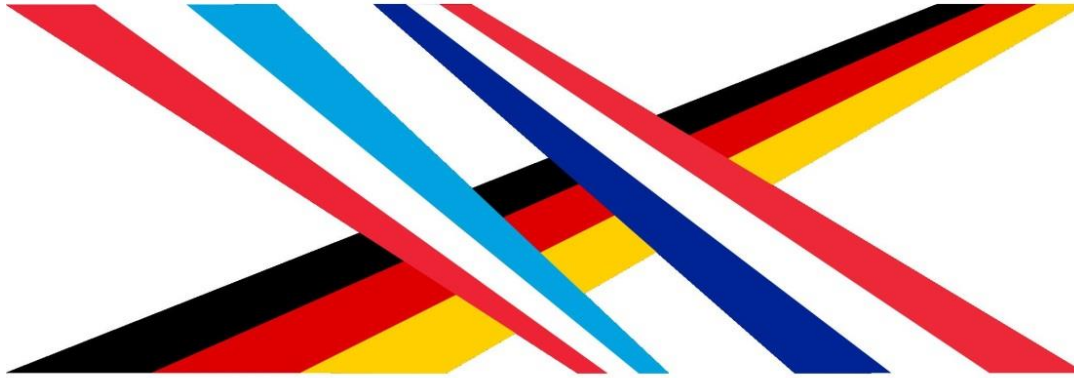


Pour de meilleurs transports locaux/ferroviaires en Grande Région

PLATEFORME MOBILITÉ



PLATTFORM MOBILITÄT

Aujourd'hui, un regard sur cette région

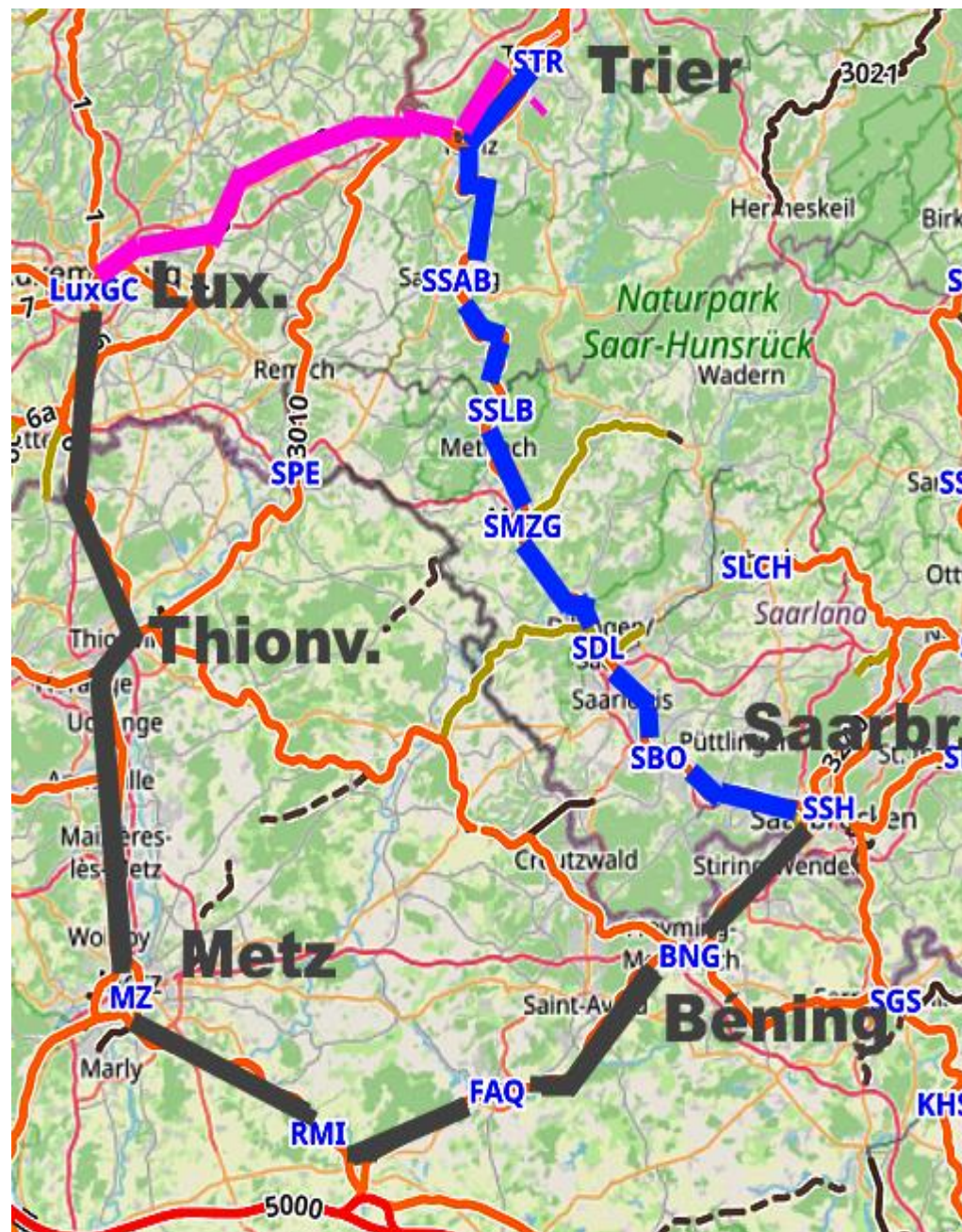
Une liaison ferroviaire pour la région frontalière dans la vallée de la Sarre, Warndt, arrondissement Forbach-Boulay-Moselle, arrondissement Thionville, Sarregau, Niedgau **jusqu'au Luxembourg.**

Il existe actuellement une liaison RE/TER de Sarrebruck (Forbach) à Metz avec transition via Thionville vers Luxembourg, et il existe également une liaison RE/TER de Sarrebruck à travers la vallée de la Sarre jusqu'à Trèves avec transition vers Luxembourg.

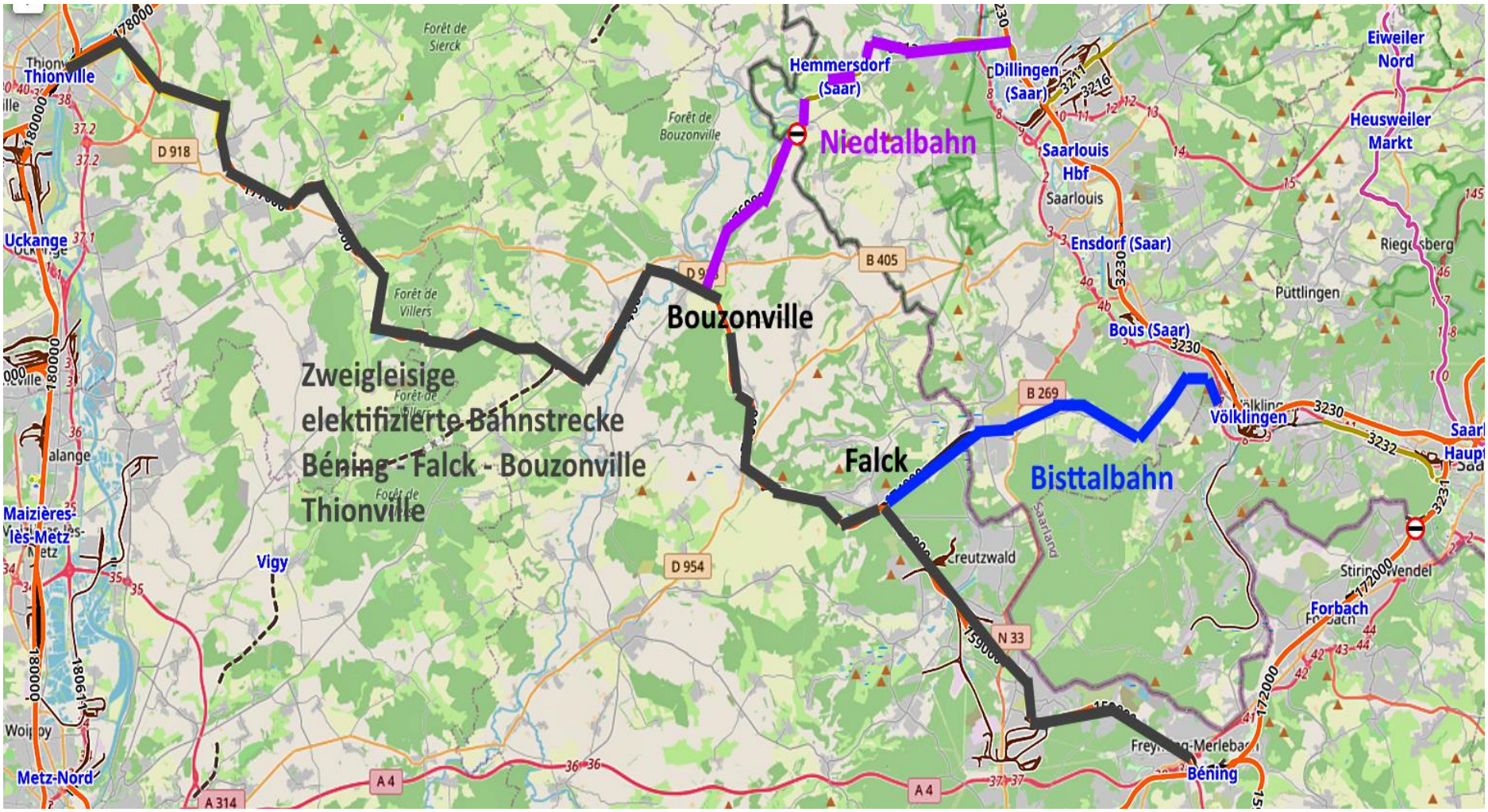
À partir de décembre 2024 ou pas avant 2026, des liaisons horaires programmées Sarrebruck – Forbach – Metz sont prévues. Toutes les 2 heures Trèves - Thionville - Metz et Sarrebruck - Strasbourg

Une autre option est le bus express de Sarrebruck à Luxembourg via l'autoroute, mais sans arrêts intermédiaires.

Ce qui manque, c'est une connexion dans la région entre les principaux axes de circulation



Afin de mieux relier la région au bassin houiller de la Sarre et au bassin lorrain et aussi de se connecter au Luxembourg, il faut de nouvelles relations qui désenclavent toute la région. Les principaux modes de transport sont les lignes ferroviaires (Sarrebruck/Forbach) Béning - Falck/Hargarten - Bouzonville - Thionville (Luxembourg) avec les lignes de desserte par le Bisttal (Völklingen - Überherrn - Falck) et par le Niedtal (Dillingen - Niedaltdorf - Bouzonville).



La Bisttalbahn (à double voie) doit être réactivée et rénovée, la Niedtalbahn peut être reconnectée à Bouzonville avec peu de moyens (dispatcher). L'axe (Sarrebruck - Forbach) Béning - Falck/Hargarten - Bouzonville - Thionville a été élargi en double voie et est électrifié et n'a en fait besoin d'être rénové que pour le transport de voyageurs (points d'arrêt et gares). De plus, la Bisttalbahn et la Niedtalbahn peuvent servir d'itinéraires alternatifs et moyens. En tant qu'accès supplémentaire aux voies ferrées, les services de bus doivent être mis en place en tant que services de rabattement de part et d'autre de la frontière.



◀ Gare de Falck - Hargarten

Bus TIM Gare de Creutzwald ▶



◀ Ancienne Gare de Guerstling

Ancienne gare d'Überherrn, entretenue par la Plateforme Mobilité ▶



De nombreuses villes et communes peuvent bénéficier de ce projet, et la gare de Stiring-Wendel devrait également être réactivée pour le transport de voyageurs.

Une autre amélioration peut être obtenue en comblant une lacune dans le Rosseltal.

Le Rosseltalbahn peut être raccordé au réseau ferroviaire français à Morsbach et exploité en "petite boucle" (Sarrebruck - Fürstenhausen - Großrosseln - Forbach - Sarrebruck).

La plateforme de mobilité propose la connexion sur les voies existantes.

La petite boucle (Rosseltal) et la grande boucle sont tirées d'une étude de l'Eurodistrict Sarre-Moselle

L'étude du tram-train privilégie un itinéraire majoritairement routier

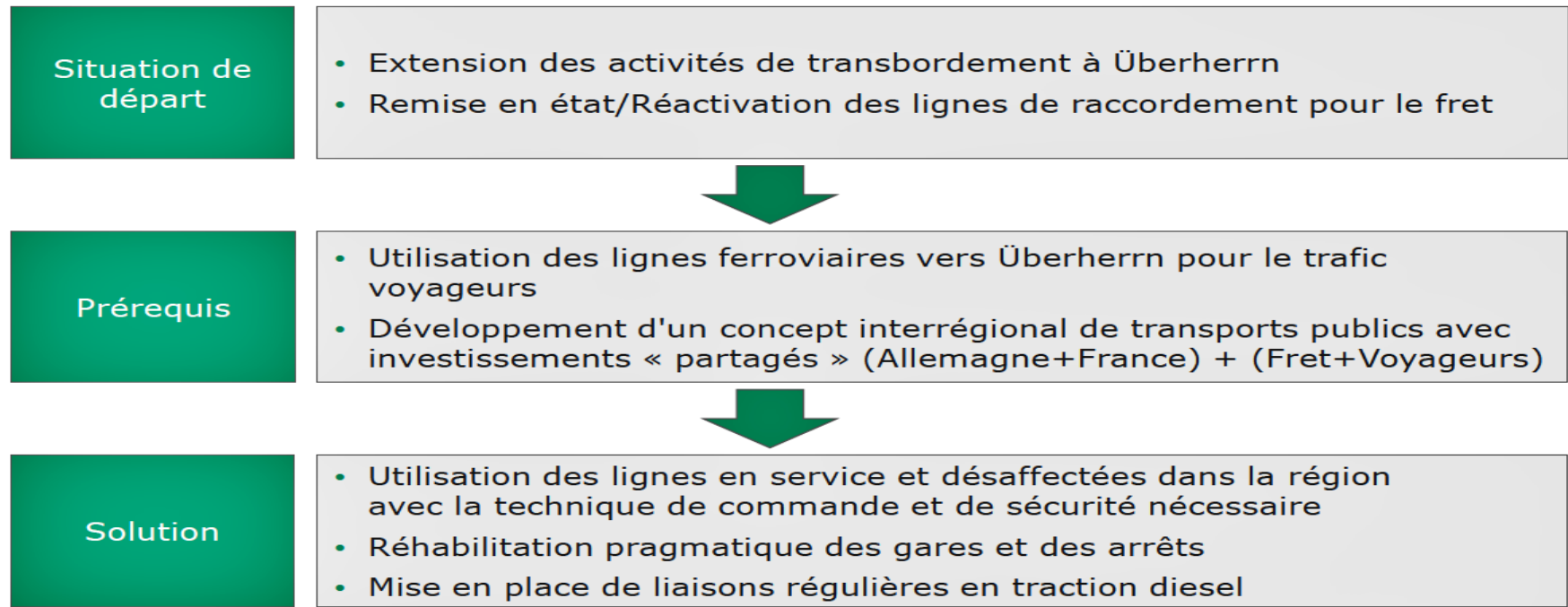


La Bisttalbahn se complète en tant que "Grande Boucle" (Sarrebbruck-Völklingen - Überherrn - Falck/Hargarten - Creutzwald - Béning - Forbach - Sarrebbruck)

Des études au sujet de la "petite boucle" et de la "grande boucle" se trouvent dans l'étude TramTrain de l'Eurodistrict SaarMoselle et au sujet de la "grande boucle" et du trafic vers le Luxembourg dans le "rapport Mosolf".

4. Trafic voyageurs – Infrastructure

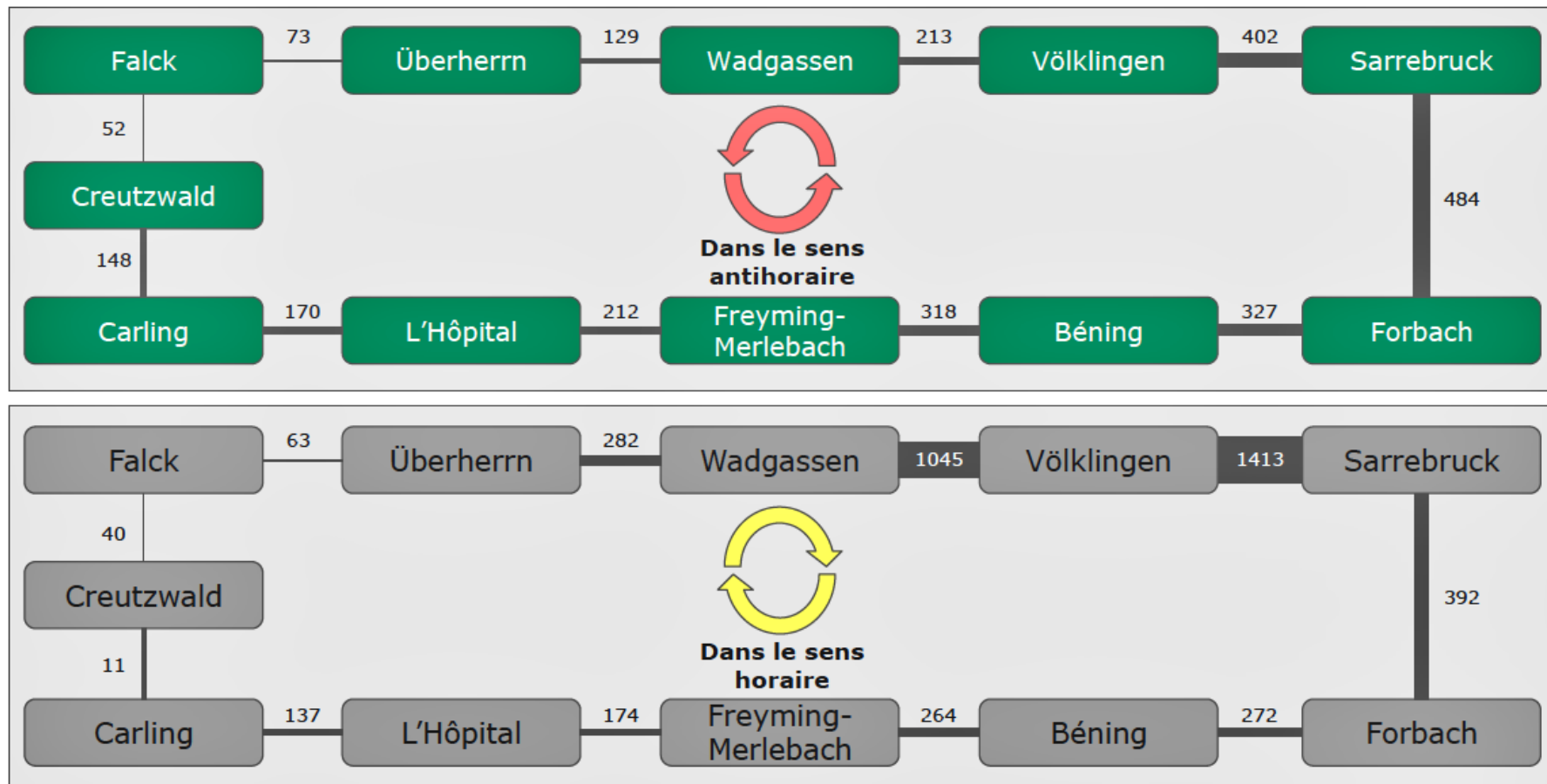
La réactivation des voies ferrées pour le trafic fret ouvre de toutes nouvelles opportunités au trafic voyageurs



5. Trafic voyageurs – Potentiel

Le tronçon de ligne Wadgassen-Völklingen-Saarbrücken-Forbach serait fortement emprunté, la raison en est l'absence des chiffres des navetteurs

Charge de trafic pour le chemin de fer de ceinture SaarRosselle



26 Terminal à trafic combiné transfrontalier d'Überherrn

« L'Union Européenne investit dans votre avenir »

Annexe IV

Le chemin de fer de ceinture diviserait par ex. le temps de trajet actuel entre Creutzwald et Sarrebruck de 65 % - une prime analyse est donc nécessaire à la détermination du potentiel réel

Temps de trajet chemin de fer de ceinture SaarRosselle

Km	Ort	Fahrplan	
		Ankunft	Abfahrt
0	Saarbrücken		16:00
10,7	Völklingen	16:08	16:10
13,7	Hostenbach	16:13	16:13
15,6	Wadgassen	16:15	16:15
17,3	Werbeln	16:18	16:18
18,9	Differten	16:20	16:20
22,2	Linslerhof*	16:23	16:23
24,7	Überherrn	16:25	16:25
30,4	Falck-Hergarten	16:30	16:35
34,8	Creutzwald	16:40	16:40
39,1	Carling	16:44	16:44
41,3	Zone Industrielle Europort**	16:47	16:47
43,0	L'Hopital	16:49	16:49
47,9	Freyming-Merlebach	16:54	16:54
49,6	Bening	16:57	16:57
57,9	Forbach	17:02	17:03
67,4	Saarbrücken	17:11	

Temps de trajet actuel Sarrebruck-Creutzwald :
1 h 25 min
(2 changements ; 3 x par jour)
contre 31 min

* Uniquement en cas de nécessité

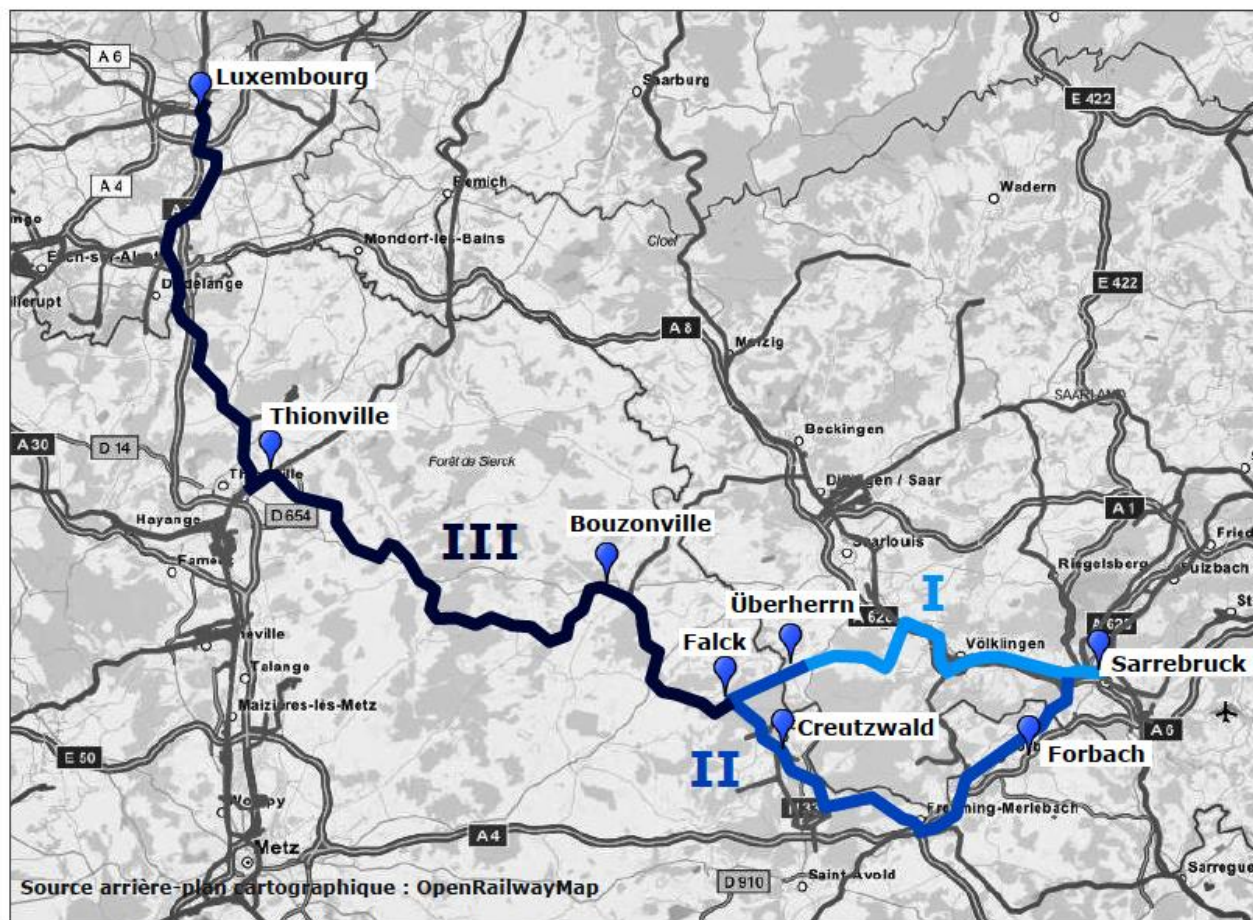
** La zone industrielle Europort de Saint-Avold Nord emploie au total 2 464 personnes (31/08/2013)

27 Terminal à trafic combiné transfrontalier d'Überherrn

« L'Union Européenne investit dans votre avenir »

4. Trafic voyageurs – Infrastructure

Un plan de développement modulaire des transports publics minimiserait les coûts et optimiserait la desserte de la région SaarLorLux



Phase I : Sarrebuck-Überherrn

Phase II : Chemin de fer de ceinture

Phase III : Express régional SaarLorLux

22 Terminal à trafic combiné transfrontalier d'Überherrn

« L'Union Européenne investit dans votre avenir »

2. Trafic fret – Potentiel

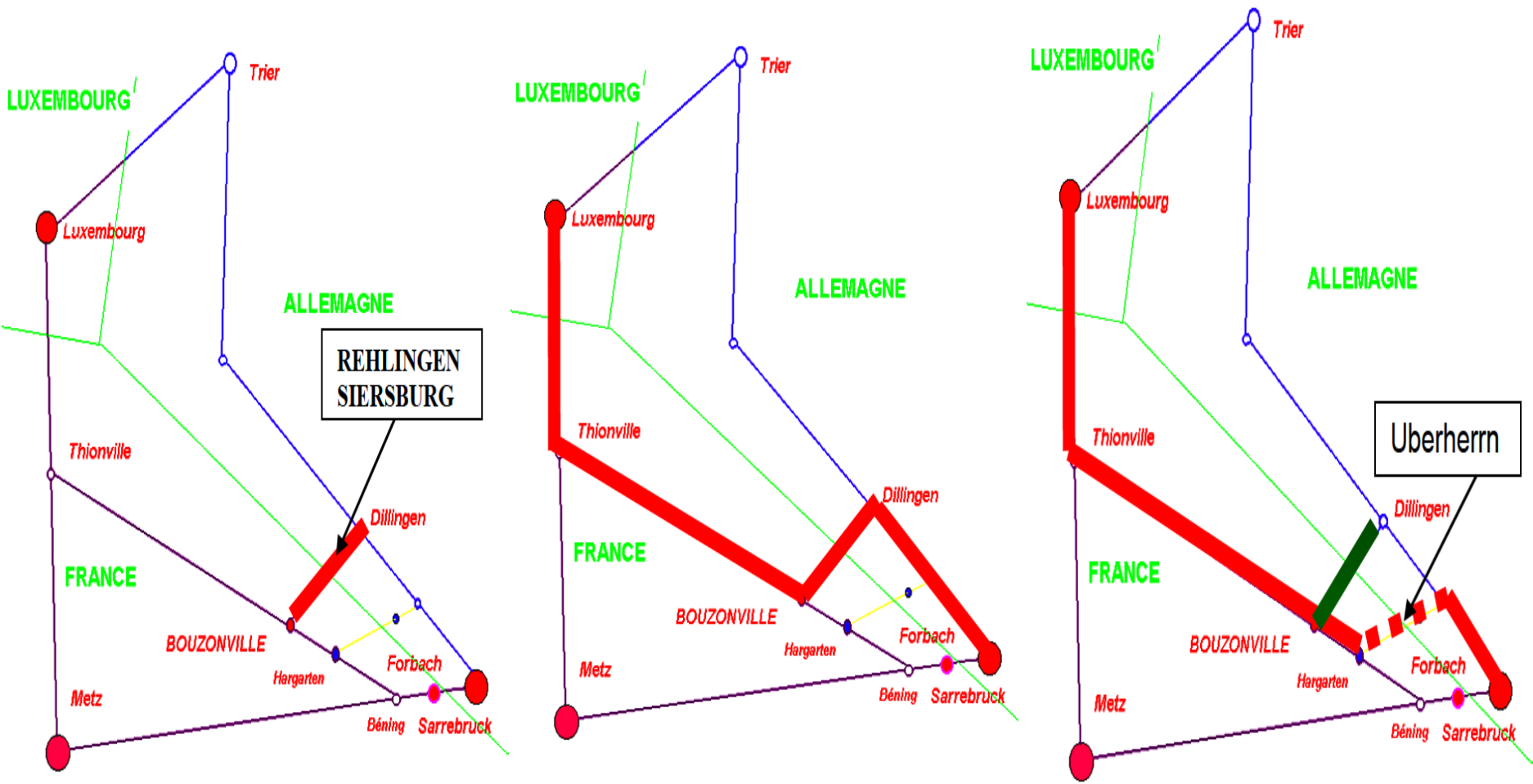
Un premier sondage a dégagé un potentiel de 32 000 cargaisons de P.L. par an (soit environ 4 trains par jour)

	Unités de chargement par an	Catégorie	Destinations souhaitées
Entreprise 1	10 000	Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • Barcelone (ES) • Bilbao (ES) • Brunswick • Chemnitz / Dresde (DE) • Daventry (GB) • Duisburg / Cologne (DE) • Hambourg (DE) • Ingolstadt (DE) • Irún (ES) • Londres (GB) • Madrid (ES) • Midlands (GB) • Milan (IT) • Novara (IT) • Nuremberg (DE) • Prague (CZ) • Rotterdam (NL) • Roumanie • San Sebastian (ES) • Europe du Sud-Est • Valence (ES) • Turquie
Entreprise 2	4 000	Transporteur	
Entreprise 3	3 500	Industrie	
Entreprise 4	1 500	Transporteur	
Entreprise 5	1 500	Transporteur	
Entreprise 6	1 300	Transporteur	
Entreprise 7	1 075	Industrie	
Entreprise 8	1 000	Transporteur	
Entreprise 9	1 000	Transporteur	
Entreprises 10-14	2 750	Transporteur, industrie	
+20 %, effet d'attraction	5 325		
Total	31 950		

10 Terminal à trafic combiné transfrontalier d'Überherrn

« L'Union Européenne investit dans votre avenir »

L'idée de base d'une connexion au Luxembourg est venue de Bernard Aubin en 1998 (Bouzonville en Train).

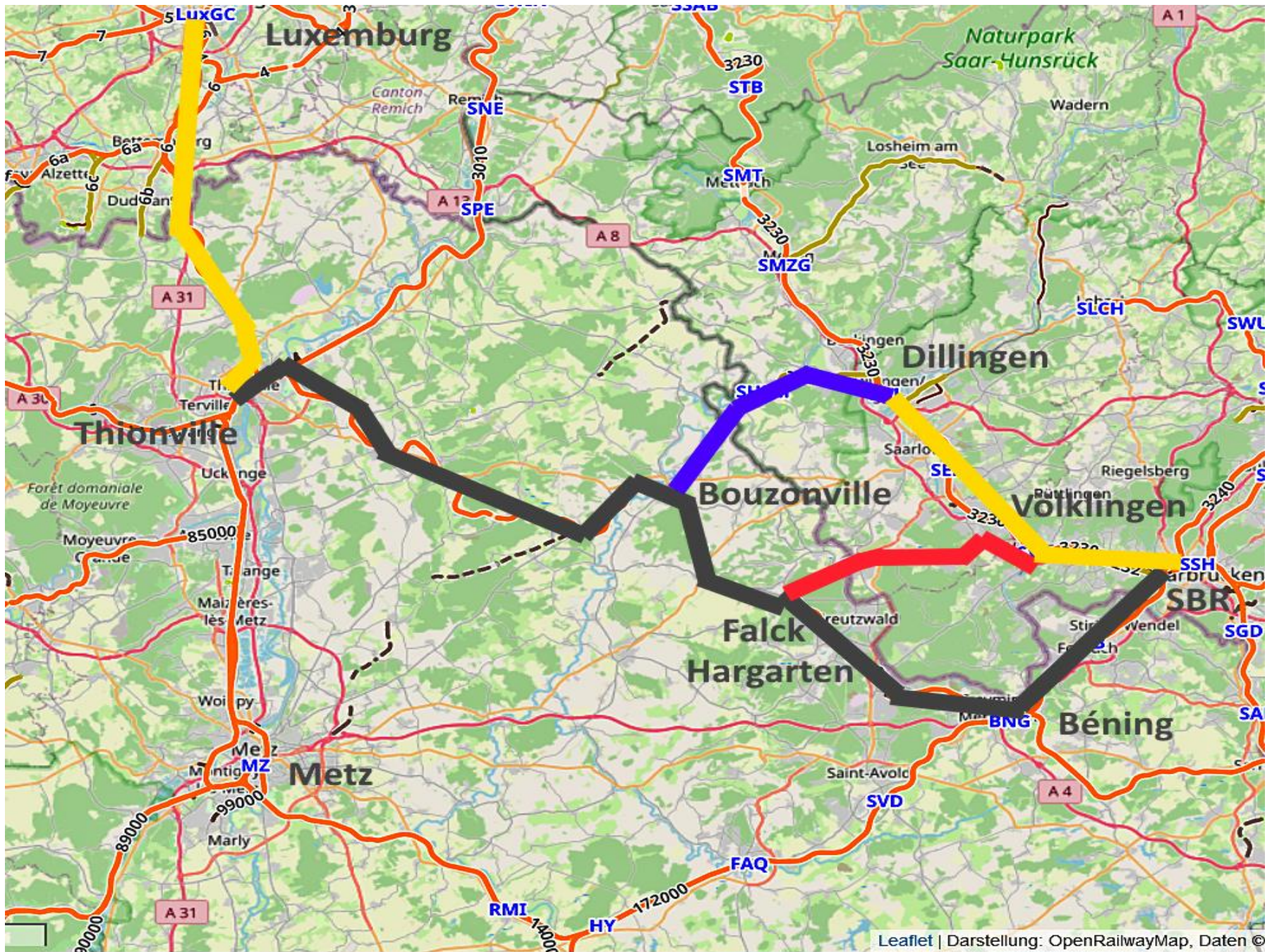


Maintenant, nous prenons toutes les idées et les combinons en un concept global.

La Plateforme Mobilité propose donc une liaison principale entre Sarrebruck et Luxembourg via la partie française. Sarrebruck - Forbach - Béning - Creutzwald - Falck/Hargarten - Bouzonville - Thionville. (A Thionville, il existe déjà de très bonnes liaisons de transfert vers le Luxembourg).

Côté allemand, deux feeders assurent une liaison avec la vallée de la Sarre, d'une part via le Bisttalbahn depuis Völklingen (correspondance à Falck/Hargarten) et d'autre part via le Niedtalbahn depuis Dillingen (correspondance à Bouzonville).

Un grand nombre de villes et communes de part et d'autre de la frontière peuvent être reliées et reliées à la liaison ferroviaire avec un service de bus supplémentaire.



En outre, Niedtalbahn et Bisttalbahn peuvent également accueillir le trafic de marchandises.

La Bisttalbahn est la liaison la plus courte entre Sarrebruck et Thionville (L'itinéraire a également été construit sous le nom d'itinéraire Diedenhofen (km 0,0) – Völklingen (km 70,3)

Il y avait un trafic de marchandises régulier sur la Niedtalbahn jusqu'en 2015

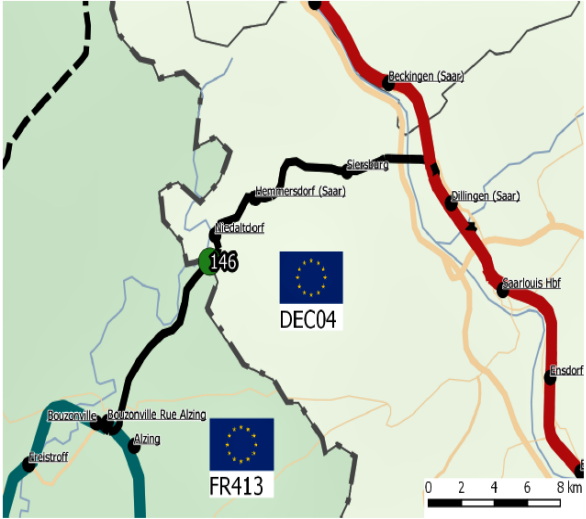


Subventions de l'UE

<https://cor.europa.eu/en/engage/studies/Documents/Potential-missing-link.pdf>


Pour les deux voies d'accès depuis l'Allemagne, il faut tenter d'obtenir des subventions du programme Interreg "Missing Links". Niedtalbahn et Bisttalbahn sont enregistrés et documentés en tant que routes transfrontalières.

Niedtaltdorf [DE] - Bouzonville [FR]



ID	146	
Length	9 km	Travel Speed 80 km/h
Passenger flow	-	
Inauguration	1901	
Closure	1945 (P), 2013 (F)	
Importance ...		
... border region	Medium	
... countries concerned	No	
... TEN-T network	No	
Status of operation	operational	Classification 2017 Freight only
TEN-T corridor	-	
Missing infrastructure	-	
Administrative obstacles	-	
INTEROPERABILITY ISSUES		
Railway gauge	1435 mm	
Number of tracks	1	
Electrification	-	
Train control system	[DE]: PZB, [FR]: KVB	

Überherrn [DE] - Hargarten-Falck [FR]



ID	145	
Length	6 km	Travel Speed -
Passenger flow	-	
Inauguration	1880	
Closure	1972	
Importance ...		
... border region	Low	
... countries concerned	No	
... TEN-T network	No	
Status of operation	non-operational	Classification 2017 Neglected
TEN-T corridor	-	
Missing infrastructure	route closed due to bad condition	
Administrative obstacles	-	
INTEROPERABILITY ISSUES		
Railway gauge	1435 mm	
Number of tracks	-	
Electrification	-	

La Plateforme Mobilité vous souhaite ► Bon voyage ◀ dans la Grande Région



Merci pour votre attention

Erhard Pitzius - <https://plattform-mobilitaet.eu/>

<https://www.facebook.com/plattformmobilitaet/>

<https://www.facebook.com/groups/bahnstrecken/>

PLATEFORME MOBILITÉ



PLATTFORM MOBILITÄT

Quellen:

Wikipedia / Erhard Pitzius / Open Railway Maps / VEP Saarland / Plattform
Mobilität SaarLorLux e.V. / Ausschuss für Wirtschaft der Großregion / EU
Interreg – Missing Links / Trancscare Mosolf Gutachten / Tram Train Studie
Eurodistrict SaarMoselle / Bernard Aubin /