



Pour le Royaume de la Belgique

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens VoG

Par ordre des communes Baelen, Plombières, Eupen, La Calamine, Lontzen, Raeren et Welkenraedt

Région Wallonne, MET, DG3 (Direction générale des Transports), **IG31** (Division de la Programmation et de la Coordination des Transports), **D311** (Direction des Etudes et de la Programmation des Transports)

Pour la République fédérale allemande

Kreis Aachen

Par ordre des communes Roetgen et Simmerath, des villes Monjoie, Stolberg et Eschweiler

Landesbetrieb Straßenbau NRW

et en collaboration avec la Stadt Aachen, ainsi que des villes Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath et Würselen

Pour le Royaume des Pays-Bas

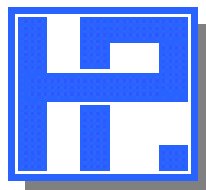
Commune de Vaals

ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIER MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES INTERREG III PROJET EMR INT 3

**RAPPORT INTERMÉDIAIRE PHASE II
Avril 2006**



PLANECO s.p.r.l.
Office Park,
Chemin du Stocquoy 1-3
B - 1300 WAVRE
BELGIEN
Tel : +32 / 10 / 483312
Fax : +32 / 10 / 483313
Email : info@planeco.be



HP projektpromotie bv
St. Pieterstraat 72
NL – 6211 JP Maastricht
NIEDERLANDE
Tel.: +31 / 43 / 3270650
Fax : +31 / 43 / 3270611
Email : info@hpprojektpromotie.nl



BSV BÜRO FÜR STADT- ET VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH
Hanbrucher Straße 9
D – 52064 AACHEN
DEUTSCHLAND
Tel. : +49 / 241 / 705500
Fax : +49 / 241 / 7055020
Email : mail@bsv-planung.de

Table des matières

1	Méthode.....	3
2	Développement d'un système d'objectifs.....	6
2.1	Représentation des objectifs rassemblés	6
2.2	Déduction d'objectifs principaux, et leur importance pour les tâches de la présente étude	6
2.3	Déduction d'indicateur pour les objectifs majeurs.....	10
3	Potentiel d'action et ébauches de solutions	14

1 Méthode

Lors de la phase d'analyse (Phase I), on a procédé à des analyses quantitatives et qualitatives du système de transport - par exemple à l'aide de modèles de trafic et de clichés pris sur place. Lors de la phase II, l'élaboration d'un système d'objectifs et d'évaluation se base

- d'une part sur les résultats des analyses obtenus lors de la phase d'analyse, et d'autre part
- sur les informations obtenues lors des nombreuses recherches individuelles sur place (voir figure 1.1).

Ce choix de la conceptualisation se justifie par le fait que compte tenu des évolutions historiques, sociales et culturelles particulières dans la zone d'étude, avec des contextes politiques, géographiques et topographiques particuliers, une approche de quantification n'aurait pas suffisamment reflété les exigences au sein de la zone.

Lors de réunions sur place, on a procédé à des entretiens avec tous les opérateurs impliqués (même en dehors de la zone d'étude). En détail, il s'agit des *communes de Eupen, Baelen, Plombières, Lontzen, Welkenraedt, Raeren, La Calamine, Vaals, Monjoie, Roetgen, Simmerath, Stolberg, Eschweiler, Aachen, Herzogenrath, Würselen, Alsdorf, Baesweiler, de la Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (WFG), du Kreis Aachen, du Landesbetrieb Straßenbau NRW (filiale Aachen), de la Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG (ASEAG), du Aachener Verkehrsverbund (AVV), de la province Limburg, de la Parkstad Limburg, de la Kamer van Koophandel Zuid Limburg, Rijkswaterstaat, de l'Eurégionale 2008, de la Städteregion Aachen, de la Industrie- et Handelskammer (IHK) Aachen, du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET), de la Société Nationale de Chemin de Fer de Belgique (SNCB), et de la Société de Transports en Commun (TEC).*

Au cours de ces entretiens très intenses, on discute les problématiques individuellement, ainsi que les programmes concrets, les études ou statistiques existantes, et les objectifs, ainsi que les souhaits quant à l'évolution future.

Grâce à cette approche orientée vers les points problématiques, lors de la phase 2, il a été partiellement possible de rassembler des objectifs très détaillés. De l'addition de toutes ces informations et indices, résulte une vue d'ensemble complexe et équilibrée de l'évolution souhaitée de la zone d'étude et de son intégration dans les régions avoisinantes.

Cette vue d'ensemble permet la définition des tâches principales de l'étude. Tandis que lors de la phase 3, à l'aide de la vérification des incidences et de l'évaluation des concepts d'actions – qui restent à développer - on procédera à l'attribution d'indicateurs à ces tâches principales.

Au-delà de la formulation d'objectifs, de tâches principales et d'indicateurs, la collecte ciblée d'objectifs a permis de formuler des déclarations fondées concernant les potentiels d'actions différenciés dans l'espace. Les potentiels d'actions sont formulés et représentés au niveau régional, p. ex. sous forme de modification du réseau du transport individuel et public, ou du réseau cyclable.

Dans ce sens, les éléments essentiels du rapport Phase 2 sont :

- Représentation et explication des objectifs rassemblés
- Déduction et représentation des tâches principales de cette étude

- Formulation, description et représentation des indicateurs correspondant aux objectifs, afin de procéder à une évaluation ultérieure
- Représentation des potentiels d'actions régionaux, déduits des objectifs majeurs et des différents objectifs individuels (mesures pour le réseau de transport individuel, public et pour le réseau cyclable)

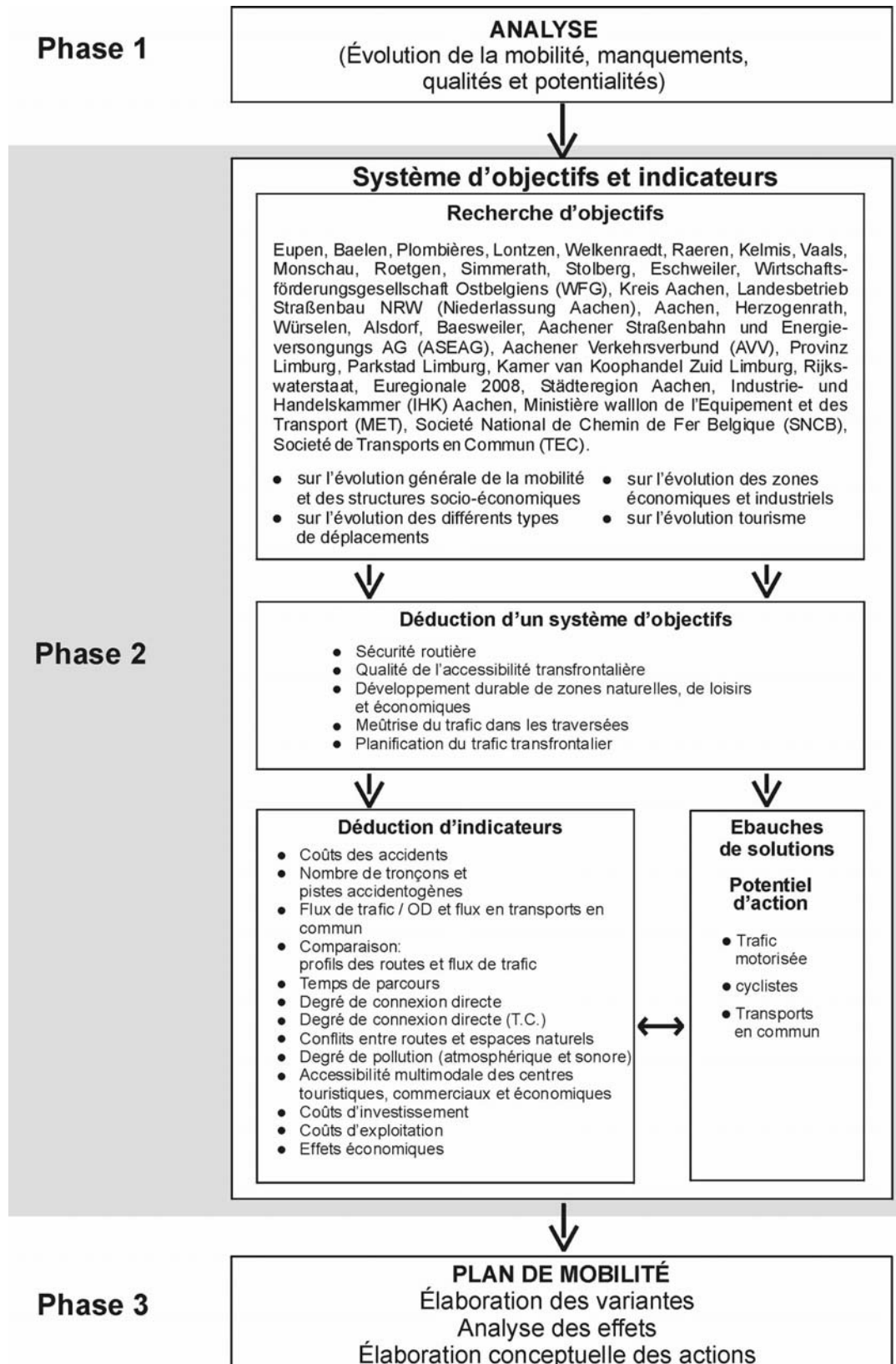


figure 1.1: Déroulement Phase 2

2 Développement d'un système d'objectifs

2.1 Représentation des objectifs rassemblés

Les entretiens avec les opérateurs importants à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude ont eu lieu entre mai et décembre 2005, et ils ont fourni à une multitude d'informations concernant l'évolution programmée et celle qui est souhaitée, concernant des problèmes et soucis courants des objectifs et planifications concrètes, et concernant des souhaits, idées et visions. Lors de ces entretiens animés, nous ne nous sommes pas limités à interroger uniquement sur les buts et les visions bien qu'ils soient d'importance directe pour les tâches concrètes de l'étude. Plutôt, dans le cadre de cette phase d'étude, il était important d'arriver à une vue globale des conditions, des objectifs et des potentiels possibles en matière d'évolution.

Par la suite, on procèdera d'abord à la présentation des objectifs rassemblés au cours des entretiens divers, et ceci indépendamment de l'importance pour les tâches de la présente étude, et sans y attribuer un ordre prioritaire.

Ces objectifs concernent éventuellement:

- l'évolution du transport et des structures en général
- l'évolution des différents modes de transport
- l'évolution des emplacements, ainsi que
- l'évolution du tourisme.

Mis à part les objectifs souhaités à longue et moyenne échéance, cette énumération comporte également les mesures en cours de mise en œuvre ou les contenus d'études existantes – ceci concerne surtout des contournements d'agglomération programmés et envisageables. (p. ex. les contournements d'agglomération à Roetgen, Konzen / Imgenbroich, Kesternich et Höfen, l'accès autoroutier supplémentaire d'Eupen, la contournement d'agglomération à Vaals), mais également des concepts pour le transport public de proximité de personnes, p. ex. la prolongation de l'Euregiobahn et des concepts de pistes cyclables, p. ex. l'installation d'une « route verte » dans le cadre de l'Eurégionale 2008.

2.2 Déduction d'objectifs principaux, et leur importance pour les tâches de la présente étude

De cette vue d'ensemble des objectifs recherchés, on peut déduire des objectifs principaux et des objectifs individuels. Concernant les tâches concrètes de l'étude, les objectifs principaux sont les suivants :

- Renforcement de la sécurité routière
- Amélioration de la qualité de l'accessibilité (transfrontalière) et de la qualité des liaisons
- Promotion d'un développement durable dans les domaines mobilité, loisir, économie et nature
- Obtention d'un trafic tolérable dans les agglomérations.
- Amélioration de la programmation du transport transfrontalier

L'attribution des objectifs individuels aux objectifs majeurs se représente comme suit¹:

Objectif majeur: Sécurité routière

Sous-Objectifs :

- Meilleur état des routes importantes hors agglomération
- Tracé sécurisé des pistes cyclables hors agglomération
- Installations sécurisées en parallèles pour pistes piétonnes et pour les traversées de chaussée
- Plus de sécurité routière dans les traversées d'agglomérations et aux carrefours hors agglomération
- Prise en compte par principe et vérification de la forme de carrefour dite „rond point“ cas par cas lors d'une nouvelle conception et une restructuration des transformations de ronds points.

Objectif majeur: Qualité (transfrontalière) de l'accessibilité et des connexions

Sous-Objectifs :

Transport individuel motorisé

- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la B 258, notamment la L 233 entre Eifel, connexions à la A 44 et à Aachen
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur les routes secondaires indiquées de Roetgen vers Aachen (B 258 via Walheim)
- Meilleure connexion entre Aachen et Kerkrade
- Amélioration des accessibilités dans la région Nord Aachen
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la B 266 entre Simmerath et Einruhr
- Amélioration de la connexion de Simmerath, via la L 12, à la A 44, p. ex. par le contournement d'agglomération programmée de Brand / Kornelimünster
- Amélioration de la connexion de Simmerath à la A 4
- Amélioration de la connexion autoroutière de Stolberg à la A 44, notamment à la A 4
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la N 67 entre Monjoie et la connexion à la N 3
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la N 68 entre Eupen et la frontière Aachen
- Amélioration de la connexion autoroutière d'Eupen et de Welkenraedt à la E 40, p. ex. par la construction d'un accès autoroutier supplémentaire
- Amélioration de la connexion autoroutière de Walhorn et d'Astenet (commune Lontzen)
- Amélioration des conditions de transport aux Trois Frontières entre Vaals et Plombières
- Amélioration de la connexion de la Belgique à Monjoie, notamment au Parc national Eifel, via la N 669 / K 25
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic dans la traversée de l'agglomération de La Calamine (p. ex. carrefour rue Max / rue de Liège)
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic dans la Maastrichterlaan à Vaals
- Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic dans la zone artisanale Aachener Kreuz
- Connexion avantageuse de la zone artisanale Avantis
- Amélioration de l'accessibilité pour les véhicules de secours entre Aachen et Vaals, p. ex. par des possibilités adéquates d'ouverture au poste frontière Akener Straat

¹ L'attribution de nombreux objectifs individuels à différents objectifs majeurs est possible. Les tableaux ne reprennent qu'une seule attribution d'un objectif individuel à un objectif majeur.

- Amélioration du jalonnement du Parc national de l'Eifel, p. ex. par une signalisation sur fond brun installée sur les autoroutes et utilisant des logos communs.

Transport public

- Liaison du trafic rapide Randstad, Liège, Aachen et Köln (notamment Köln/Bonn aéroport) au trafic ferroviaire
- Liaison de trafic ferroviaire le plus rapide possible entre Liège, Aachen, Heerlen, Sittard, Maastricht (notamment aéroport Maastricht / Aachen) et Hasselt
- Cadence de desserte plus dense dans le trafic transfrontalier entre Aachen et Liège
- Connexion améliorée de l'aéroport Maastricht / Aachen, p. ex. par des arrêts ferroviaires supplémentaires
- Continuation de la planification Eurégiobahn existante, en pleine envergure (entre autre tracé via Würselen, en direction de Aachen)
- Continuation de la Eurégiobahn jusqu'à Stolberg-Breinig, et encore plus loin jusqu'aux alentours du Parc National de l'Eifel
- Intégration du projet LightRail, de la province Limburg, et de la planification Eurégiobahn, p. ex. vérification de la compatibilité des deux systèmes
- Connexion de la ville Baesweiler à l'Eurégiobahn, p. ex. par desserte entre Merkstein et Busch
- Connexion transport public avantageuse et de qualité du Parc National de l'Eifel, entre autre des stations services du Parc National et du centre du Parc National Burg Vogelsang, tout en respectant les besoins de randonneurs et des touristes cyclistes
- Introduction d'un système de transport à la demande (Taxibus ou Taxi collectif) dans les régions moins urbanisées comme par exemple au sud de Aachen
- Connexion transport public avantageuse et de qualité de la zone artisanale Avantis
- Nette amélioration de l'offre en transport public à Lontzen
- Amélioration du maillage du réseau bus, notamment lors de la mise en oeuvre des améliorations des l'offre par des connexions ferroviaires probablement concurrentielles
- Extension de la possibilité d'emporter des vélos, surtout sur les lignes de bus, dites de loisir (p. ex. dans la région du Parc nation de l'Eifel et du Rursee)
- Tarification unitaire dans l'Eurégio, p. ex. sous forme de niveaux de prix / zones
- Introduction d'un „ticket Parc national“

Trafic cycliste

- Connexion transfrontalière des réseaux cyclables (installations cyclables et signalisation des pistes cyclables), p. ex. dans la zone des Hautes Fagnes, entre Vaals et la région de la clinique universitaire / Horbach
- Continuation du système existant de signalisation de pistes cyclables HÜLK, entre Wurmtal / Wormtal, du groupe de travail Herzogenrath – Übach-Palenberg – Landgraaf – Kerkrade, en direction de Aachen et Vaals
- Exploitation d'anciens tracés ferroviaires pour le trafic cycliste, p. ex. prolongation du chemin cyclable des Fagnes de Aachen-Walheim jusqu'à Kalterherberg et au-delà, RAVeL dans la région de Plombières, connexion de Stolberg via Breinig au chemin cyclable des Fagnes
- Aménagement systématique des tronçons manquants dans le réseau cyclable aux endroits importants le long des routes en agglomération et hors agglomération, p. ex. B 264, B 258, N 3, N 67, N 68
- Densification du réseau de pistes cyclables dans le cadre de l'Eurégionale 2008

- Installation d'une « route verte », avec carrefours correspondants
- Extension d'un réseau cyclable en boucle dans la zone du Parc national de l'Eifel, notamment sur ses chemins de desserte
- Développement complémentaire de routes cyclables dans le Parc National de l'Eifel

Objectif majeur: Promotion d'un développement durable dans les domaines mobilité, loisir, économie et nature

Sous-Objectifs :

- Renforcement des fonctions centrales de Aachen, surtout en ce qui concerne la Parkstad Limburg et la zone frontalière avec la Belgique
- Développement de diverses zones artisanales / industrielles de plus ou moins grande envergure, p. ex. Avantis, Heerlen Woonboulevard, Aachener Kreuz, Merzbrück, Hergenrath, Eupen-Welkenraedt, Baesweiler, Camp Astrid Stolberg, parc technologique Herzogenrath-Kohlscheid, parc technologique Dornkaulstraße, zone artisanale Herzogenrath-Merkstein
- Protection de l'environnement naturel et développement de l'espace rural
- Installation d'une « route verte » et d'une « route métropole », avec liaisons correspondantes
- Renforcement du développement touristique, entre autre dans le plan maître « Grünmetropole », du Parc national de l'Eifel, ainsi que des exploitations des barrages Rursee, Gileppe et du barrage de la Vesdre.
- Elaboration d'une structure de tourisme et de loisir 'tri-nationale'
- Amélioration de la publicité et des relations publiques pour le transport public
- Conception de qualité des arrêts de bus dans la zone du Parc national de l'Eifel

Objectif majeur: Maîtrise du trafic dans les agglomérations

Sous-Objectifs :

- Délestage du trafic de véhicules des agglomérations, p. ex. traversées d'agglomération à Roetgen, Eynatten, Astenet/Walhorn, Vaals, Lammersdorf, Linden-Neusen, La Calamine, des agglomérations sur le territoire urbain de Herzogenrath, Hastenrath (L 11)
- Gestion du trafic d'une éventuelle augmentation tolérable de la charge en charroi, due à des changements dans le réseau routier, p. ex. dans les traversées d'agglomération d'Atsch, Buschmühle
- Trafic compatible entre Stolberg et les accès à la A 4, ainsi qu'à la A 44
- Protection contre les nuisances sonores et contre les émissions pour les riverains p. ex. de la B 258 Aachen – Eifel

Objectif majeur: Planification du développement du transport transfrontalier

Sous-Objectifs :

- Renforcement de la collaboration transfrontalière dans toute matière concernant la planification du trafic
- Promotion de la collaboration des nombreux centres de l'Eurégio Mise en oeuvre d'un véritable réseau eurégional pour le transport public – relation directe entre le niveau de la demande et celui des opérateurs
- Introduction d'un programme de transport public de proximité de l'Eurégio, introduction d'une structure tarifaire unique dans l'Eurégio, p. ex. sous forme de tarifs nivelés

2.3 Déduction d'indicateur pour les objectifs majeurs

Afin de passer à l'évaluation lors de la phase 3, dans la mesure du possible, des indicateurs sont attribués aux différents objectifs majeurs correspondants.

Objectif majeur: Sécurité routière

Indicateurs:

- Coûts des accidents [€]
- Part des tronçons de routes avec installations cyclables [% par rapport au réseau de l'étude]

Les coûts des accidents sont calculés sur base de valeurs forfaitaires, établies par statistiques et concernant des types de tronçons (p. ex. route à l'intérieur d'une agglomération, route à l'extérieur d'une agglomération, autoroute). Concernant la sécurité routière, notamment le confort du trafic cycliste, le changement des tronçons avec piste cyclable est considéré.

Objectif majeur: Qualité (transfrontalière) de l'accessibilité et des connexions

Indicateurs:

- Charroi de véhicules
- Interdépendance des transports publics
- Durée des voyages en transport individuel et transport public de proximité de centre à centre et entre ceux-ci et les nœuds de communication [*durée des voyages entre les centres supérieurs et les centres moyens, durée des voyages entre les centres de base et les centres moyens, durée des voyages entre les centres et les nœuds de communication Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, arrêt Thalys/IC Liège, arrêt Thalys/ICE Aachen, arrêt IC Sittard*]
- Proportion entre le profil de la voirie et la charge en charroi
- Connectivité (transport individuel) [*proportion entre la longueur du tronçon et la ligne aérienne pour les relations entre centres supérieurs et centres moyens, entre centres de base et centres moyens, entre les centres et les nœuds de communication Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, arrêt Thalys/IC Liège, arrêt Thalys/ICE Aachen, arrêt IC Sittard*]
- Fréquence des correspondances dans le transport public de proximité [*fréquence des correspondances pour les relations entre centres supérieurs et centres moyens, entre centres de base et centres moyens, entre les centres et les nœuds de communication Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, arrêt Thalys/IC Liège, arrêt Thalys/ICE Aachen, arrêt IC Sittard*]
- Accessibilité multi-modale des centres de tourisme, de ravitaillement et de services

- Tourisme

[Présence de transport public de proximité – desserte aux heures de pointe aux endroits touristiques Parc national de l'Eifel (Nationalpark-Service-Center), vers les barrages Rursee, de la Viedre et de la Gileppe, au lac Blausteinsee et aux Trois Frontières]

[Présence d'une desserte adéquate pour le trafic cycliste (pistes cyclables) vers les endroits touristiques Parc national de l'Eifel (Nationalpark-Service-Center), barrages Rursee, de la Viedre et de la Gileppe, lac Blausteinsee et Trois Frontières]

- Ravitaillement, services

[Quartiers des communes avec desserte adéquate au centre correspondant en cadence avec les heures de pointe]

[Quartiers des communes avec desserte adéquate pour le trafic cycliste (pistes cyclables) au centre correspondant]

Une série d'indicateurs est proposée afin de procéder à l'évaluation de ces valeurs complexes - telle la qualité de l'accessibilité et des connexions. Ces indicateurs fournissent aussi bien des valeurs quantitatives, que qualitatives. Afin de garantir la plus haute traçabilité des indicateurs, on procède à la définition de la durée des voyages, de la connectivité, etc. pour les centres et pour les nœuds de communications importants. Mis à part la durée pure du voyage, la fréquence des correspondances est un indicateur supplémentaire très important pour le transport public de proximité. En dehors des centres, l'accessibilité des endroits touristiques importants, ainsi que la desserte des quartiers aux centres, sont des facteurs décisifs.

Objectif majeur: Promotion d'un développement durable dans les domaines mobilité, loisir, économie et nature

Indicateurs:

- Conflits entre les routes de transport et les domaines naturels

[Longueur de la voirie - ou nouvelle construction de route dans les zones sous protection de la nature, ainsi que dans les zones forestières]

- Coûts d'investissement dans l'infrastructure routière et ferroviaire [€]

- Coûts d'exploitation réseau routier [€/an]

- Coûts d'exploitation transport public [€/an]

- Estimation des incidences économiques éventuelles

Par définition, l'estimation d'un objectif majeur aussi complexe s'avère difficile. Par principe, tous les indicateurs de l'objectif majeur « Qualité de l'accessibilité et des connexions » sont également valables pour l'objectif majeur « Promotion d'un développement durable dans les domaines mobilité, loisir, économie et nature ». S'ajoutent à cela des indicateurs quantifiant le risque possible pour l'environnement, ainsi que les risques et potentiels économiques des différentes variantes, qui, sur base de coûts, seront établis lors de la phase 3.

Objectif majeur: Maîtrise du trafic dans les agglomérations

Indicateurs:

- Charge en charroi (voir également l'objectif majeur « Qualité (transfrontalière) de l'accessibilité et des connexions »)

- Pollution acoustique *[Emissions sonores dans les agglomérations, en décibel]*

- Charge polluante *[Estimation du risque de la pollution atmosphérique pour des tronçons de routes dans les agglomérations]*

Les charges en charroi, ainsi que les pollutions acoustiques et atmosphériques – provoquées en majeure partie / partiellement par le charroi - constituent le facteur décisif pour l'estimation de la compatibilité du trafic dans les agglomérations.

Les émissions sonores sont établies à l'aide de méthodes traditionnelles, tout en tenant compte des distances d'alignement sur place. En règle générale, les méthodes pour le calcul des charges polluantes provoquées par le charroi sont coûteuses. Par principe, elles font partie d'une programmation séparée pour la protection de l'air.

Afin d'estimer les incidences des mesures sur les réseaux de trafic dans le cadre des études du plan de développement du transport, on applique un procédé utilisé par le Landesumweltamt Brandenburg, qui définit les occupations routières critiques en matière de charge polluante atmosphérique². Ici, on estime les charges critiques en charroi, qui amènent aux valeurs limites selon la directive 1999/30EG, et ceci en tenant compte de l'alignement des constructions sur place.

Tableau 2.1: Tronçons de routes avec éventuelles charges polluantes atmosphériques potentielles

Distance des alignements	Charge critique du charroi
B < 18m	> 5.600 véhicules/24h
B = 18m – 30m	> 9.900 véhicules/24h
B > 30m	> 16.000 véhicules/24h
Données: Le point critique d'émission est choisi à une distance de 1 m du bord de la chaussée. La part du transport lourd est de 5-6%. En 2005, dans les agglomérations, la charge de particules en suspension dans l'air PM ₁₀ ne peut dépasser la valeur de 50 µg/m ³ (valeur sur 24 h) (et ceci pendant 35 fois).	

L'objectif majeur « Programmation d'un développement du transport transfrontalier » est décrit de manière qualitative. On part du principe que cet objectif majeur constitue la base de toutes les variantes de la phase 3, qui doivent être étudiées.

La représentation graphique de l'estimation des indicateurs peut se faire sous forme d'un diagramme en toile d'araignée (voir figure 2.1).

² Méthode pour l'estimation des incidences des mesures de transport sur l'environnement urbain – manuel, Landesumweltamt Brandenburg (édit.), Inhalt und Gesamtkonzept: BSV, Potsdam 2001

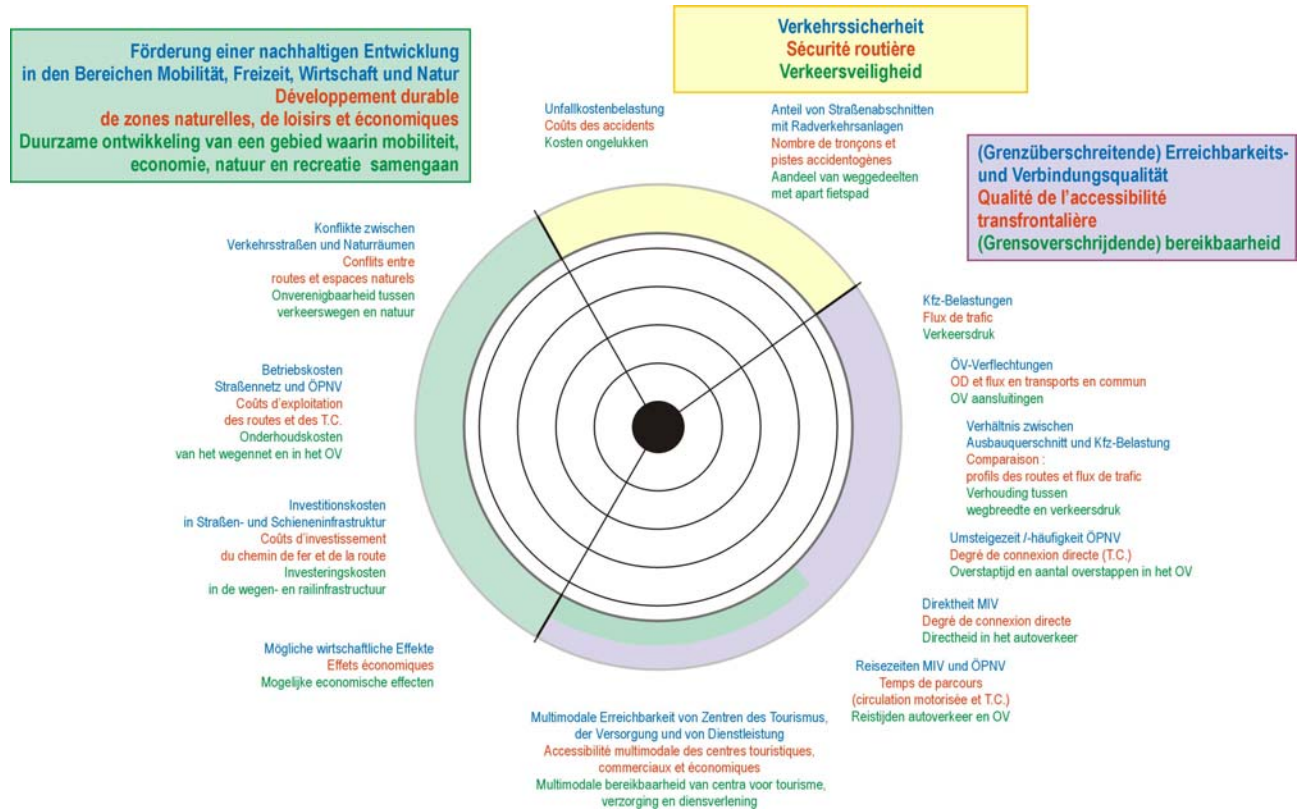


figure 2.1: Représentation des indicateurs

3 Potentiel d'action et ébauches de solutions

Dans ce chapitre, on représente et explique les potentiels d'action, notamment les premières ébauches de solutions, qui ont été établies par les analyses, les entretiens avec les opérateurs concernés et les objectifs individuels, ou les objectifs majeurs. En général, il s'agit de réflexions conceptuelles pour une amélioration de la situation du trafic en transport individuel, transport public de proximité et en transport cycliste, représentées dans les différents plans correspondants.

Certaines institutions (p. ex. les communes) proposent des ébauches de solutions très concrètes, afin d'atteindre un objectif défini (p. ex. la construction d'un contournement d'agglomération pour décharger le lieu du charroi). Si les partenaires ne disposent pas de réflexions quant aux mesures concrètes pour atteindre l'objectif cité, le groupe de travail y ajoute des propositions de solutions.

Dans une première étape, toutes les solutions proposées et pertinentes au niveau régional ont été reprises dans la phase 2, sans vérification aucune de la planification. Lors de la phase 3, ces propositions seront résumées dans des variantes judicieuses, et ensuite, à l'aide du système d'indicateurs décrit plus haut, elles vont être soumises à une analyse d'incidences.

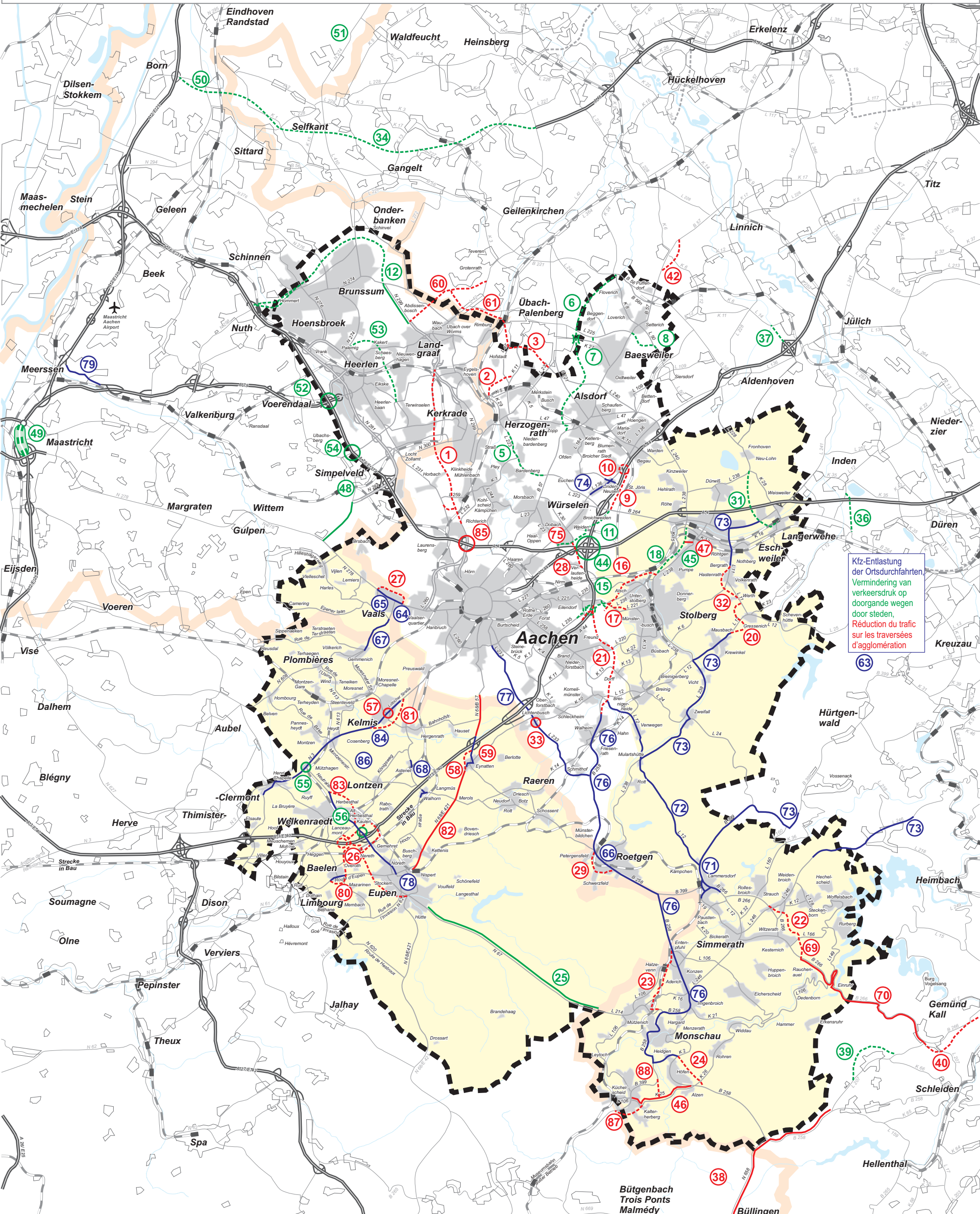
Dans le transport motorisé individuel, nombreuses propositions de mesures concernent l'amélioration de la qualité du trafic sur les routes fédérales, ou les routes régionales dans la zone d'étude restreinte. D'une part, ceci concerne les connexions transfrontalières (p. ex. N 67, N 68), d'autre part des connexions nationales importantes (p. ex. desserte Aachen zone Sud / Eifel au réseau autoroutier, desserte de la zone d'Eupen au réseau autoroutier). Un autre point important est la décharge du charroi des agglomérations, p. ex. par des contournements d'agglomération possibles.

Dans le transport public de proximité, l'accent principal est mis sur l'amélioration des connexions ferroviaires transfrontalières. Dans le transport public de longues distances, la priorité est attribuée à l'équipement de la ligne à grande vitesse du tronçon Aachen – Köln dans le sens d'une prolongation du tronçon à grande vitesse Liège – Aachen. La construction de voies pour trains à grande vitesse du tronçon Liège – Aachen se terminera probablement en 2007. Un trajet souhaité pour le trafic de transit est la liaison Eindhoven / Randstad – Köln (notamment Köln/Bonn-aéroport). Dans le transport régional, on souhaite surtout une amélioration des liaisons entre les centres principaux de l'Eurégio (Liège, Aachen, Heerlen, Sittard, Maastricht, Hasselt). D'autre part, les programmations » Euregiobahnen « seront poursuivies, tout en veillant à une synchronisation avec le projet LightRail de la province Limburg. Concernant le transport de loisir, les solutions se situent au niveau d'une meilleure desserte du Parc National de l'Eifel aux zones Aachen, à la Belgique, et au Kreis Euskirchen. Du point de vue de l'organisation, un système tarifaire eurégional est un prémice pour vaincre les obstacles dans le transport transfrontalier.

Une des questions principales concerne l'exploitation des espaces ruraux à faible densité par le transport public de proximité. Les premières solutions sont données par l'introduction d'un système TaxiBus, complété par un système de taxi collectif sur appel. Un système TaxiBus, cela signifie qu'une ligne de bus garde tous ses arrêts, tandis que la desserte est effectuée uniquement sur demande préalable. La desserte s'effectue alors sans majoration du prix pour le passager, p. ex. par des entreprises de taxis locaux, qui ont conclu des contrats avec les opérateurs de transport de proximité. Le Kreis Euskirchen applique ce système avec beaucoup de succès, et par rapport au système de bus standard, on arrive à une neutralité des coûts, et ceci malgré une nette amélioration de l'offre en transport public de proximité.

Concernant le trafic cycliste, un des objectifs principaux est la poursuite de la connexion transfrontalière, partiellement déjà réalisée. De même, on projette l'aménagement de pistes cyclables sur les tronçons des routes à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations qui en sont

dépourvus. Concernant le trafic cycliste de loisir, et selon l'exemple belge du principe RAVeL (notamment des itinéraires du trafic de loisir sur des chemins indépendants du trafic routier, p. ex. anciens tracés ferroviaires), on projette l'installation et la continuation des pistes cyclables le long des tracés de la Vennbahn. Selon l'avis concordant des partenaires lors des entretiens, les anciens tracés ferroviaires dans la zone de l'étude et dans les zones avoisinantes offrent un potentiel important pour le développement d'un trafic cycliste de loisir (transfrontalier), surtout du fait que certains tronçons (p. ex. Aachen centre – Aachen Walheim) sont déjà aménagés en pistes cyclables.



Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrten
Vermindering van verkeersdruk op doorgangswegen door steden
Réduction du trafic sur les traversées d'agglomération

Discussion d'objectifs réseau routier

Cas Pronostic -0-2015:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un échangeur
- Périmètre d'étude restreint

Cas Pronostic-0-2015 avec mesures d'infrastructure / Mesures éventuelles:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un échangeur
- Amélioration qualitative et globale des conditions de déplacements
- Autre aménagement

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Discussie van de doelstellingen wegnennet

Nulprognose:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- Bepoort onderzoeksgebied

Nul-plus-prognose / scenario's:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- Verbetering van de situatie op de wegen
- Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Zieldiskussion Kfz-Verkehr

Prognose -0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) / Handlungspotenzial:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bzw. der Verkehrsqualität
- Sonstige Netzergänzung

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Engeres Untersuchungsgebiet

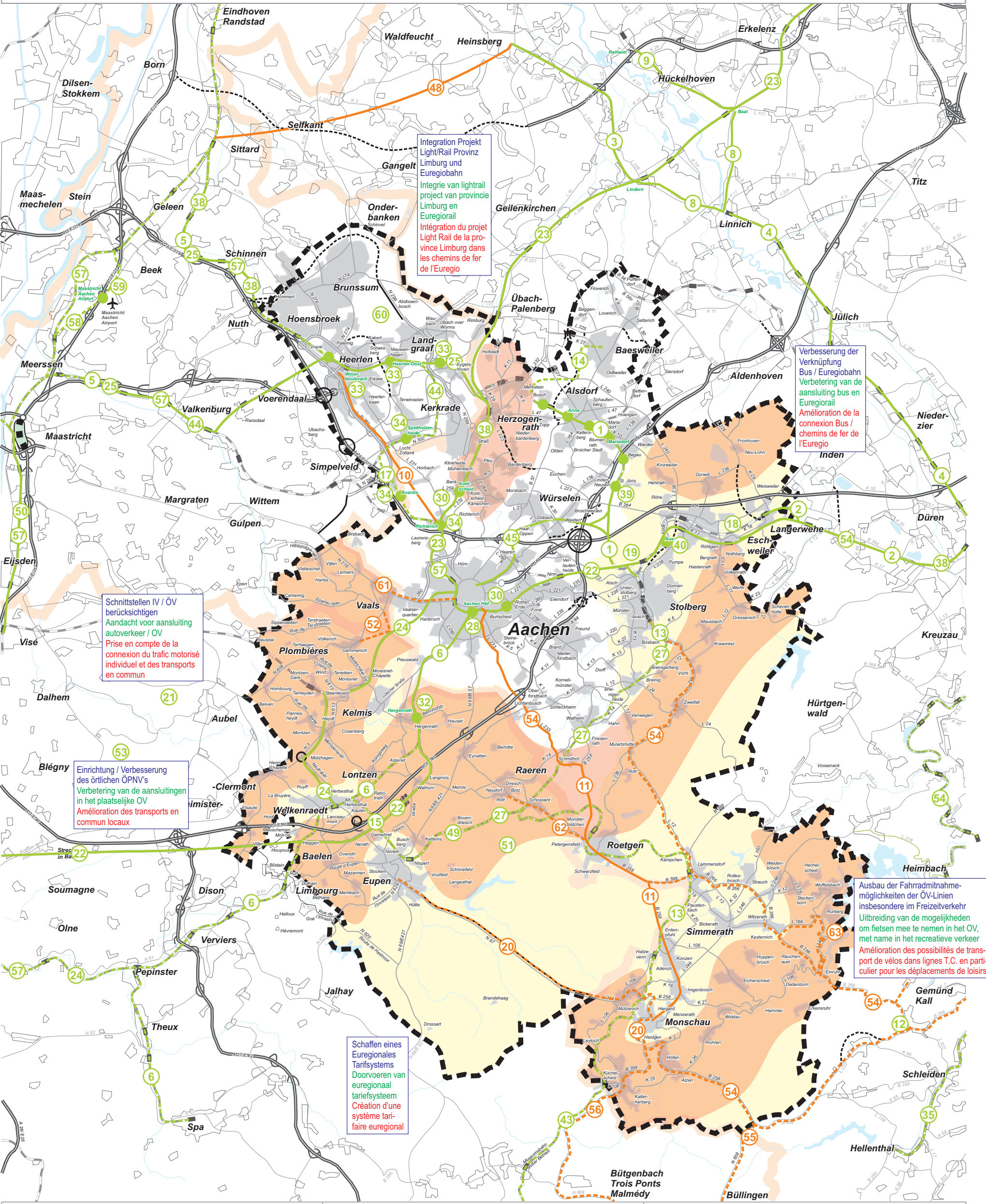
Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

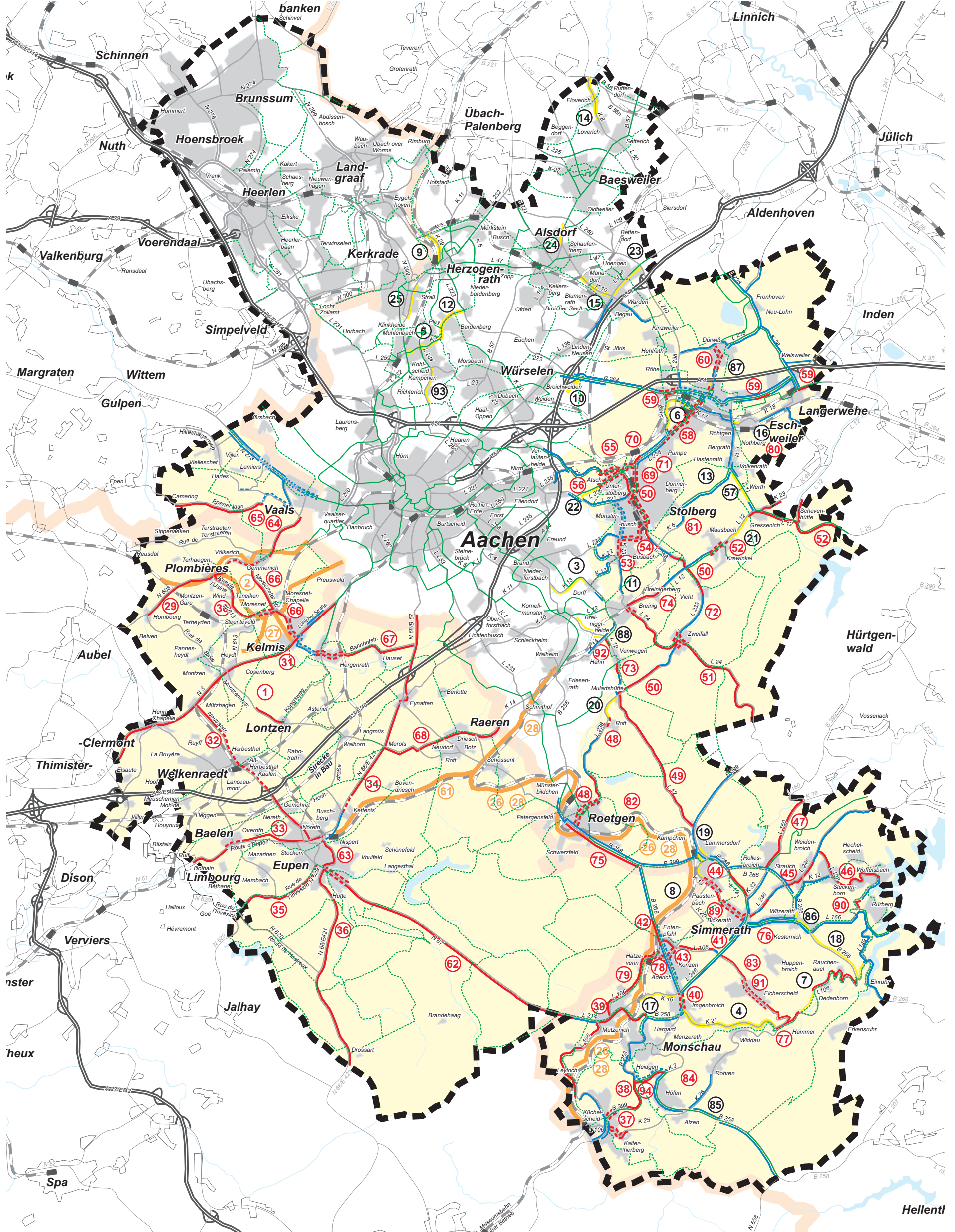
Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



Discussion d'objectifs T.C.	Discussie van de doelstellingen openbaar vervoer	Zieldiskussion Modifikationen ÖPNV-Angebot
Cas Pronostic -0-2015 Mesures chemin de fer bus Nouveaux Amenagements Reamenagements Reamenagement de carrefour Amenagement d'un échangeur Périmètre d'étude restreint Introduction / extension d'un système Taxi-bus / Bus à la demande	Nulprognose Aanpassingen spoorweg bus Scenario's openbaar vervoer Aanpassingen spoorweg bus Bepoort onderzoeksgebied Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk Relevante uitbreiding Omvorming / vaststelling knooppunt Aanleg autosnelwegverbinding Invoering c.q. uitbreiding van de taxibus / gedeelde-taxi systeem	Prognose -0- Fall (Vergleichsfall) Maßnahmen im Schienenverkehr Busverkehr Handlungspotenzial ÖPNV Maßnahmen im Schienenverkehr Busverkehr Engeres Untersuchungsgebiet Relevante Netzergänzung Relevanter Ausbau Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt Anlage einer Autobahnanschlussstelle Einführung / Ausweitung TaxiBus- / Anruf-Sammeltaxi-System
Source: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen	Bronnen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen	Quellen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen
Inventaire: Autoroute Route numérotée Autre route d'importance Périmètre d'études élargi Chemin de fer Frontière nationale	Bestand: Autosnelweg Geklasseerde weg Overige weg Grens totale studiegebied/aandachtsgebied Spoorweg Landgrens	Bestand: Autobahn Klassifizierte Straße Sonstige relevante Straße Grenze gesamter Betrachtungsraum Schiene Landesgrenze



Discussion d'objectifs cyclable Cas Pronostic 0-2015: Pistes cyclables protégées ou mixtes Pistes cyclables marquées au sol Mesures éventuelles: RAVeL Pistes cyclables protégées ou mixtes Pistes cyclables marquées au sol Périmètre d'étude restreint Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg	Cheminements cyclables: "Système point-nœuds" Autre cheminements cyclables Equipements cycliste protégés / marqués au sol Pistes cyclables protégées ou mixtes (piétons/cyclistes) Pistes cyclables avec marquage au sol Cheminements cyclables au sein d'un "Woonerf"	Discussie van de doelstellingen fietsverkeer Nulprognose: Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden Beveiligde fietspadmarkering Scenario's: RAVeL Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden Beveiligde fietspadmarkering Bepoort onderzoeksgebied Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen	Fietsroutes: Fietsroutes in knoppuntnetwerk Overige uitgetekende fietsroutes Fietspad / Beveiligde markering Aanwezige fietsroutes of gecombineerde voetgangers- fietspaden Aanwezige beveiligde fietspadmarkering Leiden van fietsverkeer op parallelwegen	Prognose -0-Fall (Vergleichsfall): Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg Schutz-/ Radfahrstreifen Handlungspotenzial: RAVeL Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg Schutz-/ Radfahrstreifen Engeres Untersuchungsgebiet Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg	Zieldiskussion Radverkehr Radroutes: Radroute im Knotenpunktsystem Übrige ausgeschilderte Radroute Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen Vorhandene Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege Vorhandene Schutz-/ Radfahrstreifen Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn
Inventaire: Autoroute Route numérotée Autre route d'importante Périmètre d'études élargi Chemin de fer Frontière nationale	Bestand: Autosnelweg Geklasseerde weg Overige weg Grens totale studiegebied/aandachtgebied Spoorweg Landgrens	Bestand: Autobahn Klassifizierte Straße Sonstige relevante Straße Grenze gesamter Betrachtungsraum Schiene Landesgrenze			

tableau 3.1: Modifications du réseau routier

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0 - cas 1 (2015 / 2020)	Pronostic-0+ - cas 2 (2015 / 2020)	Potentiel d'action - cas 3 (2015 / 2020)
1	B 258n/N 300/N 299: liaison directe Aachen – Parkstad Limburg, contournement Ouest Kerkrade, Buitenring Parkstad Limburg (tronçon Sud), en même temps contournement de l'agglomération Aachen-Richterich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Province de Limburg		X	
2	L 47 (liaison K 11 – K 5): contournement local Herzogenrath (tronçon Nord)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Herzogenrath			X
3	L 240n: liaison L 232 – L 47	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Herzogenrath, GEP		X	
4	L 47 (liaison K 29 – L 232): Contournement local intérieure Herzogenrath (tronçon Sud de la contournement local Herzogenrath)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Herzogenrath	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
5	L 223: développement Birk – Niederbardenberg – Herzogenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Herzogenrath	X		
6	B 57n: contournement d'agglomération Alsdorf et Baesweiler (tronçon Nord: L 240 jusqu'à B 56, tronçon Sud: B 57 jusqu'à L 240)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, représentation commune Baesweiler, GEP	X (tronçon Nord jusqu'en 2015, tronçon Sud jusqu'en 2020)		
7	liaison K 27 – L 225, connexion L 225 an B 57n	Représentation commune Baesweiler Les décisions politiques doivent encore être prises, et des procédés des plans d'aménagement urbain ou de constats de plans doivent être mis en oeuvre. La mesure consiste en une route circulaire (continuation K 27) à travers le Kreis Aachen.	X		
8	L 50n: contournement Sud Baesweiler-Setterich	représentation commune Baesweiler	X		
9a	liaison B 264 – K 10: prolongation tangente Est, contournement d'agglomération Linden-Neusen, contournement d'agglomération Alsdorf-Mariadorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Würselen	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
9b	liaison B 264 – L 136: prolongation tangente Est, contournement d'agglomération Linden-Neusen	commune Würselen			X
10a	développement accès autoroute Alsdorf-Begau (A44): sortie en direction Aachen	commune Würselen			X
10b	développement accès autoroute Alsdorf-Begau (A44): développement final	commune Würselen			X
11	L136: liaison K 30 – B 264: tangente Est- contournement d'agglomération Broichweiden	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Würselen Cette mesure consiste en une route circulaire (K 34) à travers le Kreis Aachen.	X		
12	Buitenring Parkstad Limburg (Nordabschnitt) – itinéraire Nord	Province de Limburg	X		
13	liaison N 299 – L 47	commune Herzogenrath, Province de Limburg	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
14	L 238n: contournement d'agglomération Roetgen-Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Roetgen	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 20 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0 - cas 1 (2015 / 2020)	Pronostic-0+ - cas 2 (2015 / 2020)	Potentiel d'action - cas 3 (2015 / 2020)
15	L 221n et accès autoroute Aachen-Eilendorf / Stolberg (A44)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Commune Stolberg, GEP	X		
16	L 236n: contournement d'agglomération Stolberg/Stolberg-Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Stolberg			X
17	L 221n: contournement d'agglomération Stolberg-buschemühle	commune Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
18	L 238n: contournement d'agglomération Eschweiler, BA Pumpe – Steinfurt, liaison entre L 238 (Stadtgebiet Stolberg) et K 15	commune Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X		
19	L 238n: contournement d'agglomération Stolberg-Zweifel	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Stolberg	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
20	liaison L 12 – L 11: contournement d'agglomération Stolberg-Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, commune Stolberg			X
21	B258n: contournement d'agglomération Aachen-Kornelimünster et -Brand	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		X	
22	B 266n: contournement d'agglomération Simmerath-Kesternich	Landesbetrieb Straßenbau NRW		X	
23	B 258n: contournement d'agglomération Monjoie-Imgenbroich et –Konzen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		X	
24	B 258n: contournement d'agglomération Monjoie-Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		X	
25	stabilisation / restauration de la N 67 entre Eupen et la frontière allemande (Monjoie-Mützenich)	commune Eupen, commune Monjoie, commune Schleiden, commune Hellenthal, MET	X		
26	tracé parallèle à la N 67 entre Eupen et accès autoroute Eupen avec accès autoroute supplémentaire	commune Eupen, commune Welkenraedt, MET	X		X
27	contournement Nord Vaals (Maatrichterlaan) en tant que route à caractère régional	commune Vaals, Province de Limburg			X
28	L 23n: contournement local Aachen-Verlautenheide	commune Würselen			X
29	B 258n: contournement d'agglomération Roetgen	commune Roetgen, Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		X	
30	A 3 / E 40: accès autoroute Walhorn	proposition des communes belges, MET	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
31	B264n: B 264 – L 11n: contournement d'agglomération Weisweiler	Landesbetrieb Straßenbau NRW	X		
32	L11: contournement local Eschweiler-Hastenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP			X (variante)
33	Restructuration LSA-carrefour L 233/K 10 (Pascalstraße) en rond point	commune Monjoie, commune Roetgen		X	
34	B 56n / N 297n comme prolongation de la A 46 vers Sittard (entre connexion A 2 Born et Sittard-Ost quatre bandes, sinon deux bandes)	Landesbetrieb Straßenbau Mönchengladbach, Kreis Heinsberg; GEP, Province de Limburg	X		
35	prolongation de la N 281 jusqu'à la N 278	Province de Limburg	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage – la N 281 sera réduite à une route régionale à deux bandes		
36	L 12n: contournement d'agglomération Langerwehe-Luchem av connexion à la A 4	Landesbetrieb Straßenbau NRW	X		
37	liaison A 44 – L 14: contournement local Koslar	Landesbetrieb Straßenbau NRW	X		

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 21 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0 - cas 1 (2015 / 2020)	Pronostic-0+ - cas 2 (2015 / 2020)	Potentiel d'action - cas 3 (2015 / 2020)
38	stabilisation N 658 et B 258 (Wahlerscheid)	Kreis Euskirchen			X
39	contournement local Dreiborn	Kreis Euskirchen	X		
40	Traversée Schleidener Tal près de Gemünd	Kreis Euskirchen			X
41	B 57n: liaison B 56 – Linnich	GEP	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
42	B 57n: contournement d'agglomération Linnich-Gereonsweiler	GEP		X	
43	B 57n: contournement local Würselen, connexion à la A 4 connexion Aachen-Zentrum	GEP	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
44	développement Aachener Kreuz: Itinéraire de la A 4 trois bandes à travers le Kreuz, prolongation des domaines d'entrecroisements A 4 / A 44 / A 544	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X		
45	L 238n: contournement d'agglomération Eschweiler, BA Pumpe – Odilienstraße (K 15)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X		
46	développement de la K 25 entre Monjoie-Kalterherberg et –Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen, commune Monjoie Comme alternative à un développement complet, le Kreis Aachen propose la construction de baies d'évitement aux passages resserré avec signalisation, afin de pouvoir libérer la section étroite de la route pour le trafic de bus et de camions dans les deux sens.			X
47	liaison entre L 238 (alt) et L 238n ligne ferroviaire sud Aachen – Cologne	commune Eschweiler			X
48	Restructuration de la N 281 au sud de la A 76 en route régionale (à deux bandes, 80 km/ h) (Autobahnkreuz A 76 / N 281 entre-temps, il a été restructuré en connexion simple, ensuite, la N 281 a été convertie en route régionale à deux bandes, jusqu'à Nijswillerweg (Simpelveld-Süd)	Province de Limburg	X		
49	itinéraire de la A 2 à Maastricht dans le tunnel, en tant qu'autoroute de transit	Province de Limburg	X		
50	N 297n en combinaison avec la B 56n et L 410 comme liaison alternative entre Roermond et Parkstad Limburg (pas un projet d'infrastructure, mais un itinéraire alternatif)	Province de Limburg	X		
51	A 73 et N 293n comme liaison alternative entre Roermond et Parkstad Limburg (pas un projet d'infrastructure, mais un itinéraire alternatif)	Province de Limburg	X		
52	développement final du Autobahnkreuz A 76 / A 79	Province de Limburg	X		
53	développement de la ceinture interne Parkstad Limburg (non bâti, 50 km/h, ronds points)	Province de Limburg	X		
54	connexion de la ceinture interne Parkstad Limburg à la A 76	Province de Limburg	X		

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 22 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0 - cas 1 (2015 / 2020)	Pronostic-0+ - cas 2 (2015 / 2020)	Potentiel d'action - cas 3 (2015 / 2020)
55	Restructuration carrefour N 3 / N 67 en rond point	MET	X		
56	Restructuration connexion E 40 à la N 67 (Nord) en rond point	MET	X		
57	Amélioration de la situation dans la traversée d'agglomération de La Calamine (entre autre carrefour rue Max / route de Liège)	commune La Calamine, les planifications sont respectées au cours de l'installation d'une nouvelle gare des bus dans la traversée de l'agglomération de La Calamine.			X
58	Décharge de la traversée d'agglomération Eynatten, p.ex. par une contournement d'agglomération	commune Raeren			X
59	stabilisation de la N 68	commune Raeren			X
60	L42n: contournement local Geilenkirchen et Übach-Palenberg/Scherpenseel	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
61	L240n: nouvelle construction de la L47 (Übach-Palenberg) jusqu'à la L42n (Scherpenseel)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
62	Prolongation de la K 5 vers la L 223	commune Herzogenrath Les décisions politiques doivent encore être prises, et des procédés des plans d'aménagement urbain ou de constats de plans doivent être mis en oeuvre. Le Kreis Aachen se prononce contre cette mesure.	Supprimé suite à la concertation avec le maître de l'ouvrage		
63	Délestage du trafic dans les agglomérations	Consentement de toutes les communes participantes			X
64	Ouverture du passage frontalier Akenerstraat, à Vaals pour les véhicules de secours	commune Vaals			X
65	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la Maastrichterlaan, à Vaals	commune Vaals			X
66	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de Roetgen B 258	commune Roetgen			X
67	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic entre Vaals et Plombières (Trois Frontières)	commune Vaals			X
68	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur les traversées d'Astenet et Walhorn	commune Lontzen			X
69	Un raccord supplémentaire entre la 166 et la B 266	commune Simmerath			X
70	Extension à trois bandes de la B 266 entre Kesternich et Einruhr, en continuation vers Gemünd	commune Simmerath			X
71	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de Lammersdorf	commune Simmerath			X
72	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic entre Simmerath et le contournement prévu de Brand/Kornelimünster, vers la connexion améliore à la A 44, via la L 12	commune Simmerath			X
73	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic entre Simmerath et la A 4, en direction de Köln	commune Simmerath			X

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES
- 23 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0 - cas 1 (2015 / 2020)	Pronostic-0+ - cas 2 (2015 / 2020)	Potentiel d'action - cas 3 (2015 / 2020)
74	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de Linden-Neusen, à Würselen	commune Würselen			X
75	Connexion de la Schumannstraße, dans la zone artisanale Aachener Kreuz, à la L 23	commune Würselen			X
76	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la B 258, entre Monjoie, A 44 et la Stadt Aachen	commune Roetgen, Stadt Monschau, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
77	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la L 233 entre la B 258, A 44 et la Stadt Aachen	commune Roetgen, commune Monschau, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
78	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic entre la N 67 et la N 68, du sud, à savoir du sud-ouest, et de la connexion programmée à la E 40, près d'Eupen	commune Monschau, commune Schleiden			X
79	Meilleure desserte de l'aéroport Aachen – Maastricht	IHK Aachen			X
80	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de Baelen	commune Baelen			X
81	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de La Calamine	commune La Calamine			X
82	Formation de la N 68, entre Eupen et le Stadtgebiet Aachen	commune Eupen, Stadt Monschau			X
83	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la traversée de Welkenraedt	commune Welkenraedt			X
84	Amélioration de la qualité et de la gestion du trafic sur la N 3 entre Henri-Chapelle et La Calamine	Résultat de l'analyse Index d'insécurité			X
85	Amélioration de la qualité du trafic entre l'accès autoroutier Aachen-Laurensberg et le parc technologique Dornkaulstraße, ainsi que pour le TPH à proximité	commune Herzogenrath; selon le Landesbetrieb Straßenbau NRW, une amélioration de l'accès autoroutier Aachen-Laurensberg est prévue			
86	Amélioration de la signalisation routière à partir de l'autoroute E 40 en direction de La Calamine	commune La Calamine			
87	Connexion de la N 669 à la K 25 en tant que contournement sud de Kalterherberg.	commune Monschau			
88	Connexion de la K 25 à la B 399 entre les agglomérations de Kalterherberg et Höfen, en tant que contournement des deux agglomérations	commune Monschau			X

tableau 3.2: Modifications de l'offre de transport public de proximité

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Remarques	Pronostic-0		Potentiel d'action transport public de proximité de personnes	
				2015	2020	2015	2020
1	Mise en service Euregiobahn tronçon Alsdorf – Stolberg	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
2	Itinéraire continu de la Euregiobahn de Weisweiler via Langerwehe vers Düren	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
3	connexion de la ligne Heinsberg – Lindern au réseau de l' Euregiobahn	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
4	Itinéraire continu de l'Euregiobahn via Düren jusqu'à Linnich	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
5	Itinéraire continu de l'Euregiobahn via Heerlen vers Sittard, à savoir Maastricht (tracé également via tronçon Richterich - site d'activité économique Avantis – Kerkrade)	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007	Ceci n'est actuellement pas planifié du côté de la province de Limburg, si le AVV suit l'itinéraire continu, ceci est possible, tandis que les NL ne participent pas financièrement				X
6	liaison Aachen – Verviers – Liège / Spa (RE 29) une fois l'heure	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007, SNCB	Séparation à Verviers: une partie du train vers Spa, un autre vers Liège Selon SNCB, ceci ne constitue pas une mesure pronostic-0, mais bien un potentiel d'action	X		X	
8	connexion du tronçon de la ligne de chemin de fer Düren – Linnich à la ligne Aachen – Düsseldorf, à l'arrêt Lindern ou Baal (actuellement, l'on étudie des alternatives de solutions)	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
9	connexion du point d'arrêt Ratheim à l'axe Aachen - Mönchengladbach	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
10	ligne de bus express Aachen – site d'activité économique Avantis – Heerlen en tant que mesure de transition jusqu'à la mise en service de la ligne Euregiobahn	plan de trafic de proximité Stadt Aachen, 1. suivi 2003	Actuellement non planifié par la province Limburg	X			
11	amélioration ligne de bus express Aachen - Monjoie	plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
12	amélioration de la liaison transport public/cycliste, développement des possibilité de transport des cyclistes par les transports public, lignes de loisir (p.ex. ligne 68, ligne 63, ligne 213)	commune Simmerath		X			

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 25 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Remarques	Pronostic-0		Potentiel d'action transport public proximité de personnes	
				2015	2020	2015	2020
13	prolongation de l'Euregiobahn de Stolberg via Breinig vers le Parc Naturel de l'Eifel	commune Stolberg				X	
14	connexion de la ville Baesweiler à la ligne de l'Euregiobahn Herzogenrath – Alsdorf entre Merkstein et busch via une tracé existant, mais non utilisé	commune Baesweiler				X	
15	connexion de la commune Eupen au réseau de l'Euregiobahn	commune Eupen	Par principe, la AVV n'a pas d'objection contre une éventuelle séparation de l'Euregiobahn à Welkenraedt (une partie du train vers Eupen, une autre vers Verviers / Liège)			X	
18	amélioration de la liaison bus / Euregiobahn dans le Stadtgebiet Eschweiler	commune Eschweiler		X			
19	Construction d'un triangle de voie au Stolberger Hbf	commune Stolberg	Utilisation directe de l'Euregiobahn du tracé de Stolberger, sans changement de la direction et sans arrêt dans la gare centrale de Stolberger Hbf	X			
20	amélioration de la liaison Eupen – Monjoie (ligne 385)	commune Monjoie	Par principe, aucune objection de la part du AVV, la planification dépend principalement du TEC			X	
21	Interface IV / transport public (p.ex. P+R) à respecter	commune Eschweiler	Ceci a été fait dans le plan de trafic de proximité SPNV 2005 du AVV				
22	Construction d'un tracé pour trains à grande vitesse entre Liège et Düren (3. et 4. voies entre Aachen-buschtunnel et Düren)	AVV, IHK Aachen		X			
23	Stabilisation ponctuelle du tracé Aachen – Düsseldorf	AVV, IHK Aachen		X			
24	stabilisation du tracé Aachen – Montzen – Anvers pour le transport de marchandises	AVV, IHK Aachen	les travaux ont déjà commencé	X			
25	stabilisation du tracé Herzogenrath – Heerlen – Sittard / Maastricht	AVV, IHK Aachen		X			
26	Itinéraire continu de la ligne Mönchengladbach – Dalheim – Roermond en synchronisation par heure	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007				X	
27	réactivation du tracé Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen pour le transport de voyageurs et de marchandises	IHK Aachen				X	
28	développement de la gare Aachen Hbf en tant que point de connexion international	AVV, IHK Aachen	les travaux ont déjà commencé	X			

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 26 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Remarques	Pronostic-0		Potentiel d'action transport public proximité de personnes	
				2015	2020	2015	2020
30	Modernisation des arrêts rail Aachen-Rothe Erde, Herzogenrath-Kohlscheid	AVV, IHK Aachen		X			
32	Nouvelle construction d'un point d'arrêt à Hergenrath	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007, IHK Aachen, TEC, SNCB		X			
33	Construction des points d'arrêt Kerkrade-Eygelshoven, Heerlen-Oost et Heerlen-Woonboulevard	IHK Aachen, Parkstad Limburg, Province de Limburg	Idans le cadre du projet Lightrail, province de Limburg; le AVV souhaite un SPNV (Euregiobahn) transfrontalier, et le projet Lightrail de Limburg devrait être intégré dans ce sens.	X			
34	construction des points d'arrêt Aachen-Richterich, Avantis et Spekholzerheide	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, IHK Aachen	Ces points d'arrêt ne sont pas suivis par la province de Limburg, l'aménagement reste possible, une fois la question du financement éclaircie			X	
35	Réactivation de la ligne Gemünd – Hellenthal	plan de trafic de proximité SPNV 2002 Zweckverband VRS				X	
37	Aménagement du point d'arrêt Herzogenrath-Kohlberg (ligne Aachen – Herzogenrath)	IHK Aachen	Aussi bien la Stadt Herzogenrath que la AVV jugent critique la possibilité de la connexion de ce point d'arrêt au réseau de trafic de bus et de transport automobile.	Sera supprimé			
38	Itinéraire continu de trains rapides des périphéries vers Aachen avec continuation p.ex. vers l'aéroport Cologne/Bonn	AVV, IHK Aachen	Pas suivi par la province de Limburg, l'aménagement reste possible, une fois la question du financement éclaircie. AVV s' imagine une ligne directe Eindhoven / Liège – Aachen – aéroport Cologne/Bonn			X	
39	construction du point d'arrêt Eschweiler-St. Jöris (ligne Begau – Stolberg Hbf)	IHK Aachen				X	
40	construction du point d'arrêt Eschweiler-Aue (ligne Stolberg Hbf – Weisweiler)	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, IHK Aachen		X			
43	stabilisation de la Vennbahn jusqu'à Trois Ponts	IHK Aachen				X	

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 27 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Remarques	Pronostic-0		Potentiel d'action transport public proximité de personnes	
				2015	2020	2015	2020
44	Introduction d'une liaison rapide Light-Rail-(train urbain) et d'une liaison express (2 trains/h) entre Maastricht – Heerlen – Kerkerde	Province de Limburg	Heerlen reste point de correspondance dans le trafic transfrontalier (Euregiobahn) entre Aachen et Maastricht / Sittard etc.; AVV poursuit une SPNV unique (Euregiobahn), ainsi qu'un itinéraire continu des trains express qui traversent la frontière vers Aachen et plus loin p.ex. vers Cologne	X			
45	Mise en service Euregiobahn tronçon Merzbrück jusqu'à Aachen-Zentrum	plan de trafic de proximité SPNV du AVV 2005, plan de trafic de proximité Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
48	Création d'une liaison de bus express entre Heinsberg et Sittard par valorisation de la ligne existante 436	transport public-programme direct pour l'Euregio-Meuse-Rhin du groupe de travail „EuregioNet“		X			
49	réactivation du tracé Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen pour le tourisme	transport public-programme direct pour l'Euregio-Meuse-Rhin du groupe de travail „EuregioNet“				X	
50	amélioration de la connexion gare de Maastricht à la gare principale de Liège	transport public-programme direct pour l'Euregio-Meuse-Rhin du groupe de travail „EuregioNet“ SNCB	Selon SNCB, ceci ne constitue pas un cas pronostic-0, mais bien un potentiel d'action	X			
51	Création d'un système tarifaire eurégional	transport public-programme direct pour l'Euregio-Meuse-Rhin du groupe de travail „EuregioNet“ TEC		X			
52	itinéraire de la ligne 396 (Eupen - Vaals) via les Trois frontières	communes belges	TEC estime ceci non viable			X	
53	Création / amélioration du réseau local de transport public de proximité de personnes	commune Lontzen, commune La Calamine				X	
54	Aménagement d'une connexion en transport public de qualité pour le Parc National de l'Eifel	commune Simmerath, commune Monjoie				X	
55	Aménagement d'une connexion transfrontalière Bullange – Parc national de l'Eifel – Gemünd / Kall gare	commune Bullange, commune Bütgenbach	Composante du concept d'action du Plan de Mobilité de l'Eifel (état au 12/2005)			X	
56	Aménagement d'une connexion transfrontalière gare de Trois Ponts – Malmédy – Bütgenbach – Monjoie	commune Bütgenbach	Composante du concept d'action du Plan de Mobilité de l'Eifel (état au 12/2005)			X	
57	Aménagement d'une connexion à haute vitesse – si possible – directe entre les gares Liège, Aachen, Heerlen, Sittard, Maastricht et Hasselt	IHK Aachen				X	
58 / 59	Amélioration de la desserte vers l'aéroport Maastricht Aachen	IHK Aachen				X	

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES
- 28 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Remarques	Pronostic-0		Potentiel d'action transport public proximité de personnes	
				2015	2020	2015	2020
60	Intégration du projet Light Rail de la province Limburg, et de l'Euregiobahn	AVV, Städteregion Aachen, IHK Aachen				X	
61	Amélioration de la connexion Vaals Aachen	commune Vaals				X	
62	Installation d'une ligne de bus entre Raeren et Roetgen	commune Raeren				X	
63	Création d'une liaison intéressante par transport public à l'entrée du Parc National Simmerath-Rurberg	Kreis Aachen				X	

tableau 3.3: Modifications des aménagements des pistes cyclables

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0		Potentiel d'action	
			2015	2020	2015	2020
1	Aménagement d'une piste piéton/cycliste parallèle à la route entre Lontzen et busch	commune Lontzen			X	
2	développement du RAVel vers Plombières	commune Lontzen			X	
3	Aménagement d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 13 entre Aachen-Krauthausen et Stolberg-Dorff	Kreis Aachen	X			
4	Aménagement d'une piste cyclable le long de la K 21 dans le cadre du chemin cyclable du rivage de la Rur entre Simmerath-Grünental et Simmerath-Hammer	Kreis Aachen	X			
5	Aménagement de bandes de protection le long de la K 1 entre l'entrée Est de Kohlscheid et Kohlscheid Markt	Kreis Aachen	X			
6	développement d'une piste piéton/cycliste commune dans le cadre de la K 15 entre Eschweiler-Pumpe et Eschweiler-Röthgen	Kreis Aachen	X			
7	Aménagement d'une piste cyclable dans le cadre de la piste cyclable du rivage de la Rur, à part de la L 106, sur des chemins agricole, jusqu'à Simmerath-Dedenborn	Kreis Aachen	X			
8	développement d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 19 dans la traversée d'agglomération Simmerath-Lammersdorf	Kreis Aachen	X			
9	développement d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 29 entre K 5 et Bahnhofstraße	Kreis Aachen	X			
10	construction d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 34n entre Würselen-Broichweiden et B 264/Merzbrück	Kreis Aachen	X			
11	Renouvellement du chemin piéton/cycliste commune le long de la K 22 entre Stolberg-Büsbach et Stolberg-Breinig	Kreis Aachen	X			
12	construction d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 1 entre Herzogenrath-Kohlscheid et Würselen-Pley comme complément au système existant du chemin cyclable bi-directionnel	Kreis Aachen	X			
13	développement du chemin piéton/cycliste commun le long de la K 6 entre Stolberg et Eschweiler-Hastenrath	Kreis Aachen	X			
14	développement du chemin piéton/cycliste commun le long de la K 8 entre Baesweiler-Loverich et Baesweiler-Floverich	Kreis Aachen	X			
15	création de pistes cyclables ou de bandes de protection le long de la K 10 entre Alsdorf-Mariadorf (Dreieck) et la sortie Ouest de Mariadorf	Kreis Aachen	X			
16	construction d'une piste piéton/cycliste commune le long de la K 18 entre L 11 et Cäcilienstraße	Kreis Aachen	X			
17	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la K 16 entre Mützenich et Imgenbroich	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
18	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la B 266 entre Kesternich et Einruhr	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
19	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la B 399 in der traversée d'agglomération Lammersdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
20	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la L 238 entre Rott et Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 30 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0		Potentiel d'action	
			2015	2020	2015	2020
21	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la L 12 bei Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
22	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la L 236 entre L 221 et Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
23	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la L 136 in der traversée d'agglomération Alsdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
24	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la B 57 carrefour Sud L 240	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
25	Aménagement d'un chemin cycliste/(piéton commun) le long de la L 232 in Herzogenrath-Straß	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
26	Aménagement d'un RAVel à partir de Raeren, le long du tracé de la Vennbahn, en direction de Monjoie / Waimes	MET, commune Monjoie, commune Simmerath			X	
27	Aménagement d'un RAVel dans la région de La Calamine	MET			X	
28	Continuation du chemin cycliste de la Vennbahn entre Aachen-Walheim et Monjoie, à savoir au-delà	commune Monjoie, commune Simmerath			X	
29	chemin piéton/cycliste (commun)/ bande de protection N 668	MET			X	
30	chemin piéton/cycliste (commun) Rue de l'Usine	MET			X	
31	chemin piéton/cycliste (commun) N 3	MET				
32	chemin piéton/cycliste (commun) / bande de protection N 67 Welkenraedt	MET			X	
33	chemin piéton/cycliste (commun) / bande de protection N 61 Baelen – Eupen	MET			X	
34	chemin piéton/cycliste (commun) / bande de protection N 68 Eupen – frontière allemande	MET			X	
35	chemin piéton/cycliste (commun) Rue de l'Invasion	MET			X	
36	chemin piéton/cycliste (commun) N 68 Eupen – Jalhay	MET			X	
37	Aménagement de bandes de sécurité sur la K 25, à Monjoie-Kalterherberg				X	
38	chemin piéton/cycliste (commun) B 399 entre B 258 et Kalterherberg				X	
39	Connexions des installations cyclables L 214, à l'ouest de la B 258 (Mützenich)				X	
40	Aménagement de bandes de sécurité sur la traversée de l'agglomération Monschau-Imgenbroich				X	
41	Connexions des installations cyclables L 106 (Konzen)				X	
42	Connexions des installations cyclables B 258 (Konzen)				X	
43	Connexions des installations cyclables K 20 (Konzen)				X	
44	Connexions des installations cyclables L 12 (Simmerath)				X	
45	Connexions des installations cyclables L 246 (Simmerath)				X	
46	Aménagement d'une installation cyclable sur la L 128 (Woffelsbach)				X	
47	Aménagement d'une installation cyclable sur la L 160 (Rollesbroich)				X	
48	Aménagement de bandes de sécurité sur la L 238 (Roetgen)				X	
49	Aménagement d'une installation cyclable sur la L 12 (Simmerath – Stolberg)				X	

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 31 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0		Potentiel d'action	
			2015	2020	2015	2020
50	Connexions des installations cyclables sur la L 238 (Stolberg)				X	
51	Aménagement d'une installation cyclable sur la L 24 (Stolberg)				X	
52	Connexions des installations cyclables sur la L 12 (Stolberg)				X	
53	Aménagement de bandes de sécurité sur la K 13 (Stolberg)				X	
54	Aménagement de bandes de sécurité sur la L 220 (Stolberg)				X	
55	Aménagement de bandes de sécurité sur la L 23 (Stolberg)				X	
56	Aménagement de bandes de sécurité sur la L 236 (Stolberg-Atsch)				X	
57	Finition de l'installation cyclable sur la L 11 (Volkenrath – Gressenich)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
58	Finition de l'installation cyclable sur la L 238 (Pumpe)				X	
59	Connexions des installations cyclables sur la B 264				X	
60	Aménagement de bandes de sécurité sur la K 33 (Dürwiß)				X	
61	Aménagement d'un chemin RAVeL sur les tronçons de la Vennbahn Eupen – Raeren				X	
62	Aménagement d'une installation cyclable sur la N 67 entre Monschau-Mützenich et Eupen				X	
63	Aménagement d'une installation cyclable sur le contournement d'Eupen				X	
64	Aménagement d'une installation cyclable entre Gemmenich et Vaals				X	
65	Aménagement d'une installation cyclable entre Vaals et Epen				X	
66	Connexion des installations cyclables entre Gemmenich et La Calamine				X	
67	Connexion des installations cyclables entre La Calamine et N 68				X	
68	Aménagement d'une installation cyclable entre N 68 et K 14 / L 233 (frontière allemande)				X	
69	Aménagement d'une installation cyclable le long de la L 23, entre la L 236 et la Europastraße	Kreis Aachen			X	
70	Aménagement d'une installation cyclable le long de la Rhenaniastraße, entre la Münsterbachstraße et Stolberg Hbf	Kreis Aachen			X	
71	Aménagement d'une installation cyclable le long de la L 238, en direction Stolberg, entre la fin de la piste cyclable actuelle et la Münsterbachstraße	Kreis Aachen			X	
72	Extension du chemin piéton accessible aux cyclistes le long de la L 238, entre Stolberg-Zweifall et –Vicht, pour en faire un chemin piéton/cycliste commun	Kreis Aachen			X	
73	Aménagement d'un chemin piéton/cycliste commune le long de la L 12, à partir de Am Bachpütz, jusqu'au Birkenhof (Stolberg)	Kreis Aachen			X	
74	Aménagement d'un chemin piéton/cycliste commun le long de la L 12, entre Breinigerberg et Breinig				X	
75	Anlage einer zusätzlichen Radverkehrsanlage an der B 258 zwischen Rosentalstraße und Fringshaus	Kreis Aachen			X	
76	Adaptation des chemins piéton/cycliste existants dans la traversée d'agglomération Kesternich (B 266 / L 166) au Code de la route	Kreis Aachen			X	

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES

- 32 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0		Potentiel d'action	
			2015	2020	2015	2020
77	Aménagement d'une piste cyclable le long de la L 106, entre la sortie d'agglomération Hammer et le futur début, à savoir fin de la piste cyclable autonome à part de la L 106, jusqu'à la B 266	Kreis Aachen			X	
78	Aménagement selon les normes du Code de la route de la piste cyclable existante et / ou aménagement de bandes cyclables le long de la B 258 dans les traversées des agglomérations Konzen et Imgenbroich	Kreis Aachen			X	
79	Aménagement d'une piste cyclable le long de la L 106, entre la B 258 et la frontière belge, si aucune piste cyclable n'est aménagée le long du tracé de la Vennbahn	Kreis Aachen			X	
80	Aménagement d'installation de traversée à Eschweiler, : sur la L 11, au carrefour avec la K 6 et au carrefour Schillerstraße / Scherpenseeler Straße	Kreis Aachen Reprise informative sans représentation dans le plan			X	
81	Aménagement d'installation de traversée à Stolberg, sur la : L 23, à l'entrée de la Steinbachstraße L 221, au carrefour avec la L 236 et à l'entrée Am langen Hain L 12, au carrefour avec la L 11, au croisement du réseau cycliste au Breiniger Berg à hauteur du parking Stolberger Wald, au croisement du réseau cycliste au Birkenhof au sud de Venwegen et au carrefour Rottstraße / Auf der Eiche L 238, au carrefour avec la L 12 am Nachtigällchen et à l'entrée de la Fischbachstraße L 220 au carrefour avec la K 22 L 24 au croisement du réseau cycliste entre Breinig et Zweifall au Frackersberg au sud de la maison forestière Roggenläger et au croisement du réseau cycliste à l'est de la maison forestière Zweifall (connexion de la nouvelle piste cyclable entre les deux traversées)	Kreis Aachen Reprise informative sans représentation dans le plan			X	
82	Aménagement d'installations de traversée à Roetgen, sur la : L 238 à l'entrée du Rommelweg B 258 au carrefour Rosentalstraße / Mühlenstraße et au carrefour avec la B 399, au Fringshaus L 12 Hahner Straße, croisement du réseau cycliste à hauteur de l'ancienne K 24 (connexion de la nouvelle piste cyclable entre les deux traversées)	Kreis Aachen Reprise informative sans représentation dans le plan				
83	Aménagement d'installations de traversée à Simmerath, sur la : B 399 au croisement du réseau cycliste à hauteur de la maison forestière Jägerhaus, au nord de Lammersdorf B 266 à la fin de la piste cycliste à hauteur de Auf der Ley, au carrefour avec la L 246, au carrefour avec la L 149 et au croisement de la piste cycliste à hauteur de la prolongation Maarstraße L 12 carrefour avec la K 20 L 166 à l'entrée de la Maarstraße et à l'ouest et à l'est de l'entrée de la Rurberger Straße L 160 au pont sur la Kall, à la limite du Kreis L 128 au carrefour de la Felderstraße / Hechelscheider Straße, à l'entrée de la Schilsbachstraße et à l'entrée de la Steinbüchelstraße	Kreis Aachen Reprise informative sans représentation dans le plan			X	

MOBILITÉ AUX TROIS FRONTIÈRES
- 33 / 33 -

Numéro courant (voir plan)	Description	Source(s)	Pronostic-0		Potentiel d'action	
			2015	2020	2015	2020
84	Aménagement d'installations de traversée à Monjoie, sur la : L 106 à l'entrée Im Brand et au croisement du réseau cycliste à hauteur de la chapelle Norbertuskapelle, entre Mützenich et Kalterherberg L 214 à l'entrée Im Brand B 258 au carrefour avec la L 106, embranchement du réseau cycliste à l'ouest du Brather Hof, à l'entrée Rothe Kreuz et à l'entrée Führtgesweg, près de Wahlerscheid B 399 au carrefour avec la L 106	Kreis Aachen Reprise informative sans représentation dans le plan				
85	Aménagement d'une piste piéton/cycliste commune le long de la B 258 entre la K 26 et la limite du Kreis	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
86	Connexion des installations cyclables le long de la B 266 entre la L 166 et la L 246	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
87	Prolongation du réseau cycliste le long de la L 238 au sud de la traversée de la A 4	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
88	Aménagement d'une piste cycliste le long de la L 12 entre la K 14 et Kornelimünster	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
89	Aménagement d'une piste cycliste le long de la K 19 entre Lammersdorf et Simmerath	commune Simmerath			X	
90	Connexion des pistes cyclistes le long de la L 128 jusqu'à la L 166				X	
91	Aménagement d'une piste cycliste le long de la L 106 entre la L 246 et la L 106				X	
92	Aménagement d'un chemin piéton/cycliste commun le long de la L 12 entre Venwegen et la K 14				X	
93	Aménagement d'une piste cycliste au cours de la L 244 Kloster-/Rumpener Straße.	commune Herzogenrath, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	X			
94	Aménagement d'un chemin supplémentaire piéton/cycliste commun le long de la B 258 entre B 399 et K 2 (entre Monjoie et Höfen) afin d'éviter des traversées	Kreis Aachen			X	