, ainsi qu'une clarification des compétences.

Enfin, si les thématiques de la logistique et du développement urbain ne sont pas analysées dans le cadre de cette mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines, il ne faut pas oublier les liens qu'elles ont avec celle des transports : pour l'une, la structuration du maillage ferroviaire pourrait lui servir dans l'optique de développer le ferroutage ; pour l'autre, les transports possèdent un fort aspect de structuration spatiale du territoire métropolitain.



# III. Les coopérations dans le domaine des transports

## *Entre diversité fonctionnelle et difficultés institutionnelles*

### INTRODUCTION

Cette dernière partie s'intéresse exclusivement aux coopérations dans le domaine des transports en commun. Il ne sera pas distingué, comme il l'avait été demandé, les coopérations antérieures / mises en place / induites / prévues par le projet métropolitain, et pour deux raisons :

- seule la mise en place des groupes de travail experts relève réellement de la démarche métropolitaine en tant que telle ;
- l'on n'observe pas, pour l'instant, de véritable phénomène « avant / après la démarche métropolitaine » pour les coopérations dans le domaine des transports en commun.

Pour ainsi dire, les coopérations observées sont quasiment indépendantes de la démarche métropolitaine. Elles constitueront la base sur laquelle élaborer le projet métropolitain, mais leur poursuite (ou non) ne dépendra pas, a priori, directement des orientations ou des résultats du projet.

L'analyse des coopérations dans le domaine des transports en commun s'intéressera donc :

- aux acteurs des transports en commun, en précisant les systèmes d'acteurs français et allemand ;
- aux liaisons transfrontalières existantes afin de déterminer diverses formes de coopération ;
- aux autres démarches de coopération, en particulier tarifaire ;
- aux actions envisagées par le groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement Urbain ».

## A. LES ACTEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN : OU EN EST LA COOPERATION INSTITUTIONNELLE DE CHAQUE COTE DE LA FRONTIERE ?

### 1. Le système d'acteurs mosellan

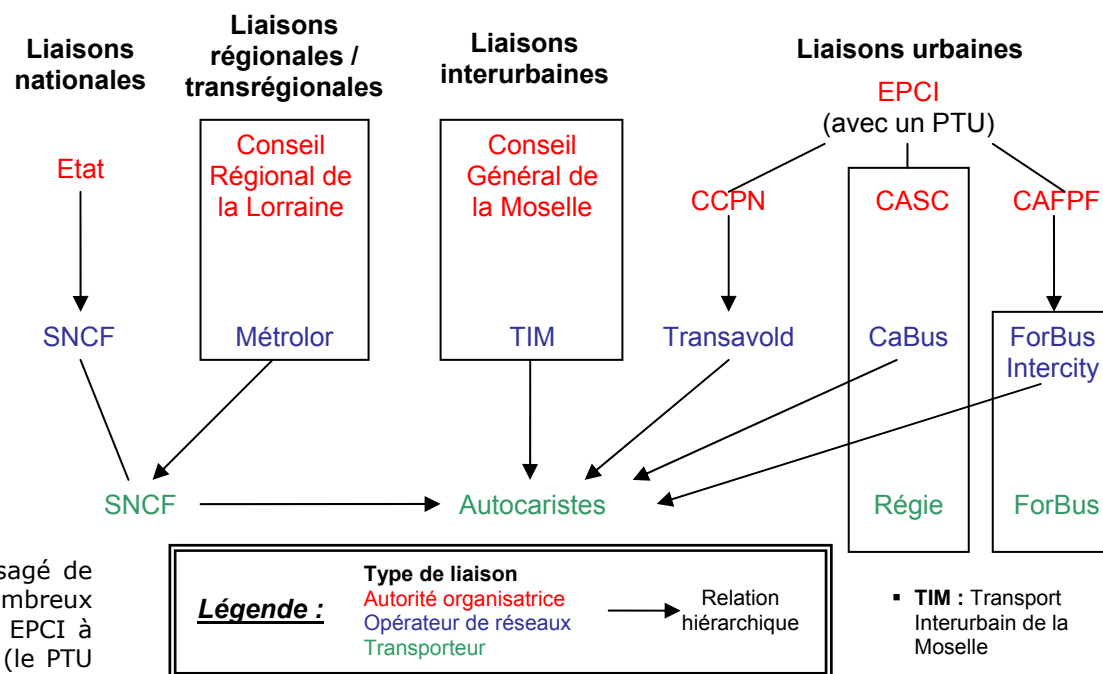
Le système d'acteurs mosellan montre une organisation des compétences très compartimentée : la répartition des périmètres de compétences se fait d'une part par type de liaison et d'autre part de manière très verticale. Ainsi, l'autorité organisatrice fait appel à un opérateur de réseau (qui est parfois l'autorité organisatrice elle-même) qui s'adresse ensuite à des transporteurs : la coopération verticale fonctionne bien, principalement par contractualisation.

Cette apparente clarté (et simplicité) du système d'acteurs ne facilite pourtant pas la coopération horizontale (entre les autorités organisatrices notamment). Cette difficulté de coopération n'encourage pas une mise en cohérence et une coordination des réseaux présents sur le territoire de la Moselle Est, difficulté souvent d'origine politique (d'où, par exemple, une absence de relations entre le Conseil Général de la Moselle et le Conseil Régional de la Lorraine depuis les élections régionales de 2004).

L'idée de création d'un syndicat mixte transport sur le territoire de la Moselle Est a été évoquée en 2004 lorsque la CCFM a envisagé de prendre la compétence transport et donc de créer un PTU. Les nombreux échanges existants entre la CCFM et la CAFPF ont incité ces deux EPCI à étudier ensemble les possibilités de structuration de leurs réseaux (le PTU de la CAFPF venait alors d'être étendu de 7 à 21 communes), en particulier pour tout ce qui touchait les liaisons interurbaines de la compétence du Conseil Général. Le bureau d'études a proposé, entre autres, de créer un syndicat mixte permettant ainsi de coordonner les deux réseaux (aussi bien d'un point de vue des services, de l'information aux usagers que de la tarification), ce qui aurait certainement abouti à la fusion des deux PTU (et pourquoi pas, à long terme, une fusion également avec les PTU contigus de la CASC et de la CCPN). Cette tentative n'a pu aboutir puisque la CCFM a finalement décidé de ne pas prendre sa compétence transport.

L'on observe donc un système avec plusieurs acteurs qui interviennent à des échelles différentes, système où la coopération institutionnelle est peu développée entre autorités organisatrices.

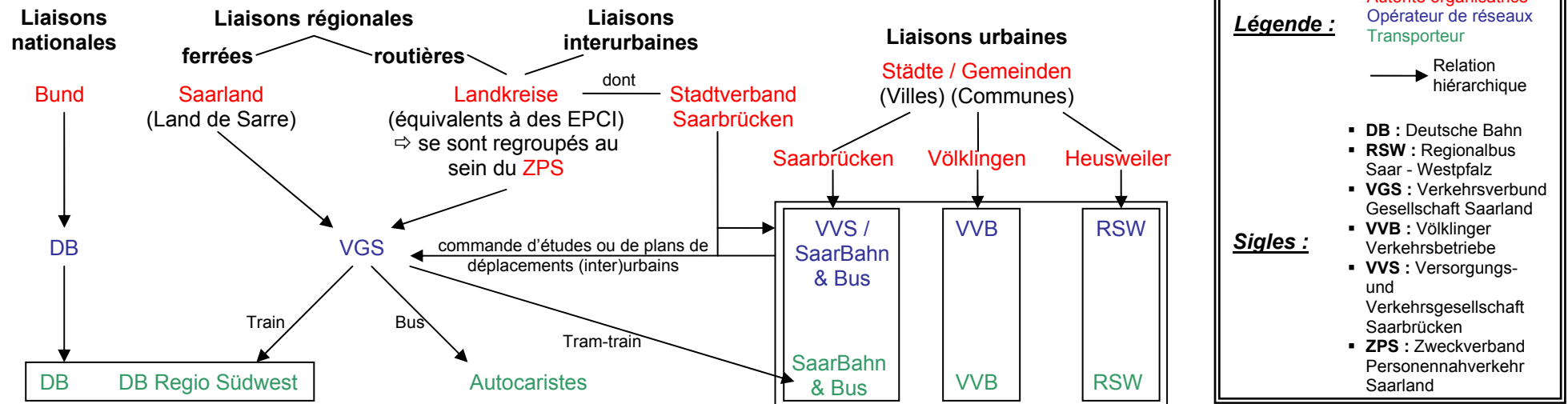
### Le système d'acteurs mosellan des transports en commun



### 2. Le système d'acteurs sarrois

A première vue, ce système paraît un peu plus complexe, car moins systématiquement vertical. L'intérêt de ce système d'acteurs est qu'il se structure autour d'un acteur central : le Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland (VGS). Cet organisme a été créé en 1996 conjointement par le Land de Sarre et les six Landkreise que compte la Sarre (ces derniers se sont regroupés dans une association au fonctionnement assez informel, le Zweckverband Personennahverkehr Saarland [ZPS]). Ces sept autorités organisatrices délèguent au VGS, pour l'essentiel, la conception, la mise en place et la gestion des liaisons régionales (ferrées ou routières, quotidiennes ou saisonnières).

### Le système d'acteurs sarrois des transports en commun



Il lui revient également de coordonner les réseaux d'intérêt régional et d'intérêt interurbain. Ces liaisons interurbaines sont de la compétence des Landkreise qui peuvent faire appel au VGS et ou à des syndicats locaux de transport pour les créer et les gérer. Les liaisons urbaines sont, quant à elles, du ressort des villes ou communes (ou par délégation leur syndicat de transport), mais ces dernières peuvent faire appel au VGS pour concevoir ces réseaux.

Le VGS a donc une vision globale des liaisons en transport en commun sur l'ensemble du territoire sarrois, et assure, d'une certaine manière, la coopération horizontale qui manque au système mosellan.

### 3. Qui est compétent pour créer et financer une liaison transfrontalière ?

En théorie, les liaisons internationales (et donc a fortiori les liaisons transfrontalières) sont de la compétence des Etats. Mais la spécificité du transport transfrontalier implique, de fait, un rôle accru des acteurs locaux.

En Allemagne, le Bund laisse de plus en plus de prérogatives aux Länder en matière de transport. Ainsi, l'interlocuteur unique côté sarrois pour organiser une liaison transfrontalière est le VGS, par délégation de compétence. Celle-ci est exercée en partenariat avec la filiale régionale de la Deutsche Bahn (la DB Regio Südwest) pour les liaisons ferroviaires (mise

en place, financement et éventuellement gestion). En revanche, pour les liaisons routières, l'implication des transporteurs semble moins affirmée, même s'il peut encore arriver qu'ils assurent certains services à leurs risques et périls. Le VGS reste cependant l'acteur privilégié.

Côté mosellan, la situation est beaucoup moins claire. Pour le transport ferroviaire, c'est la Région qui est seule compétente (en concertation toutefois avec la SNCF) puisqu'elle est à l'initiative des liaisons, les finance et les gère, comme n'importe quelle autre liaison régionale. Pour le transport routier, seul l'Etat est théoriquement compétent. Cette compétence correspond en fait à un rôle d'« autorité délivrante ». En effet, l'action de l'Etat se limite souvent à délivrer les autorisations nécessaires (approbation du tracé et permis de circuler) pour que le transporteur exploite la ligne, le plus souvent à ses risques et périls. A aucun moment les collectivités locales (Région, Conseil Général, EPCI ou communes) n'interviennent ; mais il est possible qu'elles soient sollicitées pour avis (en particulier les EPCI ou communes). D'ailleurs, légalement, les collectivités locales ne peuvent pas organiser ni financer les liaisons transfrontalières.

*Le système d'acteurs sarrois paraît plus coopératif et unifié que le système mosellan : il assure en effet une plus grande coopération institutionnelle horizontale, et il se structure autour d'un unique interlocuteur pour organiser et financer les liaisons, notamment celles transfrontalières.*

## B. LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES : QUELS SONT LES MODES DE COOPERATION RETENUS ?

Sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est, six liaisons transfrontalières existent et seront présentées à partir de la grille d'analyse suivante :

- quelle est leur origine ? (date de création, d'initiative institutionnelle c'est-à-dire par des autorités organisatrices ou des opérateurs de réseau, ou bien fonctionnelle par des transporteurs)
- quels sont les partenaires engagés ou concernés ? (à noter que les partenaires sont le plus souvent au nombre de deux)
- comment qualifier la coopération ?

Pour ce dernier point, quatre degrés ont été définis :

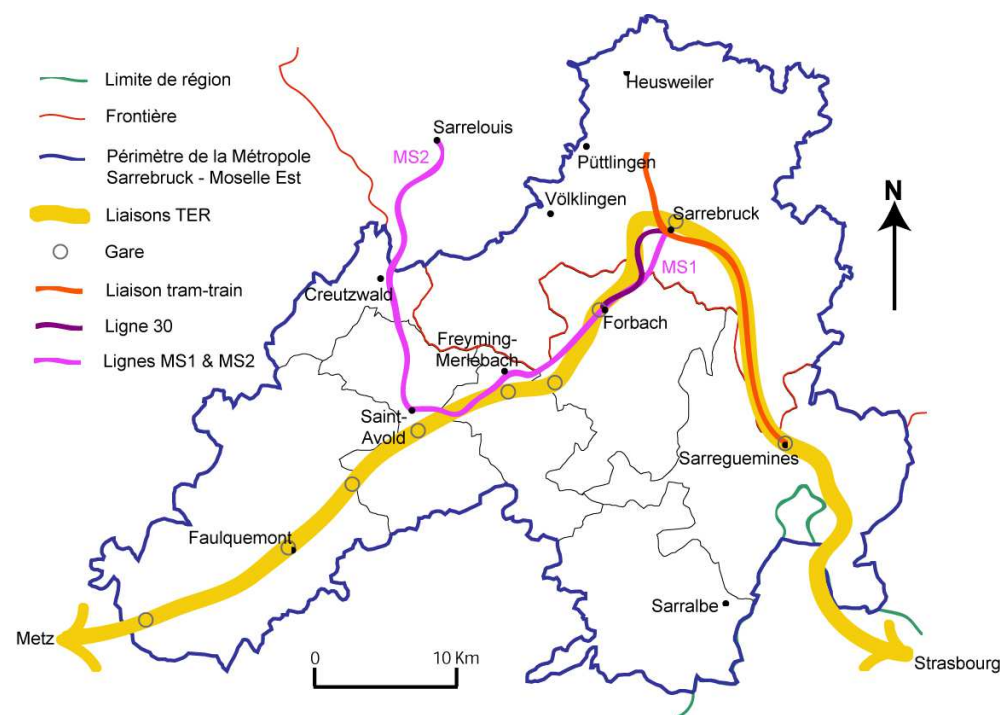
- l'autorisation : cette coopération peut, d'une certaine manière, être comparée au système de la prestation de service public<sup>1</sup>, puisque l'un des partenaires autorise le second à assurer le service à sa place ou tout du moins à utiliser ses infrastructures ;
- la coordination : dans ce cas, chaque partenaire organise son réseau de transport de manière indépendante mais prend en compte celui de l'autre partenaire afin, par exemple, d'éviter les doubles services ou bien permettre des correspondances ;
- la gestion : celle-ci peut être :
  - commune : les deux partenaires gèrent le service ensemble, le personnel et le matériel étant mis en commun, sans plus aucune distinction 'd'appartenance' à l'un ou l'autre partenaire,
  - partagée : le service est toujours assuré par les deux partenaires, mais chacun garde son matériel (souvent identique et acheté en même temps) et son personnel en propre. L'accord passé entre les partenaires stipule à quel moment chacun assure le service,
  - déléguée : elle est similaire à la gestion partagée, à ceci prêt que l'accord peut désigner un des partenaires comme exploitant principal (il s'occupe alors, par exemple, de l'entretien du matériel ou de la formation des personnels) ;

<sup>1</sup> Un exemple type de ce genre de coopération est le traitement des eaux usées : celui-ci se faisant par bassin versant, il est plus logique de rattacher certaines communes françaises à des usines allemandes. Ainsi, la commune concernée accorde à l'organisme allemand chargé du traitement des eaux une autorisation pour effectuer tous les travaux de raccordement et d'entretien nécessaires : le partenaire allemand devient alors prestataire du partenaire français.

- la planification : cette coopération est en quelque sorte l'aboutissement des étapes précédentes puisqu'elle assure la conception, la création et la gestion des lignes transfrontalières dans leur ensemble et de manière intégrée (ce pourrait être, par exemple, le rôle d'un syndicat de transport transfrontalier qui prenne aussi éventuellement en charge les services ne traversant pas la frontière).

Si ce dernier degré dans les modes de coopérations n'est pas présent sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est (et peut-être pas non plus dans d'autres espaces transfrontaliers), chaque liaison transfrontalière présente un mode de coopération propre.

### Métropole Sarrebruck – Moselle Est : liaisons transfrontalières



## 1. Liaison TER Metz – Sarrebruck

### Origine :

- Mise en place : 2002
- Initiative : institutionnelle et fonctionnelle

### Partenaires :

- Côté français : Conseil Régional de Lorraine / SNCF
- Côté allemand : Land de Sarre (ou plutôt le VGS) / DB Regio Südwest

### Degré de coopération :

- Gestion déléguée.

Cette liaison est située sur la ligne internationale Paris – Metz – Sarrebruck – Francfort-sur-le-Main et compte actuellement 16 allers / retours TER quotidiens directs ou avec une courte correspondance à Forbach (plus 3 allers / retours grande ligne) qui passeront à 17 en juin 2007 après la mise en service des liaisons TGV. La coopération entre les autorités organisatrices et les transporteurs se matérialise par :

- l'achat du même matériel automoteur (trois côté français et deux côté sarrois) en 2002 ;
- mais un service entièrement assuré par la SNCF : le personnel naviguant est uniquement français, le matériel, qu'il soit sarrois ou français, est entretenu par la SNCF, et la SNCF répercute le coût des kilomètres parcourus en Sarre à la DB Regio Südwest.

Malgré une bonne fréquence, la fréquentation transfrontalière reste faible et stable, en particulier celle pour motif professionnel (environ 3 000 voyageurs empruntent la ligne chaque jour, parmi lesquels 200 traversent la frontière dont seulement 10% sont des travailleurs frontaliers). Finalement, cette liaison, avant d'être transfrontalière, sert surtout aux déplacements vers Metz. D'ailleurs, le renforcement de l'offre en 2003 après un an de mise en service a été décidé par la Région Lorraine et la SNCF pour assurer une meilleure desserte locale dans la partie française.

Néanmoins, cette liaison fait l'objet d'accords tarifaires transfrontaliers : un abonnement de travail multimodal (le Flexfahrt) et une tarification pour un déplacement journalier occasionnel ou de loisirs (le ticket Saar-Lorraine).

## 2. Liaison TER Strasbourg – Sarrebruck

### Origine :

- Mise en place : 2003
- Initiative : institutionnelle et fonctionnelle

### Partenaires :

- Côté français : Conseil Régional d'Alsace<sup>1</sup> / SNCF
- Côté allemand : Land de Sarre (ou plutôt le VGS) / DB Regio Südwest

### Degré de coopération :

- Gestion déléguée.

Cette deuxième liaison TER est assez similaire à la précédente :

- achat de matériel spécifique identique ;
- exploitation de la ligne assurée entièrement par la SNCF.

En 2003, 5 allers / retours quotidiens (4 le dimanche) ont été mis en place, dont trois sont prolongés jusqu'à la ville d'Offenburg dans le Land de Baden-Württemberg. Cette continuité de la ligne avec la liaison TER Strasbourg – Offenburg (12 allers / retours quotidiens) a été demandée par le VGS afin de raccourcir la liaison Sarrebruck – Offenburg (à l'origine nécessitant une interconnexion à Karlsruhe, ce qui augmentait le temps de parcours).

La concurrence du tram-train au départ de Sarreguemines ne place pas cette liaison, à l'échelle de la Métropole, comme un mode privilégié pour les échanges transfrontaliers. Il s'agit avant tout d'une liaison « intercités », peu tournée vers les déplacements professionnels quotidiens. D'ailleurs, l'accord tarifaire conclu entre les partenaires alsaciens et sarrois (Ticket Saar-Alsace) est l'exact pendant de la tarification de loisirs existante entre la Lorraine et la Sarre, et il n'y a pas d'abonnement de travail envisagé.

Enfin, suite à l'arrivée du TGV Est Européen à Strasbourg, la continuité de la ligne vers Offenburg ne pourra plus être assurée, mais l'interconnexion sera maintenue et le nombre d'allers / retours passera à 6 en semaine.

## 3. Liaison tram-train Sarreguemines – Sarrebruck

### Origine :

- Mise en place : 1997
- Initiative : fonctionnelle (SaarBahn&Bus)

### Partenaires :

- Côté français : SNCF
- Côté allemand : SaarBahn&Bus

<sup>1</sup> Seule la gare de Sarreguemines est desservie en Lorraine et 90% du parcours de la ligne s'effectue en Alsace. Les Régions Lorraine et Alsace ont donc passé un accord qui stipule que : la Région Alsace prend en charge les coûts générés par l'exploitation de ce tronçon lorrain en échange de la prise en charge par la Région Lorraine du tronçon alsacien de la liaison Sarreguemines – Sarrebourg.



### **Degré de coopération :**

#### ▪ Autorisation

Cette liaison propose 32 allers / retours quotidiens en semaine (28 le samedi et 25 le dimanche) avec un cadencement à l'heure ou à la demi-heure selon le moment de la journée. Environ 750 voyages quotidiens sont effectués chaque jour, essentiellement par des travailleurs frontaliers. C'est donc l'unique liaison transfrontalière qui assure pleinement son rôle pour les déplacements domicile-travail, proposant la tarification du réseau sarrois (système zonal par abonnements).

Le mode de coopération est des plus succincts puisque cette liaison consiste simplement en une extension ponctuelle du réseau sarrois de transport en commun : l'exploitant de la ligne (la SaarBahn&Bus) dispose d'une autorisation de la part de l'Etat français et, par délégation, de la SNCF pour emprunter les 800m de voies entre la gare de Sarreguemines et la frontière. Le seul représentant français à siéger au conseil d'administration de cette liaison est la SNCF, et l'autorité organisatrice pour l'instant compétente sur ce tronçon est l'Etat français, et non la Région Lorraine. En effet, la Région estime que c'est une liaison d'intérêt local (puisque faisant en France un trajet Sarreguemines – Sarreguemines) et non régional ; elle refuse donc de subventionner ce service (en particulier pour le paiement des droits de péage appliqués par Réseau Ferré de France [RFF]). D'après la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, la CASC ne peut avoir de compétence en matière de transport ferroviaire, et, par conséquent, soutenir ce service ; mais elle souhaite que la Région reconnaisse la liaison comme d'intérêt régional, au même titre que le tronçon TER Forbach – Sarrebruck.

Si cette liaison est visiblement essentielle aux échanges transfrontaliers et connaît une bonne fréquentation, son maintien reste actuellement en suspens du fait de la hauteur des droits de péage RFF. Pour des raisons financières, la SaarBahn&Bus et le VGS envisagent ainsi de supprimer le terminus de la ligne à Sarreguemines (le nouveau terminus serait alors Hanweiler, dernier arrêt actuel en Allemagne situé à quelques centaines de mètres de la frontière) si aucune autorité organisatrice française (en particulier la Région Lorraine) n'accepte de prendre en charge ces droits de péage rapidement.

### **4. Liaison bus Forbach – Sarrebruck (ligne 30)**

#### **Origine :**

- Mise en place : 1974
- Initiative : fonctionnelle (Saartal Linien, prédécesseur de SaarBahn&Bus)

### **Partenaires :**

- Côté français : Forbus Intercity
- Côté allemand : SaarBahn&Bus

### **Degré de coopération :**

- Gestion partagée

L'ancienneté de cette ligne joue en sa faveur et lui permet de se maintenir, malgré le déficit commercial qu'elle génère ; elle fait en quelque sorte « partie des meubles ». La fréquentation de cette ligne augmente malgré tout depuis 2002 (après une forte baisse : environ 76 000 voyageurs par an en 2000, contre 55 880 en 2002 et 59 400 en 2004), surtout sur les services du samedi. Les voyageurs sont essentiellement des Français qui empruntent la ligne d'abord pour le motif « achat » puis éventuellement « travail ». Le cadencement se fait à l'heure, pour 15 allers / retours quotidiens en semaine (13 le samedi).

Chaque transporteur exploite la liaison de manière paritaire : une semaine Forbus Intercity assure les services du matin, SaarBahn&Bus ceux de l'après-midi, et inversement la semaine suivante. Les charges d'exploitation sont propres à chaque transporteur, tout comme le matériel et le personnel. Il n'y a pas de budget global et commun, mais les recettes sont partagées entre les deux exploitants. La liaison fait l'objet d'une tarification spécifique zonale assez proche de la tarification sarroise (puisque c'est le transporteur sarrois qui était à l'origine de la création de cette ligne : la SaarBahn&Bus propose une tarification que valide Forbus Intercity).

Cette liaison est assurée aux risques et périls des transporteurs, mais elle est néanmoins financée indirectement par les autorités organisatrices de tutelle des deux transporteurs puisque le service est, dans les deux cas, effectué avec le même matériel et le même personnel que pour le reste des deux réseaux urbains.

Deux autres liaisons transfrontalières ont été créées en 1997 : la ligne 20 entre Forbach et Völklingen, et la ligne 5 entre Forbach et Klarenthal ; mais elles ont rapidement été supprimées (2000 et 2001) pour cause de trop grand déficit.

### **5. Liaisons bus Saint-Avold – Sarrebruck (ligne MS1) et Saint-Avold – Sarrelouis (ligne MS2)**

#### **Origine :**

- Mise en place : 1999
- Initiative : au départ institutionnelle, désormais fonctionnelle



### **Partenaires :**

- Côté français : Conseil Général de la Moselle / Schon & Brullard / Les Courriers Mosellans
- Côté allemand : VGS / Baron Reisen / KVS

### **Degré de coopération :**

- Gestion partagée

Contrairement à la ligne 30, les lignes MS1 et MS2 au départ de Saint-Avold ont une origine institutionnelle puisqu'elles ont été créées à l'initiative conjointe du Conseil Général de la Moselle et du VGS dans le cadre d'un cofinancement de l'Union Européenne (programmation Interreg). Elles ont été lancées en 1999 suite à des négociations entamées dès 1995 qui prévoyaient en même temps la création d'une troisième ligne transfrontalière (entre Bouzonville au nord-est de Creutzwald et Sarrelouis) qui n'a jamais vu le jour.

Le cahier des charges Interreg définissait une obligation d'exploitation pendant cinq ans avec l'octroi d'une subvention européenne pendant les trois premières années (40% du financement total, les 60% restant étant répartis également entre le Land de Sarre, le Conseil Général de la Moselle et les transporteurs). A la fin de ce cahier des charges en 2004, les quatre transporteurs ont décidé de continuer l'exploitation de ces liaisons, et demandé une autorisation de circulation ainsi qu'un soutien financier. Le Land de Sarre via le VGS verse 12 000 € par an et le Conseil Général de la Moselle reporte sur les lignes du transport scolaire (il accorde donc un soutien financier indirect, mais il estime néanmoins que le soutien apporté à ce type de liaison transfrontalière n'est pas de sa compétence).

Le service consiste en :

- pour la MS1 : 8 allers et 6 retours en semaine (3 allers / retours le samedi) pour un trajet d'une heure (contre 30 minutes en TER). La fréquentation est assez faible (37 200 voyages effectués pendant l'exercice 2000/2001, mais ces chiffres ont baissé depuis) ;
- pour la MS2 : 6 allers / retours en semaine dont seulement 2 allers et 3 retours sont directs entre Saint-Avold et Sarrelouis (trajet d'1h10 environ) ; autrement, une interconnexion est assurée à Bisten avec une ligne du réseau urbain de Sarrelouis, ou bien à Creutzwald avec un changement de véhicule. Le samedi, aucun service n'est direct et se compose de 4 allers et 3/4 retours. La fréquentation est nettement plus importante que pour la MS1 (135 200 voyages en 2000/2001),

mais la vocation transfrontalière de la ligne n'est plus son caractère premier puisque les voyages se font majoritairement d'un seul côté de la frontière.

Ces deux liaisons seraient proches de la fermeture. La MS1 souffre d'une concurrence du TER (temps de parcours et tarification beaucoup plus attractifs) ainsi que de la ligne 30 ; alors que la MS2, du fait d'un fort cabotage au détriment d'une liaison directe entre Saint-Avold / Creutzwald / Sarrelouis, a perdu de son attractivité et de son intérêt. Il serait question de réduire l'offre qui ne dépasserait pas les 5 allers / retours quotidiens en semaine.

*Les modes de coopération observés relèvent essentiellement de la gestion, avec une distinction entre le transport ferroviaire et le transport routier puisque, pour le premier, cette gestion est déléguée (prédominance alors des partenaires français), et, pour le second, elle est partagée. La coopération mise en place pour le tram-train est quant à elle à part : elle relève plus d'une logique d'extension d'un réseau national traversant une frontière de manière ponctuelle que d'une logique de liaison intrinsèquement transfrontalière qui nécessite une implication quasi identique de la part des acteurs de chaque côté de la frontière.*

*Le degré « coordination » de la typologie des modes de coopération n'a pas véritablement été observé sur le territoire. Cette coordination existe néanmoins puisqu'il y a des interconnexions possibles entre ces liaisons transfrontalières et les réseaux urbains traversés, mais elle fait rarement l'objet de coopération. Il revient en effet à chaque autorité organisatrice ou opérateur de réseau d'assurer ou non des correspondances.*

*Enfin, cette coordination et cette coopération ne sont pas rendues aisées du fait de la multiplicité d'acteurs plus ou moins compétents concernant le transport transfrontalier. C'est d'ailleurs la principale raison pour laquelle le degré « planification » n'existe pas sur le territoire car cela demande une harmonisation et une clarification des compétences, principalement du côté français, mais aussi dans les rapports transfrontaliers. Le degré « gestion commune » n'existe également pas puisqu'il nécessite la création d'une structure autonome plus ou moins formelle et que cela demande beaucoup de démarches administratives et juridiques pour une plus-value par rapport à la « gestion partagée / déléguée » a priori faible.*

## C. LES AUTRES DEMARCHES DE COOPERATION PRESENTES SUR LE TERRITOIRE

### 1. Les accords tarifaires

- L'harmonisation tarifaire SaarVV (littéralement « der saarländische Verkehrsverbund ») : mise en place le 1<sup>er</sup> août 2005, cette tarification unifiée s'applique à l'ensemble des liaisons routières et ferroviaires effectuées sur le territoire sarrois (exception faite des lignes d'intérêt national) ainsi qu'à certaines liaisons sortant du territoire (tram-train jusqu'à Sarreguemines, ligne 30 jusqu'à Forbach, lignes allant jusqu'à Creutzwald ou Zweibrücken). Ce partenariat regroupe tous les transporteurs sarrois, ce qui a demandé environ dix ans de négociation et a abouti à l'organisation du territoire par cellules pour calculer le prix d'un trajet. Le VGS n'a joué aucun rôle et n'intervient pas dans cette coopération ; par contre, le Land de Sarre subventionne ce 'produit' à hauteur de 5,5 millions d'euros chaque année.
- Le ticket Flexfahrt : il s'agit d'un abonnement de travail transfrontalier hebdomadaire ou mensuel. Ce ticket donne accès à la liaison TER Metz – Sarrebruck, à la ligne 30 Forbach – Sarrebruck, à la cellule tarifaire de Sarrebruck (appelée « Großwabe 111 »), à la ligne 10 qui dessert la gare et l'aéroport de Sarrebruck, ainsi qu'aux réseaux urbains de Saint-Avold ou Forbach en option. Cet abonnement est délivré par la SNCF et la DB Regio Südwest (membre du SaarVV), mais n'est pas très utilisé par les travailleurs frontaliers (manque de communication et réductions finalement peu conséquentes).
- Le ticket Saar-Lorraine : il concerne les déplacements occasionnels de loisirs effectués en train entre la Lorraine et la Sarre et empruntant obligatoirement la liaison TER Metz – Sarrebruck. Il est valable pour un aller / retour dans la journée, quel que soit le jour de la semaine. Cette coopération associe les mêmes partenaires que ceux de la liaison TER concernée. Pour la liaison TER Strasbourg – Sarrebruck, il existe le ticket Saar-Alsace qui est similaire au ticket Saar-Lorraine, mais qui propose le week-end des tickets de groupe (jusqu'à cinq personnes) au même prix que le ticket individuel.

### 2. Les démarches menées par la Région Lorraine

Une grande partie des démarches de coopération existant en matière de transport côté français sont à l'initiative de la Région Lorraine. Elles concernent :

- la mise en place d'un système billettique identique sur l'ensemble de la Lorraine préfigurant la création à long terme d'une carte orange régionale : animation de groupes de travail (élaboration d'une charte

commune) et signature de conventions bilatérales avec les autorités organisatrices et les opérateurs de réseaux urbains et interurbains ;

- la création de deux types d'instance de concertation :
  - le comité des partenaires qui définit les orientations stratégiques et la politique régionale des transports, et qui réunit une à deux fois par an des élus locaux, des représentants de chambres consulaires, de syndicats, d'associations et d'usagers ;
  - les comités de desserte (sept au total) qui ont vocation à être des relais d'information, des forces de proposition et des organes consultatifs, et qui regroupent entre 50 et 100 personnes (idem comité des partenaires mais avec un ancrage plus local) et cela environ deux fois par an.

### 3. Les réflexions en cours au sein de la Grande Région

Une dernière forme de coopération concernant le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est correspond à la concertation menée au sein du groupe de travail « Infrastructures » du Conseil Economique et Social de la Grande Région. Ce groupe réunit des représentants des autorités organisatrices, des opérateurs de réseaux, des transporteurs, des syndicats, etc. Son rôle est d'être un espace de réflexion et d'information à l'échelle de la Grande Région. Il peut être à l'initiative de liaisons ou d'infrastructures, comme par exemple la réouverture prévue de la ligne ferroviaire directe Metz – Trèves. Ses recommandations portent également sur la création d'un moteur de recherche horaire global, sur une tarification unique ou la mise en place d'une « communauté de transport ».

Enfin, une étude a été réalisée en 2002 sur la faisabilité technique d'un système de tram-train commun au Luxembourg, à la Lorraine et à la Sarre. Malgré les différences des systèmes d'alimentation électrique existant dans les trois pays, cette étude a conclu favorablement à la faisabilité technique en proposant un cahier des charges technique. Cette étude était une commande des autorités organisatrices et des opérateurs de réseaux ferroviaires français, luxembourgeois et allemands / sarrois.

*Les autres démarches de coopération présentes sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est ne sont pas toutes transfrontalières et peuvent dépasser largement le périmètre métropolitain. Elles consistent aussi bien en des partenariats de contractualisation (questions tarifaires ou billettiques) qu'en des partenariats de concertation.*

## D. QUELLE EVOLUTION DU GROUPE DE TRAVAIL EXPERT « TRANSPORTS & LOGISTIQUE – DEVELOPPEMENT URBAIN » ?

Le groupe de travail expert s'est pour l'instant réuni deux fois pour faire un tour d'horizon des trois thématiques (mi-mai 2006) et pour définir des premières propositions (fin juin 2006). Les discussions sont restées presque exclusivement centrées sur la thématique des transports en commun, du fait de la sous représentativité des secteurs de la logistique et du développement urbain. Du coup, les propositions concernent principalement le domaine des transports, que ce soit en termes de gouvernance que de réalisations concrètes.

### **En terme de gouvernance :**

Le groupe de travail pourrait évoluer en un organe transfrontalier informel de coordination des différentes autorités organisatrices et de leurs opérateurs de réseaux afin d'harmoniser l'offre existante et d'éventuellement envisager la constitution d'un réseau unifié, ce qui laisserait présager, entre autres, une intégration tarifaire (en l'occurrence de la Moselle Est au partenariat sarrois existant). Si cette coordination est souhaitée par plusieurs acteurs pour rendre cohérentes toutes les liaisons urbaines / interurbaines / régionales / transfrontalières, la constitution de cet organe, même informel, reste délicate voire incertaine du fait de la position du Conseil Général de la Moselle qui ne participe pas, entre autres, aux réunions ayant trait aux transports. Reste donc à déterminer dans quelle mesure cette évolution du groupe de travail est envisageable, possible et souhaitée par tous les acteurs concernés.

### **En terme de réalisations concrètes :**

Les différentes actions proposées, en raison de leur diversité, ont fait l'objet d'un premier tri par l'équipe d'ingénierie au cours de l'été afin de

déterminer lesquelles relevaient d'une logique métropolitaine (les autres devant plutôt être redirigées soit vers l'Eurodistrict, soit vers les agglomérations / etc.). Si une étude devrait être lancée prochainement concernant les flux transfrontaliers et les possibilités de développement du réseau sur l'ensemble du territoire métropolitain dans l'optique de l'arrivée du TGV (quelles possibilités d'accès aux gares TGV puis de diffusion sur le territoire métropolitain ? quelles extensions du réseau, et en particulier des liaisons en tram-train ?), les principales actions retenues concernent également d'autres groupes de travail :

- la mise en place d'un système combiné tram-train-bus fonctionnant à l'hydrogène rejoint les réflexions menées au sein du groupe « Innovation & recherche – Développement économique » puisqu'il fait d'abord appel à des partenariats industriels et technologiques avant d'associer des acteurs du transport ;
- dans le cadre de développement et d'harmonisation du réseau de transport, il pourrait être envisagé d'établir un schéma de lignes touristiques qui permettraient de relier les sites entre eux et matérialiseraient ainsi l'idée émise par le groupe de travail « Culture & tourisme » de création d'une route du patrimoine industriel.

*Les premières propositions du groupe de travail soulignent la nécessité d'une approche désormais transversale et non plus thématique des actions du futur projet métropolitain. Une évolution du fonctionnement du groupe de travail afin de constituer un organe transfrontalier (informel) de coordination des acteurs du secteur des transports en commun semble également possible, mais certainement longue à mettre en place.*

## CONCLUSION

Les coopérations existant sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est dans le domaine des transports en commun présentent une grande diversité fonctionnelle et soulignent les difficultés institutionnelles liées aussi bien à la multiplicité d'acteurs qu'au contexte transfrontalier (dans une moindre mesure néanmoins). Elles concernent ainsi la structuration des systèmes d'acteurs (coopération verticale / horizontale), l'exploitation de lignes transfrontalières (simple autorisation ou gestion partagée / déléguée), et les « à côtés » avec les réflexions en cours (organes de concertation) ou les produits tarifaires (conventions).

La démarche métropolitaine devrait permettre la constitution d'un organe (dans un premier temps informel) de concertation et de coordination rassemblant l'ensemble des acteurs mosellans et sarrois des transports ; ceci afin, d'une part, de rendre cohérente une offre actuellement très partielle, et, d'autre part, d'essayer de dépasser le flou juridique qui existe aujourd'hui concernant la création, la gestion et le financement d'une liaison transfrontalière, surtout routière.





# Conclusion

***La démarche métropolitaine : un nouvel outil  
pour une coopération (transfrontalière)  
dans le domaine des transports ?***

## CONCLUSION

### *La démarche métropolitaine : un nouvel outil pour une coopération (transfrontalière) dans le domaine des transports ?*

L'intérêt que représente la démarche métropolitaine pour l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est est double. En effet, elle lui donne l'occasion :

- de structurer son territoire : dans l'optique de création d'un Eurodistrict, la démarche métropolitaine permet d'aborder de façon systémique et transversale diverses problématiques à une échelle plus vaste que celle de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir. Le choix de baser le projet métropolitain sur six axes de réflexion, engagés en parallèle et devant concerner l'ensemble du territoire métropolitain, permet de dépasser le cadre d'actions transfrontalières très souvent ponctuelles et à l'impact soit symbolique (au premier rang desquelles se trouvent les manifestations culturelles ou sportives), soit limité (le raccordement de réseaux d'eaux usées est une nécessité technique, mais il est difficilement mobilisateur auprès de la population par exemple). La démarche métropolitaine constitue ainsi un bon préalable pour adopter une vision plus globale et plus spatiale, pour définir des actions (ou des pistes d'action) plus ambitieuses et plus structurantes pour le territoire ;
- ainsi que de formaliser des coopérations : la reconnaissance de l'intérêt que peut représenter cette agglomération transfrontalière permet de faire le point sur les coopérations et les initiatives existantes, afin de les renforcer ou d'en impulser de nouvelles. Un des objectifs du projet métropolitain est, d'une certaine manière, de les rendre plus visibles, plus officielles et plus appuyées par les collectivités locales. En outre, la coopération transfrontalière existant actuellement entre les collectivités sarroises et mosellanes et débouchant sur des réalisations concrètes reste la plupart du temps bilatérale. La démarche métropolitaine permet ainsi de dépasser ces coopérations de projet pour l'essentiel uniquement bilatérales pour déboucher sur une mise en relation d'un plus grand nombre d'acteurs.

Ces deux principaux aspects de la démarche métropolitaine mise en place sur l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est s'appuient sur le choix d'élaborer le projet métropolitain à partir des réflexions et des propositions de six groupes de travail experts. Cette place de choix donnée, dans une certaine mesure, à la société civile a l'avantage de construire un projet s'appuyant directement sur des acteurs en grande partie destinataires des actions qui seront retenues, et surtout sur des acteurs désireux de travailler ensemble. Pour autant, l'intérêt porté à la démarche

par plusieurs participants aux groupes de travail experts (voire même leur enthousiasme) ne doit pas masquer l'absence d'acteurs incontournables. Aussi, le travail par groupes thématiques demande à évoluer pour désormais orienter la démarche métropolitaine vers la définition de priorités auxquelles s'adjoignent une ou des actions précises donnant lieu à un travail désormais basé sur des groupes plus restreints et ou transversaux.

Cette évolution nécessaire du mode de gouvernance peut être observée dans le domaine des transports et de son groupe de travail expert associé.

En effet, l'analyse du secteur des transports en commun montre la présence, sur le territoire métropolitain, d'une multiplicité d'acteurs, en particulier du côté français (d'où une superposition de réseaux dont la complémentarité n'est pas toujours assurée), ainsi qu'une diversité des types de coopération transfrontalière. Cette diversité résulte en partie de la difficulté à identifier les acteurs compétents pour mettre en place des liaisons transfrontalières, quels que soient le mode retenu et la longueur de la ligne de chaque côté de la frontière.

Un premier apport de la démarche métropolitaine en terme de gouvernance pour le secteur des transports en commun pourrait être l'évolution du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » en un organe informel de coopération entre les autorités organisatrices sarroises et mosellanes afin de faciliter la mise en place de liaisons transfrontalières. Cette évolution nécessiterait de revoir le fonctionnement et la composition du groupe de travail actuel : réunissant uniquement les autorités organisatrices et leurs opérateurs de réseau, cette coopération devrait mettre en avant l'information, la concertation et la coordination entre les différents acteurs. Le caractère informel de cet éventuel organe est à souligner puisqu'en l'absence d'un interlocuteur unique du côté français pour tout ce qui a trait aux liaisons transfrontalières, la constitution d'une structure plus officielle paraît difficile.

C'est pourquoi la démarche métropolitaine devrait également servir d'occasion pour encourager la formalisation d'un organe de coopération entre l'ensemble des autorités organisatrices exerçant leur compétence sur le territoire de la Moselle Est. Cette coopération pourrait se limiter au départ à une simple coordination, mais devrait avant tout permettre :

- d'obtenir une plus grande lisibilité des réseaux actuels ainsi qu'une plus grande complémentarité entre les liaisons urbaines et périurbaines,
- et de désigner clairement un acteur unique compétent pour tout ce qui touche au transport transfrontalier.

La création d'un tel organe sur la Moselle Est (qu'il prenne la forme d'un syndicat mixte ou d'une structure plus informelle), si elle est vivement réclamée par plusieurs techniciens des transports et également par les acteurs sarrois qui ont du mal à identifier le bon interlocuteur côté mosellan, cette création n'en est pas pour autant assurée : cette idée court déjà depuis de nombreuses années, et a donné lieu en 2002-2003 à l'« étude sur les transports collectifs en Moselle Est » qui préconisait sa mise en place. Or, depuis, aucune décision n'a été prise, que ce soit en faveur ou non d'une plus grande coordination voire coopération entre les autorités organisatrices de transports urbains / interurbains / régionaux / transfrontaliers.

Néanmoins, l'opportunité que représente la démarche métropolitaine avec la constitution d'un groupe de travail expert qui cherche, entre autres, à réunir l'ensemble des représentants des autorités organisatrices de transport présentes sur le territoire métropolitain, devrait permettre de relancer la constitution d'un organe de coordination / coopération sur la Moselle Est. Dans cette optique, il conviendrait désormais de recontacter chacune des autorités organisatrices françaises (puisque toutes ne sont pas représentées aux réunions), de les sensibiliser de nouveau sur l'intérêt que constitue cet organe à l'échelle du territoire métropolitain, et de déterminer leurs attentes ou leur degré d'implication éventuelle. Ces étapes préalables devraient dorénavant être engagées à un niveau politique et non plus technique (qui est la seule strate présente aux réunions du groupe de travail expert) : la constitution d'un organe de coordination / coopération ne pourrait être engagée sans aval clair des représentants politiques des

différentes autorités organisatrices concernées. A partir de là pourrait être enclenché le processus de création de cet organe, processus long qui pourrait, dans l'idéal, aboutir vers 2009, année de fin des conventions actuelles passées entre le Conseil Général de la Moselle et les intercommunalités ayant pris la compétence transport.

Outre cette question de gouvernance, la démarche métropolitaine souligne la transversalité existant entre le domaine des transports et celui de l'innovation ou celui du tourisme. En effet, les réflexions menées au sein du groupe « Transports & logistique – Développement urbain » ont abouti à des propositions qui rejoignent celles des groupes « Innovation & recherche – Développement économique » ainsi que « Culture & tourisme ». Désormais la démarche métropolitaine ne devrait plus consister seulement en des groupes de travail experts thématiques (où le nombre de participants avoisine la vingtaine voire plus), mais en des petits groupes de travail constitués en fonction d'une action, transversale en règle générale. Il pourrait ainsi être envisagée de faire se rencontrer et travailler ensemble :

- des acteurs du secteur de l'innovation technologique (domaine de l'énergie, en particulier l'hydrogène) et des transporteurs, dans l'optique de mettre au point un système de propulsion propre pour les transports en commun ;
- ou bien des acteurs du secteur du tourisme (conservateur de musée, directeur de parc naturel, animateur de festival, ...) et des autorités organisatrices de transport en prévision de la création d'éventuelles lignes touristiques.

Cependant, ces diverses propositions font d'autant plus ressortir la nécessité de structurer, dans un premier temps, les acteurs du secteur des transports dans le but d'une plus grande coopération entre eux, et, dans un deuxième temps, les réseaux de transport en commun pour leur plus grande cohérence et une meilleure structuration et desserte du territoire métropolitain.





## BIBLIOGRAPHIE

Brigitte ADAM, Jürgen GÖDDECKE-STELLMANN, 2002, « Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen », in *Informationen zur Raumentwicklung* Heft 9.2002, p. 513-525.

AI-Engineering, *Gutachten über die grenzüberschreitenden Verkehrsströme zwischen dem Département de la Moselle und dem Saarland*, « Kurzbericht », pour le compte du département de la Moselle et du Land de Sarre, 16 p.

Bus Est, décembre 2005, *Les déplacements en Moselle Est : dynamiser l'axe Saint-Avold – Forbach*, 44 p.

Conseil Général de la Moselle – Coopération transfrontalière, 2002 ?, *Lignes de bus transfrontalières Moselle-Sarre : Saint-Avold – Sarrelouis / Saint-Avold – Sarrebruck*, 15 p.

Conseil Régional et Conseil Economique et Social de Lorraine, mars 2005, *Schéma Régional des Infrastructures et des Transports*, volet « transport ferroviaire de voyageurs », 4 fascicules.

DEGERMANN (bureau d'études), mai 2004 (?), *Le développement de l'axe stratégique Saint-Avold – Creutzwald – Überherrn – Saarlouis*, 52 p.

EREA Urbanisme Transport Environnement, *Etude sur l'organisation des transports publics dans la nouvelle Communauté d'Agglomération de Sarreguemines*, « Diagnostic » (t.1 – janvier 2003), « Propositions » (t.2 – avril 2004), pour le compte de la CASC.

Etablissement Public Foncier de Lorraine (EPFL) & Urbanis Grand Est, février 2003, *Etude de préfiguration de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est*, « Plate-forme de propositions dans la perspective de l'élaboration d'une charte » (t.1), « Réflexion prospective sur le développement spatial » (t.2), « Synthèse du diagnostic stratégique orienté projet » (t.3), « Diagnostic stratégique orienté projet » (t.4), « Prospective stratégique – Deux scenarii pour l'agglomération » (t.5), « Annexes » (t.6).

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) et Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), octobre 2004, *L'offre métropolitaine française vue par les emplois métropolitains supérieurs*, collection « Pour un rayonnement européen des métropoles françaises » de la DATAR, 95 p.

Hans-Hermann KOCKS – président du groupe de travail « Infrastructures » du Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR), février 2006, *Le développement des transports en commun et de l'infrastructure des transports dans la Grande Région*, rapport final du groupe de travail « Infrastructures » du CESGR, 21 p.

Frank HUNSICKER, 1998, *Grenzüberschreitendes Stadtbahnkonzept für den Verdichtungsraum Saarbrücken – Forbach*, Saarbrücker Geographische Arbeiten Sonderheft 7, 118 p.

Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), juillet 2002, *Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières*, commande de la Direction des Transports Terrestres et la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction du Ministère de l'Equipeement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, 138 p.

Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), 2006, *Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières*, commande de la Direction des Transports Terrestres et la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction du Ministère de l'Equipeement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, 138 p.

MVA, 2002-2003, *Etude du système de transport collectif dans l'Est Mosellan*, « Rapport de diagnostic » (t.1 – décembre 2002, 98 p.), « Les scénarios de développement des transports collectifs » (t.2 – octobre 2003, 72 p.).

MVA (en collaboration avec EREA), 2004, *Etude sur les transports*, « Rapport de phase 1 – 1<sup>er</sup> volet » (t.1 – février 2004, 61 p.), « Rapport de phase 1 – 2<sup>ème</sup> volet » (t.2 – février 2004, 61 p.), « Etude sur l'organisation des transports publics – propositions techniques » (t.3 – novembre 2004, 66 p.), pour le compte de la Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France et la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach.

ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, 2003, *Les villes européennes – Analyse comparative*, DATAR – La documentation française, Paris, 94 p.

SEMALY & Rail Consult, octobre 2002, *Grundlagen eines gemeinsamen Lastenheftes für eine Stadtbahn im Grenzraum Saar-Lor-Lux – Ein Beitrag zur Definition einer europäischen leichten Nahverkehrsbahn (Tram-Train)*, 86 p.

Service d'Etudes du Secrétariat Général aux Affaires Régionales, mai 2006, *Orientations stratégiques pour un développement économique concerté dans la Grande Région*, travail réalisé dans le cadre du groupe « questions économiques » de la Grande Région, 47 p.

Zukunft SaarMoselle Avenir, décembre 2004, *Dossier de candidature appel à coopération métropolitaine : Sarrebruck – Moselle Est, l'ambition européenne d'une métropole transfrontalière*, 68 p.

Zukunft SaarMoselle Avenir, novembre 2005, *Complément de dossier de candidature appel à coopération métropolitaine : Sarrebruck – Moselle Est, l'ambition européenne d'une métropole transfrontalière*, 18 p.

Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Stadtverbandes Saarbrücken (ZPStS), juillet 2005, 2. *Nahverkehrsplan für den Stadtverband Saarbrücken*, 63 p.



# Annexes

Annexe I : Présentation de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir

Annexe II : Liste des personnes rencontrées et des organismes contactés

Annexe III : Liste des sigles utilisés

## ANNEXE I

### Présentation de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir

#### Membres :

- Communes françaises : Alsting, Behren-lès-Forbach, Forbach, Freyming-Merlebach, Grosbliederstroff, Hombourg-Haut, Morsbach, Petite-Rosselle, Rosbruck, Sarreguemines, Schoeneck, Spicheren, Stiring-Wendel ;
- Intercommunalités françaises : Communautés d'Agglomération Forbach Porte de France et Sarreguemines Confluences, et Communautés de Communes de Freyming-Merlebach et du Pays Naborien ;
- Communes allemandes : Friedrichsthal, Großrosseln, Heusweiler, Kleinblittersdorf, Püttlingen, Riegelsberg, Landeshauptstadt Saarbrücken, Sulzbach, Völklingen ;
- Intercommunalité allemande : Stadtverband Saarbrücken.

#### Structure :

- Assemblée SaarMoselle : elle se réunit au moins une fois par an et se compose de représentants de tous les membres de l'association (au nombre de 3 par commune / intercommunalité). Chaque représentant possède une voix.
- Comité de Direction : ses membres (16 actuellement) sont choisis par l'assemblée et se réunissent en tant que de besoin. La présidence de ce comité (et donc de l'association) alterne tous les ans. Le président est sarrois et son vice-président mosellan (ou inversement), et le vice-président succède au président l'année suivante.
- Commission Permanente : elle est composée de techniciens et d'administratifs représentants les principaux membres de l'association. Cette commission a pour mission de coordonner les initiatives et projets et de les mettre en œuvre, de servir d'espace de consultation pour les membres, d'établir le rapport annuel d'activités, de gérer le calendrier des réunions.
- Bureau de Coopération : composé de trois personnes, il suit l'activité de l'association au jour le jour.

#### Objet :

- Développer et approfondir la coopération entre les villes / communes / intercommunalités voisines dans le Land de Sarre et le département de la Moselle.
- Rapprocher les populations françaises et allemandes concernées.

#### Moyens d'action :

- Elaborer et mettre en œuvre des projets ou initiatives d'intérêt commun dans les domaines de l'économie, des infrastructures, du tourisme, de la culture, de la formation, de l'environnement, de la planification communale et de l'urbanisme.
- Organiser des rencontres culturelles et sociales, ainsi que des manifestations concernant la coopération transfrontalière.

La priorité est donnée aux projets éligibles à un financement européen, national et local.

#### Réalisations annuelles (liste indicative) :

- Ticket SaarMoselle : distribué dans les offices de tourisme, il offre des tarifs préférentiels dans plus d'une centaine de musées en Sarre et en Moselle.
- Warndt Week-end : organisé sur deux jours début juin, il propose des animations sportives et festives dans la vallée de la Rosselle.
- Vélo SaarMoselle : pendant tout un dimanche vers la fin du mois d'août, des animations sont proposées le long de la piste cyclable qui longe la Sarre (de Völklingen à Wittring, en amont de Sarreguemines) et la Blies (de Sarreguemines à Bliesbruck).
- Voyage d'études dans une zone transfrontalière.

#### Projets en cours ou prévus :

- Création d'un Eurodistrict.
- Elaboration d'un Schéma d'Aménagement SaarMoselle.

## ANNEXE II

### Liste des personnes rencontrées et organismes contactés

#### Partenaires du projet métropolitain :

*Association Zukunft SaarMoselle Avenir :*

- Isabelle PRIANON, directrice du Bureau de Coopération

*Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences :*

- Francis PHILIPPE, responsable Transports Urbains
- Roland ROTH, Président

*Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France :*

- Benoît GUIGONET, chargé de mission Transports
- Nejla GUL, chargée de mission Projet d'agglomération
- Bernard PREVOT, directeur des services techniques

*Communauté de Communes de Freyming-Merlebach :*

- Luc HOERNER, directeur général adjoint

*Communauté de Communes de l'Albe et des Lacs :*

- Serge HOELLINGER, directeur général des services

*Communauté de Communes du Warndt :*

- Marc NADLER, chargé de mission Développement économique

*Landeshauptstadt Saarbrücken :*

- Heike BORNHOLDT-FRIED, Amt für Wirtschaftsförderung und Arbeitsmarkt, Interregionale Standortentwicklung

*Stadtverband Saarbrücken:*

- Walter DELARBER, Amt für Bauen, Umwelt und Planung, Amtsleiter

NB : les Communautés de Communes du Pays Naborien et du District Urbain de Faulquemont n'ont pu donner suite aux demandes d'entretien.

#### Institutions publiques :

*Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est*

*Conseil Général de la Moselle :*

- Jean-Pierre DUPOIRIER, Direction des routes, transports, construction, directeur de la division Transports

*Conseil Régional d'Alsace :*

- Guillaume JEAN, chargé de mission transports transfrontaliers

*Conseil Régional de Lorraine :*

- Fabrice DENIAU, Direction Infrastructures, Transports et Usagers, chargé de mission
- Etienne POIZAT, chargé de mission développement territorial

*Direction Départementale de l'Equipement de Moselle*

*Direction Régionale de l'Equipement de Lorraine :*

- Christian JASKULA, Division de l'aménagement, chargé de l'Observatoire Régional des Transports
- Jean-Marie STOLL, Division de l'aménagement, chargé des transports et de l'intermodalité

*Etablissement Public Foncier de Lorraine :*

- Jean-Marc MAYER, chargé d'opération Bassin Houiller

#### Entreprises :

*Bus Est :*

- Gérard BALSEMIN

*Forbus Intercity :*

- Jean-Pierre BRUSA, directeur

*Pôle de Plasturgie de l'Est :*

- Gilbert PITANCE, directeur

*SNCF – Direction Régionale de Metz-Nancy-Lorraine :*

- Fabienne MAGNAN, responsable du Pôle Marketing Communication TER
- Bernard VEINNANT, directeur de la cellule TGV Est Européen
- Daniel WENDEL, directeur du développement

*Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland :*

- Raimund LINXWEILER, Geschäftsführer
- Adalbert OTT, Leiter ÖPNV – Schiene

## ANNEXE III

### Liste des sigles utilisés

CAFPF : Communauté d'Agglomération Forbach Porte de France  
CASC : Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences  
CCAL : Communauté de Communes de l'Albe et des Lacs  
CCDUF : Communauté de Communes du District Urbain de Faulquemont  
CCFM : Communauté de Communes de Freyming-Merlebach  
CCPN : Communauté de Communes du Pays Naborien  
CCW : Communauté de Communes du Warndt

DB : Deutsche Bahn  
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

PTU : Périmètre de Transport Urbain

RFF : Réseau Ferré de France  
RSW : Regionalbus Saar – Westpfalz

SaarVV : saarländischer Verkehrsverbund  
SCOT : Schéma de COhérence Territoriale  
SESGAR : Service d'Etudes du Secrétariat Général aux Affaires Régionales  
SGAR : Secrétariat Général aux Affaires Régionales

TER : Train Express Régional  
TIM : Transports Interurbains de la Moselle

VGS : Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland  
VVB : Völklinger Verkehrsbetriebe  
VVS : Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken

ZPS : Zweckverband Personennahverkehr Saarland  
ZSMA : Zukunft SaarMoselle Avenir



# TABLE DES MATIERES

	Page
Introduction : « L'ambition européenne d'une métropole transfrontalière »	3
I. LA DEMARCHE DE COOPERATION METROPOLITAINE : DE L'ADHESION A LA PARTICIPATION ?	7
Introduction	7
A. <i>Le projet métropolitain</i>	8
1. <u>Origine</u>	8
2. <u>Contenu</u>	8
B. <i>L'organisation métropolitaine</i>	9
1. <u>Le niveau politique : le Comité de Pilotage</u>	9
2. <u>Le niveau technique : le Comité Technique de Suivi</u>	11
3. <u>Le niveau opérationnel : l'équipe d'ingénierie et les groupes de travaux experts</u>	11
L'équipe d'ingénierie	11
Les groupes de travail experts	11
C. <i>Perception de la démarche métropolitaine</i>	12
1. <u>Opportunité et reconnaissance</u>	12
2. <u>Complexité</u>	13
3. <u>Complémentarité, lisibilité et transversalité</u>	14
Conclusion	16
II. LES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE : DE NOMBREUX ECHANGES TRANSFRONTALIERS, UNE BONNE CONNECTIVITE, MAIS UNE FAIBLE PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN	17
Introduction	17
A. <i>Un constat : un périmètre assez cohérent où les transports en commun restent marginaux dans les échanges transfrontaliers</i>	18
1. <u>Une bonne densité d'infrastructures...</u>	18
Le réseau routier : de nombreux corridors de type autoroutier	18
Le réseau ferroviaire : un bon maillage en partie hérité des anciennes activités industrielles	18
Le réseau aérien : des liaisons majoritairement extérieures à la Métropole	19
Le réseau fluvial : des flux très marginaux	20
2. <u>... pour quelle offre en transports en commun ?</u>	20
Une offre en transports collectifs assez conséquente	20

Des échanges transfrontaliers effectués principalement en véhicule individuel	20
B. Un atout structurant pour le projet métropolitain : l'arrivée du TGV à Forbach et à Sarrebruck en juin 2007	21
C. Un objectif : « créer une plate-forme européenne de transports passagers et logistiques »	22
Conclusion	23
III. LES COOPERATIONS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS : ENTRE DIVERSITE FONCTIONNELLE ET DIFFICULTES INSTITUTIONNELLES	25
Introduction	25
A. Les acteurs des transports en commun : où en est la coopération institutionnelle de chaque côté de la frontière ?	26
1. <u>Le système d'acteurs mosellan</u>	26
2. <u>Le système d'acteurs sarrois</u>	26
3. <u>Qui est compétent pour créer et financer une liaison transfrontalière ?</u>	27
B. Les liaisons transfrontalières : quels sont les modes de coopération retenus ?	28
1. <u>Liaison TER Metz – Sarrebruck</u>	29
2. <u>Liaison TER Strasbourg – Sarrebruck</u>	29
3. <u>Liaison tram-train Sarreguemines – Sarrebruck</u>	29
4. <u>Liaison bus Forbach – Sarrebruck (ligne 30)</u>	30
5. <u>Liaisons bus Saint-Avold – Sarrebruck (ligne MS1) et Saint-Avold – Sarrelouis (ligne MS2)</u>	30
C. Les autres démarches de coopération présentes sur le territoire	32
1. <u>Les accords tarifaires</u>	32
2. <u>Les démarches menées par la Région Lorraine</u>	32
3. <u>Les réflexions en cours au sein de la Grande Région</u>	32
D. Quelle évolution du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » ?	33
En terme de gouvernance	33
En terme de réalisations concrètes	33
Conclusion	33
Conclusion : La démarche métropolitaine : un nouvel outil pour une coopération (transfrontalière) dans le domaine des transports ?	35
Bibliographie	39
Annexes	41



# Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (CESA)

Rapport de stage de troisième année de Magistère

## **METROPOLE SARREBRUCK – MOSELLE EST**

### **Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines**

#### **- RESUME -**

Le territoire de l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck a été retenu en août 2005 parmi les 15 métropoles lauréates de l'appel à « coopération métropolitaine » lancé en juin 2004 par l'Etat français.

La mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines, pilotée conjointement par la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) et par la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences, consistait :

- à analyser le mode de gouvernance adopté pour élaborer le futur projet de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est,
- ainsi qu'à étudier les formes de coopération passées, existantes et futures dans le domaine des transports en commun, transfrontaliers notamment, sur le territoire métropolitain.

Il ressort de ces investigations que :

- la coopération transfrontalière est relativement ancienne, mais reste encore bilatérale et ponctuelle. La démarche métropolitaine devrait être l'occasion de structurer le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est et de formaliser des coopérations à une échelle plus globale ;
- le secteur des transports manque de lisibilité, en particulier du côté français du fait de la multiplicité des acteurs ;
- et les flux transfrontaliers sont conséquents mais empruntent très peu les transports en commun.

Tout l'objectif du projet métropolitain pourrait être, dans le domaine des transports, d'encourager une coopération accrue entre autorités organisatrices afin de mettre en cohérence leurs réseaux, et de définir un schéma de transport transfrontalier.

#### **- MOTS – CLES -**

DIACT, appel à coopération métropolitaine, Métropole Sarrebruck – Moselle Est, coopération transfrontalière, transports transfrontaliers.

Etude réalisée par Virginie LEMARTINEL

Septembre 2006

## Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines

L'objectif principal du projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est est avant tout de faire reconnaître cette agglomération comme un espace transfrontalier cohérent, auquel s'adjoint une forte volonté de faire changer son image de « pays noir » en celle d'« agglomération transfrontalière verte » (du fait de la présence de nombreuses surfaces boisées). Toute la réflexion menée par les acteurs participant à la démarche métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est s'organise autour de la notion de frontière, en tant qu'axe d'échanges et non plus en tant que barrière ou limite. La frontière est désormais considérée comme le moteur de développement du territoire, en lieu et place en quelque sorte des anciennes activités industrielles.

Cette mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines se concentre plus particulièrement sur le domaine des transports. Il constitue un bon exemple des difficultés (ou non) que peut impliquer la présence de la frontière, qu'elles soient spatiales, techniques ou institutionnelles. Sachant cela, en quoi la démarche métropolitaine peut-elle être un atout pour cette agglomération transfrontalière afin qu'elle puisse structurer son réseau de transports ?

### La démarche métropolitaine : coopération transfrontalière, opportunité et reconnaissance

La démarche de coopération métropolitaine Sarrebruck – Moselle Est se caractérise par :

- des acquis dans le domaine de la coopération transfrontalière (avec pour base le travail de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir [ZSMA]) mais qui restent à concrétiser (en particulier par la création d'un Eurodistrict) ;
- une juxtaposition de démarches aux périmètres différents (association ZSMA, Eurodistrict, Grande Région, etc.), mais aux acteurs et objectifs assez similaires qui nécessitent de les aborder sous l'angle de leurs complémentarités et de leur lisibilité (en particulier, se demander en quoi la démarche métropolitaine est utile pour telle thématique ou non) ;
- une gouvernance qui s'appuie sur les réflexions de six groupes de travail experts et cherche du coup à associer, dès le départ, les destinataires du projet (professionnels, associations, universitaires, etc.) ; ces destinataires étant en quelque sorte les initiateurs des actions qui seront retenues au final. A noter que le caractère transfrontalier de ce projet métropolitain est bien intégré, puisque l'on observe un relatif équilibre entre les participants allemands et les participants français aux groupes de travail experts ; cet équilibre est en revanche beaucoup moins net dans les organes politique et technique de l'organisation métropolitaine où prédominent les représentants français. Cela est surtout dû au morcellement intercommunal côté mosellan (sept interlocuteurs contre seulement deux côté sarrois) ;
- un intérêt plutôt contrasté des acteurs associés à l'élaboration du projet, aussi bien parmi les partenaires signataires (si l'adhésion est réelle et affirmée, la participation de tous les partenaires n'est pas pleinement assurée) que parmi les institutions sollicitées (méconnaissance [ou méfiance ?] de cette nouvelle strate territoriale).

La démarche métropolitaine représente, pour l'agglomération transfrontalière Sarrebruck – Moselle Est, une réelle opportunité pour le développement de son territoire et pour son changement d'image. En effet, elle lui donne l'occasion :

- de structurer son territoire : dans l'optique de création d'un Eurodistrict, la démarche métropolitaine permet d'aborder de façon systémique et transversale diverses problématiques à une échelle plus vaste que celle de l'association ZSMA. Le choix de baser le projet métropolitain sur six axes de réflexion, engagés en parallèle et devant concerner l'ensemble du territoire métropolitain, permet de dépasser le cadre d'actions transfrontalières très souvent ponctuelles et à l'impact soit symbolique (au premier rang desquelles se trouvent les manifestations culturelles ou sportives), soit limité (le raccordement de réseaux d'eaux usées est une nécessité technique, mais il est difficilement mobilisateur auprès de la population par exemple). La démarche métropolitaine constitue ainsi un bon préalable pour adopter une vision plus globale et plus spatiale, pour définir des actions (ou des pistes d'action) plus ambitieuses et plus structurantes pour le territoire ;
- ainsi que de formaliser des coopérations : la reconnaissance, par l'Etat français notamment, de l'intérêt que peut représenter cette agglomération transfrontalière permet de faire le point sur les coopérations et les initiatives existantes, afin de les renforcer ou d'en impulser de nouvelles. Un des objectifs du projet métropolitain est, d'une certaine manière, de les rendre plus visibles, plus officielles et plus appuyées par les collectivités locales. En outre, la coopération transfrontalière existant actuellement entre les collectivités sarroises et mosellanes et

débouchant sur des réalisations concrètes reste la plupart du temps bilatérale. La démarche métropolitaine permet ainsi de dépasser ces coopérations de projet pour l'essentiel uniquement bilatérales pour déboucher sur une mise en relation d'un plus grand nombre d'acteurs.

Ces deux aspects de la démarche métropolitaine se retrouvent dans le domaine des transports qui est, du fait de l'arrivée en juin 2007 du TGV en gares de Forbach et de Sarrebruck, un des axes choisis pour élaborer le projet métropolitain. Il est d'ailleurs étudié dans un des six groupes de travail experts, associé à deux autres domaines, la logistique et le développement urbain.

### **La coopération dans le domaine des transports : diversité et difficultés**

La réalité des conséquents échanges transfrontaliers, principalement depuis les secteurs de Forbach et de Sarreguemines vers Sarrebruck, accompagnée d'une faible part modale des transports en commun dans ces échanges, nécessite une approche intégrée et cohérente de l'offre en transport en commun sur l'ensemble du territoire métropolitain. Des coopérations existent sur le territoire de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est dans le domaine des transports en commun : elles présentent une grande diversité fonctionnelle et soulignent les difficultés institutionnelles liées aussi bien à la multiplicité d'acteurs qu'au contexte transfrontalier (dans une moindre mesure néanmoins).

Ces coopérations concernent ainsi :

1. La structuration des systèmes d'acteurs : leur analyse montre du côté mosellan une coopération surtout verticale (l'autorité organisatrice fait appel à un opérateur de réseau [qui est parfois l'autorité organisatrice elle-même] qui s'adresse ensuite à des transporteurs), très compartimentée et donnant lieu à peu de cohérence et de coordination entre les divers réseaux. En revanche, du côté sarrois, le système d'acteurs assure une plus grande coopération institutionnelle horizontale, puisqu'il se structure autour d'un unique interlocuteur (le Verkehrsverbund Gesellschaft Saarland [VGS]) pour organiser et financer les liaisons, notamment celles transfrontalières.
2. L'exploitation de lignes transfrontalières : l'étude du fonctionnement de ces lignes a donné lieu à la définition de quatre degrés de coopération, présents ou non sur le territoire métropolitain, et que le tableau suivant vient résumer :

Degré de coopération	Définition	Remarques
<b>Autorisation</b>	Cette coopération peut, d'une certaine manière, être comparée au système de la prestation de service public, puisque l'un des partenaires autorise le second à assurer le service à sa place ou tout du moins à utiliser ses infrastructures.	<u>Liaison concernée</u> : tram-train Sarreguemines – Sarrebruck. Cette coopération relève plus d'une logique d'extension d'un réseau national traversant une frontière de manière ponctuelle que d'une logique de liaison intrinsèquement transfrontalière qui nécessite une implication quasi identique de la part des acteurs de chaque côté de la frontière.
<b>Coordination</b>	Dans ce cas, chaque partenaire organise son réseau de transport de manière indépendante mais prend en compte celui de l'autre partenaire afin, par exemple, d'éviter les doubles services ou bien permettre des correspondances.	Ce degré n'a pas véritablement été observé sur le territoire. La coordination existe néanmoins puisqu'il y a des interconnexions possibles entre les liaisons transfrontalières et les réseaux urbains traversés, mais elle fait rarement l'objet de coopération. Il revient en effet à chaque autorité organisatrice ou opérateur de réseau d'assurer ou non des correspondances.
<b>Gestion</b> (elle est de 3 types)	<b>Commune</b> : les deux partenaires gèrent le service ensemble (le personnel et le matériel étant mis en commun), sans plus aucune distinction 'd'appartenance' à l'un ou l'autre partenaire.	Ce type de gestion n'existe pas sur la Métropole Sarrebruck – Moselle Est puisqu'il nécessite la création d'une structure autonome plus ou moins formelle, et que cela demande beaucoup de démarches administratives et juridiques pour une plus-value par rapport à la « gestion partagée / déléguée » a priori faible.
	<b>Partagée</b> : le service est toujours assuré par les deux partenaires, mais chacun garde son matériel (souvent identique et acheté en même temps) et son personnel en propre. L'accord passé entre les partenaires stipule à quel moment chacun assure le service.	<u>Liaisons concernées</u> : lignes de bus (30 : Forbach – Sarrebruck ; MS1 : Saint-Avold – Sarrebruck ; MS2 : Saint-Avold – Sarrelouis). A noter que, pour ces liaisons, les coopérations sont avant tout le fait d'accords passés entre transporteurs, et non entre autorités organisatrices. Cela provient du flou juridique existant dans le domaine de l'organisation des liaisons transfrontalières routières.
	<b>Déléguée</b> : elle est similaire à la gestion partagée, à ceci prêt que l'accord peut désigner un des partenaires comme exploitant principal (il s'occupe alors, par exemple, de l'entretien du matériel ou de la formation des personnels).	<u>Liaisons concernées</u> : lignes TER (Metz – Sarrebruck et Strasbourg – Sarrebruck) Dans les deux cas, c'est la SNCF qui assure les liaisons avec son propre personnel et son propre service de maintenance, mais avec son matériel et celui de la Deutsche Bahn qui sont identiques et achetés en même temps.



<b>Planification</b>	Cette coopération est en quelque sorte l'aboutissement des étapes précédentes puisqu'elle assure la conception, la création et la gestion des lignes transfrontalières dans leur ensemble et de manière intégrée (ce pourrait être, par exemple, le rôle d'un syndicat de transport transfrontalier qui prenne aussi éventuellement en charge les services ne traversant pas la frontière).	Ce degré n'existe pas sur le territoire de la Métropole (et peut-être pas non plus dans d'autres espaces transfrontaliers) car cela demande une clarification des compétences, principalement du côté français, mais aussi une harmonisation de l'offre en liaisons transfrontalières. Tout l'enjeu du projet métropolitain se situe certainement là : favoriser la mise en place d'un organe de (dans un premier temps informel) de concertation et de coordination rassemblant l'ensemble des acteurs mosellans et sarrois des transports ; ceci afin, d'une part, de rendre cohérente une offre actuellement très partielle, et, d'autre part, d'essayer de dépasser le flou juridique qui existe aujourd'hui concernant la création, la gestion et le financement d'une liaison transfrontalière, surtout routière
----------------------	---	---

3. Les « à côtés » : ils consistent en la mise en place de produits tarifaires (la coopération se matérialise alors par la signature de conventions) et en le suivi de réflexions (la coopération a dans ce cas-là lieu au sein d'organes de concertation).

Les débats au sein du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » ont souligné cette diversité des coopérations, tout en faisant remarquer que la lisibilité du secteur des transports collectifs (acteurs, offre) n'était pas optimale, en particulier pour l'utilisateur.

### **Quel apport de la démarche métropolitaine dans le domaine des transports ?**

L'apport principal de la démarche métropolitaine pour le secteur des transports en commun se rapporte à la notion de gouvernance, puisqu'elle pourrait permettre l'évolution du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » en un organe informel de coopération entre les autorités organisatrices sarroises et mosellanes afin de faciliter la mise en place de liaisons transfrontalières. Cette évolution nécessiterait de revoir le fonctionnement et la composition du groupe de travail actuel : réunissant uniquement les autorités organisatrices et leurs opérateurs de réseau, cette coopération devrait mettre en avant l'information, la concertation et la coordination entre les différents acteurs. Le caractère informel de cet éventuel organe est à souligner puisqu'en l'absence d'un interlocuteur unique du côté français pour tout ce qui a trait aux liaisons transfrontalières, la constitution d'une structure plus officielle paraît difficile.

C'est pourquoi la démarche métropolitaine devrait également servir d'occasion pour encourager la formalisation d'un organe de coopération entre l'ensemble des autorités organisatrices exerçant leur compétence sur le territoire de la Moselle Est. Cette coopération pourrait se limiter au départ à une simple coordination, mais devrait avant tout permettre :

- d'obtenir une plus grande lisibilité des réseaux actuels ainsi qu'une plus grande complémentarité entre les liaisons urbaines et périurbaines,
- et de désigner clairement un acteur unique compétent pour tout ce qui touche au transport transfrontalier.

La création d'un tel organe sur la Moselle Est (qu'il prenne la forme d'un syndicat mixte ou d'une structure plus informelle), si elle est vivement réclamée par plusieurs techniciens des transports et également par les acteurs sarrois qui ont du mal à identifier le bon interlocuteur côté mosellan, cette création n'en est pas pour autant assurée : cette idée court déjà depuis de nombreuses années, et a donné lieu en 2002-2003 à l'« étude sur les transports collectifs en Moselle Est » qui préconisait sa mise en place. Or, depuis, aucune décision n'a été prise, que ce soit en faveur ou non d'une plus grande coordination voire coopération entre les autorités organisatrices de transports urbains / interurbains / régionaux / transfrontaliers.

Néanmoins, l'opportunité que représente la démarche métropolitaine avec la constitution d'un groupe de travail expert qui cherche, entre autres, à réunir l'ensemble des représentants des autorités organisatrices de transport présentes sur le territoire métropolitain, devrait permettre de relancer la constitution d'un organe de coordination / coopération sur la Moselle Est. Dans cette optique, il conviendrait désormais de recontacter chacune des autorités organisatrices françaises (puisque toutes ne sont pas représentées aux réunions), de les sensibiliser de nouveau sur l'intérêt que constitue cet organe à l'échelle du territoire métropolitain, et de déterminer leurs attentes ou leur degré d'implication éventuelle. Ces étapes préalables devraient dorénavant être engagées à un niveau politique et non plus technique (qui est la seule strate présente aux réunions du groupe de travail expert) : la constitution d'un organe de coordination / coopération ne pourrait être engagée sans aval clair des représentants politiques des différentes autorités organisatrices concernées. A partir de là pourrait être enclenché le processus de création de cet organe, processus long qui pourrait, dans l'idéal, aboutir vers 2009, année de fin des conventions actuelles passées entre le Conseil Général de la Moselle et les intercommunalités ayant pris la compétence transport.

**Le projet métropolitain : privilégier la transversalité des actions**

Outre cette question de gouvernance, la démarche métropolitaine souligne la transversalité existant entre le domaine des transports et celui de l'innovation ou celui du tourisme. En effet, les réflexions menées au sein du groupe « Transports & logistique – Développement urbain » ont abouti à des propositions qui rejoignent celles des groupes « Innovation & recherche – Développement économique » ainsi que « Culture & tourisme ». Désormais la démarche métropolitaine ne devrait plus consister seulement en des groupes de travail experts thématiques (où le nombre de participants avoisine la vingtaine voire plus), mais en des petits groupes de travail constitués en fonction d'une action, transversale en règle générale. Il pourrait ainsi être envisagée de faire se rencontrer et travailler ensemble :

- des acteurs du secteur de l'innovation technologique (domaine de l'énergie, en particulier l'hydrogène) et des transporteurs, dans l'optique de mettre au point un système de propulsion propre pour les transports en commun ;
- ou bien des acteurs du secteur du tourisme (conservateur de musée, directeur de parc naturel, animateur de festival, ...) et des autorités organisatrices de transport en prévision de la création d'éventuelles lignes touristiques.

Ainsi, le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est devrait être le fruit d'une recherche des points de convergence entre les réflexions menées par les six groupes de travail experts thématiques de départ (outre les trois cités précédemment : « Santé », « Formation & bilinguisme », « Image métropolitaine ») : quelles sont les actions qui demandent une approche pluri thématique et donc un traitement transversal ?

Cela impliquera certainement une modification du mode de gouvernance actuel, ne s'organisant plus autour de thématiques, mais autour de projets. Désormais, tout le travail de l'équipe d'ingénierie est de « faire le tri » entre toutes les propositions développées au sein des groupes de travail expert, afin de déterminer quels sont les projets qui relèvent de la coopération métropolitaine (les autres propositions pouvant être réorientés, par exemple, vers le futur Eurodistrict).

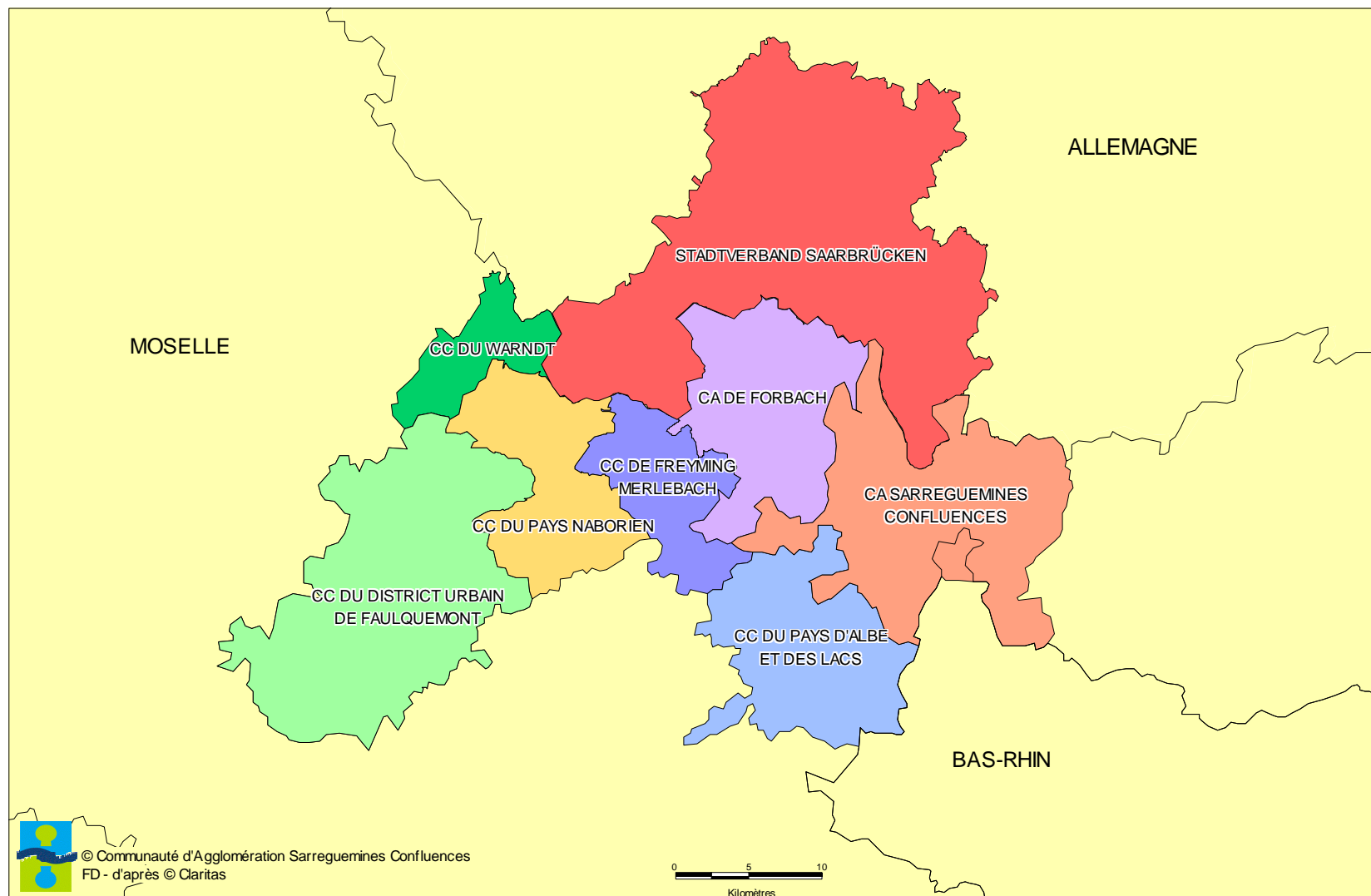


# Métropole Sarrebruck – Moselle Est

Mission d'état des lieux des  
coopérations métropolitaines

28 juin 2006 – Aix-en-Provence

# Partenaires et territoire du projet



# [ Acteurs et organisation du projet ]

Comité de pilotage

Comité technique de suivi

Équipe de projet qui travaille avec 6 groupes d'experts :

- image métropolitaine
- culture et tourisme
- formation
- santé
- innovation et recherche – développement économique
- transports et logistique – développement urbain

# La mission d'état des lieux

Analyse des possibilités de déplacements :

- quelles sont les coupures / connexions existantes ?
- quelles sont les capacités de diffusion et d'attraction de la métropole ?

⇒ Synthèse d'études et cartographie des réseaux

Analyse des modes et objets des coopérations :

- comment se distinguent les coopérations transfrontalières des coopérations se limitant aux espaces nationaux ?
- dans le cas des coopérations transfrontalières : partent-elles d'implications institutionnelles ou bien relèvent-elles de considérations fonctionnelles ?

⇒ Synthèse d'études, entretiens et suivi du groupe d'experts



# Méthodologie d'évaluation

Grille d'analyse pour chaque coopération :

- statut : transfrontalier / national
- origine : institutionnelle / fonctionnelle
- degré : autorisation / coordination / gestion (partagée ou commune) / planification
- pourquoi la coopération est-elle apparue nécessaire ? Quelles étaient ou sont les conditions à réunir ?

Questions sur la participation au projet métropolitain :

- qu'est-ce qui fait la particularité / l'intérêt de cette démarche ?
- quelles en sont les attentes ?

# Situation des transports

Une offre fournie, assez complète et diversifiée...

... mais qui manque de lisibilité.

Des échanges transfrontaliers conséquents...

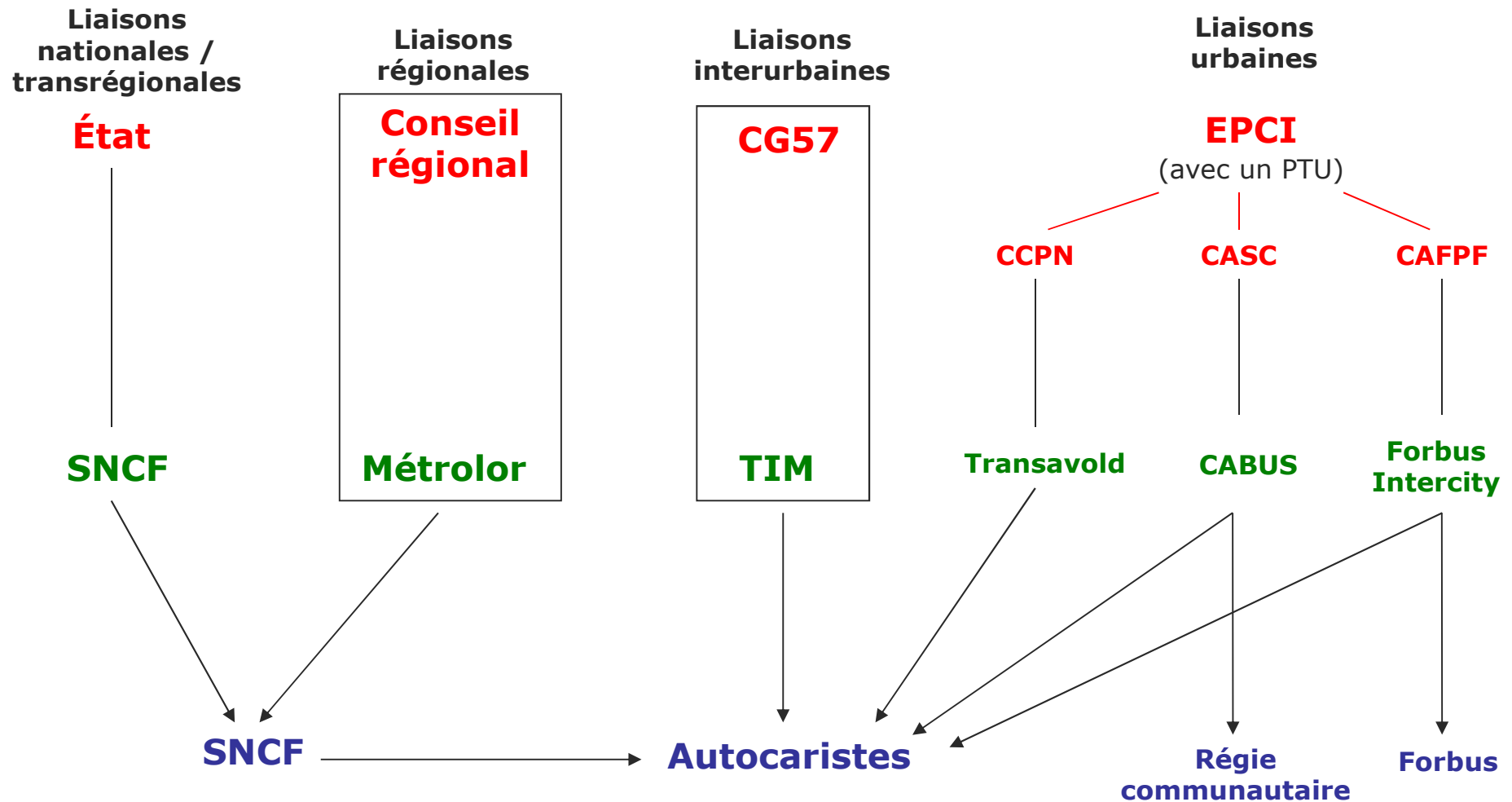
... mais qui empruntent très peu les transports en commun.

Une absence de concertation manifeste entre les acteurs,  
notamment français ...

... malgré quelques réalisations : lignes transfrontalières et  
intégration tarifaire.

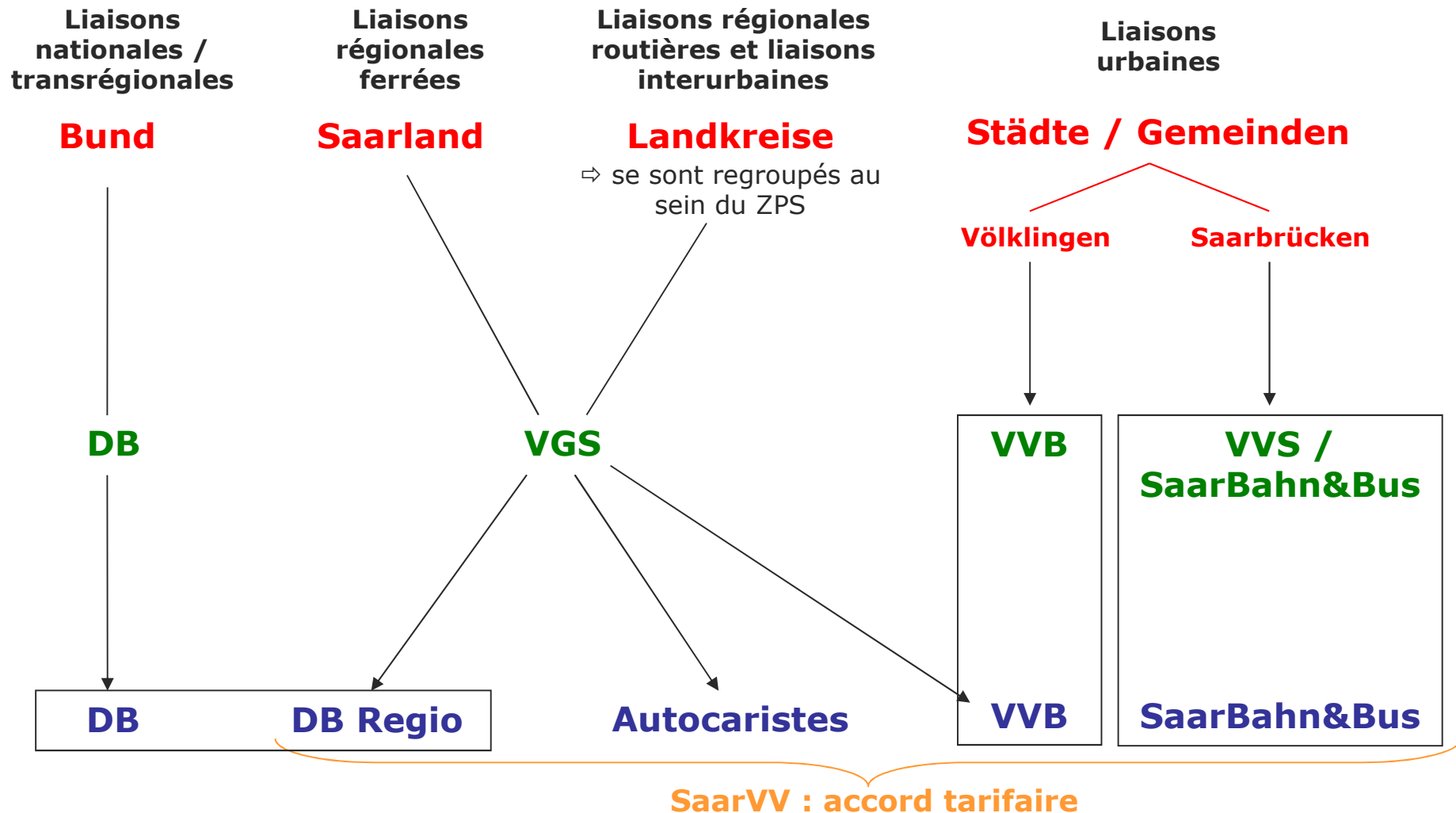
# Système d'acteurs français

Types de liaison  
**Autorités Organisatrices**  
**Opérateurs de réseau**  
**Transporteurs**



# Système d'acteurs allemand

Types de liaison  
**Autorités Organisatrices**  
Opérateurs de réseau  
Transporteurs



# Les liaisons transfrontalières

## TER Metz – Sarrebruck (depuis 2000)

- coopération institutionnelle et fonctionnelle
- gestion partagée
- Région Lorraine / SNCF et Saarland / DB Regio

## Tram-train Sarreguemines – Sarrebruck (depuis 1997)

- coopération fonctionnelle
- autorisation
- SaarBahn&Bus

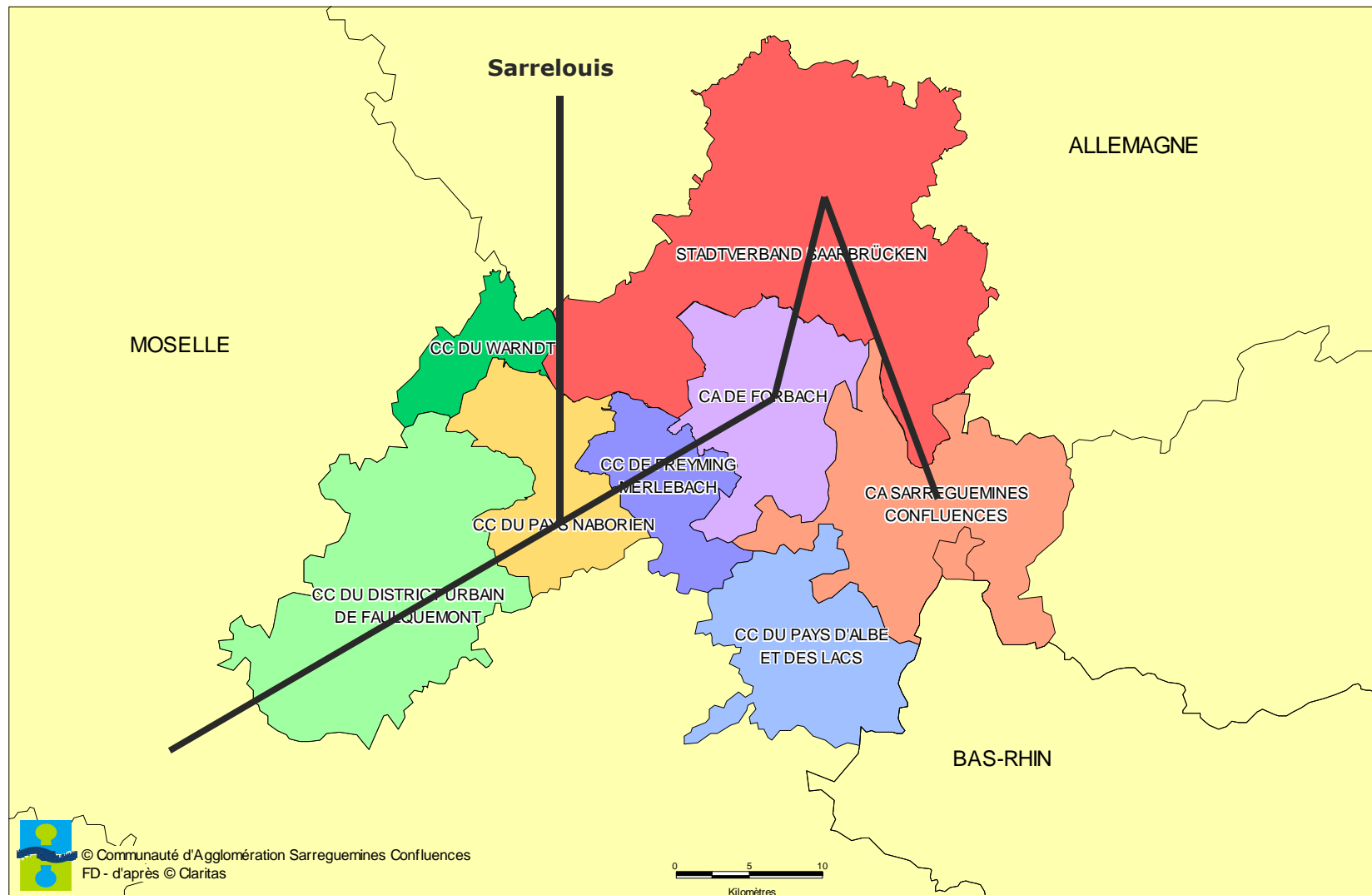
## Ligne 30 Forbach – Sarrebruck (depuis 30 ans environ)

- coopération fonctionnelle
- gestion partagée
- SaarBahn&Bus et Forbus Intercity

## Ligne MS1 Saint-Avold – Sarrebruck / Ligne MS2 Saint-Avold – Sarrelouis (depuis 1999)

- coopération au départ institutionnelle, désormais fonctionnelle
- gestion partagée
- transporteurs privés

# [ Tracé des liaisons transfrontalières ]





# Propositions au 26.06.06

## A court terme :

- étude sur les possibilités d'accès et de correspondance TGV
- étude sur les capacités de développement du réseau de TC
- Eurogare
- création des lignes de bus Forbach – Sarreguemines et Sarreguemines – Homburg

## A moyen terme :

- moteur de recherche pour l'ensemble du réseau de TC
- intégration tarifaire
- étude TC / tourisme
- revitalisation des lignes MS1 et MS2
- aménagement d'équipements (parcs relais, stations, télématique)

## A long terme :

- Tram-train Sarrebruck – Forbach – réseau des HBL / Sarreguemines – Hambach / Sarreguemines – Bas-Rhin
- expertise des possibilités de ferroutage
- création d'une structure commune informelle regroupant les AO et les opérateurs de réseaux



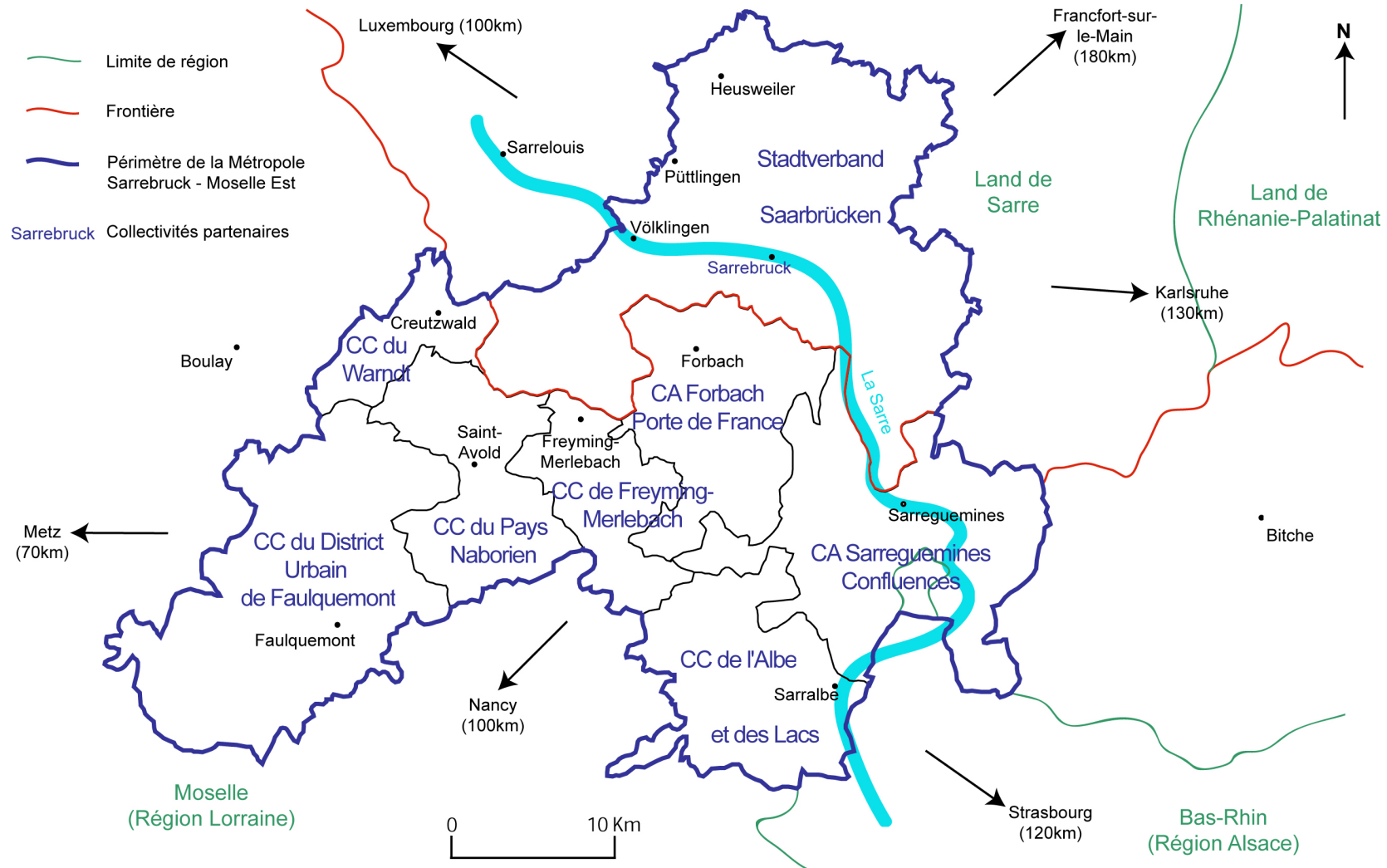
# Métropole Saarbrücken – Moselle Est

Mission d'état des lieux des  
coopérations métropolitaines

19 septembre 2006 – Lille

# Le projet métropolitain

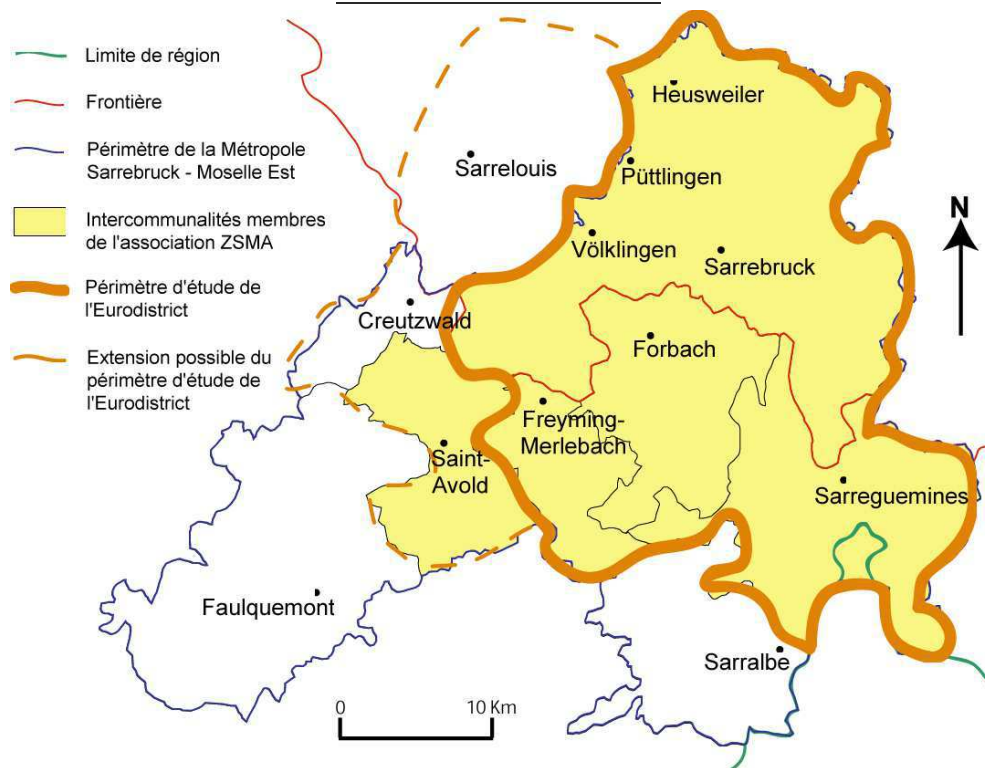
## Partenaires et territoire



# Le projet métropolitain

## *Opportunité & reconnaissance*

Périmètres de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir et du futur Eurodistrict



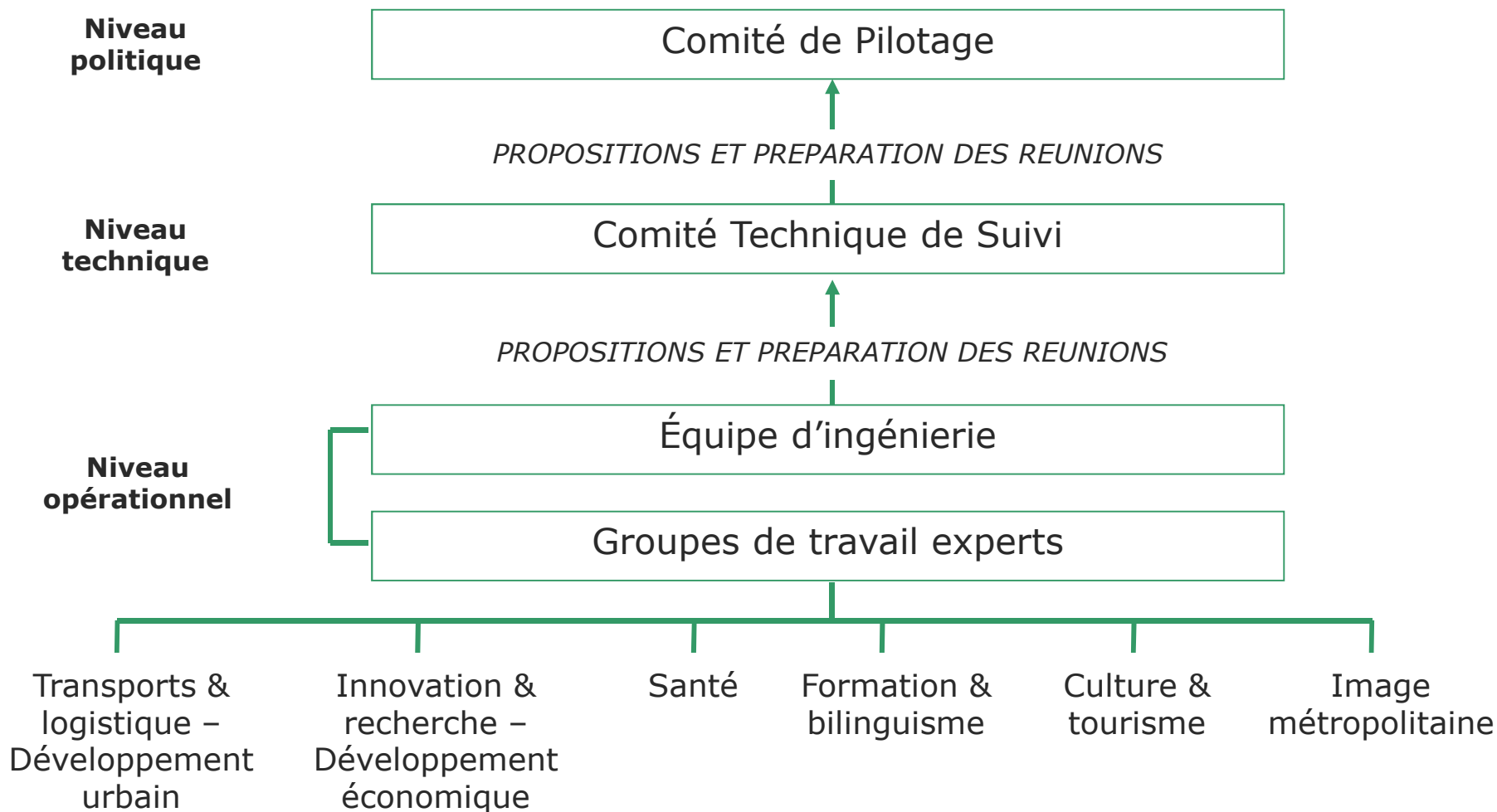
- Une opportunité pour structurer le territoire de cette agglomération transfrontalière

- Une reconnaissance qui incite à renforcer et à formaliser des coopérations

⇒ Quel apport et quel positionnement de la démarche métropolitaine ?

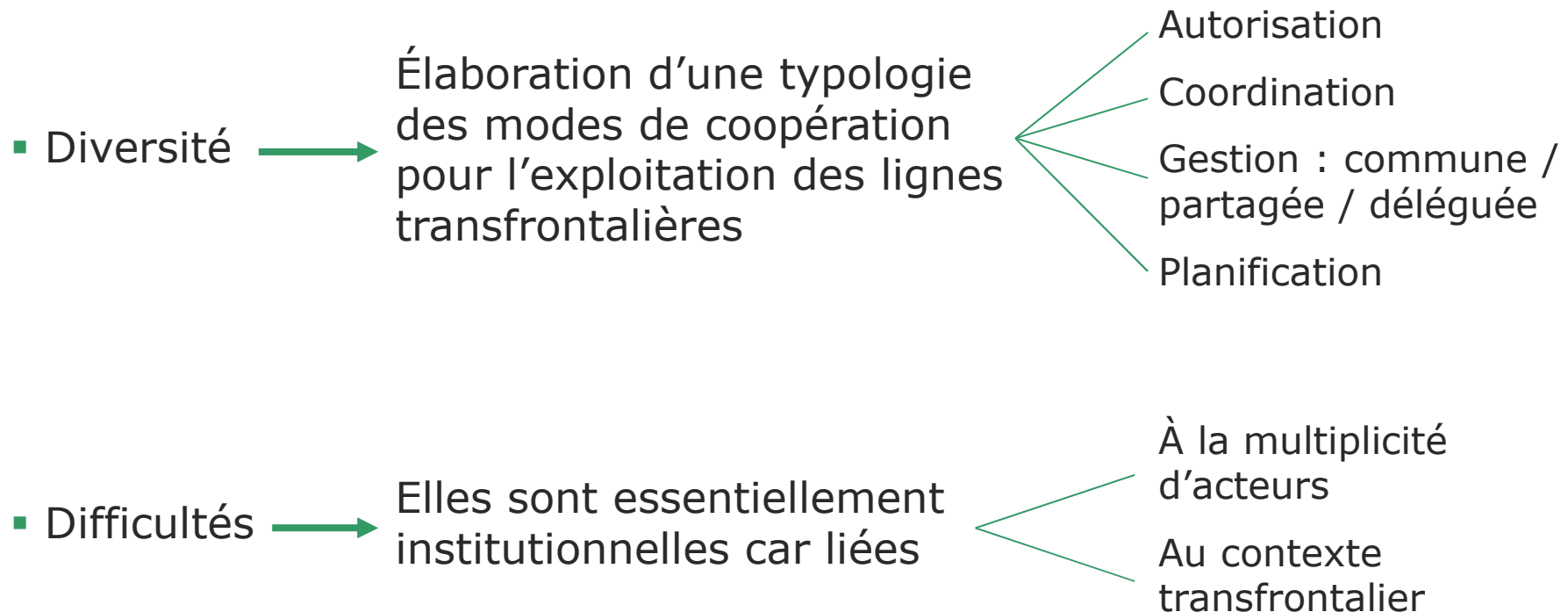
# Le projet métropolitain

## *Le système de gouvernance*



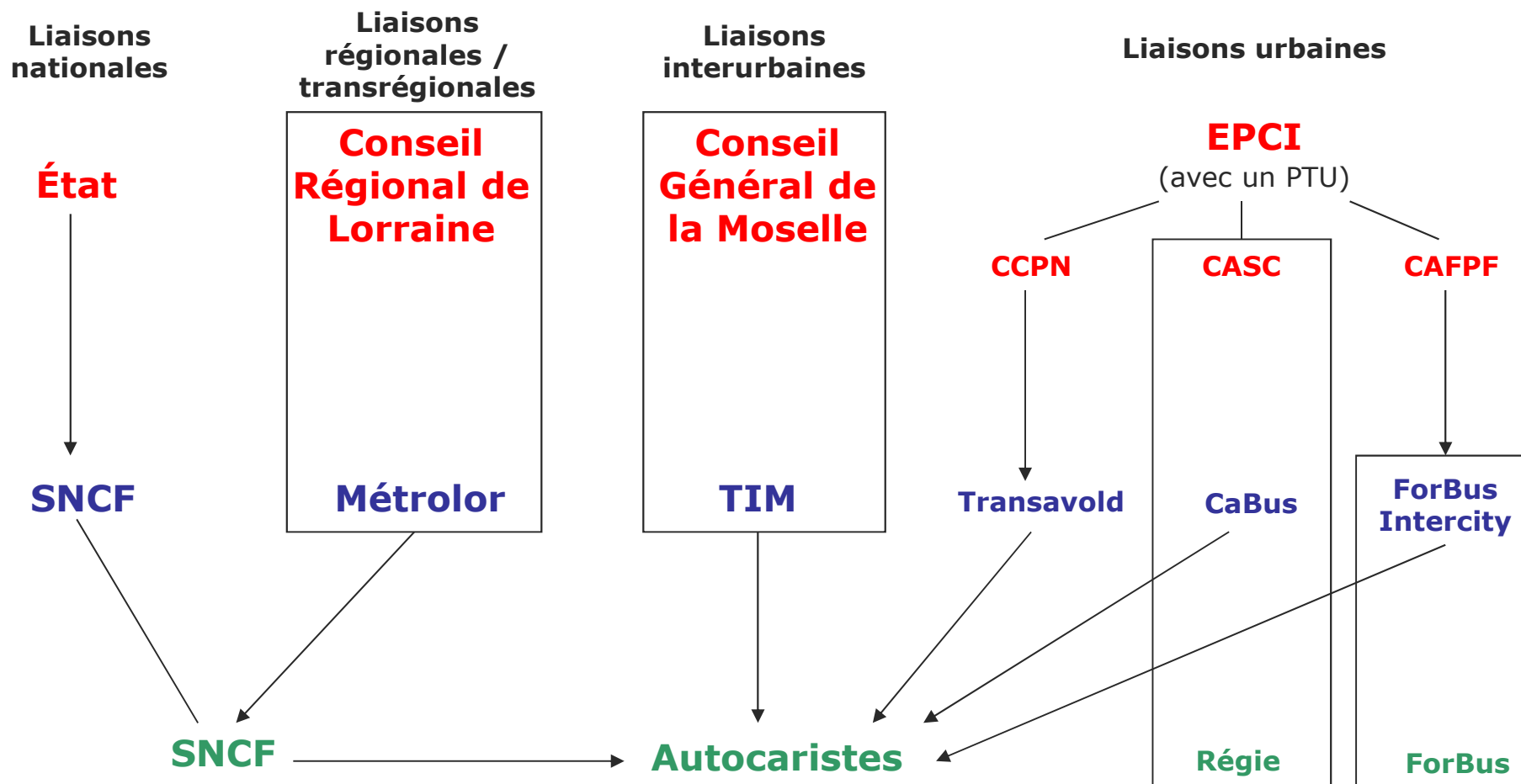
# La mission d'état des lieux

## *Les modes de coopération dans le domaine des transports en commun*



# La mission d'état des lieux

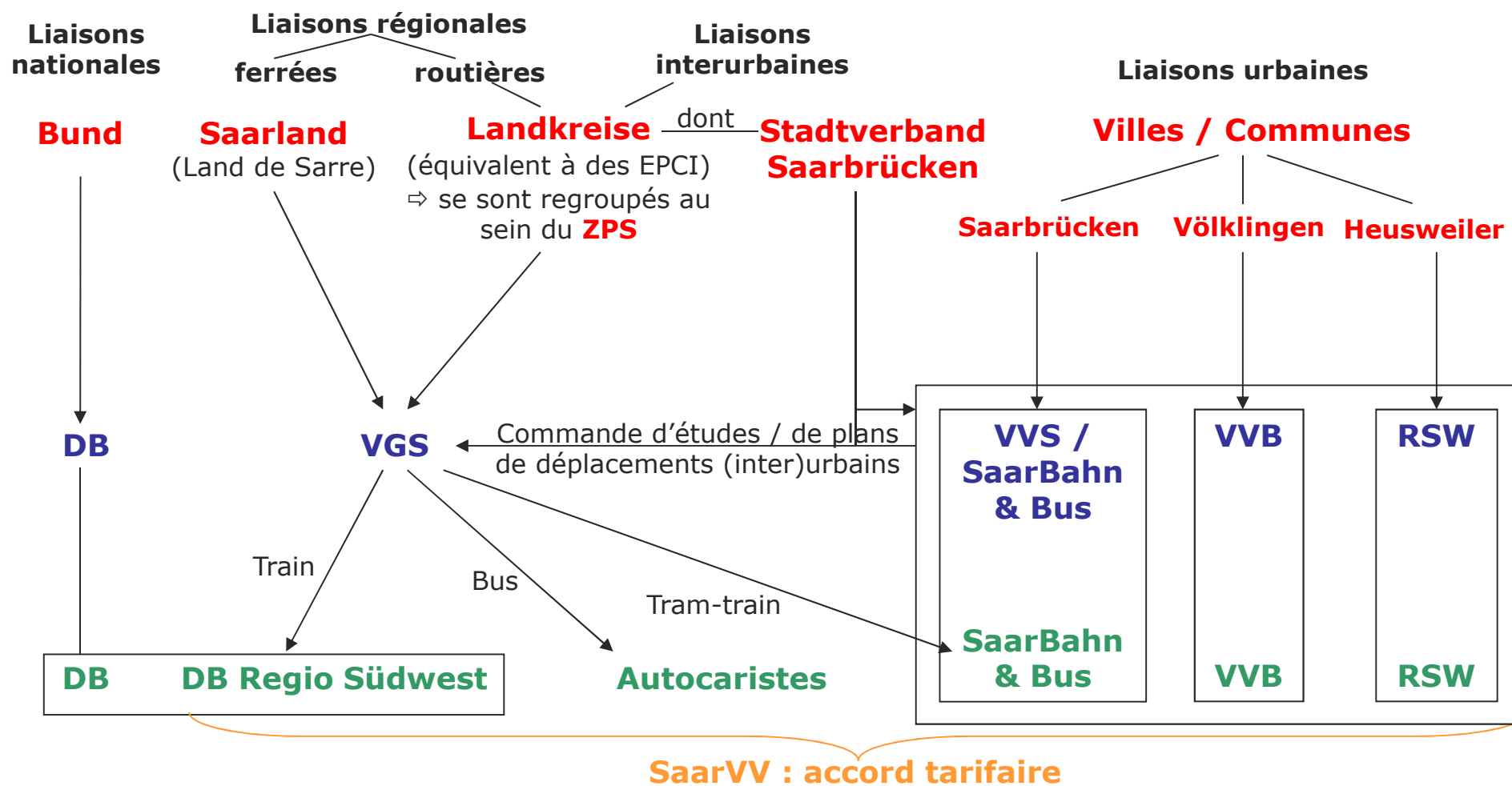
## *Le système d'acteurs mosellan*





# La mission d'état des lieux

## Le système d'acteurs sarrois



# Gouvernance et transports

## *Encourager la création d'un organe informel de coopération transfrontalière*

⇒ Un projet métropolitain qui devrait avant tout se centrer sur des questions de gouvernance

- Faire évoluer le groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » en un organe informel de coopération entre les autorités organisatrices sarroises et mosellanes

*Information, concertation, coordination pour faciliter la mise en place et la gestion de liaisons transfrontalières*

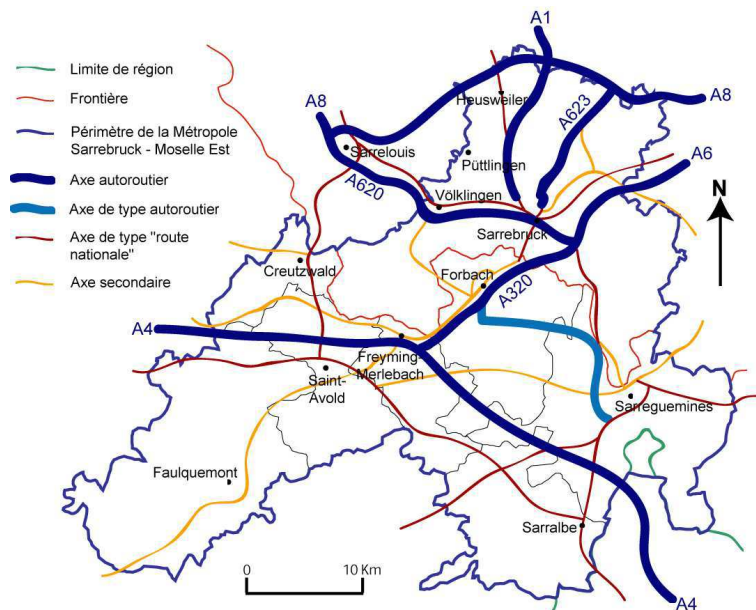
- Permettre la formalisation d'un organe de coopération entre l'ensemble des autorités organisatrices exerçant leur compétence sur le territoire de la Moselle Est

*Obtenir une plus grande lisibilité des réseaux actuels et leur meilleure complémentarité*

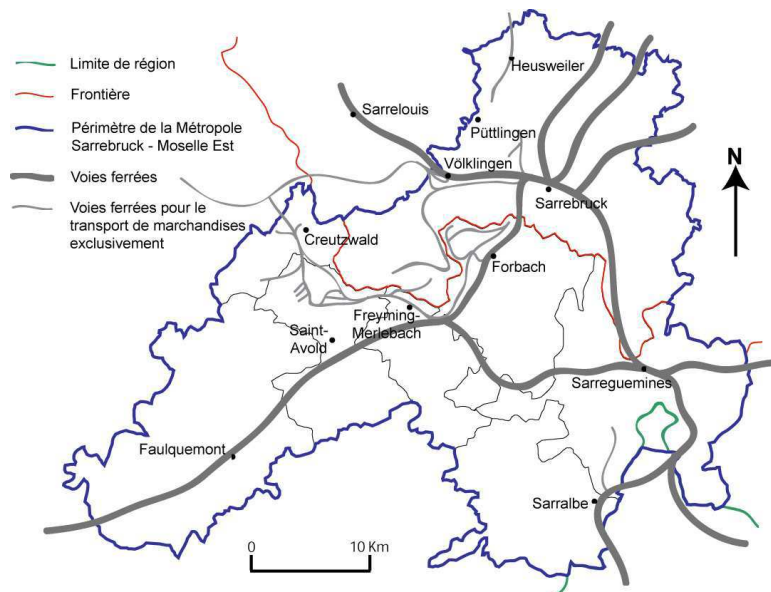
*Désigner un acteur unique compétent pour tout ce qui touche au transport transfrontalier*

# Métropole Saarbrücken – Moselle Est

## Axes routiers



## Axes ferroviaires



## Liaisons transfrontalières



# Métropole Saarbrücken – Moselle Est

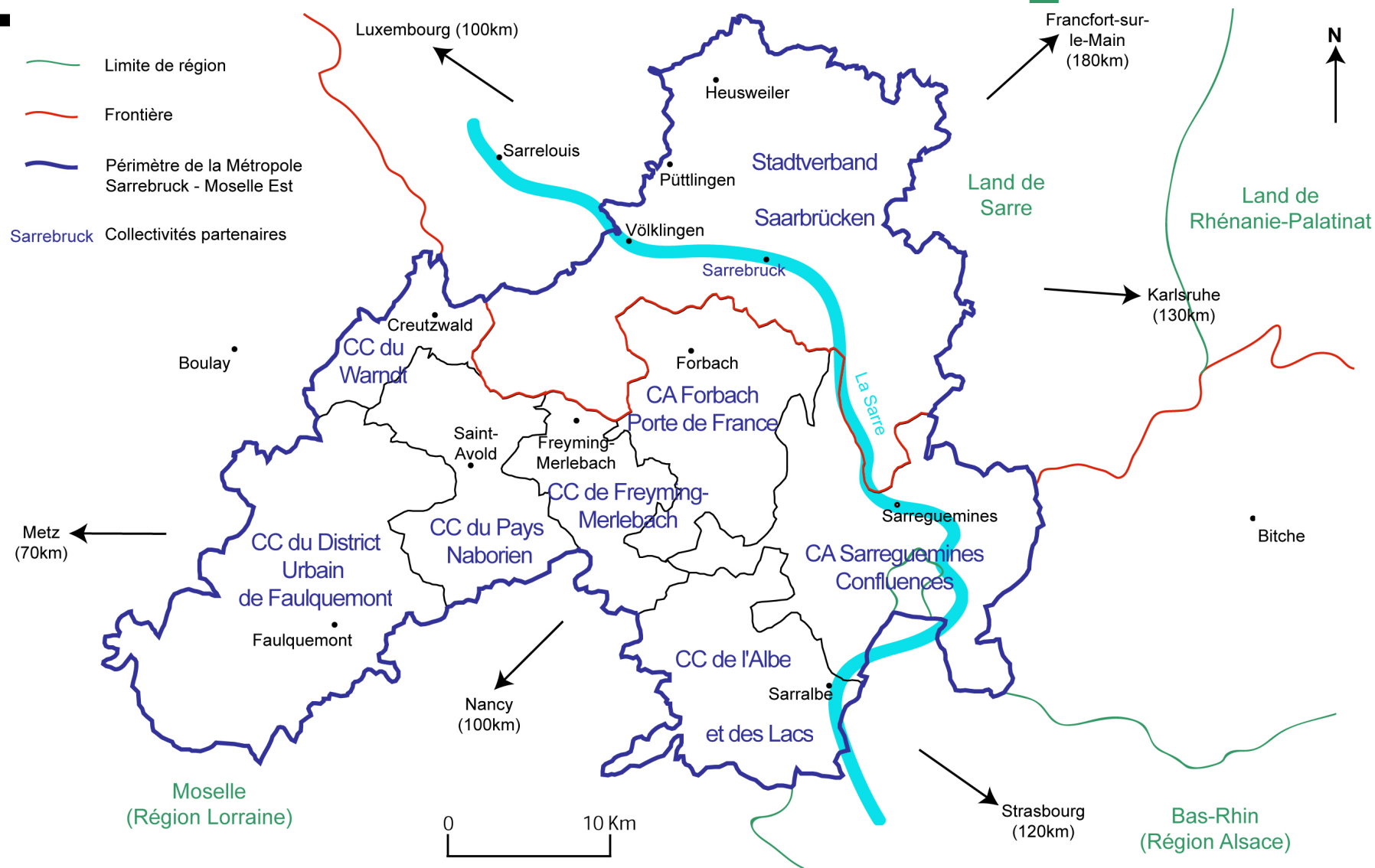
Mission d'état des lieux des  
coopérations métropolitaines

Mai – septembre 2006



**Virginie Lemartinel**  
**Magistère 3 « Aménagement »**  
**Soutenance 21 septembre 2006**

# Contexte territorial



# Coopération transfrontalière

Périmètres de  
l'association  
Zukunft  
SaarMoselle  
Avenir et du  
futur  
Eurodistrict



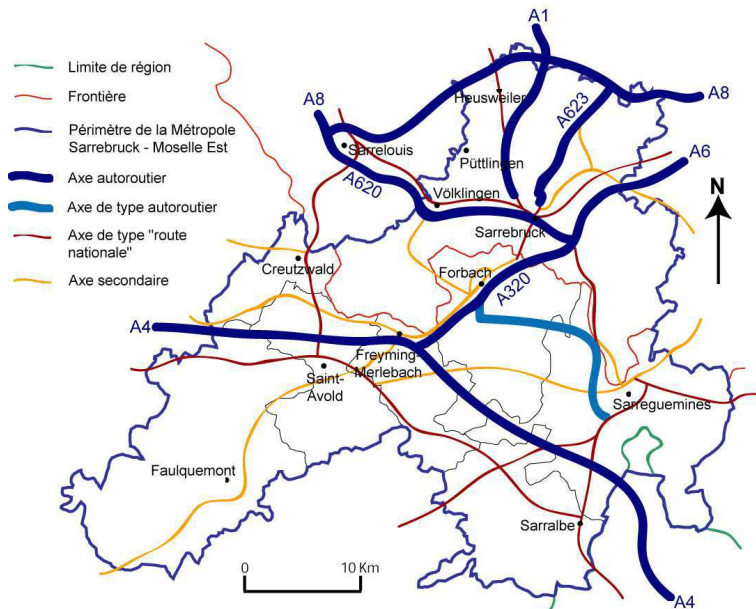


# Coopération métropolitaine

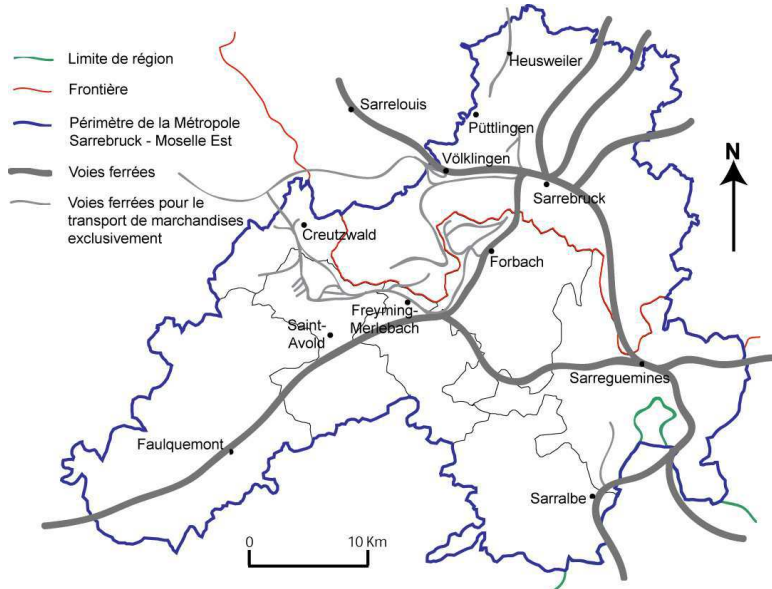
- Objectif initial : faire reconnaître cette agglomération comme un espace transfrontalier cohérent
  - Méthode : réflexions de 6 groupes de travail experts qui sont ensuite analysées et synthétisées par le Comité Technique de Suivi, puis soumises au Comité de Pilotage pour délibération
  - Résultat : une implication très différente selon les partenaires et des débats trop souvent expédiés voire esquivés
  - Bilan : un projet encore très flou, sans réelle vision et dont on cherche le pilote...
- ⇒ Une démarche « projet métropolitain » très influencée par celle des « contrats d'agglomération »
- ⇒ Une coopération par « adhésion » et non par « participation »

# Réseaux de transports

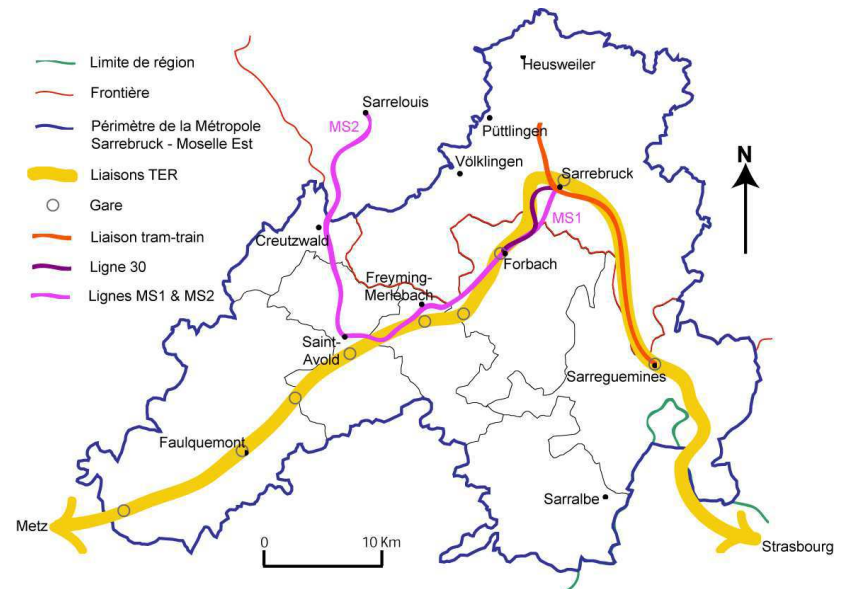
## Axes routiers



## Axes ferroviaires

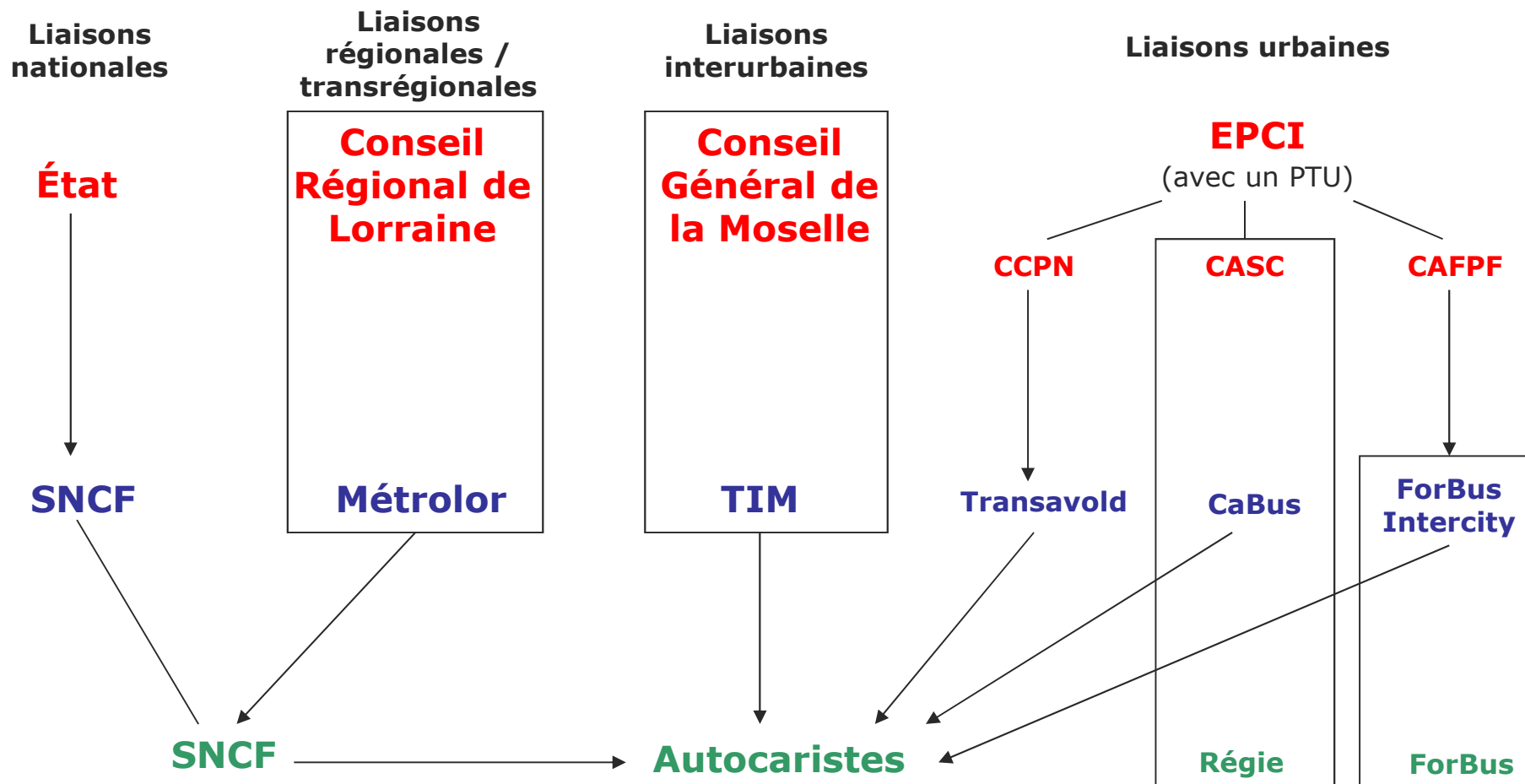


## Liaisons transfrontalières

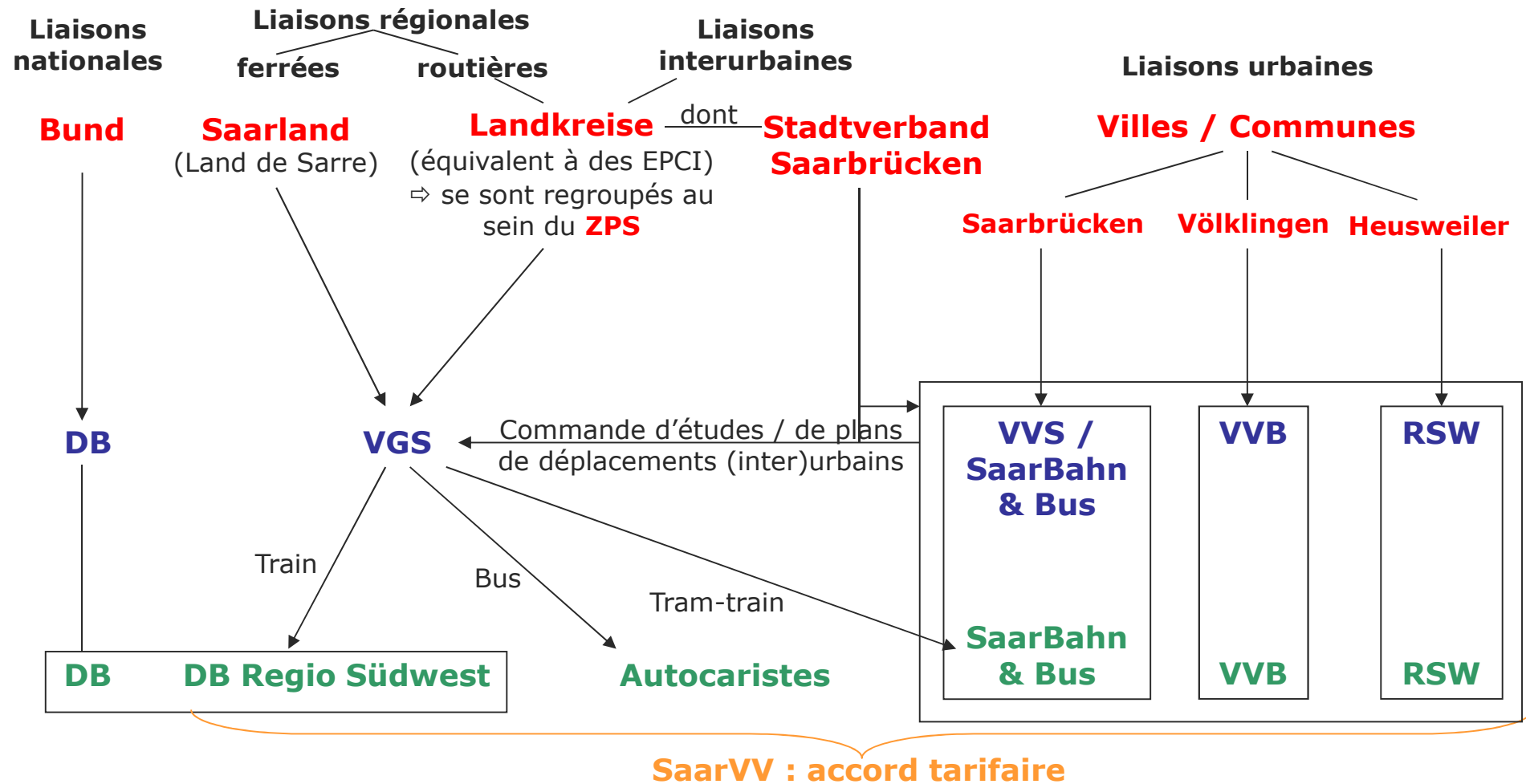




# Le système d'acteurs mosellan



# Le système d'acteurs sarrois



# Métropole Sarrebruck – Moselle Est

## *Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines*

**Mai – septembre 2006**

### Encadrement

*Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires*  
Anne-Sophie TOUCHE

*Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences*  
Athéna ARENDT

*Service d'Etudes du Secrétariat Général aux Affaires Régionales en Lorraine*  
Jean-Louis MUNIER

*Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – Département Aménagement (ex-CESA)*  
Christophe DEMAZIERE



**Virginie LEMARTINEL**  
Magistère 3 « Aménagement »  
Note de présentation  
Septembre 2006



## NOTE DE PRESENTATION

*Cherchant à effectuer mon stage individuel sur un sujet qui me permettrait de continuer à pratiquer l'Allemand, j'ai eu connaissance du souhait de la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences (CASC) d'accueillir un stagiaire pour travailler sur le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est, par l'intermédiaire d'une chargée de mission de la DIACT<sup>1</sup>. Cette dernière cherchait à mettre en place, en partenariat avec l'APERAU<sup>2</sup>, des « missions d'état des lieux des coopérations métropolitaines » dans les 15 métropoles retenues par l'Etat en 2005 dans le cadre de l'appel à « coopération métropolitaine » lancé en juin 2004.*

*Au total, sept Métropoles ont accepté d'accueillir un stagiaire, dont la Métropole Sarrebruck – Moselle Est. Sa particularité est de correspondre au territoire de l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck, nécessitant donc une connaissance et une pratique de la langue allemande.*

*L'intérêt de participer à cette mission d'état des lieux dans la Métropole Sarrebruck – Moselle Est apparaissait comme triple :*

- contribuer à l'élaboration d'un projet d'envergure nationale, faisant intervenir de nombreux acteurs, aussi bien locaux, régionaux que nationaux ;*
- travailler dans un espace transfrontalier où l'Allemand est une langue de travail quasi quotidienne ;*
- et découvrir une nouvelle région, puisque je n'étais encore jamais allée dans l'Est de la France.*

*Cette présente note de présentation du déroulement du stage s'attachera à préciser l'organisme d'accueil, l'objet du stage et la méthode de travail adoptée.*

### **A. Organisme d'accueil : la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences**

L'initiative de répondre à l'appel à « coopération métropolitaine » a été prise par la CASC qui a proposé à ses partenaires de l'association de coopération transfrontalière Zukunft SaarMoselle Avenir (ZSMA), ainsi qu'à trois autres intercommunalités françaises, de s'associer à cette démarche. C'est pourquoi tout le travail d'élaboration du projet métropolitain et de suivi de la démarche de coopération métropolitaine revient à la CASC. Cette organisation impliquait le déroulement du stage dans cette structure intercommunale.

#### **Structure :**

La CASC a été créée en décembre 2001 et succède au District de Sarreguemines qui existait depuis 1972.

Elle regroupe 25 communes et comptait en 2001 près de 53 000 habitants, avec une ville centre (Sarreguemines, environ 24 000 habitants) et trois bourgs principaux (Grosbliedersstroff – 3 400 habitants, Woustviller – 3 400 habitants et Hambach – 2 500 habitants). Une particularité de cette intercommunalité mosellane est qu'elle comprend une commune du Bas-Rhin (Siltzheim).

<sup>1</sup> Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires.

<sup>2</sup> Association pour la Promotion, l'Enseignement et la Recherche en Aménagement et en Urbanisme.

### **Compétences :**

1. 5 obligatoires : développement économique, aménagement de l'espace, équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire, politique de la ville dans la communauté, organisation des transports.
2. 3 optionnelles : création - aménagement - entretien de la voirie d'intérêt communautaire, protection - mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, construction - aménagement - entretien - gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.
3. 12 facultatives : contribution éventuelle aux dépenses d'investissement ou d'actions pédagogiques pour les collèges et lycées, enseignement supérieur, formation continue, assainissement, réseaux câblés, hygiène et la sécurité, fonds de concours pour le transport des personnes handicapées à mobilité réduite, actions de promotion (mieux faire connaître le territoire sur le plan sportif, culturel et humanitaire), électricité, attribution de fonds exceptionnels aux communes membres pour contribuer à la réalisation ou au fonctionnement d'équipements, protection contre les risques naturels, coopération transfrontalière.

Cette dernière compétence (la coopération transfrontalière) est particulièrement mise en avant par la CASC dans la définition de ses stratégies de développement. Par exemple, le projet d'agglomération dont le contrat a été signé en 2002, souligne le caractère transfrontalier de ce territoire en l'abordant au même titre que ses aspects économiques ou sociaux par exemple.

### **Coopérations :**

La CASC fait partie du pays Sarreguemines Bitche Sarralbe qui comprend cinq autres intercommunalités de l'Est mosellan, à savoir les Communautés de Communes de l'Albe et des Lacs (autour de Sarralbe), de Rohrbach-lès-Bitche, de Volmunster, de Bitche et environs ainsi que du Pays du Verre et du Cristal (autour de Meisenthal). Le pays regroupe au total une population d'environ 100 000 habitants. Il intervient dans cinq thématiques : le développement économique, le tourisme, les transports, l'aménagement de l'espace et enfin la qualité de vie. Un périmètre de SCOT<sup>1</sup> a été arrêté en 2003 qui correspond exactement à celui du pays, mais rien n'a avancé depuis.

Le Conseil de Développement du pays est le même que celui du projet d'agglomération de la CASC. Dans le cas du pays, il est force de propositions, alors que dans celui du projet d'agglomération, il n'est consulté que pour avis.

En matière de coopération transfrontalière, les actions de la CASC sont multiples. Par exemple :

- elle adhère à l'association ZSMA pour laquelle elle assure la maîtrise d'ouvrage, en partenariat avec le Stadtverband Saarbrücken, de la manifestation annuelle Vélo SaarMoselle ;
- elle possède sur son territoire une station d'épuration qui traite les eaux usées de plusieurs communes sarroises limitrophes ;
- elle collabore avec trois structures intercommunales de l'Est du Land de Sarre (Sankt-Wendel, Neunkirchen et Saarpfalz) pour créer un sentier de randonnée continu de 120km ponctué de six étapes et traversant la frontière.

### **Le projet métropolitain<sup>2</sup> :**

La réponse à l'appel à « coopération métropolitaine » a été entièrement conçue et rédigée par le directeur du service « développement et administration générale » de la CASC, en lien, néanmoins, avec la directrice du Bureau de Coopération de l'association

<sup>1</sup> SCOT : Schéma de COhérence Territoriale.

<sup>2</sup> Pour plus de précisions sur le fonctionnement du projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est, cf. *Rapport de stage*, « I. La démarche de coopération métropolitaine : de l'adhésion à la participation ? », pages 8-11.

ZSMA. Les autres partenaires signataires de l'acte de candidature de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est n'ont fait qu'adhérer à la démarche de coopération, mais n'ont pas participé à sa définition.

Sarrebruck – Moselle Est a été retenue lors de la deuxième session (août 2005) comme une des quinze métropoles lauréates. Depuis cette date, la démarche métropolitaine s'est structurée : embauche par la CASC d'une chargée de mission en janvier 2006 et mise en place de six groupes de travail experts qui, théoriquement, doivent chacun être pris en charge par une des collectivités partenaires du projet métropolitain. Ainsi de nouvelles collectivités s'impliquent un peu plus dans le projet.

Cependant, cette implication est très différente selon les partenaires. D'ailleurs, la coopération entre les appareils administratifs et techniques des collectivités partenaires est très distincte : depuis des contacts presque quotidiens entre la chargée de mission et certains référents des administrations associées au projet, à la quasi absence de relations avec d'autres structures.

En outre, les différentes rencontres avec quelques acteurs du projet métropolitain ont permis de faire ressortir la difficulté à « coopérer ». En effet, il est difficile d'affirmer que les collectivités partenaires coopèrent réellement, puisque, en terme d'implication et de connaissance de l'avancée du projet, elles ne se situent pas toutes sur le même plan. Par exemple, quelques collectivités sont régulièrement absentes aux réunions organisées (qu'il s'agisse des Comités de Pilotage ou des Comités Techniques de Suivi) et ne prennent ainsi pas part aux débats et aux décisions.

Finalement, l'on peut dire que les partenaires du projet métropolitain participent à une même démarche collective qui est dirigée par la CASC, et non à une véritable démarche de coopération. Ce qui fait d'ailleurs dire à certains acteurs que le projet métropolitain n'est pas « *notre projet* », mais « *le projet de Sarreguemines* » (et à Sarreguemines de rétorquer qu'il faut bien que quelqu'un fasse le travail puisque personne ne veut prendre de responsabilités). Un référent d'une collectivité partenaire française va même jusqu'à dire : « *on ne nous demande pas de participer, juste d'adhérer à la démarche* »...

Ces difficiles relations entre partenaires n'ont d'ailleurs pas forcément facilité la réalisation de la mission confiée pendant le stage.

## *B. Objet du stage : une mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines dans le domaine des transports*

### **Cahier des charges :**

L'objectif recherché par la DIACT par la mise en place de missions d'état des lieux dans les (au mieux) 15 métropoles était double :

- « appuyer, là où cela est nécessaire, la définition des projets métropolitains
- constituer pour les métropoles une base pour une éventuelle évaluation future des projets métropolitains »<sup>1</sup>.

Il s'agissait donc d'établir un référentiel des coopérations observées en 2006 (première phase d'une évaluation par étapes du projet métropolitain), et cela sur une des thématiques choisies par la Métropole Sarrebruck – Moselle Est (en l'occurrence les transports). Ce référentiel devait suivre un plan commun.

<sup>1</sup> Lettre de la DIACT du 26 avril 2006 (*Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines – Elément de définition de la mission*).

### Plan commun

1. Vue d'ensemble sur la démarche de coopération métropolitaine : genèse/histoire, contenus, acteurs, enjeux, évolution entre la candidature à l'appel à projets et l'état actuel des travaux.
2. Réalisation d'un état des lieux du périmètre de la coopération métropolitaine sur le thème étudié. Il ne s'agira généralement pas de faire un état des lieux exhaustif sur le thème choisi (comme les déplacements, la culture...) mais de :
  - 2.1. Définir le constat de départ, le « problème » soulevé qui a amené à se saisir de la question à cette échelle (le diagnostic initial),
  - 2.2. Comprendre pourquoi les acteurs ont choisi la coopération métropolitaine comme cadre de travail pour ce thème et pourquoi ce thème a été choisi comme levier de construction du projet métropolitain,
  - 2.3. Indiquer les principaux objectifs poursuivis et attendus sur le thème retenu, et pour cela prendre connaissance des études réalisées sur ce sujet lorsqu'elles existent (que ce soit des études réalisées précisément dans ce cadre, ou l'ensemble des études antérieures permettant de se faire une idée de l'état des lieux de la question sur l'ensemble du périmètre), en faire une synthèse si cela s'avère utile.
3. Réalisation d'un état des lieux des coopérations (acteurs, gouvernance, fonctionnement...) sur ce thème en 2006, comprenant :
  - 3.1. Les coopérations antérieures sur ce thème,
  - 3.2. Les coopérations qui se sont mises en place à l'occasion de l'appel à coopération métropolitaine,
  - 3.3. Les coopérations induites ou existantes, qui ne sont pas nécessairement affichées comme résultant de la coopération métropolitaine mais participent du processus,
  - 3.4. Les coopérations prévues pour l'avenir sur cette question, et ce qui en est attendu.

Ce plan n'a fait l'objet d'aucune remarque de la part de mon maître de stage, à savoir la chargée de mission « projet métropolitain » de la CASC. De même, aucune attente claire et précise n'a été formulée par la CASC concernant les objectifs et le déroulement du stage. En particulier, il n'a jamais été prévu que je fasse une restitution de mes travaux auprès des partenaires du projet, aussi bien au niveau politique que technique.

### Déroulement du stage :

Mon stage se déroule du 9 mai au 29 septembre au sein de la structure maître d'ouvrage du projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est, la CASC.

Trois rencontres nationales étaient programmées par la DIACT tout au long du stage :

- en mai pour préciser le contenu du cahier des charges et les attentes de la DIACT, et donner des conseils de méthodologie ;
- en juin pour faire un bilan à mi-parcours de l'avancement des travaux (en présence des maîtres de stage et éventuellement des référents SGAR<sup>1</sup>) ;
- en septembre pour présenter les résultats des travaux (en présence des maîtres de stage, des référents SGAR et éventuellement de techniciens d'autres métropoles n'ayant pas souhaité participer à cette mission d'état des lieux).

Au cours de ces cinq mois et demi de stage, j'ai également assisté à :

<sup>1</sup> Secrétariat Général aux Affaires Régionales.



- des réunions de groupes de travail experts : « Transports & logistique – Développement urbain » (mi-mai et fin juin), « Santé » (mi-mai), « Image métropolitaine » (fin mai), « Innovation & recherche – Développement économique » (début septembre),
- deux Comités Techniques de Suivi (début juin et début septembre),
- un Comité de Pilotage (mi-juin),
- et une réunion du groupe « Pôles Services TGV » du Sillon Lorrain (deuxième métropole retenue par la DIACT en Lorraine – début juillet).

J'ai pu aussi participer à quelques réunions de l'équipe d'ingénierie.

Mon stage s'est globalement bien déroulé, et avec des référents SGAR et DIACT à l'écoute, et un maître de stage assez disponible.

Cependant, cette disponibilité n'était pas toujours très concluante. En effet, à l'image de l'absence de commentaires faits sur le cahier des charges proposé par la DIACT, beaucoup de questions sont restées sans réponse. En particulier, aucune donnée de contexte (politique, organisationnel, relationnel, ...) ni aucune explication quant à la place qui serait accordée à mon travail au cours de l'élaboration du projet métropolitain (en particulier l'articulation de ma mission avec les réflexions du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain ») ne m'ont été fournies, malgré mes demandes.

En outre, aucun partenaire n'a été prévenu de la présence de deux stagiaires<sup>1</sup> travaillant sur le projet métropolitain, ce qui n'a pas facilité mes démarches auprès des référents de chaque collectivité partenaire (deux référents n'ont pas donné suite à mes demandes répétées d'entretien, ne serait-ce que téléphonique). D'ailleurs, mon souhait de connaître les contacts des différents référents au sein de chaque collectivité partenaire a étonné.

Autre difficulté du même ordre, je n'ai pas pu me présenter lors de la première réunion du groupe de travail expert « Transports & logistique – Développement urbain » qui a eu lieu la deuxième semaine de mon stage. Il n'y a donc pas eu véritablement de travail effectué en partenariat avec les animateurs techniques de ce groupe pendant le stage.

En revanche, le fait d'avoir accepté, au début de l'été, de continuer pendant six mois à partir d'octobre à travailler sur l'élaboration du projet métropolitain au sein de la CASC (toujours sur la thématiques des transports, ainsi que du développement urbain), m'a donné une nouvelle place auprès de l'équipe d'ingénierie puisque je participe désormais aux réunions de cette équipe (auxquelles le second stagiaire n'a jamais été convié, ne serait-ce que pour seulement y assister). Il m'est ainsi permis depuis un mois par exemple :

- de participer au tri des différentes propositions faites par les groupes de travail experts (qu'est-ce qui relève de la démarche métropolitaine ? de l'Eurodistrict ? d'autres structures ?) ;
- de définir des priorités d'actions, en particulier pour les deux thématiques citées plus haut, qui seront soumises pour discussion et délibération au Comité de Pilotage ;
- d'élaborer le cahier des charges d'une étude sur les déplacements transfrontaliers et l'offre en transports collectifs sur l'ensemble du territoire métropolitain.

<sup>1</sup> Le deuxième vient de l'université Nancy II (Master 1 Professionnel « Territoires, reconversion et risques ») et est chargé de réaliser un état des lieux du système de santé de la Métropole Sarrebruck – Moselle Est.

### C. Méthode de travail : entretiens et grille d'analyse des modes de coopération

Comme peut le laisser supposer la brève description de l'encadrement assuré par la chargée de mission « projet métropolitain » de la CASC, aucune méthode de travail ne m'a été imposée (si ce n'est de « *vraiment trouver les interlocuteurs cibles* »...). En revanche, le cahier des charges fourni par la DIACT précisait que l'analyse des coopérations métropolitaines devait s'appuyer sur :

- « une étude des documents produits par la métropole, ou par ses différentes composantes s'il s'agit de documents antérieurs à la coopération métropolitaine ;
- des rencontres et entretiens avec les différents acteurs de la métropole sur le sujet retenu. Il s'agira là de rencontrer un maximum d'acteurs susceptibles de jouer un rôle dans cette coopération, même lorsqu'ils ne sont pas expressément désignés par les acteurs « institutionnels » de la coopération métropolitaine. La liste de ces entretiens devra être soumise au chargé de mission SGAR concerné, qui pourra ainsi éventuellement la compléter ;
- une participation au travail du thème abordé, permettant notamment de saisir « de l'intérieur » les modes de travail et de gouvernance ».

Pour les rencontres et entretiens, j'ai ainsi élaboré une grille type (cf. ci-dessous) qui a été adaptée en fonction de l'interlocuteur rencontré et du type d'information recherchée. C'est à partir de cette grille qu'a d'ailleurs été définie la typologie des modes de coopération présentée dans le rapport<sup>1</sup>.

Grille élaborée pour les entretiens et l'analyse des coopérations

<b>Contact</b>	Organisme : Personne rencontrée : Fonction :
<b>Pour chaque coopération</b>	Thème concerné. Statut : transfrontalier / national. Etat : terminée, en cours, envisagée, possible (la situer dans le temps + étapes successives). Origine : institutionnelle / fonctionnelle. Partenaires engagés ou concernés. Mode de coopération choisi : <ul style="list-style-type: none"> <li>- forme des réunions / contacts / rencontres : régularité, participants, objet</li> <li>- degré : autorisation / coordination / gestion (déléguée, partagée ou commune) / planification</li> </ul> Pourquoi cette coopération est-elle nécessaire ? Qu'est-ce qui favorise ou a favorisé cette coopération ? Quelles sont ou ont été les difficultés rencontrées ? <i>Pour les coopérations possibles</i> : quelles sont les conditions à réunir (autrement dit, qu'est-ce qui bloque aujourd'hui leur mise en place) ? Comment peut-elle s'inscrire dans la démarche du projet métropolitain ?

<sup>1</sup> Cf. *Rapport de stage*, « III. Les coopérations dans le domaine des transports : entre diversité fonctionnelle et difficultés institutionnelles », page 28.

<b>La démarche projet métropolitain</b>	<p>Pourquoi y prendre part ?</p> <p>Quelles sont les attentes (pour son intercommunalité / sa commune et pour l'ensemble de l'espace métropolitain) ?</p> <p>Qu'est-ce qui fait la particularité / l'intérêt de cette démarche ?</p> <p>Est-elle opportune pour cet espace ?</p> <p>Comment qualifier le mode de fonctionnement retenu (en particulier le choix de s'appuyer sur des groupes d'experts) ?</p> <p>Quelle évolution envisager à partir de 2007 ?</p> <p>Cette démarche a-t-elle fait naître des coopérations avec de nouveaux partenaires ? ou bien faciliter (ou non) les rapports existants avec les interlocuteurs habituels ?</p> <p>Qu'a-t-elle pour l'instant réussi à mettre en place / réaliser ?</p> <p>Concernant le groupe de travail expert « Transports &amp; logistique – Développement urbain » :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- quelle est à la place à donner aux travaux de ce groupe dans la démarche métropolitaine globale ?</li><li>- comment ce groupe, dans son fonctionnement, devrait-il évoluer ?</li></ul>
---	---

Il n'y a pas eu de calendrier préétabli pour rencontrer les interlocuteurs identifiés. Les prises de rendez-vous se faisaient au fur et à mesure de la lecture des documents de référence sur le projet métropolitain Sarrebruck – Moselle Est et sur le secteur des transports, ainsi que suite aux diverses réunions ou entrevues.

*Finalement, le bilan de ces quelques mois de stage est assez partagé, entre :*

- *un sujet intéressant et original grâce à sa forte dimension transfrontalière et au grand nombre d'acteurs impliqués (aussi bien locaux, régionaux que nationaux), qui fait une large place à l'analyse et à la réflexion, et nécessite un regard critique (au risque, parfois, de passer en quelque sorte pour « l'œil de Moscou ») ;*
- *et un sentiment un peu désabusé sur les volontés réelles de coopération affichées par les acteurs de la démarche métropolitaine, ainsi que sur ces véritables capacités de coopération entre structures administratives et techniques des différentes collectivités partenaires puisqu'elles semblent tout de même beaucoup dépendre des affinités existant entre les agents concernés.*

*Ce stage individuel a également été l'occasion d'être confrontée à des méthodes de travail très hiérarchiques et très déférentes à l'égard de la parole du supérieur (aussi bien technique que politique), et où la circulation de l'information n'est pas toujours très « fluide » et systématique. Cet état de fait contrastait avec le stage de groupe de Magistère 2 dans la Haute-Vienne où une relation de confiance avait été immédiatement établie avec les maîtres de stage, et une liberté d'action rapidement accordée.*

*Enfin, trouver une place au sein de l'équipe n'a pas été chose aisée, même si l'optique de poursuivre par un CDD de six mois m'a permis d'acquérir une certaine légitimité, ainsi qu'une forme de « droit de regard ».*