



PRÉSIDENCE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TASK FORCE

"INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS"

MONDORF-LES-BAINS, 12 NOVEMBRE 2001

Sommaire

N°	Projet	Description	Page
1	IR-A-1	Liaison routière N33 – B 269 entre St Avold et Saarlouis.	5
2	IR-A-2	Liaison entre la N153 (Lorraine) et les B407/B51/A64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A8 reliant Saarbrücken au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.	7
3	IF-A-1 + IF-E-7	TGV-Est Européen: Raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat.	9
4	IF-A-2 + IF-A-3	Circulation ininterrompue des trains entre Metz et Saarbrücken jusqu'à la mise en service du nouveau matériel roulant équipé du système de sécurité allemand Indusi. Desserte de Forbach par le train-tram de Saarbrücken.	12
5	IF-A-4	Remise en service des trains voyageurs entre Perl, Apach et Thionville.	15
6	IR-B-1	Construction de l'autoroute A8/A13 entre Saarbrücken et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.	17
7	IR-B-2	B10, mise à 2x2 voies de la liaison Pirmasens – Landau.	19
8	IF-B-1	Aménagement d'une relation de transport en commun entre le Luxembourg et Saarbrücken.	21
9	IR-E-1	Liaison de Micheville / Déviation d'Audun-le-Tiche.	23
10	IR-E-2	Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain.	26
11	IF-E-1 + IF-E-3	Développement de la liaison ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg par l'utilisation de matériels à deux niveaux et par le renforcement de la capacité des infrastructures.	27
12	IF-E-2	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy.	30
13	IF-E-4	Prolongement de l'antenne Bettembourg-Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines.	32
14	IF-E-6 + IF-I-1	Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg - Metz – Strasbourg.	34
15	IR-F-1	L700, aéroport de Zweibrücken – Bitche.	36

N°	Projet	Description	Page
16	IF-G-1 + IF-E-5	Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud.	38
17	IR-H-1	A 1, échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).	40
18	IR-H-2	B 50, Wittlich – Rheinböllen (A 61).	42
19	IR-H-3	A 64, contournement Nord de Trier.	44
20	IF-H-1	Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trier-Koblenz.	46
21	IF-H-2	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trier.	48
22	IF-H-3	Liaison voyageurs Luxembourg – Frankfurt.	50
23	IR-I-1 + IR-G-1	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 – A28) formant une liaison autoroutière directe A31 - E 411. Raccordement de la A13 à la A28 aux abords de Sélange.	52
24	IR-I-2 + IR-J-1	Liaison Wemperhaard – St Vith (N62). Transversale Bitburg – Bastogne entre les A60/A27 à l'Est et la A26 à l'Ouest .	55
25	IF-I-2	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas.	57
26	IR-J-2	A 60, frontière germano-belge près de Steinebrück – Bitburg – Wittlich.	58
27	IR-K-1	Echange d'informations de trafic.	59
ANNEXES :			
Carte montrant les infrastructures existantes.			63
Carte montrant les projets routiers.			66
Carte montrant les projets ferroviaires.			69

Note explicative au sujet de la désignation des projets

Erklärung betreffend die Bezeichnung der Projekte

Type de projet
Art des Projektes

Relation entre partenaires
Beziehung zwischen den Partnern

Numéro courant
Laufende Nummer

Exemple : Beispiel :	IR – E – 1
-------------------------	-------------------

Type de projet : Art des Projektes :	IR = Infrastructure Routière = Straßenbauprojekte IF = Infrastructure Ferroviaire = Eisenbahnprojekte
---	--

Relation entre partenaires Beziehung zwischen den Partnern	Lorraine Lothringen	Luxembourg Luxemburg	Préanie-Palatinal Rheinland-Pfalz	Région Wallonne Region Wallonien
Sarre Saarland	A	B	C	D
Lorraine Lothringen		E	F	G
Luxembourg Luxemburg			H	I
Rhénanie-Palatinat Rheinland-Pfalz				J
Région wallonne Wallonische Region				

K	Concerne tous les Partenaires Betrifft sämtliche Partner
----------	---

N° 1	Projet IR-A-1
	Liaison routière RN33 – B269 entre St Avoild et Saarlouis

Les objectifs recherchés :

- Création d'une liaison routière performante entre les centres industriels de Saarlouis/Dillingen et St. Avoild de même qu'entre les réseaux autoroutiers allemand et français.
- Etablissement d'un nouvel axe de développement pour l'industrie et le commerce.
- Contribuer à renforcer l'attractivité de la Sarre et de la Lorraine.
- Délestage routier de la ville de Saarlouis ainsi que des communes de Überherrn et de Creutzwald.

Description du projet :

Côté français, la liaison routière (RN33) entre l'autoroute A4 (échangeur St.Avoild/Carling) et Creutzwald est déjà achevée. Il manque encore le contournement de Creutzwald, d'une longueur de 4 km environ, dont la construction à deux voies est inscrite au contrat de plan 2000-2006. Le contournement de Carling est encore à deux voies et l'extension à quatre voies est déjà préparée (achat de terrains, terrassement, construction de ponts).

La liaison routière côté allemand (Bundesstraße B269) s'embranche sur le contournement de Creutzwald, passe à l'est de la commune de Überherrn, traverse la Bistaue, gravit le Lisdorfer Berg et dessert la zone industrielle existante de la commune de Überherrn, ainsi que la zone industrielle „Lisdorfer Berg“ projetée à Saarlouis. A partir du Lisdorfer Berg, la route mène dans la vallée de la Sarre et débouche sur l'autoroute A620 Saarbrücken-Saarlouis. La longueur de route à construire côté allemand entre la frontière Allemagne/France et l'autoroute A620 est environ de 9,3 km. La nouvelle route fédérale sera à deux voies avec des voies supplémentaires dans les côtes. Les nœuds seront pour certains sans croisement et avec croisement pour d'autres.

L'enquête publique sera réalisée en 2001.

Les partenaires touchés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
- Direction régionale de l'Équipement de Lorraine,
- Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken,

Autres partenaires concernés :

- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseil Général de la Moselle.
- Ville de Saarlouis.
- Commune de Überherrn.
- Commune de Creutzwald.

Autres projets concernés :

- Aucun.

Bénéfices escomptés :

- Renforcement des régions industrielles en Sarre et en Lorraine.
- Renforcer l'attractivité de la région.
- Développement de nouvelles zones industrielles.
- Délestage des zones habitées des deux côtés de la frontière.

Délais de réalisation prévus :

Côté allemand :		Côté français :	
Enquête publique :	2001	Etudes	jusqu'en 2002
Préparation de la construction :	2002	Acquisitions foncière	2002-2003
Début des travaux :	2003	Début des travaux	fin 2003
Mise en service :	2008	Mise en service	2003

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Inscription dans le nouveau plan des besoins routiers de l'Allemagne fédérale.
- Entrée en vigueur juridique de la décision d'utilité publique.
- Financement conforme aux besoins assuré par le ministère fédéral des transports, de la construction et du logement.

Considérations finales et recommandations :

- Il s'agit d'un projet réellement urgent, de grande valeur du point de vue des transports et du développement.
- Il convient de viser un achèvement simultané de cette liaison routière côté allemand et français.

N° 2	Projet IR-A-2
	Liaison entre la N153 (Lorraine) et les B407/B51A64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A8 reliant Saarbrücken au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg

Les objectifs recherchés:

L'objectif recherché par ce projet est la création d'une liaison routière performante au niveau de la route nationale/fédérale qui fait la jonction entre la A31 près de Thionville au sud et la A48 (Luxembourg-Trier) au nord tout en se raccordant à mi-chemin à la nouvelle autoroute A8 au droit de l'échangeur de Perl.

Description du projet:

Du côté français le projet de redressement prend son départ sur la A31 à l'est de Illange, contourne Yutz au sud-est par une route réservée à la circulation automobile (mise en service en 1995), se poursuit vers le nord à travers plusieurs zones d'activités, continue avec la déviation de Koenigsmacker (mise en service en 2000) contournant les localités de Koenigsmacker et de Metrich pour s'arrêter à l'entrée de Petite Hettange. Un prolongement jusqu'à la A8 (Luxembourg/Sarre) n'est pour le moment pas projeté, les autorités françaises seraient cependant disposées à relancer les études dans la perspective de réserver un couloir pour une réalisation ultérieure. La section transfrontalière, inscrite dans un terrain accidenté, devrait éviter les localités de Sierck-les-Bains et de Apach.

Du côté allemand, cette liaison emprunte la route fédérale B419, l'autoroute A8 et la route fédérale B407 jusqu'à Saarburg et ensuite la route fédérale B51 jusqu'à Trier. Le raccordement à la A48 pourrait être réalisé par le projet du contournement Ouest de Trier (Westumfahrung Trier).

Les partenaires touchés:

- Le Conseil Général de Moselle.
- Das Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.
- Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz.

Autres partenaires concernés:

- Le ministère des Travaux Publics du Grand-Duché de Luxembourg.

Bénéfices escomptés:

- Amélioration de la structuration et augmentation de la fiabilité du réseau routier par une densification de son maillage.
- Meilleure protection des résidents des zones urbanisées par la réalisation de divers contournements sur cet axe déjà existant.
- Intégration de cette liaison dans le réseau des itinéraires Bis.
- Délestage partiel du trafic sur le contournement sud-est de la Ville de Luxembourg par la mise à disposition d'un itinéraire de rechange plus direct.

Délais de réalisation prévus:

Le présent projet, destiné à revaloriser un axe existant, est constitué d'une multitude de projets à caractère plus local pour la réalisation desquels il est difficile de faire une programmation générale. L'objectif visé est de terminer l'ensemble de ces mesures pour la fin de la décennie en cours (2010).

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements:

- Le financement de la partie en Moselle où le projet traverse un terrain très accidenté n'est pas assuré.
- Le nouvel itinéraire incarne le risque d'attirer du trafic de poids lourds sur cet axe après l'instauration du péage pour camions sur le réseau autoroutier allemand.

Considérations finales et recommandations:

La réalisation de cette liaison tangentielle, constituée de routes nationales et fédérales se raccordant à trois autoroutes, à savoir la A48 près de Trier au nord, la A8 au coin des trois frontières au milieu et à la A31 près de Thionville au sud, qui convergent toutes les trois vers le territoire de Luxembourg, est d'une grande importance pour le Grand-Duché et mérite tout son soutien.

N° 3	Projets IF-A-1 et IF-E-7
	TGV-Est Européen: Raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat

Les objectifs recherchés :

L'objectif **primaire** du projet est:

- Le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat au réseau transeuropéen à grande vitesse.
- La réalisation d'une liaison TGV entre la capitale luxembourgeoise et la capitale française dans un temps de parcours de 2 heures 15 minutes et la réalisation d'une liaison de quelque 3 heures entre Paris et Mannheim.
- La mise en place d'au moins 4 liaisons TGV directes aller-retour/jour sur la relation Paris - Luxembourg.
- Revalorisation de l'importante magistrale Paris – Budapest.

Les objectifs **secondaires** du projet sont:

- La mise en place d'un horaire permettant des correspondances faciles entre les trains des axes Luxembourg – Metz – Nancy et Saarbrücken – Forbach – Metz et les TGV circulant sur la nouvelle ligne à grande vitesse.
- La mise en place à l'horizon de la réalisation de la deuxième phase du TGV-Est-européen d'une liaison TGV entre Luxembourg et Strasbourg dans un temps de parcours de 1 heure 25 minutes.
- La mise en place d'au moins 4 liaisons TGV directes aller-retour/jour sur cette relation.

Description du projet :

Le projet prévoit en France la création d'un raccordement de la ligne Luxembourg – Metz et de la ligne Metz – Nancy à la ligne nouvelle à grande vitesse du TGV Est-européen à la hauteur de Pagny sur Moselle et le relèvement de la vitesse de ligne à 140 km/h à la sortie de Thionville et de 150 km/h dans son prolongement vers la frontière luxembourgeoise. Il est prévu d'aménager la ligne Luxembourg – Metz pour améliorer la vitesse, avec en option d'éventuels aménagements complémentaires destinés à fiabiliser les sillons.

Le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement du projet à côté de l'Etat français et de ses collectivités régionales territorialement concernées.

Les partenaires touchés :

- Le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports (France).
- Les Conseils Généraux de la Moselle, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle et des Vosges.
- Le Conseil Régional de la Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- La SNCF.
- Le Ministère des Transports (Luxembourg).
- Les CFL.

- La Société Rhealys.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland Pfalz.
- DB AG.

Autres partenaires concernés :

- Comité d'action pour le trafic ferroviaire à grande vitesse.

Autres projets concernés :

- L'électrification des lignes vosgiennes Lunéville - Saint Dié et Nancy - Epinal - Remiremont.
- Le renforcement des capacités et des performances des infrastructures ferroviaires de l'axe Nancy - Metz - Thionville - Luxembourg.

Bénéfices escomptés :

- Amélioration de l'offre de transport entre Luxembourg et Paris et entre Luxembourg et Strasbourg et entre Metz et Saarbrücken.
- Augmentation de la qualité pour les clients du rail.
- Délestage des axes routiers entre Luxembourg - Paris, Luxembourg - Strasbourg et Metz - Saarbrücken.
- Réduction des coûts externes générés par le besoin de mobilité par le recours possible à un moyen de transport plus respectif de l'environnement naturel.
- Confirmation de l'avantage du train pour une clientèle mixte affaires/loisirs par rapport aux autres modes de transport sur les relations concernées.
- Meilleure utilisation des relations par une clientèle d'affaires par l'offre de relations performantes permettant des aller-retour endéans la même journée.
- Conséquences favorables sur les effets de croissance, de structure et d'intégration grâce à l'amélioration de l'accessibilité de la Région Saar – Lor – Lux.

Délais de réalisation prévus :

Côté luxembourgeois

La mise en circulation du TGV est prévue sur la voie classique dès 2006.

Côté allemand

La mise en circulation du TGV est prévue sur la voie classique dès 2006.

Côté français

La mise en circulation du TGV est prévue dès 2006.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Actuellement le protocole d'accord entre le Grand-Duché et la France est en élaboration.
- Respect des accords de la Rochelle.
- Financement de la 2e étape du côté allemand.
- Matériel roulant: au stade actuel, la liaison démarrera avec du matériel Réseau, qui ne permet pas d'interopérabilité vers l'Allemagne au-delà de Strasbourg.

Considérations finales et recommandations :

- Priorité au respect de l'échéance de mise en service en 2006.
- Mise en service de trains IC3 dans la relation Paris – Frankfurt déjà avant la mise en service de la nouvelle ligne.
- Amélioration anticipée de la relation Sarre – Paris par une cadence de deux heures.

N° 4	Projets IF-A-2 et IF-A-3
	Circulation ininterrompue des trains entre Metz et Saarbrücken jusqu'à la mise en service du nouveau matériel roulant équipé du système de sécurité allemand Indusi. Desserte de Forbach par le train-tram de Saarbrücken

Les objectifs recherchés :

Les objectifs **primaires** sont :

- La pérennité de la desserte ferroviaire voyageurs entre Metz et Saarbrücken par l'utilisation d'un matériel roulant interopérable.
- Le raccordement direct de l'agglomération de Forbach au centre ville de Saarbrücken par le mode ferroviaire et la création d'une desserte directe par train classique entre Saarbrücken et Metz sans rupture à Forbach.

Les objectif **secondaires** sont :

- L'amélioration de l'offre commerciale par une densification des parcours, une optimisation des correspondances en gare de Metz et Saarbrücken et une tarification multimodale du type Flexway.
- La prolongation de la desserte du tram-train de Saarbrücken en direction du bassin houiller lorrain.

Description du projet :

Par le protocole signé le 30 novembre 2000, le Conseil Régional de Lorraine et le Land de Sarre ont décidé:

- de renforcer l'attractivité de la desserte ferroviaire transfrontalière Metz-Forbach-Saarbrücken au travers notamment, d'une densification des fréquences entre Metz et Saarbrücken, de l'engagement de nouveaux matériels roulants voyageurs interopérables sur les réseaux SNCF et DB AG (autorails transfrontaliers X 73900) et de la mise en œuvre progressive d'une tarification Lorraine-Sarre du type FLEXWAY,
- d'étudier la faisabilité technique et réglementaire ainsi que l'opportunité commerciale d'une éventuelle extension de la desserte tram-train de Saarbrücken vers Forbach et le bassin houiller.

Les partenaires touchés :

- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- DB AG.
- Saarbahn GmbH.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.

Autres partenaires concernés :

- Ville de Forbach.
- Communes frontalières françaises situées sur le tracé.
- Syndicats des transports et communautés de communes.
- Ville de Saarbrücken.
- Communes frontalières sarroises situées sur le tracé.
- Office Fédéral des Chemins de fer allemands (EBA).

Autres projets concernés :

- Mise en service du TGV Est Européen.

Bénéfices escomptés :

- Développement de l'attractivité des transports en commun transfrontaliers.
- Accroissement de la part de marché des transports publics sur le segment des déplacements transfrontaliers.
- Tarification unique transfrontalière
- Délestage des axes routiers et autoroutiers entre la Lorraine et la Sarre.

Délais de réalisation prévus :

Côté France

L'étude sur les capacités d'infrastructure et l'emplacements des futurs arrêts est prévue dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

La justification économique fera partie de l'étude sur les transports collectifs de voyageurs en Moselle qui débute en 2002.

Mise en service des nouveaux matériels et renforcement de la desserte à compter de fin 2002.

Côté Allemagne

Mise en service des nouveaux matériels et renforcement de la desserte à compter de fin 2002.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Capacité limitée des infrastructures ferroviaires due essentiellement à l'important trafic fret.
- Complémentarité de cette nouvelle offre avec les dessertes TER Metz-Forbach-Saarbrücken.
- Incompatibilité des systèmes de sécurité utilisés par la SNCF et la DB AG.
- Placement de la commande de la part de la Sarre, à opérer par DB AG, qui conditionne le début du développement des engins tri-systèmes et leur livraison par le constructeur.

Considérations finales et recommandations :

L'amélioration et la densification de la desserte ferroviaire transfrontalière Metz – Forbach – Saarbrücken prévues dans le cadre du protocole signé entre le Conseil Régional de Lorraine et le Land de Sarre le 30 novembre 2000 constitue la priorité et le préalable à l'engagement de l'étude du projet de tram-train.

Au delà de la coopération déjà engagée entre la SNCF et la DB AG pour la définition d'un engin tri-système, ce projet doit bénéficier d'un soutien des instances européennes dans la perspective d'encourager l'interopérabilité.

Le Land de Sarre et la DB AG doivent impérativement commander à la SNCF, avant octobre/novembre 2001 au plus tard, conformément à l'engagement formalisé dans le protocole Lorraine-Sarre du 30 novembre 2000, les deux autorails transfrontaliers leur incombant pour pérenniser et développer la desserte Metz-Saarbrücken.

N° 5	Projet IF-A-4
	Remise en service de trains voyageurs entre Perl, Apach et Thionville

Les objectifs poursuivis :

Suite aux bons résultats enregistrés en Rhénanie-Palatinat avec la réactivation de la ligne transfrontalière Winden – Wissembourg, la réactivation Perl – Apach – Thionville doit permettre de créer une liaison transfrontalière supplémentaire dans les transports en commun ferroviaires grâce à laquelle la région de Trier pourra être raccordée, via Thionville, au futur système de transport à grande vitesse à Metz.

Description du projet :

Actuellement, du matériel roulant électrique circule entre Trier et Perl. Etant donné que la France utilise un autre système électrique que l'Allemagne, ce matériel ne peut pas circuler tel quel jusqu'à Apach et Thionville. Il faudra soit utiliser la traction diesel dès Trier, et ce jusqu'à Apach et Thionville, soit inviter les passagers à changer de train à Perl. L'offre conçue jusqu'à présent pour répondre à la demande entre Apach et Thionville devrait être adaptée au trafic cadencé en provenance d'Allemagne.

Partenaires concernés :

- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.
- DB AG.

Autres partenaires concernés :

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

La Rhénanie-Palatinat n'est pas directement riveraine de la ligne Perl – Apach ; comme la ligne ferroviaire en direction de Trier pénètre sur le territoire de la Rhénanie-Palatinat quelques kilomètres après Perl et comme la connexion de la région de Trier à la France est visée, la Rhénanie-Palatinat est à considérer comme un autre partenaire concerné.

Autres projets concernés :

- Trafic ferroviaire à grande vitesse sur la relation Paris – est de la France – sud-ouest de l'Allemagne (TGV Est - POS) avec connexion à ce trafic au niveau de Metz.

Bénéfices escomptés :

- Meilleur accès de la région de Trier au réseau ferroviaire français et au futur système de transports à grande vitesse.
- Promotion des liaisons transfrontalières par rail entre la Rhénanie-Palatinat, la Sarre et la Région Lorraine, allant de pair avec une promotion du tourisme dans la région.

Délais de réalisation prévus :

L'entrée en service du trafic ferroviaire à grande vitesse sur le TGV Est devrait pouvoir coïncider avec le démarrage du trafic transfrontalier entre Perl et Apach.

Le délai prévu à cet égard est l'année 2006.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

- La Sarre doit prendre l'initiative côté allemand car le tronçon allemand à réactiver se situe intégralement sur le territoire sarrois.
- La Région Lorraine doit avoir une attitude positive face à ce projet.
- Financement des prestations de transport.
- Financement et achat de nouveaux véhicules pouvant circuler tant sur le réseau ferroviaire allemand que français.
- Nécessité d'un appel d'offres européen pour le tronçon Trier-Perl-Apach-Thionville en vue d'une possible mise en service au moment du changement d'horaires en septembre 2007 ou – dans l'éventualité d'une mise en service avant cette date – nécessité de négociations contractuelles supplémentaires avec DB Regio AG, qui a été mandatée en 1999 pour une durée de 8 ans par la Rhénanie-Palatinat et la Sarre.

Considérations finales et recommandations :

Une étude transfrontalière sur les futurs potentiels de trafic de la relation Trier – Perl – Apach – Thionville – Metz pourrait s'avérer judicieuse. Cette étude devrait être menée par la Sarre et par la Région Lorraine.

N° 6	Projet IR-B-1
	Construction de l'autoroute A8/A13 entre Saarbrücken et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg

Les objectifs recherchés :

- Fermeture d'un maillon manquant dans le réseau routier trans-européen (**TERN** : **T**rans **E**uropean **R**oad **N**etwork).
- Amélioration des communications entre les pays du BENELUX et le Sud de l'Allemagne.
- Réalisation d'une liaison autoroutière entre les centres d'attraction régionaux de Luxembourg et de Saarbrücken.
- Amélioration des relations entre les capitales européennes de Bruxelles et Luxembourg et le Sud de l'Allemagne.
- Dégagement des communes de part et d'autre de la frontière du trafic y passant en simple transit.
- Revalorisation du Land de Sarre et du Grand-Duché de Luxembourg.

Description du projet :

Du côté luxembourgeois, la liaison vers la Sarre (A13) prend son départ au point d'aboutissement de la Collectrice du Sud aux abords de la Croix de Bettembourg (A3/A13), longe la frontière française, contourne la localité de Mondorf par le nord-ouest, traverse le plateau de Burmerange et descend dans la vallée de la Moselle pour franchir la frontière allemande au nord de la localité de Schengen. La liaison s'étendant sur une longueur de 20 km dispose de cinq échangeurs, à savoir ceux de Hellange (N13), Frisange (N3), Altwies (N16), Mondorf (N16) et Schengen (N10). Les ouvrages marquants sont le tunnel du Markusberg d'une longueur de 1.575 m et le viaduc de Schengen d'une longueur de 600 m enjambant la rivière de la Moselle à la frontière germano-luxembourgeoise.

Tous les travaux avancent suivant le programme prévoyant une mise en service en fin 2002. Seul le retard engendré par le recours de non-conformité des procédures d'autorisation par rapport à la directive 97/11/CE, affectant une section de 2 km au sud de Hellange, pourrait encore perturber ce programme.

Du côté allemand, un premier tronçon entre les échangeurs de Merzig/Wellingen (B406) et de Perl-Berg (B407) est déjà en service. La partie restante entre ce dernier échangeur et la frontière luxembourgeoise s'étendant sur 4,5 km avance suivant le programme de manière à pouvoir garantir une mise en service en fin 2002.

Les partenaires touchés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées.

Autres partenaires concernés :

- Gemeinde Perl.
- Communes de Frisange, Mondorf, Burmerange et Remerschen.

Bénéfices escomptés :

- Amélioration des conditions d'établissement.
- Développement des aires situées en bordure de la nouvelle autoroute.
- Dégagement des localités du trafic en transit,
- Revalorisation de la Grande Région dans le contexte du marché européen.

Délais de réalisation prévus :

Côté luxembourgeois :

Mise en service programmée pour début
2003

Côté allemand :

Fin des travaux pour automne 2002

Considérations finales et recommandations :

Sur une section de 5 km située à l'ouest du tunnel de Pelling-Berg, seulement une moitié de l'assise autoroutière a été réalisée à cause de l'exiguïté de moyens financiers. Sur ce tronçon tous les ouvrages d'art ont été réalisés dans la largeur définitive pouvant accueillir une infrastructure d'un gabarit autoroutier de 2x2 voies.

N° 7	Projet IR-B-2
	B10, mise à 2x2 voies de la liaison Pirmasens – Landau

Les objectifs poursuivis :

La poursuite et l'extension de l'A8 initialement prévue de Pirmasens à Kandel (près de Karlsruhe) a dû être abandonnée dans le souci de préserver le parc naturel Pfälzerwald. Conformément à la loi relative à l'extension du réseau routier à longue distance, cette fonction de liaison internationale doit à présent être remplie à long terme par une artère continue B10 devant être construite à 4 voies. La route fédérale B10 établit une liaison directe entre le Palatinat et la région de Pirmasens d'une part, en passant par l'autoroute A65 au niveau de Landau avec les centres économiques de la région Rhin-Neckar et de Karlsruhe d'autre part. Conjointement avec la route nationale L700 prévue entre l'aéroport régional de Zweibrücken et Hornbach, les liaisons avec les régions françaises Alsace et Lorraine se trouvent elles aussi grandement améliorées. Les prévisions de trafic rendent indispensable un gabarit continu à quatre voies de la B10. Le futur trafic de la B10 atteindra jusqu'à 39.000 véhicules/24 heures avec environ 20% de trafic lourd.

Description du projet :

Une extension à quatre voies continues d'une route nationale est prévue entre Pirmasens et Landau. Une extension à quatre voie est déjà en cours sur les tronçons à fort trafic au niveau de Pirmasens. Au niveau de Landau, les enquêtes publiques sont en cours de préparation pour les tronçons à quatre voies. Des études de faisabilité sont en train d'être effectuées pour ce qui concerne l'extension à quatre voies du tronçon central entre Hinterweidenthal et Annweiler.

Partenaires concernés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

Autres partenaires concernés :

- Aucun.

Autres projets concernés :

- Achèvement de l'autoroute A 8 Luxembourg - Saarbrücken.
- Construction nouvelle de la L700 entre l'aérodrome de Zweibrücken et la frontière.
- Contournement des localités sur la B427.

Bénéfices escomptés :

- Extension de la liaison transeuropéenne Metz – Saarbrücken - Pirmasens – Karlsruhe.
- Création d'une liaison directe à quatre voies entre la Lorraine, la Sarre et le Bade-Wurtemberg, en passant par l'ouest et le sud du Palatinat.
- Desserte de l'ouest et du sud du Palatinat.
- Désenclavement de l'espace rural.

Délais de réalisation prévus :

- La section de A8/A62 doit entrer en service à quatre voies en 2003 jusqu'à Fehrbach.
- La section entre la croisement avec la B270 jusqu'à Haseneck doit être entamée en 2003
- et la section entre Walmersbach et Hinterweidenthal doit être entamée en 2004.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

L'extension doit respecter l'espace naturel et la région touristique Pfälzerwald.

Considérations finales et recommandations :

Une extension progressive à quatre voies de la B10 entre Pirmasens et Landau respectant particulièrement le site naturel et les objectifs de protection des paysages est judicieux. Le gouvernement régional soutient l'extension de la route fédérale B10 en cofinçant certains tronçons.

N° 8	Projet IF-B-1
	Aménagement d'une relation de transport en commun entre le Luxembourg et Saarbrücken

Les objectifs recherchés :

- Relation performante avec la Sarre et au-delà
- Raccordement au futur réseau à grande vitesse reliant Paris et Frankfurt via Saarbrücken.

Description du projet :

Actuellement le Luxembourg dispose d'une seule relation performante en milieu d'après-midi avec la Sarre: Cette relation en 1 heure 42 minutes passe par Metz. Le temps de parcours de toutes les autres circulations dépasse 2 heures et oscille dans la majorité des cas autour de 2 heures vingt minutes. Ces relations passent en général par Trier où les correspondances ne sont pas optimales.

L'objectif consiste à raccorder le Luxembourg au futur réseau à grande vitesse allemand, dont la ligne Paris – Frankfurt passe par Saarbrücken. L'avantage d'un bon raccordement à Saarbrücken permet au Luxembourg de disposer d'un accès performant aux relations du réseau ICE vers l'Allemagne du Sud.

Aucun projet d'infrastructure ferroviaire d'une liaison directe entre Luxembourg et Saarbrücken n'existe en ce moment. L'intérêt consiste donc à rechercher des solutions de rechange à une liaison ferroviaire directe et à améliorer l'offre du service public. L'étude INTERREG a montré que la meilleure connexion du Luxembourg à la région Sud-Est allemande et au-delà ne pouvait être obtenue via Trier ou Metz, mais devait passer par Saarbrücken. Suite à cette étude, il s'avère de l'avis des CFL que la seule solution compétitive vis-à-vis de la voiture particulière est la création d'une relation directe par autocar entre Luxembourg et Saarbrücken même s'il convient d'envisager la possibilité du maintien voire de la mise en place de bonnes relations ferroviaires via Metz présumant la concordance des horaires des trains régionaux Luxembourg - Metz - Nancy avec ceux du TGV-Est Européen. Cette relation pourra encore gagner en valeur avec la mise en service de la liaison TGV entre Paris, Strasbourg et Frankfurt.

Les partenaires touchés :

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz
- La DB AG
- Regionalbus Saar-Westpfalz.
- Ministère des Transports (Luxembourg).
- Les CFL.

Autres partenaires concernés :

- Le Conseil Général de la Moselle.
- Le Conseil Régional de la Lorraine.
- Le Ministère de l'Équipement du Logement et du Transport.
- Réseau Ferré de France.
- La Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Autres projets concernés :

- Relation Interregio Luxembourg – Trier – Koblenz.
- Liaison Luxembourg – Frankfurt.
- Raccordement du Luxembourg au TGV Est européen.
- Saar-Lux-Bus entre Mertzig et Luxembourg.

Bénéfices escomptés :

- Augmentation de la qualité pour les clients du rail.
- Création d'une offre de service public transfrontalière performante assurant à partir de l'apport vers Luxembourg les relations ferroviaires vers l'Allemagne du Sud au départ de Saarbrücken.
- Délestage des axes routiers.
- Opportunité d'atteindre le modal-split 25/75 grâce aux aménagements favorisant un changement du mode de transport.
- Réduction des coûts externes générés par le besoin de mobilité par le recours possible à un moyen de transport plus respectif de l'environnement naturel.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Stratégie de la DB AG consistant à abandonner les relations régionales ne présentant pas d'équilibre financier.
- Nouvelle gare de Louvigny.
- Adaptation des horaires existants.
- Mise à disposition de matériel roulant supplémentaire (train, bus).

Considérations finales et recommandations :

- Garantie de correspondances optimales en gare de Metz.

N° 9	Projet IR-E-1
	Liaison de Micheville / Déviation d'Audun-le-Tiche

Les objectifs recherchés:

Les objectifs **primaires** recherchés par la liaison de Micheville sont:

- La création d'une nouvelle liaison routière entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette–Luxembourg [A4] du côté luxembourgeois offrant aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché l'opportunité d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable.
- Le dégagement des agglomérations d'Audun-le-Tiche et d'Esch-sur-Alzette de la part du trafic y passant en simple transit et par-là élimination des problèmes de fluidité, de nuisances et d'insécurité.

Les objectifs **secondaires** de cette nouvelle infrastructure routière sont:

- La mise en place d'une connexion rapide et directe entre la région lorraine limitrophe et le site de reconversion de la friche industrielle d'ARBED-Esch/Belval, qui avec ses 20.000 nouveaux emplois est appelé à constituer un grand centre d'attraction.
- La réalisation d'une liaison directe vers le parking de dissuasion projeté à la frontière franco–luxembourgeoise aux abords de la halte de Belval, offrant aux navetteurs la possibilité de changer de mode de transport et de prendre le train pour se rendre à Luxembourg-Ville.

Description du projet:

La nouvelle route aura un gabarit de 2 x 1 voie. L'élargissement sur le territoire luxembourgeois à 2x2 voies sert à exclusivement satisfaire aux besoins de mobilité additionnels résultant de la mise en valeur du site de la friche industrielle d'ARBED-Esch/Belval.

Du côté français la route projetée prend son départ sur la RD16A à l'est de la localité de Villerupt, passe entre Russange et Audun-le-Tiche pour se rabattre au nord et pour rejoindre la frontière luxembourgeoise au sud des voies ferrées de la zone de triage délimitant la friche d'ARBED-Esch/Belval qui sont franchies par un passage souterrain. Le site lui-même sera traversé par un ouvrage à deux étages, celui du bas étant réservé à la liaison internationale alors que celui du haut recueille le boulevard urbain se trouvant entre la plate-forme des Hauts-Fourneaux et la plate-forme du Square-Mile. Au nord du site de la friche le tracé ne rejoint pas le giratoire de Raemerich, qui est l'extrémité actuelle de l'autoroute A4, mais il continue tout droit, enjambe la N31 entre Belvaux et Esch/Alzette, contourne par le nord la Cité Raemerich pour se confondre avec l'autoroute A4 Esch/Alzette-Luxembourg à partir du passage sous le CR110.

Sur le territoire du Grand-Duché la nouvelle voie de liaison aura le statut d'une route pour véhicules automoteurs.

Les partenaires touchés:

- Le Conseil Général de la Moselle.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées, Luxembourg.
- Le ministère de l'Intérieur – Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme [DATUR], Luxembourg.

Autres partenaires concernés:

- Les communes d'Audun-le-Tiche et de Russange,
- Réseau Ferré de France,
- Etablissement Public de la Métropole Lorraine,
- Mme le Préfet de la Région Lorraine.
- Les Communes de Sanem et d'Esch-sur-Alzette.
- La société AGORA.
- Le ministère des Transports du Grand-duché de Luxembourg (parking de dissuasion, halte de Belvaux).
- La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Autres projets concernés:

- Projet de développement du site de Micheville.
- Extension de la liaison ferroviaire Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche jusqu'à Villerupt ou à Micheville.

Bénéfices escomptés:

- Amélioration des conditions de circulation et de sécurité dans la traverse de la ville d'Audun-le-Tiche.
- Délestage du giratoire de Raemerich du flux de trafic transfrontalier et par-là élimination de l'effet de séparation de la Cité Raemerich de la Ville d'Esch.
- Libération des quartiers ouest de la Ville d'Esch/Alzette (rue d'Audun, rue des Accacias, avenue des Terres Rouges, boulevard Prince Henri, Petit Contournement, boulevard Charles de Gaulle, rue de Belvaux) du flux de frontaliers recherchant l'autoroute A4.
- Elimination de tout trafic parasite par la renonciation d'une connexion entre la liaison de Micheville et le CR168 qui gardera sa vocation de liaison locale entre Esch/Alzette et Belvaux.
- Opportunité d'atteindre le modal-split de 25/75 grâce aux aménagements favorisant un changement du mode de transport.
- Possibilité d'un raccordement ultérieur à la liaison de Micheville des futurs sites de reconversion du crassier de Ehlerange (côté luxembourgeois) et du crassier de Terre Rouge (côté français).

Délais de réalisation prévus:

Côté luxembourgeois:

Procédures et études: 2001 – 2002

Début des travaux: 2003

Mise en service: 2005

Côté français

Procédures et études: 2001 - 2003

Début des travaux: 2003

Mise en service: 2005

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements:

- La réalisation du tracé réutilisant une partie de la plate-forme de la voie ferrée Audun-le-Tiche – Fontoy (solution plébiscitée lors de la concertation préalable) est incompatible à une extension du réseau ferroviaire vers le plateau de Micheville.
La solution alternative présente un impact environnemental et financier très important.
- La réalisation du projet est tributaire du choix concernant la réutilisation en partie de la plate-forme ferroviaire et des conclusions de l'étude relative à la valorisation des anciens sites industriels du bassin de l'Alzette (étude EPML diligentée par Mme le Préfet de la Région Lorraine).
- L'échangeur au sud donnant accès au site de la friche d'ARBED-Esch/Belval tout comme le parking de dissuasion se trouvent entièrement sur le territoire français.
- Le futur contournement sud de Belvaux et de Oberkorn traverse à deux endroits le territoire français.
- Transposition en droit national luxembourgeois de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Considérations finales et recommandations:

- Le projet de construction de la liaison de Micheville doit bénéficier d'une priorité absolue.
- Il y a lieu de veiller à une mise en service simultanée de cette route avec le parking de dissuasion au sud du site de la friche reconvertie d'Arded-Esch/Belval et de la halte de Belval combinée à l'instauration d'une navette performante sur rails entre cette halte et la gare centrale de Luxembourg.
- De même, il y a lieu de veiller également à une mise en service simultanée des infrastructures routières respectives (Luxembourg et Moselle).

N° 10	Projet IR-E-2
	Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain

Les objectifs recherchés :

La saturation de l'A31 nécessite de prévoir la construction d'une nouvelle infrastructure autoroutière nord-sud pour assurer la fluidité des circulations dans le sillon mosellan, tant sur les trafics de transit internationaux et nationaux, que pour la desserte de la métropole lorraine.

Description du projet :

Le projet prévoit la réalisation d'un nouveau tracé autoroutier concédé entre le secteur de Toul et le nord du sillon lorrain.

Le nouveau tracé sera constitué de certains tronçons de l'actuelle A31 complété par des contournements autour des grandes métropoles. Les parties de l'actuelle A31 non intégrées dans ce nouveau tracé seront transformées en voie rapides urbaines desservant les zones d'activités et donnant accès aux villes.

Les partenaires touchés :

- L'Etat Français
- Concessionnaire à définir
- Les collectivités locales lorraines

Autres projets concernés :

- Complémentarité et maillage à assurer avec les réseaux de voirie métropolitaine ainsi que les autres axes routiers structurants (exemples : A 30, RN 52, A 4, A 31, RN 4).

Bénéfices escomptés :

- Reconstitution d'un véritable itinéraire autoroutier nord-sud
- Désaturation de l'A31 et sécurisation de cet axe en voie rapide métropolitaine
- Amélioration de l'accessibilité des zones économiques et logistiques du sillon lorrain

Délais de réalisation prévus :

- A préciser

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

L'Etat Français n'a pas retenu le projet A32 dans le cadre des nouveaux schémas de services collectifs de transport adoptés en 2001.

Considérations finales et recommandations :

La nécessité de garantir, pour l'avenir, l'existence d'un itinéraire autoroutier nord-sud performant au profit de la Grande Région exige la prise en compte, par l'Etat Français, du projet A 32 pour en permettre la réalisation et la mise en service à l'horizon 2010-2015.

N° 11	Projets IF-E-1 et IF-E-3
	Développement de la liaison ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg par l'utilisation de matériels à deux niveaux et par le renforcement de la capacité des infrastructures

Les objectifs recherchés :

L'acquisition de nouveaux matériels ferroviaires voyageurs de grande capacité, qui s'inscrit dans le cadre du protocole signé le 10 avril 2001, vise, grâce à l'augmentation de la capacité offerte sur la liaison Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, à permettre d'augmenter le trafic sur cette liaison.

Le renforcement des capacités des infrastructures ferroviaires a pour objectif :

- de désaturer l'axe Nancy – Metz – Luxembourg ;
- de fiabiliser et d'améliorer la régularité des trains desservant cette liaison ;
- de dégager de nouveaux sillons afin de pouvoir densifier les dessertes Lorraine-Luxembourg.

Description du projet :

Le Conseil Régional de Lorraine et le Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg, en lien avec la SNCF et les CFL, ont décidé l'acquisition de 12 nouvelles automotrices électriques TER 2 niveaux tri-caisse destinées à assurer prioritairement les dessertes Métrolor vers Luxembourg sur la base de :

- Conseil Régional de Lorraine : 9 éléments
- CFL : 3 éléments

Le renforcement des infrastructures ferroviaires prévoit:

Côté français:

- La création d'une 4^{ème} voie à Woippy.
- L'aménagement des équipements ferroviaires à la traversée de Thionville.
- L'aménagement de la bifurcation de Frouard.
- La mise en place d'une signalisation plus performante entre Pagny/Moselle et Frouard.

Côté Luxembourg:

Les projets prévus pour augmenter la capacité de l'axe ferroviaire et pour fiabiliser la circulation des trains sont les suivants:

- dans une première étape: mise à trois voies de la ligne entre Luxembourg et Fentange, grâce au réaménagement du triangle de Fentange;
- dans une deuxième étape: dédoublement de l'axe par la construction d'une ligne nouvelle à 2 voies le long de l'autoroute A3.

Les partenaires touchés :

- L'Etat Français
- Le Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg
- Le Conseil Régional de Lorraine
- Réseau Ferré de France
- La SNCF
- Les CFL

Autres partenaires concernés :

- Néant.

Autres projets concernés :

- Néant.

Bénéfices escomptés :

- Délestage de l'autoroute A 31 entre Metz et Luxembourg ainsi que des routes nationales vers le Luxembourg, grâce au transfert des frontaliers de la route vers le train.
- Diminution des problèmes de stationnement aux abords des grands centres lorrains et luxembourgeois.
- Renforcement de la fiabilité et de la régularité des trains circulant sur le sillon lorrain.
- Amélioration des conditions de transport des frontaliers (confort).
- Optimisation des conditions d'utilisation des nouveaux matériels grâce à une coordination de leur exploitation.
- Accroissement de l'attractivité du train par rapport à la route.
- Augmentation des parts de marché du train sur le segment des déplacements des frontaliers.
- Contribution à l'objectif du Gouvernement luxembourgeois de porter à terme le modal split en faveur des transports publics à 25:75.

Délais de réalisation prévus :partie commune

Matériels roulants : livraisons prévues de fin 2003 à fin 2005

côté français

Infrastructures : Début des travaux sur la section Nancy – Metz – Thionville prévue à partir de fin 2002.

Mises en service échelonnées jusqu'à fin 2005.

côté luxembourgeois

Aucune infrastructure prévue.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

Les modalités d'exploitation de la future desserte renforcée Nancy-Metz-Luxembourg seront précisées en lien avec la SNCF et les CFL.

Considérations finales et recommandations :

Le renforcement des capacités des infrastructures de la liaison Nancy-Metz-Luxembourg et l'acquisition de matériel roulant de grande capacité pour la réalisation des dessertes Lorraine-Luxembourg relèvent de deux démarches complémentaires qui se valorisent mutuellement et doivent, à ce titre, bénéficier d'un soutien prioritaires des partenaires.

N° 12	Projet IF-E-2
	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy

Les objectifs recherchés :

Dans le cadre du protocole du 10 avril 2001, le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat du Grand Duché Luxembourg souhaitent poursuivre le renforcement et le développement de la desserte ferroviaire Longwy – Luxembourg proposée aux travailleurs frontaliers.

Description du projet :

- Poursuite du renforcement progressif de la fréquence des dessertes ferroviaires entre Longwy et Luxembourg.
- Création d'une nouvelle halte ferroviaire supplémentaire entre Longwy et Rodange.
- Mise à 2 voies de la ligne Luxembourg – Pétange.

Les partenaires touchés :

- L'Etat Français.
- Le Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg.
- Le Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- La SNCF.
- Les CFL.

Autres partenaires concernés :

- L'EPML.
- L'Agence d'urbanisme du Pôle Européen de Développement.
- Le District urbain de Longwy.
- Les exploitants des services de transports routiers: SEMITUL, Sales-Lentz, Huberty.

Autres projets concernés :

- Redéploiement et complémentarité avec la desserte autocar transfrontalière entre Longwy et Rodange.
- Adaptation de la structure tarifaire transfrontalière "Flexway".

Bénéfices escomptés :

- Délestage du réseau routier et autoroutier vers le Luxembourg.
- Diminution du trafic routier transitant par le centre de Longwy.
- Réduction des problèmes de stationnement aux abords des grands centres lorrains et luxembourgeois, grâce, notamment, à la création de capacités de stationnement adaptées aux abords de la future halte.
- Accroissement de l'attractivité du train par rapport à la route et corrélativement, augmentation des parts de marché du train sur le segment des déplacements des frontaliers.
- Contribution à l'objectif du Gouvernement luxembourgeois de porter à terme le modal split en faveur des transports publics à 25:75.

Délais de réalisation prévus :

Côté français :

Lancement des études relatives à la création de la nouvelle halte au cours du 1^{er} semestre 2002 en vue de sa réalisation.

Côté luxembourgeois :

Les travaux de mise à deux voies de la ligne Pétange - Luxembourg ont débuté en 2001; ils s'échelonnent jusqu'en 2006/2007.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Le renforcement futur des fréquences est lié à la disponibilité de matériel roulant supplémentaire par les CFL.
- Le choix du futur site d'implantation de la halte ferroviaire devra bénéficier d'une accessibilité routière optimale et s'inscrire en cohérence avec les projets d'aménagements locaux.
- Actuellement l'enveloppe budgétaire accordée par le législateur luxembourgeois pour mettre à 2 voies la ligne Pétange - Luxembourg ne permet qu'un dédoublement partiel; une seconde intervention du législateur sera nécessaire pour autoriser l'intégralité du projet prévu.

Considérations finales et recommandations :

La réalisation du projet constitue une priorité et devra se faire en concertation entre les acteurs lorrains et luxembourgeois intéressés.

N° 13	Projet IF-E-4
	Prolongement de l'antenne Bettembourg-Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines

Les objectifs recherchés :

L'objectif prioritaire recherché est le raccordement de la proche région frontalière française au réseau ferroviaire luxembourgeois permettant la création d'un nouveau service de transport en commun ferroviaire attractif vers Luxembourg pour les frontaliers lorrains travaillant au Luxembourg.

Description du projet :

Le protocole signé le 10 avril 2001 entre le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat du Grand Duché du Luxembourg prévoit la création d'une nouvelle liaison ferroviaire voyageurs transfrontalière au travers de la prolongement jusqu'à Volmerange-les-Mines de l'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange (aujourd'hui ligne privée installée sur des emprises appartenant notamment à la société ARBED).

La réalisation des travaux d'infrastructure et l'exploitation de ce nouveau service seront confiées aux CFL (même principe que la liaison Audun-le-Tiche – Esch sur Alzette).

Les partenaires touchés :

- Le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement (France).
- Le Conseil Général de la Moselle.
- Le Conseil Régional de la Lorraine.
- Le Ministère des Transports, Luxembourg.
- Les CFL.
- L'ARBED.

Autres partenaires concernés :

- Le District de Cattenom et environs.
- La Commune de Volmerange les Mines.
- La Ville de Dudelange.

Autres projets concernés :

- Néant.

Bénéfices escomptés :

- délestage de l'autoroute A 31 et des routes nationales vers Luxembourg grâce au transfert des frontaliers de la route vers le train,
- diminution des problèmes de stationnement aux abords des agglomérations frontalières lorraines et luxembourgeoises,
- accroissement de l'attractivité du train par rapport à la route,
- augmentation des parts de marché du train sur le segment des déplacements des frontaliers.

Délais de réalisation prévus :

Les autorités françaises, en l'occurrence le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, ont marqué leur accord de principe pour confier la réalisation des travaux d'infrastructure et l'exploitation aux CFL (lettre du 28 août 2001). Le Ministère des Transports et le Conseil Régional de Lorraine ont dès octobre 2001 entrepris de réunir toutes les parties concernées pour régler les questions d'acquisition des terrains requis et de prise en charge du coût. Les CFL ont élaboré un avant-projet sommaire. L'Arbed a marqué son accord de principe avec l'attribution d'un droit de passage aux CFL.

Réalisation à engager à partir de 2002.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Les CFL devront veiller à disposer du matériel roulant nécessaire.
- Il y aura avantage à prendre en compte le projet de suppression du passage à niveau près de la halte de Dudelage-Ville.

Considérations finales et recommandations :

La réalisation de cet équipement, qui permettra d'offrir de nouvelles possibilités de déplacements aux travailleurs frontaliers du Nord lorrain, doit être soutenue par les partenaires concernés.

N° 14	Projets IF-E-6 et IF-I-1
	Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg – Metz – Strasbourg

Les objectifs recherchés :

Dans le cadre du protocole du 10 avril 2001, le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat du Grand Duché du Luxembourg souhaitent améliorer l'attractivité de la desserte ferroviaire reliant les villes de Bruxelles, de Luxembourg et de Strasbourg, sièges d'institutions européennes

Le Memorandum of Understanding signé le 9 décembre 1999 entre le Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg et la Ministre de la Mobilité et des Transports de Belgique sur l'amélioration des relations entre les 2 pays souligne également le grand intérêt qu'il y a d'améliorer les communications de chemin de fer entre Bruxelles et Luxembourg et de placer ce projet dans la perspective d'une desserte améliorée du corridor ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Metz - Strasbourg, prolongé vers la Suisse et l'Italie du Nord.

Description du projet :

- Renforcer la desserte directe Luxembourg – Metz – Strasbourg.
- Améliorer les performances des infrastructures ferroviaires de la liaison Bruxelles – Luxembourg – Metz – Strasbourg.
- Accroître le confort proposé aux clients en engageant des matériels roulants plus modernes.
- Redéfinition de la politique des arrêts.

Les partenaires touchés :

- Le Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Le Conseil Régional de Lorraine.
- La SNCF.
- Les CFL.
- La SNCB.
- Le ministère de la Mobilité et des Transports de la Belgique.
- La Région Wallonne.

Autres partenaires concernés :

- L'Etat français.
- Le Conseil Régional d'Alsace.

Autres projets concernés :

- Mise en service du TGV Est Européen.
- Optimiser les correspondances en gare de Metz et de Luxembourg entre les trains Grandes Lignes desservant cette liaison et les trains régionaux.

Bénéfices escomptés :

- Développement d'une desserte attractive entre les 3 capitales européennes.
- Réduction et fiabilisation de la durée du temps de parcours en train.
- Améliorer la qualité du service.

Délais de réalisation prévus :

- Mise en œuvre progressive au cours des prochaines années.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- Coopération entre les opérateurs ferroviaires.
- Prise en compte des intérêts régionaux et locaux wallons.
- Détermination d'une éventuelle participation financière luxembourgeoise.

Considérations finales et recommandations :

L'amélioration de l'attractivité de la liaison Bruxelles – Luxembourg – Metz – Strasbourg constitue un objectif majeur pour développer l'accessibilité du Luxembourg et de la Grande Région depuis les deux autres capitales européennes Bruxelles et Strasbourg.

N° 15	Projet IR-F-1
	L700, aéroport de Zweibrücken – Bitche

Les objectifs poursuivis :

En Lorraine et dans le Palatinat occidental, les régions de Bitche et de Zweibrücken/Pirmasens tiennent à ce que la liaison routière Strasbourg - Bitche - Schweyen (frontière) prolonge directement l'autoroute A8. La signification particulière de la route L700 réside dans sa fonction suprarégionale et transfrontalière. La ville de Zweibrücken serait alors reliée de manière optimale au grand réseau routier au nord et au réseau routier suprarégional français au sud. Cette route est une liaison transfrontalière permettant de développer les régions voisines en Allemagne et en France afin de renforcer le commerce, les activités commerciales et l'industrie.

Description du projet :

Le tracé de la nouvelle route mène de la frontière, à Schweyen, directement vers l'A8 au nord, en passant par l'aérodrome de Zweibrücken. Il est prévu de construire une liaison continue de l'autoroute A8 en passant par l'aérodrome de Zweibrücken et Hornbach jusqu'à la route départementale 35A, en direction de Bitche (France). La route L700 délestera dans le futur les communes du trafic passant actuellement sur la B424. Le projet prévoit la construction de 3,5 km environ de la route L700 depuis l'extrémité sud de l'aérodrome de Zweibrücken jusqu'à la frontière franco-allemande (Bitche).

Partenaires concernés :

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

Autres partenaires concernés :

- Aucun.

Autres projets concernés :

- B 10, Pirmasens – Landau.

Utilité escomptée :

Création d'une liaison directe de Strasbourg - Hagenau et Bitche jusqu'à l'A8 dans la région de Zweibrücken / Pirmasens. On attend de cette nouvelle liaison directe entre la Grande Région Saar-Lor-Lux-Trèves/Palatinat occidental et la zone Pamina de grands avantages pour les deux grandes régions. L'amélioration de la liaison transfrontalière doit être considérée dans le contexte de la conversion des installations militaires (ancienne base aérienne de Zweibrücken) en vue de leur utilisation civile. La route nationale jouera un rôle de desserte important aux alentours de l'aérodrome de Zweibrücken.

Délais de réalisation prévus :

- La L700 est achevée depuis fin 1997 au niveau de l'aérodrome.
- Un droit à construire existe pour la zone entre l'aérodrome et la frontière. Le début des travaux de construction d'une première tranche doit intervenir en 2002.
- Achèvement complet d'ici 2004/2005.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

- Aucun.

Considération finale et recommandations :

Le financement d'un montant de quelque 28 millions de DM doit être mis à disposition dans les prochaines années.

N° 16	Projets IF-G-1 et IF-E-5
	Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud

Les objectifs recherchés :

Les objectifs portent sur la création d'un raccordement entre Aubange (B) et Mont Saint Martin (F) d'une voie ferrée permettant la création de sillons supplémentaires fret sur l'axe reliant la Manche/Mer du Nord vers Sud de l'Europe.

Description du projet :

Suite au réaménagement de la ligne 165 dite "Athus-Meuse" et à son électrification en courant alternatif 25 KV du côté belge, la SNCB assure l'écoulement du trafic fret à partir de l'horaire 2002 par cette ligne. La SNCB libère ainsi des capacités sur la ligne 162 (Bruxelles – Luxembourg) pour le trafic voyageurs.

Au Luxembourg, la maîtrise du volume du trafic fret sera assuré par la mise à double voie du tronçon entre Pétange et Luxembourg, par le raccordement de la 3e voie au triangle de Fentange ainsi que par l'augmentation de la capacité sur l'axe Luxembourg-Bettembourg et sur l'axe direct Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg.

Par le Memorandum of Understanding du 11 décembre 2000, il a été retenu que:

- En France, les aménagements destinés à améliorer la fluidité du trafic entre Bettembourg, Metz et Nancy sont notamment prévus dans le cadre du contrat de plan Etat-Région Lorraine pour 2000-2006,
- Le nouvel axe de fret en provenance de la Belgique via l'Athus-Meuse sera raccordé à un itinéraire de délestage vers Mont-St-Martin - Longwy - Conflans-Jarny.
- Les signataires du mémorandum of Understanding s'engagent à agir de telle sorte que l'itinéraire principal (Meuse - Pétange – Luxembourg/Esch-sur-Alzette - Bettembourg - France) puisse continuer à être utilisé prioritairement de façon à y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe.

Les partenaires touchés :

- Le Ministère de la Mobilité et des Transports, Belgique.
- La Région Wallonne.
- La Société Nationale des Chemins de Fer Belges.
- Le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, France.
- Le Conseil Général de la Moselle.
- La Société Nationale des Chemins de Fer Français.
- Le Ministère des Transports, Luxembourg.
- Les CFL.

Autres partenaires concernés :

- Le Conseil Régional de la Lorraine.

Autres projets concernés :

- Néant.

Bénéfices escomptés :

- Augmentation des capacités et des sillons pour le trafic fret

Délais de réalisation prévus :

Côté Belgique

Au plus tôt 2004 ou ultérieur.

Côté France

La construction du raccordement d'Athus et l'achèvement de la mise au gabarit conteneur des tunnels de l'itinéraire Longwy - Toul s'échelonneront sur la période 2002-2004.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

Le tracé de l'axe ferroviaire qui devra traverser le Pôle de développement européen ou emprunter un itinéraire de contournement qui reste à définir.

Considérations finales et recommandations :

Grâce au Memorandum of Understanding sur le développement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine signé le 11 décembre 2000 entre les Ministres en charge des Transports en Belgique, en France et au Luxembourg, le dossier a pu trouver une solution satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées.

Le projet de création du **RTEFF [Réseau TransEuropéen de Fret Ferroviaire]** initié par la Communauté Européenne, doit être mené en préservant les possibilités de développement des trafics fret et voyageurs des différents partenaires intéressés.

N° 17	Projet IR-H-1
	A 1, échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Nordrhein-Westfalen)

Les objectifs poursuivis :

Achèvement de la liaison transeuropéenne de Hambourg-Cologne en direction de Saarbrücken et de Trier par Luxembourg – Metz – Nancy, en direction du sud de la France.

L'autoroute A1 fait partie du réseau routier transeuropéen dans la Grande région et revêt une importance primordiale pour les transports internationaux. Son achèvement par la jonction dans le massif de l'Eifel entre Daun et Blankenheim (Rhénanie du Nord-Westphalie) permettra de relier la région de Trier directement aux pôles économiques de Rhénanie du Nord-Westphalie. L'A1 améliore considérablement l'attractivité de la région de l'Eifel et contribue à délester l'autoroute A61 voisine sur la rive gauche du Rhin.

Description du projet :

Le tronçon d'autoroute réalisant la jonction entre l'échangeur Vulkaneifel à Mehren et Blankenheim représente environ 34 km, dont près de 22,7 km en Rhénanie-Palatinat et quelque 9,9 km en Rhénanie du Nord-Westphalie. Les coûts totaux des tronçons de l'A1 non encore en construction s'élèvent à près de 800 millions de DM, y compris la partie sur le territoire de Rhénanie du Nord-Westphalie. La part côté Rhénanie-Palatinat s'élève à quelque 600 millions de DM, et celle côté Rhénanie du Nord-Westphalie à quelque 200 millions de DM.

Partenaires concernés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz

Autres partenaires concernés :

- Services de construction routière du Land de Rhénanie du nord-Westfalie

Autres projets concernés :

- Le projet comprend également la construction de la B410 de l'embranchement de Gerolstein (L67) jusqu'à la B421 près de Dockweiler.

Bénéfices escomptés :

Création d'une liaison autoroutière directe de la Sarre vers la Rhénanie du Nord-Westphalie, en passant par la Rhénanie-Palatinat

Délais de réalisation prévus :

- La section Daun – Kelberg est en construction.
- Des enquêtes publiques sont en cours pour les autres sections. Si la planification se déroule de manière optimale, le droit de construire pour la réalisation de la continuité pourrait être acquis en 2003.
- Après garantie de financement par le gouvernement fédéral, la continuité pourrait être achevée d'ici 2010 au plus tard.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

La directive UE relative à la protection des oiseaux donne actuellement lieu à l'étude et à la déclaration d'une zone de protection des oiseaux voisinant l'autoroute A1.

Considérations finales et recommandations :

L'établissement de plans juridiquement valables et la garantie de financement sont un objectif essentiel afin de réaliser effectivement la continuité d'ici 2010.

N° 18	Projet IR-H-2
	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61)

Les objectifs visés :

- Extension des liaisons transeuropéennes ouest-est depuis les ports de l'Atlantique jusqu'à la région Rhin-Main en passant par Liège - Bitburg – Wittlich.
- Création d'une liaison de grande capacité performante entre les pôles économiques de la région Rhin-Main et Liège/Bruxelles ainsi que Anvers/ Rotterdam/Amsterdam.

Description du projet :

La nouvelle route fédérale 50 est appelée à prolonger l'A 60 en construction au niveau de Wittlich comme route B50 à quatre voies jusqu'à Hochscheid (B50 / B327). La route fédérale doit prolonger la B50 existant et devant être élargie à quatre voies jusqu'à l'A61 à hauteur de Rheinböllen. Le tronçon complet a une longueur de 75 kilomètres environ, dont près de 13 kilomètres sont déjà à quatre voies ou devront être achevés d'ici 2003.

Partenaires concernés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

Autres partenaires concernés :

- Aucun.

Autres projets concernés :

- A64, contournement de Trier par l'ouest.
- D'autres contournements de localités sur les routes nationales sont également concernés.

Bénéfices escomptés :

- Aménagement de l'espace du Hunsrück et desserte de l'aéroport de Hahn.
- Désenclavement de l'espace rural ; la meilleure accessibilité de ces espaces et de l'aéroport de Hahn bénéficieront tant au plan économique que touristique à la région Eifel-Hunsrück, à la Vallée de la Moselle ainsi qu'à la région Rheinhessen-Nahe.

Délais de réalisation prévus :

- De l'ouest vers l'est la section prévue entre l'autoroute A1 (Wittlich) jusqu'à Longkamp doit être achevée d'ici 2006.
- L'objectif est également d'obtenir que jusqu'en 2006 le tronçon de l'est vers l'ouest entre Simmern et l'aéroport de Hahn passe entièrement à quatre voies.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

Les effets éventuels de la directive de l'UE relative à la protection des oiseaux sont actuellement en cours d'examen.

Considérations finales et recommandations :

Des plans juridiquement valides doivent être élaborés rapidement pour la construction neuve et l'extension de la B50. Les délais d'achèvement visés sont raisonnables et devraient être tenus. Pour la réalisation de la traversée haute de la Moselle à Zeltingen, on favorise du côté du gouvernement régional et du gouvernement fédéral un modèle de concession (financement par péage).

N° 19	Projet IR-H-3
	A 64, contournement Nord de Trier

Les objectifs poursuivis :

L'A64, que l'on nomme contournement Nord de Trier, est une autre liaison transeuropéenne desservant les régions frontalières Luxembourg – Trier. La continuité de quelque 10 km de long contribuera à long terme à améliorer l'attractivité du site.

Description du projet :

Aujourd'hui, l'A64 s'achève à la jonction avec la B52. Dans le cadre du contournement nord de Trier, il manque une continuité de 10 km environ entre l'A64 et la jonction avec l'autoroute A1 au niveau de Schweich. Dans la poursuite de la liaison autoroutière Luxembourg-Trier, il faudra combler à moyen ou à long terme le maillon manquant entre l'extrémité actuelle de l'autoroute et l'embranchement de Schweich à travers le Meulenwald.

Partenaires concernés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

Autres partenaires concernés :

- Aucun.

Autres projets concernés :

- Nouvelle B50, traversée haute de la Moselle.
- Construction de la nouvelle B51, contournement Ouest de Trier.

Bénéfices escomptés :

- Continuité de la liaison transeuropéenne Hambourg - Cologne - Trier - Luxembourg - Metz - Nancy – en direction du Sud de la France.
- Desserte de la région frontalière Luxembourg - Trier.
- Désenclavement de l'espace rural.

Délais de réalisation prévus :

La mesure est classée sous « autres besoins » dans le plan des besoins de la loi relative à l'extension du réseau routier de l'Allemagne fédérale. En raison du classement peu urgent dans le plan des besoins, aucune conclusion ne peut être formulée quant au déroulement concret de la planification ou quant à sa réalisation.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

Le projet touche l'espace naturel et de détente Meulenwald.

Considérations finales et recommandations :

La planification et la construction de la continuité doit être poursuivie à moyen ou long terme comme partie d'une liaison autoroutière suprarégionale. Il reste à attendre la nouvelle évaluation de l'urgence dans le cadre de l'actuel examen du plan des besoins du gouvernement fédéral.

N° 20	Projet IF-H-1
	Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trier-Koblenz

Les objectifs poursuivis :

Les 3 trains Interregio circulant actuellement entre Trier et Luxembourg et la cadence de circulation de 2 heures des trains Interregio sur la ligne de la Moselle entre Trier et Koblenz vers Cologne et la région de la Ruhr doivent être maintenus.

Description du projet :

Avec la mise en service de la nouvelle ligne Cologne – Francfort fin 2002, la DB AG voulait mettre un terme à la circulation des trains Interregio sur la ligne de la Moselle vers Luxembourg et Saarbrücken. Lors d'une entrevue entre le Land de Rhénanie-Palatinat et la DB AG, le 5 septembre 2001, il put être obtenu de la part de la DB AG que les trains Interregio puissent en principe être conservés sur la ligne de la Moselle avec extension vers Luxembourg. Une paire de trains supplémentaire circulera entre Trier et Luxembourg. Une paire de trains en moins circulera sur le tronçon Moselle. Toutefois, la liaison Saarbrücken – Trier sera entièrement abandonnée.

Partenaires concernés :

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz.
- DB AG.
- CFL.

Autres partenaires concernés :

Saarländisches Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.

Autres projets concernés :

- Liaison ferroviaire Luxembourg / Saarbrücken – Trier.
- Extension de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trier.
- Liaison ferroviaire dans la relation Luxembourg – Frankfurt.

Bénéfices escomptés :

Conservation de la connexion de Luxembourg, de la région de Trier et des localités importantes de la Moselle au réseau à longue distance de la Deutsche Bahn AG.

Délais de réalisation prévus

Les trains Interregio devant initialement être supprimés continueront de circuler après le changement d'horaires en décembre 2002.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement

L'on ne dispose d'aucun accord définitif de la Deutsche Bahn AG quant à la durée pendant laquelle les trains Interregio continueront de circuler au-delà du changement d'horaires en décembre 2002. En outre, 4 paires entre Saarbrücken et Trier sont supprimées pour lesquelles il faudra vraisemblablement commander des prestations au titre du transport régional. Le financement n'en est pas encore été assuré.

Considérations finales et recommandation

Il importe avant tout que les trains Interregio continuent dans un premier temps à circuler sous la responsabilité de la Deutsche Bahn AG. Il convient de vérifier si ces trains ne peuvent pas également être incorporés dans des concepts de marketing généraux afin d'en accroître la demande.

N° 21	Projet IF-H-2
	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trier

Les objectifs poursuivis :

Dans le but d'améliorer et d'accélérer le trafic ferroviaire entre Trier et Luxembourg de même que de mieux établir les horaires, il est nécessaire d'étendre l'infrastructure sur la partie allemande entre Trier et Luxembourg.

Description du projet :

- Extension à 2 voies du pont enjambant la Moselle à Karthaus, lequel ne compte qu'une seule voie.
- Augmentation des vitesses au niveau du pont enjambant la Moselle.
- Elimination des points de conflit entre le trafic de passagers et le trafic de marchandises en raison des nombreuses jonctions à niveau.
- Aménagement complet à 2 voies de Trier jusqu'à la frontière près de Wasserbillig.

Partenaires concernés :

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz.
- DB AG.
- CFL.

Autres partenaires concernés :

- Communes en Rhénanie-Palatinat.

Autres projets concernés :

- Relation ferroviaire Luxembourg – Trier - Saarbrücken
- Trafic Interregio Luxembourg / Saarbrücken –Trier – Koblenz.
- Liaison ferroviaire dans la relation Luxembourg – Frankfurt.
- Extension à deux voies du tronçon Sandweiler - Luxembourg et construction nouvelle d'une ligne Luxembourg - Findel (aéroport) – Kirchberg.

Bénéfices escomptés :

L'aménagement de l'infrastructure permet d'améliorer l'offre de transports ferroviaires de passagers et surtout le temps de trajet entre Trier et Luxembourg, avec à la clé une augmentation de la demande. Concernant le trafic de marchandises, l'on pourra mieux aménager les horaires.

Délais de réalisation prévus :

- Après 2006.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

Le gouvernement fédéral est compétent en matière de financement côté allemand car il supporte la responsabilité générale pour les infrastructures ferroviaires.

Considérations finales et recommandations :

Le Land de Rhénanie-Palatinat a demandé en l'an 2000 l'inscription des mesures décrites au schéma directeur des transports allemands auprès du ministère des transports, de la construction et du logement.

N° 22	Projet IF-H-3
	Liaison voyageurs Luxembourg – Frankfurt

Les objectifs poursuivis :

Création d'une liaison rapide et confortable entre Luxembourg et l'aéroport de Frankfurt et la gare centrale de Frankfurt.

Description du projet :

Les places bancaires Luxembourg et Frankfurt nécessitent une liaison directe rapide par chemin de fer. Au niveau de l'aéroport de Frankfurt, il existe la possibilité d'emprunter des trains à grande vitesse vers le Nord et le Sud de l'Allemagne. Le service est assuré par des trains pendulaires. L'offre doit circuler à une cadence de 2 heures.

Partenaires concernés :

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.
- DB AG.
- CFL.

Autres partenaires concernés :

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.

Autres projets concernés :

- Trains Interregio Luxembourg – Trier – Koblenz.
- Liaison ferroviaire Luxembourg / Saarbrücken – Trier .

Bénéfices escomptés :

Augmentation de la demande de prestations de transport par le rail sur la relation Luxembourg – Frankfurt/Main par le biais d'une amélioration notable de l'offre en termes de durée de trajet et de confort.

Délais de réalisation prévus :

- Vers 2006.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

- Vérifier (du côté allemand) si la nouvelle relation est un produit du trafic à longue distance ou des transports régionaux (côté luxembourgeois, la relation fait partie des transports ferroviaires à longue distance).
- Elaboration d'horaires attractifs entre Koblenz, Mainz et Frankfurt/Main.
- Financement des prestations ferroviaires supplémentaires.
- Appel d'offres européen pour les prestations ferroviaires s'il s'agit d'un projet relevant des transports régionaux.
- Coordination entre les chemins de fer allemands et luxembourgeois.

Considérations finales et recommandations :

Les trains Interregio étant conservés, une liaison directe Luxembourg – Frankfurt/M permettrait à Trier et aux localités les plus importantes de la vallée de la Moselle de bénéficier d'une liaison continue vers le sud et Frankfurt/Main, en plus d'une relation continue vers le nord.

N° 23	Projets IR-I-1 et IR-G-1
	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 - A28) formant une liaison autoroutière directe -A31 - E411. Raccordement de la A13 à la A28 aux abords de Sélange

Les objectifs recherchés:

- L'objectif primaire du projet est d'assurer un itinéraire direct entre l'E411 et l'A31 par la création d'une jonction autoroutière et l'aménagement des infrastructures existantes.
- L'objectif secondaire est de profiter de cette nouvelle infrastructure routière pour y connecter près de Sélange la A13 qui serait à prolonger au-delà de la frontière belgo-luxembourgeoise.

Description du projet:

Du côté franco-belge le projet consiste en la réalisation:

- d'une nouvelle liaison autoroutière de 8 km entre l'E411 (à Hondelange) et la frontière française à Aubange,
- de la mise à 2x2 voies et aux normes autoroutières de la RN52/de l'A30 entre la frontière belge et l'A31.

Du côté luxembourgeois le projet consiste en la réalisation:

- du prolongement de l'autoroute A13 sur une longueur de 6 km. Le projet prend son départ au rond-point « Biff » (échangeur de la A13 avec la N5/E44), passe entre les localités de Linger et de Haucharage, contourne la localité de Clemency par le sud et se raccorde à la A28 (belge) à l'Est de Sélange.

Les partenaires touchés:

- L'Etat français.
- Région Wallonne – Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées.

Autres partenaires concernés:

- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseils Généraux de Meurthe et Moselle et de Moselle.
- District Urbain de Longwy.
- Ministère luxembourgeois de l'Intérieur, Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme [DATUR].

Autres projets concernés:

- La liaison de Micheville et la voie d'évitement d'Audun-le-Tiche.

Bénéfices escomptés:

a. La liaison principale entre la E411 et la A31:

- Amélioration des fonctions de desserte locale, d'échange et de transit international Benelux-France.
- Développement d'un itinéraire alternatif en cas d'incident sur le couloir que constitue la E411 entre Arlon, Luxembourg et Thionville.
- Délestage sensible du niveau des flux dans la traversée autoroutière du Grand-Duché vers le sillon lorrain, et particulièrement du boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg.

b. Le raccordement de la A13 par une jonction sur la A28 près de Sélange:

- Amélioration de la desserte des zones d'activités dans le bassin sud du Luxembourg, zones susceptibles d'être étendues par la revalorisation des friches industrielles.
- Augmentation de la fiabilité du réseau autoroutier luxembourgeois grâce à réalisation d'un maillage plus intense par une meilleure interconnexion avec les réseaux limitrophes.
- Création d'un itinéraire de rechange à profiter en cas de problèmes (accident, chantier, surcharge momentanée) sur les infrastructures principales orientées vers la Ville de Luxembourg. (Aujourd'hui il est pratique courante de déverser en pareils cas la circulation sur le réseau de voie normale où sur son passage à travers les zones habitées elle est à l'origine de nombreux problèmes de sécurité et de dégradation de la qualité de vie des résidents).
- La création d'une deuxième infrastructure sur le territoire du Grand-Duché assurant la liaison entre l'autoroute d'Arlon (A6/E25) et l'autoroute de Thionville (A3/E25) tracée de façon à éviter la périphérie de la Capitale.

Délais de réalisation prévus:

Côté français:	2002	Mise aux normes autoroutières de la section Crusnes-Mexy.
	Vers 2006	Mise à 2x2 voies de la section Mexy-Pulventieux.
	Après 2006	Mise à 2x2 voies de la section Pulventieux-frontière belge et doublement du tunnel d'Hayange.
Côté belge:		L'étude d'incidence sera lancée fin 2001.
	2003 - 2004	Phase I comportant la construction du viaduc de Messancy.
	2004 - 2006	Phase II comprenant la construction de l'autoroute proprement dite sur une longueur de 8 km
Côté luxembourgeois:		Une étude préliminaire a démontré la faisabilité technique de ce projet. Les études techniques n'ont pas encore commencé.
	2004	Réalisation des études techniques.
	Vers 2007	Démarrage des travaux

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Côté français: | <ul style="list-style-type: none">• Le montant élevé de l'investissement (estimé à près de 150 MF sur l'ensemble de l'itinéraire) nécessitera la finalisation d'accords avec les partenaires locaux. |
| Côté belge: | <ul style="list-style-type: none">• Le financement des investissements se cumulant à 1.530.- millions de francs belges n'est pas encore assuré |
| Côté luxembourgeois: | <ul style="list-style-type: none">• Transposition en droit national luxembourgeois de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.• Présence du massif forestier du « Jongeboesch » au sud-ouest de Clemency.• Nécessité d'élaborer une nouvelle conception sur le plan de la voirie normale afin d'équilibrer les pertes de capacité sur la Collectrice du Sud [A13] dues à l'augmentation des flux du trafic international (conception à développer dans le cadre du plan sectoriel « Transports »). |

Considérations finales et recommandations:

- Il convient de veiller à la connexion optimale de la future liaison directe E 411 – A 31 avec le projet autoroutier nord-sud (ancien projet A 32).
- Le prolongement de la A13 au-delà de la frontière belgo-luxembourgeoise et son raccordement à la future A28 est un projet d'un intérêt vital pour l'organisation de la circulation tant au Grand-Duché que dans la Grande Région. Son inscription au programme pluriannuel est à prévoir.

N° 24	Projets IR-I-2 et IR-J-1
	Liaison Wemperhaard – St Vith (N62) Transversale Bitburg – Bastogne entre les A60/A27 à l'Est et la A26 à l'Ouest

Les objectifs recherchés :

La mise en valeur de la N62 entre la frontière luxembourgeoise au lieu-dit «Wemperhaard » et la A27 près de St Vith poursuit deux objectifs :

- Création d'une liaison performante entre la E421/N7 sur le territoire luxembourgeois et la A27 en Belgique près de St Vith qui ensemble avec la A60 constitue une liaison autoroutière entre la A1 près de Wittlich et la Ville de Liège.
- Mise en place d'une transversale douce entre la A27 au nord-est (St Vith) et la A26 au sud-ouest (Bastogne) profitant à côté de la N62 sur territoire belge, la N12 et la N20 sur territoire luxembourgeois et la N874 en territoire belge.

Description du projet :

Le lieu-dit «Wemperhaard » situé à l'extrémité nord-est du Grand-Duché de Luxembourg en bordure directe de la frontière belge est le point de convergence de deux importantes infrastructures routières du Luxembourg, à savoir la route nationale N12 et la route et la route européenne E421 (N7).

Après la mise en service complète de la Route du Nord, qui est une autoroute reliant l'entité de la Nordstaad (Diekirch/Ettelbrück) à la Ville de Luxembourg, et après la réalisation de mesures complémentaires comme le contournement de Hosingen, la route européenne E421 aura comme vocation d'être la principale liaison nord-sud du Grand-Duché.

La route nationale N12, prévue d'être améliorée par les mesures sélectives comme le contournement de Troisvierges, dessert via la N18 un des plus grands zonings industriels de l'Oesling près de Lentzweiler au nord-ouest de Clervaux et se prolonge en direction du sud-ouest pour se rapprocher de la frontière belge près de Allerborn. En déviant sur la N20 qui en territoire belge devient la N874 il est possible de rejoindre aux abords de Bastogne la A26 Neufchâteau-Liège.

Entre la frontière belgo/luxembourgeoise et la Ville de St. Vith la N62 accusant aujourd'hui un tracé sinueux inscrit dans un terrain accidenté tout en traversant deux agglomérations importantes (Oudler et Grufflange) serait à substituer par un tracé parallèle de contournement des agglomérations précitées débouchant sur la N62 modernisée depuis le village de Grufflange jusqu'à la A27 à St.Vith. Ceci afin d'obtenir un tracé et une géométrie compatible avec la nouvelle vocation.

Les partenaires touchés :

- Région wallonne – Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.
- Le ministère des Travaux Publics – Administration des Ponts et Chaussées.

Autres partenaires concernés :

- Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz
- Sicler : Syndicat Intercommunal pour la Promotion du Canton de Clervaux [LUX].

Bénéfices escomptés :

- Désenclavement de la région nord du Grand-Duché de Luxembourg par une liaison directe à un grand axe international.
- Amélioration des communications entre la A26 à l'Ouest et la A27 à l'Est.
- Délestage du trafic sur la E421 (Aachen – St Vith – Luxembourg) au Nord du Grand-Duché.

Délais de réalisation prévus :

Côté luxembourgeois :

Route du Nord [A7] entre la Nordstad (Diekirch/Ettelbruck) et la Capitale :
Ouverture prévue pour 2007.

Contournement de Hosingen [E421/N7] et contournement de Troisvierges [N12] :
Avant-projets en cours.

Côté belge :

Actuellement, aucune modernisation de la N874 n'est prévue, en attendant les conclusions de l'étude de mobilité qui va être lancée en 2002 pour la ville de Bastogne.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- La réalisation du réaménagement du carrefour au lieu-dit «Wemperhaard » qui est le point de convergence de la E421/N7, de la N12 et la N62 en giratoire se heurte à des problèmes de participation financière de la part des autorités belges pour la branche entrant en territoire belge [N62].
- Problèmes avec les autorités locales.

Considérations finales et recommandations :

- Le projet visant le réaménagement de la N62 entre le nouveau giratoire de Wemperhaard et la A27 près de St Vith contribue à la mise en place d'un réseau routier bien structuré et hiérarchisé. Sa réalisation est à programmer pour l'horizon 2007/2008.
- La liaison entre la A26 près de Bastogne et la A27 près de St Vith profitant des routes nationales N12 et N20 en territoire luxembourgeois et des routes nationales N62 et N874 en territoire belge ne peut représenter qu'une transversale douce. Elle ne peut pas remplacer une vraie transversale Est-Ouest à aménager de préférence au nord du Grand-Duché, là où les deux autoroutes se rapprochent géographiquement.
- Le projet de construction d'une transversale entre la A60 près de Bitburg et la A27 près de Bastogne, s'inscrivant dans un paysage à morphologie compliquée nécessitant la traversée de plusieurs vallées profondes, comme celles de la Prüm, de l'Our et de la Clerve, est à abandonner.

N° 25	Projet IF-I-2
	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas

Les objectifs recherchés :

Les objectifs recherchés par ce projet sont:

- Le raccordement du Grand-Duché à la ligne à grande vitesse reliant Bruxelles et Cologne.
- L'amélioration de la liaison vers la région liégeoise et les Pays-Bas.

Description du projet :

Le projet sert à rechercher une amélioration de l'offre touristique dans le domaine du transport de voyageurs, ainsi qu'une utilisation plus poussée pour le trafic fret sur cette ligne ferroviaire.

Le Memorandum of Understanding signé le 9 décembre 1999 entre Madame Isabelle Durant, Ministre de la Mobilité et des Transports du Royaume de Belgique, et Monsieur Henri Grethen, Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg, prévoit e.a. "de préciser l'échéancier de réalisation et de financement du projet d'électrification de la ligne belge N° 42 et de définir le cadre de l'exploitation de la relation voyageurs par chemin de fer entre Luxembourg et Liège".

Les partenaires touchés :

- CFL.
- SNCB.

Autres partenaires concernés :

- Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.
- Ministère de Transports (Luxembourg).
- Ministère de la Mobilité et des Transports (Belgique).
- Région Wallone – Ministère Wallon des Transports.

Autres projets concernés :

- Aménagement de la tête Nord en Gare de Luxembourg (viaduc de Pulvermühle).
- Raccordement de Kirchberg et de Findel.
- Modernisation de l'infrastructure avec relèvement de la vitesse sur la ligne 42 et 43.

Bénéfices escomptés :

- Augmentation de la qualité pour les clients du rail.
- Développement touristique des Ardennes (Luxembourg et Belgique).
- Désenclavement d'une région défavorisée entre deux grands pôles d'attraction
- Réduction des coûts externes générés par le besoin de mobilité par le recours possible à un moyen de transport plus respectif de l'environnement naturel.

Délais de réalisation prévus :

1^{er} semestre 2002.

N° 26	Projet IR-J-2
	A 60, frontière germano-belge près de Steinebrück – Bitburg – Wittlich

Les objectifs poursuivis :

Extension de la liaison transeuropéenne ouest-est depuis les ports de l'Atlantique jusque dans la région Rhin/Main, en passant par Liège - Bitburg – Wittlich. La A60 relie la Rhénanie-Palatinat au réseau autoroutier belge. Le Land bénéficie ainsi d'un accès important aux agglomérations du Nord de la France, de la Belgique et des Pays-Bas. L'attractivité géographique du Land par rapport aux voisins occidentaux s'améliore de manière décisive eu égard à ses relations.

Description du projet :

La section entre Bitburg et Wittlich avec raccordement à l'autoroute A1 est en construction et doit être ouverte entièrement à la circulation en 2003. L'A60 fait partie du réseau routier transeuropéen.

Nouvelle construction de l'autoroute fédérale A60 depuis la frontière à Steinebrück jusqu'à l'A1 à Wittlich en passant par Bitburg.

Partenaires concernés :

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

Autres partenaires concernés :

- Aucun.

Autres projets concernés :

- Poursuite comme route nationale B50 nouvelle avec traversée haute de la Moselle jusqu'à l'aéroport de Frankfurt-Hahn, de même que
- extension jusqu'à la jonction avec l'A61 près de Rheinböllen.
- Sont également concernés des contournement de localités par des routes nationales.

Bénéfices escomptés :

- Desserte de la zone Eifel, Moselle et Hunsrück par le réseau suprarégional et raccordement à celui-ci.

Délais de réalisation prévus :

- Badem à Landscheid : achèvement prévu fin 2002 / début 2003.
- Landscheid à Wittlich (A1/A60) : achèvement prévu fin 2002 / début 2003.

Conflits possibles, y compris difficultés de financement :

- Aucun.

Considérations finales et recommandations :

Le projet de construction doit être mené à terme rapidement d'ici 2002/3.

N° 27	Projet IR-K-1
	Echange d'informations de trafic

Les objectifs recherchés :

Les objectifs poursuivis par ces projets sont :

- de pouvoir s'adresser aux usagers de la route dans une langue qui leur est familière et sur une station de radio qu'ils ont l'habitude d'écouter ;
- d'informer tous les usagers de la route de la présence des problèmes concernant le déroulement de la circulation et de leur communiquer le temps de parcours approximatif pour traverser la zone affectée en restant sur leur itinéraire initial.

Description du projet :

Dans les dernières années presque tous les pays de l'Europe se sont dotés de systèmes informatisés pour la gestion du trafic sur les réseaux autoroutiers. Les moyens usuels pour communiquer avec les usagers de la route sont les panneaux à messages variables (PMV) montés sur des portiques installés sur les autoroutes.

Pour perfectionner le système de la gestion électronique il faut pouvoir contacter les usagers plus à l'amont des zones à problèmes (embouteillage, accident etc.) ce qui se fait le mieux par un média trafic info (RDS – TMC : Radio Data System – Traffic Message Channel).

Le problème majeur est de mettre les usagers concernés à l'écoute d'une radio diffusant leurs émissions dans une langue qui leur est familière. Il ne suffit certainement pas d'émettre en plusieurs langues les messages à l'attention des usagers de la route par un poste de radio national, peu sinon pas écouté par les étrangers, mais il faut échanger les données et informations du trafic au niveau de la Grande Région et les diffuser sur tous les radios trafic de la Grande Région.

Les partenaires touchés :

- Tous les partenaires de la Grande Région.

Autres partenaires concernés :

- Groupe de travail œuvrant dans le cadre du projet CENTRICO recherchant à court terme un échange de messages TMC et à long terme un échange de toutes les informations de trafic en format DATEX.
- Les sociétés de radio diffusion.

Bénéfices escomptés :

- Apporter une contribution à la sécurisation du trafic routier.
- Inciter le trafic de transit à contourner à grande échelle la zone de conflit ;
- Amener les navetteurs (étrangers ou indigènes) à changer de mode de transport en les guidant vers des plates-formes intermodales leur permettant de garer leurs voitures et de continuer leur chemin par un moyen de transport en commun.
- Eviter est le déversement du trafic coincé sur les réseaux de voirie inférieure où il doit se frayer son chemin à travers de nombreuses agglomérations créant sur son passage des problèmes de sécurité et dégradant la qualité de vie des résidents.

Délais de réalisation prévus :

Ce projet doit bénéficier d'une priorité absolue.

Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :

- L'idée doit être approfondie en s'appuyant dans un premier temps sur des sondages d'écoute.
- Seul un niveau d'information de 25 % environ rendrait le projet intéressant.

Considérations finales et recommandations :

Il convient que les organismes réciproques émettent la même information avec un niveau de qualité élevé. La création d'un organisme unique permettrait d'éviter tout déphasage dans l'information.

A remplacer cette feuille par le plan montrant les infrastructures existantes

Ersetzen Sie dieses Blatt durch die Karte der bestehenden Infrastrukturen

Les projets routiers

N°	Projet	Description
1	IR-A-1	Liaison routière N33 – B 269 entre St Avold et Saarlouis.
2	IR-A-2	Liaison entre la N153 (Lorraine) et les B407/B51/A64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A8 reliant Saarbrücken au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.
6	IR-B-1	Construction de l'autoroute A8/A13 entre Saarbrücken et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.
7	IR-B-2	B10, mise à 2x2 voies de la liaison Pirmasens – Landau.
9	IR-E-1	Liaison de Micheville / Déviation d'Audun-le-Tiche.
10	IR-E-2	Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain.
15	IR-F-1	L700, aéroport de Zweibrücken – Bitche.
17	IR-H-1	A 1, échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).
18	IR-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).
19	IR-H-3	A 64, contournement Nord de Trier.
23	IR-I-1 + IR-G-1	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 - A28) formant une liaison autoroutière directe A31 – E411. Raccordement de la A13 à la A28 aux abords de Sélange.
24	IR-I-2 + IR-J-1	Liaison Wemperhaard – St Vith (N62). Transversale entre les A60/A27 à l'Est et la A26 à l'Ouest : Bitburg – Bastogne.
26	IR-J-2	A 60, frontière germano-belge près de Steinebrück – Bitburg – Wittlich.
27	IR-K-1	Echange d'informations de trafic (sans illustration).

A remplacer cette feuille par le plan montrant les projets routiers

Ersetzen Sie dieses Blatt durch die Karte der Straßenbauprojekte

Les projets ferroviaires

N°	Projet	Description
3	IF-A-1 + IF-E-7	TGV-Est Européen: raccordement du Grand-Duché de Luxembourg», de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat.
4	IF-A-2 + IF-A-3	Circulation ininterrompue des trains entre Metz et Saarbrücken jusqu'à la mise en service du nouveau matériel roulant équipé avec le système de sécurité allemand Indusi. Desserte de Forbach par le train-tram de Saarbrücken.
5	IF-A-4	Amélioration des relations de transport en commun entre Perl, Apach et Thionville.
8	IF-B-1	Aménagement d'une relation de transports en commun entre le Luxembourg et Saarbrücken.
11	IF-E-1 + IF-E-3	Développement de la liaison ferroviaire Nancy-Metz-Luxembourg par l'utilisation de matériels à deux niveaux et par le renforcement de la capacité des infrastructures.
12	IF-E-2	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy.
13	IF-E-4	Prolongement de l'antenne Bettembourg – Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines.
14	IF-E-6 + IF-I-1	Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg - Metz – Strasbourg.
16	IF-G-1 + IF-E-5	Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud.
20	IF-H-1	Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trier-Koblenz.
21	IF-H-2	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trier.
22	IF-H-3	Liaison voyageur Luxembourg – Frankfurt.
25	IF-I-2	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas.

A remplacer cette feuille par le plan montrant les projets ferroviaires

Ersetzen Sie dieses Blatt durch die Karte der Eisenbahnprojekte