



Pour le Royaume de la Belgique

Société de promotion économique pour l'Est de la Belgique

par ordre des communes de Bullange, Bütgenbach, St. Vith, Amblève et Burg-Reuland avec le soutien de la **Région Wallonne - Ministère wallon de l'Équipement et des Transports –**

Direction générale des Transports (D.311)

Pour la République fédérale d'Allemagne

Kreis Euskirchen

pour les communes de Dahlem, Hellenthal, la Ville de Schleiden et le

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Niederlassung Euskirchen

ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

TRANSFRONTALIER DE L'EIFEL

PROJET SOUTENU PAR L'UNION EUROPÉENNE

(INTERREG III PROJET EMR INT 3)

EXPLICATIONS SOMMAIRES ET ANNEXE PHASE III

Mars 2005

Une étude conjointe de



Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 RONQUIERES
BELGIQUE

Tél : +32/67/64.83.42
Fax : +32/67/64.75.70
Email : info@survey-amenagement.be

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Hanbrucher Straße 9
D – 52064 AACHEN
ALLEMAGNE

Tél. : +49/241/7.05.50-0
Fax : +49/241/7.05.50-20
Email : mail@bsv-planung.de

Table des matières

Remarque	2
1. Explications générales	3
2. Explications complémentaires concernant l'analyse d'impact	6
2.1 Systèmes couloir / transport automobile.....	6
2.2 Transport public de proximité de personnes.....	8
2.3 Points de liaison à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude.....	12
Réseau cyclable	13
3. Conclusions et recommandations concernant les systèmes couloir étudiés	16

Remarque

Les communes belges sont citées indifféremment par leur nom francophone ou germanophone.

1. Explications générales

Le rapport intermédiaire phase III (novembre 2004) comporte les résultats des investigations concernant phase III. Certaines tâches de la phase III (établissement des déficits et des besoins d'action, développement de systèmes couloirs) ont été traitées et discutées préalablement, lors de la phase II. Pour cette raison, les tâches principales de la phase III se limitent à l'analyse de l'impact, à l'évaluation des couloirs et à l'élaboration d'un plan de mobilité.

Dans le cadre de l'analyse de l'impact et de l'évaluation des couloirs, les systèmes couloir définis lors de la réunion du comité technique du 08-07-2004 à Bullange, ont été vérifiés à l'aide du procédé d'évaluation développé lors de la phase II (objectifs et indicateurs), entre autre à l'aide du modèle de simulation de trafic, développé lors de la phase I.

Outre les variantes de systèmes couloir pour une connexion réseau à large échelle, le plan de mobilité élaboré comporte un concept d'itinéraire pour poids-lourds, un concept pour le transport public de proximité de personnes, un concept de réseau cyclable, et un programme d'action locale.

Après la publication du rapport intermédiaire phase III, les résultats ont été discutés avec le MET à Namur (le 18-11-2004), et avec le Kreis Euskirchen, avec le Landesbetrieb Straßen NRW (le 23-11-2004). La WFG était également présente. Lors de ces discussions, il s'est avéré que la multitude des différents résultats de travail demande des explications différenciées, afin d'éclairer la situation. Aussi, le souhait fut prononcé que sur base des résultats et constats actuels, les consultants formulent une proposition justifiée pour une des variantes des systèmes couloirs évalués. Par ce fait, des explications complémentaires concernant les résultats des travaux de la phase III sont mises à la disposition pour la préparation de la séance commune du comité technique. En résumant les résultats essentiels et en les plaçant dans un contexte géographique plus global, ces explications complémentaires visent à faciliter la décision pour ou contre une variante de système couloir.

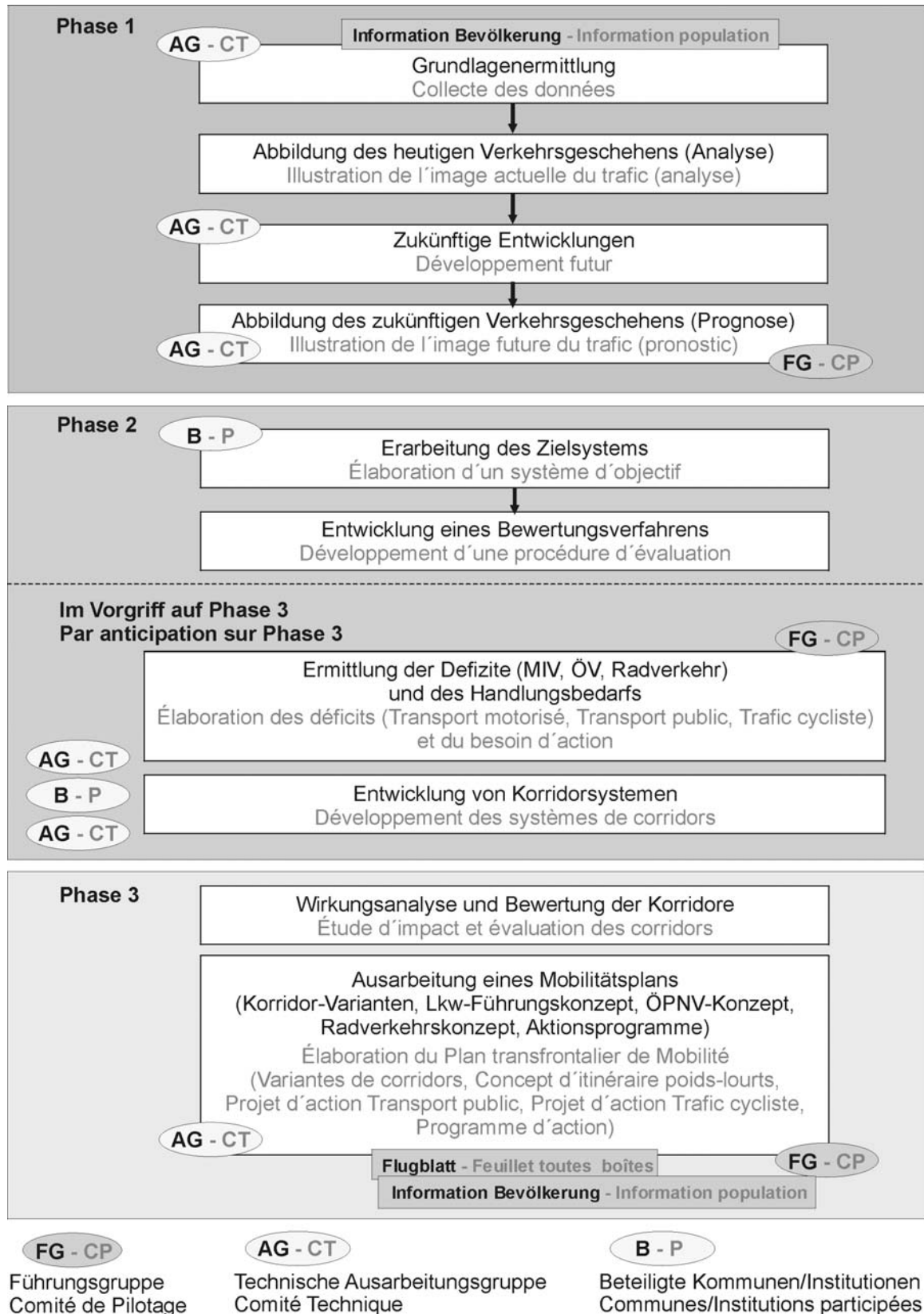


Figure 1: Programme de travail

Ces explications complémentaires seront accompagnées de documents révisés lors de discussions préliminaires, et concernant les résultats du rapport intermédiaire phase III. Lesdits documents se trouvent en annexe. Il s'agit des documents comme suit :

- Présentation des résultats des calculs d'indicateurs pour les différents systèmes couloir, qui, par rapport au rapport phase III et selon le souhait des partenaires du projet, ont été représentés dans un graphique (sans pour autant changer le contenu).
- Une représentation graphique révisée de l'évaluation sommaire des systèmes couloir.
- Représentation de la connexion supra-régionale des systèmes couloir.
- Plans de charge de charroi pour les différents systèmes couloir examinés.
- Un tableau récapitulatif de la charge du charroi sur les tronçons de route essentiels.
- Une représentation graphique des conflits entre les axes principaux des transports individuels et les espaces nature.
- Une représentation modifiée des systèmes couloir évalués (tronçons de route respectés lors des calculs des indicateurs, càd. dans cette représentation, les tronçons à l'intérieur de la zone de l'étude sont différenciés des tronçons à l'extérieur de la zone d'étude).
- Une représentation modifiée du concept d'action régionale et du transport public, élaborée ensemble avec les acteurs du réseau de transport public de proximité de personnes.
- Une représentation des points de connexion entre les différents médiums de transport.

2. Explications complémentaires concernant l'analyse d'impact

Les explications complémentaires concernent les points essentiels „systèmes couloir » (transport automobile), « transport public de proximité de personnes », et « réseau cyclable ».

2.1 Systèmes couloir / transport automobile

Pour les indicateurs des résultats de l'analyse d'impact de la phase II, par principe, il faut tenir compte du fait que

- tous les indicateurs ont été calculés exclusivement pour des **tronçons de route à l'intérieur de la zone d'étude**, et par conséquent, toutes les valeurs représentées de rapportent aux tronçons de route des couloirs évalués à l'intérieur de la zone d'étude (les tronçons de route à l'extérieur de la zone d'étude peuvent être respectés du point de vu qualitatif dans le cadre d'une discussion concernant le territoire à large échelle),
- le calcul des indicateur tient uniquement compte des mesures (développement de tronçons existants / nouvelle construction de tronçons de route), qui, lors de la phase II, furent nécessaires dans le cadre du développement des systèmes couloir, et qui complétaient les planifications et concepts partiellement existants. Tous les concepts et planifications intégrés dans le « cas pronostic 0 » de la phase I, ne sont pas respectés dans les calculs de l'analyse d'impact.

Sur base des standards de développement des routes dans les systèmes couloir, l'on est parti du principe que des tronçons dans les systèmes couloirs sont mis dans un très bon état (soit par développement de la construction existante, soit par une nouvelle construction). Vu que la topographie accidentée et le charroi poids-lourds élevé (surtout le transport de bois) sont deux déterminants essentiels pour la qualité du trafic sur une route hors agglomération et pour l'importance future en tant que composante d'un axe est-ouest, les calculs partent d'une chaussée à trois voies. Une chaussée à trois voies se compose d'une voie dans chaque direction, et d'une voie centrale permettant de dépasser rapidement et en toute sécurité, tout en alternant la direction du trafic autorisé à utiliser la voie centrale.

Concernant les indicateurs évalués « sécurité routière » et « durée du voyage en transport individuel » une telle chaussée à trois voies a pour conséquence, que malgré une charge automobile accrue sur l'axe est-ouest,

- par rapport au cas de pronostic 0, les **coûts d'accident** diminuent dans la zone de l'étude
- vu la vitesse de voyage en moyenne plus élevée, la **durée du voyage en transport individuel** diminue.

La **charge automobile** fut élaborée à l'aide du modèle de simulation de trafic. La thèse générale fût adoptée que lors d'un relativement bon état de l'axe potentiel est-ouest, environ 10% du trafic automobile est-ouest, qui empruntent actuellement le passage frontalier autoroute A 4 / E 40 Aix-la-Chapelle – Lichtenbusch, pourraient être déviés sur un des couloirs étudiés, traversant la zone de l'étude. En moyenne, cela correspond à environ 2.500 automobiles par jour¹. Les autres augmentations du trafic établies par le modèle de trafic sur l'axe est-ouest, sont essentiellement dues

- à la présomption que due à la frontière de plus en plus ouverte entre la zone d'étude allemande et belge, le nombre de connexion transfrontalière augmentera, et
- à la présomption que le trafic automobile sur l'axe est-ouest en bonne état augmentera et déléstera les routes subordonnées (voir plans de charge automobile en annexe).

Aussi bien du côté belge que du côté allemand, le **coût d'investissement dans l'infrastructure routière** a été établi sur les mêmes bases de calcul (voir tableau 1). Comme mentionné dans l'introduction, l'on présume que le réseau routier dans les systèmes couloir à importance régionale et – dans un future proche – également à importance supra-régionale – comporte en règle générale des chaussées à trois voies.

¹ Pour le passage frontalier Aix-la-Chapelle – Lichtenbusch, le comptage du trafic automobile sur les autoroutes et routes européennes a fourni une charge automobile moyenne (DTV) de 23.430 véhicules. Source: Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen und Europastraßen 1998, BaSt: Verkehrstechnik Heft V80

Tableau 1: Estimation des coûts infrastructure routière

Type de développement	Ventilation des coûts [mio. /km]
Nouvelle construction chaussée à trois voies (RQ 15,5)	5,0
Nouvelle construction chaussée à deux voies larges (RQ 10,5)	3,5
Aménagement chaussée à deux voies étroites en deux voies larges (RQ 7,5 auf RQ 10,5)	2,5
Aménagement chaussée à deux voies larges (RQ 10,5) en trois voies (RQ 15,5)	1,75
Construction d'un pont (traversée de la vallée de Schleiden)	2.000 /m² pont

2.2 Transport public de proximité de personnes

En complément des données du rapport intermédiaire phase III du plan de mobilité transfrontalier, il faut insister sur le fait que par principe, un des objectifs fondamentaux du concept pour le transport public de proximité de personnes consiste en une nette amélioration du trafic autobus entre l'Allemagne et la Belgique, ce qui devrait se refléter également sous forme de lignes directes. Les lignes suivantes devraient y contribuer :

- 300 Trois Ponts – Monjoie (Kreis Aachen)
- 400 Bullange – Gemünd
- 45a Trois Ponts - Gemünd

Une autre liaison transfrontalière est prévue dans la partie sud de la zone d'étude, à savoir la ligne proposée 401b (St. Vith – Losheim) et la ligne prolongée 834 ((Blankenheim) - Dahlem – Losheim).

Tableau 2: Lignes de bus transfrontalières (concept d'action régionale – transport public)

Numéro de la ligne de bus	Description	Coût concernant la zone d'étude belge*	Coût concernant la zone d'étude allemande*
300	Trois Ponts – Monjoie (Kreis Aachen)	302.000 /an	pas de coûts (Kreis Aachen 129.000 /an)
400	Bullange - Gemünd	216.000 /an	345.000 /an
45a	Trois Ponts - Gemünd	280.000 /an	580.000 /an
401b / 834**	St. Vith – Dahlem	329.000 /an	94.000 /an

*Estimation 14 courses aller/retour par jour

**Estimation TaxiBus avec demande des 14 courses aller/retour par jour proposées

Pour le concept d'action régional en matière de transport public de proximité de personnes (zone d'étude belge avec lignes transfrontalières), les frais de fonctionnement sont estimés (sans les frais d'acquisition des véhicules) à environ 6,5 mio. par an. De cette somme,

environ 5,5 mio par an incombent au côté belge, et environ 1,0 mio par an au côté allemand de la zone d'étude (voir tableau 2, à savoir figure 2).

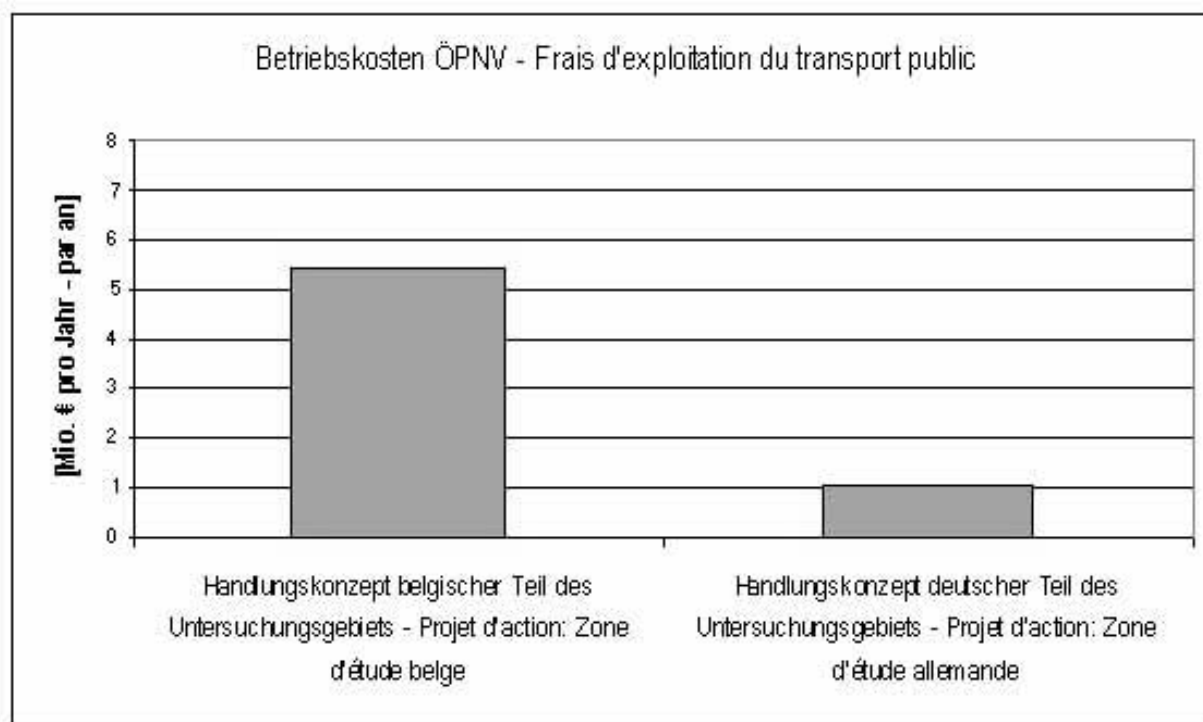


Figure 2: Frais de fonctionnement estimés pour le transport public de proximité de personnes

La base des calculs est fournie par les taux de frais de fonctionnement de 2,20 par kilomètre standard pour bus, et de 1,60 par kilomètre de TaxiBus de la Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen. Le calcul des frais de fonctionnement des TaxiBus part de la présomption que toutes les 14 courses aller/retour sont demandées.

Il faut à nouveau insister sur le fait que les chiffres donnés reflètent les frais de fonctionnement et ne tiennent pas compte :

- des entrées potentielles du transport par bus (les ventes des titres de transport)
- des moyens de locomotions possibles
- des économies éventuelles lors de la mise en oeuvre du concept d'action pour transport public de proximité de personnes (p.ex. par le remplacement de lignes de bus existantes, etc.)
- de la diminution de frais de fonctionnement due aux courses TaxiBus demandée.

Des déclarations à ce propos nécessitent des études approfondies, p.ex. dans le cadre des plans de transport de proximité.

A l'aide du modèle de trafic, le nombre de toutes les interdépendances (personnes par jour et par direction pour tous les moyens de transport) fut établi pour certaines relations sélectionnées. En partant du principe que 7% du transport public de proximité de personnes utilisent les différentes interdépendances², l'on établit la demande en transport public de proximité de personnes pour les différentes relations.

Tableau 3: Interdépendances pour la ligne de bus proposée 45a (Trois Ponts – Gemünd) (Pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes**
Bütgenbach	Schleiden	1.222	86	6
Bullange	Schleiden	2.150	151	11
Bütgenbach	Hellenthal	821	57	4
Bullange	Hellenthal	2.116	148	11
Total		6.308	442	32

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

Tableau 4: Interdépendances pour la ligne proposée TaxiBus 45b (Manderfeld – Bullange) (pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes
Manderfeld / Hünningen / Mürringen	Bullange / Bütgenbach	436	31	2

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

² voir tableau 11 du rapport phase I (choix du moyen de transport : Cas d'analyse et de pronostic)

Tableau 5: Interdépendances pour la ligne proposée TaxiBus 46a (Nidrum – Bütgenbach) (pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes
Berg / Nidrum	Bütgenbach / Bullange	290	20	1

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

Tableau 6: Interdépendances pour la ligne proposée TaxiBus 47a (St. Vith - Amblève) (pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes
Deidenberg / Born / Niederemmels	Amblève / Bütgenbach / Bullange	230	16	1

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

Tableau 7: Interdépendances pour la ligne proposée TaxiBus 47c (St. Vith - Amblève) (pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes
Meyerode / Walle-rode	Amblève / Bütgenbach / Bullange	146	7	1

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

Tableau 8: Interdépendances pour la ligne proposée TaxiBus 395c (Burg-Reuland - St. Vith) (pronostic 2015)

Départ	Destination	Personnes par jour et par direction	Personnes par jour et par direction utilisant le transport public de proximité de personnes	Nombre moyen d'utilisateurs du réseau public, par véhicule du transport public de proximité de personnes
Burg-Reuland / Lommersweiler / Neidingen	St. Vith	630	32	2

*Estimation : 7% du transport public de proximité de personnes prennent part à l'interdépendance totale

**Estimation: 14 courses par direction et par jour

Le concept régional d'action – transport public – est un concept grossier dans le sens de la tâche de la présente étude, et il ne s'agit pas d'une planification détaillée. Bien entendu et sous des aspects de données de fonctionnements, ce concept peut être affiné ultérieurement à l'aide d'études détaillées. Lors de ces planifications détaillées, l'on devrait par exemple étudier la prolongation de la ligne de bus proposée 45a au-delà de Gemünd, jusqu'à Kall (connexion au réseau ferroviaire).

2.3 Points de liaison à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude

Le concept d'action prévoit des points de liaison entre le transport public de proximité de personnes et le trafic automobile, à savoir le réseau cyclable à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude. Les gares pour transport de voyageurs constituent des points de liaison importants :

- Eupen, Verviers, Trois Ponts, Vielsalm, Gouvy, du côté belge
- Kall, Schmidtheim et Dahlem (les deux se situent dans la zone d'étude), du côté allemand, ainsi que
- Troisvierges du côté luxembourgeois.

Entre autre, les possibilités de liaisons suivantes existent :

- Entre le rail et le bus,
- Entre le rail et le transport individuel,
- Entre le rail et le réseau cyclable,

- évtl. entre le transport individuel et le réseau cyclable (surtout concernant le trafic de loisir).

A l'intérieur de la zone d'étude, les points de convergence des lignes de bus constituent des points de liaison importants (en règle générale, il s'agit de centres d'agglomération). Il s'agit de St. Vith, Schleiden, Hellenthal, etc.

D'autres éventuelles liaisons principales possibles entre le transport individuel et le réseau cyclable vont être indiquées. Concernant l'indication des points de liaison entre le transport individuel et le réseau cyclable, les critères principaux sont :

- l'existence d'une aire de stationnement (randonneurs) ou équivalent, ou la possibilité d'aménager une telle possibilité
- l'emplacement par rapport à des pistes cyclables intéressantes, p.ex. RAVeL
- Possibilités de restauration et de logement.

Réseau cyclable

Dans le cadre de la phase III, l'on a développé un concept de réseau cyclable (concept d'action régional – réseau cyclable). Selon les propositions et souhaits énoncés lors de la phase II, ce concept prévoit entre autre une amélioration distincte des pistes cyclables existantes tout le long du réseau de la zone d'étude. En outre, des liaisons cyclables sélectives (pistes de loisir) en dehors de la zone d'étude vont être fléchées. Dans ce contexte, l'utilisation des (anciens) tracés ferroviaires existants constitue un élément essentiel du concept du réseau cyclable pour les activités de loisir (RAVeL)³

L'élaboration du plan régional d'action – réseau cyclable – tient compte des planifications existantes en matière de réseau cyclable de la part du MET, du Kreis Euskirchen, mais également des besoins en matière de tourisme.

Les interdépendances entre le présent concept d'action – réseau cyclable – et les systèmes couloirs étudiés pour le transport individuel sont relativement faibles. Là, où l'on procède à l'aménagement de déviations d'agglomérations, en règle générale, l'aménagement de pistes cyclables parallèles à la chaussée s'avère superflu, vu le délestage du trafic automobile. Concernant les autres routes classifiées du réseau de la zone d'étude, en règle générale, le fléchage du réseau cyclable parallèle à la chaussée est prévu (des exceptions sont

³ Une étude approfondie devrait déterminer, dans quelle mesure l'aménagement de pistes cyclables le long d'anciennes voies ferrées serait profitable, afin de renoncer au démontage de voies existantes et de voies potentiellement exploitables.

notamment les tronçons de route sur lesquels une proposition alternative peut être aménagée, p.ex. RAVeL).

Aussi bien du côté belge que du côté allemand, le coût d'investissement dans l'infrastructure cyclable a été établi sur les mêmes bases de calcul (voir tableau 9).

Tableau 9: Estimation des coûts infrastructure cyclable⁴

Infrastructure cyclable	Ventilation des coûts (/km)
Tracés sécurisés pour cyclistes en dehors des agglomérations	150.000
Tracés sécurisés pour cyclistes dans les agglomérations	5.000

Le tableau suivant comporte une proposition d'ordre des priorités des différentes mesures à prendre.

⁴ Source: Landesbetrieb Straßenbau RWD Niederlassung Euskirchen

Tableau 10: Priorités concept régional d'action – réseau cyclable

Priorité	Mesures	Explication
Etape I	Mise en œuvre de la présente planification du MET, à savoir du Kreis Euskirchen	Les planifications existent et par conséquent, leur mise en œuvre peut être effectuée à courte échéance
	Extension RAVeL à toute la zone d'étude	Un réseau RAVeL (même au-delà des frontières de la zone d'étude) est à considérer comme attraction touristique de haute valeur
	Mise en œuvre de mesures pour le trafic cycliste à l'intérieur des agglomérations	Ces mesures (voir rapport phase II) soutiennent une amélioration des conditions de transport dans les agglomérations et en règle générale, leur mise en œuvre est peu coûteuse
Etape II	Aménagement de pistes cyclables le long de chaussées à forte fréquentation et hors agglomération	En règle générale, l'aménagement de pistes cyclables le long de routes hors agglomération contribue à combler le manque de liaisons entre des offres alternatives en matière de réseau cyclable. Vu la charge du transport automobile et le charroi des poids-lourds, ces mesures prennent une place importante dans l'aspect de la sécurité routière.
	Amélioration de l'état du réseau routier subordonné, à savoir les chemins d'exploitation (surtout pour le trafic de loisir)	Par ce fait, l'attraction du réseau cyclable de loisir sera accrue.
Etape III	Aménagement de pistes cyclables le long des autres routes classifiées et hors agglomération	En matière de sécurité cette mesure vise à instaurer des conditions optimales pour le cycliste sur toutes les routes classifiées et hors agglomération. Cette mesure contribue également à combler les manques de liaisons entre les réseaux cyclables.

Des jonctions entre les différents transporteurs et le transport de cyclistes sont prouvées dans le plan „concept d'action – jonctions-„.

3. Conclusions et recommandations concernant les systèmes couloir étudiés

L'évaluation des différents indicateurs a fourni des résultats complexes, et la décision pour ou contre un système couloir dépend d'autres facteurs complémentaires, qui doivent être mis en relation (voir tableau suivant).

Tableau 11: Synthèse des résultats et des conditions de compatibilité

	Système couloir 4	Système couloir 5	
Système couloir en général	La possibilité d'utilisation de la N 658 en tant qu'axe de liaison supra-régional est soumis aux conditions de son utilisation à des fins militaires par le Camp Elsenborn		
Sous-système A / sous-système B	Selon les constatations existantes du MET basées sur les données topographiques et sur des réticences politiques éventuelles, l'aménagement du nouveau tracé de la N 675, ainsi que sa continuation en direction de la Baraque Fraiture (sous-système A) sont peu probables.		
Variante 1	Le Kreis Euskirchen se prononce en faveur de la construction de la traversée de la vallée de Schleiden, entre autre afin d'améliorer la connexion au Parc National Eifel. En combinaison avec l'aménagement d'un couloir à grande échelle à travers toute la zone d'étude, ce tracé engendrerait une synergie, particulièrement avantageuse pour le facteur coûts d'investissements. Concernant cette variante, la construction de la traversée de la vallée de Schleiden engendrerait des coûts d'investissement élevés et des conséquences très lourdes sur l'aspect environnemental..	La liaison directe de la N 632 de Bullange en direction de la B 265 sur un nouveau tracé est à considérer comme intervention majeure dans l'aspect environnemental.	L'extension de la L 110 est à considérer comme intervention majeure dans l'aspect environnemental. Pour le transport automobile, la synergie d'un point de connexion du couloir dans la zone d'étude allemande (L 110) est négligeable. L'effet de délestage
Variante 2	Le Kreis Euskirchen ne poursuit pas la possibilité de connexion Schleidener Tal via L 105 et B 258, et elle n'est pas intégrée du plan fédéral allemand d'aménagement des routes. Vu l'augmentation de la charge du trafic automobile pronostiquée, la traversée de l'agglomération Schleiden en tant qu'axe supra-régional s'avère très problématique.		des traversées d'agglomérations problématiques Gemünd et Schleiden est minime.

Vu la continuation problématique des mesures d'aménagements routiers en dehors de la zone d'étude, la variante B des systèmes couloir, à savoir les systèmes couloir avec tracé prévu par la N 675 en direction de Vielsalm / Baraque de Fraiture, ne semble pas adéquate. Aussi, le Grand Duché du Luxembourg projète l'aménagement de la N 12 en direction de Bastogne⁵, ainsi que du côté belge, l'on projète l'aménagement de la N 62 en direction de Wemperhardt⁶.

Vu l'effet de connexion routière peu efficace, la 5ième variante des systèmes couloir, à savoir l'axe routier par la L 110 en Allemagne, ne semble pas adéquat. Vu le pronostic existant de la charge en trafic automobile (malgré la déviation à grand échelle du trafic automobile vers l'axe supra-régional, à savoir moins de 4 000 automobiles en moyenne par jour sur la L 110), des mesures d'extension des tronçons du côté allemand semblent improbables. S'ajoute à cela les problématiques dues aux incidences sur l'environnement engendrées par un éventuel élargissement de la L 110.

Dans la variante 2 du système couloir 4 A et la variante 2 du système couloir 4 B, l'itinéraire de l'axe supra-régional à travers la ville de Schleiden (B 258) est infaisable à cause de la charge supplémentaire en transport automobile (surtout des poids-lourds).

Si, dans le cadre de projets routiers de grande envergure planifiés ou discutés au Grand Duché du Luxembourg, l'on tient compte de cet aspect à grande échelle lors de l'étude des systèmes couloir, il en résulte une continuation plausible de la connexion Bastogne – Trois Vierges - Wemperhardt vers St. Vith – Bullange – Wahlerscheid –Gemünd, qui traverse le territoire luxembourgeois et qui est liée à la A1 à hauteur de Wisskirchen.

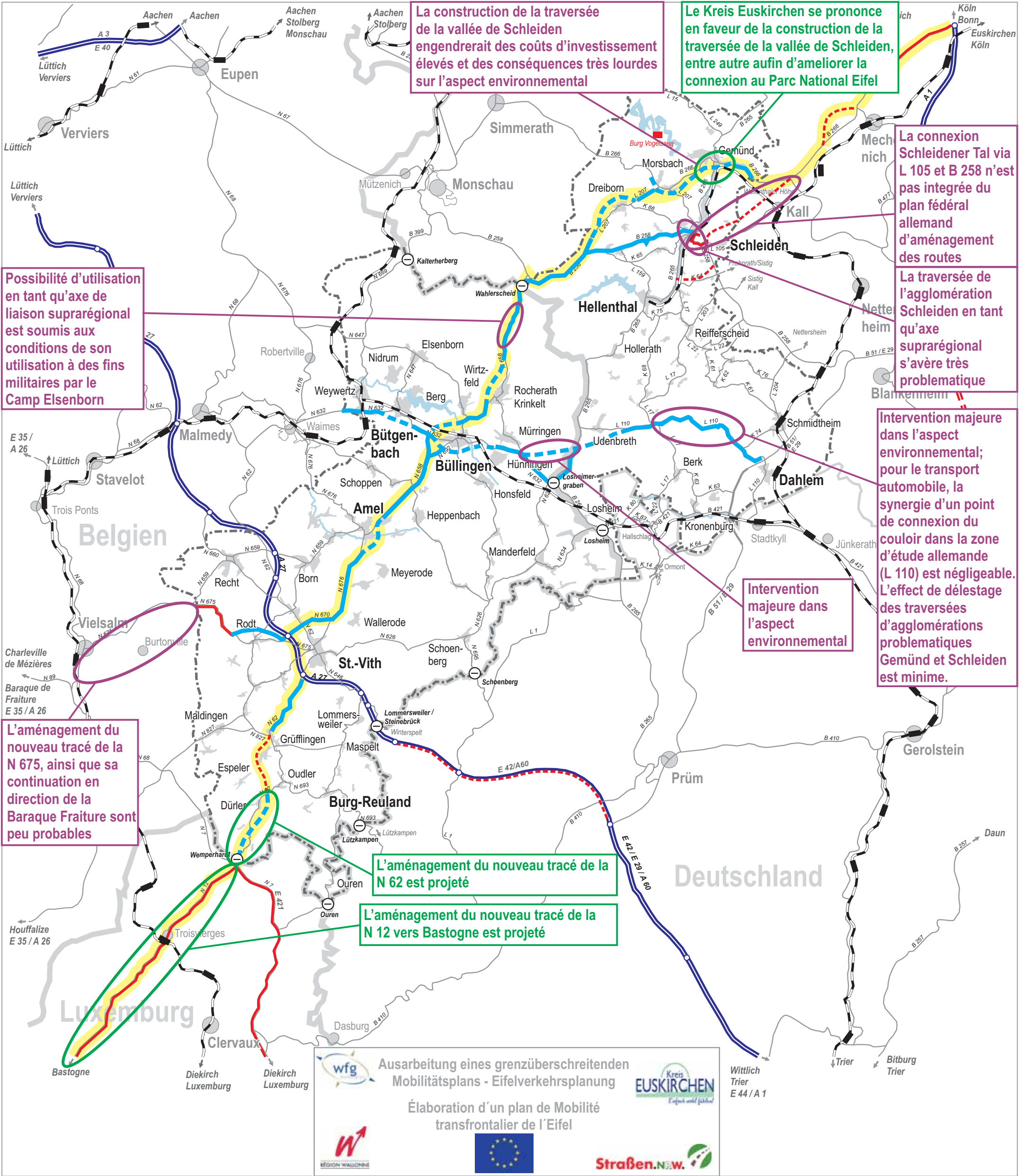
Sur base des résultats des évaluations des indicateurs et des conditions de compatibilité (effets de synergie) à grande envergure (plausibilité de l'itinéraire du tracé au point de vue de l'aménagement du territoire), il est recommandé de poursuivre le système couloir étudié 4 B, variante 1 (itinéraire: traversée de Gemünd, Wemperhardt / Bastogne) et de le concrétiser par des études approfondies.

⁵ Présidence du Grand Duché de Luxembourg, Task Force « Infrastructures des Transports », Mondorf-les-Bains, 12 Novembre 2001

La recommandation du système couloir 4 B, variante 1 est prononcée indépendamment de la classification définitivement non prononçable de la N 658 en tant que zone de protection du Camp Elsenborn. La tâche de l'étude de mobilité consiste en l'établissement d'un couloir recommandable pour une connexion routière transfrontalière à grande envergure, à savoir la justification de cette recommandation se base sur des indicateurs d'évaluation de planification sectorielle. La classification de la N 658 en tant que zone de protection d'un camps d'entraînement militaire dépend de critères d'évaluation et de décisions politiques, qui sont eux-mêmes sujets à des changements au courant de la globalisation des états européens.

⁶ Présidence du Grand-Duché de Luxembourg, Task Force « Infrastructures des Transports », Mondorf-les-Bains, 12 novembre 2001 ; Grenz-Echo, jeudi, 13 janvier 2005

Annexe / Matériel



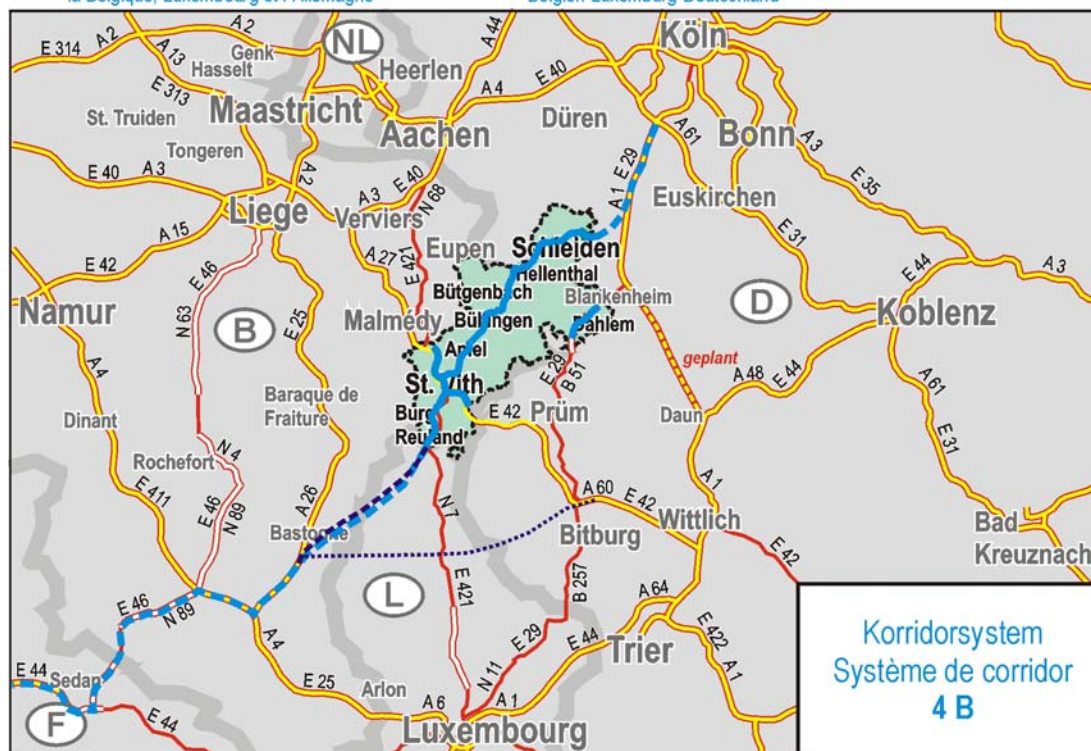
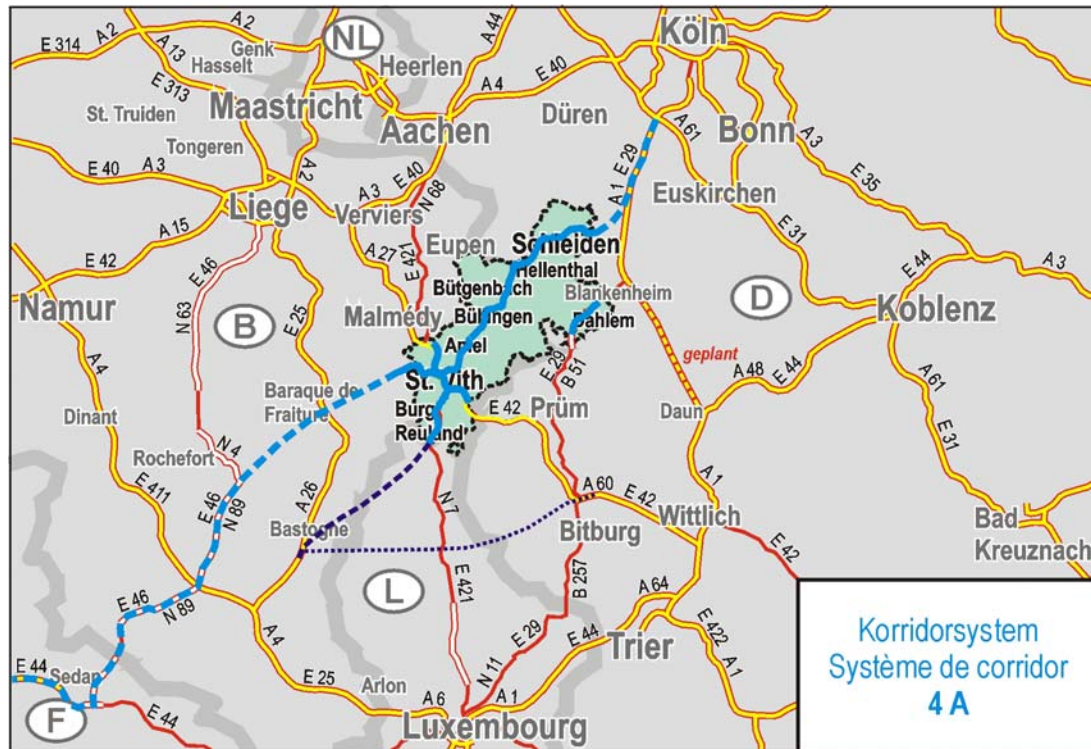


Figure A 1: Intégration supra-régionale des systèmes de corridor – Système de corridor 4

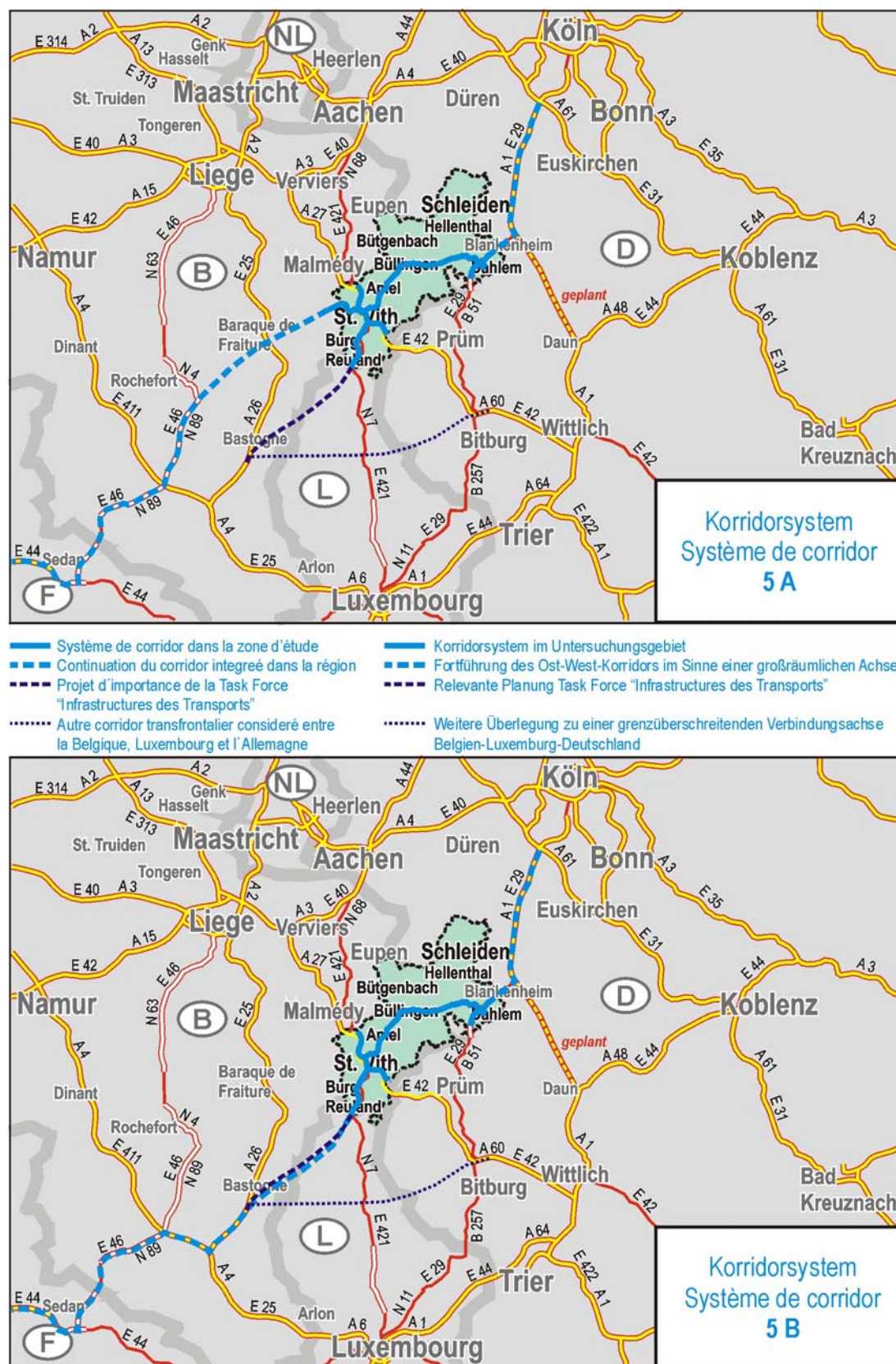


Figure A 2: Intégration supra-régionale des systèmes de corridor – Système de corridor 5

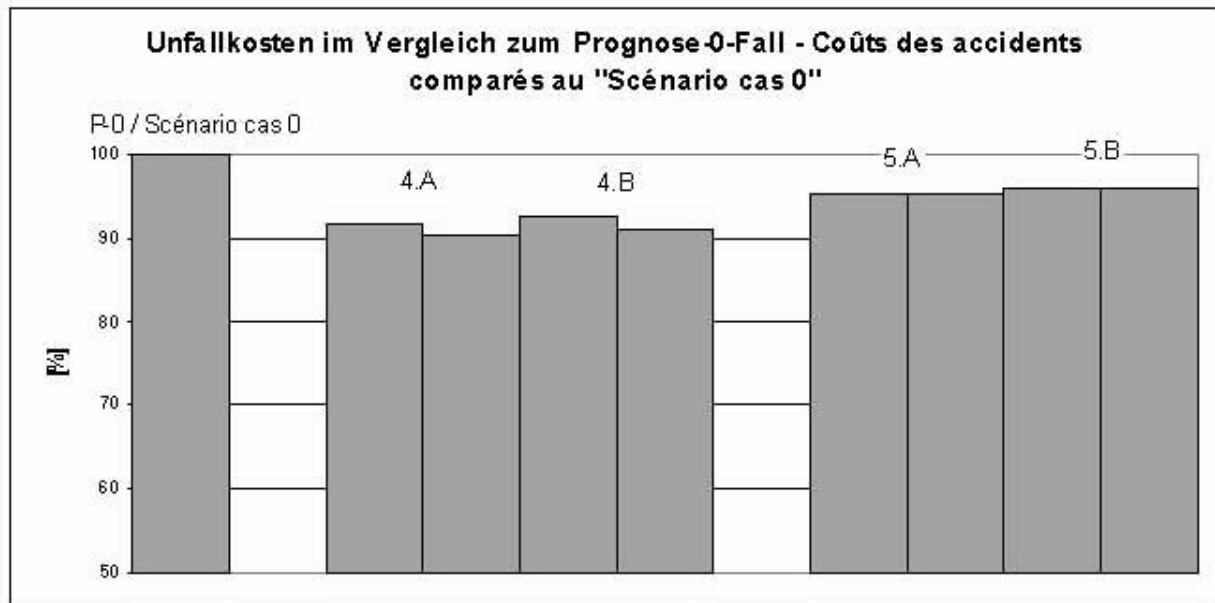


Figure A 3: Coûts des accidents comparés au « Scénario cas 0 »

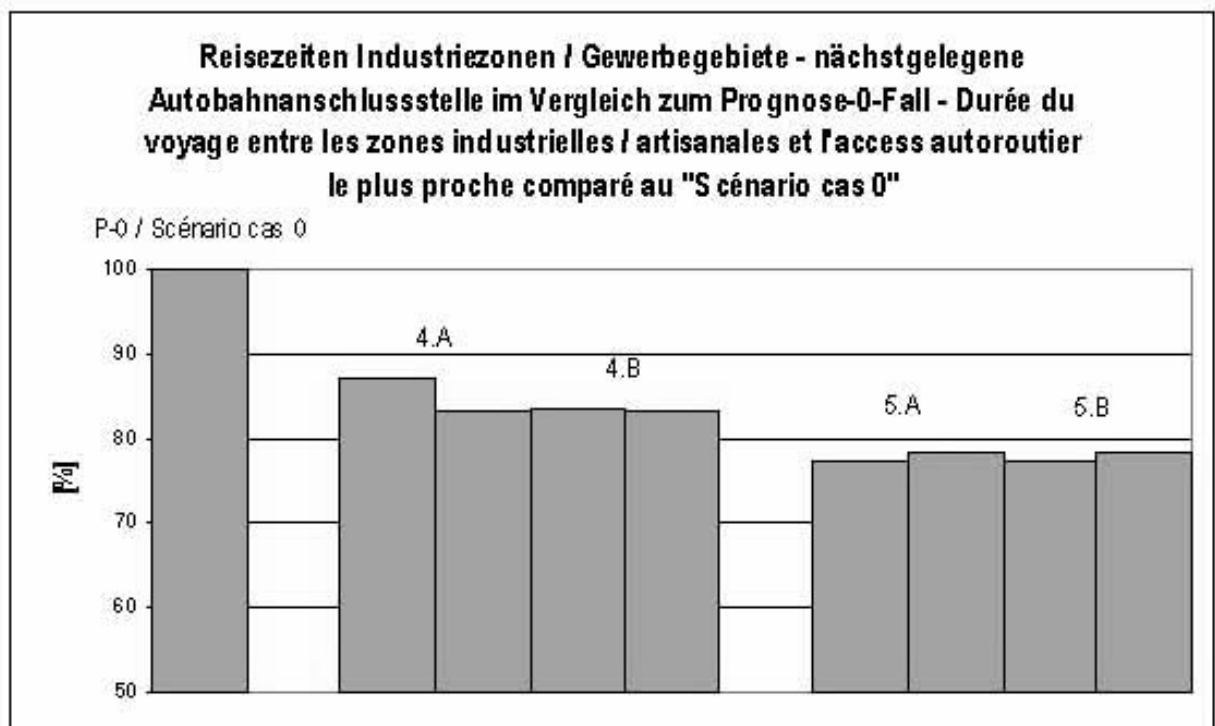


Figure A 4: Durées des voyages entre les zones industrielles / zones artisanales et l'accès autoroutier le plus proche comparé au « Scénario cas 0 »

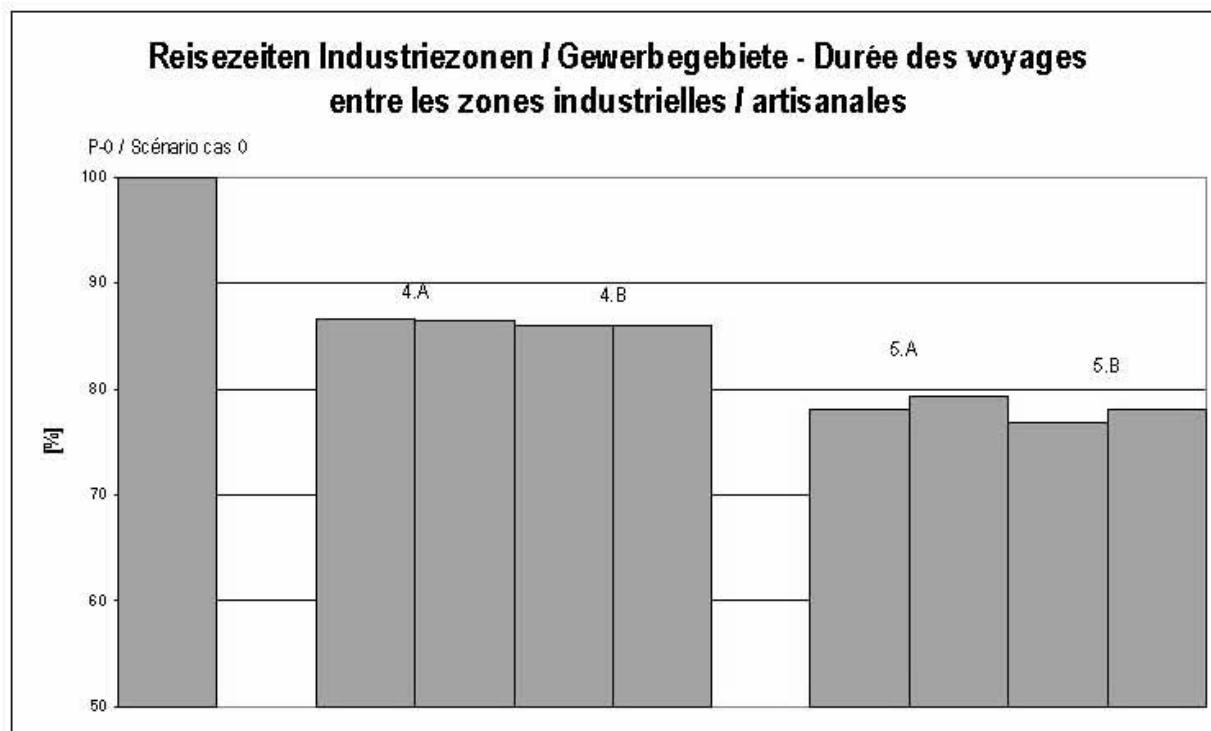


Figure A 5: Durées des voyages entre les zones industrielles / artisanales

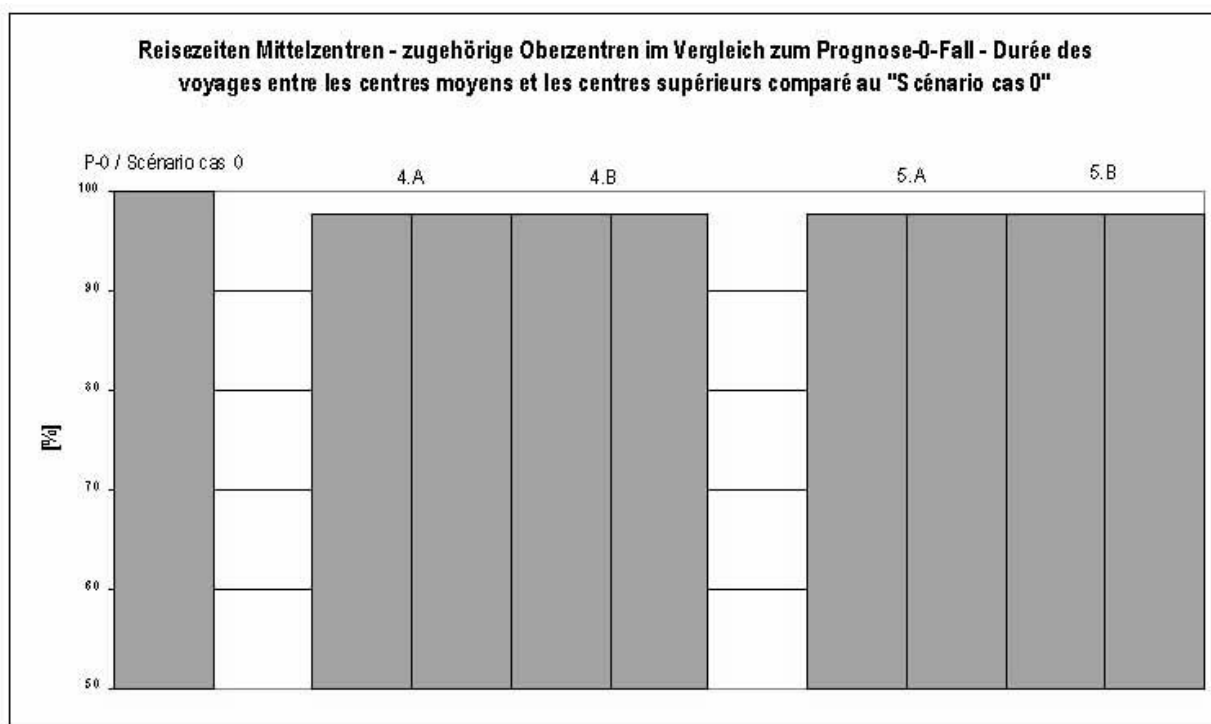


Figure A 6: Durées des voyages entre les centres moyens et les centres supérieurs comparé au « Scénario cas 0 »

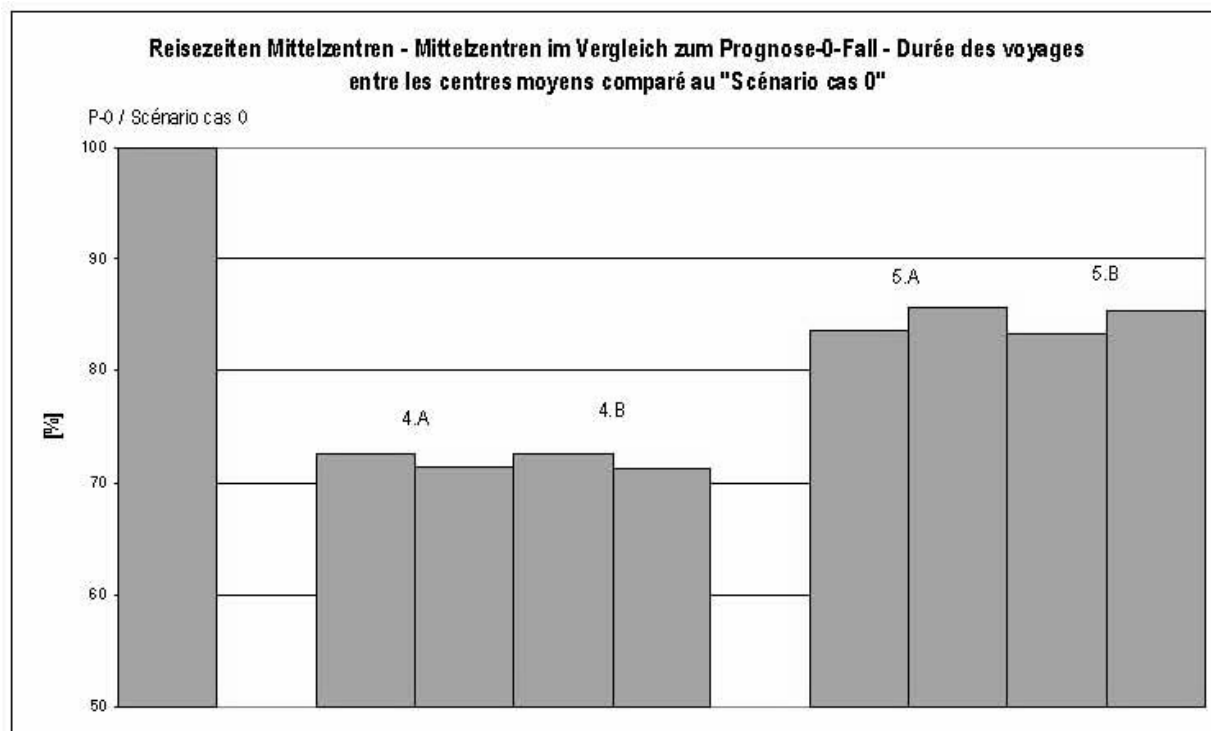


Figure A 7: Durées des voyages entre les centres moyens comparé au « Scénario cas 0 »

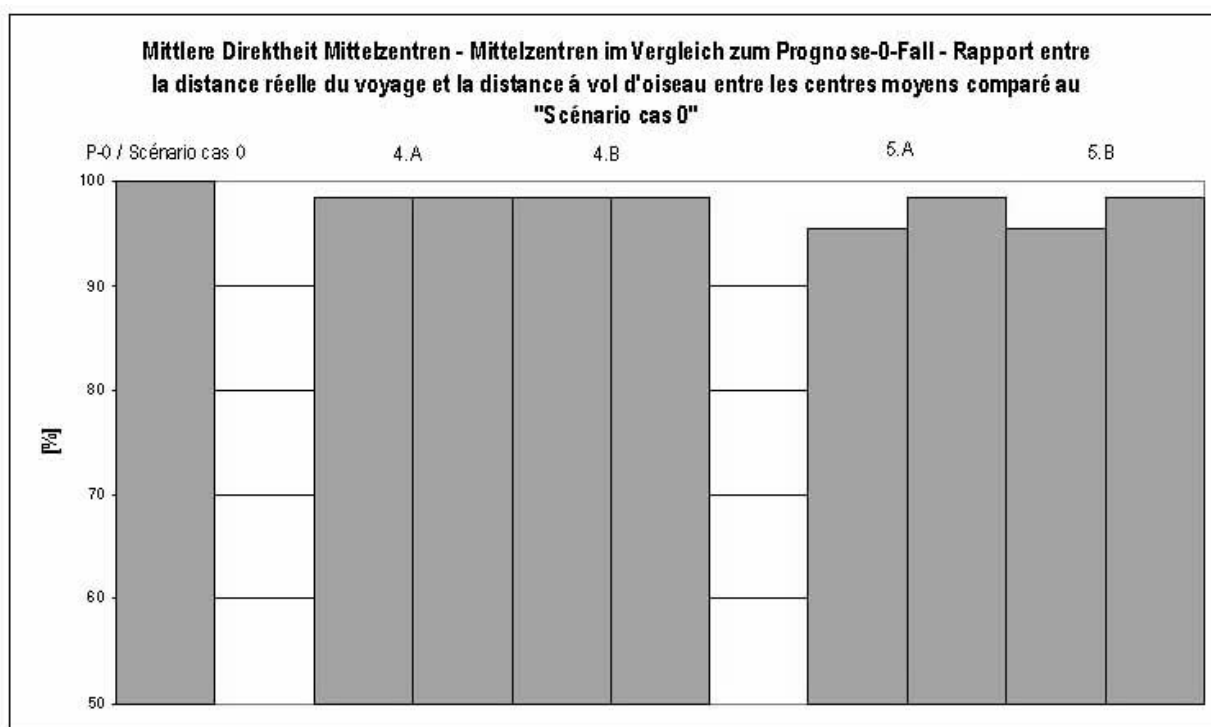


Figure A 8: Rapport entre la distance réelle et la distance à vol d'oiseau entre les centres moyens comparé au « Scénario cas 0 »

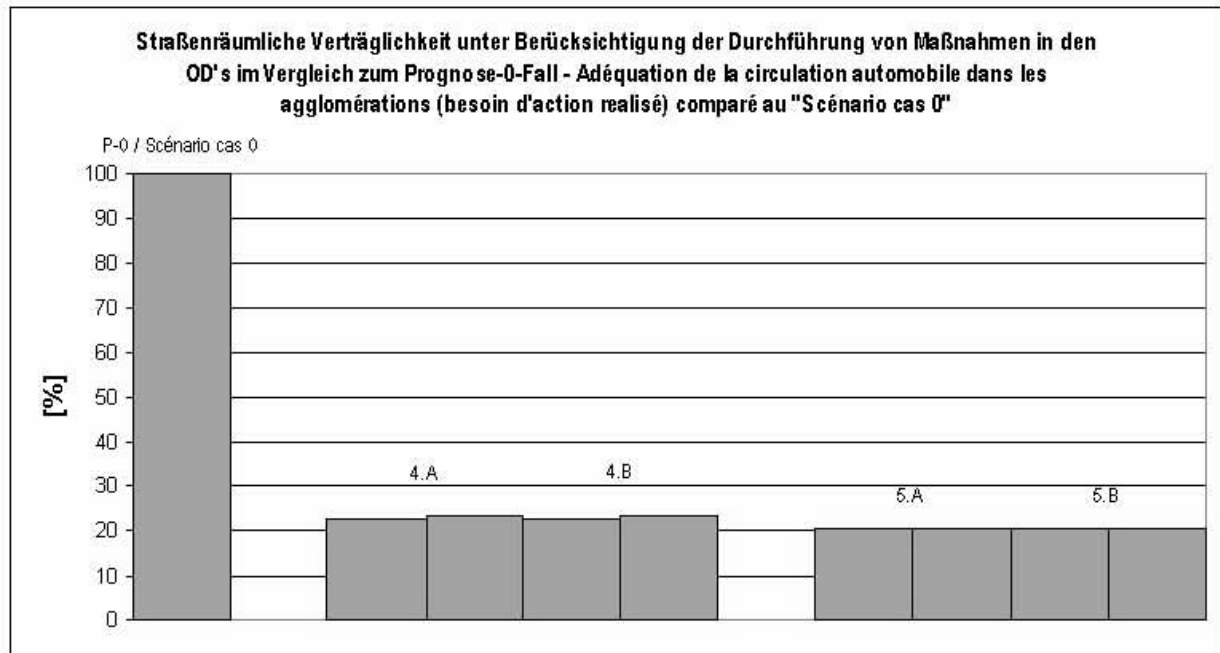


Figure A 9: Adéquation de la circulation automobile dans les agglomérations (besoin d'action réalisé) comparé au « Scénario cas 0 »

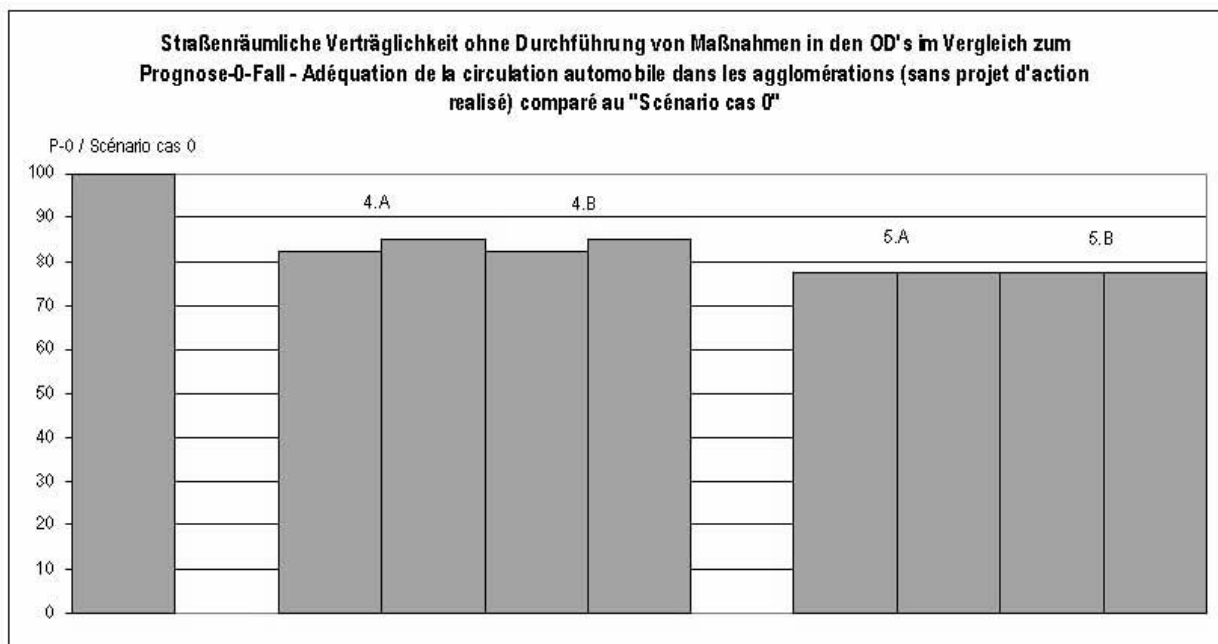


Figure A 10: Adéquation de la circulation automobile dans les agglomérations (sans projet d'action réalisé) comparé au « Scénario cas 0 »

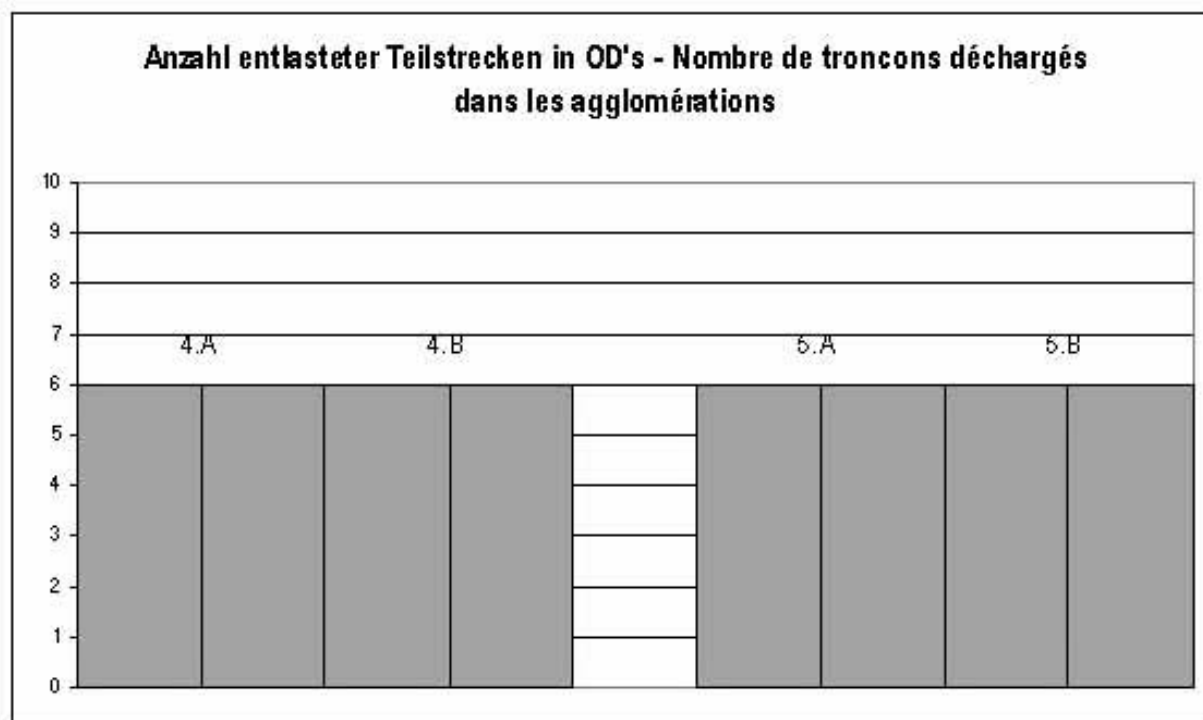


Figure A 11: Nombre de tronçons déchargés dans les agglomérations

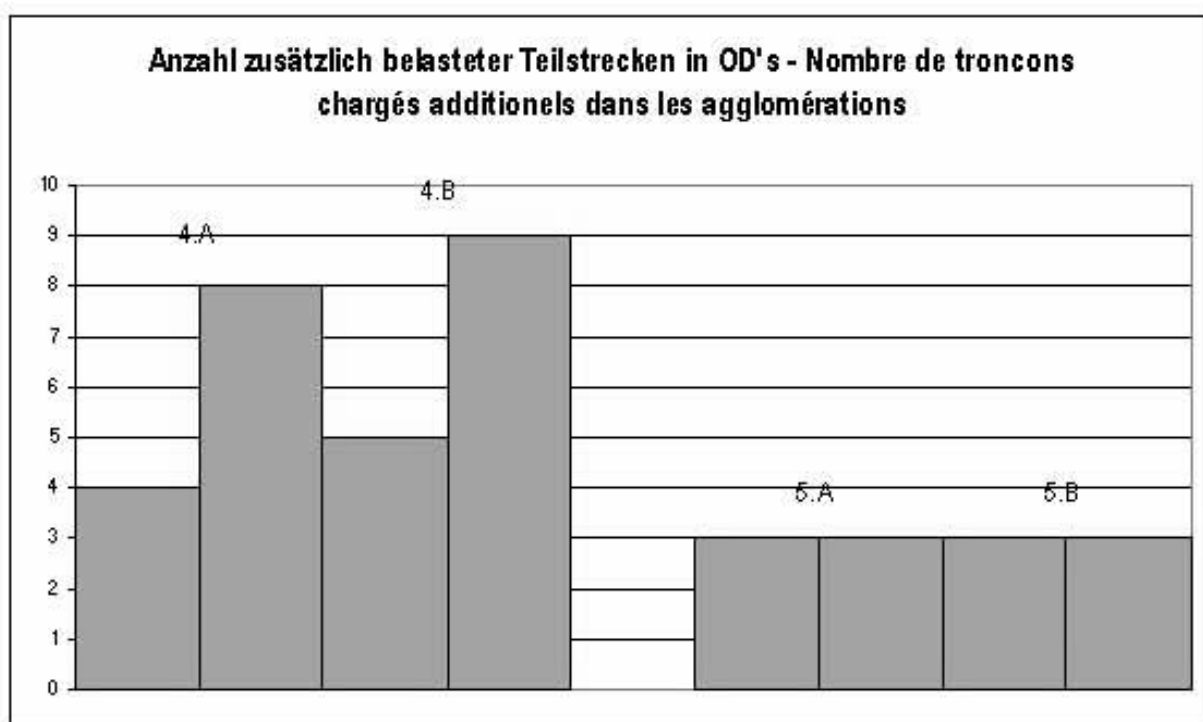
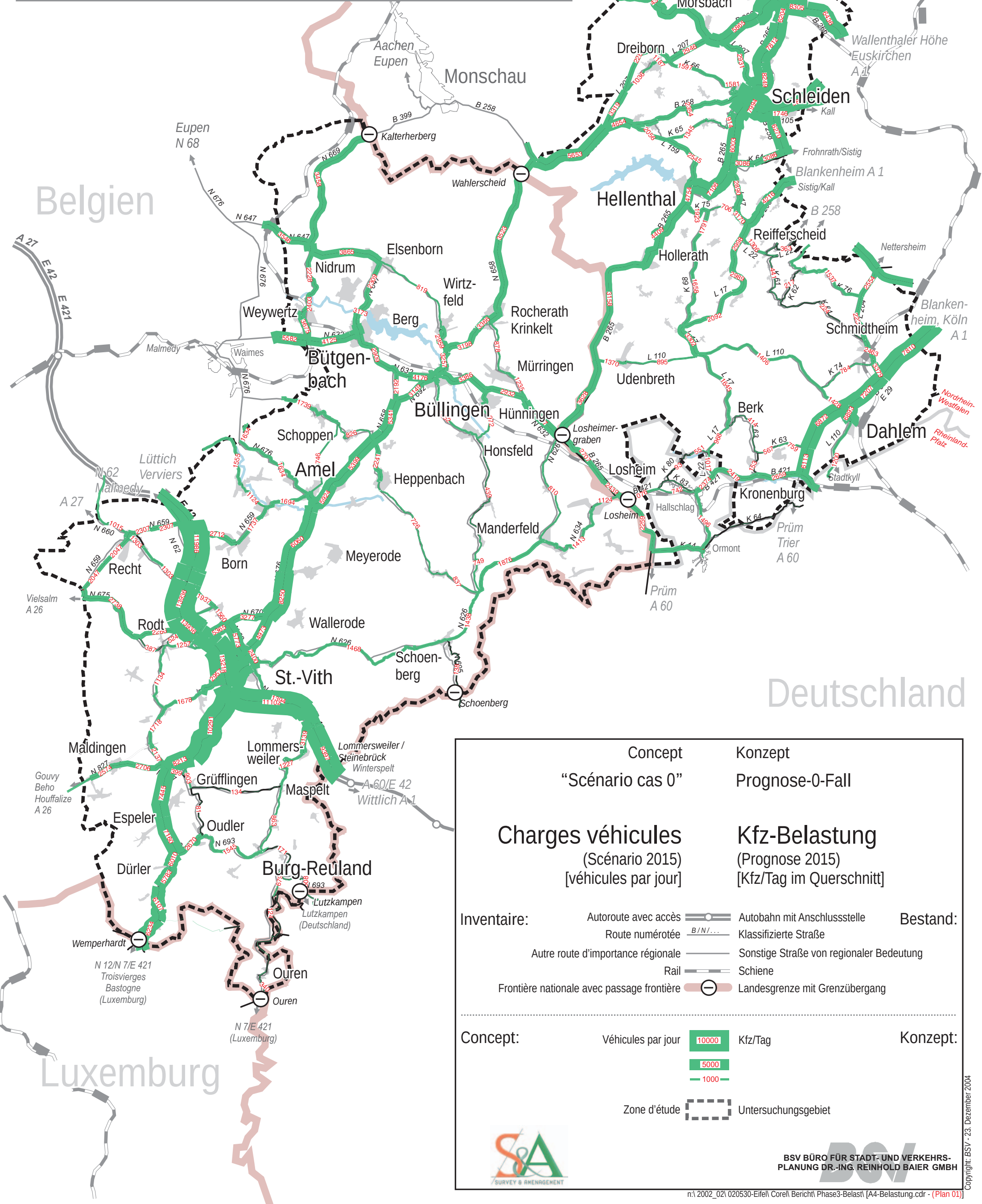


Figure A 12: Nombre de tronçons chargés additionels dans les agglomérations



Concept

“Scénario cas 0”

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale avec passage frontière

Concept:

- Véhicules par jour
- Zone d'étude

Konzept

Prognose-0-Fall

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze mit Grenzübergang

Konzept:

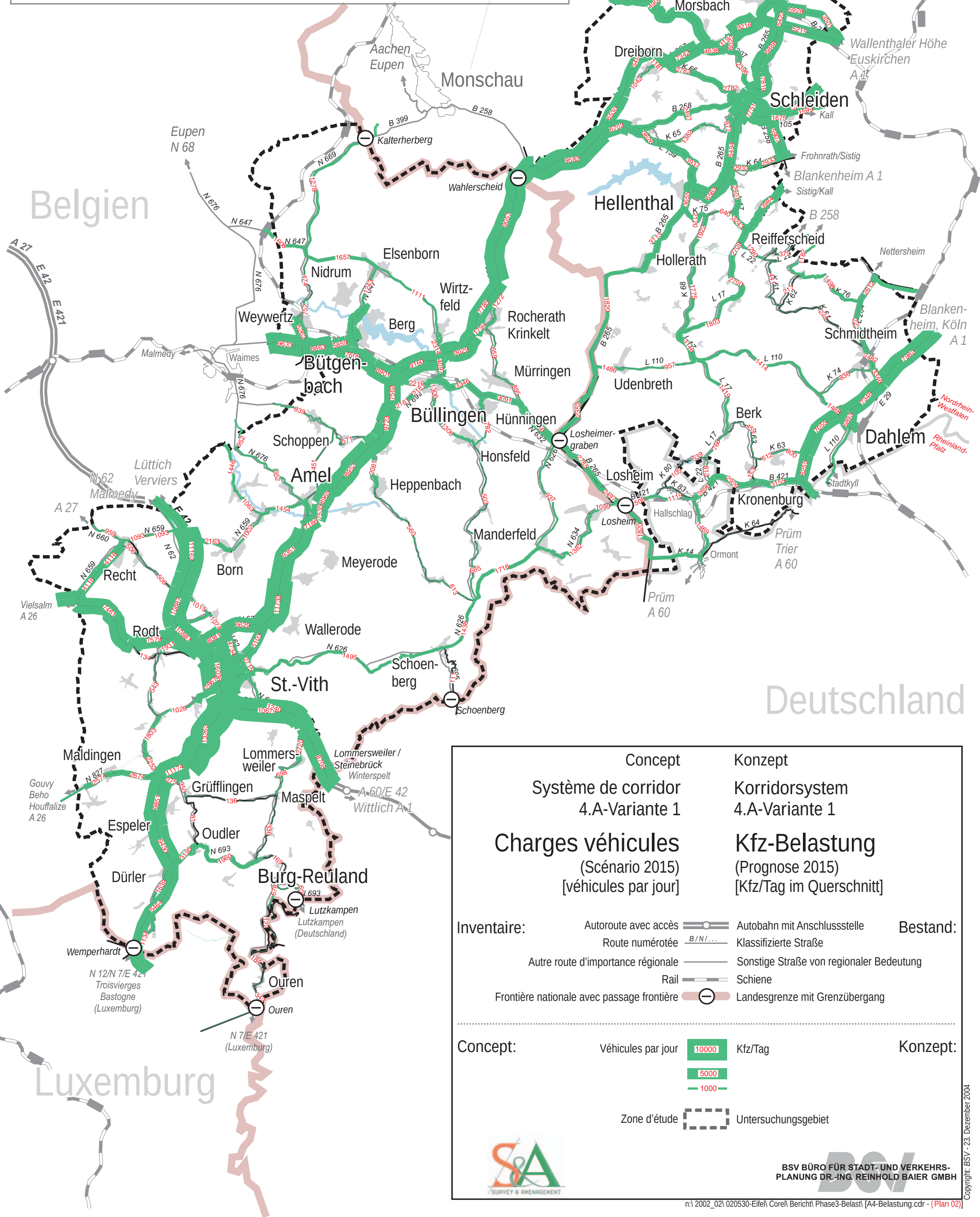
- Kfz/Tag
- Untersuchungsgebiet

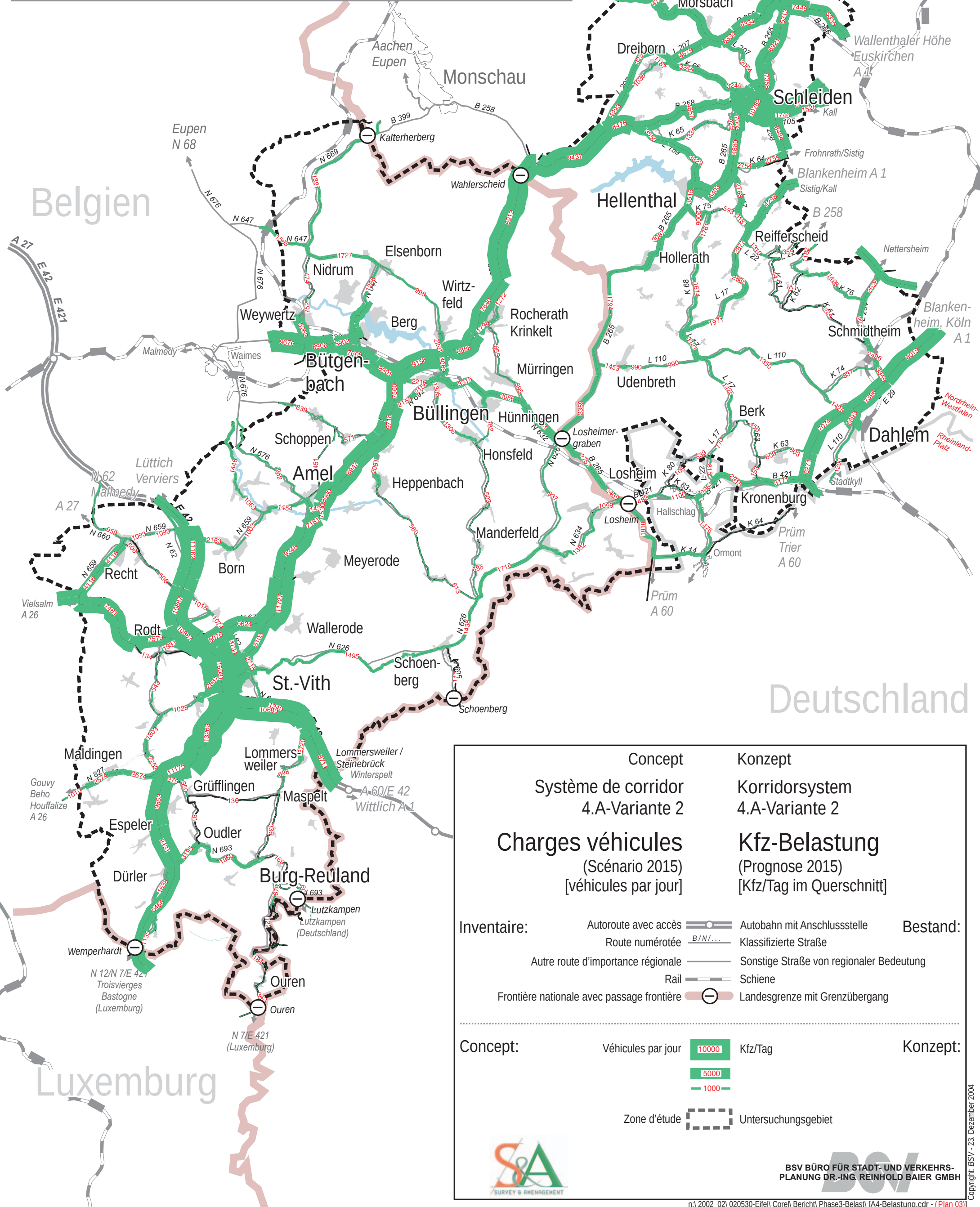


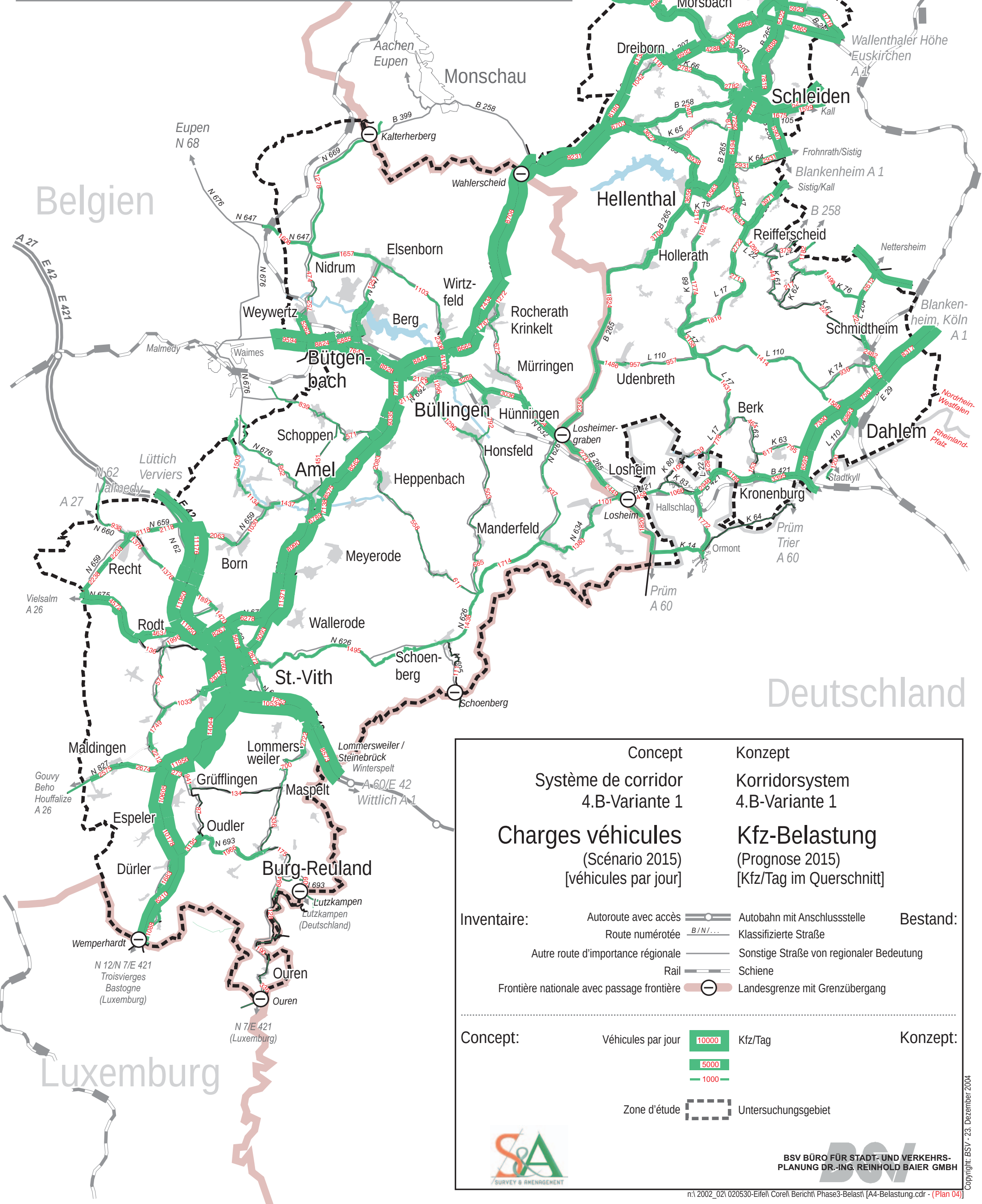
SURVEY & AMENAGEMENT



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH







Concept

Système de corridor
4.B-Variante 1

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale avec passage frontière

Concept:

- Véhicules par jour
- Zone d'étude

Konzept

Korridorsystem
4.B-Variante 1

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze mit Grenzübergang

Konzept:

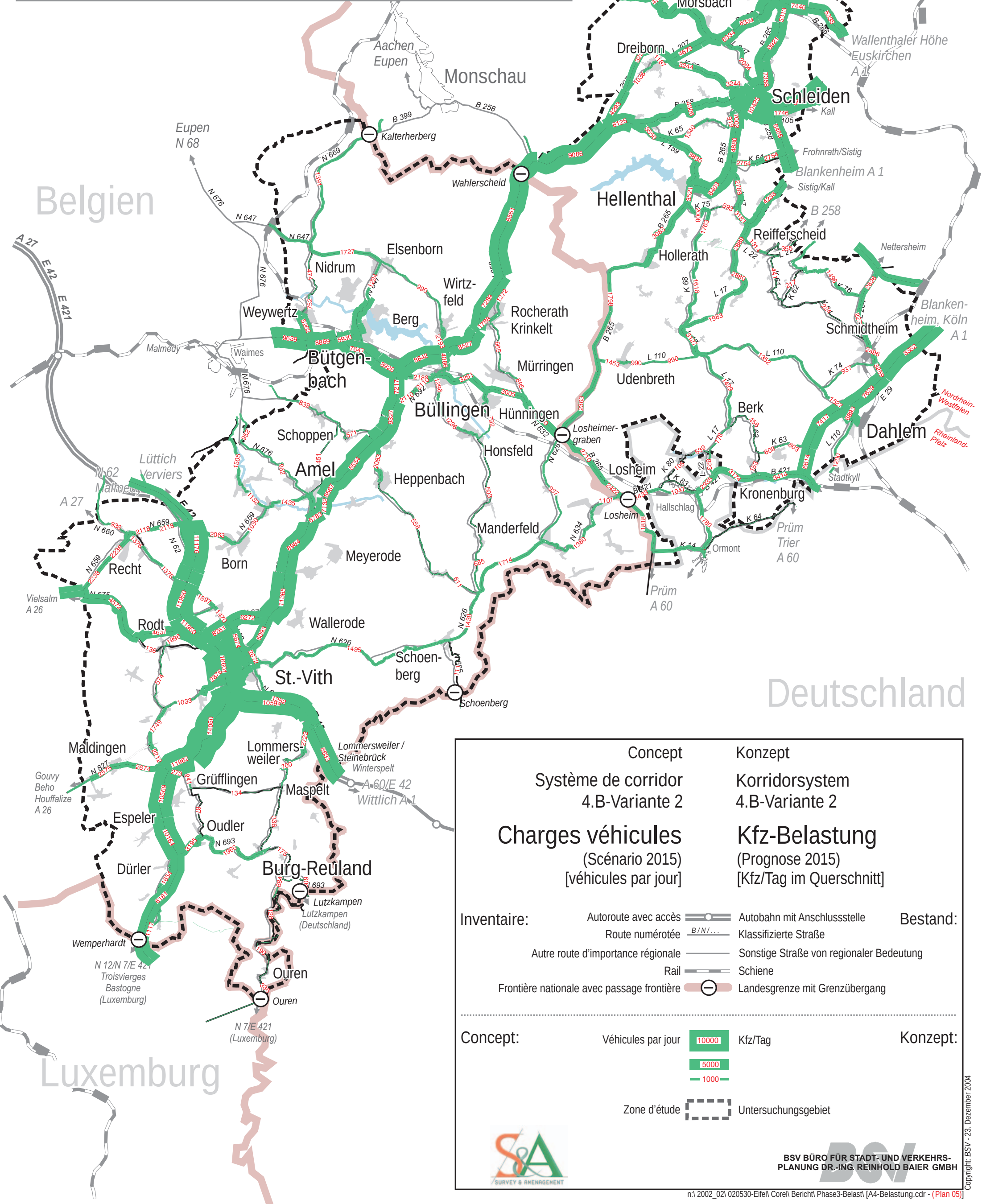
- Kfz/Tag
- Untersuchungsgebiet



SURVEY & AMENAGEMENT



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Concept

Système de corridor
4.B-Variante 2

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Konzept

Korridorsystem
4.B-Variante 2

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale avec passage frontière

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale avec passage frontière

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze mit Grenzübergang

Concept:

- Véhicules par jour
- Zone d'étude

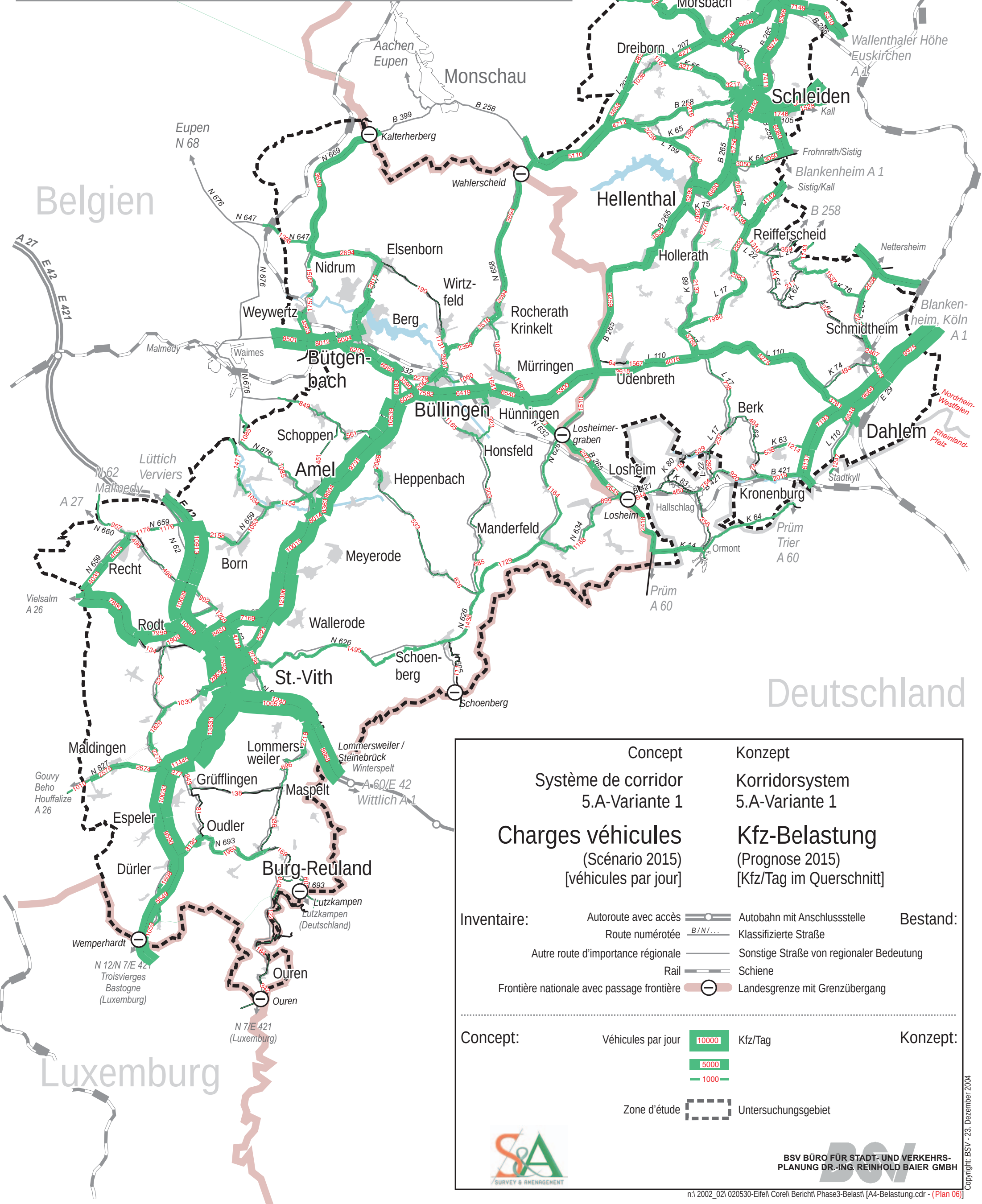
- Véhicules par jour
- Zone d'étude

Konzept:

- Kfz/Tag
- Untersuchungsgebiet



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Concept

Système de corridor
5.A-Variante 1

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Inventaire:

Concept:

Konzept

Korridorsystem
5.A-Variante 1

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Bestand:

Konzept:

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Véhicules par jour

Zone d'étude

Kfz/Tag

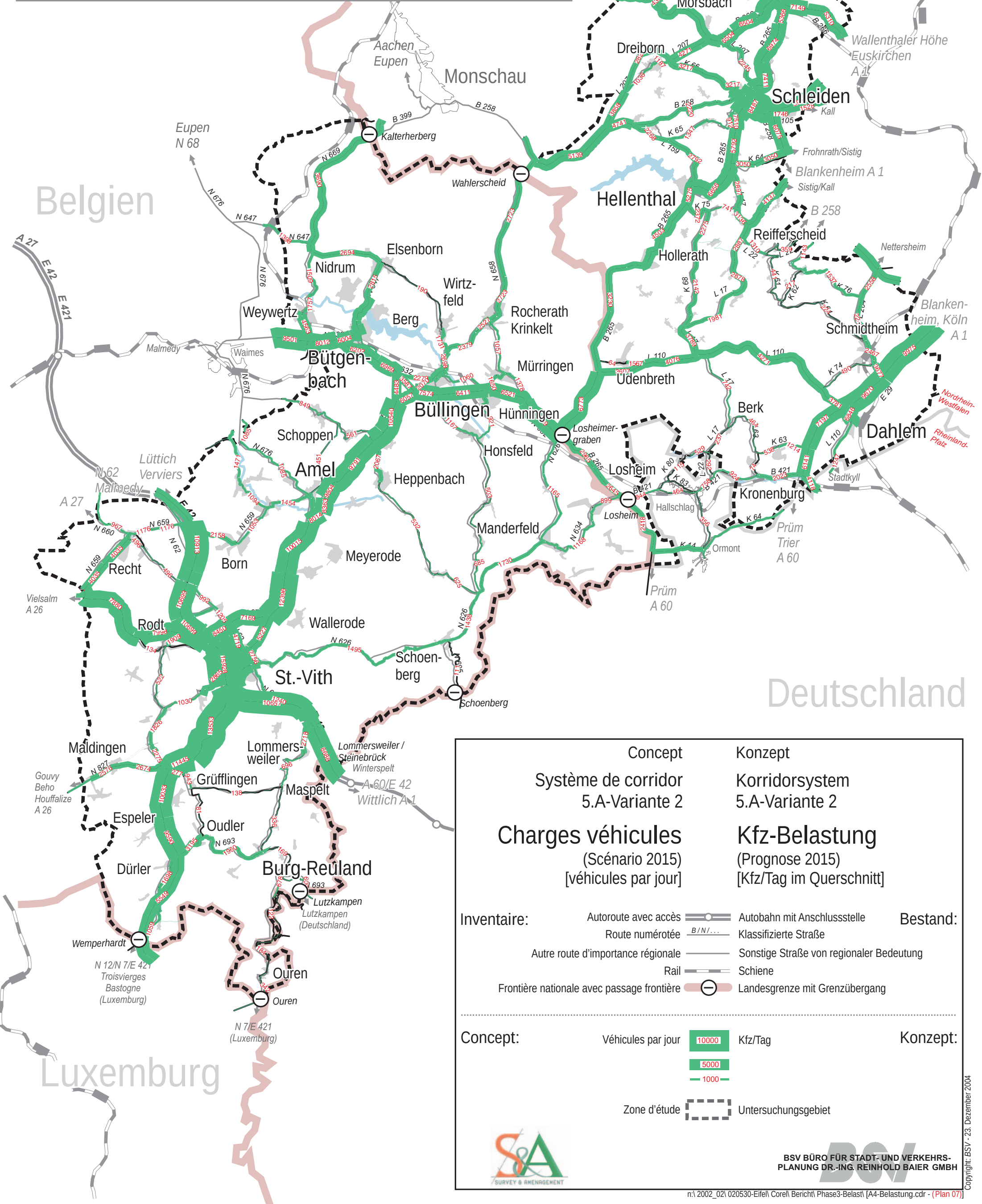
Untersuchungsgebiet



S&A
SURVEY & AMENAGEMENT



BSV
BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Concept

Système de corridor
5.A-Variante 2

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Konzept

Korridorsystem
5.A-Variante 2

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Inventaire:

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Autobahn mit Anschlussstelle

Klassifizierte Straße

Sonstige Straße von regionaler Bedeutung

Schiene

Landesgrenze mit Grenzübergang

Concept:

Véhicules par jour

Zone d'étude

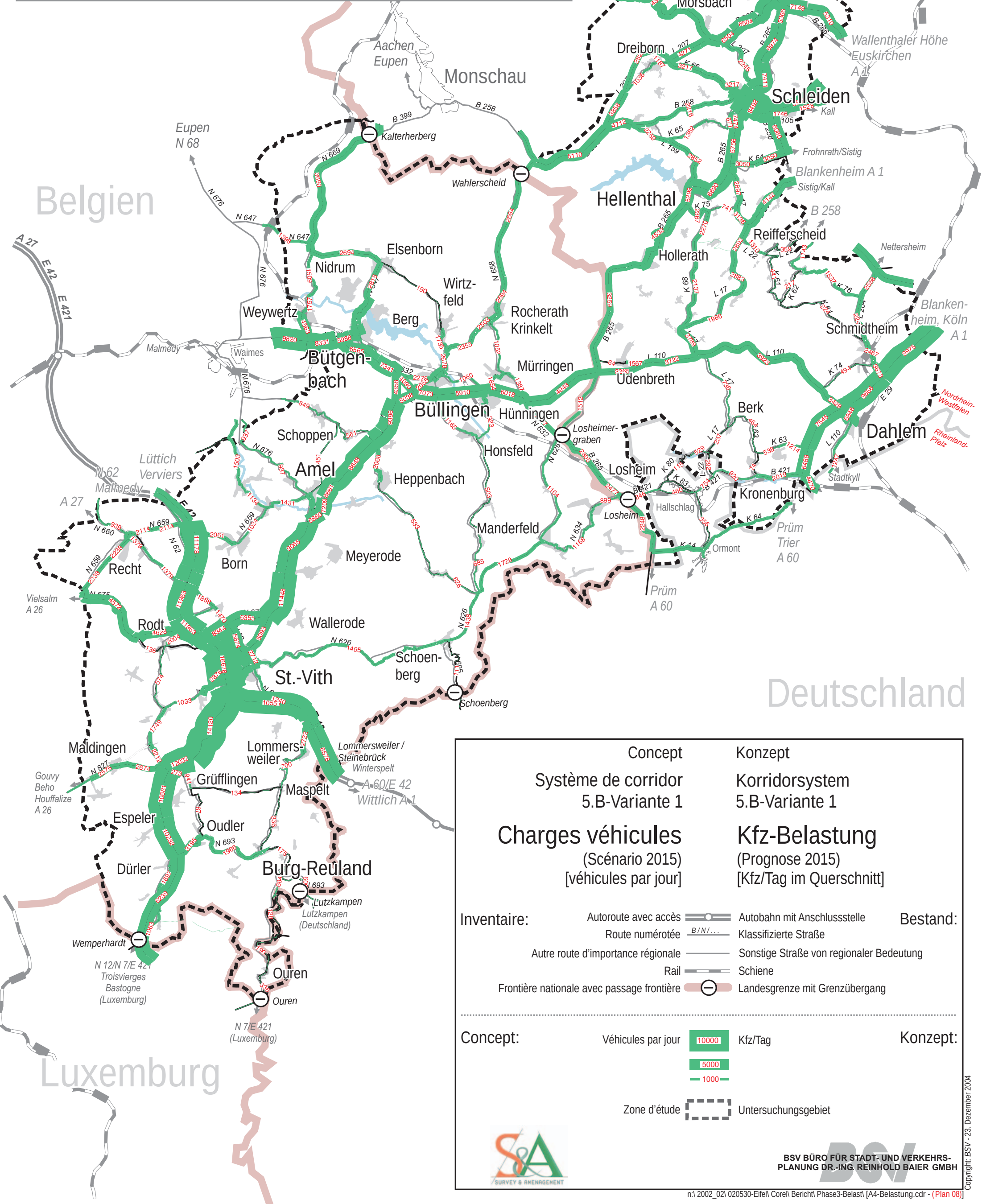
Kfz/Tag

Untersuchungsgebiet

Bestand:

Kreis Euskirchen

Copyright: BSV - 23. Dezember 2004



Concept

Système de corridor
5.B-Variante 1

Charges véhicules
(Scénario 2015)
[véhicules par jour]

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale avec passage frontière

Concept:

- Véhicules par jour
- Zone d'étude

Konzept

Korridorsystem
5.B-Variante 1

Kfz-Belastung
(Prognose 2015)
[Kfz/Tag im Querschnitt]

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze mit Grenzübergang

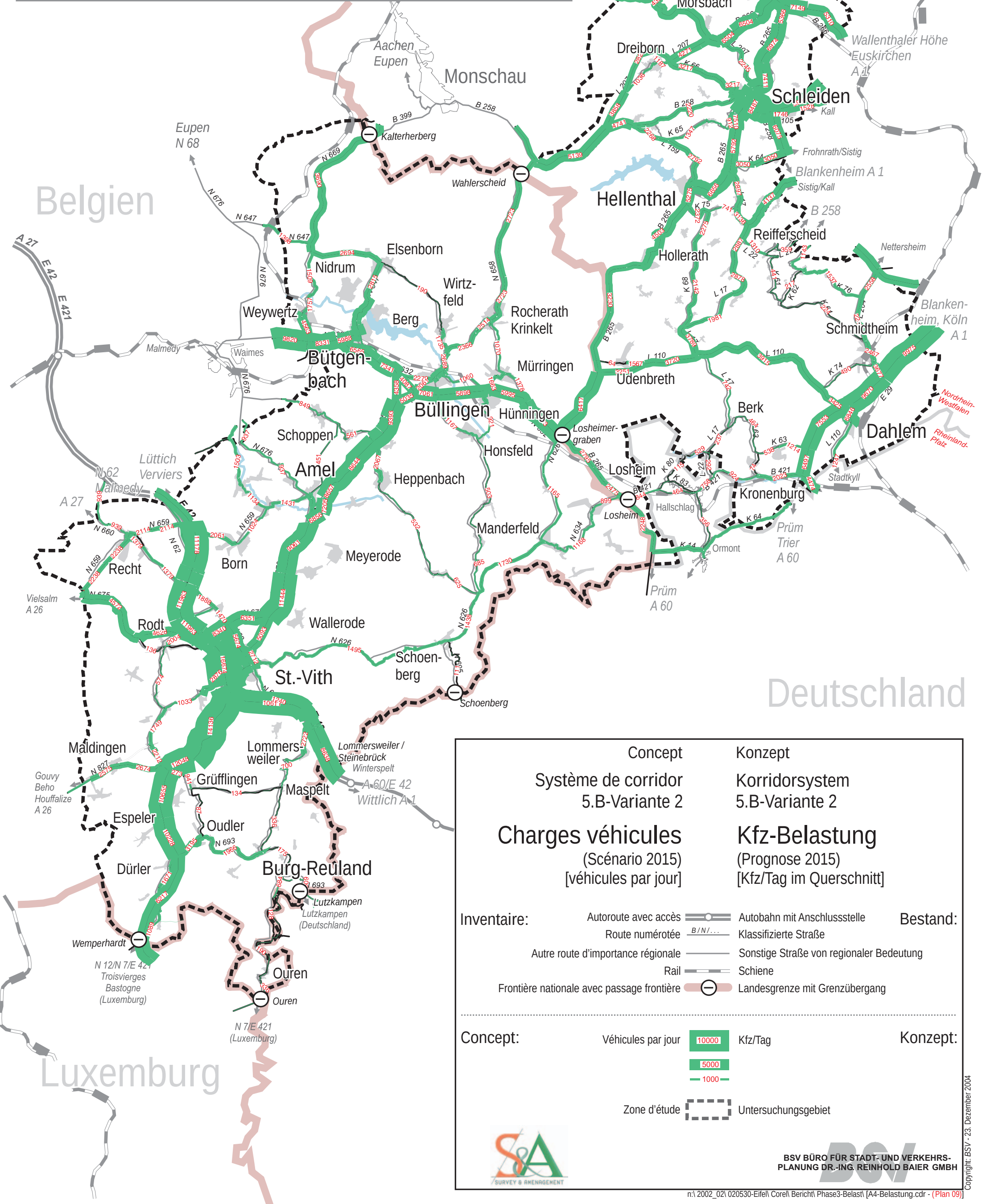
Konzept:

- Kfz/Tag
- Untersuchungsgebiet



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

Copyright: BSV - 23. Dezember 2004



Concept

Système de corridor

5.B-Variante 2

Charges véhicules

(Scénario 2015)

[véhicules par jour]

Konzept

Korridorsystem

5.B-Variante 2

Kfz-Belastung

(Prognose 2015)

[Kfz/Tag im Querschnitt]

Inventaire:

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Autobahn mit Anschlussstelle

Klassifizierte Straße

Sonstige Straße von regionaler Bedeutung

Schiene

Landesgrenze mit Grenzübergang

Bestand:

Zone d'étude

Concept:

Véhicules par jour

10000

5000

1000

Kfz/Tag

10000

5000

1000

Konzept:

Untersuchungsgebiet

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

n:\2002_02\020530-Eifel\ Corell\ Bericht\ Phase3-Belast\ [A4-Belastung.cdr - (Plan 09)]

Copyright: BSV - 23. Dezember 2004

			Systèmes de corridor															
Remarques	Analyse	Scénario cas 0	4.A Var1		4.A Var2		4.B Var1		4.B Var2		5.A Var1		5.A Var2		5.B Var1		5.B Var2	
			Traversée de la vallée de Schleiden (Pont du		via l'agglomération de Schleiden		Traversée de la vallée de Schleiden (Pont du vallée)		via l'agglomération de Schleiden		via Udenbreth N632n		via Udenbreth sans N632n (via N632 et B265)		via Udenbreth N632n		via Udenbreth sans N632n (via N632 et B265)	
			Axes:principal transport motorisé: via Vielsalm et Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: via Vielsalm et Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: seulement via Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: seulement via Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: via Vielsalm et Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: via Vielsalm et Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: seulement via Luxembourg		Axes:principal transport motorisé: seulement via Luxembourg	
	Charges (véhicules par jour)	Charges (véhicules par jour)	Charges (véhicules par jour)	Changement en comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	Changement en comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	Changement en comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	Changement en comparaison avec Scénario cas 0 [%]	Charges (véhicules par jour)	ent en comparai son avec	Charges (véhicules par jour)	Changement en comparaison avec Scénario cas 0 [%]
Schleiden																		
Traversée de Gemünd																		
B 266 (Ouest)	10362	9231	4885	-47	7882	-15	4885	-47	7882	-15	7692	-17	7692	-17	7692	-17	7692	-17
B 266 (Est)	11698	8305	5928	-29	7446	-10	5923	-29	7446	-10	7149	-14	7149	-14	7149	-14	7149	-14
B 265 (Nord)	3693	3831	4466	17	4322	13	4322	13	4322	13	4322	13	4322	13	4322	13	4322	13
B 265 (Sud)	9263	6204	5422	-13	5313	-14	5422	-13	5313	-14	5366	-14	5366	-14	5366	-14	5366	-14
Pont du vallée de Schleiden	0	0	5215		0		4865		0		0		0		0		0	
Taversée de Schleiden																		
B 258 (Ouest)	3842	4902	5992	22	8614	76	5992	22	8263	69	6186	26	6182	26	6186	26	6182	26
B 258 (Est)	7098	7994	7751	-3	10782	35	7751	-3	10425	30	8492	6	8487	6	8492	6	8487	6
B 265 (Nord)	11807	10670	8911	-16	8912	-16	8911	-16	8912	-16	9146	-14	9146	-14	9146	-14	9146	-14
B 265 (Sud)	10382	10653	10319	-3	10401	-2	10319	-3	10395	-2	10335	-3	10336	-3	10335	-3	10336	-3
Traversée de Herhahn	5022	6157	3213	-48	5301	-14	3213	-48	5301	-14	5290	-14	5290	-14	5290	-14	5290	-14
Contournement de Herhahn	0	0	6022		0		5672		0		0		0		0		0	
Traversée de Dreiborn	2732	1167	1181	1	1187	2	1181	1	1187	2	1187	2	1187	2	1187	2	1187	2
Contournement de Dreiborn	0	2283	5488		3257		5138		3257		2822		2822		2822		2822	
Traversée de Schönesseiffen	1553	2712	3266	20	5018	85	3266	20	4667	72	2651	-2	2671	-2	2651	-2	2671	-2
Traversée de Harperscheid	2388	2798	2884	3	5060	81	2884	3	4705	68	2665	-5	2653	-5	2665	-5	2653	-5
Frontière de Wahlerscheid	2290	3523	9057		8912		8706		8561		2694		2723		2694		2723	
Hellenthal																		
Traversée de Hellenthal																		
B 265 (Nord)	6561	7106	6563	-8	6403	-10	6563	-8	6403	-10	6690	-6	6656	-6	6690	-6	6656	-6
L 159	1696	2545	3937	55	3829	50	3938	55	3835	51	2852	12	2792	10	2852	12	2792	10
B 265 (Sud)	3870	4754	3655	-23	3515	-26	3656	-23	3521	-26	5299	11	5275	11	5299	11	5275	11
Traversée de Hollerath	2271	3158	1820	-42	1794	-43	1824	-42	1798	-43	3259	3	3230	2	3259	3	3230	2
Traversée de Udenbreth	1276	1370	1486	8	1453	6	1486	8	1453	6	64	-95	64	-95	64	-95	64	-95
Contournement de Udenbreth	0	0	0		0		0		0		3615		3607		3265		3251	
B 265 (au nord de la N 632)	2791	3628	2352		2359		2356		2363		1510		6773		1512		6417	
B 265 (au sud de la N 632)	2350	2707	2785		2757		2737		2710		2973		2965		2805		2795	
Dahlem																		
Traversée de Kronenburg	2086	2419	2929	21	2915	21	3189	32	3174	31	920	-62	924	-62	920	-62	924	-62
L 110 (au est de la L17)	1298	1406	1414		1350		1414		1352		4275		4271		3923		3915	
B 51 (au nord de la L110)	10484	7207	7346		7396		7581		7629		9666		9670		9666		9670	
Bütgenbach																		
Frontière de Kalterherberg	1386	3458	1278		1391		1278		1391		3690		3690		3690		3690	
Traversée de Eisenborn	3507	3865	1657	-57	1727	-55	1657	-57	1727	-55	2694	-30	2694	-30	2694	-30	2694	-30
Traversée de Weywertz	3379	3675	5262	43	5262	43	5262	43	5262	43	4563	24	4563	24	4563	24	4563	24
Traversée de Bütgenbach																		
N 632 (Ouest)	4483	4125	5859	42	5902	43	5885	43	5930	44	6004	46	6004	46	5988	45	5988	45
N 647 (Nord)	4289	4633	5922	28	5969	29	5930	28	5971	29	5870	27	5870	27	5870	27	5870	27
N 632 (Sud)	3167	2909	1293	-56	1293	-56	1281	-56	1279	-56	767	-74	767	-74	776	-73	776	-73
Contournement de Bütgenbach	0	0	7608		7608		7647		7647		6202		6202		6565		6565	
Büllingen																		
Traversée de Rocherath	2505	3850	1659	-57	1659	-57	1659	-57	1659	-57	3163	-18	3192	-17	3163	-18	3192	-17
Contournement de Rocherath	0	0	7785		7640		7434		7289		0		0		0		0	
Traversée de Büllingen																		
N 632 (Ouest)	3939	4176	2216	-47	2216	-47	2186	-48	2186	-48	2276	-45	2279	-45	2276	-45	2279	-45
N 632 (Est)	2075	2404	2311	-4	2307	-4	2326	-3	2322	-3	638	-73	640	-73	610	-75	612	-75
N 658 (Nord)	3228	4083	1388	-66	1389	-66	1270	-69	1270	-69	3956	-3	3965	-3	3975	-3	3984	-2
N 658 (Sud)	2178	3149	2161	-31	2158	-31	2114	-33	2110	-33	2064	-34	2070	-34	2055	-35	2061	-35
Traversée centrale	6117	7326	4377	-40	4374	-40	4300	-41	4296	-41	4340	-41	4349	-41	4331	-41	4340	-41
Contournement de Büllingen (Nord)	0	0	9160		9158		8844		8842		0		0		0		0	
Contournement de Büllingen (Sud)	0	0	0		0		0		0		7582		7574		7073		7061	
N 658 (au sud de la N 692)	4197	5341	9723		9718		9335		9327		10539		10540		9396		9393	
N 632 (au est de Büllingen)	3346	4167	3986		3951		3934		3900		2627		7899		2457		7373	
N 632n (au est de Büllingen)	0	0	0		0		0		0		5300		0		4948		0	
Amel																		
Traversée de Amel																		
N 658 (Nord-est)	4287	5924	1430	-76	1430													

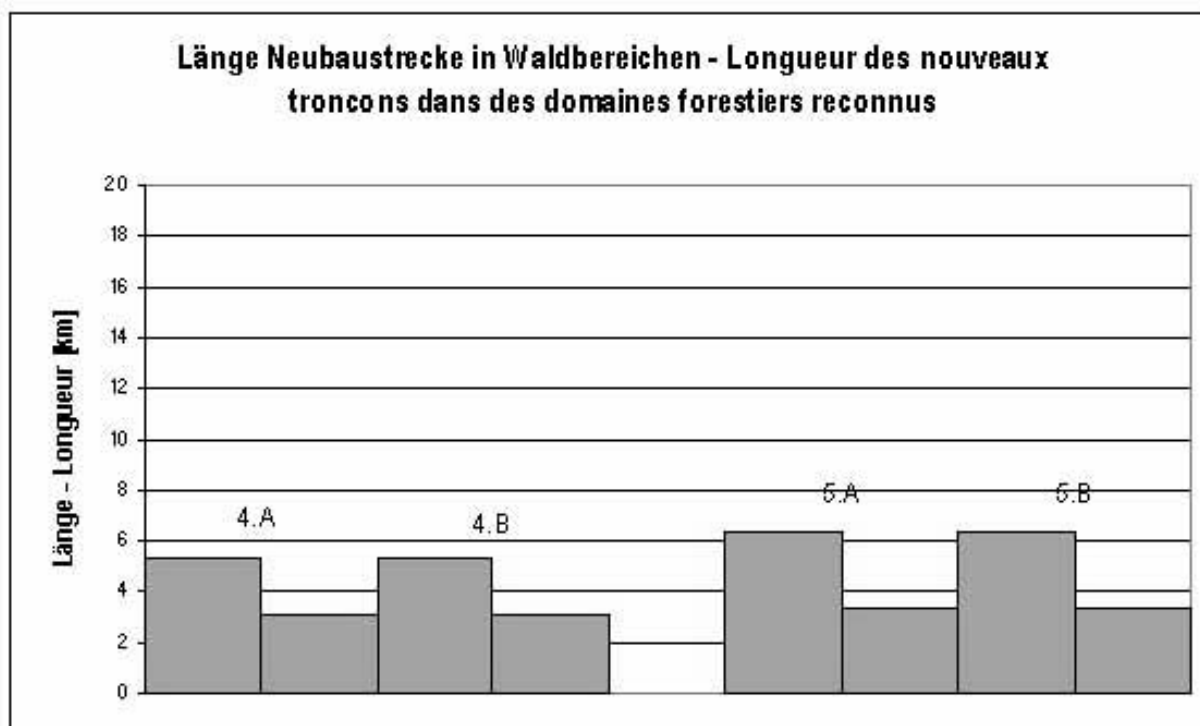


Figure A 13: Longueur des nouveaux tronçons dans des domaines forestiers reconnus

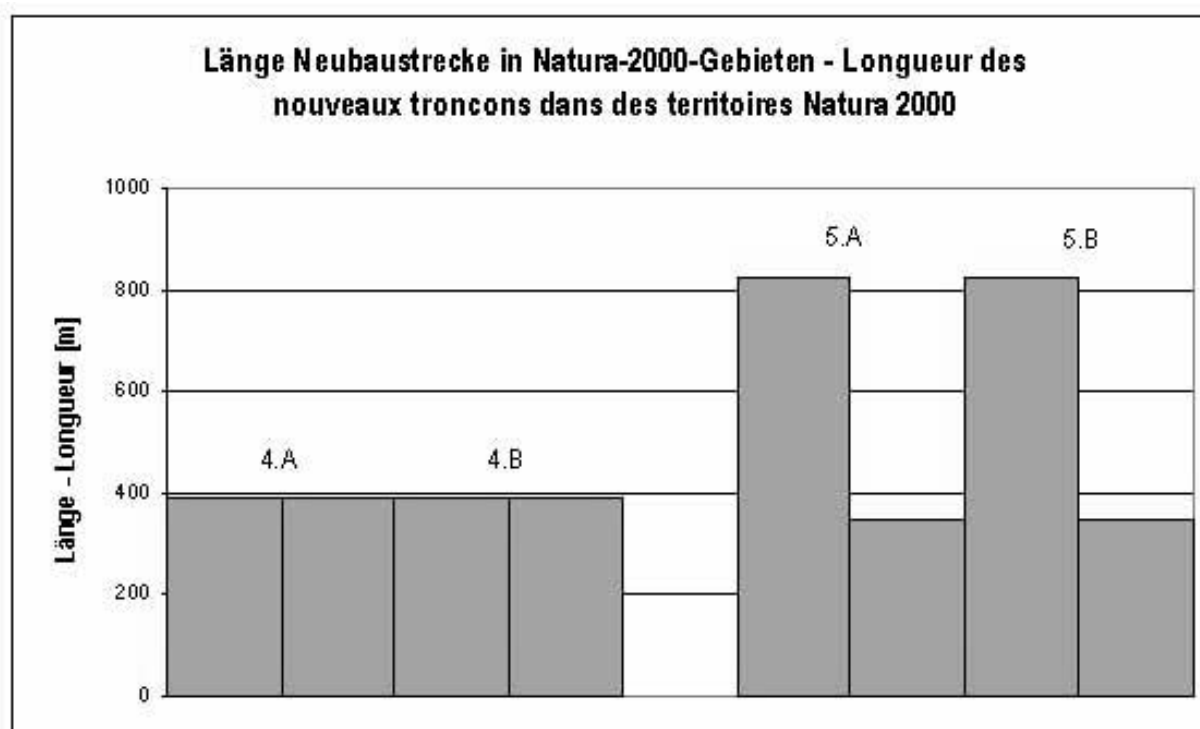


Figure A 14: Longueur des nouveaux tronçons dans des territoires Natura 2000

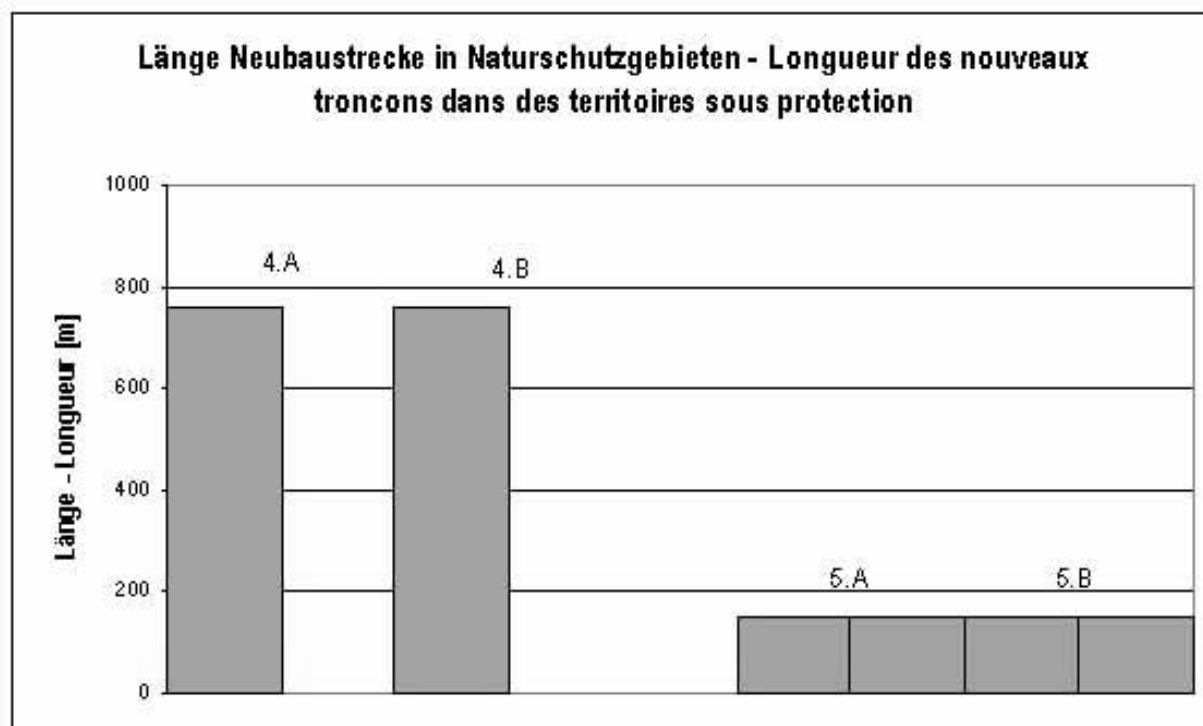


Figure A 15: Longueur des nouveaux tronçons dans des territoires sous protection

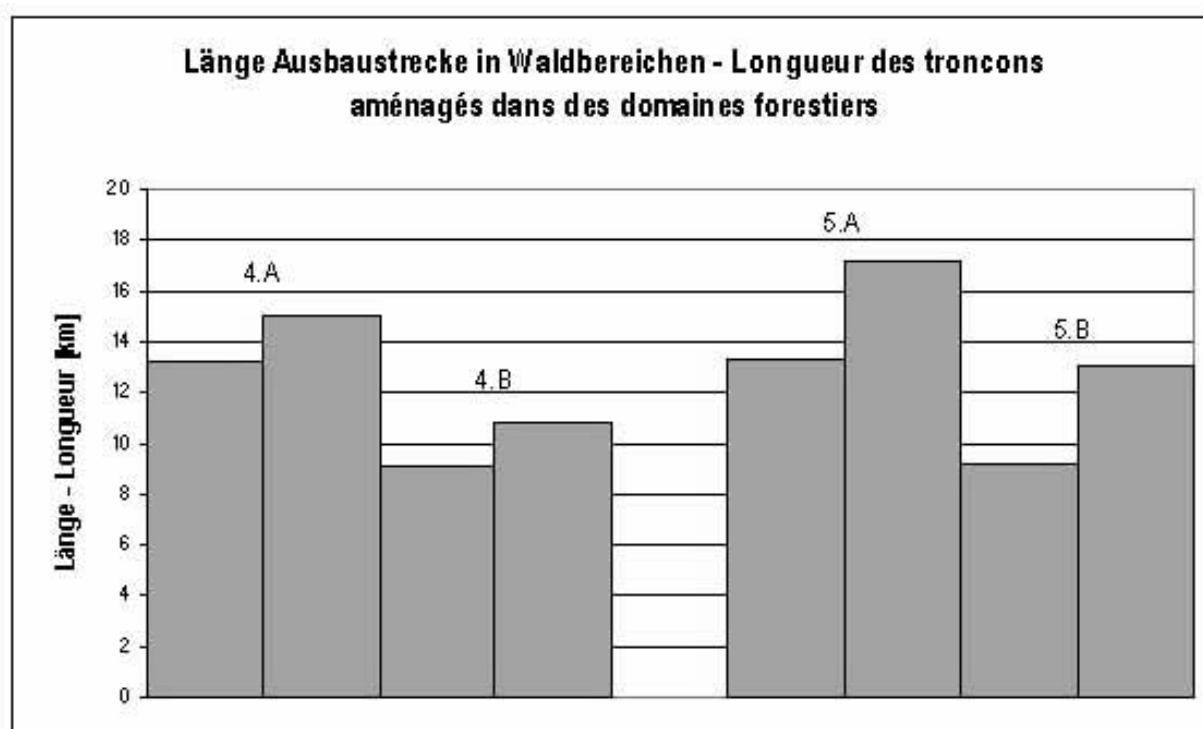


Figure A 16: Longueur des tronçons aménagés dans des domaines forestiers

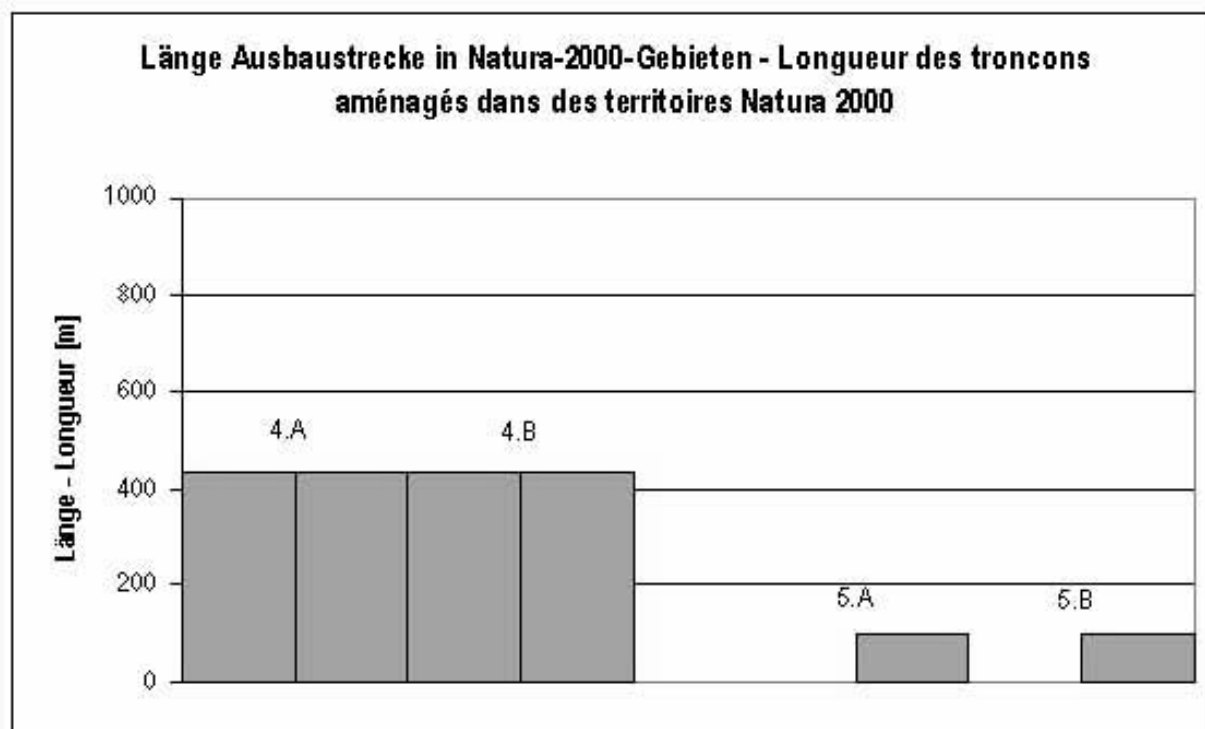


Figure A 17: Longueur des tronçons aménagés dans des territoires Natura 2000

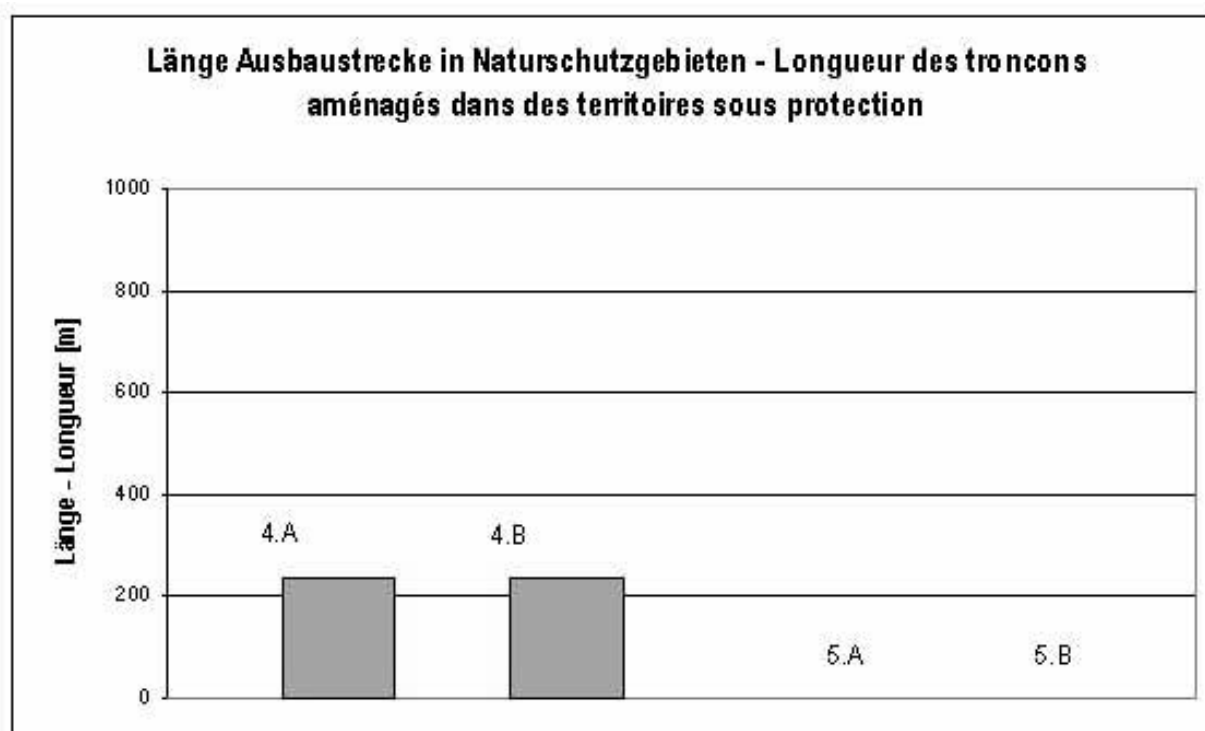


Figure A 18: Longueur des tronçons aménagés dans des territoires sous protection

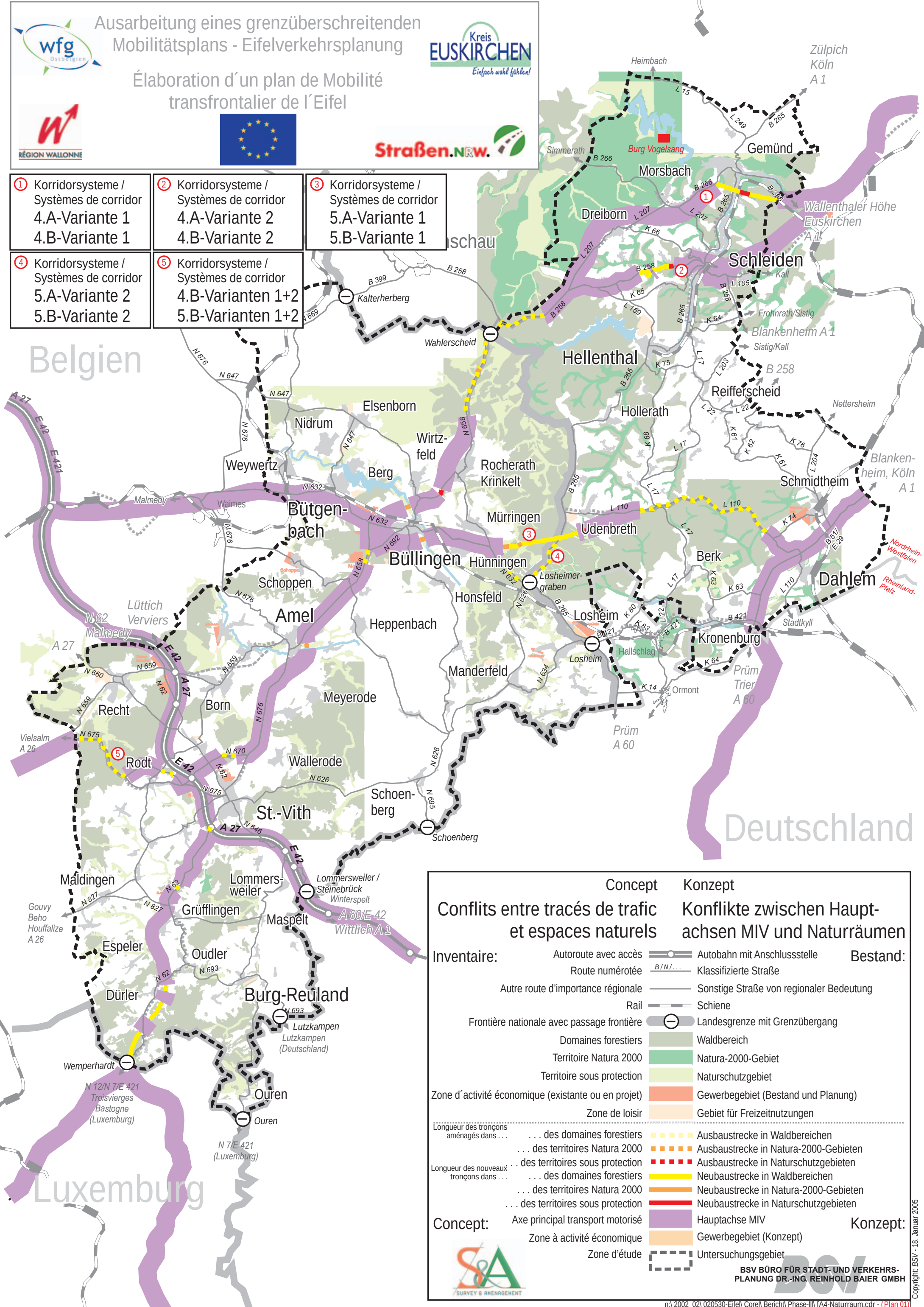
- ① Korridorsysteme /
Systèmes de corridor
4.A-Variante 1
4.B-Variante 1

② Korridorsysteme /
Systèmes de corridor
4.A-Variante 2
4.B-Variante 2

③ Korridorsysteme /
Systèmes de corridor
5.A-Variante 1
5.B-Variante 1

④ Korridorsysteme /
Systèmes de corridor
5.A-Variante 2
5.B-Variante 2

⑤ Korridorsysteme /
Systèmes de corridor
4.B-Varianten 1+2
5.B-Varianten 1+2



Concept

Conflits entre tracés de trafic et espaces naturels

Inventaire:

Autoroute avec accès

Route numérotée

Autre route d'importance régionale

Rail

Frontière nationale avec passage frontière

Domaines forestiers

Territoire Natura 2000

Territoire sous protection

Zone d'activité économique (existante ou en projet)

Zone de loisir

Longueur des tronçons aménagés dans ...

Longueur des nouveaux tronçons dans ...

Concept:

Axe principal transport motorisé

Zone à activité économique

Zone d'étude

Konzept

Konflikte zwischen Hauptachsen MIV und Naturräumen

Bestand:

Autobahn mit Anschlussstelle

Klassifizierte Straße

Sonstige Straße von regionaler Bedeutung

Schiene

Landesgrenze mit Grenzübergang

Waldbereich

Natura-2000-Gebiet

Naturschutzgebiet

Gewerbegebiet (Bestand und Planung)

Gebiet für Freizeitnutzungen

Ausbaustrecke in Waldbereichen

Ausbaustrecke in Natura-2000-Gebieten

Ausbaustrecke in Naturschutzgebieten

Neubaustrecke in Waldbereichen

Neubaustrecke in Natura-2000-Gebieten

Neubaustrecke in Naturschutzgebieten

Hauptachse MIV

Gewerbegebiet (Konzept)

Untersuchungsgebiet

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

Copyright: BSV - 18. Januar 2005

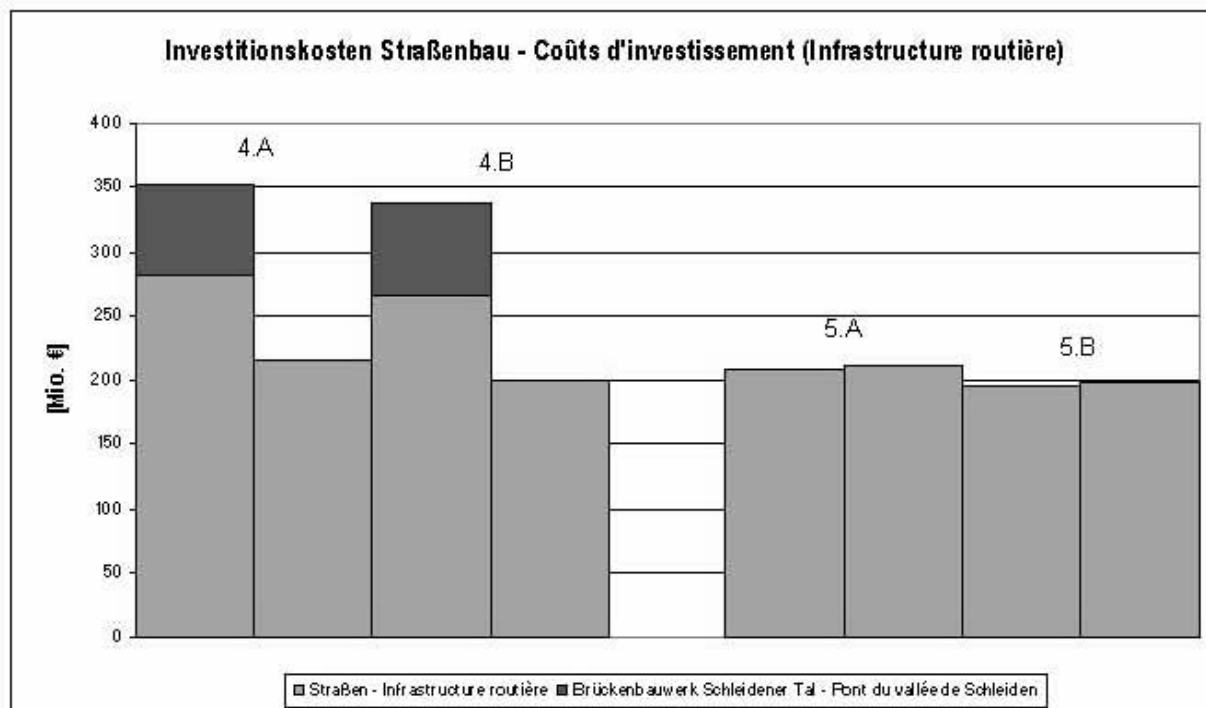
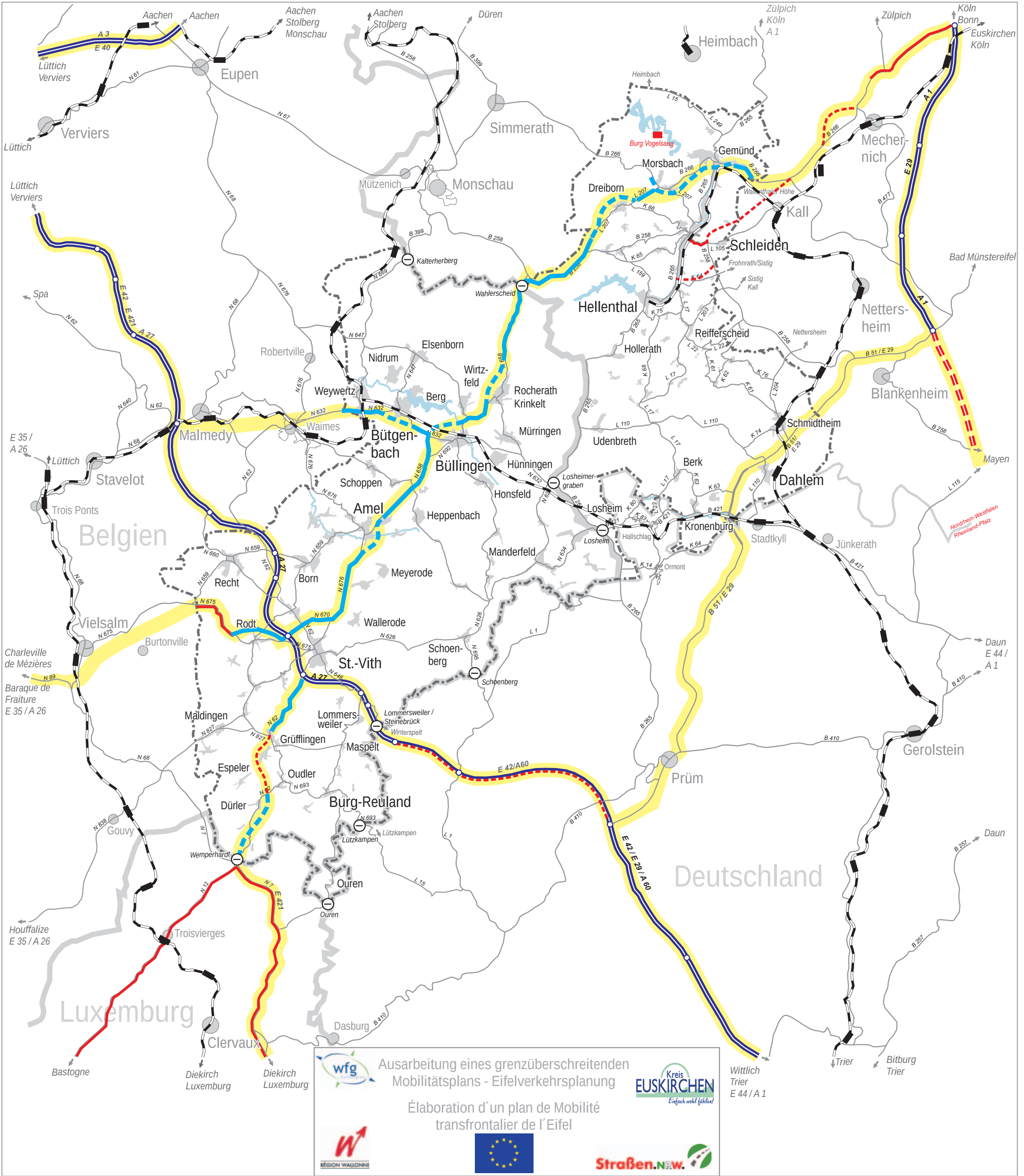


Figure A 19: Coûts d'investissement (Infrastructure routière)



Système de corridor 4.A-Variante 1

- Transport motorisé -

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale
- Passage frontière
- Projet: Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route

Concept:

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 4.A-Variante 1

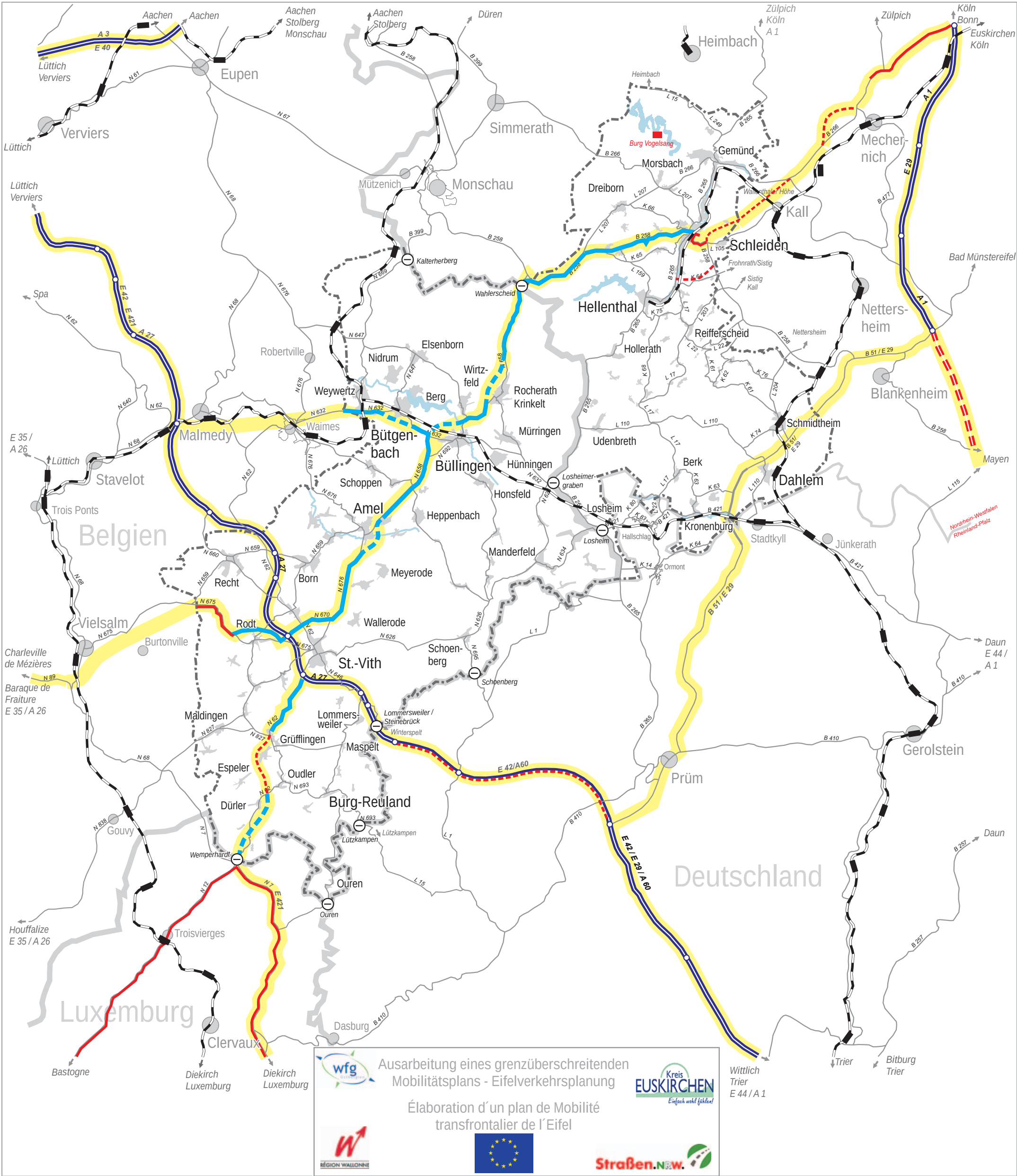
- Kfz-Verkehr -

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang
- Planung: Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV



Système de corridor 4.A-Variante 2

- Transport motorisé -

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale
- Passage frontière
- Projet: Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route

Concept:

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 4.A-Variante 2

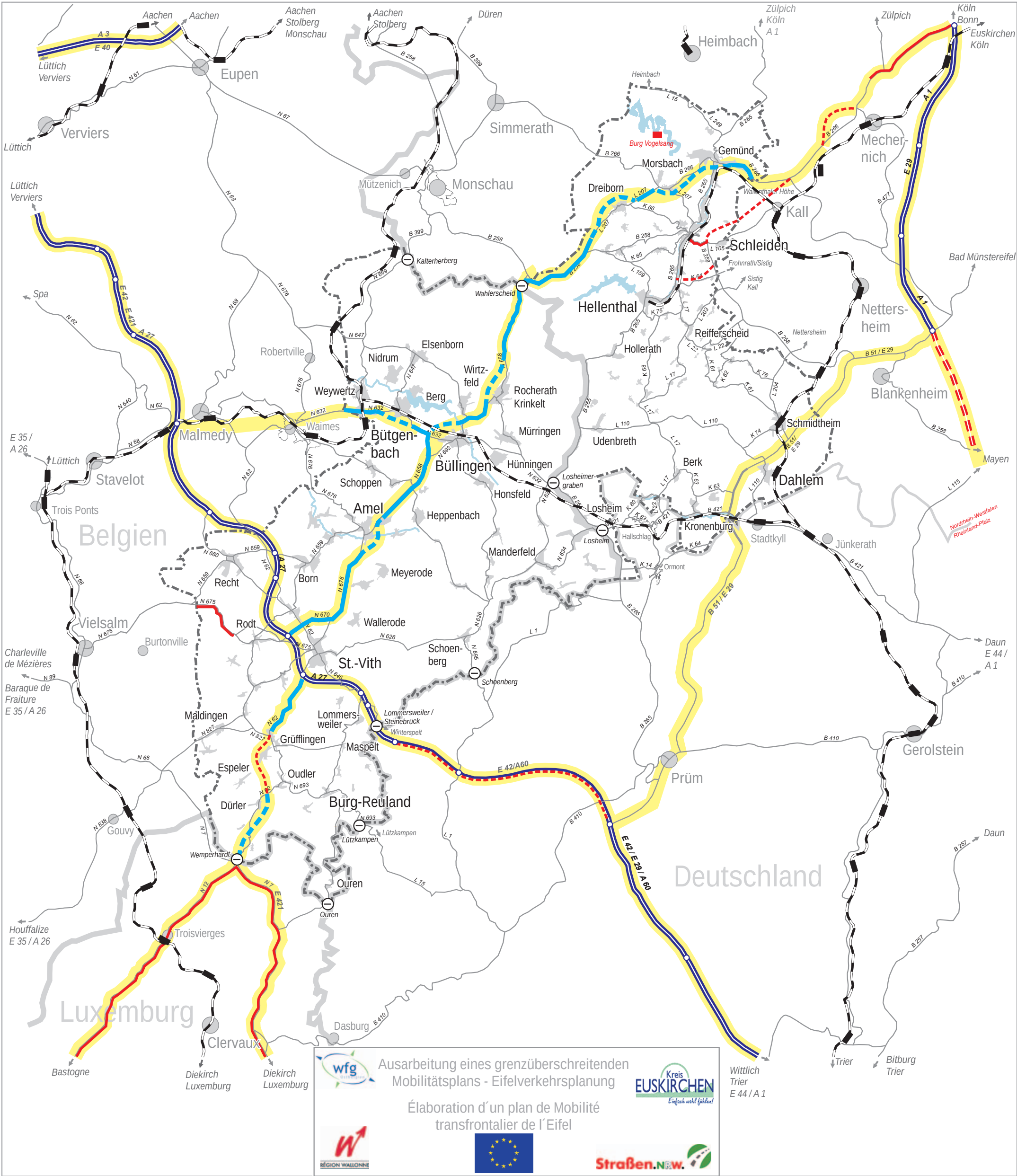
- Kfz-Verkehr -

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang
- Planung: Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV



Système de corridor 4.B-Variante 1 - Transport motorisé -

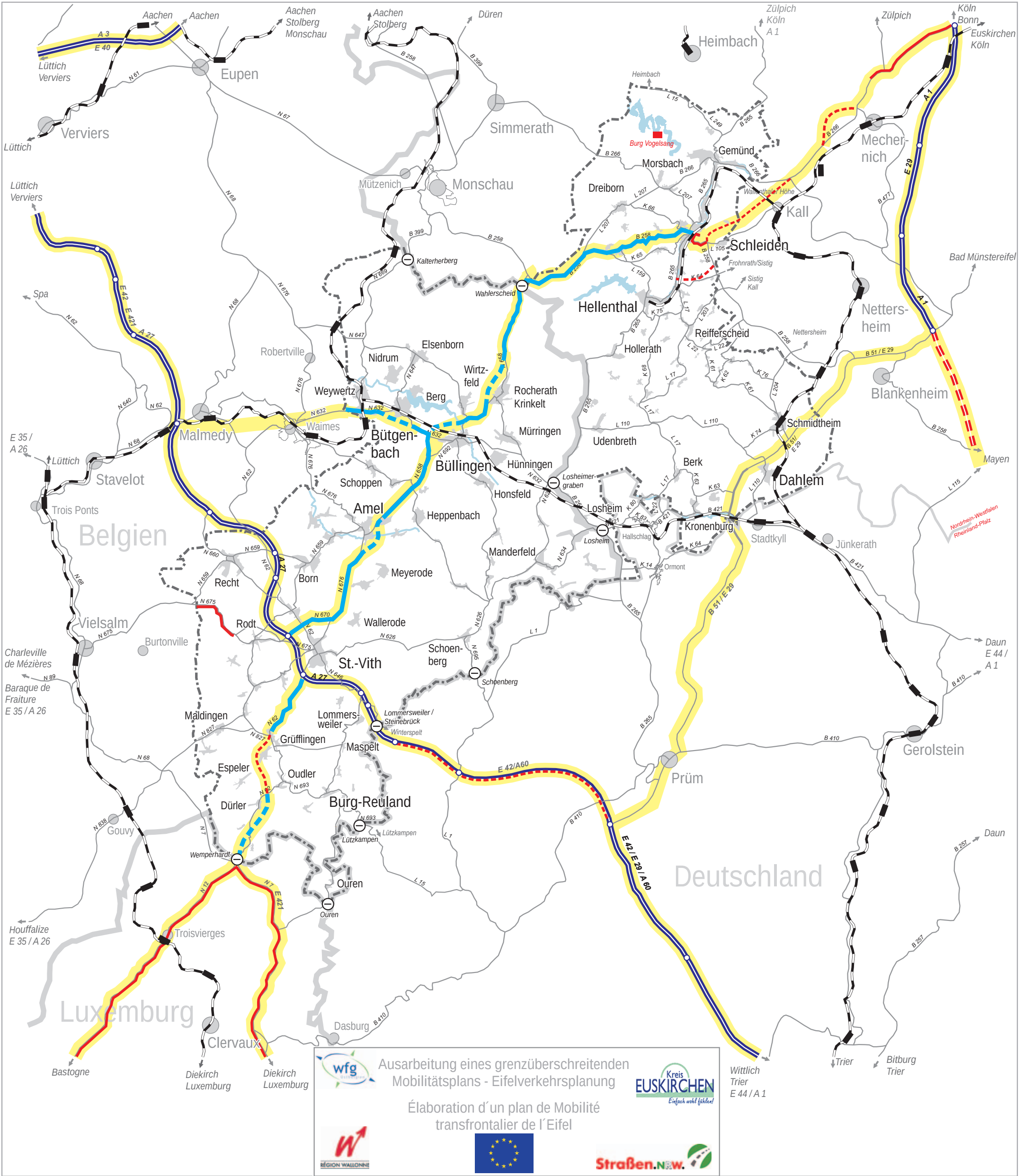
- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Projet:**
 - Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

- Concept:**
- Aménagement
 - Construction nouvelle
 - Zone d'étude
 - Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 4.B-Variante 1 - Kfz-Verkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Planung:**
 - Straßenausbau
 - Straßenneubau

- Konzept:**
- Ausbau
 - Neubau
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse MIV



Système de corridor 4.B-Variante 2
- Transport motorisé -

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Frontière nationale
- Passage frontière
- Projet:**
- Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route

Concept:

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 4.B-Variante 2
- Kfz-Verkehr -

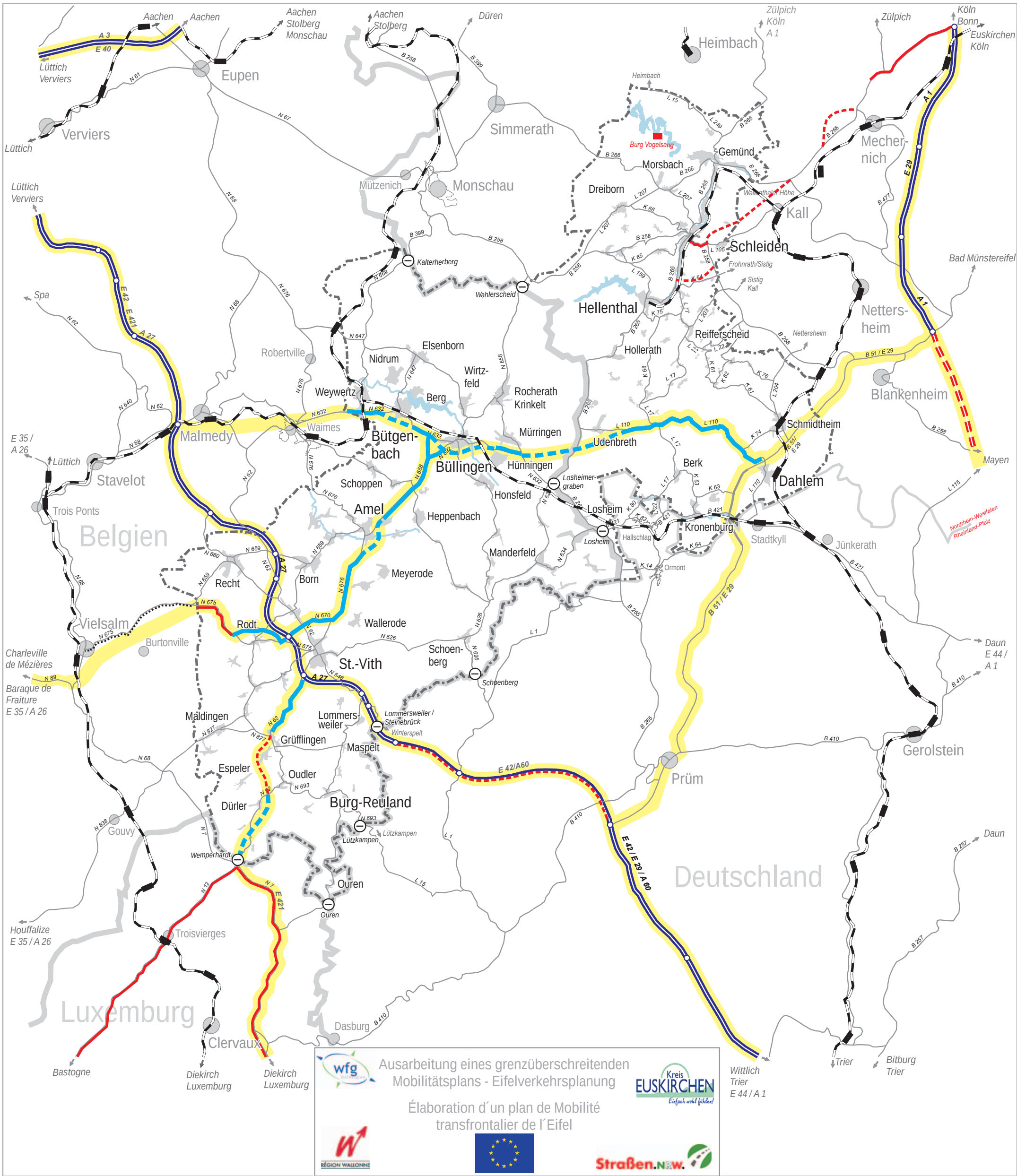
Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang
- Planung:**
- Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV





Système de corridor 5.A-Variante 1 - Transport motorisé -

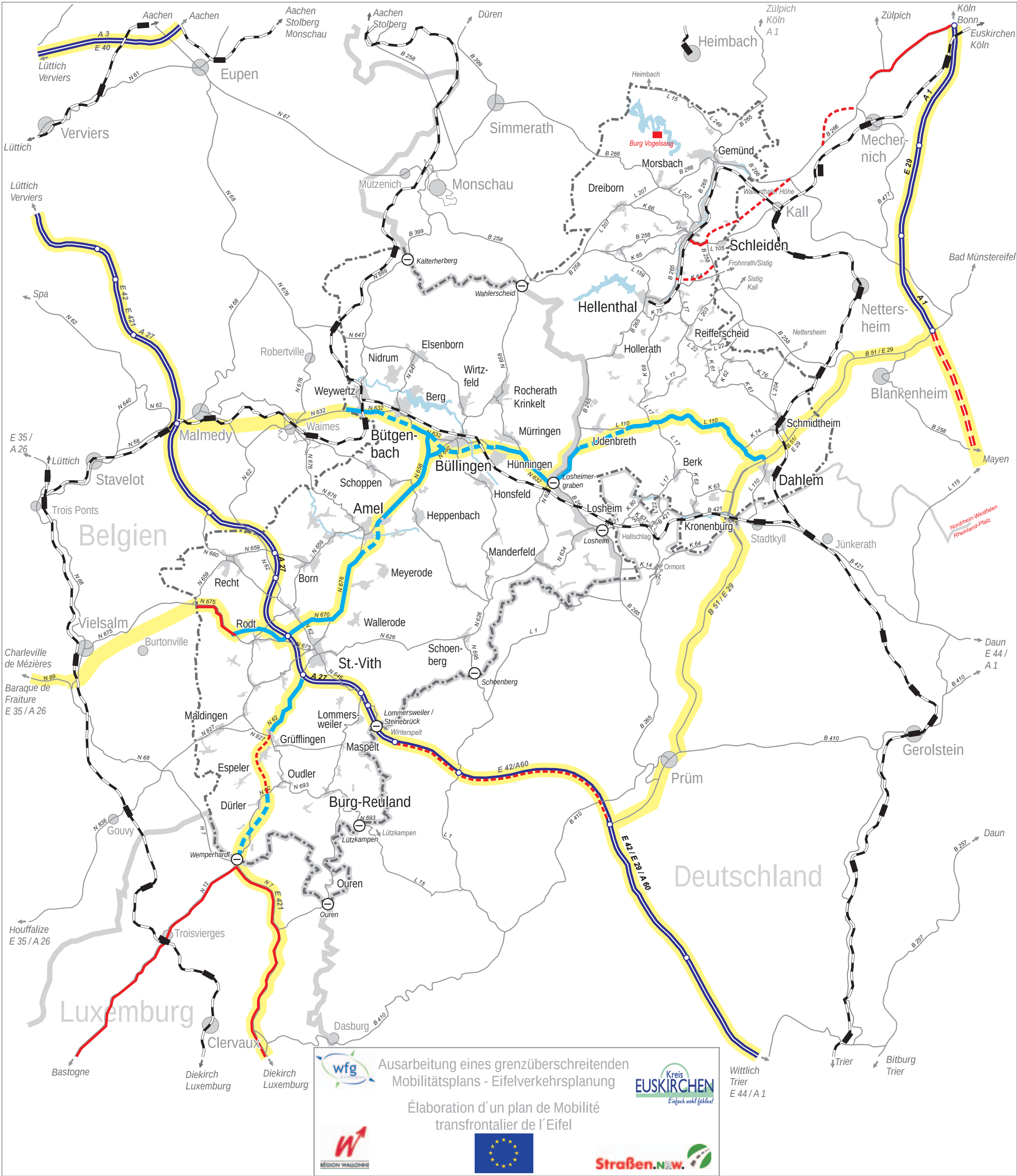
- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Projet:**
 - Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

- Concept:**
- Aménagement
 - Construction nouvelle
 - Zone d'étude
 - Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 5.A-Variante 1 - Kfz-Verkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Planung:**
 - Straßenausbau
 - Straßenneubau

- Konzept:**
- Ausbau
 - Neubau
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse MIV



Système de corridor 5.A-Variante 2
- Transport motorisé -

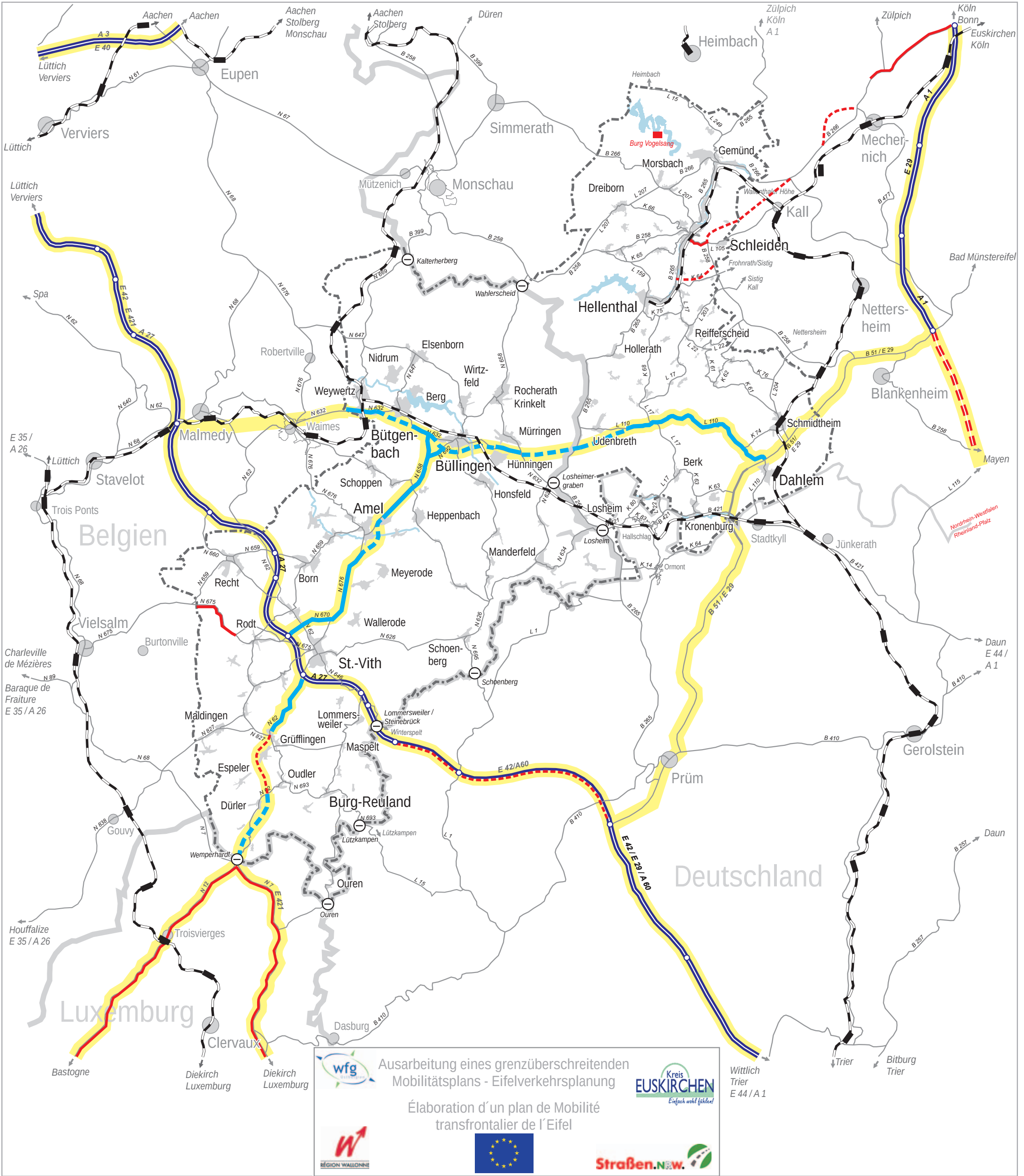
- Inventaire:
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Projet:
 - Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

- Concept:
- Aménagement
 - Construction nouvelle
 - Zone d'étude
 - Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 5.A-Variante 2
- Kfz-Verkehr -

- Bestand:
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Planung:
 - Straßenausbau
 - Straßenneubau

- Konzept:
- Ausbau
 - Neubau
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse MIV



Système de corridor 5.B-Variante 1

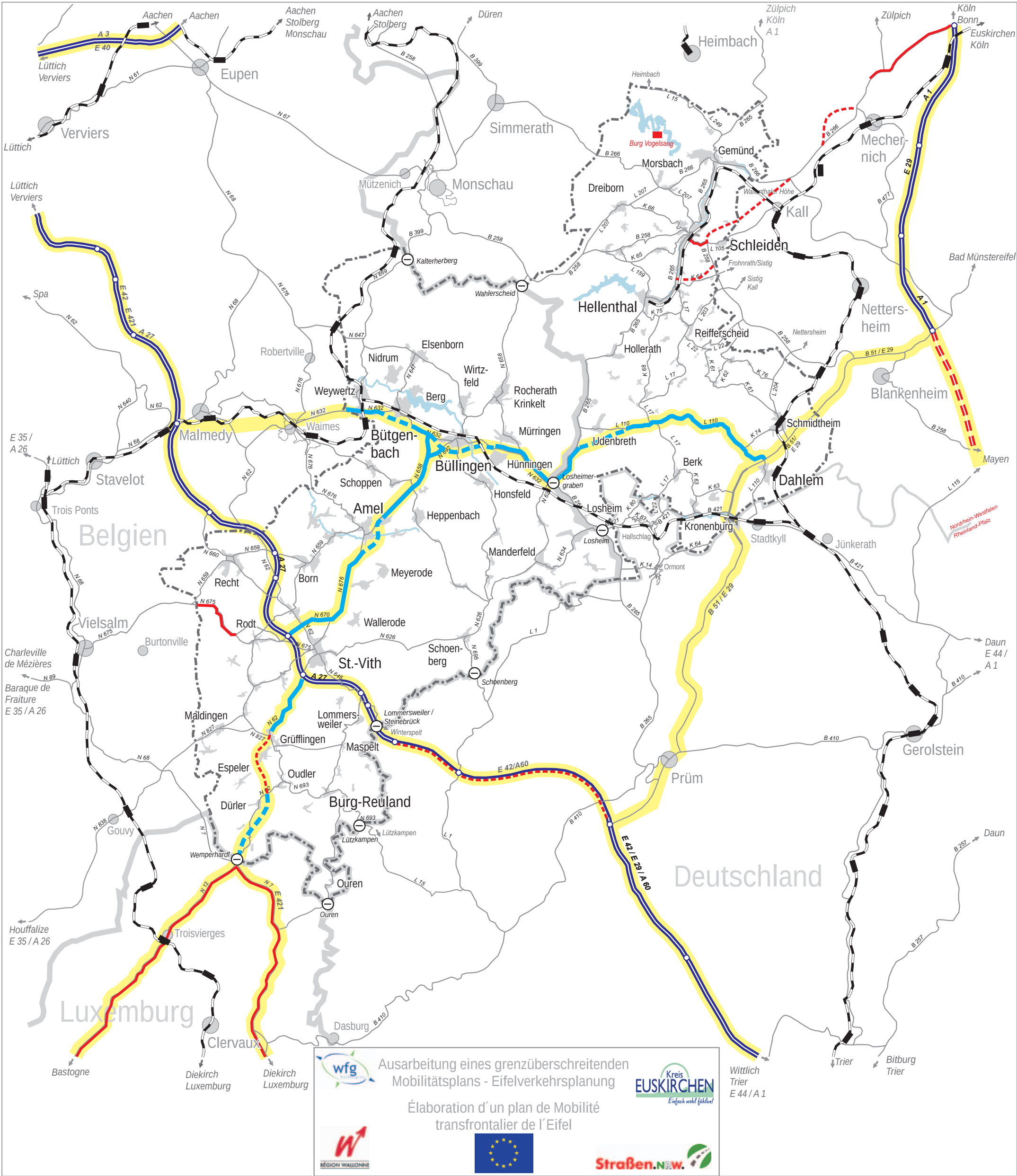
- Transport motorisé -
- Inventaire:
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Projet:
 - Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

- Concept:
- Aménagement
 - Construction nouvelle
 - Zone d'étude
 - Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 5.B-Variante 1

- Kfz-Verkehr -
- Bestand:
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Planung:
 - Straßenausbau
 - Straßenneubau

- Concept:
- Ausbau
 - Neubau
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse MIV



Système de corridor 5.B-Variante 2
- Transport motorisé -

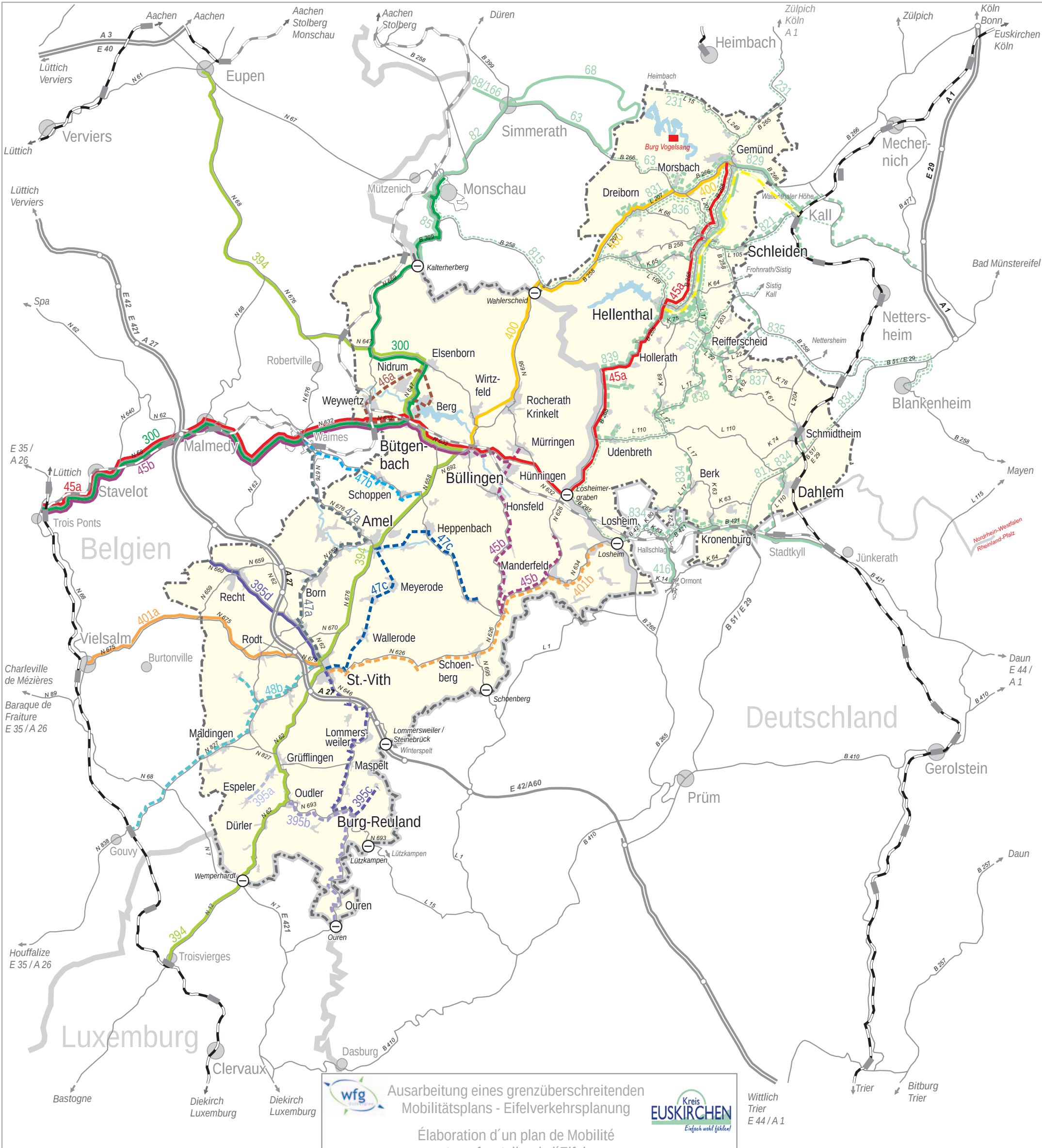
- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Projet:**
 - Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

- Concept:**
- Aménagement
 - Construction nouvelle
 - Zone d'étude
 - Axe principal transport motorisé

Korridorsystem 5.B-Variante 2
- Kfz-Verkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Planung:**
 - Straßenausbau
 - Straßenneubau

- Konzept:**
- Ausbau
 - Neubau
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse MIV





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



Eifel auch nicht fiktional



Straßen.NRW.

Projet d'action régional (Détail)
- Transport public -

- Lignes de bus**
- 45a (Trois Ponts - Gemünd)
 - 45b (Trois Ponts - Büllingen)
 - 300 (Trois Ponts - Monschau)
 - 394 (Troisvierges (L) - Eupen)
 - 395d (Malmedy - St. Vith)
 - 400 (Büllingen - Gemünd)
 - 401a (Vielsalm - St. Vith)
- Lignes de TaxiBus**
- 45b (Büllingen - Manderfeld)
 - 46a (Bütgenbach - Nidrum - Weywertz)
 - 47a (Waimes - Amel - St. Vith)
 - 47b (Waimes - N 658)
 - 47c (St. Vith - Meyerode / Amel - Herresbach)
 - 48b (Gouvy - St. Vith)

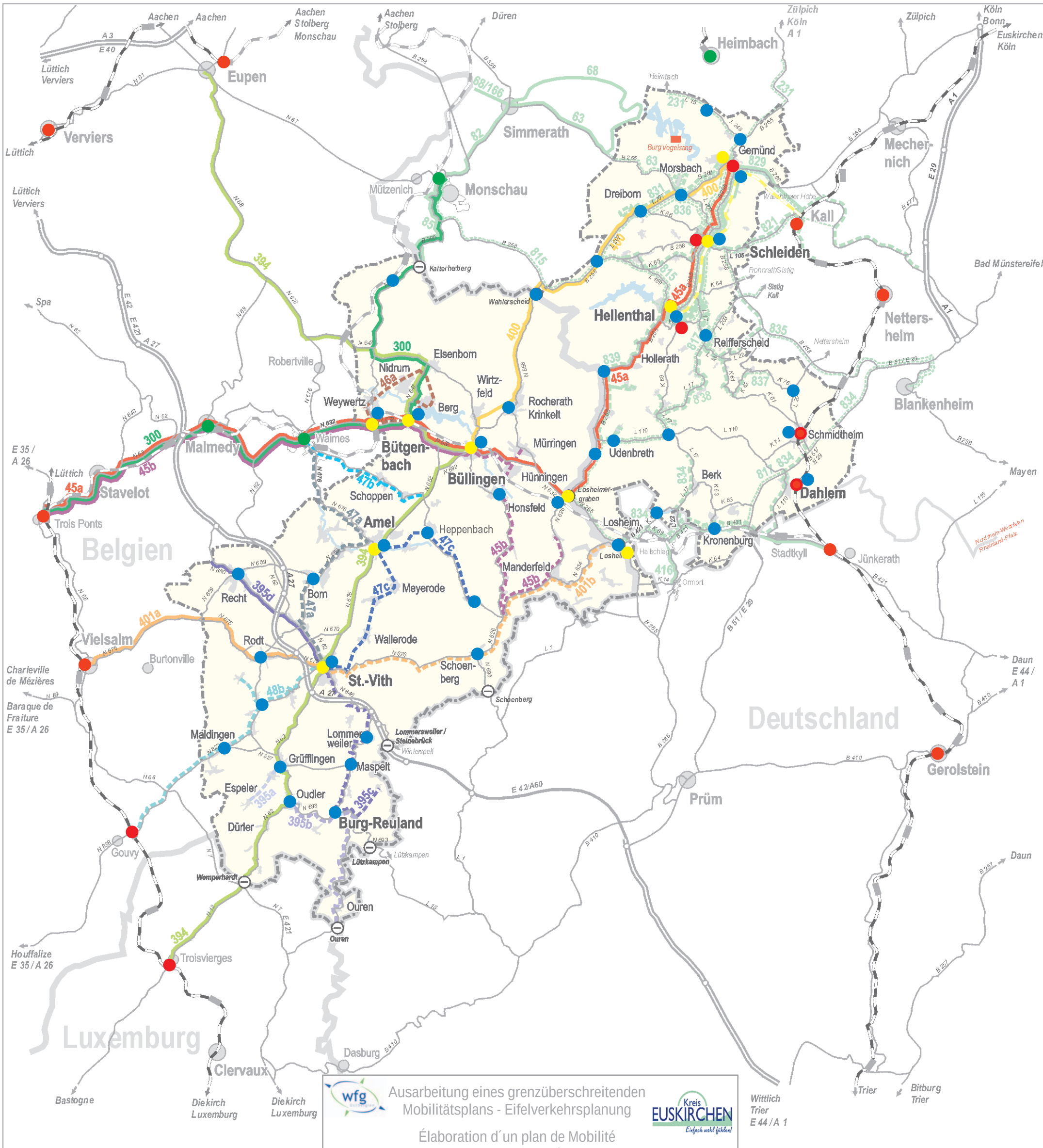
- Ligne de chemin de fer**
- Kall - Hellenthal
- 395a (Espeler - Grüfflingen)**
- 395b (Ouren - Burg Reuland - Oudler)**
- 395c (Auel - Burg Reuland - St. Vith)**
- 401b (St. Vith - Losheim (Grenze))**
- Exploitation de la zone par Anruf-Sammeltaxi (AJT)**

- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Transport de voyageurs
 - Lignes de bus
 - Lignes de TaxiBus
 - Autre Lignes
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
 - Zone d'étude

- Buslinien**
- 45a (Trois Ponts - Gemünd)
 - 45b (Trois Ponts - Büllingen)
 - 300 (Trois Ponts - Monschau)
 - 394 (Troisvierges (L) - Eupen)
 - 395d (Malmedy - St. Vith)
 - 400 (Büllingen - Gemünd)
 - 401a (Vielsalm - St. Vith)
- TaxiBus-Linien**
- 45b (Büllingen - Manderfeld)
 - 46a (Bütgenbach - Nidrum - Weywertz)
 - 47a (Waimes - Amel - St. Vith)
 - 47b (Waimes - N 658)
 - 47c (St. Vith - Meyerode / Amel - Herresbach)
 - 48b (Gouvy - St. Vith)

- Bahnlinien**
- Kall - Hellenthal
- 395a (Espeler - Grüfflingen)**
- 395b (Ouren - Burg Reuland - Oudler)**
- 395c (Auel - Burg Reuland - St. Vith)**
- 401b (St. Vith - Losheim (Grenze))**
- Erschließung der Fläche durch Anruf-Sammeltaxi (AST)**

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Personenverkehr
 - Buslinien
 - TaxiBus-Linien
 - Andere Linien
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
 - Untersuchungsgebiet



Projet d'action régional (Détail)
- Pointes de liaison des réseaux de Transport individuel et public -

- | | |
|--|--|
| Pointe de liaison
Rail ↔ Ligne de bus
Rail ↔ Transport motorisé individuel
Rail ↔ Vélo | Pointe de liaison principal
Transport ↔ Vélo motorisé individuel |
| Pointe de liaison principal
Ligne de bus ↔ Ligne de bus
Ligne de bus ↔ Transport motorisé individuel
Ligne de bus ↔ Vélo | Pointe de liaison d'importance dehors de la zone d'étude |

Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung
Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier de l'Eifel

Inventaire:

- | | |
|--|------------------------------------|
| | Autoroute avec accès |
| | Route numérotée |
| | Autre route d'importance régionale |
| | Rail |
| | Transport de voyageurs |
| | Frontière nationale |
| | Passage frontière |
| | Zone d'étude |

- | | |
|--|--------------------------|
| | Verknüpfungspunkt |
| | Bahn ↔ Bus |
| | Bahn ↔ MIV |
| | Bahn ↔ Rad |

- | | |
|--|-------------------------------|
| | Hauptverknüpfungspunkt |
| | Bus ↔ Bus |
| | Bus ↔ MIV |
| | Bus ↔ Rad |

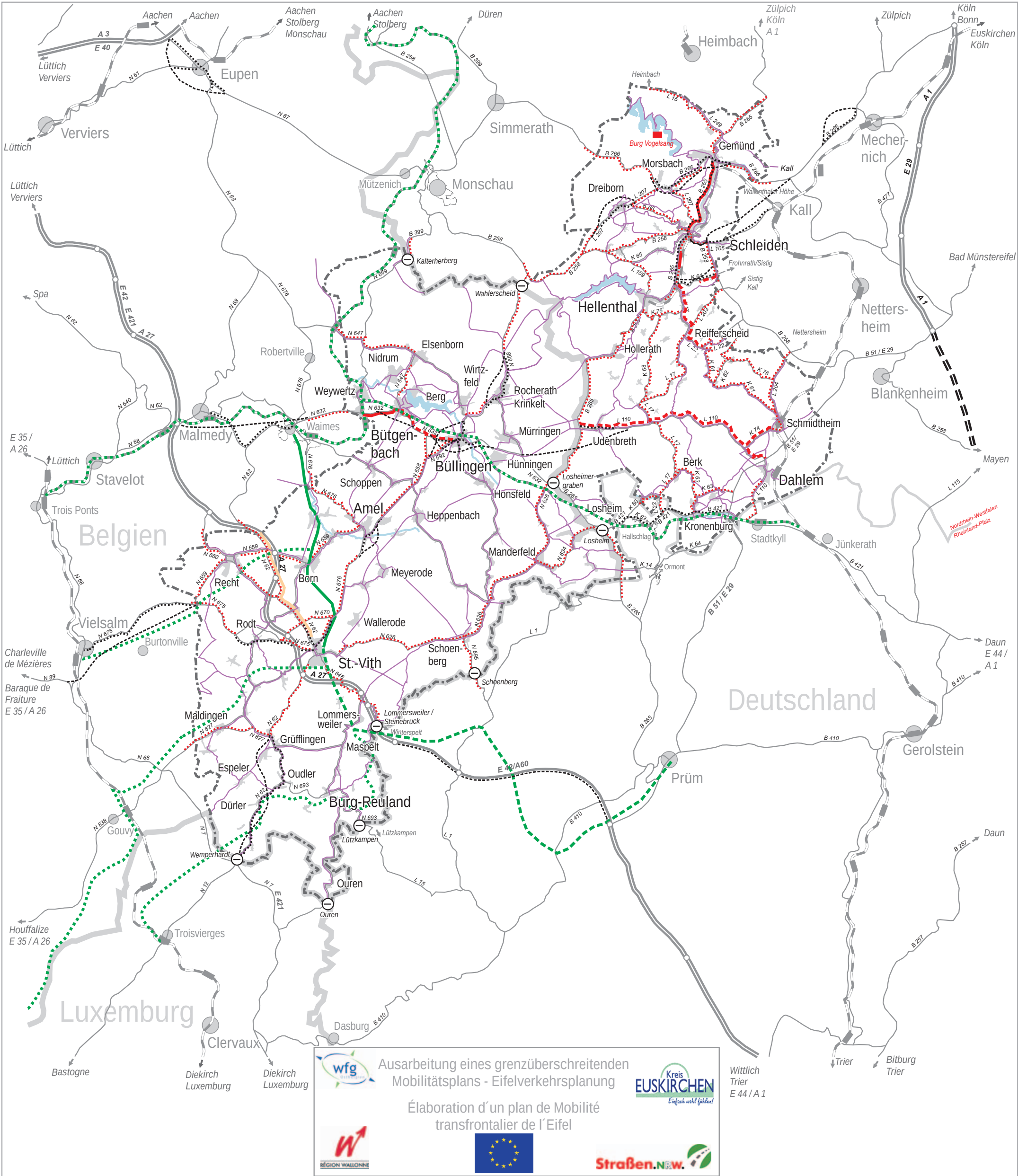
- | | |
|--|-------------------------------|
| | Hauptverknüpfungspunkt |
| | MIV ↔ Rad |

- | | |
|--|--|
| | Ergänzende relevante Verknüpfungspunkte außerhalb des Untersuchungsgebietes |
|--|--|

Bestand:

- | | |
|--|--|
| | Autobahn mit Anschlussstelle |
| | Klassifizierte Straße |
| | Sonstige Straße von regionaler Bedeutung |
| | Schiene |
| | Personenverkehr |
| | Landesgrenze |
| | Grenzübergang |
| | Untersuchungsgebiet |





Projet d'action régional

- Trafic cycliste -

Inventaire:

- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importance régionale
- Rail
- Piste cyclable le long de la route
- Bande de détresse
- RAVeL
- Cyclable touristique
- Frontière nationale
- Passage frontière

Projet:

- RAVeL
- Piste cyclable le long de la route

Potentiel d'action plan de mobilité:

- Piste cyclable le long de la route
- RAVeL
- Costruction d'une nouvelle route (Projet/Potentiel d'action plan de mobilité)
- Costruction d'une nouvelle route
- Zone d'étude

Regionales Handlungskonzept

- Radverkehr -

Bestand:

- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Straßenbegleitender Radweg
- Schutzstreifen
- RAVeL
- Freizeitroutes auf Wirtschaftswegen
- Landesgrenze
- Grenzübergang

Planung:

- RAVeL
- Straßenbegleitender Geh-/Radweg

Konzept:

- Radweg im Zuge von Hauptverkehrsstraßen oder auf parallel verlaufenden sonstigen Trassen
- RAVeL
- Straßenneubau
- Funktionale Abstufung
- Untersuchungsgebiet