



**7<sup>ÈME</sup> SOMMET DES EXECUTIFS DE LA GRANDE REGION**

**GROUPE DE PROJET TRANSPORTS**

**"INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT"**

**2003**

## Sommaire

N°	Projet	Description	Page
1	<b>IRS-A-1</b>	Liaison routière N33 – B 269 entre St Avold et Saarlouis.	5
2	<b>IRS-A-2</b>	Liaison entre la N 153 (Lorraine) et les B 407/B 51/A 64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A 8 reliant Sarrebruck au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.	7
3	<b>IRS-A-3</b>	Réalisation d'une liaison A 4 France - A 620 Allemagne	9
4	<b>IRS-A-4</b>	RD 32 – Liaison entre les deux Eurozones/Nouvelle liaison Forbach-Sarrebruck	10
5	<b>IFE-A-1 + IFE-E-7</b>	TGV-Est Européen : Raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat.	12
6	<b>IFE-A-2 + IFE-A-3</b>	Etude de la desserte de Forbach par le train-tram de Sarrebruck	15
7	<b>IFE-A-4</b>	Remise en service des trains voyageurs entre Perl, Apach et Thionville.	17
8	<b>IRS-B-1</b>	Construction de l'autoroute A 8/A 13 entre Sarrebruck et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.	19
9	<b>IRS-B-2</b>	B 10, mise à 2 x 2 voies de la liaison Pirmasens – Landau.	21
10	<b>IFE-B-1</b>	Aménagement d'une relation de transport en commun entre le Luxembourg et Sarrebruck.	23
11	<b>IRS-E-1</b>	Bassin de l'Alzette – Liaison nord-sud A 30 en France/ A 4 au Luxembourg	25
12	<b>IRS-E-2</b>	Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain.	28
13	<b>IFE-E-1 + IFE-E-3</b>	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.	29
14	<b>IFE-E-2</b>	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy.	32
15	<b>IFE-E-4</b>	Prolongement de l'antenne Bettembourg-Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines.	34
16	<b>IFE-E-6 + IFE-I-1</b>	Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg - Metz – Strasbourg.	36
17	<b>IRS-F-1</b>	L 700 - Aéroport de Zweibrücken – Bitche.	38

<b>N°</b>	<b>Projet</b>	<b>Description</b>	<b>Page</b>
18	IFE-G-1 + IFE-E-5	Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud.	40
19	IRS-H-1	A 1, échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Rhénanie du Nord-Westphalie).	42
20	IRS-H-2	B 50, Wittlich – Rheinböllen (A 61).	44
21	IRS-H-3	A 64, contournement Nord de Trèves.	46
22	IFE-H-1	Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trèves-Coblence.	48
23	IFE-H-2	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves.	50
24	IFE-H-3	Liaison voyageurs Luxembourg – Francfort.	52
25	IRS-I-1 + IRS-G-1	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 – A 28) formant une liaison autoroutière directe A 31 - E 411. Raccordement de la A 13 à la A 28 aux abords de Sélange.	54
26	IRS-I-2 + IRS-J-1	Liaison Wemperhaard – St-Vith (N 62). Transversale Bitburg – Bastogne entre les A 60/A 27 à l'Est et la A 26 à l'Ouest .	57
27	IFE-I-2	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas.	59
28	IRS-K-1	Echange d'informations sur le trafic.	60
29	INW-K-1	Avant projet sommaire d'itinéraire Voies navigables - Moselle	62
30	INW-K-2	Moselle à grand gabarit – Modernisation/fiabilisation du transport	64

#### **ANNEXES :**

1. Carte des infrastructures existantes.	68
2. Carte des projets routiers.	71
3. Carte des projets ferroviaires.	74

## 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 :	<b>IRS – E – 1</b>
-------------------------	--------------------

Type de projet : Art des Projektes :	IRS = Infrastructure Routière = Straßenbauprojekte IFE = Infrastructure Ferroviaire = Eisenbahnprojekte INW = Voies Navigables = Wasserwege
---	---

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

<b>K</b>	<b>Concerne tous les Partenaires Betrifft sämtliche Partner</b>
----------	---

<b>N° 1</b>	<b>Projet IRS-A-1</b>
	<b>Liaison routière RN 33 – B 269 entre St.-Avold et Saarlouis</b>

**Les objectifs recherchés :**

- Création d'une liaison routière performante entre les centres industriels de Saarlouis/Dillingen et St.-Avold 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 (RN 33) entre l'autoroute A 4 (échangeur St.-Avold/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 B 269) 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 A 620 Sarrebruck-Saarlouis. La longueur de route à construire côté allemand entre la frontière Allemagne/France et l'autoroute A 620 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.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Équipement français.
- Ministère de l'Économie du Land de Sarre.

**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 :*

Enquête publique : 2001  
Préparation de la construction : 2002  
Début des travaux : 2003  
Mise en service : 2008

*Côté français :*

Etudes jusqu'en 2002  
Acquisitions foncière 2002-2003  
Début des travaux fin 2004  
Mise en service 2007

**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.
- La procédure d'enquête publique a débuté en 2001. La déclaration d'utilité publique est intervenue le 22 avril 2002. Celle-ci fait l'objet d'un recours contentieux

**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.

<b>N° 2</b>	<b>Projet IRS-A-2</b>
	<b>Liaison entre la N 153 (Lorraine) et les B 407/B 51/A 64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A 8 reliant Sarrebruck au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg</b>

**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 A 31 près de Thionville au sud et la A 48 (Luxembourg-Trèves) au nord tout en se raccordant à mi-chemin à la nouvelle autoroute A 8 au droit de l'échangeur de Perl.

**Description du projet :**

Du côté français le projet de redressement prend son départ sur la A 31 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 A 8 (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 B 419, l'autoroute A 8 et la route fédérale B 407 jusqu'à Saarbùrg et ensuite la route fédérale B 51 jusqu'à Trèves. Le raccordement à la A 48 pourrait être réalisé par le projet du contournement ouest de Trèves (Westumfahrung Trèves).

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Ministère de l'Économie du Land de Sarre.
- Ministère de l'Économie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**Autres partenaires concernés :**

- 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 A 48 près de Trèves au nord, la A 8 au coin des trois frontières au milieu et à la A 31 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.

<b>N° 3</b>	<b>Projet IRS-A-3</b>
	<b>Réalisation d'une liaison A 4 France - A 620 Allemagne</b>

**Les objectifs recherchés :**

La liaison A 4 France – A 620 Allemagne, à partir de la RN 61, comprend une fonction de desserte locale et transfrontalière, en complément de son rôle potentiel de liaison de transit entre les réseaux autoroutiers français et allemand. Les perspectives d'aménagement sont plus faibles du côté allemand, qui ne sera pas à terme réalisé à 2 x 2 voies.

**Description du projet :**

La liaison a fait l'objet d'une fiche d'itinéraire. Elle prévoit pour l'essentiel la mise à 2 x 2 voies de la RN 61 avec dénivellation des échangeurs de la partie sud, entre A 4 et la RD 31 bis, vers Forbach (route à 2 x 2 voies). Au nord, entre Grosbliederstroff et la frontière allemande, sont prévus des aménagements qualitatifs en traversée d'agglomération et en rase campagne.

**Les partenaires concernés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseil Général de la Moselle.
- Ministère de l'Économie du Land de Sarre.

**Bénéfices escomptés :**

- Jonction routière directe Lorraine-Sarre.
- Mise à disposition d'un itinéraire de rechange plus direct.

**Délais de réalisation prévus :**

Déviations ouest de Sarreguemines mise en service en décembre 2000. Fiche d'itinéraire adressée en mars 1998 à la Direction des Routes.

En Lorraine, sont inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 :

- la dénivellation du carrefour de Woustviller (R N61 / RN 74) et la réalisation de bandes d'arrêt d'urgence sur l'actuelle 2 x 2 voies (RN 74 – extrémité sud de la déviation ouest de Sarreguemines) pour 8,9 M€ ;
- la mise à 2 x 2 voies de la déviation d'Hambach (A 4 – RN 74) pour 9,15 M€.

**Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :**

Aucun.

**Considérations finales et recommandations :**

Poursuite des études et de la préparation de ce projet structurant en vue de sa réalisation future.

<b>N° 4</b>	<b>Projet IRS-A-4</b>
	<b>RD 32 – Liaison entre les deux Eurozones / Nouvelle liaison Forbach - Sarrebruck</b>

### Les objectifs recherchés :

- Prolonger la rocade Nord de Forbach (RD 31E) vers l'Allemagne (Sarrebruck) qui constitue à terme une alternative pour le trafic de transit de la RN 3.
- Relier et desservir les deux europarc situés l'un sur le territoire français (Forbach Nord) et l'autre en Allemagne (Goldene Bremm).

### Description du projet :

Le tracé se décompose en quatre sections. D'Est en Ouest, on a :

#### 1. Barreau entre la Deutschmühlen Strasse et la RD 32

Ce barreau reprend en partie le tracé d'une voie privée située au Sud du crassier de Schoeneck et longeant la voie ferrée. La voie actuelle présente des caractéristiques en plan très serrées au niveau du passage sous la ligne ferroviaire (baïonnette).

Le tracé proposé nécessitera la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de la voie ferrée (pont-rail).

En outre, sa réalisation doit être coordonnée avec le projet situé sur le territoire allemand pour rejoindre la Deutschmühlen Strasse.

#### 2. Liaison RD 32 - RD 32A, Déviation de Schoeneck

Deux solutions sont proposées :

- 2A La première réutilise une partie de la RD 32 et contourne Schoeneck en passant à travers un bois.
- 2B La seconde franchit la RD 32 (avec ou sans échange) et passe à travers à la zone d'activités de Schoeneck. Ses principaux inconvénients résident notamment dans la topographie et la forte probabilité de voir se développer le long de son axe des accès aux activités précitées. En outre, dans l'hypothèse d'une dénivellation avec la RD 32, l'impact environnemental (talus de plus de 20 m) et l'impact financier sont très importants. Toutefois, il s'agit de la solution qui a la faveur de M. le Maire de Schoeneck.

Lors de la dernière réunion de concertation en mairie de Schoeneck le 06 mai 2002, le Maire a confirmé son option pour la variante 2B, notamment du fait de l'impact sur la forêt au voisinage du village.

Une étude d'impact du tracé 2A sur la forêt a été réalisée par les services du Conseil Général et sera présentée à la municipalité lors d'une prochaine réunion.

#### 3. RD 32B entre SCHOENECK et le secteur du Parc à Bois

L'envoyage de la carrière Simon pourrait, aux dires des H.B.L., déstabiliser les sols sous la RD 32B (la RD 32B est située au niveau du front de taille de cette exploitation à ciel ouvert de grande profondeur).

Lors de la réunion précitée à laquelle ont participé les H.B.L., il a été décidé de décaler la RD 32B vers le Nord. Ces travaux seront financés par les H.B.L.

Les études et la réalisation sont conduites par la Division Opérationnelle Est de la D.R.T.C.

L'avant-projet est réalisé et le dossier a été transmis aux H.B.L. aux fins de conventionnement.

#### 4. Secteur du Parc à Bois

Le carrefour actuel formé par la RD 32B et les voies communales vers Petite-Rosselle et le lycée technique a été modifié par la réalisation d'un carrefour giratoire décalé légèrement vers l'Ouest.

Ce giratoire comprendra à terme six branches puisqu'un accès direct au secteur du Parc à Bois et une voie nouvelle reliant plus directement la RD 32B à la RD 31E seront réalisés.

#### **Les partenaires touchés :**

- Conseil Général de la Moselle (maître d'ouvrage).
- Ville de Forbach.
- Commune de Schoeneck.
- Land de Sarre.
- Ville de Sarrebruck.

#### **Autres projets concernés :**

- Les deux europarcs (Forbach Nord et Goldene Bremm).

#### **Bénéfices escomptés :**

- Amélioration des conditions de dessertes des europarcs.
- Connexion entre les europarcs permettant l'installation d'activités complémentaires.
- Délestage du trafic de la RN 3 par la création d'une déviation Nord de Forbach et d'un nouveau point d'entrée dans Sarrebruck.

#### **Délais de réalisation prévus :**

Procédures et études : 2003-2005

Début des travaux : 2005

Mise en service globale : 2007

#### **Considérations finales et recommandations :**

- Coordination avec la section réalisée sur le territoire allemand.

<b>N° 5</b>	<b>Projets IFE-A-1 et IFE-E-7</b>
	<b>TGV-Est Européen: Raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat</b>

**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 quelques 3 heures entre Paris et Mannheim par Sarrebruck ;
- la mise en place d'au moins 4 liaisons TGV directes aller-retour/jour sur la relation Paris – Luxembourg ;
- la mise en place d'au moins 6 liaisons à grande vitesse aller-retour par jour sur la relation Paris-Sarrebruck-Manheim/Francfort ;
- la 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 Sarrebruck – 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 à 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 la France et des collectivités régionales territorialement concernées.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Conseils Généraux de la Moselle, de la Meuse, de Meurthe et Moselle et des Vosges.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.
- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.

- CFL.
- Société Rhealys.
- Ministère fédéral des Transports, de l'Équipement et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Économie du Land de Sarre.
- Ministère de l'Économie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- 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.
- L'amélioration de l'exploitation et le développement de l'infrastructure ferroviaire de la ligne Sarrebruck – Mannheim.

#### **Bénéfices escomptés :**

- Amélioration de l'offre de transport entre Luxembourg et Paris et entre Luxembourg et Strasbourg, Francfort et Paris et entre Metz et Sarrebruck.
- Augmentation de la qualité pour les clients du rail.
- Délestage des axes routiers entre Luxembourg - Paris, Luxembourg - Strasbourg et Metz - Sarrebruck.
- 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 allers-retours au cours de 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 Sar – Lor – Lux.

#### **Délais de réalisation prévus :**

##### *Côté luxembourgeois*

La mise en circulation du TGV est prévue sur la voie classique dès 2007

##### *Côté allemand*

La mise en circulation du TGV est prévue sur la voie classique dès 2007.

##### *Côté français*

La mise en circulation du TGV est prévue dès 2007.

#### **Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :**

- Le protocole d'accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la France a été signé le 28 janvier 2002.
- Respect des accords de La Rochelle.
- Financement de la 2e étape du côté allemand.

**Considérations finales et recommandations :**

- Priorité au respect de l'échéance de mise en service en 2007.
- Mise en service de trains TGV d'une part et ICE3 d'autre part dans la relation Paris – Francfort déjà avant la mise en service de la nouvelle ligne.
- Amélioration anticipée de la relation Sarre – Paris par une cadence de deux heures.
- Réalisation prioritaire des travaux d'aménagement et d'accélération des infrastructures sur la section Sarrebruck-Mannheim.
- Poursuite des études engagées (RHEALYS) par la SNCF, la DB AG, les CFL et les CFF, en vue de préparer les futures dessertes de la LGV européenne par TGV/ICE 3, notamment entre Paris et Francfort via Sarrebruck.

<b>N° 6</b>	<b>Projets IFE-A-2 et IFE-A-3</b>
	<b>Etude de la desserte de Forbach par le train-tram de Sarrebruck</b>

**Les objectifs recherchés :**

En complément de la pérennisation et de l'amélioration de la liaison ferrée Metz-Sarrebruck (acquisition coordonnée de nouveaux matériels, création de la tarification Flexfahrt, renforcement des fréquences), il convient d'étudier la prolongation de la desserte du tram-train de Sarrebruck 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 notamment prévu d'étudier la faisabilité technique et réglementaire ainsi que l'opportunité commerciale d'une éventuelle extension de la desserte tram-train de Sarrebruck vers Forbach et le bassin houiller.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Economie du Land de Sarre.
- DB AG.
- Saarbahn GmbH.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.

**Autres partenaires concernés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Ville de Forbach.
- Communes frontalières françaises situées sur le tracé.
- Syndicats des transports et communautés de communes.
- Ville de Sarrebruck.
- 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'emplacement des futurs arrêts est prévue dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 (réalisation 2002-2003).

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

### *Côté Allemagne*

L'étude et la définition du matériel roulant seront poursuivies dans le cadre d'un projet de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) qui a commencé en 2001.

## **Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :**

- Capacité limitée des infrastructures ferroviaires due essentiellement à l'important trafic fret et à la perspective de la circulation des rames TGV/ICE3.
- Incompatibilité des systèmes de sécurité utilisés par la SNCF et la DB AG.

## **Considérations finales et recommandations :**

La mise en service des nouveaux matériels, l'introduction d'un nouveau système de tarification multimodale et la création de services horaires nouveaux à partir de juin 2003, créent les conditions préalables nécessaires à la négociation portant sur ce projet de tram-train entre la Sarre et la Lorraine

<b>N° 7</b>	<b>Projet IFE-A-4</b>
	<b>Remise en service de trains voyageurs entre Perl, Apach et Thionville</b>

**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 :**

- Ministère de l'Economie du Land de Sarre.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.
- DB AG.

**Autres partenaires concernés :**

- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

La Rhénanie-Palatinat n'est pas directement riveraine de la ligne Perl – Apach ; dans la mesure où la ligne ferroviaire en direction de Trèves pénètre sur le territoire de la Rhénanie-Palatinat quelques kilomètres après Perl et où la connexion de la région de Trèves 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 Trèves 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 2007.

**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 sur le réseau ferroviaire tant allemand que français.
- Nécessité d'un appel d'offres européen pour le tronçon Trèves-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 Trèves – Perl – Apach – Thionville – Metz pourrait s'avérer judicieuse. Cette étude devrait être menée par la Sarre et par la Région Lorraine.

<b>N° 8</b>	<b>Projet IRS-B-1</b>
	<b>Construction de l'autoroute A8/A13 entre Sarrebruck et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg</b>

**Les objectifs recherchés :**

- Fermeture d'un maillon manquant dans le réseau routier trans-européen (**TERN** : Trans European Road Network).
- 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 Sarrebruck.
- Amélioration des relations entre les capitales européennes de Bruxelles et Luxembourg et le Sud de l'Allemagne.
- Dégagement de part et d'autre de la frontière du trafic passant en simple transit dans les communes.
- Revalorisation du Land de Sarre et du Grand-Duché de Luxembourg.

**Description du projet :**

**Du côté luxembourgeois**, la liaison vers la Sarre (A 13) prend son départ au point d'aboutissement de la collectrice du Sud aux abords de la Croix de Bettembourg (A 3/A 13), 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 germano-luxembourgeoise 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 (N 13), Frisange (N 3), Altwies (N 16), Mondorf (N 16) et Schengen (N 10). 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.

La mise en service est prévue pour mi-2003. 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 (B 406) et de Perl-Berg (B 407) 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 à mi-2003. En décembre 2002 a été ouverte au trafic la voie en direction de Sarrebruck entre les échangeurs de Perl et de Perl-Borg.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie du Land de Sarre.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées du Grand-Duché de Luxembourg

**Autres partenaires concernés :**

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

**Bénéfices escomptés :**

- Amélioration des condition 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 mi-2003

**Considérations finales et recommandations :**

Sur une section de 5 km située à l'ouest du tunnel de Pellingier-Berg, seulement une moitié de l'assise autoroutière a été réalisée à cause de l'exiguïté de moyens financiers. Au cours de l'année 2002 ont commencé les travaux pour la seconde moitié de l'assise autoroutière, dont la mise en service est prévue pour mi-2003. Il reste à construire un tronçon de 3,5 km (sur 3 voies) entre les échangeurs de Merzig-Wellingen et de Merzig-Schwemlingen.

<b>N° 9</b>	<b>Projet IRS-C-2</b>
	<b>B 10 - Mise à 2 x 2 voies de la liaison Pirmasens – Landau</b>

**Les objectifs poursuivis :**

La poursuite et l'extension de l'A 8 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 B 10 devant être construite à 4 voies. La route fédérale B 10 établit une liaison directe entre le Palatinat et la région de Pirmasens d'une part, en passant par l'autoroute A 65 au niveau de Landau avec les centres économiques de la région Rhin-Neckar et de Karlsruhe d'autre part. Conjointement avec la route nationale L 700 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 B 10. Le futur trafic de la B 10 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 ont été effectuées pour ce qui concerne l'extension à quatre voies du tronçon central entre Hinterweidenthal et Annweiler.

**Partenaires concernés :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**Autres partenaires concernés :**

- Aucun.

**Autres projets concernés :**

- Achèvement de l'autoroute A 8 Luxembourg – Sarrebruck.
- Construction nouvelle de la L 700 entre l'aérodrome de Zweibrücken et la frontière.
- Contournement des localités sur la B 427.

**Bénéfices escomptés :**

- Extension de la liaison transeuropéenne Metz – Sarrebruck – 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 A 8/A 62 doit entrer en service à quatre voies en 2003 jusqu'à Fehrbach.
- La section entre la croisement avec la B 270 jusqu'à Haseneck doit être entamée en 2003.
- 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 B 10 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 B 10 en cofinçant certains tronçons.

<b>N° 10</b>	<b>Projet IFE-B-1</b>
	<b>Aménagement d'une relation de transport en commun entre le Luxembourg et Sarrebruck</b>

**Les objectifs recherchés :**

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

**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 20 minutes. Ces relations passent en général par Trèves 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 – Francfort passe par Sarrebruck. L'avantage d'un bon raccordement à Sarrebruck 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 Sarrebruck 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 Trèves ou Metz, mais devait passer par Sarrebruck. Suite à cette étude, il s'est avéré 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 Sarrebruck 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 Francfort. De ce fait, la direction des CFL a récemment mis en place une liaison directe par autobus entre les gares de Luxembourg et de Sarrebruck, qu'il convient de développer.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Economie du Land de Sarre.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- DB AG.
- Regionalbus Saar-Westpfalz.
- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg
- Les CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- Conseil Général de la Moselle.
- Conseil Régional de la Lorraine.

- Ministère de l'Équipement français.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.

**Autres projets concernés :**

- Relation Interregio Luxembourg – Trèves – Coblenche.
- Liaison Luxembourg – Francfort.
- 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 Sarrebruck.
- 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 respectueux 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.
- 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.

<b>N° 11</b>	<b>Projet IRS-E-1</b>
	<b>Bassin de l'Alzette – Liaison nord-sud A 30 en France / A 4 au Luxembourg</b>

### 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 [A 4] du côté luxembourgeois offrant aux actifs de 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 travailleurs frontaliers 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 2 x 2 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 RD 16A 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 A 4, mais il continue tout droit, enjambe la N 31 entre Belvaux et Esch/Alzette, contourne par le nord la Cité Raemerich pour se confondre avec l'autoroute A 4 Esch-sur-Alzette/Luxembourg à partir du passage sous le CR 110.

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

### Les partenaires touchés:

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

**Autres partenaires concernés:**

- communes d'Audun-le-Tiche et de Russange,
- Réseau Ferré de France,
- Etablissement Public de la Métropole Lorraine,
- Ministère de l'Équipement français.
- Communes de Sanem et d'Esch-sur-Alzette.
- La société AGORA.
- Ministère des Transports du Grand-duché de Luxembourg (parking de dissuasion, halte de Belvaux).
- CFL.

**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 A 4.
- Élimination de tout trafic parasite par la renonciation d'une connexion entre la liaison de Micheville et le CR 168 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 la Préfecture 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).

<b>N° 12</b>	<b>Projet IRS-E-2</b>
	<b>Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain</b>

**Les objectifs recherchés :**

La saturation de l'A31 nécessite de prévoir une nouvelle infrastructure autoroutière nord-sud pour assurer la fluidité des circulations dans le sillon lorrain, tant sur les trafics de transit internationaux et nationaux, tout en améliorant les dessertes locales dans le sillon lorrain.

**Description du projet :**

Le nouveau tracé sera constitué de certains tronçons de l'actuelle A 31 complété par des contournements autour des grandes métropoles. Les parties de l'actuelle A 31 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 :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Concessionnaire à définir.
- Principales collectivités territoriales 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.
- Séparation des trafics d'échanges et de transit et des trafics locaux.
- Sécurité.
- Désaturation de l'A 31 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 :**

La France a reconnu l'intérêt de prévoir un nouvel itinéraire autoroutier dans le cadre des nouveaux Schémas de services collectifs de transport adoptés en 2002.

Le tracé du projet et le régime de concession doivent être précisés en priorité par l'Etat pour engager le processus de décision définitif, en lien avec les principales collectivités lorraines et en prenant en compte les politiques d'aménagement du territoire des partenaires de la Grande Région.

**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 réalisation et la mise en service du projet situé dans le sillon lorrain à l'horizon 2010-2015.

<b>N° 13</b>	<b>Projets IFE-E-1 et IFE-E-3</b>
	<b>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</b>

**Les objectifs recherchés :**

L'acquisition de nouveaux matériels ferroviaires voyageurs de grande capacité, qui s'inscrit dans le cadre du protocole Lorraine-Luxembourg 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<sup>ème</sup> 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 :**

- Ministère de l'Équipement français
- Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg
- Conseil Régional de Lorraine
- Réseau Ferré de France
- SNCF
- 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

- Triangle de Fentange : début des travaux en 2003, avec mise en service prévue en 2005.
- Dédouplement projeté de l'axe Luxembourg-Bettembourg : études de tracé en cours.

### **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 prioritaire des partenaires.

<b>N° 14</b>	<b>Projet IFE-E-2</b>
	<b>Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy</b>

**Les objectifs recherchés :**

Dans le cadre du protocole du 10 avril 2001, le Conseil Régional de Lorraine et le Grand Duché de 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 :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Ministère des Transports du Grand-Duché du Luxembourg.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.
- CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- EPML.
- Agence d'urbanisme du Pôle Européen de Développement.
- 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".
- Nouvelle desserte autobus dans le bassin de la Chiers financée par le Grand-Duché de Luxembourg.

**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 pour 2004 - 2005 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 ; l'approbation législative relative à la mise à double voie intégrale est en cours, le dépôt du projet de loi ayant eu lieu le 18 avril 2002.

**Considérations finales et recommandations :**

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

<b>N° 15</b>	<b>Projet IFE-E-4</b>
	<b>Prolongement de l'antenne Bettembourg-Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines</b>

**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 le Grand-Duché de Luxembourg prévoit la création d'une nouvelle liaison ferroviaire voyageurs transfrontalière au travers du 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 ARCELOR).

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 :**

- Ministère de l'Equipeement français
- Conseil Général de la Moselle.
- Conseil Régional de la Lorraine.
- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Les CFL.
- ARCELOR (ex-ARBED).

**Autres partenaires concernés :**

- District de Cattenom et environs.
- Commune de Volmerange les Mines.
- 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, 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 du Grand-Duché de Luxembourg 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 alors marqué son accord pour l'attribution d'un droit de passage aux CFL.

L'enquête publique pour la réalisation de la ligne, de la halte et du parking s'est déroulée en décembre 2002, avec une conclusion favorable de la commission d'enquête le 7 janvier 2003.

Suite au dossier présenté par les CFL le 18 novembre 2002, le Ministère de l'Équipement français a donné son accord du point de vue de la sécurité, le 13 mars 2003.

Le Ministère délivrera l'autorisation de mise en exploitation commerciale à l'achèvement des travaux sur présentation du dossier ad'hoc

Délais de réalisation à finaliser à partir de 2003.

**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 Dudelange-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.

Les autorités françaises prendront l'initiative en vue de réaliser un arrêt d'autobus sur la route menant de Dudelange à Volmerange (D58) près de l'ancienne Douane. De même, les autorités françaises prendront les initiatives nécessaires en vue de réorganiser les lignes d'autobus régionales avant de créer des relations d'apport vers le nouvel arrêt à partir de la vallée de la Fensch.

<b>N° 16</b>	<b>Projets IFE-E-6 et IFE-I-1</b>
	<b>Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg – Metz – Strasbourg</b>

**Les objectifs recherchés :**

Dans le cadre du protocole du 10 avril 2001, le Conseil Régional de Lorraine et le Grand-Duché de 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 :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.
- CFL.
- SNCB.
- Service public fédéral Mobilité et Transports de Belgique.
- Région Wallonne.

**Autres partenaires concernés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- 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 villes sièges des institutions de l'Union européenne.
- Interconnexion du réseau transeuropéen à grande vitesse (PBKAL et TGV Est)
- 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.
- Capacité financière des 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.

La modernisation du tronçon Bruxelles-Luxembourg figure parmi les projets prioritaires proposés par la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg au groupe à haut niveau chargé fin 2002 par la Commissaire De Palacio de redéfinir la liste des projets prioritaires à l'échelle européenne (ancienne liste du Sommet de Essen).

<b>N° 17</b>	<b>Projet IRS-F-1</b>
	<b>L700 - Aéroport de Zweibrücken – Bitche</b>

**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 A 8. La signification particulière de la route L 700 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'A 8 au nord, en passant par l'aérodrome de Zweibrücken. Il est prévu de construire une liaison continue de l'autoroute A 8 en passant par l'aérodrome de Zweibrücken et Hornbach jusqu'à la route départementale 35A, en direction de Bitche (France). La route L 700 déléstera dans le futur les communes du trafic passant actuellement sur la B 424. Le projet prévoit la construction de 3,5 km environ de la route L 700 depuis l'extrémité sud de l'aérodrome de Zweibrücken jusqu'à la frontière franco-allemande (Bitche).

**Partenaires concernés :**

- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**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'A 8 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 La construction d'une première tranche a commencé 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 14 millions d'euros doit être mis à disposition dans les prochaines années.

L'intérêt transfrontalier du projet est établi comme suit dans la résolution de la Commission régionale Sar-Lor-Lux-Trèves-Palatinat occidental du 8 décembre 1999 :

La Commission régionale demande à la partie allemande de respecter le calendrier portant sur la réalisation complète de la L 700 de l'autoroute allemande A 8 jusqu'à la frontière franco-allemande avec raccordement au réseau routier français.

Cette liaison joue un rôle d'échanges internes à la Grande Région.

La réalisation partielle de la liaison, à savoir de l'A 8 à la localité de Hornbach (L 478), porterait préjudice au développement transfrontalier de l'économie et des transports dans le secteur considéré.

<b>N° 18</b>	<b>Projets IFE-G-1 et IFE-E-5</b>
	<b>Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud</b>

**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 le 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 :**

- Service public fédéral Mobilité et Transports de Belgique.
- Région Wallonne.
- Société Nationale des Chemins de Fer Belges.
- Ministère de l'Equipemen français.
- Conseil Général de Meurthe-et-Moselle.
- Société Nationale des Chemins de Fer Français.
- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- 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 :**

Néant

**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 ferroviaires 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, est mené en préservant les possibilités de développement des trafics fret et voyageurs des différents partenaires intéressés.

<b>N° 19</b>	<b>Projet IRS-H-1</b>
	<b>A 1 : échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Rhénanie du Nord-Westphalie)</b>

**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'A 1 non encore en construction s'élèvent à près de 400 millions d'euros, y compris la partie sur le territoire de Rhénanie du Nord-Westphalie. La part côté Rhénanie-Palatinat s'élève à quelque 300 millions d'euros, et celle côté Rhénanie du Nord-Westphalie à quelque 100 millions d'euros.

**Partenaires concernés :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**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 B 410 de l'embranchement de Gerolstein (L 67) jusqu'à la B 421 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 2004-2005.
- Après garantie de financement par le gouvernement fédéral, la continuité pourrait être achevée à partir de 2010.

**Conflits possibles, y compris difficultés de financement :**

La directive UE Natura 2000 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 des objectifs essentiels afin de réaliser effectivement la continuité avec les mises en services partielles à partir de 2010.

<b>N° 20</b>	<b>Projet IRS-H-2</b>
	<b>B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61)</b>

**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 B 50 à quatre voies jusqu'à Hochscheid (B 50 / B 327). La route fédérale doit prolonger la B 50 existant et devant être élargie à quatre voies jusqu'à l'A 61 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 :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**Autres partenaires concernés :**

- Aucun.

**Autres projets concernés :**

- A 64, contournement de Trèves 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 A 1 (Wittlich) jusqu'à Longkamp doit être achevée d'ici 2008-2009.
- L'objectif est également d'obtenir que jusqu'en 2008-2009, 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 :**

La réalisation du tronçon central nécessitera une enquête publique complémentaire en raison de la directive européenne Natura 2000.

**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).

<b>N° 21</b>	<b>Projet IRS-H-3</b>
	<b>A 64, contournement Nord de Trèves</b>

**Les objectifs poursuivis :**

L'A 64, que l'on nomme contournement Nord de Trèves, est une autre liaison transeuropéenne desservant les régions frontalières Luxembourg – Trèves. La continuité de quelque 10 km de long contribuera à long terme à améliorer l'attractivité du site.

**Description du projet :**

Aujourd'hui, l'A 64 s'achève à la jonction avec la B 52. Dans le cadre du contournement nord de Trèves, il manque une continuité de 10 km environ entre l'A 64 et la jonction avec l'autoroute A 1 au niveau de Schweich. Dans la poursuite de la liaison autoroutière Luxembourg-Trèves, 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 :**

- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

**Autres partenaires concernés :**

- Aucun.

**Autres projets concernés :**

- Nouvelle B 50, traversée haute de la Moselle.
- Construction de la nouvelle B 51, contournement Ouest de Trèves.

**Bénéfices escomptés :**

- Continuité de la liaison transeuropéenne Hambourg - Cologne - Trèves - Luxembourg - Metz - Nancy – en direction du Sud de la France.
- Desserte de la région frontalière Luxembourg - Trèves.
- 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.

<b>N° 22</b>	<b>Projet IFE-H-1</b>
	<b>Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trèves-Coblence</b>

**Les objectifs poursuivis :**

Les 3 trains Interregio circulant actuellement entre Trèves et Luxembourg et la cadence de circulation de 2 heures des trains Interregio sur la ligne de la Moselle entre Trèves et Coblence 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 Sarrebruck. 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 Trèves et Luxembourg. Une paire de trains en moins circulera sur le tronçon Moselle. Toutefois, la liaison Sarrebruck – Trèves sera entièrement abandonnée.

**Partenaires concernés :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Ministère de l’Economie, des Transports, de l’Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- DB AG.
- CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- Ministère de l’Economie du Land de Sarre.

**Autres projets concernés :**

- Liaison ferroviaire Luxembourg / Sarrebruck – Trèves.
- Extension de l’infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves.
- Liaison ferroviaire dans la relation Luxembourg – Francfort.

**Bénéfices escomptés :**

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

**Délais de réalisation prévus**

Les négociations menées entre la DB AG et les CFL ont abouti à partir du changement d’horaires du 15 décembre 2002 à une augmentation de la desserte actuelle de trois à quatre trains journaliers aller-retour sur la relation entre Luxembourg – Trèves – Cologne – Münster, ainsi qu’à la mise en service d’un train direct Luxembourg – Francfort aller-retour.

### **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 Sarrebruck et Trèves sont supprimées, pour lesquelles il faudra vraisemblablement commander des prestations au titre du transport régional. Le financement est assuré seulement jusqu'à la fin 2003 (responsabilité allemande).

### **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.

<b>N° 23</b>	<b>Projet IFE-H-2</b>
	<b>Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves</b>

**Les objectifs poursuivis :**

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

**Partenaires concernés :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement d'Allemagne.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- DB AG.
- CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- Communes en Rhénanie-Palatinat.

**Autres projets concernés :**

- Relation ferroviaire Luxembourg – Trèves - Sarrebruck
- Trafic Interregio Luxembourg / Sarrebruck –Trèves – Coblenze.
- Liaison ferroviaire dans la relation Luxembourg – Francfort.
- 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 Trèves 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. Il conviendra d'attendre la décision du Ministère fédéral allemand, qui doit intervenir d'ici à mi-2003.

<b>N° 24</b>	<b>Projet IFE-H-3</b>
	<b>Liaison voyageurs Luxembourg – Francfort</b>

**Les objectifs poursuivis :**

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

**Description du projet :**

Les places bancaires Luxembourg et Francfort nécessitent une liaison directe rapide par chemin de fer. Au niveau de l'aéroport de Francfort, 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 :**

- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- Ministère de l'Economie, des Transports et du Développement local du Land de Hesse.
- DB AG.
- CFL.

**Autres partenaires concernés :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.

**Autres projets concernés :**

- Trains Interregio Luxembourg – Trèves – Coblenche.
- Liaison ferroviaire Luxembourg / Sarrebruck – Trèves .

**Bénéfices escomptés :**

Augmentation de la demande de prestations de transport par le rail sur la relation Luxembourg – Francfort 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 Coblenche, Mayence et Francfort.
- 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 négociations menées entre la DB AG et les CFL ont abouti, depuis le changement d'horaires du 15 décembre 2002, à la mise en service d'un train direct Luxembourg – Francfort aller-retour.

<b>N° 25</b>	<b>Projets IRS-I-1 et IRS-G-1</b>
	<b>Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 - A28) formant une liaison autoroutière directe –A 31 – E 411. Raccordement de la A 13 à la A 28 aux abords de Sélange</b>

**Les objectifs recherchés:**

- L'objectif primaire du projet est d'assurer un itinéraire direct entre l'E 411 et l'A 31 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 A 13 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'E 411 (à Hondelange) et la frontière française à Aubange,
- de la mise à 2 x 2 voies et aux normes autoroutières de la RN 52/de l'A 30 entre la frontière belge et l'A 31.

Du côté luxembourgeois le projet consiste en la réalisation :

- du prolongement de l'autoroute A 13 sur une longueur de 6 km. Le projet prend son départ au rond-point « Biff » (échangeur de la A 13 avec la N 5/E 44), passe entre les localités de Linger et de Haucharage, contourne la localité de Clemency par le sud et se raccorde à la A 28 (belge) à l'Est de Sélange.

**Les partenaires touchés:**

- Ministère de l'Équipement français.
- Région Wallonne – Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées du Grand-Duché de Luxembourg.

**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 E 411 et la A 31:

- 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 E 411 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 A 13 par une jonction sur la A 28 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 (A 6/E 25) et l'autoroute de Thionville (A 3/E 25) tracée de façon à éviter la périphérie de la Capitale.

## Délais de réalisation prévus:

<i>Côté français:</i>	2002	Mise aux normes autoroutières de la section Crusnes-Mexy.
	A partir de 2006	Mise à 2 x 2 voies de la section Mexy-Pulventieux.
	Après 2006	Mise à 2 x 2 voies de la section Pulventeux-frontière belge et doublement du tunnel d'Hayange.
<i>Côté belge:</i>		L'étude d'incidence sera lancée fin 2003.
	2005-2006	Phase I comportant la construction du viaduc de Messancy.
	2006-2008	Phase II comprenant la construction de l'autoroute proprement dite sur une longueur de 8 km
<i>Côté luxembourgeois:</i>		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:**

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| <i>Côté français:</i>       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Le montant élevé de l'investissement (estimé à près de 60 M€ sur l'ensemble de l'itinéraire) nécessitera la finalisation d'un plan de financement avec les différents partenaires prévus et potentiels.</li></ul>   |
| <i>Côté belge:</i>          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Le financement des investissements se cumulant à 38 M€ n'est pas encore assuré</li></ul>  |
| <i>Côté luxembourgeois:</i> | <ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li><li>• Présence du massif forestier du « Jongeboesch » au sud-ouest de Clemency.</li><li>• 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 »).</li></ul> |

### **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 A 13 au-delà de la frontière belgo-luxembourgeoise et son raccordement à la future A 28 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.

<b>N° 26</b>	<b>Projets IRS-I-2 et IRS-J-1</b>
	<b>Liaison Wemperhaard – St Vith (N 62) Transversale Bitburg – Bastogne entre les A 60/A 27 à l'Est et la A 26 à l'Ouest</b>

**Les objectifs recherchés :**

La mise en valeur de la N 62 entre la frontière luxembourgeoise au lieu-dit « Wemperhaard » et la A 27 près de St Vith poursuit deux objectifs :

- Création d'une liaison performante entre la E 421/N 7 sur le territoire luxembourgeois et la A 27 en Belgique près de St Vith qui ensemble avec la A 60 constitue une liaison autoroutière entre la A1 près de Wittlich et la Ville de Liège.
- Mise en place d'une transversale douce entre la A 27 au nord-est (St Vith) et la A 26 au sud-ouest (Bastogne) profitant à côté de la N 62 sur territoire belge, la N1 2 et la N 20 sur territoire luxembourgeois et la N 874 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 N 12 et la route européenne E 421 (N 7).

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 E 421 aura comme vocation d'être la principale liaison nord-sud du Grand-Duché.

La route nationale N 12, prévue pour être améliorée par les mesures sélectives comme le contournement de Troisvierges, dessert via la N 18 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 N 20 qui en territoire belge devient la N 874 il est possible de rejoindre aux abords de Bastogne la A 26 Neufchâteau-Liège.

Entre la frontière belgo/luxembourgeoise et la Ville de St. Vith la N 62 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 N 62 modernisée depuis le village de Grufflange jusqu'à la A 27 à St.Vith, ceci afin d'obtenir un tracé et une géométrie compatibles 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 du Grand-Duché de Luxembourg

### **Autres partenaires concernés :**

- Communauté germanophone de Belgique.
- Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.
- 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 A 26 à l'Ouest et la A 27 à l'Est.
- Délestage du trafic sur la E 421 (Aachen – St Vith – Luxembourg) au Nord du Grand-Duché.

### **Délais de réalisation prévus :**

#### *Côté luxembourgeois :*

Route du Nord [A 7] entre la Nordstad (Diekirch/Ettelbruck) et la Capitale : Ouverture prévue pour 2007.

Contournement de Hosingen [E 421/N 7] et contournement de Troisvierges [N 12] : Avant-projets en cours.

#### *Côté belge :*

Actuellement, aucune modernisation de la N 874 n'est prévue, en attendant les conclusions de l'étude de mobilité lancée en 2002 pour la ville de Bastogne.

Dans le cadre de ce plan de mobilité, une proposition d'envisager également la liaison entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique via la N 84 Witz-Bastogne a été formulée.

### **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 E 421/N 7, de la N 12 et la N 62 en giratoire se heurte à des problèmes de participation financière de la part des autorités belges pour la branche entrant en territoire belge [N 62].
- Problèmes avec les autorités locales.

### **Considérations finales et recommandations :**

- Le projet visant le réaménagement de la N 62 entre le nouveau giratoire de Wemperhaard et la A 27 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 A 26 près de Bastogne et la A 27 près de St Vith profitant des routes nationales N 12 et N 20 en territoire luxembourgeois et des routes nationales N 62 et N 874 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 A 60 près de Bitburg et la A 27 près de Bastogne, qui s'inscrit 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.

<b>N° 27</b>	<b>Projet IFE-I-2</b>
	<b>Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas</b>

**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 :**

- Communauté germanophone de Belgique.
- Ministère de Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Service public fédéral Mobilité et Transports de Belgique.
- Région Wallone – Ministère wallon de l'Équipement et 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.

<b>N° 28</b>	<b>Projet IRS-K-1</b>
	<b>Echange d'informations sur le trafic</b>

**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 usagers (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 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.
- Un usage multilingue excessif pourrait nuire à l'efficacité du système. Le choix d'un système par pictogrammes devra être étudié.

**Considérations finales et recommandations :**

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

<b>N° 29</b>	<b>Projet INW-K-1</b>
	<b>Avant Projet Sommaire d'Itinéraire Voies Navigables - Moselle</b>

**Les objectifs recherchés :**

Il n'existe pas d'instruction ou de circulaire comparables à celles établies par la direction des routes pour programmer, à moyen terme (15 ans), les investissements par itinéraire. La démarche engagée a donc pour vocation de programmer et d'organiser les investissements sur et autour de la Moselle à grand gabarit en Lorraine.

**Description du projet :**

L'APSI-VN Moselle doit permettre de définir les orientations dans différents domaines d'actions (Transport, Environnement, Socio-Economie). Il s'agit de :

- préciser la vocation de l'itinéraire ;
- préciser la politique de modernisation de l'itinéraire en tenant compte de l'ensemble des fonctions de la voie d'eau et des projets d'aménagement des partenaires ;
- préciser, en conformité avec les orientations du Schéma directeur d'exploitation des voies navigables, le niveau de service à atteindre ;
- définir les travaux à prévoir pour restaurer et moderniser l'itinéraire et, dans ce cadre, arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle ;
- préciser la politique d'entretien et d'exploitation de l'itinéraire fiabilisé (mode d'organisation et crédits nécessaires) ;
- établir une stratégie de développement ;
- définir une politique environnementale.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Voies Navigables de France.
- Les collectivités locales Lorraine (Conseil Régional, Conseils Généraux, etc.).

**Autres projets concernés :**

Le projet est conforté par des études spécifiques lancées ou à lancer :

- études de filières transport dans l'objectif de développer la part de marché de la voie d'eau ;
- étude sur les accès à la voie d'eau ;
- étude sur les acteurs du transport en Lorraine ;
- étude de cohérence/coordination et développement des zones portuaires ;
- étude sur les conditions de lancement d'une ligne conteneurs "viable".

L'ensemble des projets sur et autour de la Moselle à grand gabarit devront être intégrés à la réflexion afin d'assurer la qualité du scénario retenu.

**Bénéfices escomptés :**

- Choix d'un parti d'aménagement de l'itinéraire se traduisant par un programme d'investissement, d'entretien, d'exploitation et de développement sur et autour de la voie d'eau.
- Définition d'une méthodologie pour programmer et organiser les investissements sur et autour des voies navigables.

**Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :**

Complémentarité/concurrence avec les autres mode de transport sur le même itinéraire.

**Considérations finales et recommandations :**

Un point important de cette démarche est la volonté de tenir compte très en amont des objectifs et intérêts locaux mis en avant par les collectivités. En effet, le développement durable passe non seulement par une modernisation et/ou une fiabilisation des moyens de transport, mais aussi par le développement socio-économique qui y est attaché ainsi que les différentes plus-values environnementales (au sens large) qui peuvent en ressortir.

Il s'agit de favoriser la réalisation d'un niveau de service adapté aux besoins de transports fluviaux et à la continuité de l'itinéraire. Dans la mesure où la délégation lorraine exprimera le souhait que les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat réalisent une étude, des interlocuteurs pourront être nommés par ceux-ci. Dans un premier temps, la participation sera circonscrite à la mise à disposition d'informations portant sur le concept d'aménagement (actions concrètes et plans envisagés pour les années à venir) de la Moselle en tant que voie navigable. Une participation complémentaire sera envisagée dès lors que le projet se concrétisera davantage, au travers d'informations relatives à l'opération, à l'envergure de l'étude, à sa durée, à l'enveloppe des coûts.

<b>N° 30</b>	<b>Projet INW-K-2</b>
	<b>Moselle à grand gabarit - Modernisation/fiabilisation du transport</b>

**Les objectifs recherchés :**

Ce point concerne l'ensemble des opérations (travaux/études) visant à fiabiliser et/ou moderniser la Moselle à grand gabarit pour la fonction Transport.

**Description du projet :**

Les opérations détaillées sont :

- gestion coordonnée et centralisée des barrages ;
- augmentation du tirant d'air (rehaussement des ponts,...) ;
- suivi et repérage centralisé des bateaux ;
- fiabilisation des écluses ;
- fiabilisation des barrages.

**Les partenaires touchés :**

- Ministère de l'Équipement français.
- Voies Navigables de France.
- Les collectivités locales Lorraine (Conseil Régional, Conseils Généraux, etc).

**Autres projets concernés :**

- Elaboration de l'Avant projet sommaire d'itinéraire Voies navigables Moselle.
- Etude liaison Inter bassins à grand gabarit (Saône-Moselle).
- Plates-formes au bord de la voie d'eau et activités logistiques autour des zones portuaires.

**Bénéfices escomptés :**

- Fiabilisation et modernisation du fonctionnement hydraulique de la Moselle à grand gabarit.
- Fiabilisation du fonctionnement des grands ouvrages sur la Moselle.
- Amélioration des conditions de navigation et augmentation du gabarit (passage à trois couches de conteneurs à l'aval jusqu'à Metz).

**Conflits éventuels, y compris problèmes de financements :**

Néant

**Considérations finales et recommandations :**

L'ensemble de ces opérations nécessite une vision claire (réglementation, évolutions techniques, choix stratégiques) à long terme (15/20 ans) afin d'adopter des solutions techniques adéquates et pérennes.

Il s'agit de favoriser la réalisation d'un niveau de service adapté aux besoins de transports fluviaux et à la continuité de l'itinéraire. Dans la mesure où la délégation lorraine exprimera le souhait que les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat réalisent une étude, des interlocuteurs

pourront être nommés par ceux-ci. Dans un premier temps, la participation sera circonscrite à la mise à disposition d'informations portant sur le concept d'aménagement (actions concrètes et plans envisagés pour les années à venir) de la Moselle en tant que voie navigable. Une participation complémentaire sera envisagée dès lors que le projet se concrétisera davantage, au travers d'informations relatives à l'opération, à l'envergure de l'étude, à sa durée, à l'enveloppe des coûts.

## **ANNEXE 1 – Infrastructures existantes**

Carte des infrastructures existantes

## **ANNEXE 2 – Projets d’infrastructures routières**

## Les projets routiers

N°	Projet	Description
1	IRS-A-1	Liaison routière N 33 – B 269 entre St Avold et Saarlouis.
2	IRS-A-2	Liaison entre la N 153 (Lorraine) et les B 407/B 51/A 64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A 8 reliant Sarrebruck au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.
3	IRS-A-3	Réalisation d'une liaison A 4 France - A 620 Allemagne.
4	IRS-A-4	RD 32 – Liaison entre les deux Eurozones / Nouvelle liaison Forbach-Sarrebruck
8	IRS-B-1	Construction de l'autoroute A 8/A 13 entre Sarrebruck et le bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg.
9	IRS-B-2	B 10, mise à 2 x 2 voies de la liaison Pirmasens – Landau.
11	IRS-E-1	Bassin de l'Alzette – Liaison nord-sud A 30 en France / A 4 au Luxembourg.
12	IRS-E-2	Nécessité de réaliser un nouvel itinéraire autoroutier nord-sud dans le sillon lorrain.
17	IRS-F-1	L 700, Aéroport de Zweibrücken–Bitche.
19	IRS-H-1	A 1, échangeur de Daun – échangeur de Blankenheim (Rhénanie du Nord-Westphalie).
20	IRS-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).
21	IRS-H-3	A 64, contournement Nord de Trèves.
25	IRS-I-1 + IRS-G-1	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N 52 – A 28) formant une liaison autoroutière directe A 31 – E 411. Raccordement de la A 13 à la A 28 aux abords de Sélange.
26	IRS-I-2 + IRS-J-1	Liaison Wemperhaard – St Vith (N 62). Transversale entre les A 60/A 27 à l'Est et la A 26 à l'Ouest : Bitburg – Bastogne.
28	IRS-K-1	Echange d'informations de trafic (sans illustration).

Carte des projets routiers

## **ANNEXE 3 – Projets d'infrastructures ferroviaires**

## Les projets ferroviaires

N°	Projet	Description
5	IFE-A-1 + IFE-E-7	TGV-Est Européen: raccordement du Grand-Duché de Luxembourg», de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat.
6	IFE-A-2 + IFE-A-3	Etude de la desserte de Forbach par le train-tram de Sarrebruck.
7	IFE-A-4	Amélioration des relations de transport en commun entre Perl, Apach et Thionville.
10	IFE-B-1	Aménagement d'une relation de transports en commun entre le Luxembourg et Sarrebruck.
13	IFE-E-1 + IFE-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.
14	IFE-E-2	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy.
15	IFE-E-4	Prolongement de l'antenne Bettembourg – Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines.
16	IFE-E-6 + IFE-I-1	Amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg - Metz – Strasbourg.
18	IFE-G-1 + IFE-E-5	Développement des capacités fret des infrastructures ferroviaires nord-sud.
22	IFE-H-1	Problème des trains IR (Interregio) Luxembourg-Trèves-Coblence.
23	IFE-H-2	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves.
24	IFE-H-3	Liaison voyageur Luxembourg – Francfort.
27	IFE-I-2	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas.

## Carte des projets ferroviaires