Pour le Royaume de la Belgique

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens VoE
Par ordre des communes Baelen, Bleyberg, 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 3
Décembre 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- UND 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 de travail ... 4
2 Configuration par pôles ... 4
3 Développement des réseaux de transport ... 6
3.1 Transport individuel motorisé ... 6
3.1.1 Configuration fonctionnelle ... 6
3.1.2 Concept d'itinéraire poids lourds ... 13
3.1.3 Bases de l'étude des variantes réseau ... 15
3.1.4 Cas planifiés 1 - 3 ... 16
3.1.5 Programme d'action ... 25
3.1.6 Réfection de la route ... 87
4 Transport public ... 89
4.1 Bases ... 89
4.2 Programme d'action ... 89
4.2.1 Ligne de bus Aachen – Eupen – Monjoie ... 93
4.2.2 Ligne de bus Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden (ASS) ... 94
4.2.3 Ligne de bus Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monjoie ... 95
4.2.4 Ligne de bus Aachen – Roetgen – Monjoie ... 97
4.2.5 Ligne de bus Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen ... 98
4.2.6 Ligne de bus Vaals – Plombières – La Calamine – Welkenraedt – Eupen ... 99
4.2.7 Ligne de bus La Calamine – Lontzen – Walhorn / Astenet – Welkenraedt – Eupen - Raeren ... 101
4.2.8 Ligne de bus Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe ... 103
4.2.9 Ligne de bus La Calamine – Hergenrath – Raeren – Roetgen ... 104
4.2.10 Ligne de bus Luxembourg – St. Vith – Bullange – Bütgenbach – Monjoie – Hellenthal – Kall Bf ... 105
4.2.11 Ligne de bus Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN) ... 107
4.2.12 Mesures d'accompagnement ... 108
4.2.13 Tracé Vennbahn ... 109
5 Transport ferroviaire de marchandises ... 114
6 Trafic cyclable ... 116
6.1 Bases ... 116
6.2 Programme d'action ... 116
6.2.1 Infrastructure cyclable parallèle à la chaussée ... 116
6.2.2 Infrastructure cyclable indépendante le long d'anciens tracés de chemin de fer (RAVeL) ... 124
6.2.3 Itinéraires cyclables ... 127
7 Programme d'action pour les espaces routiers dans les localité ... 128
8 Coût estimé ... 132
8.1 Trafic automobile ... 132
8.2 Transport public ... 132
8.3 Trafic cyclistes ... 133
8.4 Espaces routiers dans les localités ... 133
9 D'autres entreprises ... 134
9.1 Intérêts principaux dans les mesures ... 134
9.2 Subventions ... 135

9.2.1 Niveau européen 135
9.2.2 Niveau national en Allemagne 141
9.2.3 Au niveau du Land NRW 141
9.2.4 Programmes subsidies pour les mesures dans le domaine du transport cycliste ... 142
9.2.5 Villes et communes en Allemagne 142
9.2.6 Niveau national en Belgique 143

9.3 Eligibilité des mesures du présent plan de mobilité 144
9.3.1 Mesures dans le domaine chaussées 147
9.3.2 Nouvelle construction de route et développement de routes 147
9.3.3 Réfection de routes 148
9.3.4 RAVeL 148
9.3.5 Autres aménagements cyclables 148
9.3.6 Nouvelle construction de voies ferroviaires et développement de voies ferroviaires 149
9.3.7 Autres mesures dans le transport public de proximité de personnes 149

9.4 Perspective 150
10 Annexe 153

10.1 Programme de mesures d'action du plan de mobilité 153

1 Méthode de travail

Lors de la phase I, on a procédé à des analyses quantitatives et qualitatives des différents systèmes 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 basant

- sur les résultats des analyses obtenus lors de la phase I, et
- sur les informations obtenues lors des nombreuses recherches individuelles sur place

a servi à l'examen des mesures proposées dans le cadre de l'élaboration d'un plan de mobilité (phase 3).

2 Configuration par pôles

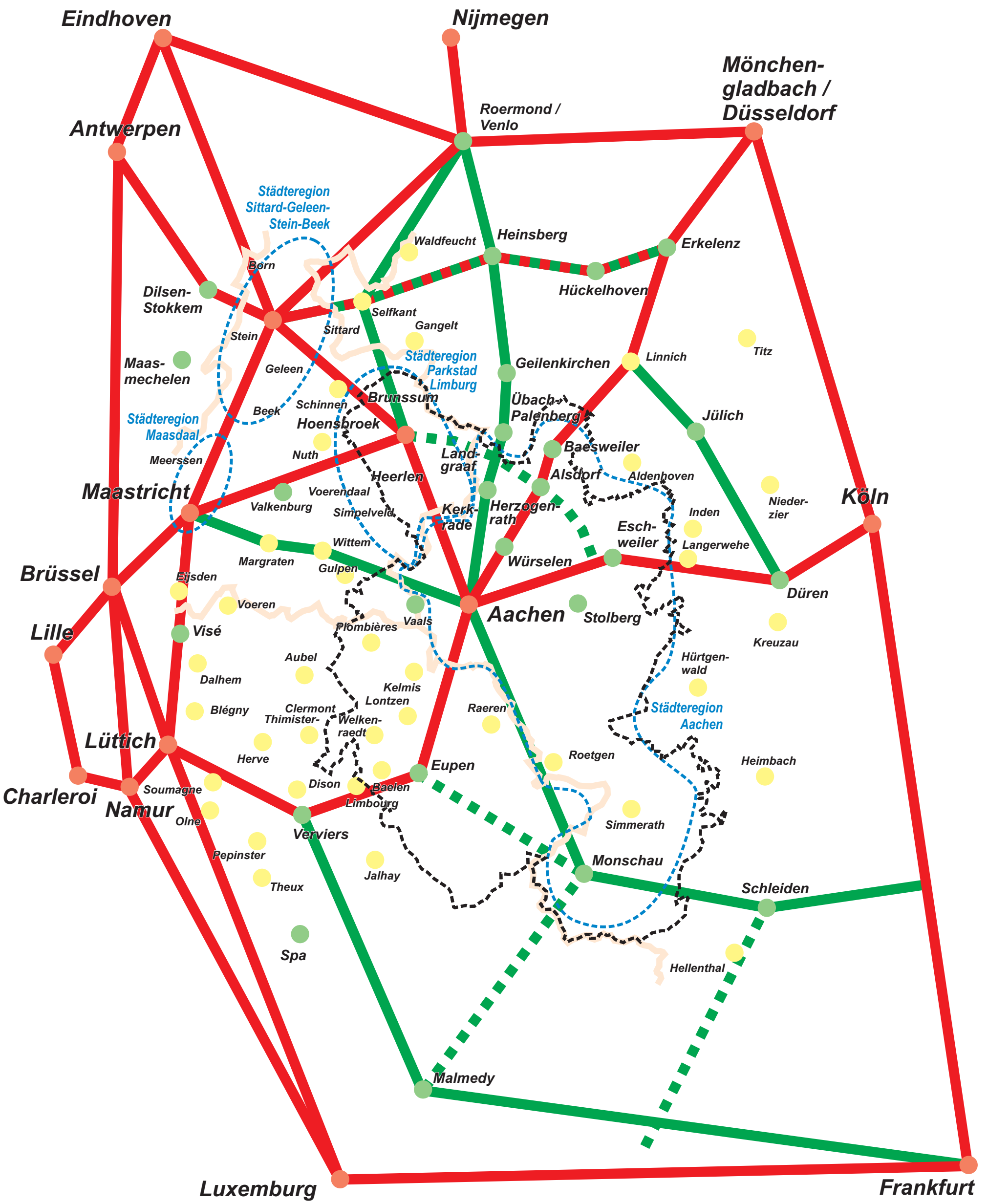
Lors de la phase 1, l'on a procédé à la configuration de la zone d'étude en pôles, et à la représentation des axes de développement selon un concept commun à toute la zone considérée[1]. L'on a constaté que les zones entre Aachen et la frontière néerlandaise (entre autres l'agglomération urbanistique Parkstad Limburg), ainsi que la zone frontalière belge (entre autres la Communauté Germanophone), ne bénéficient pas d'un axe de développement stratégique.

L'analyse du concept cible révèle les développements supplémentaires importants comme suit:

- Fusion des entités Stadt et Kreis Aachen, formant la "Städteregion Aachen" (planifié pour l'an 2009)
- Densification du système des axes régionaux importants dans la zone nord Aachen – Parkstad Limburg, et dans la zone sud Aachen – Belgique.

L'objectif est la mise en oeuvre de ces couloirs programmés et représentés de façon abstraite, en une collaboration transfrontalière, par exemple par des consultations régulières et par une programmation coordonnée de tous les partenaires. Outre l'étude de la B 258n au nord de la liaison directe Aachen – Parkstad Limburg et le plan eurégional de transport de proximité, les plans de mobilité de l'Eifel, et le plan de mobilité aux Trois Frontières constituent une démarche pour la mise en œuvre d'une programmation transfrontalière dans l'Eurégio Meuse-Rhin (voit Tableau 9.2). Ce plan soumet des propositions concrètes visant le soutien de la densification des axes mentionnés ci-dessus, par des mesures de transport impliquant tous les acteurs du réseau.

[1] Source: Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon ; Landesentwicklungsplan NRW, 5e nota Ruimtelijke Ordening



Programme d'action
Des axes de developpement

- Comunautés urbains
- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local
- Axe de developpement suprarégional
- Axe de developpement régional
- Axe de developpement possible dans le cadre de projet

Inventaire:
- Périmètre d'études élargi
- Frontière nationale

Doelconcept
Gemeentelijke hierarchie

- Stedelijk gebied
- Gemeente van bove regionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis
- Grootschalig belangrijke as
- Regionaal belangrijke as
- Mogelijke asverlegging / herindeling in het grensoverschreidende gebied

Bestand:
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Landgrens

Zielkonzept
Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen

- Städteregion
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Großräumig bedeutsame Achse
- Regional bedeutsame Achse
- Mögliche Achsenergänzung/Umstufung im grenzüberschreitenden Zusammenhang

Bestand:
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

3 Développement des réseaux de transport

3.1 Transport individuel motorisé

3.1.1 Configuration fonctionnelle

A partir de la configuration par pôles et des axes de développement (voir chapitre 2), l'on établit une hiérarchie du réseau routier selon l'importance des différentes liaisons. Ensuite, en fonction de l'importance du lieu central, l'on attribue un niveau opératoire de liaison correspondant à chaque connexion entre ces centres. Par principe, cette démarche est appliquée de façon identique dans les trois pays participants. Par souci de comparaison, les termes utilisés dans le cadre de la présente étude ont été synchronisés et, dès lors, ne correspondent pas nécessairement aux termes utilisés au niveau national.

L'on distingue différents types de liaisons, tels que:

- liaisons à grandes distances (entre les centres supérieurs)
- liaisons régionales (entre les centres moyens, ainsi qu'entre les centres moyens et supérieurs)
- liaisons de proximité (entre les centres inférieurs, ainsi qu'entre les centres inférieurs et les centres moyens)
- liaisons locales (entre les parties des communes des centres de base, ainsi qu'entre les quartiers des communes et les centres de base).

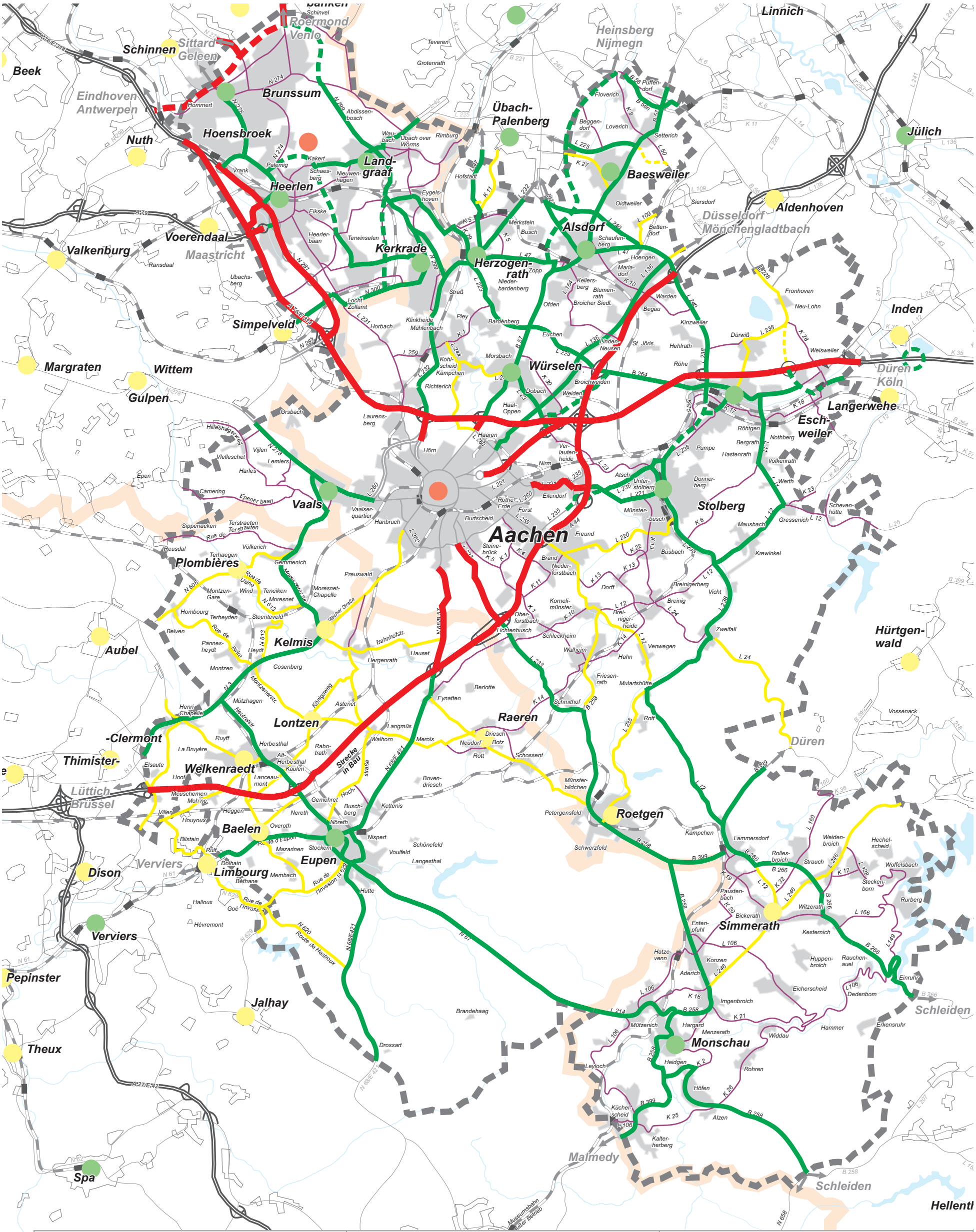
La configuration fonctionnelle du réseau routier (hiérarchie) est un outil qui

- de façon générale, aide à établir des priorités pour compléter, former et mettre en état des routes, à savoir à calculer les investissements dans le réseau routier
- aide au développement et à la mise en oeuvre des différents concepts d'itinéraire, notamment de signalisation.

La représentation de la configuration fonctionnelle(hiérarchie) du réseau routier au sein de la zone d'étude élargie montre qu'en règle générale, les fonctions des liaisons à grandes distances se prolongent par les autoroutes, ou par d'autres routes à grand gabarit. Concernant les routes de liaisons régionales, en règle générale, il s'agit de routes rurales aménagées.

Le concept des objectifs démontre que, dans de nombreux cas, les compléments de réseau programmés offrent potentiellement une opportunité de réorganisation des fonctions des différents tronçons de routes. Par exemple, la liaison planifiée B 258n nord, liaison directe Aachen – Parkstad Limburg (centre supérieur) pourrait prendre la fonction d'une liaison à grandes distances entre le centre supérieur Aachen, la région urbanistique Parkstad Limburg (centre supérieur), et la région urbanistique Sittard-Geleen-Stein-Beek (centre supérieur). Le contournement programmé de l'agglomération d'Eupen constitue un autre exemple, car ce contournement reprendrait les fonctions de l'actuelle route N 67 / N 6, passant par le centre d'Eupen.

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



Cas Pronostic-0
Classification fonctionnelle du réseau routier

Situation existante	Planification
Axe suprarégional	
Axe régional	
Axe inter local	
Axe local	
Centre supérieur	
Centre moyen	
Centre local	

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée (B/N/...)
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Nulprognose
Functionele indeling van het wegennetwerk

Bestand	Planning
Grootschalige verbinding	
Regionale verbinding	
Lokale verbinding	
Lokale verbinding	
Gemeente van bovenregionale betekenis	
Gemeente van regionale betekenis	
Gemeente van lokale betekenis	

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg (B/N/...)
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Prognose-0-Fall
Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Bestand	Planung
Großräumige Verbindung	
Regionale Verbindung	
Nahräumige Verbindung	
Lokale Verbindung	
Oberzentrum	
Mittelzentrum	
Grundzentrum	

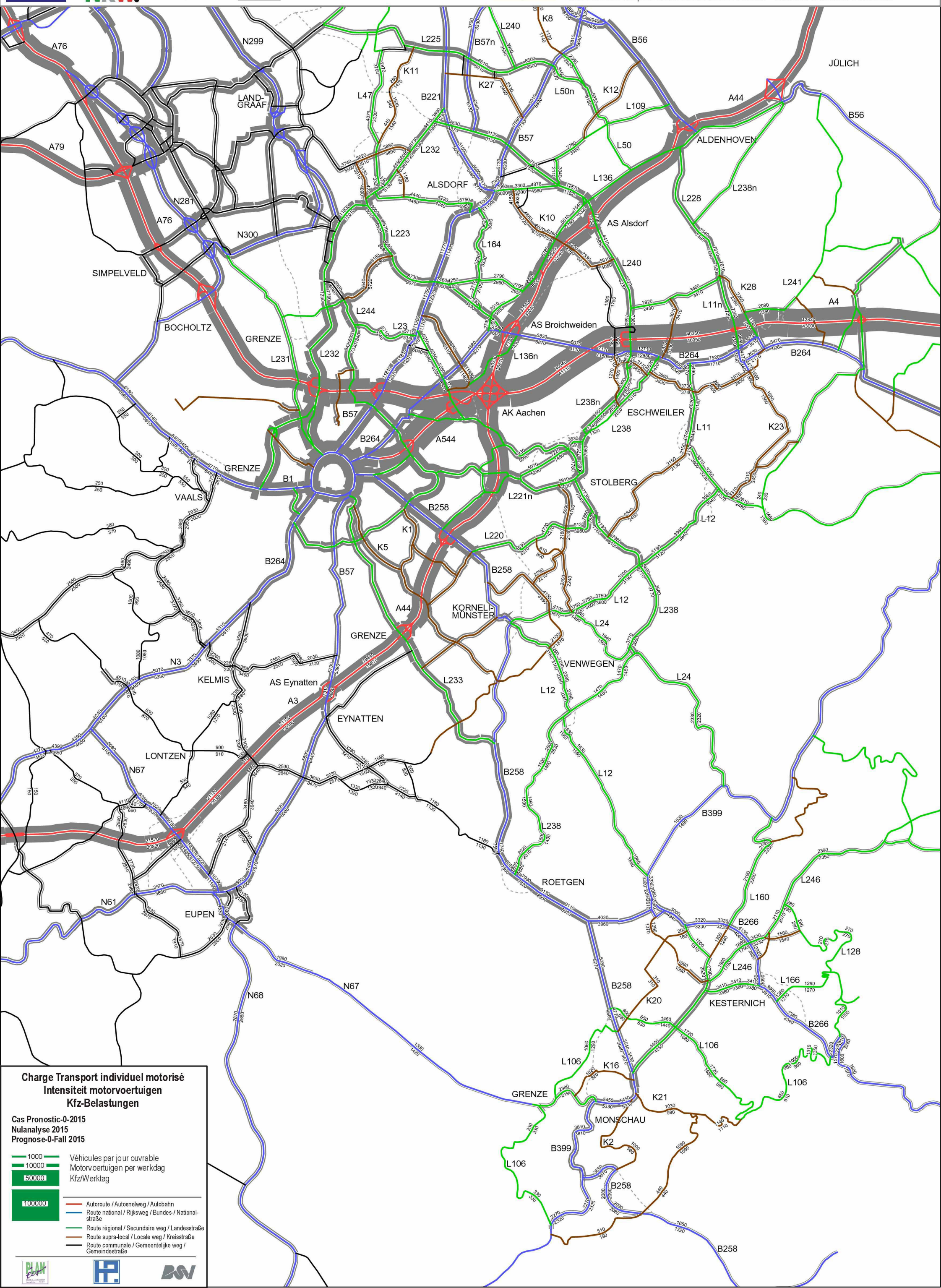
Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße (B/N/...)
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

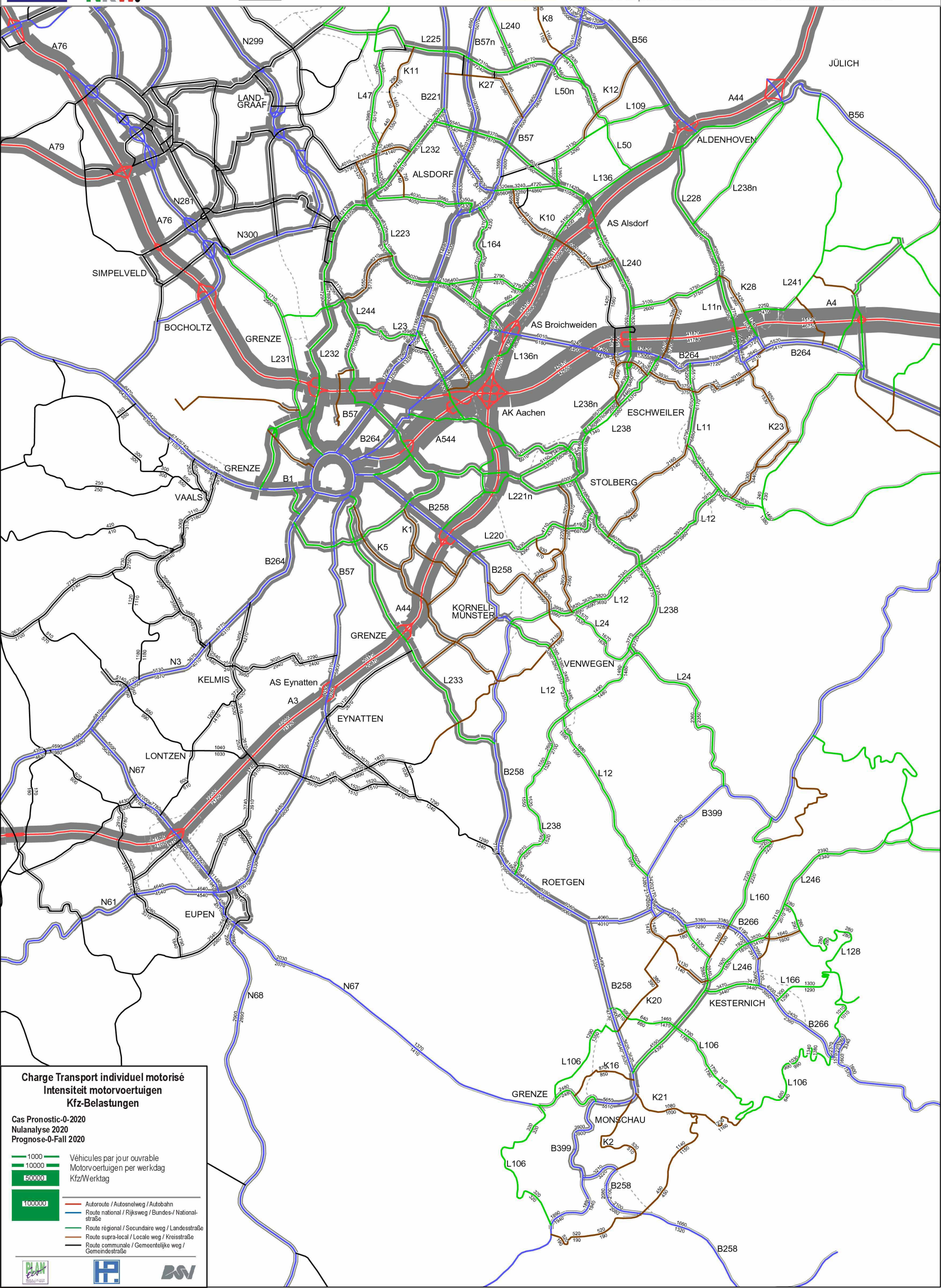
Copyright: BSV - 13. Februar 2007

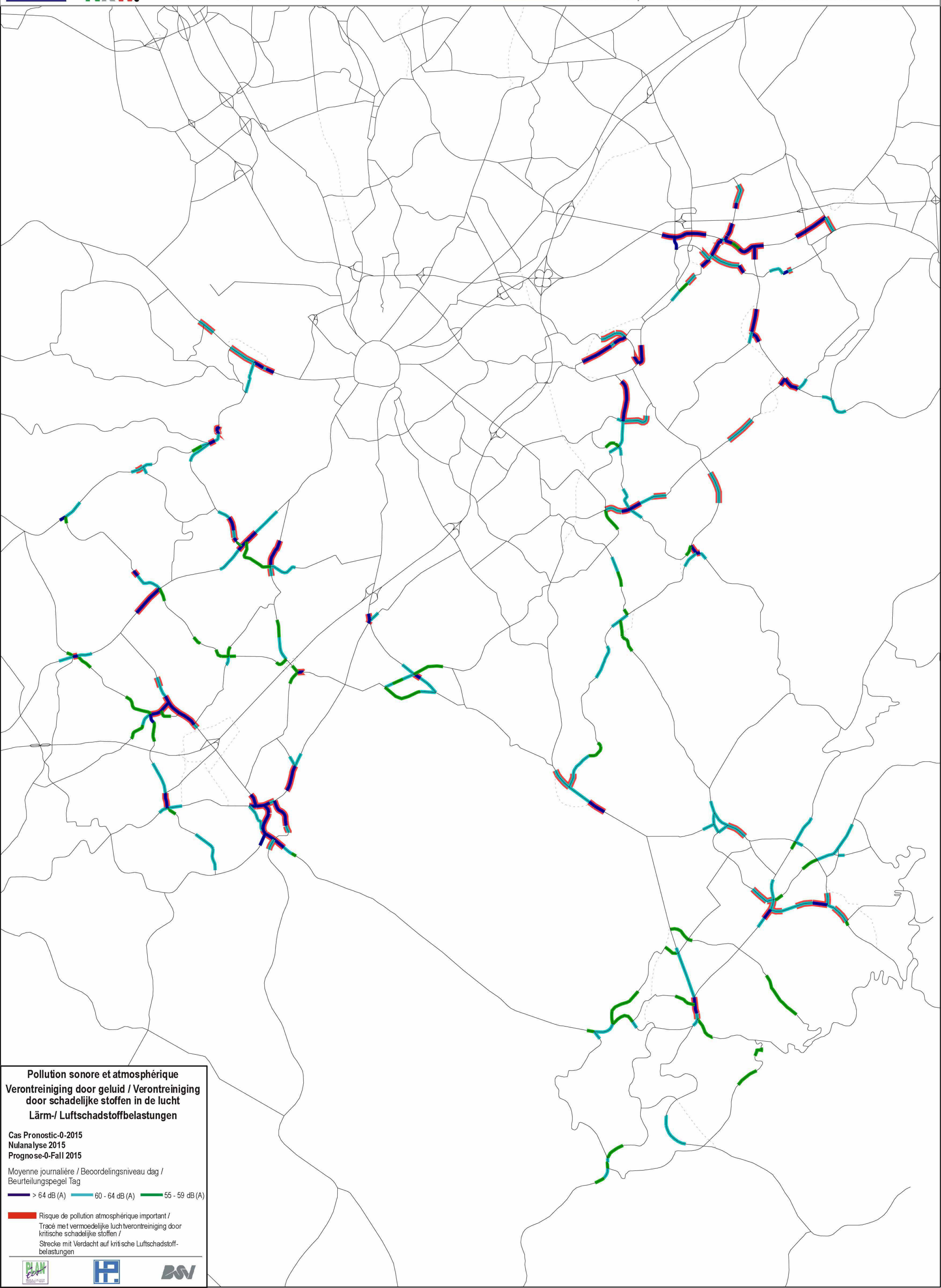
n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 20)]

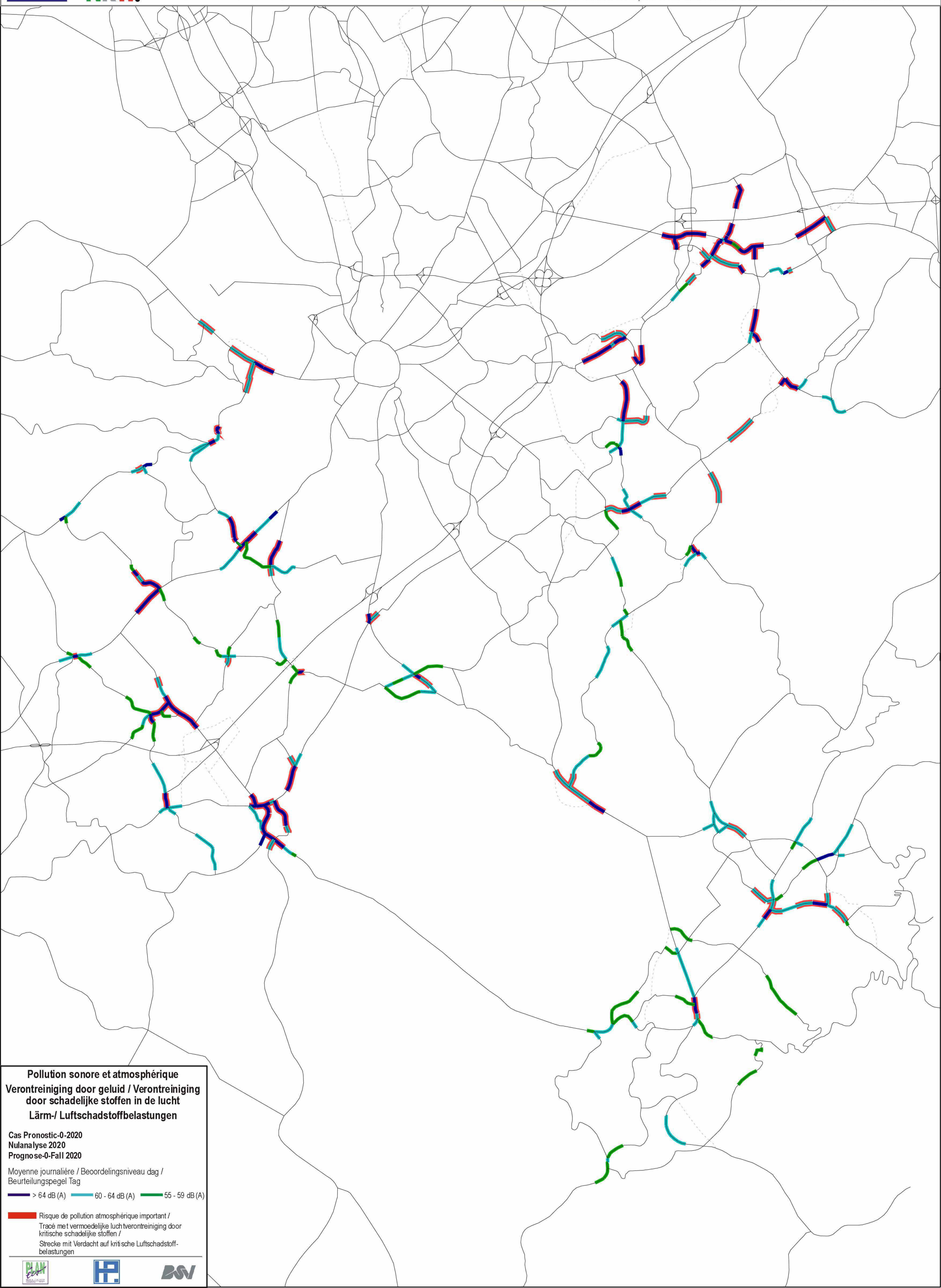
Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
Élaboration d´un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



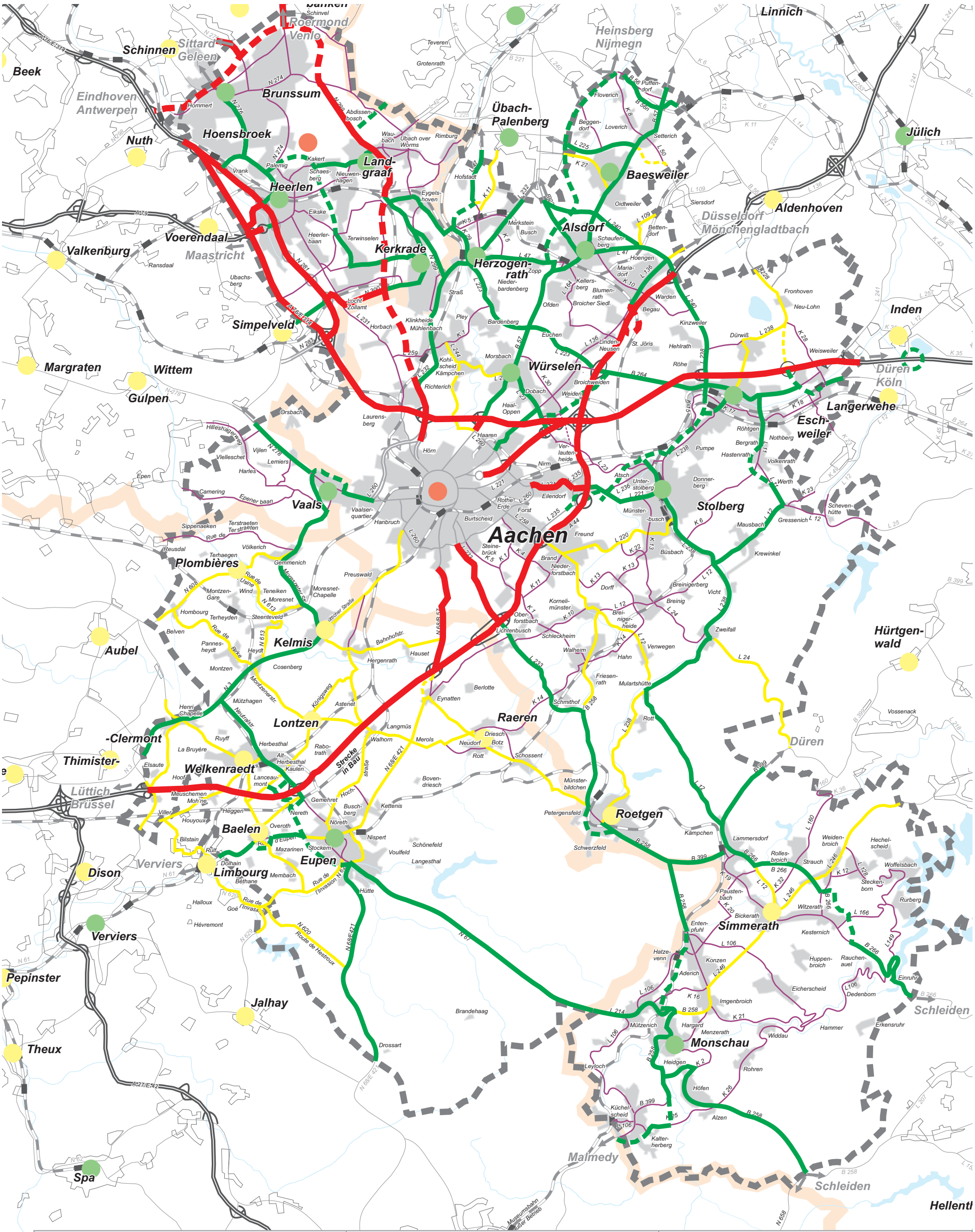
Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
Élaboration d´un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières




Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen
Cas Pronostic-0-2015
Nulanalyse 2015
Prognose-0-Fall 2015
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag
> 64 dB (A)
60 - 64 dB (A)
55 - 59 dB (A)
Risque de pollution atmosphérique important /
Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen


Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen
Cas Pronostic-0-2020
Nulanalyse 2020
Prognose-0-Fall 2020
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag
> 64 dB (A)
60 - 64 dB (A)
55 - 59 dB (A)
Risque de pollution atmosphérique important /
Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

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



Programme d'action
Classification fonctionnelle du réseau routier

Situation existente	Planification
Axe suprarégional	
Axe régional	
Axe inter local	
Axe local	
Centre supérieur	
Centre moyen	
Centre local	

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée (B/N/...)
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Doelconcept
Functionele indeling van het wegennetwerk

Bestand	Planning
Grootschalige verbinding	
Regionale verbinding	
Lokale verbinding	
Lokale verbinding	
Gemeente van bovenregionale betekenis	
Gemeente van regionale betekenis	
Gemeente van lokale betekenis	

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasseerde weg (B/N/...)
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Zielkonzept
Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Bestand	Planung
Großräumige Verbindung	
Regionale Verbindung	
Nahräumige Verbindung	
Lokale Verbindung	
Oberzentrum	
Mittelzentrum	
Grundzentrum	

Bestand:
- Autobahn
- Klassifizierte Straße (B/N/...)
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

3.1.2 Concept d'itinéraire poids lourds

Le concept d'itinéraire poids lourds se base sur la configuration fonctionnelle du réseau routier et sur la logique d'un déroulement compatible du transport routier de marchandises. Cela signifie un itinéraire direct et rapide pour trafic poids lourds, en partance de la route de desserte (d'une zone industrielle) sur des liaisons de haute qualité. Ceci afin de réaliser les itinéraires les plus courts possibles, et afin de minimiser les dangers et émissions engendrés par le trafic poids lourds, le lieu idéal étant l'autoroute ou les routes aménagées similairement.

Nous distinguons notamment:

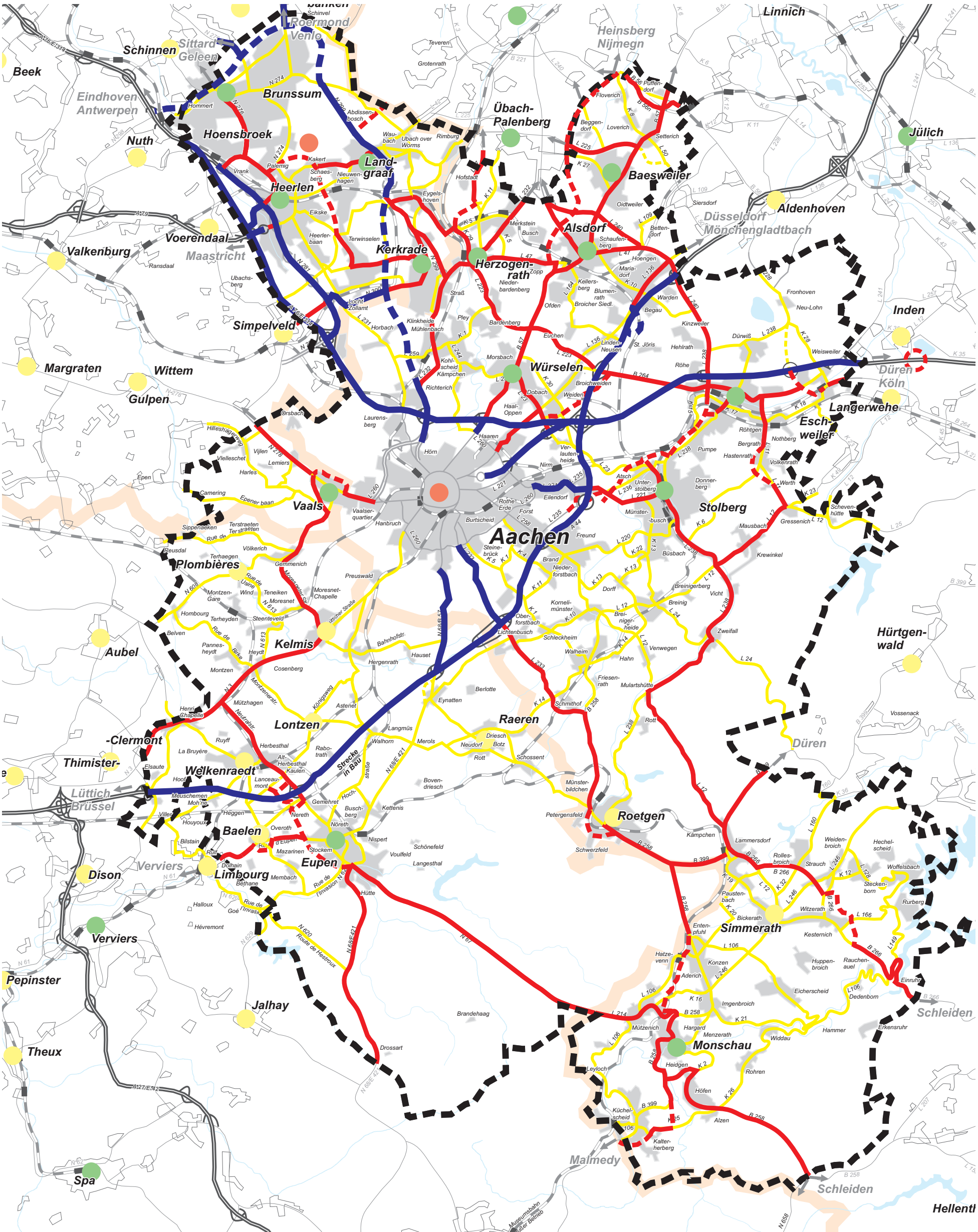
- Itinéraires poids lourds (l'itinéraire du trafic poids lourds est sensé passer prioritairement sur ces éléments du réseau routier)
- Desserte principale pour poids lourds (ces éléments du réseau routier sont sensés acheminer le trafic poids lourds à partir des itinéraires poids lourds vers les lieux de destination, et vice-versa)
- Desserte poids lourds (le trafic poids lourds passe sur ces éléments du réseau routier en proximité immédiate de sa destination, ou de son lieu de départ (p. ex. zones industrielles))

La représentation du concept d'itinéraire poids lourds ressemble à la configuration fonctionnelle du réseau routier. En règle générale, les itinéraires poids lourds passent par les autoroutes, ou par d'autres routes d'aménagement similaire à celui des autoroutes. En règle générale, la desserte principale pour poids lourds passe par des routes rurales bien aménagées.

Le programme d'action montre clairement que souvent, les compléments de réseau programmés constituent également un potentiel pour un délestage en charge de poids lourds pour différents tronçons de routes. Ceci est notamment le cas au centre de Vaals, d'Eupen et de Stolberg. Lors de la réalisation de la signalisation routière, la configuration fonctionnelle du réseau routier, ou le concept d'itinéraires poids lourds doit être pris en considération. Par exemple entre Aachen et Maastricht, le trafic poids lourds ne passerait plus sur la N 278 qui traverse d'agglomération de Vaals, mais bien par la A 4 / E 314/ A 76 / A 79 / A 2. Le trafic poids lourds entre Aachen et Eupen ne passerait plus par la N 68 (traverse d'agglomération Eynatten / traverse d'agglomération Kettenis), mais bien par la A 3 / E 40 / N 67.

Au temps des systèmes de navigation et des possibilités de contourner des routes à péage, les insuffisances d'un système de signalisation sont évidentes. Par contre, diverses mesures concernant le réseau routier et le trafic (p. ex. le programme d'installation de signalisations lumineuses) témoignent d'une volonté d'action en matière de gestion du transport. A ce sujet, le présent plan de mobilité proposera des solutions (p. ex. élargissement du profil des voies).

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



Programme d'action
Concept d'itinéraire poids lourds

Situation existante	Planification
Hinéraire poids lourdes	
Desserte principale pour poids lourdes	
Desserte pour poids lourdes	

- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local

Source: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegenet van de Provincie Limburg

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée (B / N / ...)
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Doelconcept
Wegtrajectenplan voor vrachtwagens

Bestand	Planning
vrachtwagenroutes	
vooral toegankelijk voor vrachtwagens	
toegankelijk voor vrachtwagens	

- Gemeente van bovenregionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis

Bronnen: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegenet van de Provincie Limburg

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasseerde weg (B / N / ...)
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Zielkonzept
Lkw-Führungskonzept

Bestand	Planung
Lkw-Routen	
Lkw-Haupterschließung	
Lkw-Erschließung	

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

Quellen: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegenet van de Provincie Limburg

Bestand:
- Autobahn
- Klassifizierte Straße (B / N / ...)
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 19)]

3.1.3 Bases de l'étude des variantes réseau

Pour la représentation de l'image actuelle du trafic, ainsi que pour l'image pronostic horizon 2015 et 2020, un modèle de trafic régional a été développé. Entre autres, les pronostics se basent sur la variation des données structurelles, des réseaux de transport, et sur les variations dans la mobilité.

Tableau 3.1: Développement des cas pronostics pour le modèle de trafic

Cas	Explications	Elaboration au cours de …
Analyse 2005	L'analyse représente l'image actuelle du transport. Ce cas de figure sert de calibrage au modèle de trafic.	Phase 1
Cas pronostic 0 cas de figure 2015 / 2020	Le cas pronostic 0 représente l'image future du transport. Sont considérés: Tous les développements qui se réaliseront avec une probabilité haute, ainsi que tous les changements de réseaux, qui vont être mis en oeuvre avec une probabilité haute. Toutes les mesures comprises dans le cas pronostic 0, sont également incluses dans le cas pronostic 0 Plus et dans le programme d'action. Le cas pronostic 0 sert de référence à tous les autres cas de figure.	Phase 1
Cas pronostic 0 Plus cas de figure 2015 / 2020	Le cas pronostic 0 Plus est une variante du cas pronostic 0, qui, entre autres par ordre du Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen, a étudié les possibilités de compléter le réseau sur la partie allemande de la zone d'étude. Il ne s'agit pas de programmations concrètes, mais bien de suggestions (p. ex. dans le cadre du concept de transport intégré NRW (IGVP - Integrierten Verkehrskonzepts - NRW)). Ce cas de figure était nécessaire dans le cadre de la phase 1. Les compléments de réseau de ce cas de figure, qui ont été développés d'avantage, sont intégrés dans le programme d'action.	Phase 1
Cas planifiés 1 - 3	Les cas planifiés 1 – 3 ont été réalisés au courant de l'élaboration du programme d'action. Ils servent à l'analyse d'impact des différentes modifications de réseau potentielles.	Phase 3
Programme d'action 2015 / 2020	Le programme d'action comporte toutes les modifications de réseau, qui, en accord avec le comité d'accompagnement, vont être poursuivies dans le cadre du plan de mobilité aux Trois Frontières.	Phase 3

Lors des phases 1 et 2, l'on constata un besoin d'action spécifique d'amélioration du flux de trafic sur les routes suivantes, ou sur les tronçons de routes suivantes, et pour lesquels le programme d'action soumet des propositions de solutions:

- la Maastrichterlaan à Vaals (superposition de plusieurs utilisations de l'espace routier)
- sur la route poids lourds (N 67) entre Eupen et la E 40 (zone artisanale avec quelques commerces de détail, manque de système de desserte)
- sur la Neutralstraße (N 67), entre la E 40 et Welkenraedt (charge automobile élevée, traverse d'agglomération)
- sur la N 68, entre Eupen et la E 40, ou la ville de Aachen (charge automobile élevée, traverse d'agglomérations à Kettenis et Eynatten)
- sur la B 258, entre Monjoie et la ville de Aachen (charge automobile élevée, traverse d'agglomération à Imgenbroich, Konzen, Roetgen)

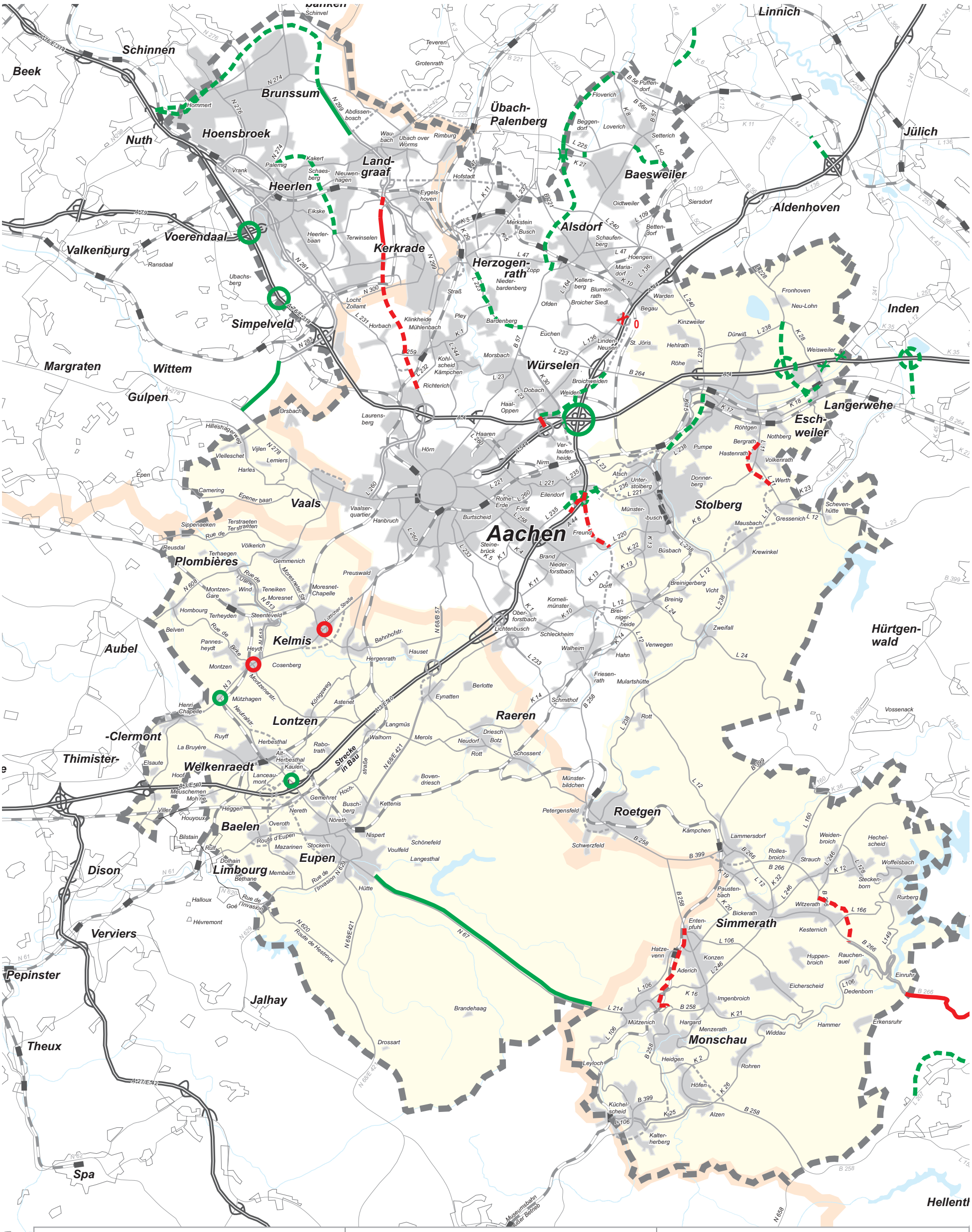
3.1.4 Cas planifiés 1 - 3

Mises à part les modifications de réseau du cas pronostic 0, le cas planifié 1 ne comportait que peu de mesures, dont la réalisation était probable à ce moment-là. (voir également Tableau 3.2).

Tableau 3.2: Modifications de réseau, cas planifié 1

B 258 contournement Konzen / Imgenbroich
B 258 contournement Kesternich
B 258 contournement Roetgen
L 11 contournement parallèle
A 44 Suppression totale de l'accès autoroutier actuel Alsdorf-Begau
B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Sud (uniquement contournement Brand)
Transformation carrefour N 3 / rue Max
Transformation carrefour N 3 / rue de Montzen

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



Réseau routier principal - P 1

Cas Pronostic-0 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario basique (Cas planifiés 1):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et Réaménagement réseau (pas element du plan)

Inventaire:

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

Wegennet - P 1

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeks-gebied

Basisscenario (Planvoorstel 1):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Overige aanvullingen of onder-brekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)

Bestand:

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

Straßennetz - P 1

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüch-tigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahn-anschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungs-gebiet

Szenario Basis (Planfall 1)

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

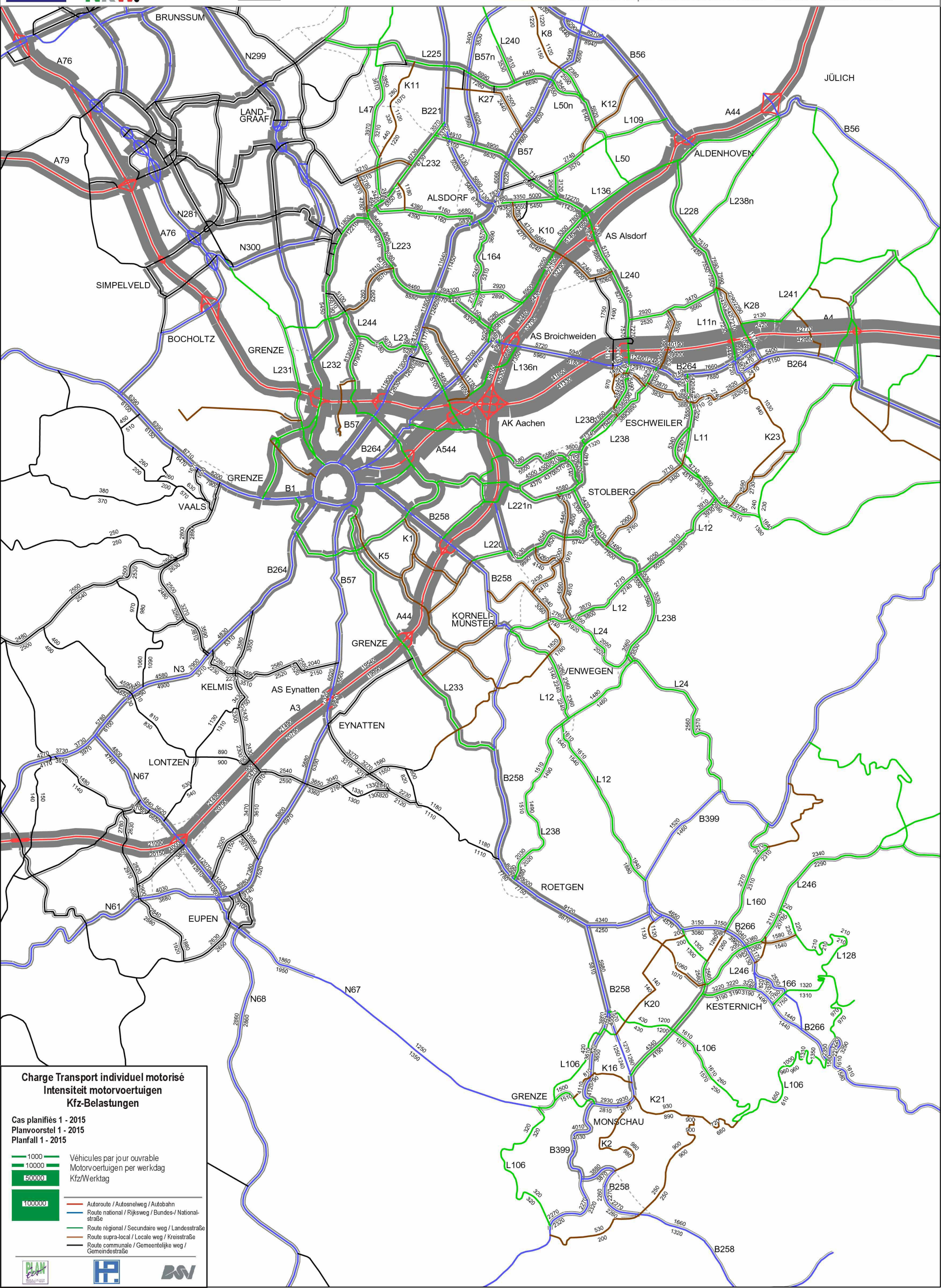
Bestand:

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

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 1)]

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

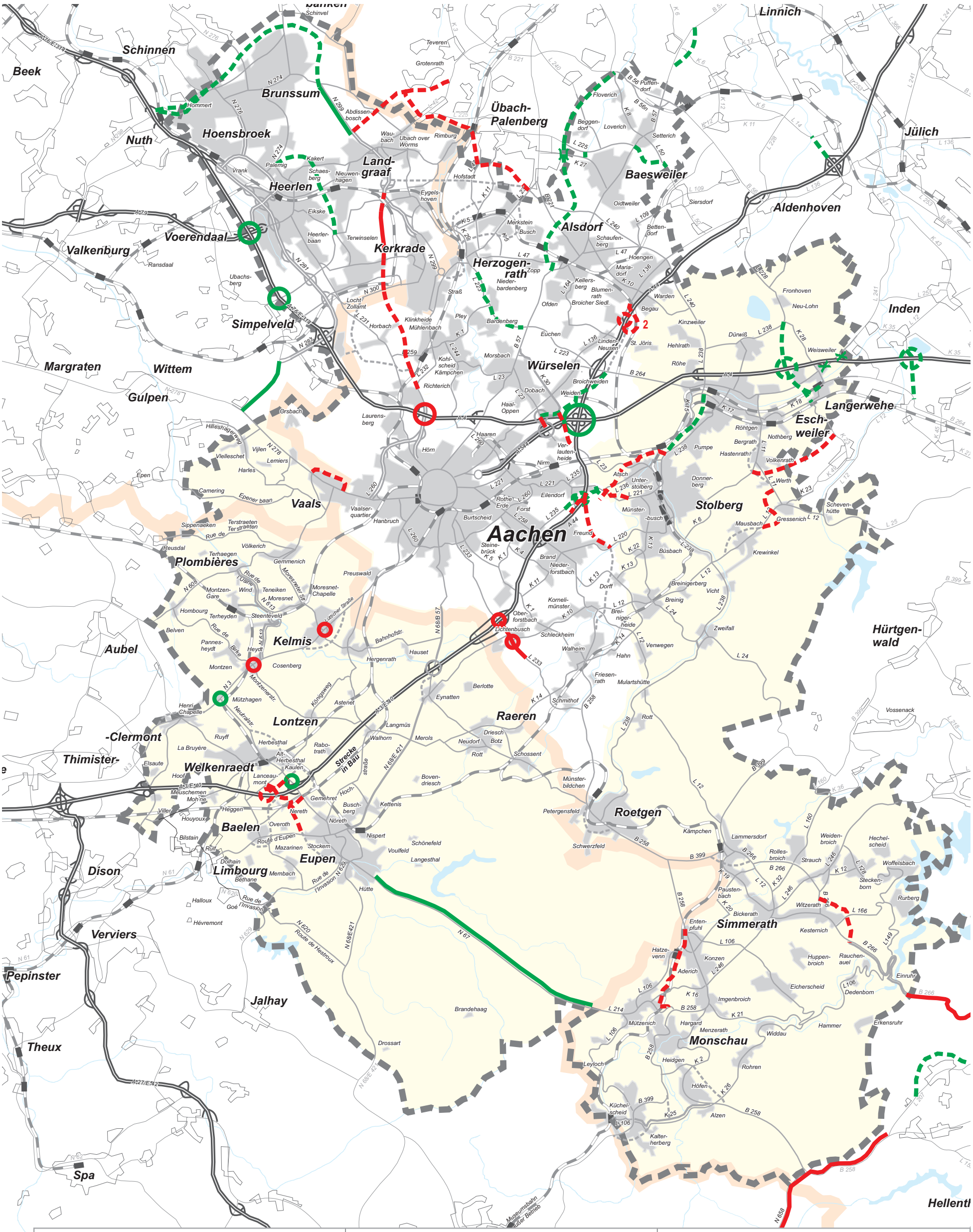


Mises à part les modifications de réseau du cas pronostic 0, le cas planifié 2 comportait une série d'autres mesures, ou de variantes, qui ont été testées avec le modèle de trafic (voir Tableau 3.3).

Tableau 3.3: Modifications de réseau, cas planifié 2

B 258 contournement Konzen / Imgenbroich
B 258 contournement Kesternich
B 258 contournement Roetgen
L 11 contournement parallèle (variante liaison entre L 11 et K 23 (Kreis Düren)
A 44 Amélioration de l'accès autoroutier actuel Alsdorf-Begau (possibilité de sortie supplémentaire en provenance de Aachen, sur la L 136)
B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Sud (uniquement contournement Brand)
Transformation carrefour N 3 / rue Max
Transformation carrefour N 3 / rue de Montzen
L 233 Amélioration du tronçon de route et du carrefour dans la zone de traverse Oberforstbach
L 236 contournement Stolberg / Atsch
L 12 / L 11 contournement Gressenich
L 23 contournement Verlautenheide
L 240 Prolongement / L 42n contournement Scherpenseel / desserte Buitenring Parkstad Limburg
N 278 contournement Vaals
E 40 Accès autoroutier supplémentaire Eupen ouest sur la N 67 / voie parallèle à la N 67 existante, route de Herbesthal

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



Réseau routier principal - P 2

Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario besoins potentiels (Cas planifiés 2):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et réaménagement réseau (pas element du plan)

Inventaire:

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

Wegennet - P 2

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeks-gebied

Scenario verdere behoefde (Planvoorstel 2):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)

Bestand:

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

Straßennetz - P 2

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahn-anschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungs-gebiet

Szenario weiterer Bedarf (Planfall 2)

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

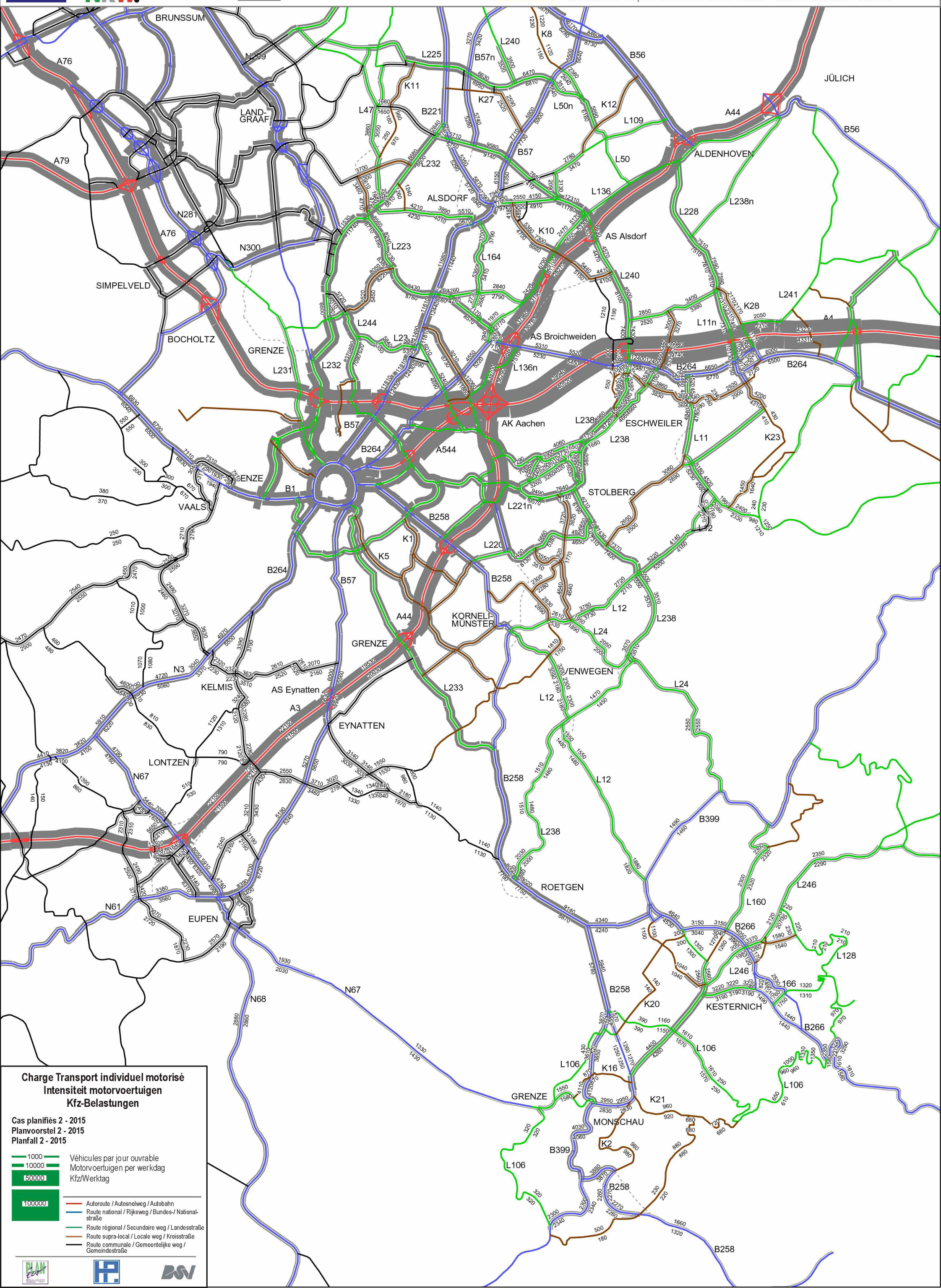
Bestand:

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

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 2)]

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



Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas planifiés 2 - 2015
Planvoorstel 2 - 2015
Planfall 2 - 2015

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

- Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
- Route national / Rijksweg / Bundes-/ Nationalstraße
- Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
- Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
- Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße

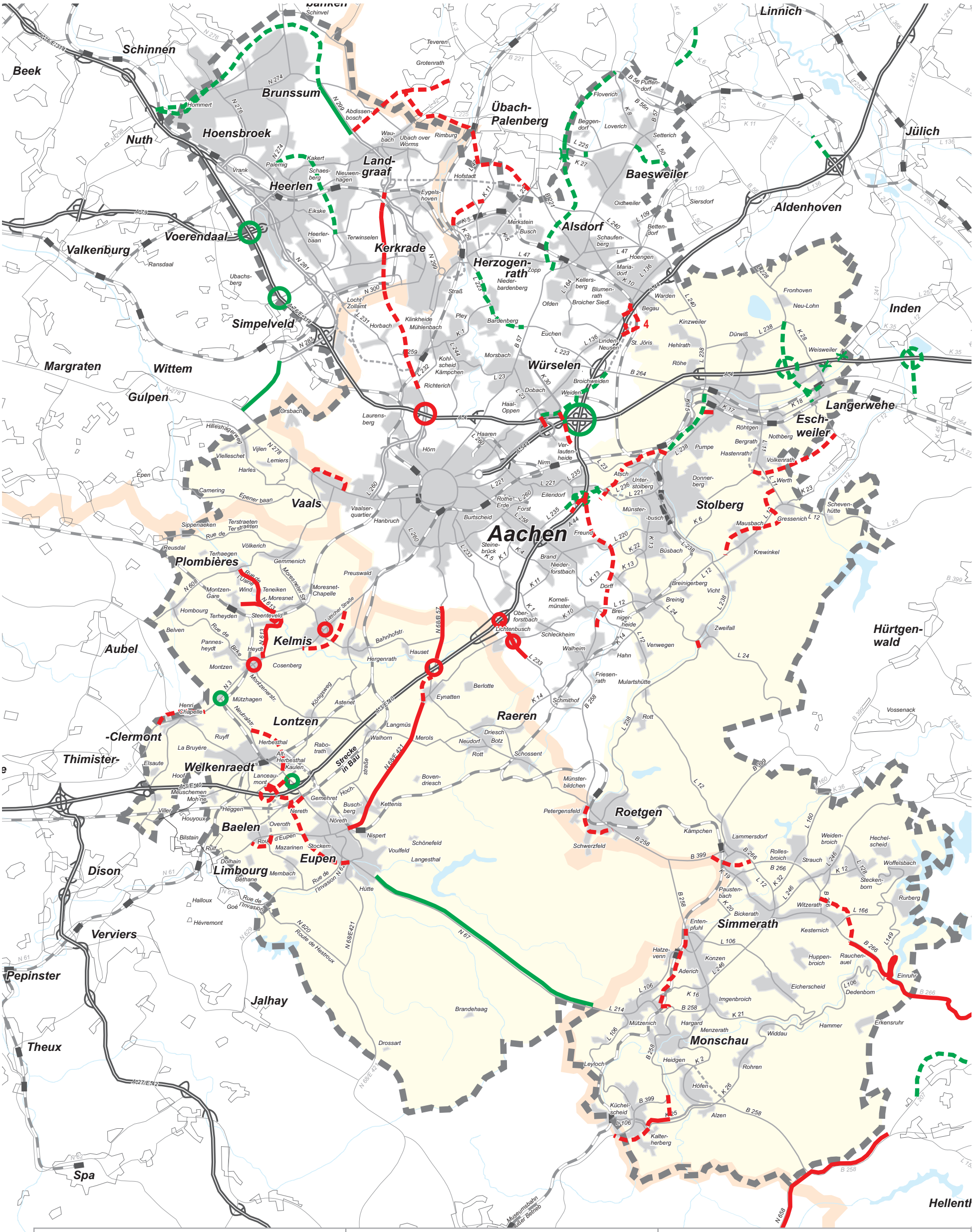
Mises à part les modifications de réseau du cas pronostic 0, à ce moment-là, le cas planifié 3 comportait le nombre le plus élevé de mesures, ou de variantes de toutes sortes (voir Tableau 3.4).

Tableau 3.4: Modifications de réseau, cas planifié 3

B 258 contournement Konzen / Imgenbroich
B 258 contournement Kesternich
B 258 contournement Roetgen
L 11 contournement poids lourds (variante liaison entre L 11 et K 23 (Kreis Düren))
A 44 Développement total de l'accès autoroutier existant Alsdorf-Begau
B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Sud (contournement Brand et Kornelimünster)
Transformation carrefour N 3 / rue Max
Transformation carrefour N 3 / rue de Montzen
L 233 Amélioration du tronçon de route et du carrefour dans la zone de traverse Oberforstbach
L 236 contournement Stolberg / Atsch
L 12 / L 11 contournement Gressenich
L 23 contournement Verlautenheide
L 240 Prolongement / L 42n contournement Scherpenseel / desserte Buitenring Parkstad Limburg
N 278 contournement Vaals
E 40 Accès autoroutier supplémentaire Eupen ouest sur la N 67 / voie parallèle à la N 67 existante, route de Herbesthal
N 67 / N 68 contournement Eupen
N 61 contournement Baelen
N 67 contournement Welkenraedt / Lontzen-Herbesthal
N 3 contournement Henri-Chapelle
N 613 Plombières amélioration dans la zone de la gare Montzen
N 68 contournement Eynatten
N 68 Amélioration entre limites de la ville Aachen et Eupen
A 44 Amélioration de l'accès autoroutier Aachen-Laurensberg (desserte L 232)
L 47 contournement Merkstein
L 238n – L 238alt liaison au sud de la Odilienstraße
L 12 contournement Mausbach
L 238 contournement Zweifall
B 399 / B 266 contournement Lammersdorf
B 266 Amélioration entre Kesternich et Kreisgrenze Euskirchen
B 399 contournement Kalterherberg

Sur base de l'analyse d'impact du modèle de trafic, et en accord avec le comité d'accompagnement, l'on a procédé à la sélection des modifications de réseau à intégrer dans le programme d'action.

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



Réseau routier principal - P 3

Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):
- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario développement du réseau (Cas planifiés 3):
- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et réaménagement réseau (pas element du plan)

Inventaire:
- Autoroute
- B/N/... Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Wegennet - P 3

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):
- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeks-gebied

Scenario netontwikkeling (Planvoorstel 3):
- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Overige aanvullingen of onder-brekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)

Bestand:
- Autosnelweg
- B/N/... Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Straßennetz - P 3

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüch-tigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahn-anschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungs-gebiet

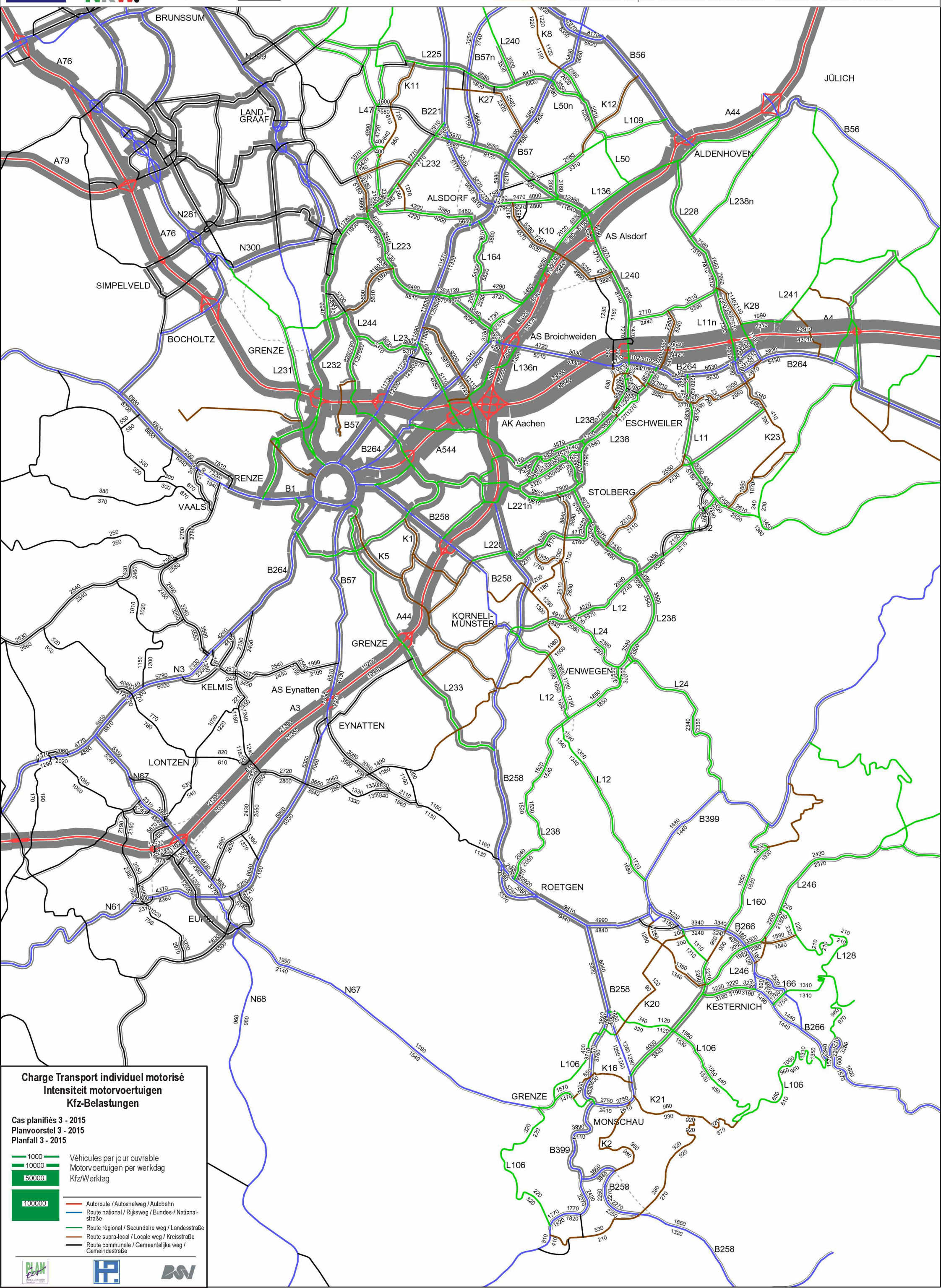
Szenario Netzentwicklung (Planfall 3)
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

Bestand:
- Autobahn
- B/N/... Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 3)]

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



Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas planifiés 3 - 2015
Planvoorstel 3 - 2015
Planfall 3 - 2015

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

- Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
- Route national / Rijksweg / Bundes-/ National-straße
- Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
- Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
- Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße

3.1.5 Programme d'action

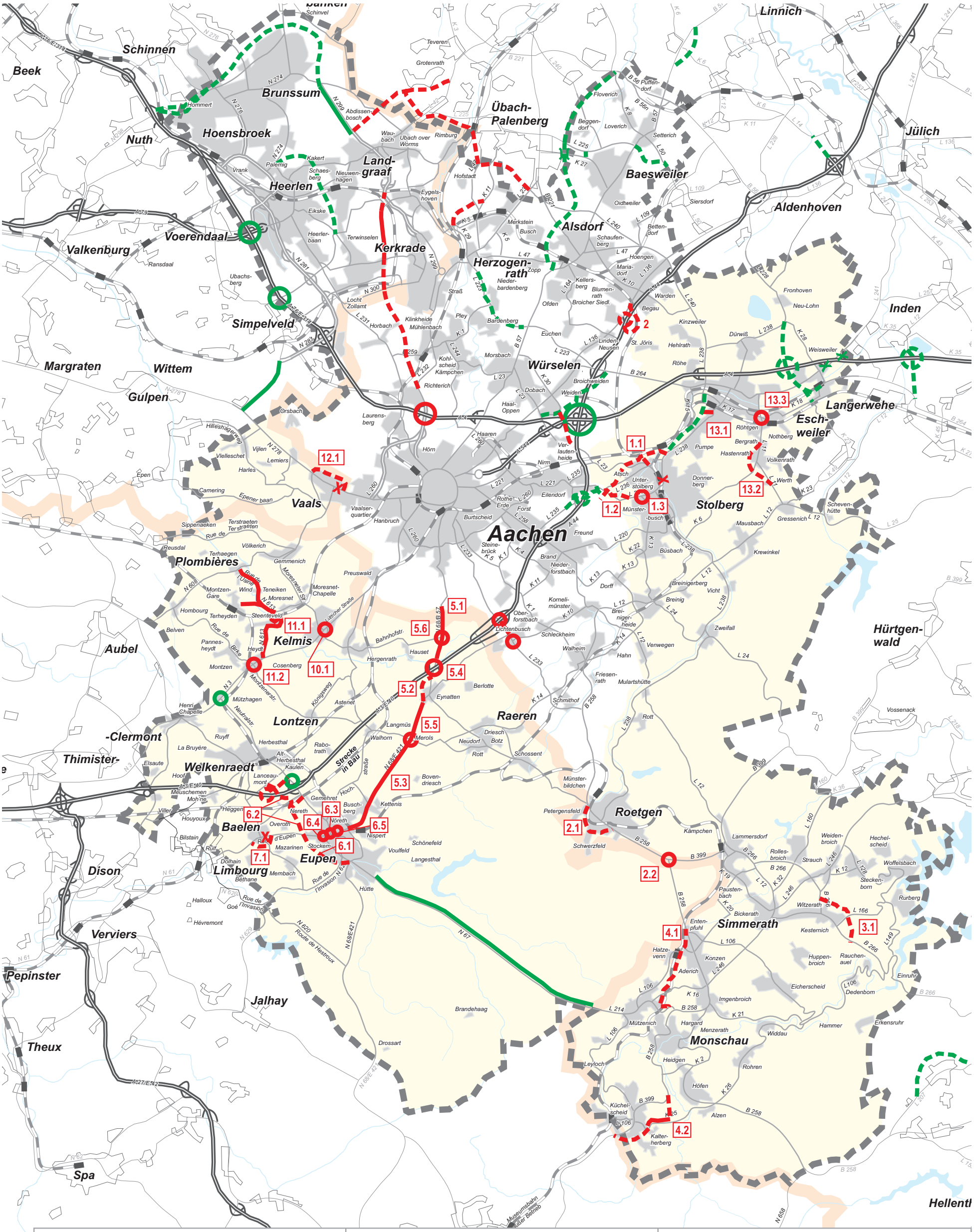
Les modifications de réseau sélectionnées dans les cas planifiés 1 – 3 sont reprises dans le Tableau 3.5.

Tableau 3.5: Modifications de réseau - Programme d'action

Compléments de réseau	Planification des besoins ou planification autre[2]	Zone d'étude restreinte	Nordkreis Aachen	Ville de Aachen	Divers
B 258 contournement Konzen / Imgenbroich	X	X			
B 258 contournement Kesternich	X	X			
B 258 contournement Roetgen	X				
L 11 contournement poids lourds	X	X			
A 44 Amélioration de l'accès autoroutier existant Alsdorf-Begau (sortie supplémentaire en provenance de Aachen, sur la L 136)			X		
B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg	X			X	Parkstad Limburg
Transformation carrefour N 3 / rue Max		X			
Transformation carrefour N 3 / rue de Montzen		X			
L 233 Amélioration du tronçon de route et du carrefour dans la zone de traverse Oberforstbach	(X)			X	
L 236 contournement Stolberg / Atsch	X	X			
L 23 contournement Verlautenheide	X			X	
L 240 Prolongement / L 42n contournement Scherpenseel / desserte Buitenring Parkstad Limburg	X				Parkstad Limburg / Kreis Heinsberg
N 278 contournement Vaals	X	X			
E 40 Accès autoroutier supplémentaire Eupen ouest sur la N 67 / voie parallèle à la N 67 existante, route de Herbesthal	X	X			
N 67 / N 68 contournement de Eupen		X			
N 61 contournement de Baelen		X			
N 613 Plombières amélioration de la zone de la gare de Montzen		X			
N 68 contournement poids lourds		X			
N 68 Amélioration entre la limite des villes de Aachen et de Eupen		X			
A 44 Amélioration de l'accès autoroutier Aachen-Laurensberg (desserte L 232)				X	
L 47 contournement de Merkstein	X		X		
L 238n – L 238alt liaison au sud de la Odilienstraße		X			
B 399 contournement de Kalterherberg		X			

[2] z. B. Mobilitätsplan, Verkehrsentwicklungsplan etc.

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



Réseau routier principal - Programme d'action

Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Programme d'action:

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée (B/N/...)
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Wegennet - Doelconcept

Nulprognose (Vergelijkingsfall):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeks-gebied

Doelconcept:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg (B/N/...)
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Straßennetz - Zielkonzept

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahn-anschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungs-gebiet

Zielkonzept:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung

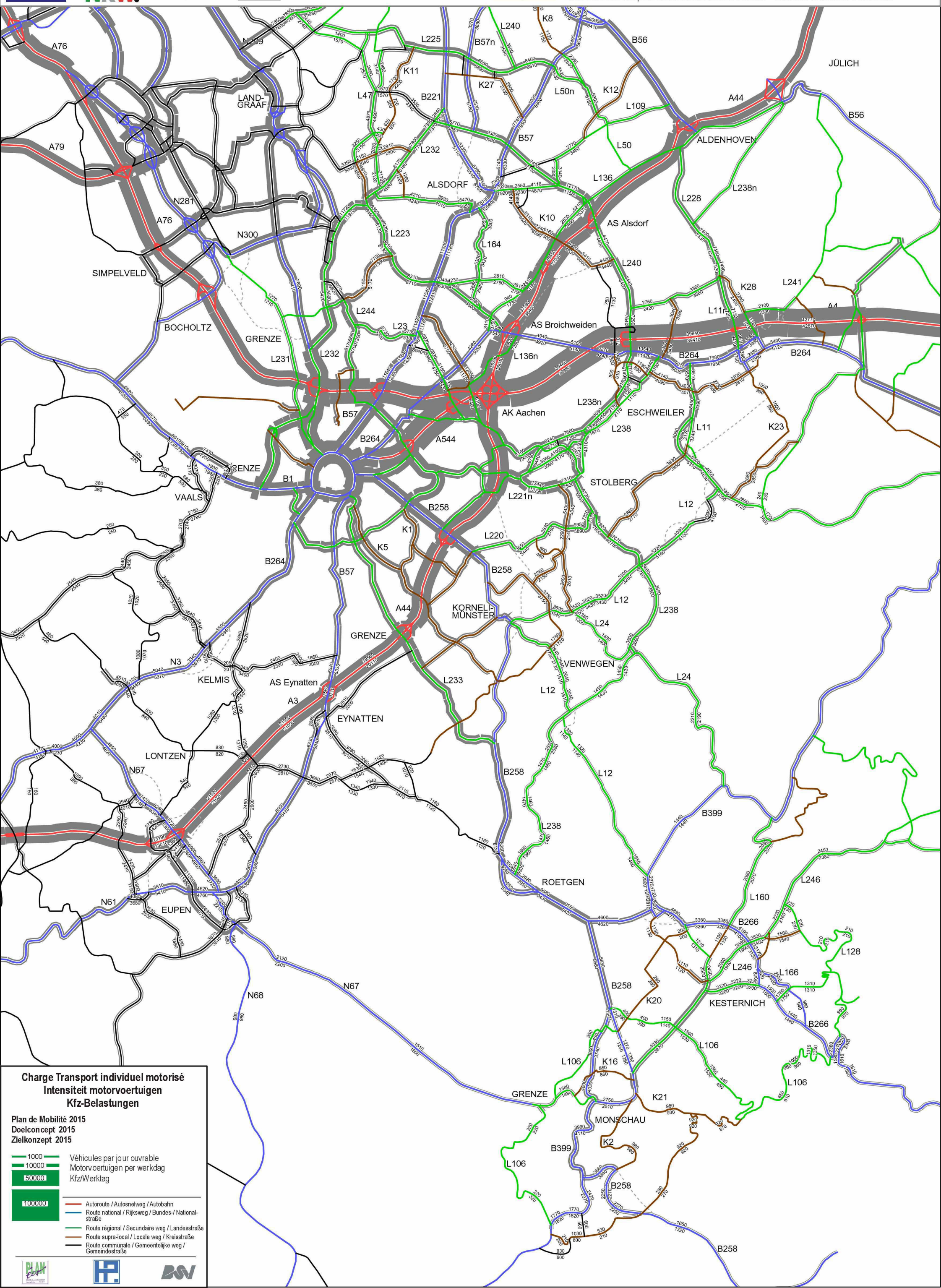
Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße (B/N/...)
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 11. April 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 10)]

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



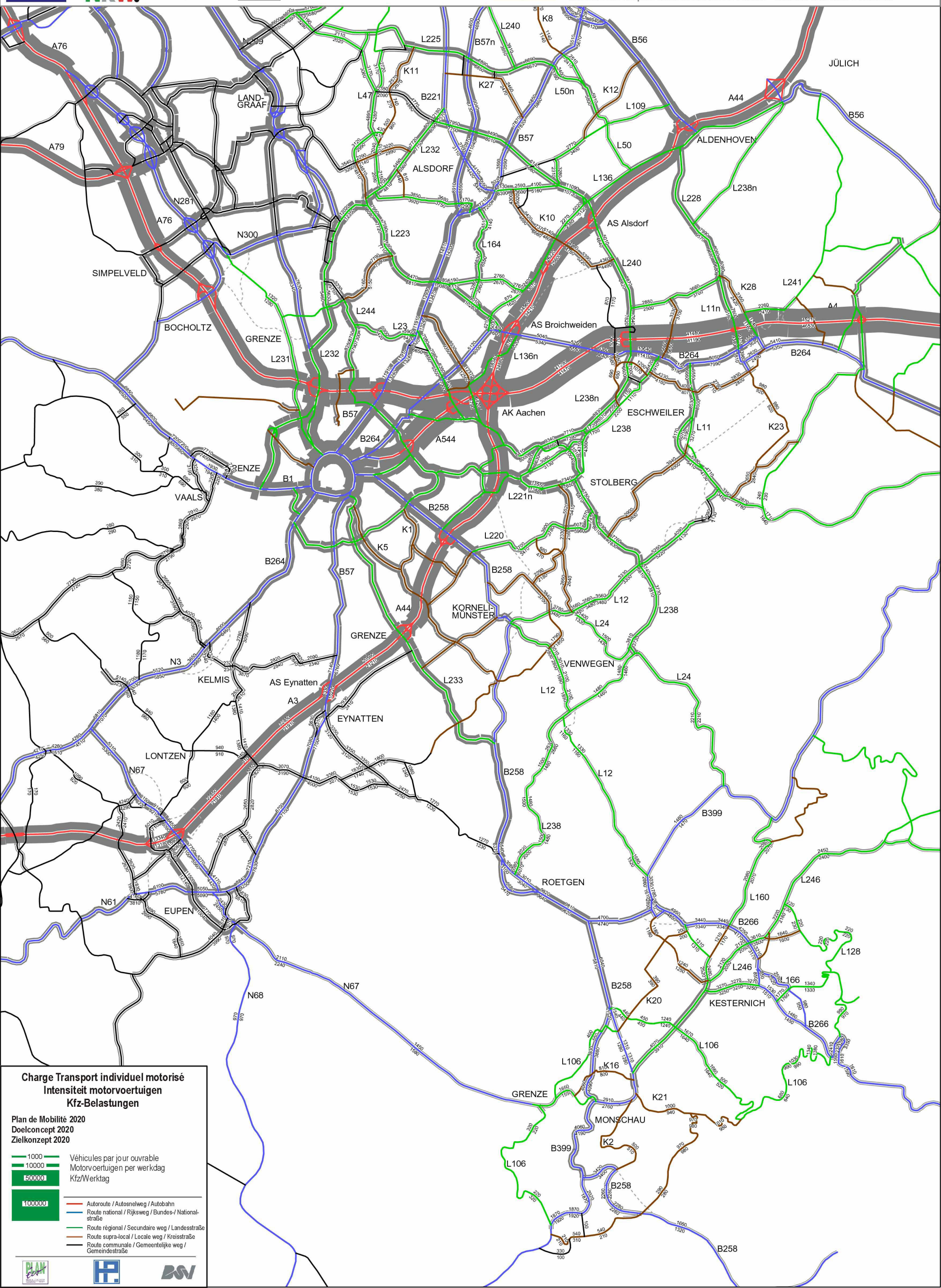
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

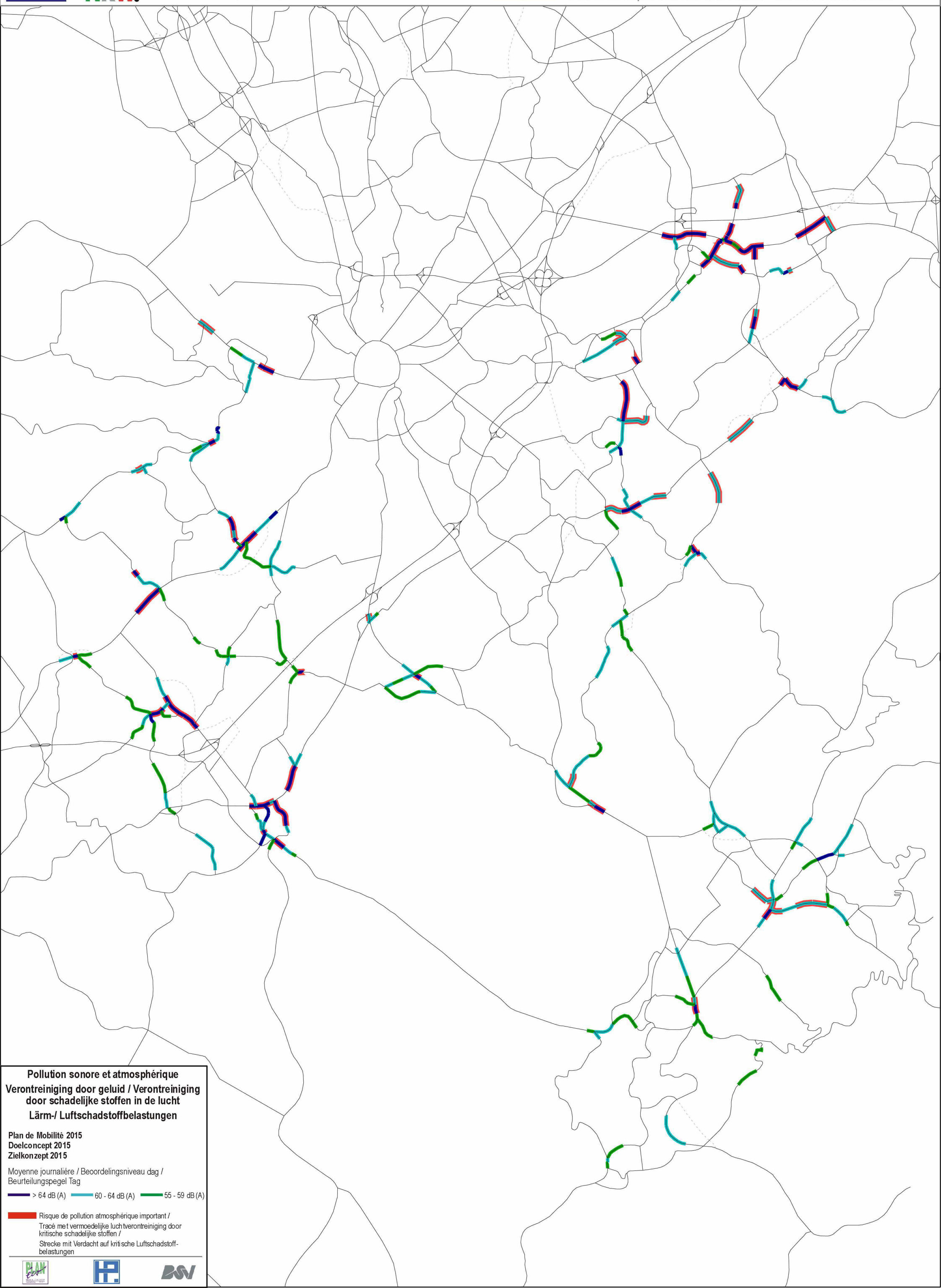
Plan de Mobilité 2015
Doelconcept 2015
Zielkonzept 2015

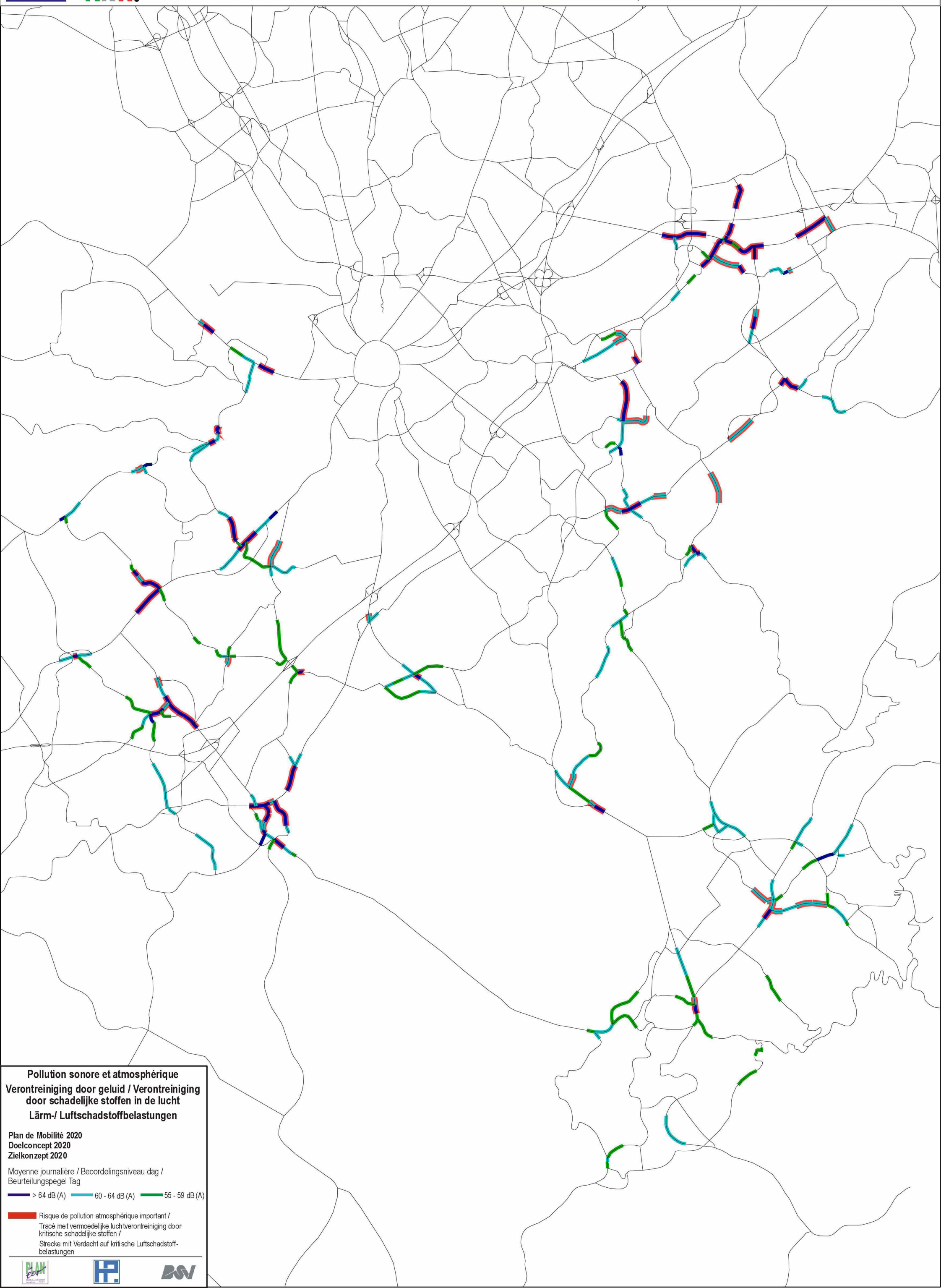
1000 — Véhicules par jour ouvrable
10000 — Motorvoertuigen per werkdag
50000 — Kfz/Werktag
100000

- Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
- Route national / Rijksweg / Bundes-/ Nationalstraße
- Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
- Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
- Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße

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




Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen
Plan de Mobilité 2015
Doelconcept 2015
Zielkonzept 2015
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag
> 64 dB (A)
60 - 64 dB (A)
55 - 59 dB (A)
Risque de pollution atmosphérique important /
Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen


Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen
Plan de Mobilité 2020
Doelconcept 2020
Zielkonzept 2020
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag
> 64 dB (A)
60 - 64 dB (A)
55 - 59 dB (A)
Risque de pollution atmosphérique important /
Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Les modifications de réseau du programme d'action ont été étudiées dans un cas de figure séparé, à l'aide d'un modèle de trafic. Concernant la zone d'étude élargie, les analyses ont été détaillées de façon différente. Pour les variantes réseau dans la zone d'étude élargie, l'on étudia l'impact de la charge automobile, la configuration fonctionnelle des réseaux routiers, les coûts d'investissement et de l'occupation du sol. Pour les variantes de réseau dans la zone d'étude restreinte, l'on étudia, au sein des agglomérations, également les nuisances sonores et la charge polluante, le changement dans le calcul du coût des accidents, ainsi que les potentiels de surfaces dans l'espace routier (profil). Les études ont été menées sur base des normes standards, à savoir sur les données de base dans les différents pays (voir Tableau 3.6).

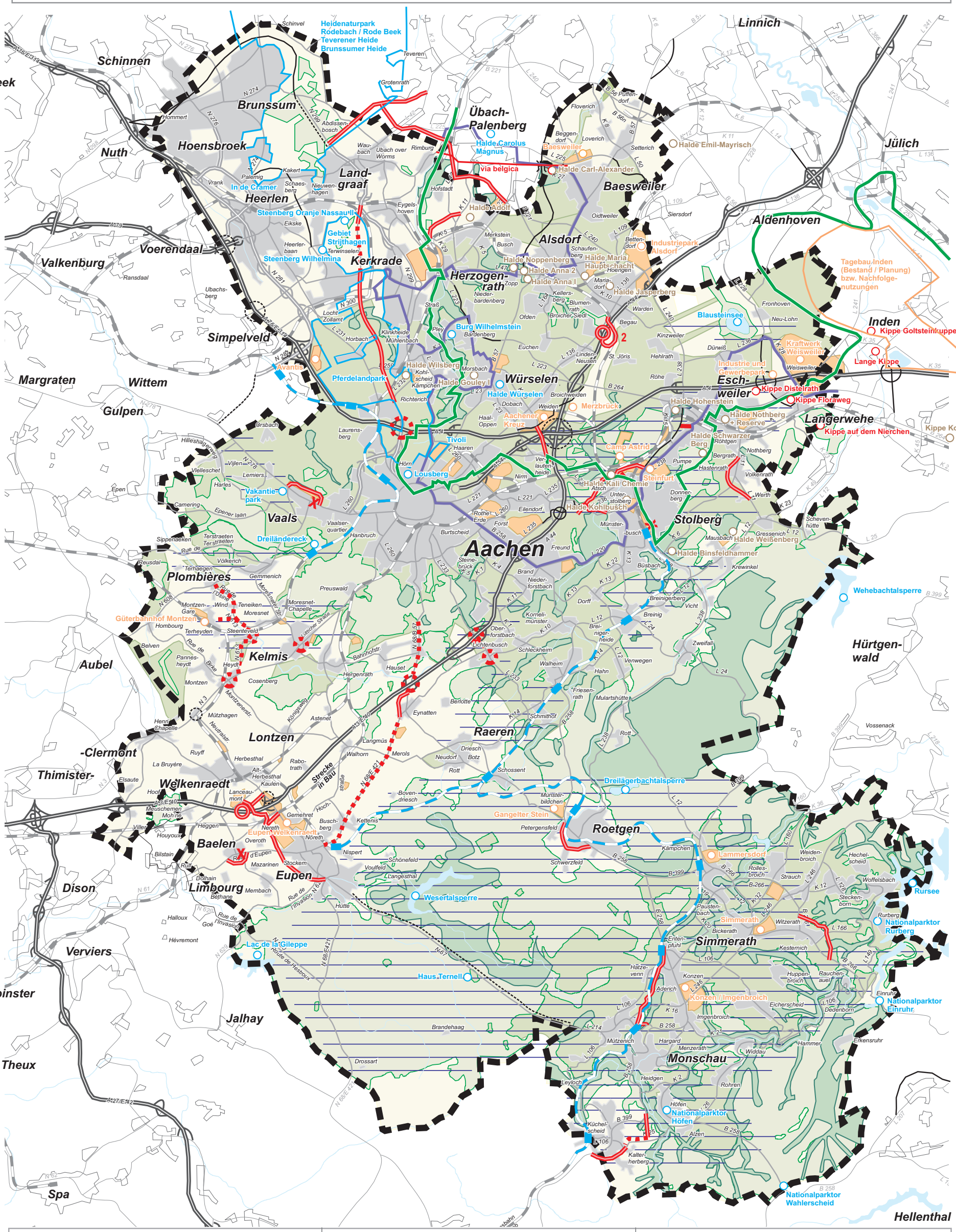
Tableau 3.6: Bases de l'étude des variantes réseau

	Base / procédé
Charge automobile	Simulation de trafic, cas de figure pronostic
Nuisance sonore	Calcul selon les directives pour la protection sonore des routes (RLS-90) du ministère des transports Calcul uniquement pour les variantes réseau dans la zone d'étude restreinte
Charge polluante	Classification selon le procédé pour l'évaluation d'impact de mesures de transport sur l'environnement urbain – manuel du Landesumweltamt Brandenburg Calcul uniquement pour les variantes réseau dans la zone d'étude restreinte
Coût des accidents	Calcul selon les recommandations pour des études de rentabilité de routes (EWS 97) de la Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Calcul uniquement pour les variantes réseau dans la zone d'étude restreinte
Configuration fonctionnelle des réseaux routiers	Classification sur base du schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon ; Landesentwicklungsplan NRW, 5e nota Ruimtelijke Ordening, directives pour l'aménagement de routes – partie: fil conducteur pour la configuration fonctionnelle des réseaux routiers (RAS-N 88), de la Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Coût estimé d'investissements	Ici: Reprise des données de plans des besoins d'autres planifications. Sinon: Estimation selon les valeurs calculées
Occupation des sols	Plan d'aménagement du territoire, Regierungsbezirk Cologne – partie région Aachen, Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon ; Landesentwicklungsplan NRW, 5e nota Ruimtelijke Ordening
Espaces routiers dans les agglomérations	Mesures sur base des recommandations pour l'aménagement de routes principales (EAHV 93), de la Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Calcul uniquement pour les variantes réseau dans la zone d'étude restreinte

Comme il n'existe aucun plan d'occupation du sol transfrontalier, ou de plan structurel transfrontalier, un tel plan fut établi, servant de base d'estimation aux variantes du réseau routier. Ce plan ne reprend pas uniquement l'utilisation de l'avoir existant, comme par exemple les domaines forestiers, les zones protégées, les eaux de surface, mais également les utilisations futures, par exemple les zones artisanales, des projets dans le cadre de l'Eurégionale 2008 et d'autres projets, comme la future carrière à ciel ouvert de Inden.

Les inscriptions dans le plan ne sont pas à échelle et doivent être considérées comme qualitatives. Les compléments de réseau ne doivent pas être interprétés en tant que lignes, mais bien en tant que couloirs, dont la représentation de la situation géographique est approximative.

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



Evolution socio-économique structurelle - Programme d'action Plan d'mobilité

Euregionale 2008

- Activités de loisirs
- Nature et loisirs
- Economie et sciences
- Industrie / activité économique
- Route métropolitaine
- Route verte

Programme d'action Plan d'mobilité

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Ré-/ Aménagement carrefour
- Ré-/ Aménagement échangeur/accés d'autoroute
- XX Verrou pour trafic motorisé
- Ligne de chemin de fer de lois
- Arrêt déplacements de loisirs

Situation existante

- Zones urbanisées
- Zones de forêt-bois
- Plans d'eau et fleuves
- Protection de la nature
- Protection du paysage et des espaces naturels, espaces verts régonaux
- Zones agricole et libre
- Protection de l'eau de surface et souterraine

Inventaire:

- Autoroute
- B/N/... Route nurmérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer

Structuurontwikkeling - Doelconcept mobiliteitsplan

Euregionale 2008

- Vrijetijd en activiteit
- Natuur en ontspanning
- Economie en wetenschap
- Bedrijven / industrie
- Metropoolroute
- Groene route

Doelconcept mobiliteitsplan

- Relevante aanvulling of onberking van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelweg verbinding
- XX MIV-netwerkdivergentie
- Spoorlijn recreativerkeer
- Stopplaats recreativerkeer

Bestand

- Algemene woongebied
- Beboste gebieden
- Oppervlaktewater
- Natuurbescherming
- Landschapsbescherming en landschapgeoriënteerde ontspanning, regionale groenstoken
- Algemene recreatie- en landbouwgebieden
- Grondwaterbescherming en bescherming van het aquatisch milieu

Bestand:

- Autosnelweg
- B/N/... Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg

Strukturentwicklung - Zielkonzept Mobilitätsplan

Euregionale 2008

- Freizeit und Aktivität
- Natur und Erholung
- Wirtschaft und Wissenschaft
- Gewerbe- / Industrie
- Metropolroute
- Grünroute

Zielkonzept Mobilitätsplan

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- XX MIV-Netztrennung
- Bahnlinie Freizeitverkehr
- Haltepunkt Freizeitverkehr

Bestand

- Allgemeine Siedlungsbereiche
- Waldbereiche
- Oberflächengewässer
- Schutz der Natur
- Schutz der Landschaft und landschaftorientierte Erholung, regionale Grünzüge
- Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
- Grundwasser- und Gewässerschutz

Bestand:

- Autobahn
- B/N/... Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene

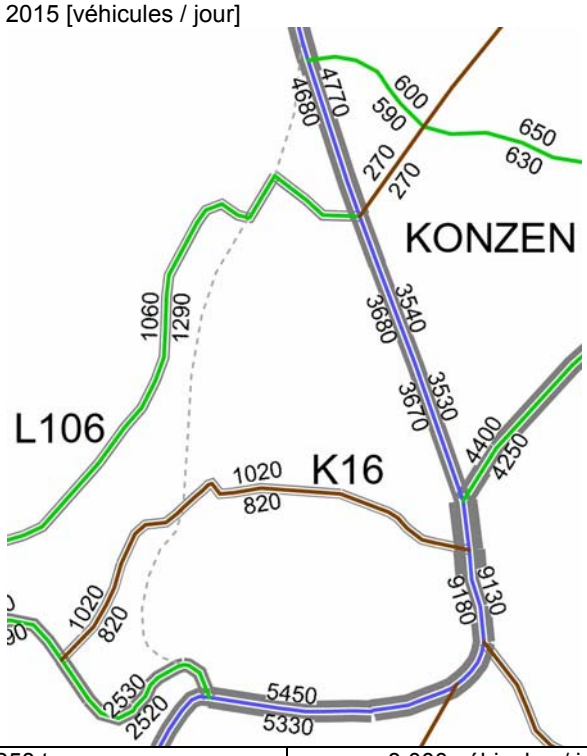
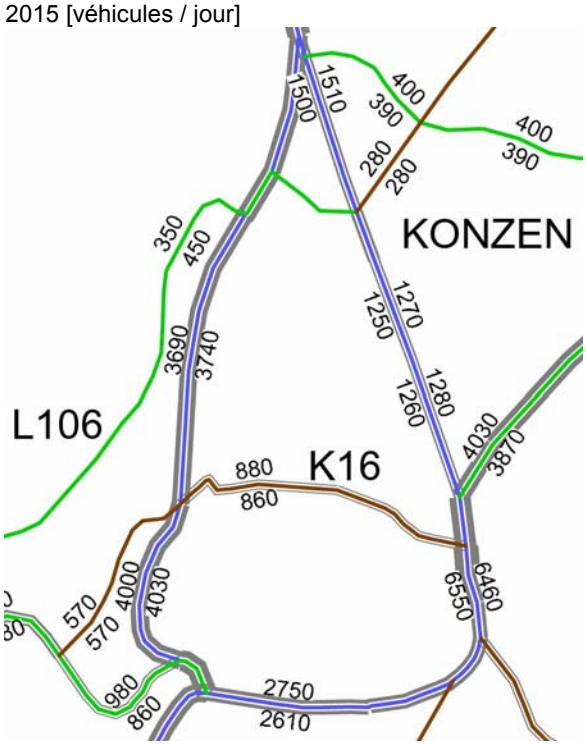
Copyright: BSV - 13. Februar 2007

N:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Nutz_FI_neu.cdr]

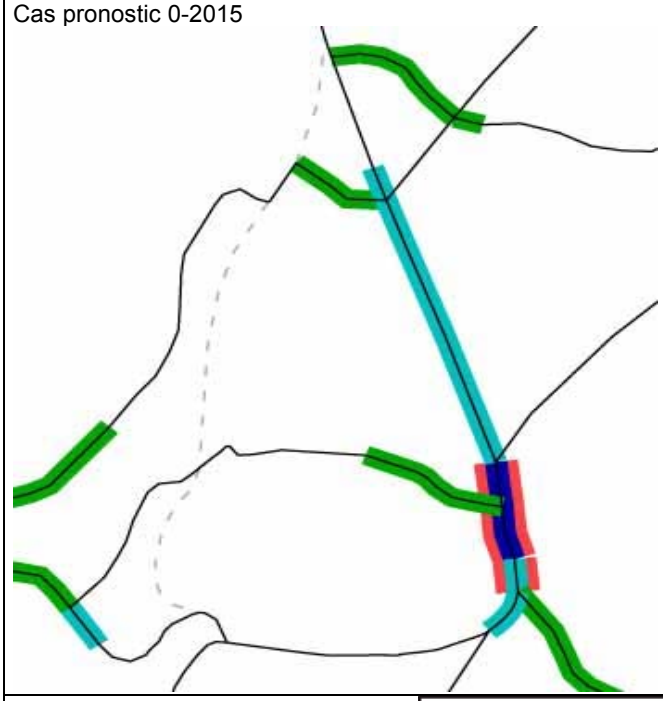
3.1.5.1 B 258 Contournement Monjoie – Konzen / Imgenbroich

Le contournement programmé Konzen / Imgenbroich passe à l'est des agglomérations de Konzen et d'Imgenbroich, plus ou moins le long du tracé de la Vennbahn. Au nord, la desserte passe au nord de l'agglomération de Konzen et rejoint la B 258, et au sud, elle passe à l'est de Imgenbroich et rejoint la L 214. Ce contournement devrait délester les agglomérations de Konzen et d'Imgenbroich de la charge automobile relativement élevée (dans le cas pronostic 0 en 2015 pour l'agglomération de Konzen: 8.000 véhicules / jour, dans l'agglomération d'Imgenbroich jusqu'à 18.000 véhicules / jour). En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

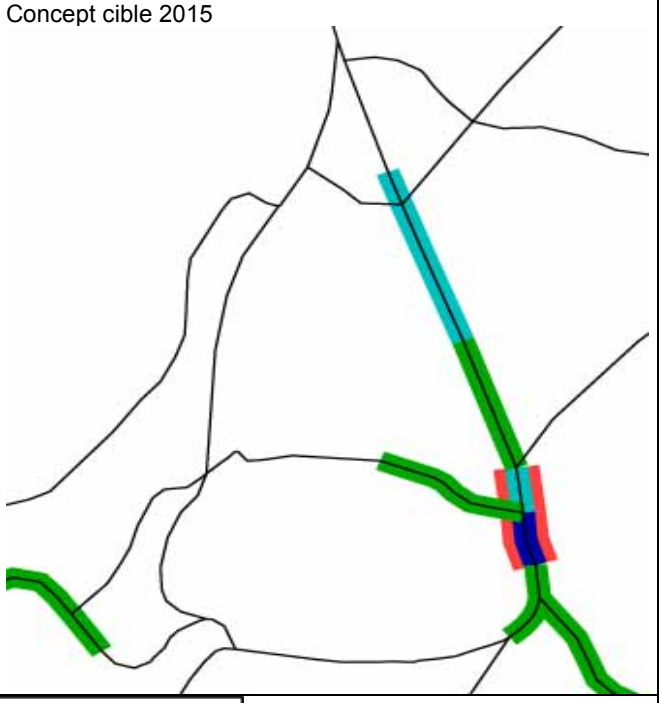
Tableau 3.7: B 258 Contournement Monjoie – Konzen / Imgenbroich

charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
B 258 traverse d'agglomération de Konzen	8.000 véhicules / jour	B 258 traverse d'agglomération de Konzen	3.700 véhicules / jour
B 258 traverse d'agglomération d'Imgenbroich	18.300 véhicules / jour	B 258 traverse d'agglomération d'Imgenbroich	13.000 véhicules / jour
B 258n contournement Konzen / Imgenbroich	-	B 258n contournement Konzen / Imgenbroich	8.000 véhicules / jour

Cas pronostic 0-2015



Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût des accidents:
Diminution d'environ 0,7 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action

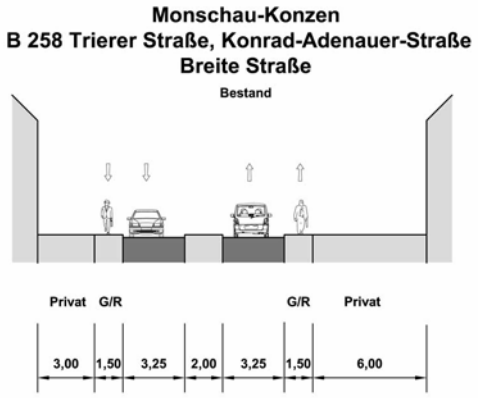
Coût d'investissement estimé, approx. 7,5 mio €

Statut de la mesure:
planification des routes fédérales, besoin prioritaire

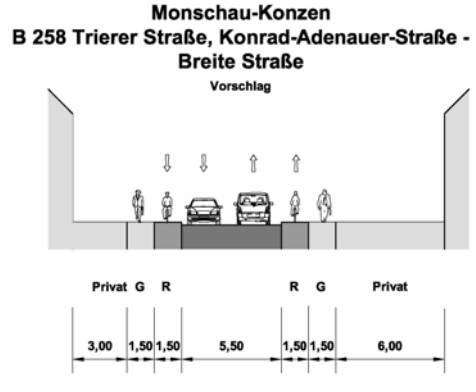
Conflits potentiels d'utilisation

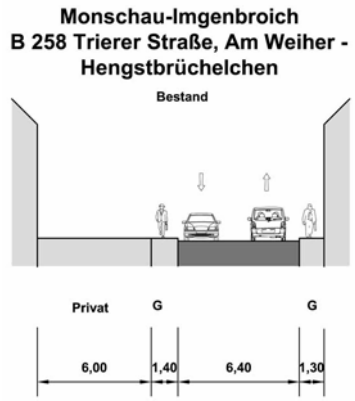
Conflits potentiels d'utilisation
- Couloir dans des zones de protection pour eau phréatique et eaux protégées
- Brèche dans la zone naturelle sous protection Laufenbachtal
- Tracé Vennbahn avec trafic ferroviaire et / ou piéton/cycliste potentiel
- Nuisance sonore sur la limite sud de l'agglomération Konzen

Espace routier - Cas pronostic 0



Espace routier, exemple Programme d'action





Numéro de la mesure dans le plan: 4.1

Le contournement planifié Konzen / Imgenbroich présente des risques pour l'environnement. Ces risques concernent aussi bien l'espace nature en tant que zones naturelles sous protection, que l'utilisation potentielle de l'espace loisirs par des randonneurs, cyclistes et probablement par des utilisateurs de la Vennbahn.

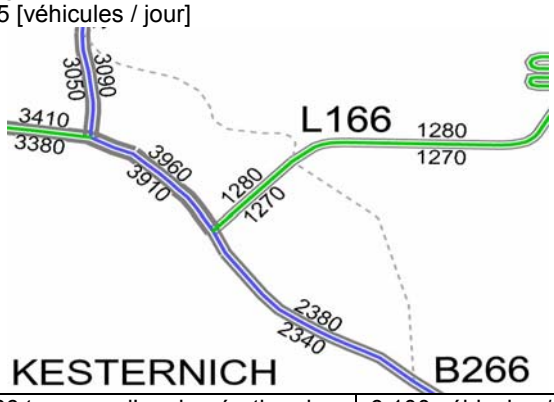
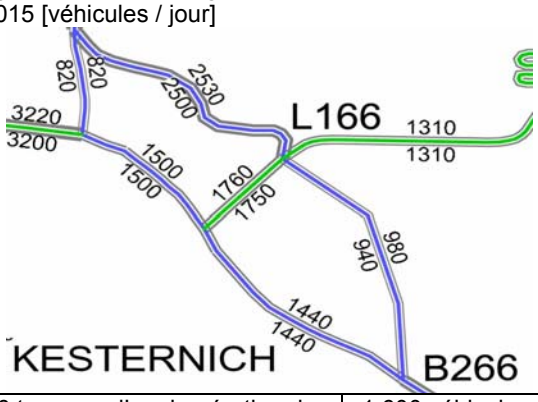
Les traverses d'agglomération de Konzen et d'Imgenbroich ont déjà été transformées (bande centrale, végétation partielle, passage resserré à Imgenbroich). Cependant, les largeurs restantes pour pistes piétons et cyclistes ne correspondent pas aux mesures réglementaires souhaitées. Egalement, la charge automobile par jour relativement élevée (dans le cas pronostic, jusqu'à 18.300 véhicules/jour) – surtout par journée ensoleillée pendant les week-ends – représente une nuisance importante pour les habitants. Le contournement planifié Konzen / Imgenbroich engendre un délestage en véhicules d'environ 4.300 véhicules/jour à Konzen, et environ 5.300 véhicules/jour à Imgenbroich.

Ces facteurs parlent en faveur d'un délestage de la charge automobile en agglomération, alors que le tracé du contournement n'est pas évident. L'impact du délestage en charge automobile par un contournement Konzen / Imgenbroich pourrait être augmenté par une situation en proximité de la B 258 existante. La situation idéale présenterait une desserte de la L 246 Simmerath – Imgenbroich au contournement planifié, car, de cette façon, les véhicules sur la relation Simmerath – Monjoie (-Mützenich, -Kalterherberg, -centre, -Höfen etc.) ne traverseraient plus le centre d'Imgenbroich, mais passeraient par exemple par la K 16 Hengstbrüchelchen.

3.1.5.2 B 266 Contournement Simmerath-Kesternich

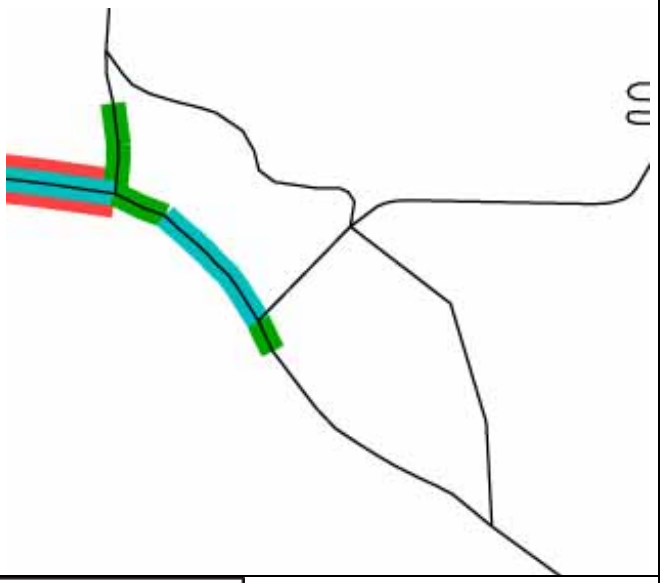
Le contournement planifié de Kesternich passe au nord de l'agglomération de Kesternich, en tant que prolongement de la B 266 existante, ou le contournement de Simmerath entre la B 258 et le Kreis Euskirchen. Les dessertes à la B 266 se situent au nord et à l'est de l'agglomération de Kesternich. Il existe également une desserte pour la L 166, intermédiaire. Le contournement planifié devrait délester l'agglomération de Kesternich. En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Tableau 3.8: B 266 Contournement Kesternich

charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
B 266 traverse d'agglomération de Kesternich Straucherstraße	6.100 véhicules / jour	B 266 traverse d'agglomération de Kesternich Straucherstraße	1.600 véhicules / jour
B 266 traverse d'agglomération de Kesternich route fédérale (à hauteur Mittelstraße)	7.900 véhicules / jour	B 266 traverse d'agglomération de Kesternich route fédérale (à hauteur Mittelstraße)	3.000 véhicules / jour
B 266n contournement de Kesternich	-	B 266n contournement de Kesternich	5.000 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015

Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

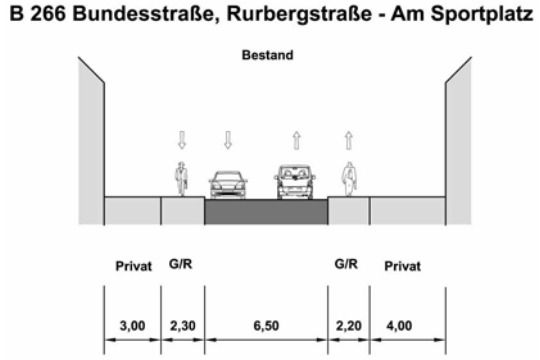
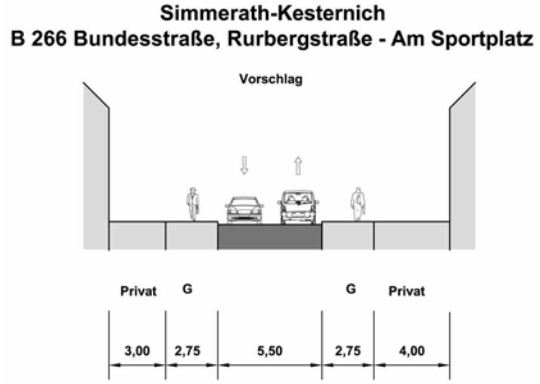
Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût des accidents:
Diminution d'environ 0,1 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action

Coût d'investissement estimé, approx. 3,8 mio € pour les variantes plus longues (selon BVWP, coût pour la variante plus courte 2,3 mio €)

<table>
<tr><td colspan="2">Statut de la mesure:
planification des routes fédérales à besoin prioritaire</td></tr>
<tr><td>Conflits potentiels d’utilisation
</td><td>Conflits potentiels d’utilisation
- Petite partie du couloir en zone de protection pour eau phréatique et eaux protégées
- Brèche dans les zones naturelles sous protection Weidenbach- et Eiserbachtal
- Nuisance sonore sur la limite nord de l’agglomération Kesternich</td></tr>
<tr><td>Espace routier - Cas pronostic 0
 
</td><td>Espace routier exemple Programme d’action
 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Numéro de la mesure dans le plan: 3.1</td></tr>
</table>

Le contournement planifié B 266n Kesternich présente des risques pour l’environnement. Dans la traverse de l’agglomération de Kesternich, la charge automobile diminue nettement d’environ 4.500 véhicules / jour.

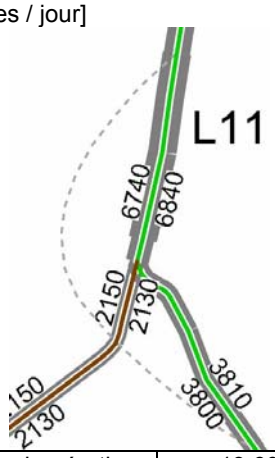
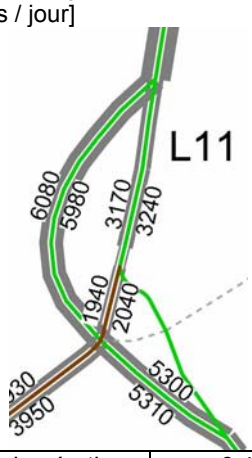
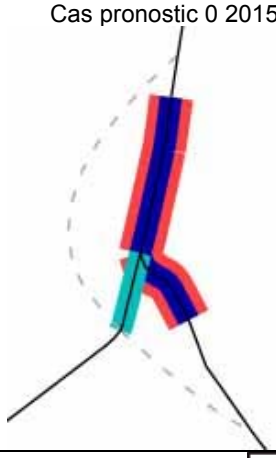
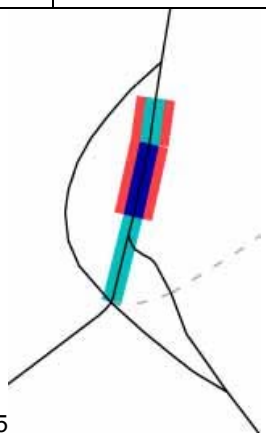
De part sa situation le long d’une des dessertes principales vers le Rurtal, le Rursee, ou vers le Parc Naturel Eifel, la traverse de Kesternich est largement affectée par le trafic de loisir (les week-end / motocyclistes pendant les journées ensoleillées).

Ces facteurs parlent en faveur d’un délestage de la charge automobile en agglomération, alors que le tracé du contournement devrait tenir compte des différents conflits potentiels d’utilisation. La surface en espace routier, déchargée par les automobiles, devrait être attribuée aux piétons et cyclistes.

3.1.5.3 L 11 Contournement Eschweiler – Hastenrath

Le contournement planifié de Hastenrath passe à l'ouest de l'agglomération de Hastenrath. Au nord et au sud, les dessertes s'effectuent sur la L 11. Il existe également une desserte pour la K 9 intermédiaire. Le contournement devrait délester l'agglomération de Hastenrath de la charge automobile relativement élevée (dans le cas pronostic 0 en 2015, environ 13.600 véhicules / jour dans l'agglomération Hastenrath). En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Tableau 3.9: L 11 Contournement Eschweiler – Hastenrath

charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
L 11 traverse d'agglomération Hastenrath Quellstraße	13.600 véhicules / jour	L 11 traverse d'agglomération Hastenrath Quellstraße	6.400 véhicules / jour
L 11n contournement de Hastenrath	-	L 11n contournement de Hastenrath	10.600 véhicules / jour
Cas pronostic 0 2015 		 Concept cible 2015	
	Pollution sonore et atmosphérique **Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht** **Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen** Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A) Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen		

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût d'accident:
Augmentation d'environ 0,2 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action

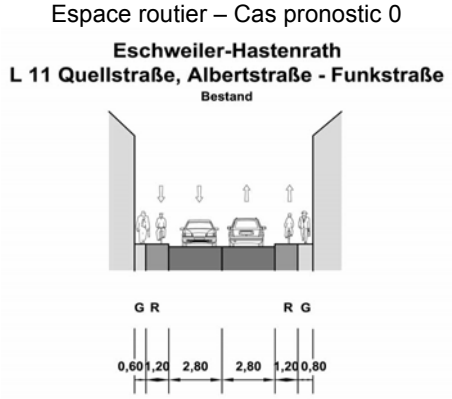
Coût d'investissement estimé, approx. 2,5 mio €

Statut de la mesure:
Etude globale de transport intégrée NRW, niveau 1

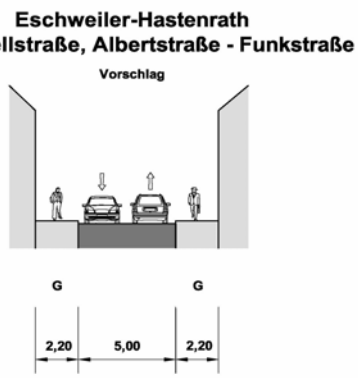
Conflits potentiels d'utilisation

Conflits potentiels d'utilisation
- Couloir en zone verte régionale (protection de la nature, à savoir zone de loisir paysager)
- Croisement de pistes cyclables importantes
- Nuisance sonore sur la limite ouest de l'agglomération Hastenrath

Espace routier – Cas pronostic 0



Espace routier, exemple Programme d'action



Numéro de la mesure dans le plan: 13.2

Selon les résultats de la simulation de trafic, le contournement planifié de Hastenrath engendre de nouvelles orientations des grandes distances (p. ex. dans le quartier Donnerberg) entre la L 238(n), la K 6 et la K 23 (Kreis Düren). Dans le programme d'action, les regroupements de trafic – d'un côté de la zone Stolberg (-Donnerberg) et de l'autre côté de la K 23 (Kreis Düren) – qui sont engendrés par le contournement de Hastenrath, provoquent une augmentation de la charge automobile (trafic de transit) dans la zone de Hastenrath, qui passerait par le contournement planifié de Hastenrath Dans le programme d'action, ceci engendre une légère hausse dans le calcul du coût d'accident par rapport au cas pronostic 0.

La traverse de Hastenrath connaît une décharge automobile d'environ 7.000 véhicules / jour. L'impact de ce délestage peut être augmenté par la résistance au trafic de la traverse de Hastenrath (éventuellement séparation du réseau transport individuel).

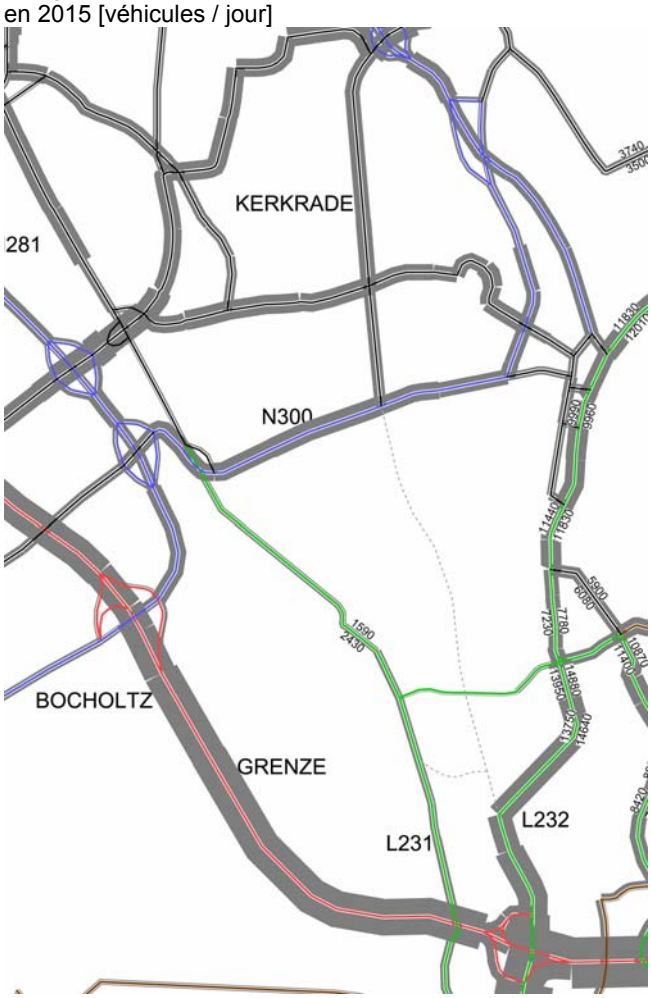
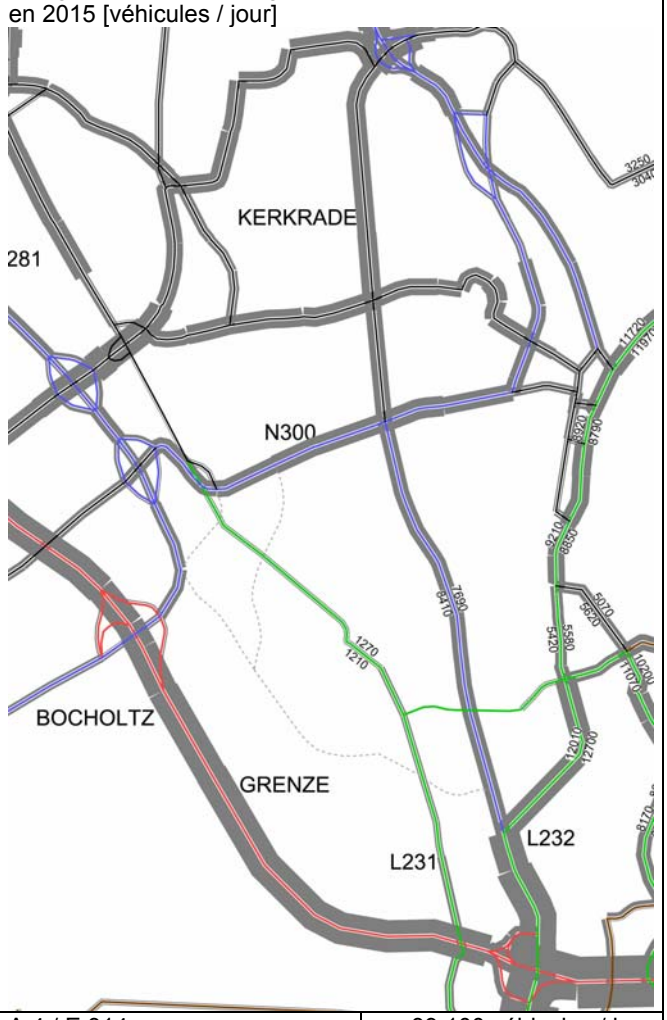
3.1.5.4 B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg

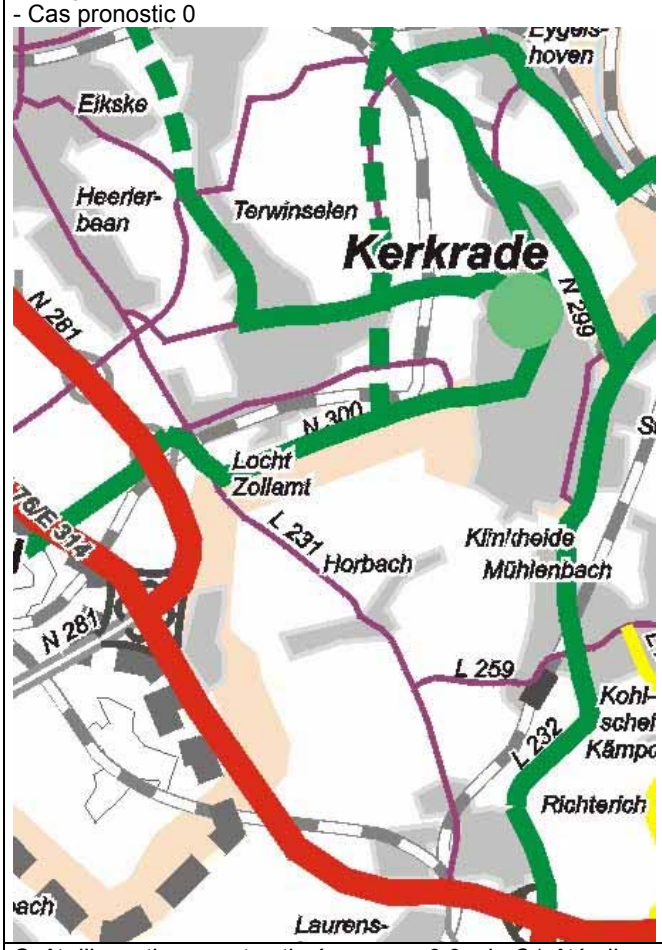
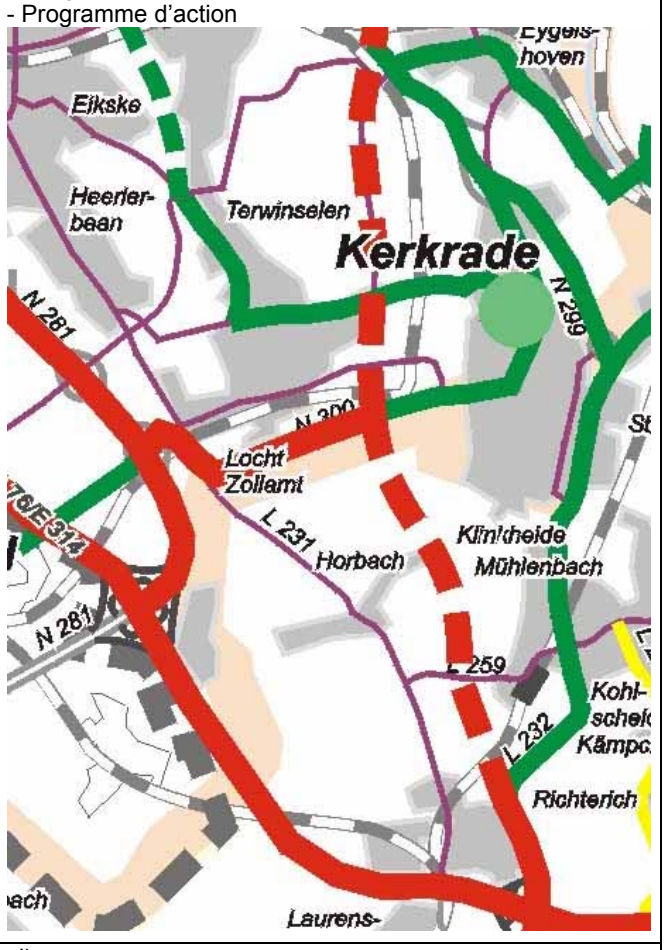
La liaison directe planifiée Aachen – Parkstad Limburg débute à la L 232, au sud de Kohlscheid, longe plus ou moins la frontière entre l'Allemagne et la Hollande en direction nord, et, sur le territoire néerlandais, rejoint le Dentgenbachweg, dont la desserte existante à la N 299 (Buitenring Parkstad Limburg) doit être renforcée près de Landgraaf. Il existe également une desserte à la N 300 Hamstraat.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre de l'extension programmée du côté de la Hollande du Buitenring Parkstad Limburg, à partir de Landgraaf, contournant Brunssum, avec desserte à la A 76 / E 314, près de Hoensbroek, et avec la bifurcation L 42n planifiée, entre le Buitenring Parkstad Limburg et Geilenkirchen.

Dans le cadre de ces mesures supplémentaires, la B 258n nord devrait améliorer l'offre en transport dans la zone frontalière allemande et néerlandaise de Parkstad Limburg – zone nord Aachen – zone sud ouest Kreis Aachen. Elles créent des itinéraires alternatifs pour la L 232 Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg, avec une charge automobile relativement élevée (28.800 véhicules / jour dans la traversée Kohlscheid), en direction Geilenkirchen, ouest Kreis Heinsberg (Selfkant), jusqu'à Roermond (N 274). Du côté hollandais, les autoroutes A 76 / E 314 (Aachen – région des villes Sittard-Gellen-Stein-Beek), ainsi que la A 2 / E 25 (Maastricht – Eindhoven), partiellement parallèles à la B 258n nord, augmentent l'efficacité des éléments de réseau.

Tableau 3.10: B 258n nord liaison directe Aachen – Parkstad Limburg

charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
A 4 / E 314	45.700 véhicules / jour	A 4 / E 314	39.100 véhicules / jour
L 231 traversée de l'agglomération de Horbach Horbacher Straße	4.000 véhicules / jour	L 231 traversée de l'agglomération de Horbach Horbacher Straße	2.500 véhicules / jour
L 232 traversée de l'agglomération de Kohlscheid Roermonder Straße	28.800 véhicules / jour	L 232 traversée de l'agglomération de Kohlscheid Roermonder Straße	24.700 véhicules / jour
B 258n	-	B 258n	16.100 véhicules / jour

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action
	
Coût d'investissement estimé, approx. 6,6 mio € (côté allemand)	
Statut de la mesure: planification des routes fédérales, besoin prioritaire	

Conflits potentiels d'utilisation	Conflits potentiels d'utilisation
	- Brèche dans les zones de loisir Pferdelandpark et Strijthagen (projets eurégionaux 2008) - Brèche dans la zone naturelle sous protections Amstelbach / Crombacherbeek - Couloir dans zone verte régionale (protection de la nature, à savoir loisir paysager) - Traversée des lignes ferroviaires Aachen – Düsseldorf et Kerkrade – Heerlen - Traversée de pistes cyclistes importantes - Nuisance sonore limite est de Horbach, et limite ouest Bank et Kerkrade

Pour la traversée de Kohlscheid, le délestage en charge automobile est d'environ 4.000 véhicules / jour. Des regroupements de trafic auront lieu de l'autoroute existante A 4 / A 76 / E 314 sur la B 258 n nord planifiée.

Vu les problèmes effectivement présents, à savoir:

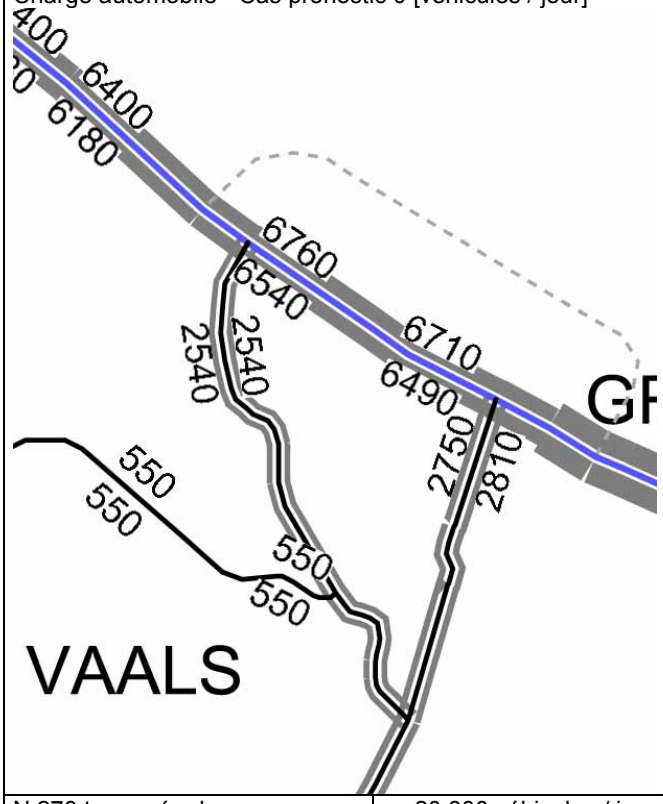
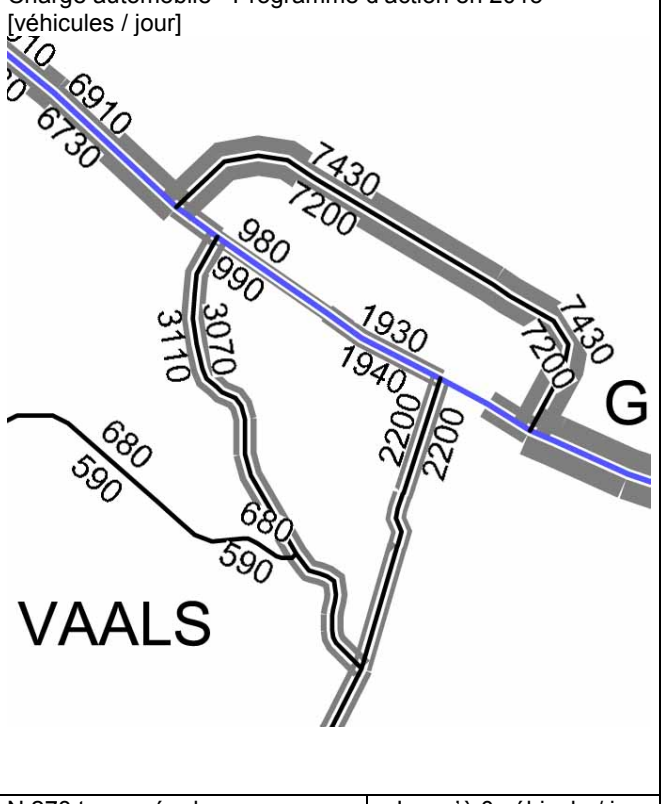
- la charge automobile élevée de la L 232 Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg (entre autre traversées Kohlscheid, Straß, Herzogenrath)
- des liaisons routières extremement problématiques entre la L 232 côté allemand, et le réseau routier Parkstad Limburg de l'autre côté (entre autre N 300 Domaniale Mijnstraat, N 299 Eurodepark) et
- la capacité limitée de la L 231 existante Aachen – Horbach – N 300

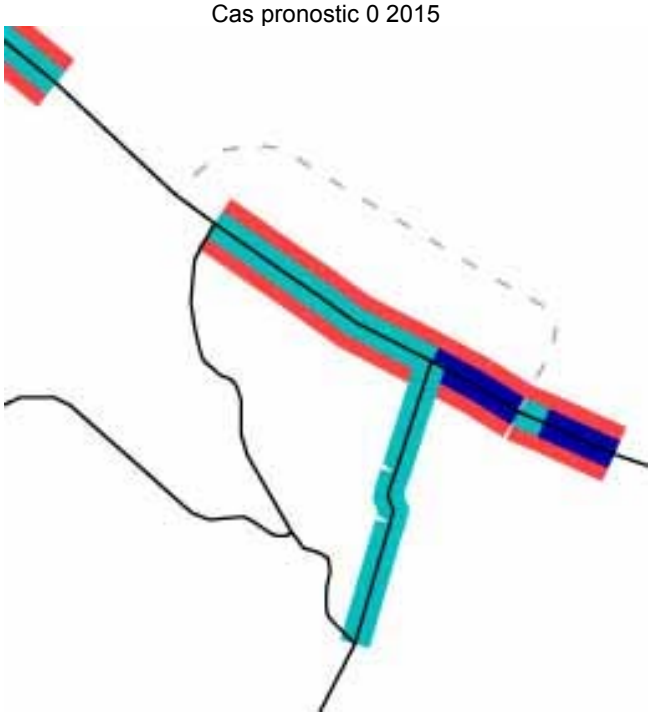
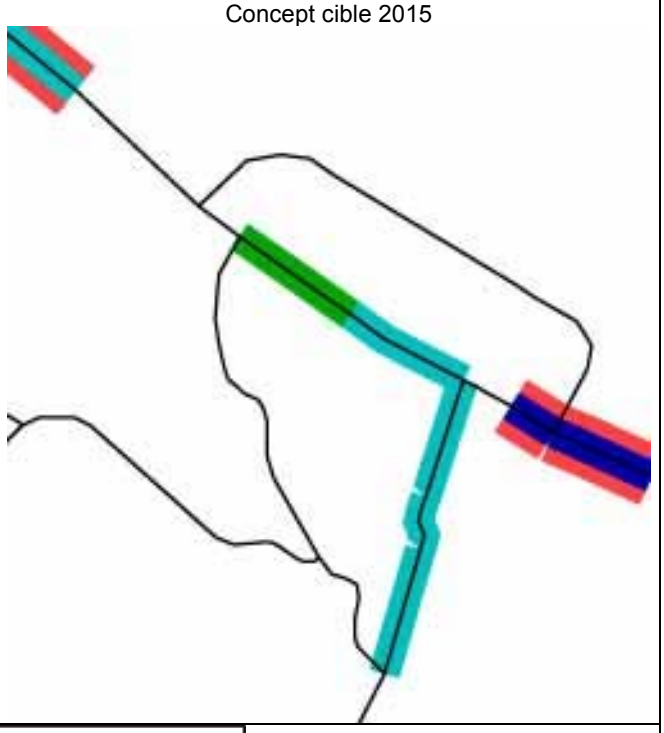
Les propositions de solutions existantes devraient être synchronisées d'avantage avec l'état problématique donné.

3.1.5.5 N 278 Contournement de Vaals

Le contournement planifié de Vaals passe au nord de l'agglomération de Vaals. Les dessertes à l'est et à l'ouest passent sur la N 278 / B 1 (frontière allemande - néerlandaise). Le contournement devrait délester la traversée de l'agglomération de Vaals du trafic automobile relativement élevé (dans le cas pronostic 0 en 2015 dans la Maastrichterlaan jusqu'à environ 20.300 véhicules / jour). En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes. Par exemple, il est prévu d'aménager une zone piétonne entre Kerkstraat et Beemderlaan.

Tableau 3.11: N 278 Contournement Vaals

Charge automobile - Cas pronostic 0 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
N 278 traversée de l'agglomération de Vaals Maastrichterlaan	20.300 véhicules / jour	N 278 traversée de l'agglomération de Vaals Maastrichterlaan	Jusqu'à 0 véhicule / jour (zone piétonne)
contournement de Vaals	-	contournement de Vaals	14.600 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015	Concept cible 2015
	

Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût d'accident:
Diminution d'environ environ 0,2 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0 	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action
Coût d'investissement estimé, approx. 3,2 mio €	
Statut de la mesure: Décision du conseil	
Conflits potentiels d'utilisation 	Conflits potentiels d'utilisation - Brèche dans la zone naturelle sous protection Senserbachtal - Traversée de pistes cyclistes importantes - Nuisance sonore à la limite nord de Vaals - Project de planification du côté allemand, directement à la frontière allemande - néerlandaise
Numéro de la mesure dans le plan: 12.01	

Le contournement planifié N 278 Vaals présente de risques majeurs pour l'environnement. Néanmoins, en liaison avec la séparation planifiée de réseau de transport individuel à hauteur de la Maastrichterlaan (zone piétonne), il offre la chance de diminuer de façon draconienne la charge automobile problématique dans la traversée de Vaals – surtout aux heures de pointe, et, en même temps, il offre aux piétons la possibilité de se promener, de faire des achats, de flâner (entre autre les visiteurs du centre). Au cours de la concrétisation, il faudrait essayer de synchroniser les possibilités de parking des véhicules des visiteurs de Vaals avec le contournement planifié, et par la même occasion, de réduire les charges pour l'homme et la nature dans la partie nord de Vaals. D'autant plus, au vu de la situation géographique du couloir allemand – néerlandais de la zone

frontalière, une concertation avec la ville Aachen, et avec les niveaux hiérarchiques supérieurs, semble essentielle.

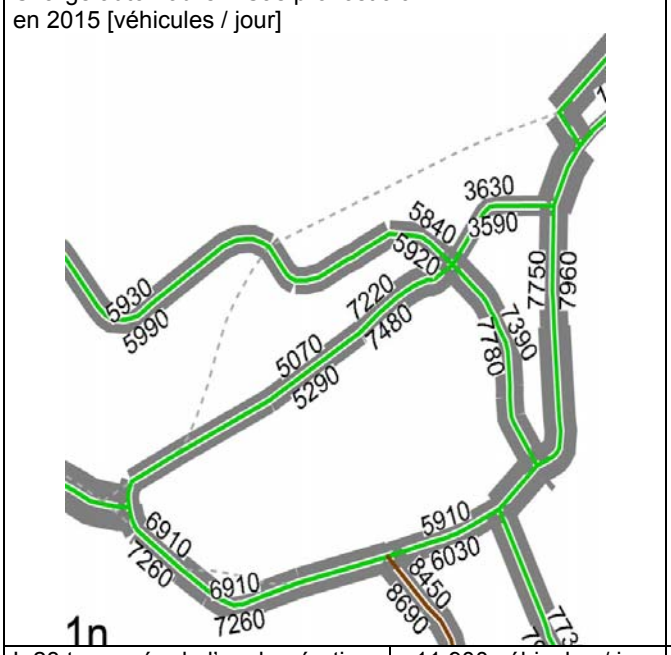
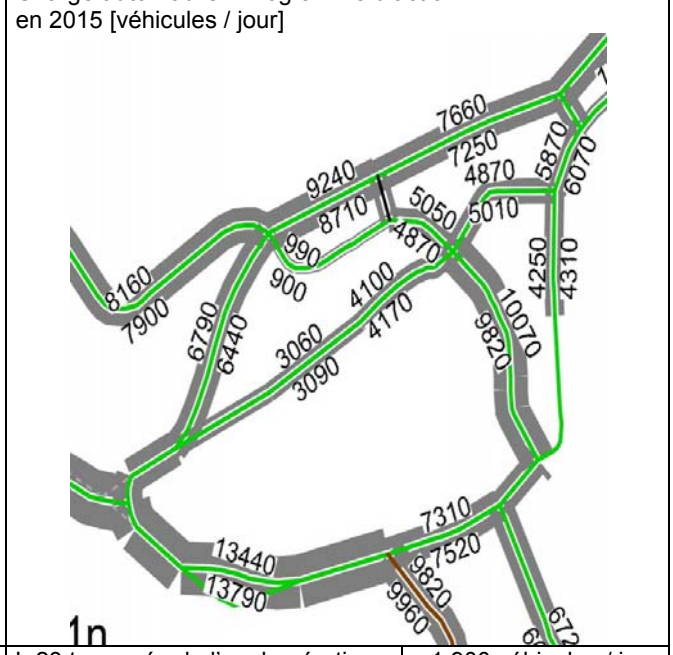
3.1.5.6 L 236 Contournement Stolberg / Atsch

Le contournement planifié Stolberg / Atsch débute à la L 236 Sebastianusstraße, contourne le quartier Atsch, et le centre de Stolberg du côté nord, ensuite passe sur la L 238n. Dessertes vers la L 23 Würselener Straße, la route desserte de la zone artisanale Camp Astrid, et la L 238alt Eschweilerstraße.

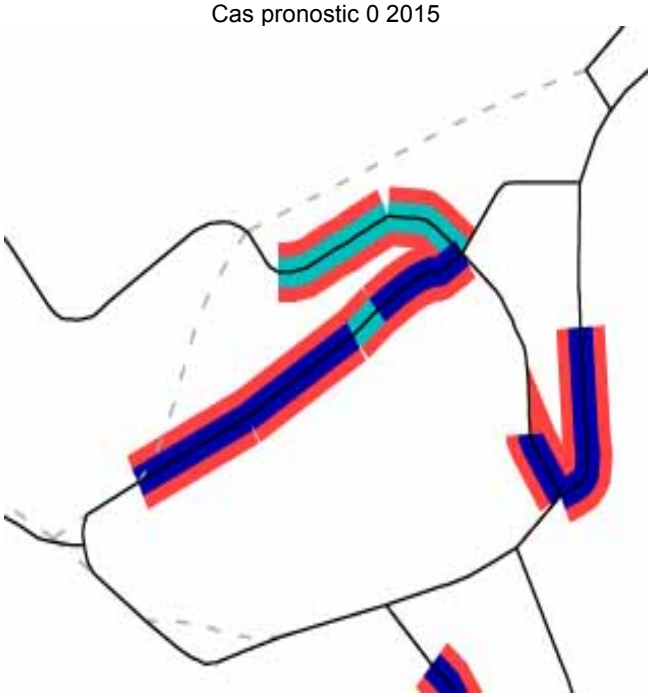
Cette mesure doit être considérée dans le cadre de la construction planifiée de l'accès autoroutier A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-ouest, du L 221n contournement Eilendorf, de la liaison planifiée L 238n entre Stolberg et l'accès d'autoroute A 4 Eschweiler-ouest, ainsi que la desserte de la nouvelle zone artisanale Camp Astrid, au nord de Stolberg.

Pour une part, le contournement Stolberg / Atsch devrait réorienter le trafic automobile au nord de Stolberg, tout en visant un délestage des tronçons de routes avec bâtiments (dans le cas pronostic 0 L 238 Eschweilerstraße 18.800 véhicules / jour, L 236 Sebastianusstraße 10.400 véhicules / jour). D'autre part, il faut veiller à un déroulement compatible entre l'extension évidente du réseau routier dans Stolberg ouest (construction programmée de l'accès autoroutier A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-ouest et L 221n contournement Eilendorf) et dans Stolberg nord-est (L 238n programmée), ainsi que de la répartition de la charge automobile supplémentaire dans la zone urbaine de Stolberg.

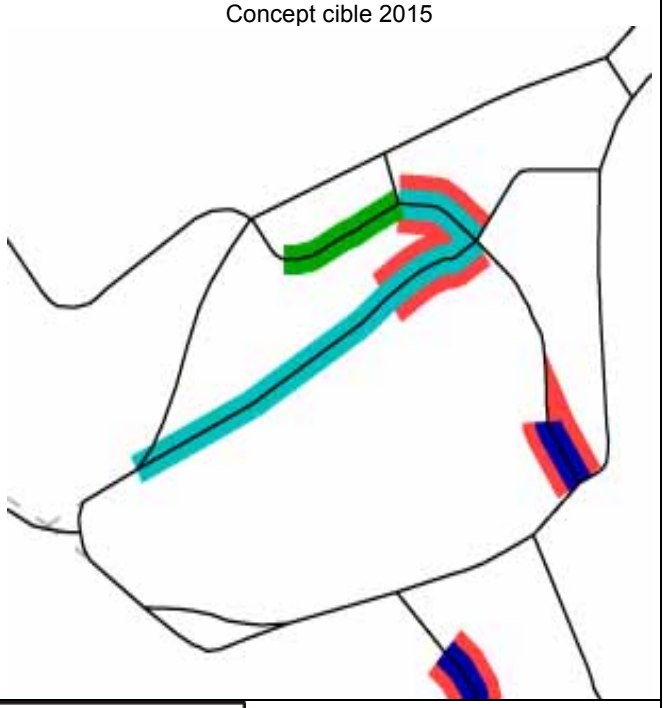
Tableau 3.12: L 236 Contournement Stolberg / Atsch

Charge automobile – Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
L 23 traversée de l'agglomération de Atsch Würselener Straße	11.900 véhicules / jour	L 23 traversée de l'agglomération de Atsch Würselener Straße	1.900 véhicules / jour
L 236 traversée de l'agglomération de Atsch Sebastianusstraße	10.400 véhicules / jour	L 236 traversée de l'agglomération de Atsch Sebastianusstraße	6.200 véhicules / jour
L 23 traversée de l'agglomération de Stolberg Eisenbahnstraße	15.200 véhicules / jour	L 23 traversée de l'agglomération de Stolberg Eisenbahnstraße	19.900 véhicules / jour
L 238 traverse de l'agglomération de Stolberg Eschweiler Straße	18.800 véhicules / jour	L 238 traversée de l'agglomération de Stolberg Eschweiler Straße	<2.000 véhicules / jour
L 236n contournement de Atsch	-	L 236n contournement de Atsch	17.900 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015



Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

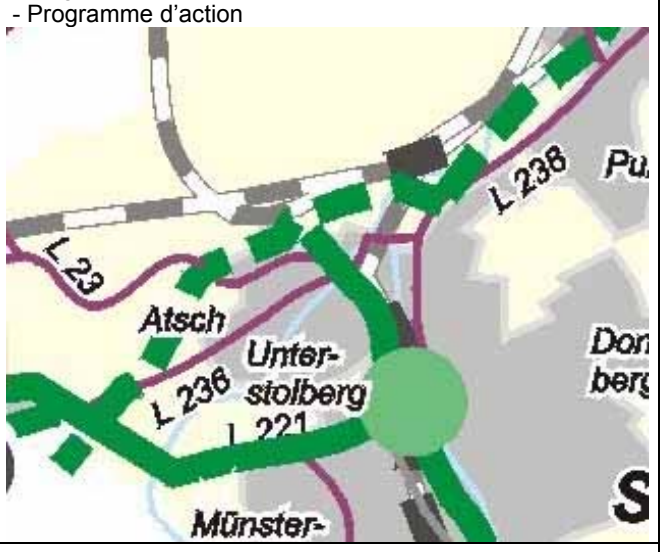
> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût d'accident:
Diminution d'environ 0,1 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

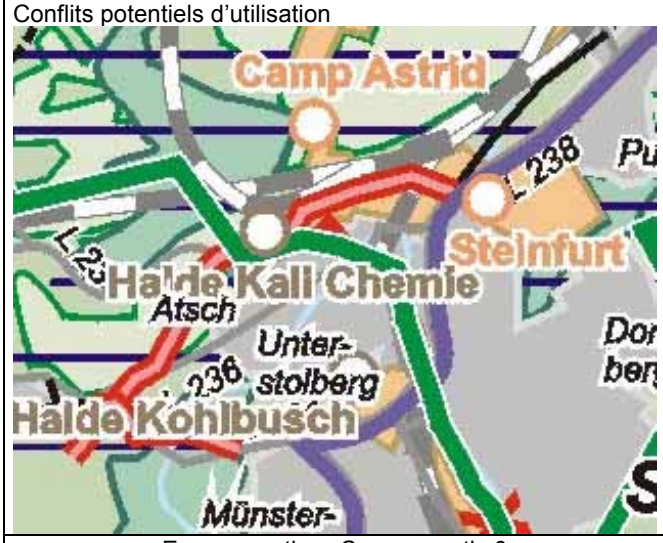
Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action



Coût d'investissement estimé, approx. 8,5 mio €

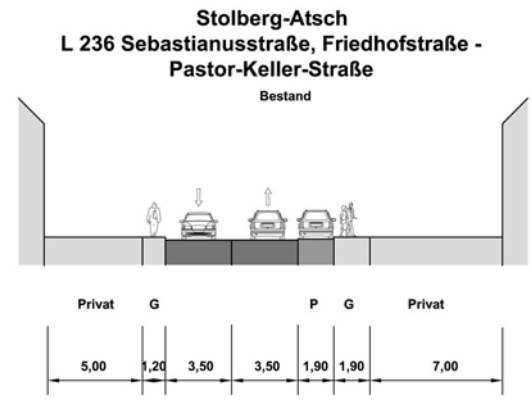
Statut de la mesure:
Etude globale de transport intégré NRW

Conflits potentiels d'utilisation

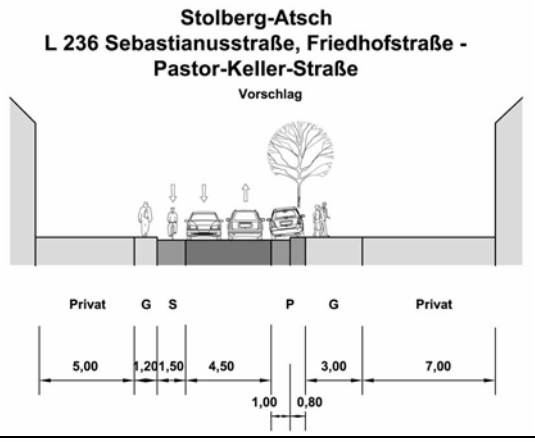


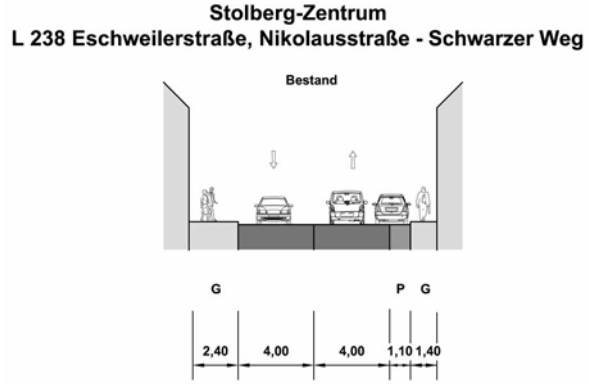
Conflits potentiels d'utilisation
- Brèche dans la zone de loisirs Halde Kali Chemie (projet Eurégional 2008)
- Brèche dans la zone naturelle sous protection Würselener Wald / Probsteier Wald
- Couloir partiellement dans zone de protection des eaux phréatiques et eaux protégées
- Couloir dans zone verte régionale (protection de la nature, à savoir loisir paysager)
- Traversée de la ligne ferroviaire Stolberg Hbf – Stolberg-Zentrum (Euregiobahn)
- Traversée de pistes cyclistes importantes (entre autre Route verte, projet Eurégional 2008)
- Charge automobile élevée sur route cyclable importante (entre autre L 23 route rail avec route verte, réseau cyclable NRW)
- Nuisance sonore à la limite nord de Atsch

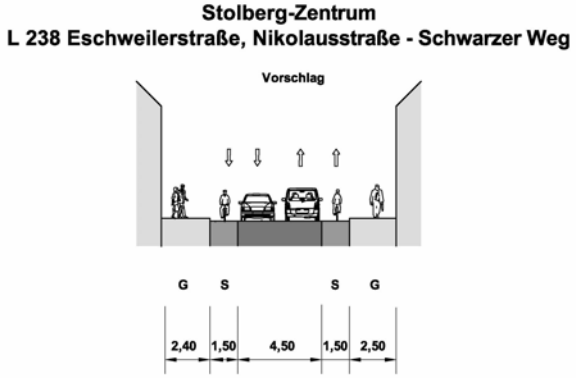
Espace routier - Cas pronostic 0



Espace routier exemple Programme d'action







Numéro de la mesure dans le plan: 1.1

Le contournement planifié L 239 Stolberg / Atsch présente des risques importants pour l'environnement, mais il offre également la chance de délester la charge automobile problématique dans Stolberg Talboden et sur les routes de pénétration, et de minimiser l'incompatibilité qui va de pair, d'autant plus que dans le cadre de l'extension du réseau routier précité, 'il faut tenir compte d'un hausse de la charge automobile dans Stolberg ouest et nord (accès autoroutier supplémentaire planifié A 44, L 221n, L 238n). Une partie de cette nouvelle définition du réseau

routier pourrait, p. ex, consister en la séparation du réseau transport individuel dans la Eschweilerstraße jusqu'à la Europastraße .

Il est absolument nécessaire de réorganiser le réseau routier de Stolberg selon le principe de collimation. Si cela n'est pas le cas, alors les effets désirés de délestage de la charge automobile se manifesteront qu'en moindre mesure, car le seul changement opéré est celui de l'élargissement de la surface des routes.

Dans ce contexte, il faudrait définir aussi tôt que possible par quel axe dans le Stolberger Talboden sera canalisé le trafic Sud – nord, afin de pouvoir rejoindre de façon compatible le contournement planifié Stolberg / Atsch. Cela pourrait par exemple être effectué par l'axe Europastraße / Eisenbahnstraße. De cette manière, non seulement presque la totalité de la Eschweilerstraße serait délestée du trafic automobile, mais également le quartier Rhenaniastraße / Münsterbachstraße.

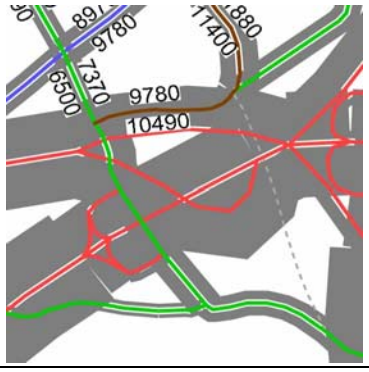
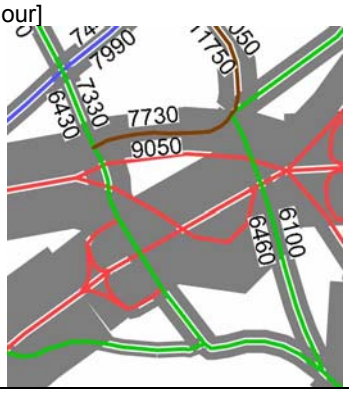
Concernant la route rail L 23, lors d'une surcharge automobile éventuelle, il faut surtout veiller à la conduite de la circulation adéquate pour piétons et cyclistes. Cette route est croisée – à savoir, elle sera croisée - par diverses circuits cyclables (p.ex. réseau cyclable NRW, route verte eurégionale 2008)

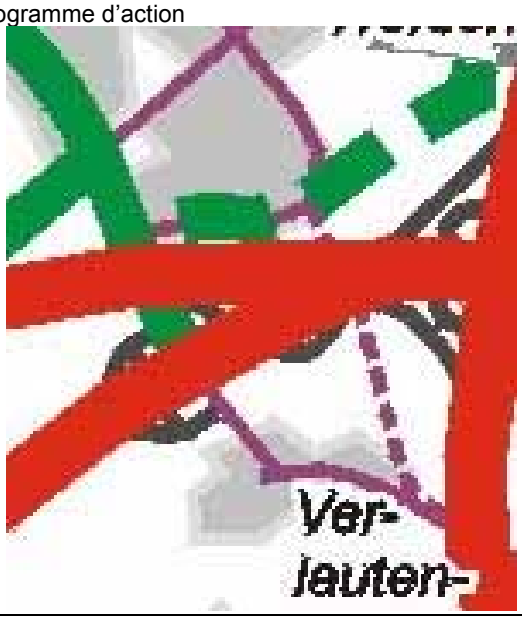
3.1.5.7 L 23 Contournement de Verlautenheide

Le contournement planifié de Verlautenheide débute sur la L 23 Verlautenheidener Straße, contourne le quartier de Verlautenheide sur le côté ouest, passe par-dessous la A 4 / A 544 à l'ouest du Aachener Kreuz, et rejoint le K 30 Willy-Brandt-Ring .

Cette mesure doit être considérée dans le cadre de l'extension planifiée du Aachener Kreuz, de la construction planifiée de la tangente est de Würselen entre K 30 et l'accès autoroutier A 44 Broichweiden, ainsi que de l'extension planifiée de la zone artisanale Aachener Kreuz.
Le contournement de Verlautenheide devrait délester la L 23, qui est très sollicitée à la traversée de Verlautenheide (dans le cas pronostic 0, jusqu'à 20.400 véhicules / jour), ainsi que le prolongement jusqu'à niveau de la desserte Aachener Kreuz. Dans le passé, le développement externe de la zone artisanale Aachener Kreuz / Merzbrück, dont le développement interne est loin d'être saturé, n'a pas su faire face à l'augmentation de la charge automobile, ce qui a provoqué une forte limitation de la qualité du système de transport.
Cette mesure est appuyée par des calculs de pronostics en charge automobile, qui ont été établis par le modèle de trafic de la ville de Aachen.

Tableau 3.13: L 23 Contournement Verlautenheide

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]	Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]
	

L 23 traversée d'agglomération de Verlautenheide Verlautenheidener Straße (à l'ouest de la Endstraße)	20.400 véhicules / jour	L 23 traversée d'agglomération de Verlautenheide Verlautenheidener Straße (à l'ouest de la Endstraße)	14.800 véhicules / jour
L 23 traversée d'agglomération de Verlautenheide Verlautenheidener Straße (à l'est de la Endstraße)	14.500 véhicules /Tag	L 23 traversée d'agglomération de Verlautenheide Verlautenheidener Straße (à l'est de la Endstraße)	11.700 véhicules / jour
contournement de Verlautenheide	-	contournement de Verlautenheide	12.600 véhicules / jour
Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0 		Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action 	
Coût d'investissement estimé, approx. 4,3 mio €			
Statut de la mesure: Etude globale de transport intégrée NRW			

Conflits potentiels d'utilisation	Conflits potentiels d'utilisation
	- Couloir dans zone verte régionale (protection de la nature ou loisir paysager) - Traversée de A 4 / A 544 à l'ouest du Aachener Kreuz (le développement du Aachener Kreuz est planifié) - Traversée de pistes cyclistes importantes - Nuisance sonore à la limite est de Verlautenheide

Le contournement planifié L 23 Verlautenheide Stolberg / Atsch amène une nette diminution de la charge automobile dans la traversée d'agglomération de Verlautenheide. Selon le modèle de trafic utilisé, les pronostics pour la charge automobile restante dans la traversée d'agglomération se situent entre 7.200 et 14.800 véhicules / jour. La raison principale pour la charge automobile, établie avec le modèle de trafic dans le cadre de la mobilité aux Trois Frontières, est le manque d'accès autoroutier dans le contournement planifié de Verlautenheide à la A 544, et ceci en comparaison avec la L 23alt, qui dispose d'un tel accès autoroutier. Grâce à cet accès à l'autoroute A 544, et malgré le contournement, la L 23alt garde son importance pour la fluidité du trafic.

Connaissant l'exécution du projet de développement du carrefour Aachener Kreuz et de l'accès autoroutier A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-ouest - actuellement en phase de planification – dans la zone Eilendorf / Haaren / Verlautenheide / Aachener Kreuz, l'on devrait reconsidérer complètement la classification actuelle du réseau routier. Par exemple, les véhicules sur le tronçon de la L 23 Verlautenheidener Straße pourraient, dans un futur proche, être acheminés par le réseau autoroutier (accès autoroutier planifié A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-ouest, par le Aachener Kreuz, jusqu'à l'accès autoroutier A 544 Würselen / Verlautenheide). Vu ces réflexions et vu le coût d'investissement relativement élevé, l'on devrait vérifier à l'aide de propositions pour des itinéraires et tracés alternatifs, dans quelle mesure on arrive à un délestage évident de la traversée de l'agglomération de Verlautenheide d'une part, et à un effet de synergie d'autre part, comme par exemple le délestage de la traversée de l'agglomération de Haaren, ainsi qu'à une meilleure desserte de la zone artisanale Aachener Kreuz / Merzbrück.

3.1.5.8 Amélioration de l'accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau

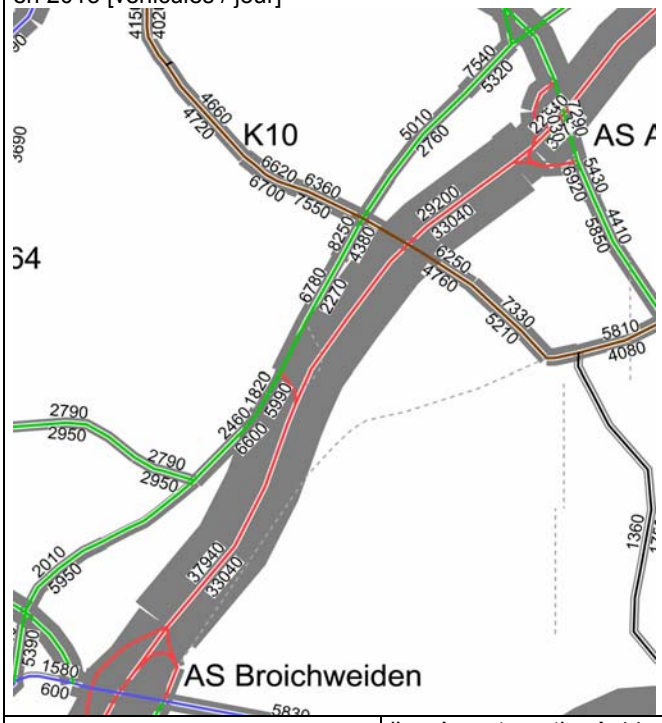
L'amélioration planifiée de l'accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau comporte l'aménagement d'une sortie en provenance de Aachen, avec desserte exclusive de la L 136.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre du développement de la A 44 entre Aldenhoven et Aachener Kreuz, ainsi que dans le cadre de la construction de la tangente est Würselen, entre K 30 et l'accès autoroutier A 44 Broichweiden.

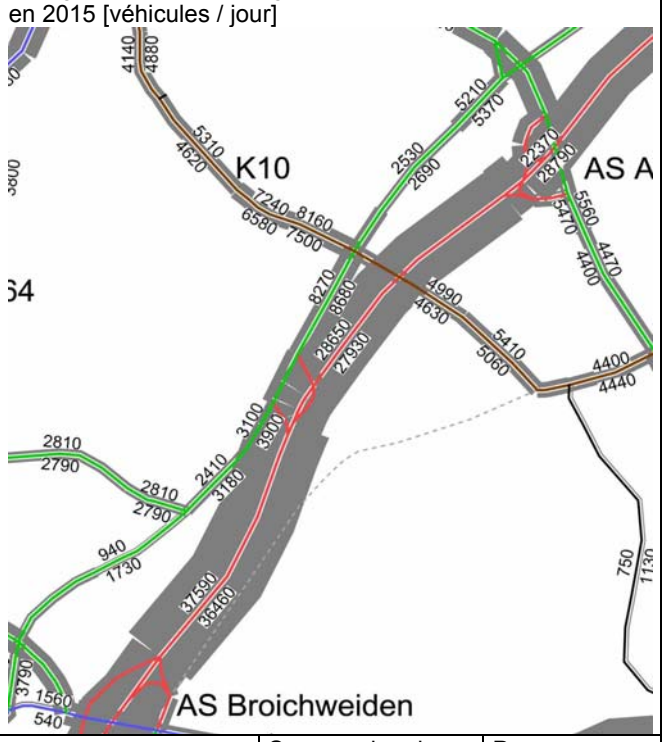
Le concept accès autoroutier du Bund prévoit une suppression totale de l'accès autoroutier Alsdorf-Begau. L'analyse d'impact avec modèle de trafic a cependant révélé que cela provoquerait une forte augmentation de la charge automobile dans la traversée de l'agglomération de Linden-Neusen (dans le cas pronostic environ 5.900 véhicules / jour). Afin d'arriver à un effet contraire, à savoir un délestage de la traversée de l'agglomération de Linden-Neusen, le programme d'action prévoir une sortie en provenance de la direction Aachen.

Tableau 3.14: Amélioration accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau

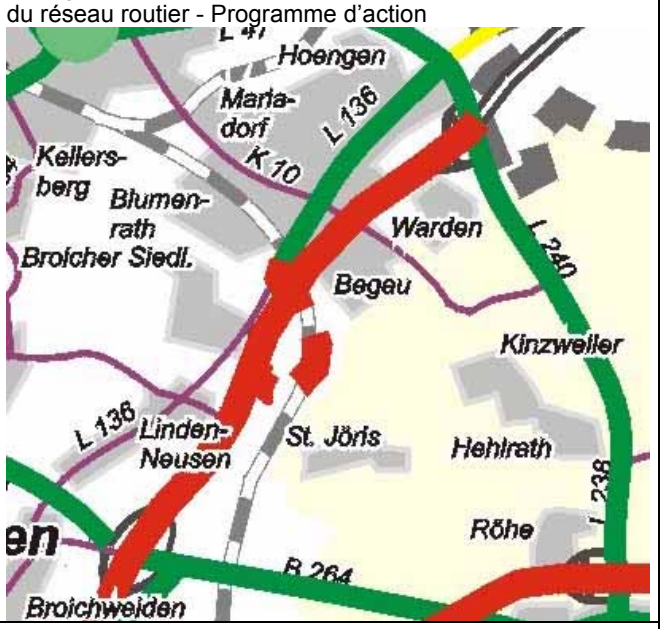
Charge automobile - Cas pronostic 0
en 2015 [véhicules / jour]



Charge automobile - Programme d'action
en 2015 [véhicules / jour]



	l'accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau comme situation existante		Suppression de l'accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau	Programme d'action
L 136 traversée de l'agglomération de Neusen Neusenerstraße	5.900 véhicules / jour	L 136 traversée de l'agglomération de Neusen Neusenerstraße	10.000 véhicules / jour	2.700 véhicules / jour
A 44 (Höhe Neusen)	71.000 véhicules / jour	A 44 (Höhe Neusen)	65.200 véhicules / jour	74.100 véhicules / jour
L 136 traversée de l'agglomération de Blumenrath Aachener Straße	12.600 véhicules / jour	L 136 traversée de l'agglomération de Blumenrath Aachener Straße	9.200 véhicules / jour	16.900 véhicules / jour
L 136 traversée de l'agglomération de Mariadorf Jülicherstraße	7.800 véhicules / jour	L 136 traversée de l'agglomération de Mariadorf Jülicherstraße	10.400 véhicules / jour	5.200 véhicules / jour

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0 	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action 
Coût d'investissement estimé, approx. 2,2 mio €	
Statut de la mesure: Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières	
Conflits potentiels d'utilisation 	Conflits potentiels d'utilisation - Traversée de la A 44 - Pistes cyclables importantes (Merzbrück – Begau) et tracé Euregiobahn (Würselen – Alsdorf) dans les environs

Dans le cas de la suppression totale de l'accès autoroutier A 44 Alsdorf-Begau, pour les traversées d'agglomération de Neusen (Lindener Straße / Neusener Straße) et Mariadorf (Jülicher Straße), il faut tenir compte d'une augmentation de la charge automobile d'environ 4.100 véhicules / jour, ou 2.600 véhicules / jour. La seule traversée d'agglomération de Blumenrath (Aachener Straße) verrait sa charge automobile diminuée d'environ 3.400 véhicules / jour.

Comme une augmentation de charge automobile n'est absolument pas acceptable pour la traversée d'agglomération de Neusen, le programme d'action prévoit une sortie d'autoroute A 44 Alsdorf-Begau en provenance de Aachen. Cette mesure présente peu de risques pour l'environnement. Dans les traversées d'agglomération de Neusen (Lindener / Neusener Straße) et Mariadorf (Jülicher Straße), l'on pourrait enregistrer des délestages de la charge automobile (dans

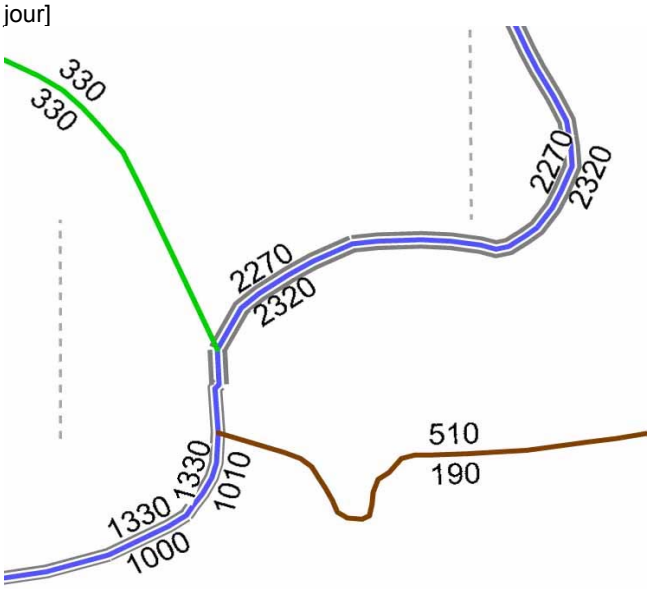
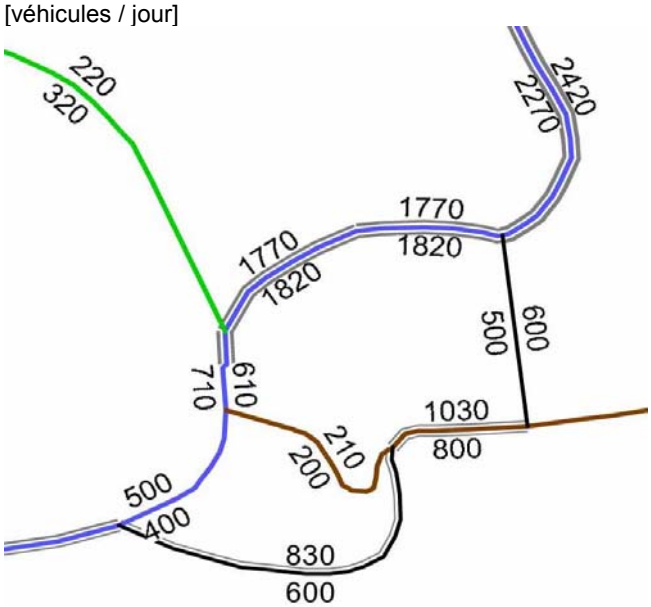
le cas pronostic, environ 3.200 véhicules / jour, et environ 2.600 véhicules / jour). Dans la traversée d'agglomération de Blumenrath (Aachener Straße), la charge automobile augmenterait d'environ 4.300 véhicules / jour.

3.1.5.9 B 399n Contournement Monjoie-Kalterherberg

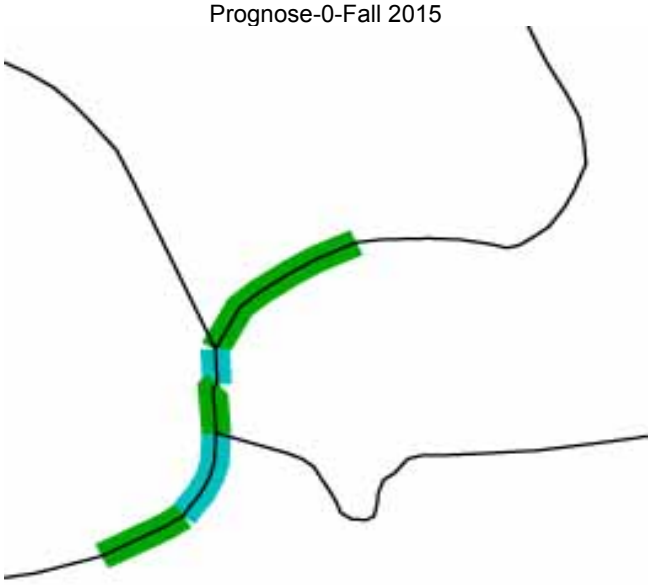
Le contournement proposé B 399n Monjoie-Kalterherberg prévoit de relier la B 399 à l'est de l'agglomération à la K 25 Arnodystraße, se situant au sud de l'agglomération. A partir de ce point, l'agglomération est contournée par le sud, jusqu'à la connexion à la B 399 Malmedyer Straße.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre du couloir routier est-ouest belgo-allemand planifié, entre la A 27 / E 42 / E 421 (Verviers – Trève , à savoir Luxembourg), et la A 1 / B 51 / E 29 (Cologne – Trève – Luxembourg), au sud de la Communauté Germanophone et du Kreis Aachen, ou Euskirchen. L'itinéraire de ce couloir passe sur la N 658 St. Vith – Rocherath (frontière belgo-allemande), ensuite sur la B 258 en direction Schleiden et la A 1. Vu les barrages sporadiques de la N 658 entre Bullange et Wahlerscheid (camps d'exercices militaires), le trafic automobile pourrait être dévié sur ce couloir alternatif, par la N 647 / N 669, vers le passage de la frontière belgo-allemande de Küchelscheid, et ensuite sur le contournement planifié B 399 Monjoie-Kalterherberg, à nouveau sur la B 258.

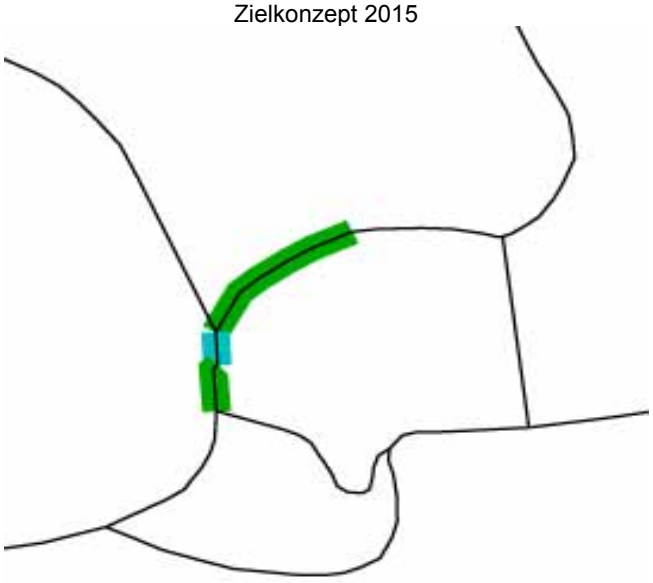
Tableau 3.15: B 399n Contournement Kalterherberg

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
B 399 traversée de l'agglomération de Kalterherberg (au nord de la Arnoldystraße)	2.400 véhicules / jour	B 399 traversée de l'agglomération de Kalterherberg (au nord de la Arnoldystraße)	1.300 véhicules / jour
B 399 traversée de l'agglomération de Kalterherberg Malmedyerstraße	2.300 véhicules / jour	B 399 traversée de l'agglomération de Kalterherberg Malmedyerstraße	900 véhicules / jour
K 25 traversée de l'agglomération de Kalterherberg Arnoldystraße	700 véhicules / jour	K 25 traversée de l'agglomération de Kalterherberg Arnoldystraße	400 véhicules / jour
B 399n contournement Kalterherberg sud (au sud de la Arnoldystraße)	-	B 399n contournement Kalterherberg sud (au sud de la Arnoldystraße)	1.400 véhicules / jour
B 399n contournement Kalterherberg est (au nord de la Arnoldystraße)	-	B 399n contournement Kalterherberg est (au nord de la Arnoldystraße)	1.100 véhicules / jour

Prognose-0-Fall 2015



Zielkonzept 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

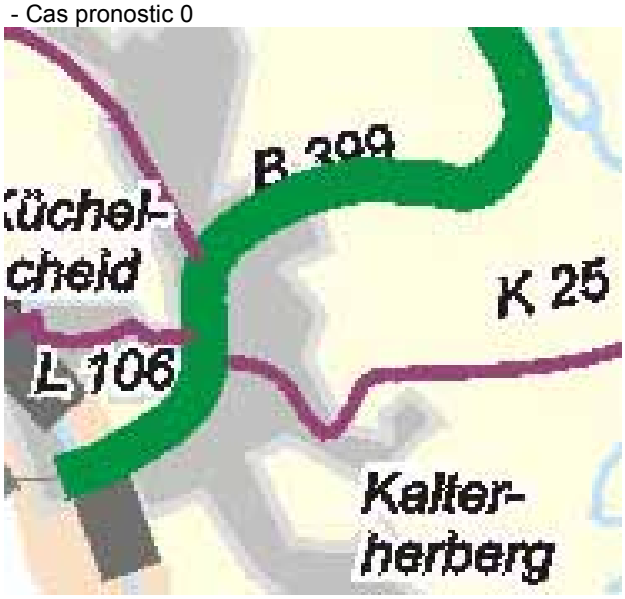
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

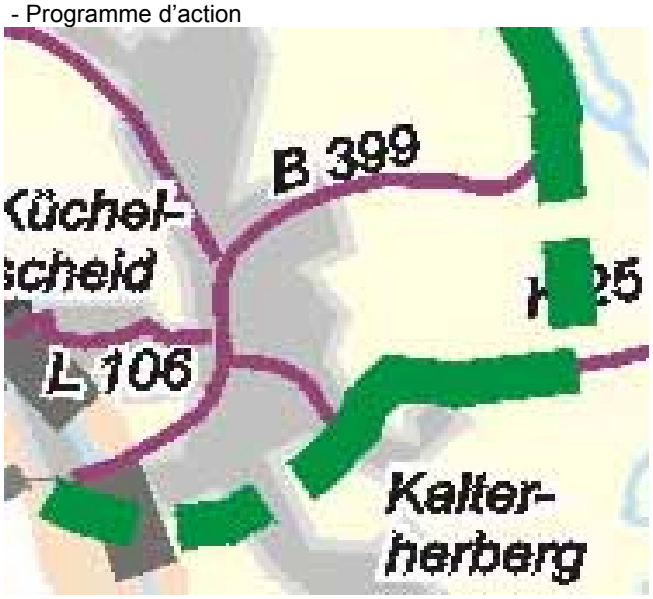
Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Amendement du coût d'accident par le développement du réseau:
Augmentation d'environ 0,1 mio € par année

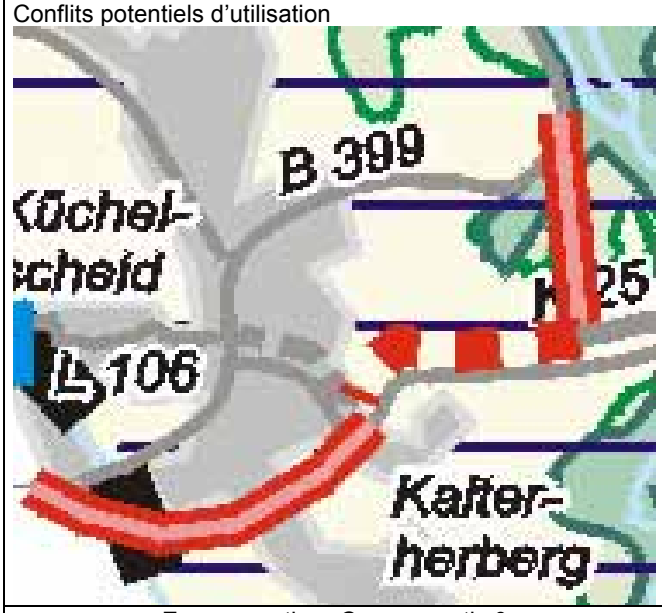
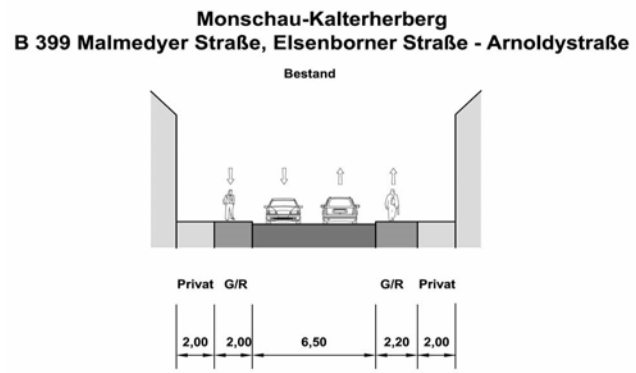
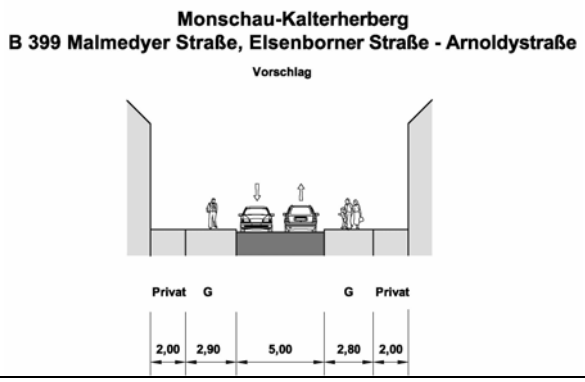
Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0



Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action



Coût d'investissement estimé, approx. 4,63 mio €

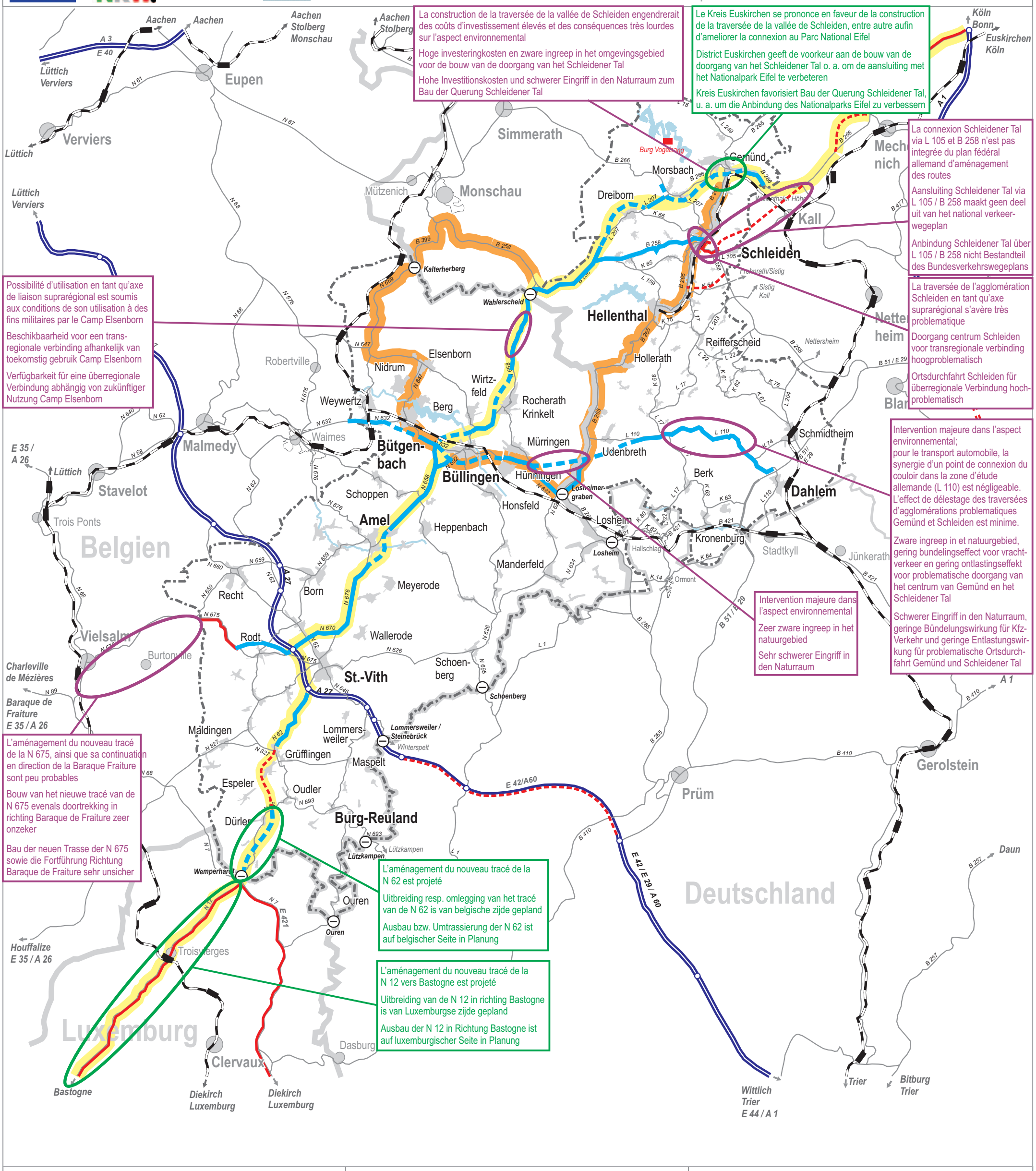
<table>
<tr><td colspan="2">Statut de la mesure:
Programme d’action du plan de mobilité aux Trois Frontières</td></tr>
<tr><td>Conflits potentiels d’utilisation
 
</td><td>Conflits potentiels d’utilisation
- Brèche dans la zone naturelle sous protection Römerbachtal (affluent barrage Perlenbachtalsperre)
- Couloir dans zone d’eau phréatique et zone d’eau protégée
- Traversée d’une importante piste cycliste</td></tr>
<tr><td>Espace routier - Cas pronostic 0
 
</td><td>Espace routier exemple Programme d’action
 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Numéro de la mesure dans le plan: 4.2</td></tr>
</table>

Le contournement proposé B 399 Monjoie-Kalterherberg présente des risques pour l’environnement. La charge automobile de la traversée d’agglomération pourrait être diminuée d’environ 1.400 véhicules / jour, tandis que dans le cas pronostic, la charge automobile affiche une valeur très basse, à savoir 2.44 véhicules / jour.

L’on constate que par journée de beau temps, le trafic de transit (même les autocars) charge temporairement la traversée de l’agglomération de Kalterherberg. Ceci est entre autre dû à l’attraction croissante du Parc national Eifel, qui draine des touristes en provenance de la Belgique et du Luxembourg.

Vu ces constats, la construction d’un contournement de Kalterherberg semble surestimée. Il faut étudier dans quelle mesure les objectifs poursuivis ne peuvent être atteints par des mesures ponctuelles de développement, sur la K 25, au passage étroit entre Kalterherberg et Fuhrtsbachtal (point d’évitement pour cars), et par des mesures d’apaisement du trafic dans la traversée de l’agglomération de Kalterherberg.

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



Programme d'action
Système de corridor
- Conclusion / Recommandation -

Planification:
- Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route

Concept:
- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Variante proposée
- Route alternative en cas de coupure de la N 658 Camp Elsenborn
- Inconvénient
- Avantage

Source: Élaboration d´un plan de Mobilité transfrontalier de l´Eifel

Inventaire:
- Autoroute avec accès
- B / N / ... Route numérotée
- Autre route d'importante régionale
- Chemin de fer
- Frontière nationale
- Passage frontière

Doelconcept
Corridorsysteem
- Samenvatting beoordeling / aanbeveling -

Planning:
- Weg uitbreiding
- Weg nieuw bouw

Concept:
- Uitbreiding
- Nieuwbouw
- Onderzoeksgebied
- Voorstelvariante
- Alternatieve route bij blokkering van de N 658 Camp Elsenborn
- Nadeel
- Voordeel

Bronnen: Uitwerking van de Mobiliteitsplan - verkeersplanning Eifel

Bestand:
- Autosnelweg
- B / N / ... Geklasseerde weg
- Overige weg
- Spoorweg
- Landgrens
- Grenspost

Zielkonzept
Korridorsysteme
- Zusammenfassung Bewertung / Empfehlung -

Planung:
- Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:
- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Vorschlagsvariante
- Alternativroute bei Sperrung N 658 Camp Elsenborn
- Nachteil
- Vorteil

Quelle: Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung

Bestand:
- Autobahn mit Anschlussstelle
- B / N / ... Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang

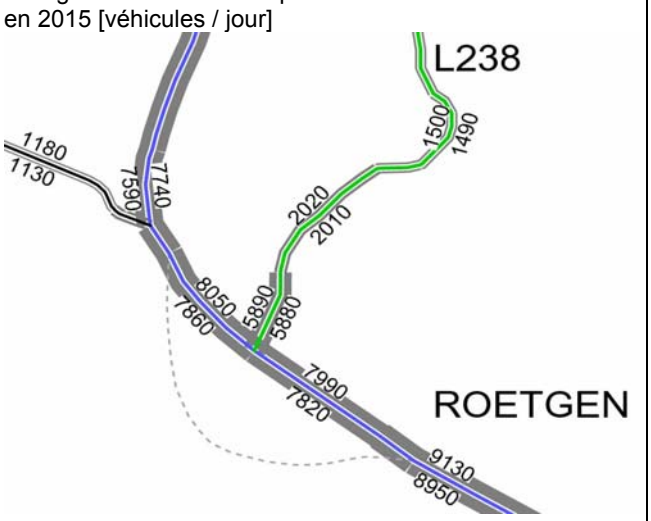
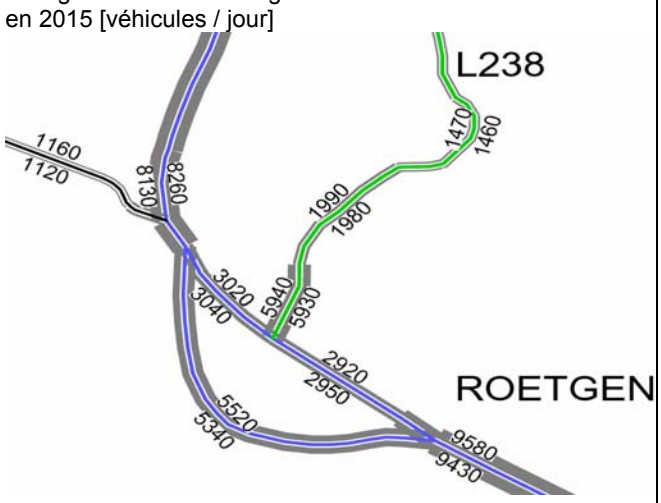
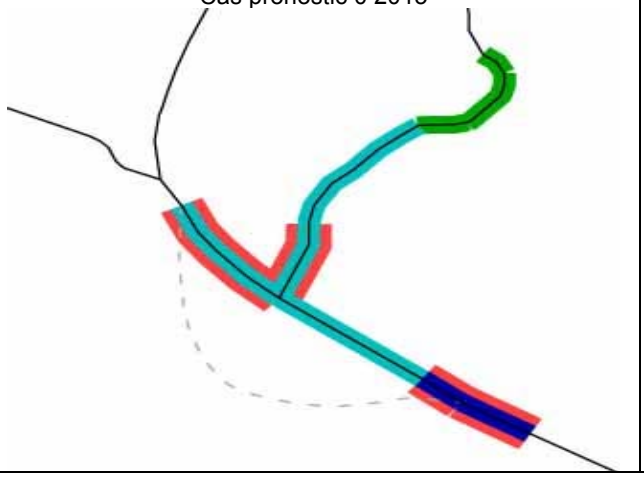
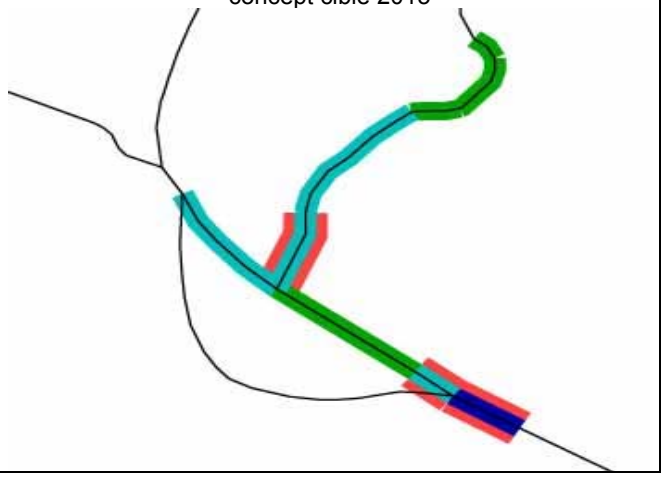
Copyright: BSV - 13. Februar 2007

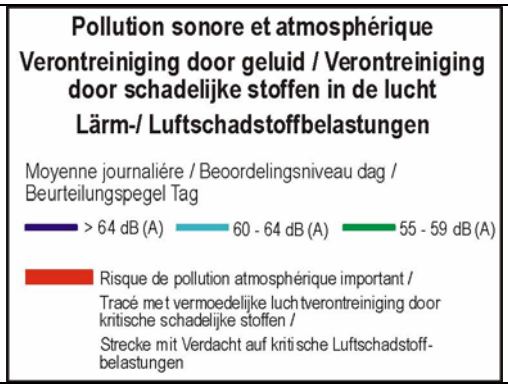
n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan-EIFEL.cdr - (Plan 9)]

3.1.5.10 B 258n Contournement de Roetgen

Le contournement planifié B 258n Roetgen prévoit de contourner Roetgen à l'ouest. La desserte à la B 258 s'effectue au nord et au sud. Le contournement planifié devrait délester l'agglomération deRoetgen. En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Tableau 3.16: B 258n Contournement Roetgen

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour] 		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour] 	
B 258 traversée de l'agglomération de Roetgen route fédérale	15.800 véhicules / jour	B 258 traversée de l'agglomération de Roetgen route fédérale	5.900 véhicules / jour
B 258n contournement de Roetgen	-	B 258n contournement de Roetgen	11.100 véhicules / jour
Cas pronostic 0 2015 		concept cible 2015 	



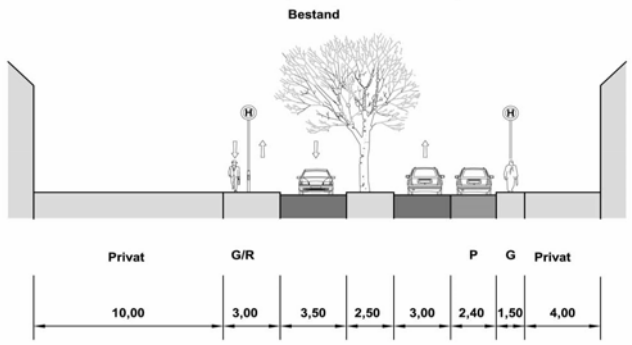
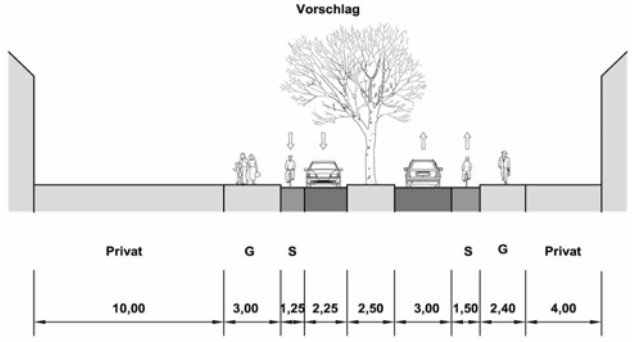
Amendement du coût d'accident par le complément de réseau:
Diminution d'environ 0,4 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action

Coût d'investissement estimé, approx. 7,7 mio €

Statut de la mesure
Planification des routes fédérales, autres besoins (nouvelles entreprises avec droit de planification et ordre de planification avec expertise environnementale)

Conflits potentiels d'utilisation	Conflits potentiels d'utilisation
	- Couloir dans zone d'eau phréatique et zone d'eau protégée - Traversée du tracé Vennbahn - Traversée de pistes cyclistes importantes à hauteur des Hautes Fagnes - Tracé Vennbahn avec trafic ferroviaire, et / ou piéton/cycliste potentiel - Développement de surface dans l'ouest Roetgen et Raeren-Petergensfeld - Nuisance sonore limite ouest Roetgen, à savoir limite est Raeren

Espace routier - Cas pronostic 0	Espace routier exemple Programme d'action
	
Numéro de la mesure dans le plan: 2.1	

La B 258n planifiée présente des risques pour l'environnement, non dans le domaine de la protection de la nature, mais bien dans le domaine de l'utilisation potentielle et existante de la région de loisirs par des randonneurs, cyclistes et éventuellement aussi par les utilisateurs de la Vennbahn. La charge automobile dans la traversée de Roetgen serait sensiblement réduite de moitié (environ 5.200 véhicules / jour).

La traversée de l'agglomération de Roetgen a déjà été transformée (bande centrale, partiellement munie de végétation); en outre, la vitesse est contrôlée, afin d'arriver à une vitesse acceptable dans l'agglomération, après avoir suivi la descente en ligne droite. Cependant, le nombre relativement élevé de voitures par jour (dans le cas pronostic 15.800 véhicules / jour) – surtout par journées ensoleillées – représente une grande nuisance pour les habitants.

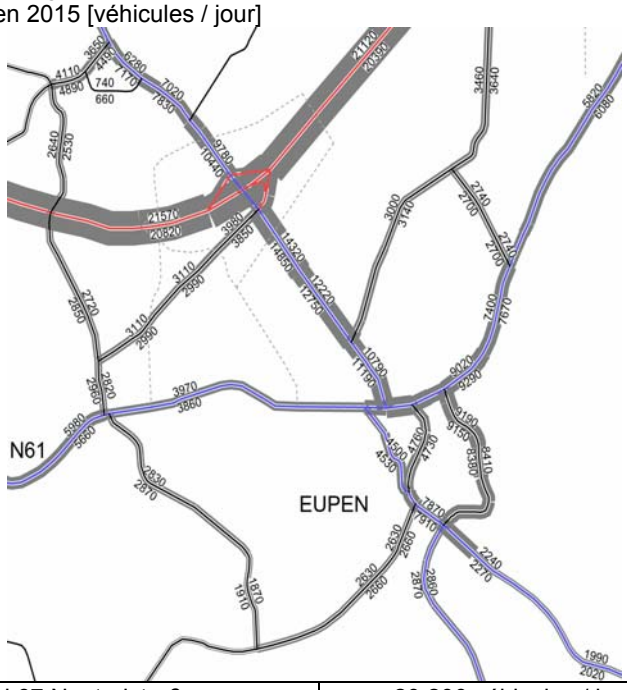
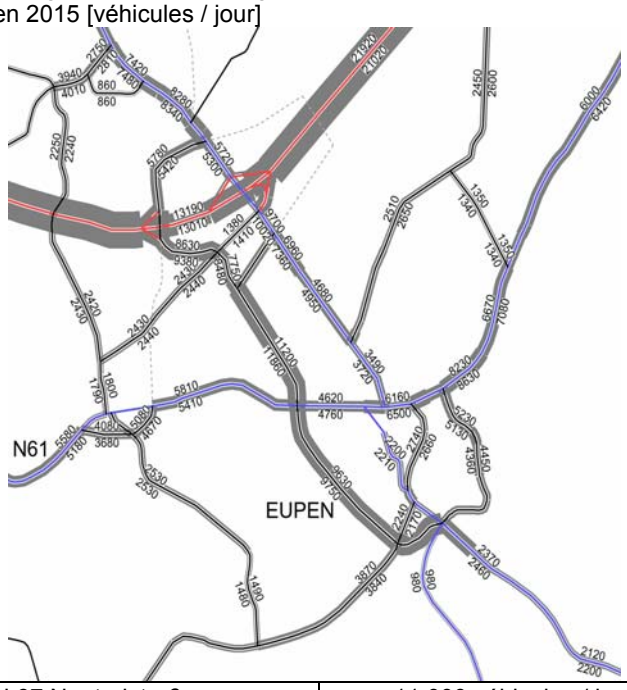
Vu ces faits, un délestage de la traversée d'agglomération est souhaitable, cependant, la recherche de l'itinéraire pourrait s'avérer compliquée. Ceci ne concerne pas uniquement les risques pour l'environnement et les loisirs, déjà mentionnés, mais également les domaines du développement de surfaces communes et l'aménagement de l'espace routier. Le contournement planifié influencera massivement le développement des habitations dans l'ouest de Roetgen. Aussi, il faut tenir compte d'une desserte compatible de la B 258 pour le contournement planifié. En même temps, l'effet de séparation ou les émissions sonores du contournement planifié ne peuvent pas engendrer des désavantages inacceptables pour le quartier Raeren-Petergensfeld, qui, géographiquement, est fusionné avec la commune de Roetgen.

3.1.5.11 N 67 Tracé parallèle/accès autoroutier Eupen ouest

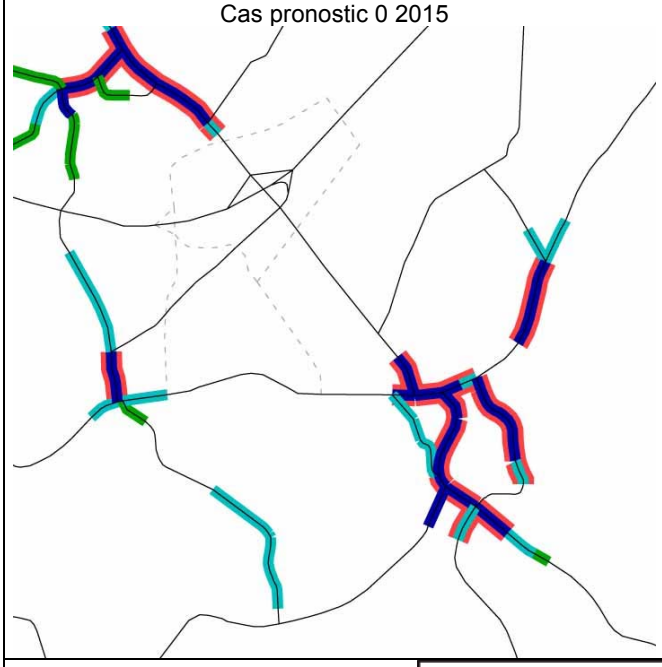
L'itinéraire de l'accès autoroutier planifié N 67 Eupen ouest passerait par un tracé parallèle à la N 67 existante route de Herbesthal, avec desserte à l'axe Welkenraedt / Lontzen (N 67 Neutralstraße) et Eupen (N 61 route de Verviers). La raison de cette mesure est la qualité médiocre du trafic sur la N 67 existante route de Herbesthal, qui est dépassée dans sa fonction d'accès autoroutier en provenance d'Eupen et de Welkenraedt / Lontzen, ainsi que dans sa fonction de liaison entre ces communes, et ceci à cause des zones artisanales en développement permanent.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre du contournement planifié d'Eupen. Comme des premières analyses d'impact avec modèle de trafic ont montré, que la construction d'une route parallèle à la N 67 existante route de Herbesthal jusqu'à la N 61 route de Verviers, amènerait une surcharge inacceptable de la N 61 en direction Eupen centre, et afin de délester la traversée d'agglomération, cette mesure a été complétée par le contournement de Eupen.

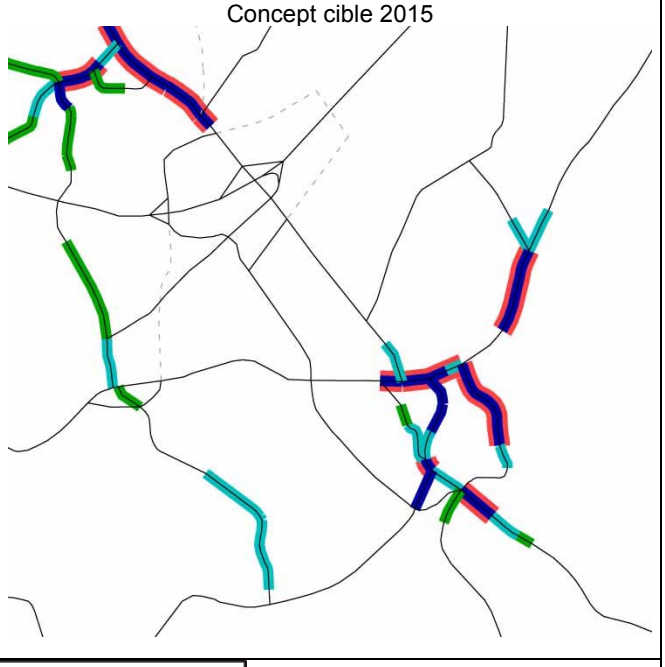
Tableau 3.17: N 67 Tracé parallèle/accès autoroutier Eupen ouest

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
N 67 Neutralstraße (au nord de la A 3 / E 40)	20.200 véhicules / jour	N 67 Neutralstraße (au nord de la A 3 / E 40)	11.000 véhicules / jour
route de liaison connexion Eupen ouest – Neutralstraße	-	route de liaison connexion Eupen ouest – Neutralstraße	11.200 véhicules / jour
N 67 route parallèle (au sud de Nereth)	-	N 67 route parallèle (au sud de Nereth)	23.000 véhicules / jour
N 67 traversée de l'agglomération de Eupen route de Herbesthal (au niveau de Hochstraße)	25.000 véhicules / jour	N 67 traversée de l'agglomération de Eupen route de Herbesthal (au niveau de Hochstraße)	9.600 véhicules / jour
N 61 traversée de l'agglomération de Eupen route de Verviers (à l'ouest de route de Herbesthal)	7.800 véhicules / jour	N 61 traversée de l'agglomération de Eupen route de Verviers (à l'ouest de route de Herbesthal)	9.400 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015



Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

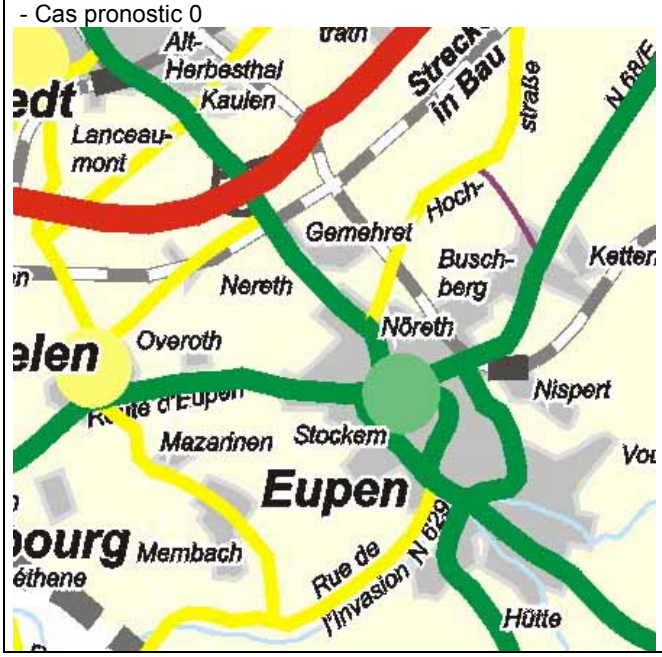
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

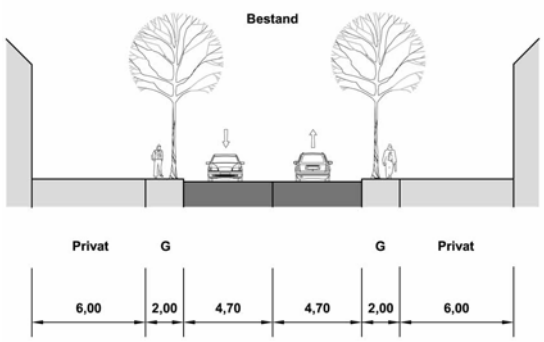
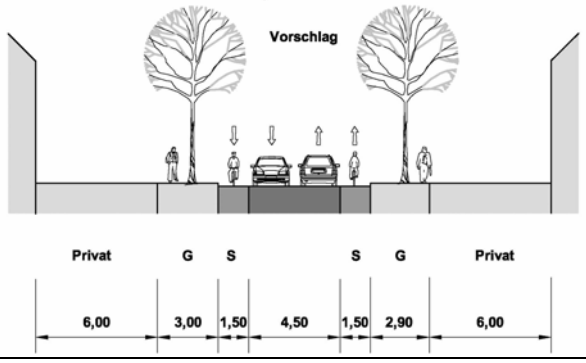
Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Amendement du coût d'accident par le complément de réseau:
Diminution d'environ 0,7 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0



Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action

Coût d'investissement estimé, approx. 7,2 mio €	
Statut de la mesure Programme d'action du plan de mobilité de Eupen Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières	
Conflits potentiels d'utilisation 	Conflits potentiels d'utilisation - Traversée du tracé de train à grande vitesse, et du tracé de l'autoroute A 3 / E 40 - Traversée de pistes cyclistes importantes - Développement de surfaces de la zone artisanale route de Herbesthal
Espace routier - Cas pronostic 0 **Eupen** **N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße**  	Espace routier exemple Programme d'action **Eupen** **N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße** 
Numéro de la mesure dans le plan: 6.2	

L'accès autoroutier planifié N 67 Eupen ouest ne présente que peu de risques pour l'environnement. L'objectif du délestage en charge automobile de la route de Herbesthal et de l'accès autoroutier existant Eupen est atteint. Sur la route de Herbesthal, la charge automobile diminue jusqu'à 15.400 véhicules / jour, tandis que la route planifiée parallèle à la N 67 peut reprendre une charge automobile assez conséquente, de 23.000 véhicules / jour. Seule la N 61 route de Verviers enregistrera une légère hausse de la charge automobile d'environ 1.600 véhicules / jour.

A moyen terme, la zone artisanale de la route de Herbesthal doit être développée. Le Plan de mobilité de la ville d'Eupen[3] parle d'un dédoublement de la charge automobile. Dans le cas pronostic présent, ce fait a déjà été pris en compte.

[3] citec et Cooparch-R.U.: Kommunaler Mobilitätsplan der Stadt Eupen – Phase III Vorschläge und Empfehlungen, März 2005.

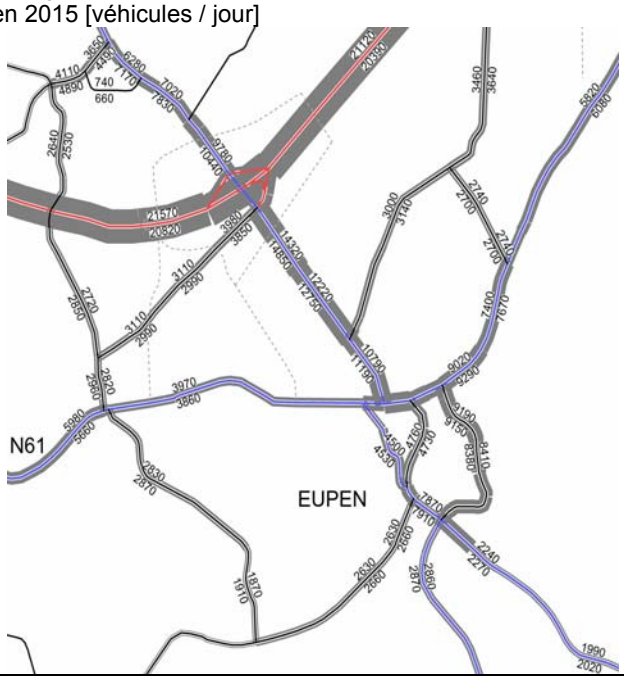
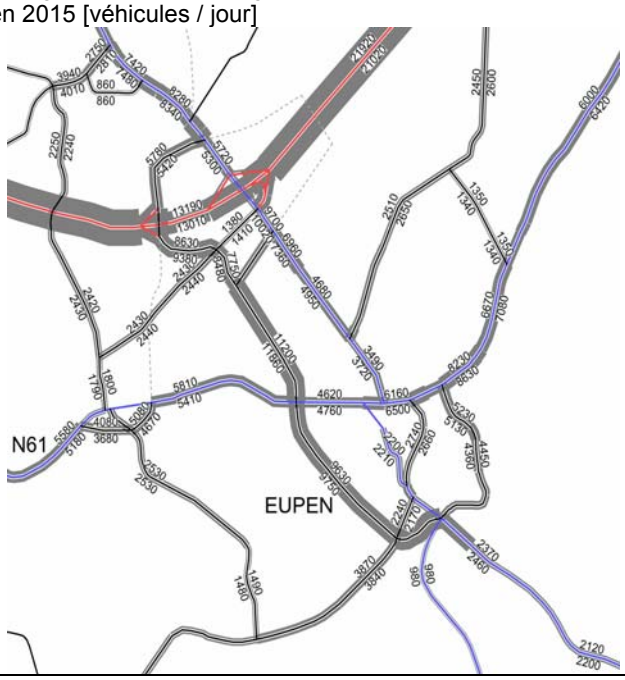
La mise en oeuvre de l'accès autoroutier N67neu / E 40 Eupen ouest est à recommander. Une des conditions de base pour l'efficacité de cette mesure est une mise en exploitation coordonnée des surfaces à vocation artisanale, et une restructuration partielle de l'exploitation des zones artisanales existantes le long de la N 67 route de Herbesthal. En aucun cas, la desserte des zones artisanales ne peut s'effectuer par des accès de propriétés riveraines sur la N 67alt, ou la N 67neu. Le système des routes d'accès existant doit être développé afin de centraliser le trafic automobile des différents terrains, pour ensuite le guider vers le réseau routier supérieur. La desserte de ces routes d'accès sur la N 67alt, ou la N 67neu devrait respecter une distance suffisante au carrefour, afin de ne pas entraver le flux automobile sur les routes du réseau supérieur. Les carrefours des routes desservies doivent être suffisamment dimensionnés. Si ces prémisses ne sont pas respectés, alors l'augmentation de la charge automobile selon cas pronostic ne pourra pas être absorbée, pas même par la route planifiée en parallèle à la N 67 existante.

3.1.5.12 N 67 / N 68 Contournement Eupen

Le contournement planifié N 67 / N 68 Eupen prévoit de contourner le centre de Eupen à l'ouest. Les dessertes principales se situent au nord, la N 61 / N 67neu (route planifiée en parallèle à la N67alt), et au sud, à la N 68 / N 67 route de Malmédy / Schilsweg / route de Monjoie. Le contournement planifié devrait délester le centre d'Eupen, et ses espaces routiers relativement étroits. En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

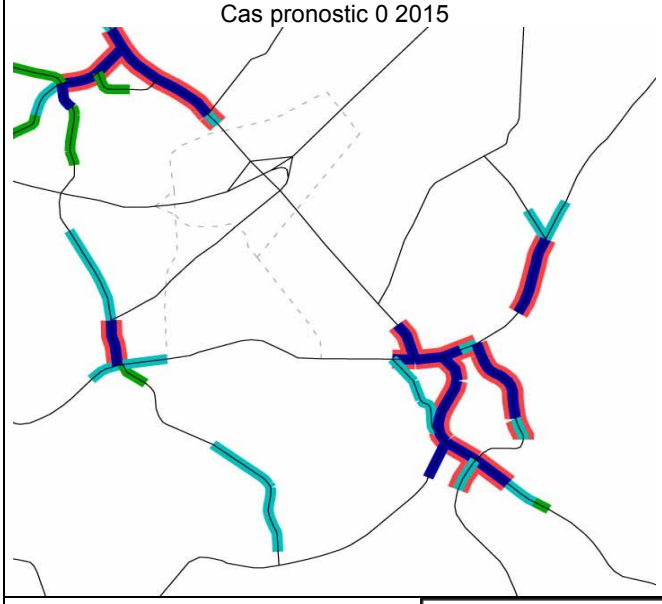
Cette mesure doit être considérée dans le cadre de l'accès autoroutier planifié sur la N 67 Eupen ouest. Des premières analyses d'impact avec modèle de trafic ont montré, que la construction d'une route parallèle à la N 67 existante route d'Herbesthaler jusqu'à la N 61 route de Verviers, amènerait une surcharge inacceptable de la N 61 en direction de Eupen centre. Cette raison est suffisante pour recommander que la mesure N 67 accès autoroutier Eupen ouest soit complétée par la mesure N 68 contournement Eupen, afin de délester la traversée de l'agglomération de Eupen.

Tableau 3.18: N 67 / N 68 Contournement Eupen

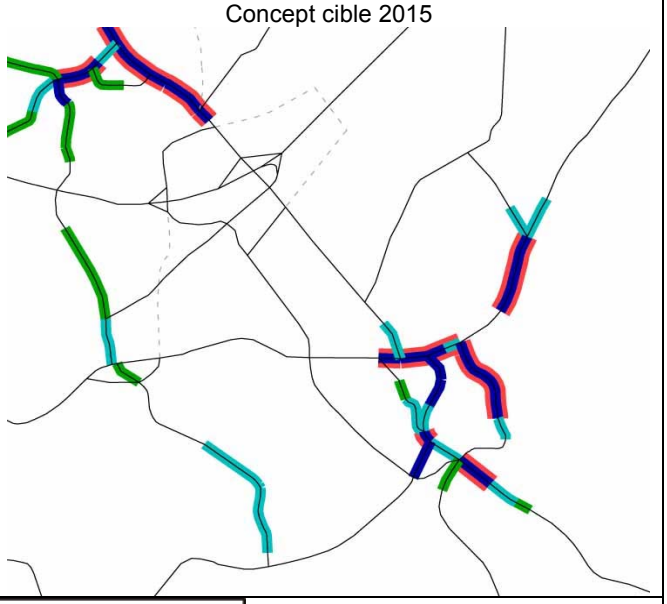
Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]	Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]
	

N 61 traversée de l'agglomération de Eupen route de Verviers (à l'ouest de la route de Herbesthal)	7.800 véhicules / jour	N 61 traversée de l'agglomération de Eupen route de Verviers (à l'ouest de la route de Herbesthal)	9.400 véhicules / jour
traversée de l'agglomération de Eupen Rotenberg	9.000 véhicules / jour	traversée de l'agglomération de Eupen Rotenberg	4.400 véhicules / jour
traversée de l'agglomération de Eupen rue de la montage	9.500 véhicules / jour	traversée de l'agglomération de Eupen rue de la montagne	5.400 véhicules / jour
traversée de l'agglomération de Eupen Kaperberg	16.800 véhicules / jour	traversée de l'agglomération de Eupen Kaperberg	8.800 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015



Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

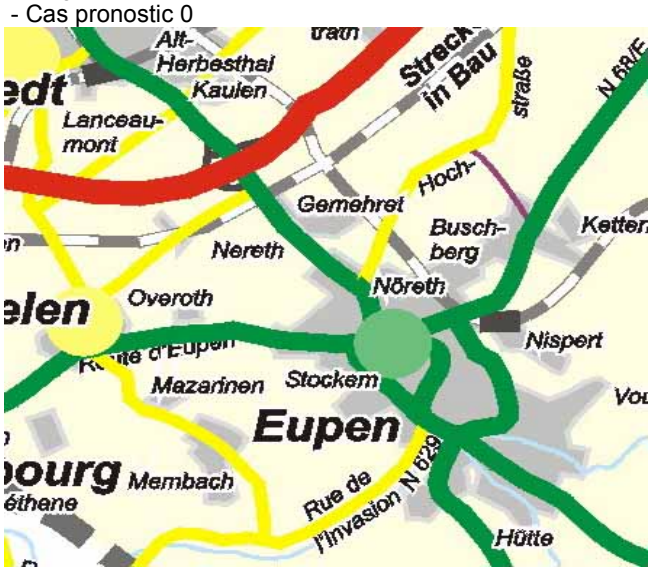
Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

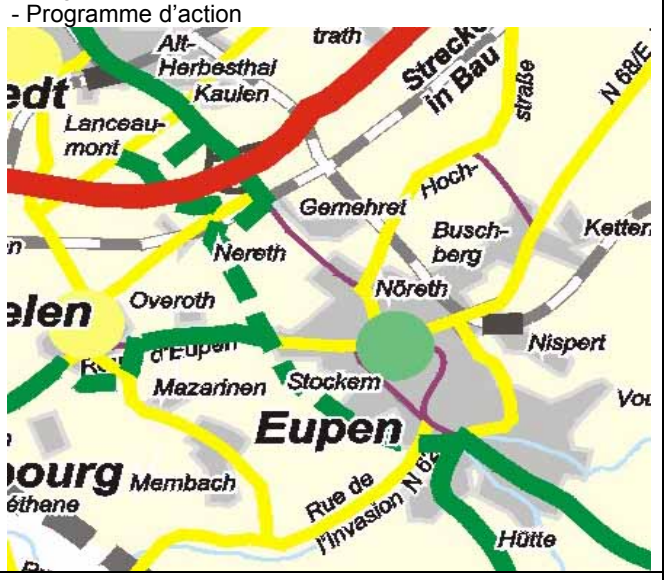
Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Amendement du coût d'accident par le complément de réseau:
Diminution d'environ 0,6 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0



Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action



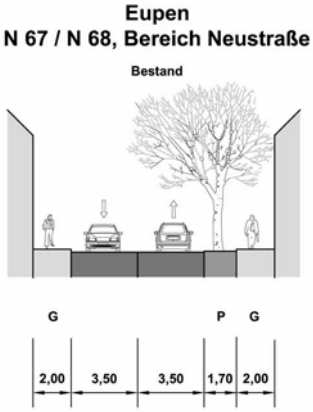
Coût d'investissement estimé, approx. 8,2 mio €

Statut de la mesure
Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières

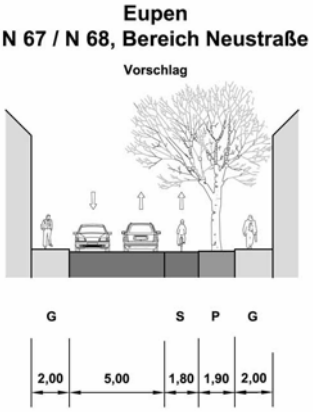
Conflits potentiels d'utilisation

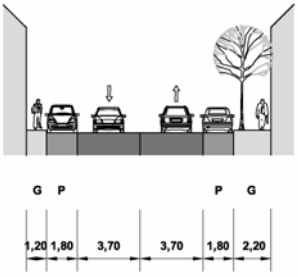
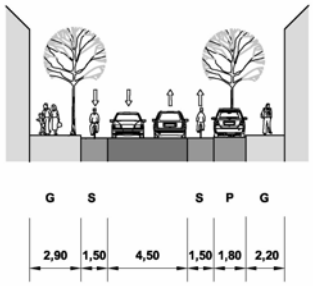
Conflits potentiels d'utilisation
- Traversée de pistes cyclistes importantes
- Développement de surfaces à Eupen ouest
- Nuisance sonore à l'ouest du centre de Eupen

Espace routier - Cas pronostic 0



Espace routier exemple Programme d'action



Eupen **N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert** **Bestand**  	**Eupen** **N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert** **Vorschlag** 
Numéro de la mesure dans le plan: 6.1	

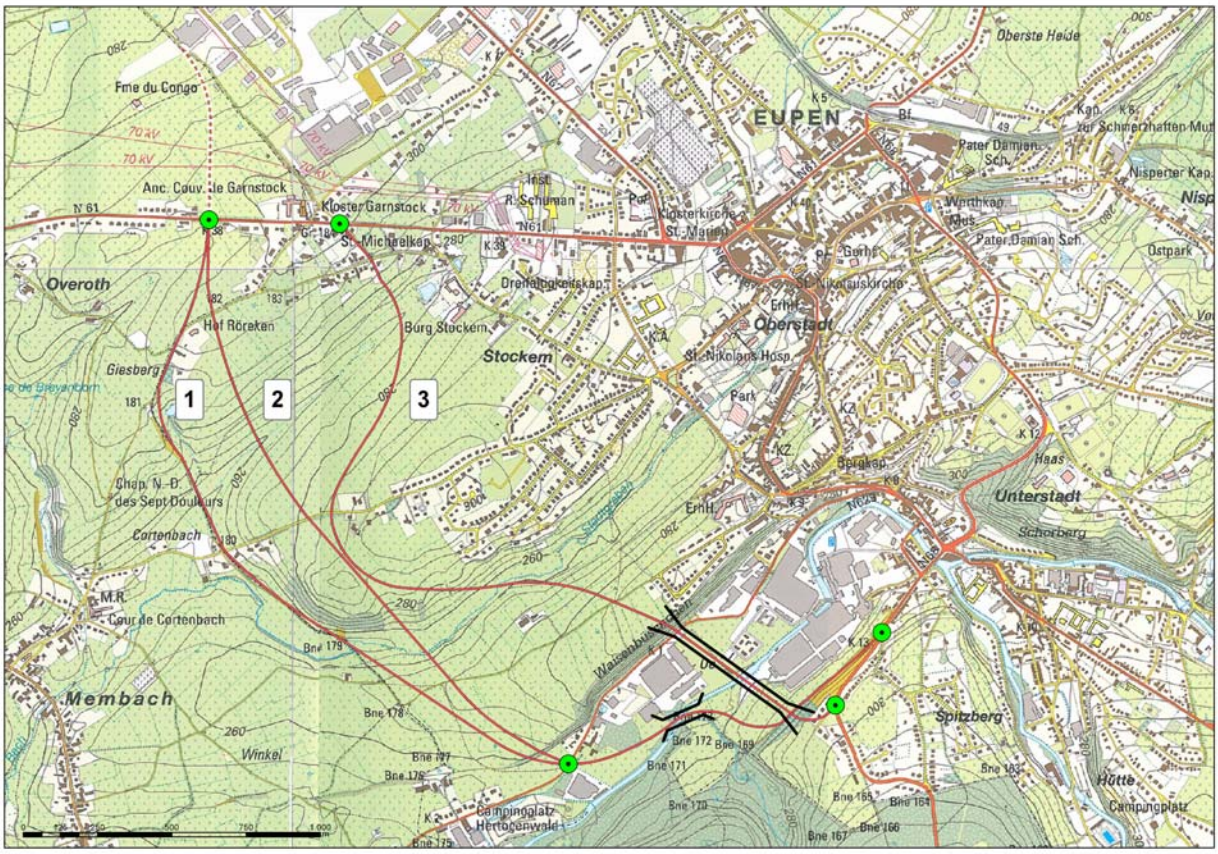


Figure 3.1: Variantes possibles pour le tracé du contournement Eupen ouest

Le contournement planifié N 67 / N 68 Eupen ouest présente des risques spécifiques en ce qui concerne le franchissement de la topographie vallonnée du couloir, et en ce qui concerne l'atteinte des logements sur place. La charge automobile dans la traversée de l'agglomération de Eupen pourrait être diminuée de moitié (jusqu'à 8.000 véhicules / jour en moins).

Au centre d'Eupen, divers itinéraires automobiles ont déjà été testés, afin de venir à bout de la problématique du trafic interne externe et externe interne, ainsi que du trafic de transit passant par les rues du centre, souvent étroites (N 67 / N 68 / N 61 / N 620). Une route de contournement a été construite côté est d'Eupen (Frankendelle). L'itinéraire de ce contournement – comme celui du côté ouest d'Eupen (Rotenberg) passe par des tronçons de rues à habitations privées, qui, par principe, ne sont pas compatibles avec une telle charge automobile. D'autre part, la géométrie et le

relief de certains carrefours – par exemple Oestraße / Olengraben – les rendent presque impraticables pour des poids lourds A cause du nombre élevé des axes routiers traversant la ville du nord au sud, la qualité de vie et d'achat du centre d'Eupen est à améliorer. Vu le pronostic de doublement de la charge automobile de la zone artisanale élargie sur la route d'Herbesthal, et vu le trafic transfrontalier en développement sur la N 67 en direction de Monjoie, cette situation s'aggravera de manière sensible.

Vu ces faits, un délestage en charge automobile de la traversée de l'agglomération de Eupen est hautement recommandé, mais la recherche du tracé pourrait s'avérer compliquée. Il faut franchir deux collines, et deux vallées (fossé urbain et vallée de la Vesdre). D'autant plus que l'ouest d'Eupen, le Rotenberg, est entouré de logements privés. Le contournement planifié influencera surtout le développement du logement dans l'ouest d'Eupen. Cela engendrerait d'une part des restrictions en matière de construction de logement, et d'autre part, l'exploitation automobile de la zone artisanale Oestraße pourrait être nettement améliorée et en même temps, l'on pourrait établir une connexion avec la zone artisanale route de Herbesthal.

Analyse détaille des variantes du contournement

Pour la desserte de la nouvelle route en parallèle à la N61 pour le contournement en question, le plan de circulation d'Eupen prévoit deux points de départ

- de la rue Haute en direction de la rue Roereken
- de la rue Haute en direction de la rue Stockem

Cette partie de la desserte possible présente une construction dense de logement, avec la conséquence d'une expropriation coûteuse et des destructions, c'est pour cette raison que cette desserte ne nous semble pas recommandable.

Une autre possibilité serait une desserte de la route parallèle N 67 et du contournement sur la N 61, plus à l'ouest, en dehors de la zone de construction, au point K38 (voir Figure 3.1). Cette desserte va de pair avec l'aménagement d'un carrefour giratoire. Apparemment, cette zone est l'objet de projets de construction. Il faut veiller à ce qu'aucune occupation du sol ne soit autorisée dans cette zone, qui pourrait entraver la garantie du tracé du contournement proposé Eupen ouest. La politique communale actuelle en matière d'occupation du sol a déjà fortement entravé la possibilité de points desserte pour un éventuel contournement.

3 variantes se proposent pour une connexion possible (voir Figure 3.1):

Variante 1: partant du point K38, le long d'un chemin à travers «Hof Röreken», «Giesberg», «Chapelle N-D des Sept Douleurs», et le développement d'un petit pont sur la Vesdre. Desserte près du point K 13, sur la N 68. Cette variante prévoit la construction de deux carrefours giratoires (dessertes Oestraße et N 68)

Variante 2: partant du point K 38, plus à l'est, ensuite traversant le petit pont de la Vesdre, desserte de la N 68. Cette variante prévoit également la construction de deux carrefours giratoires (Oestraße et N 68).

Variante 3: partant de la rue Haute, contournant le groupe d'habitations Stockem, passant sur un viaduc (longueur 600 m) au-dessus du Waisenbüschchen et de la zone artisanale, desserte sur la N 68.

Tableau 3.19: Coût d'investissement estimé pour les variantes

	Longueur [km]	**Coût d'investissement estimé [million €]**
Variante 1	3,8	8,8
Variante 2	3,5	8,2
Variante 3	3,1	20,6

L'analyse de la faisabilité technique, financière, urbanistique et environnementale donne les résultats suivants:

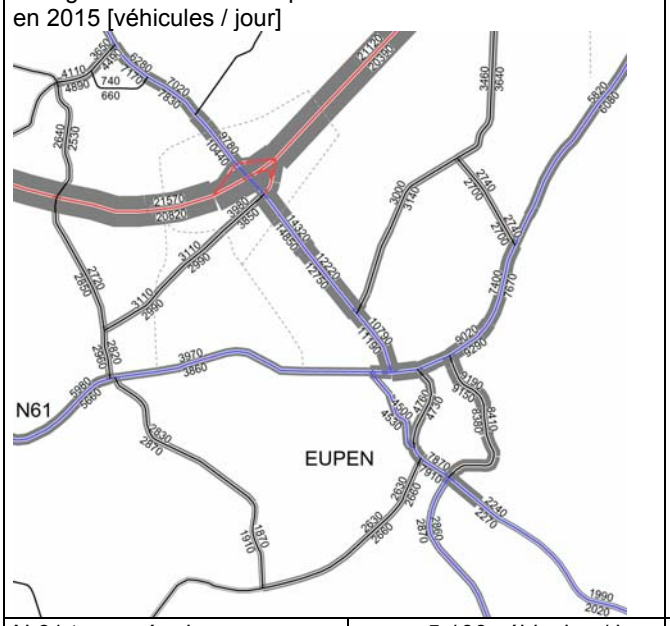
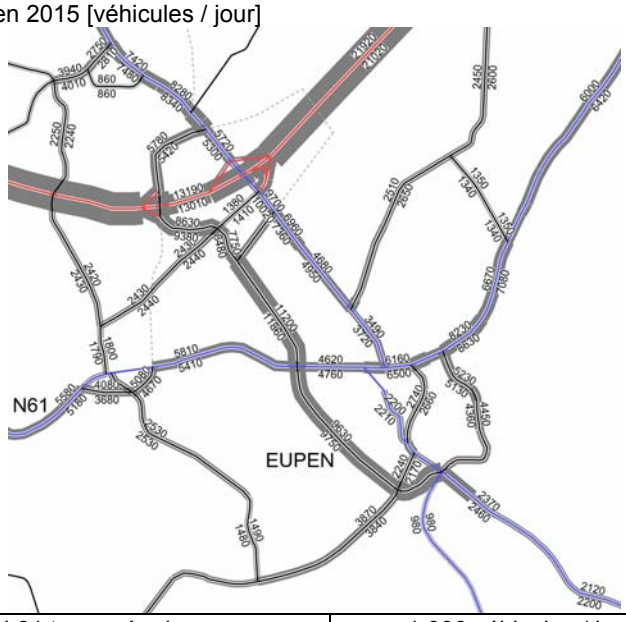
- Vu le coût élevé et les modifications significatives des constructions actuelles, la variante 3 est à exclure
- Par principe, les variantes 1 et 2 sont faisables.
- Vu le coût peu élevé et vu la compatibilité urbanistique et environnementale (entre autre à Cortenbach), la variante 2 est préférable.

Ces variantes réseau, et éventuellement d'autres variantes doivent être testées à l'aide d'un modèle de trafic, afin d'arriver à une solution optimale. La solution étudiée diminue la charge automobile à la traversée de l'agglomération de Eupen de moitié (jusqu'à 8.000 véhicules / jour en moins). La recherche du tracé devrait être entamée le plus tôt possible, car l'état de l'augmentation de la charge automobile prendra effet au plus tard lors de la construction de l'accès autoroutier Eupen ouest sur la N 67, et lors du développement de la zone artisanale route de Herbesthal. Pour les visiteurs et les riverains du centre d'Eupen, cette charge automobile est à considérer comme non acceptable.

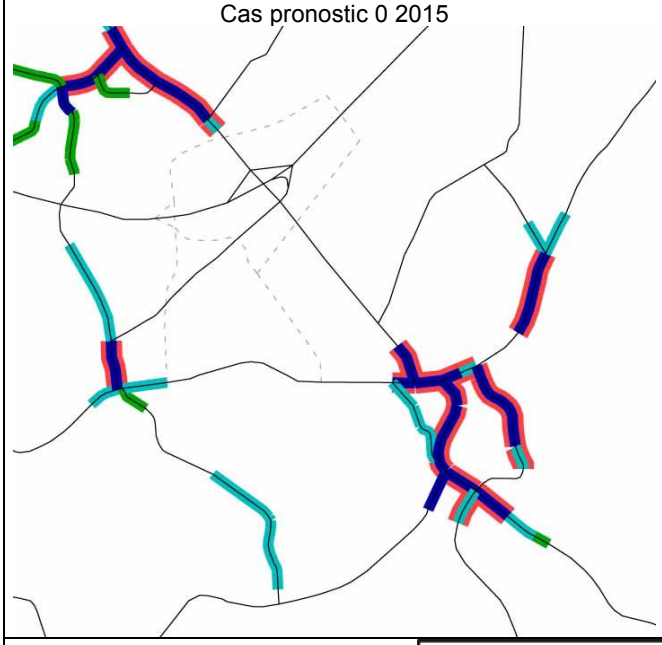
3.1.5.13 N 61 Contournement de Baelen

Le contournement proposé de Baelen passe au sud de l'agglomération de Baelen. Les dessertes à l'est et à l'ouest s'effectuent sur la N 61. Entre la route Jean XXIII et la rue de la Régence, la N 61 sera fermée au transport individuel, tandis que la possibilité de transit reste ouverte au transport public de proximité de personnes et aux cyclistes. Le contournement devrait délester l'agglomération de Baelen. En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

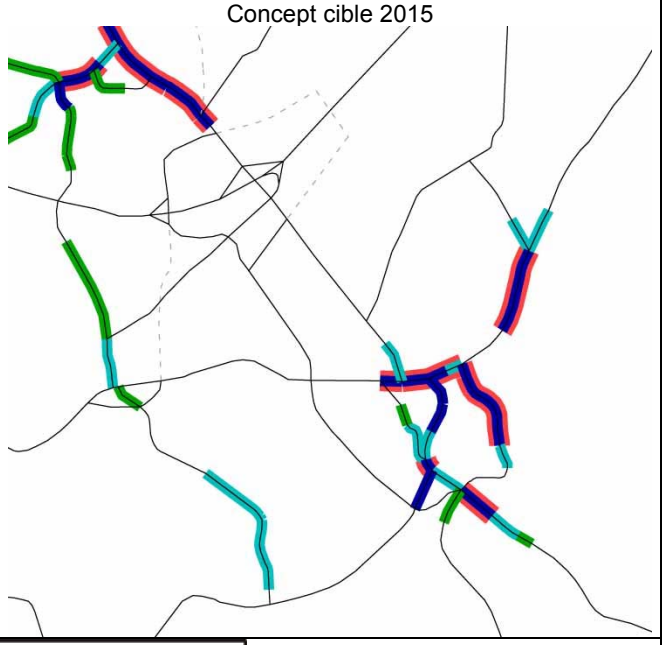
Tableau 3.20: N 61 Contournement Baelen

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
N 61 traversée de l'agglomération de Baelen route d'Eupen	5.100 véhicules / jour	N 61 traversée de l'agglomération de Baelen route d'Eupen	< 1.000 véhicules / jour
N 61n contournement de Baelen	-	N 61n contournement de Baelen	7.800 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015



Concept cible 2015



Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

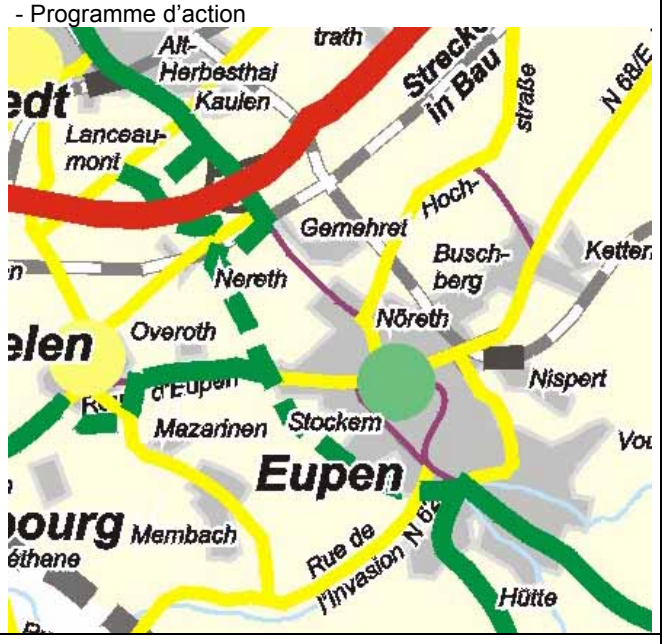
> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Le complément de réseau engendre un amendement dans le calcul du coût d'accident:
Diminution d'environ 0,1 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action



Coût d'investissement estimé, approx. 3,6 mio €

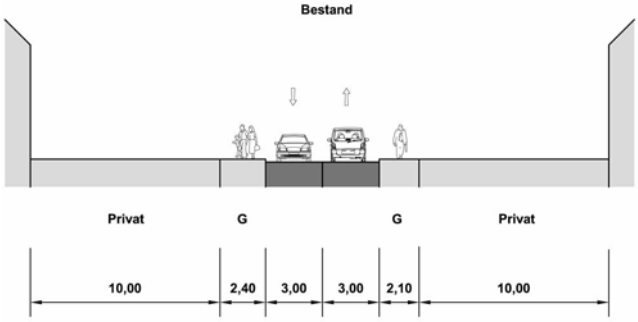
Statut de la mesure
Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières

Conflits potentiels d'utilisation

Conflits potentiels d'utilisation
- Nuisance sonore au sud de la limite de Baelen

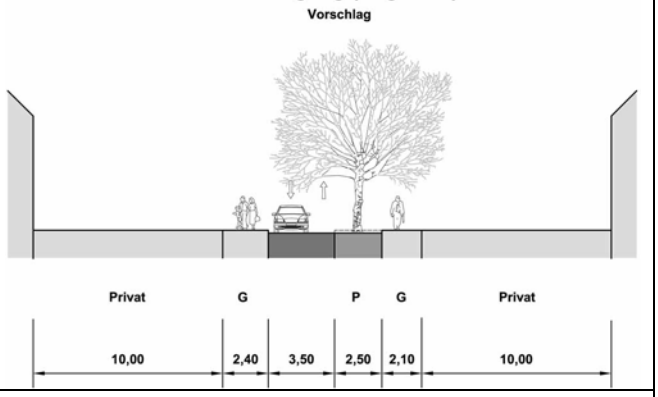
Espace routier - Cas pronostic 0

Baelen
N 61 Route d`Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang



Espace routier exemple Programme d'action

Baelen
N 61 Route d`Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang (Engstelle)



Numéro de la mesure dans le plan: 7.1

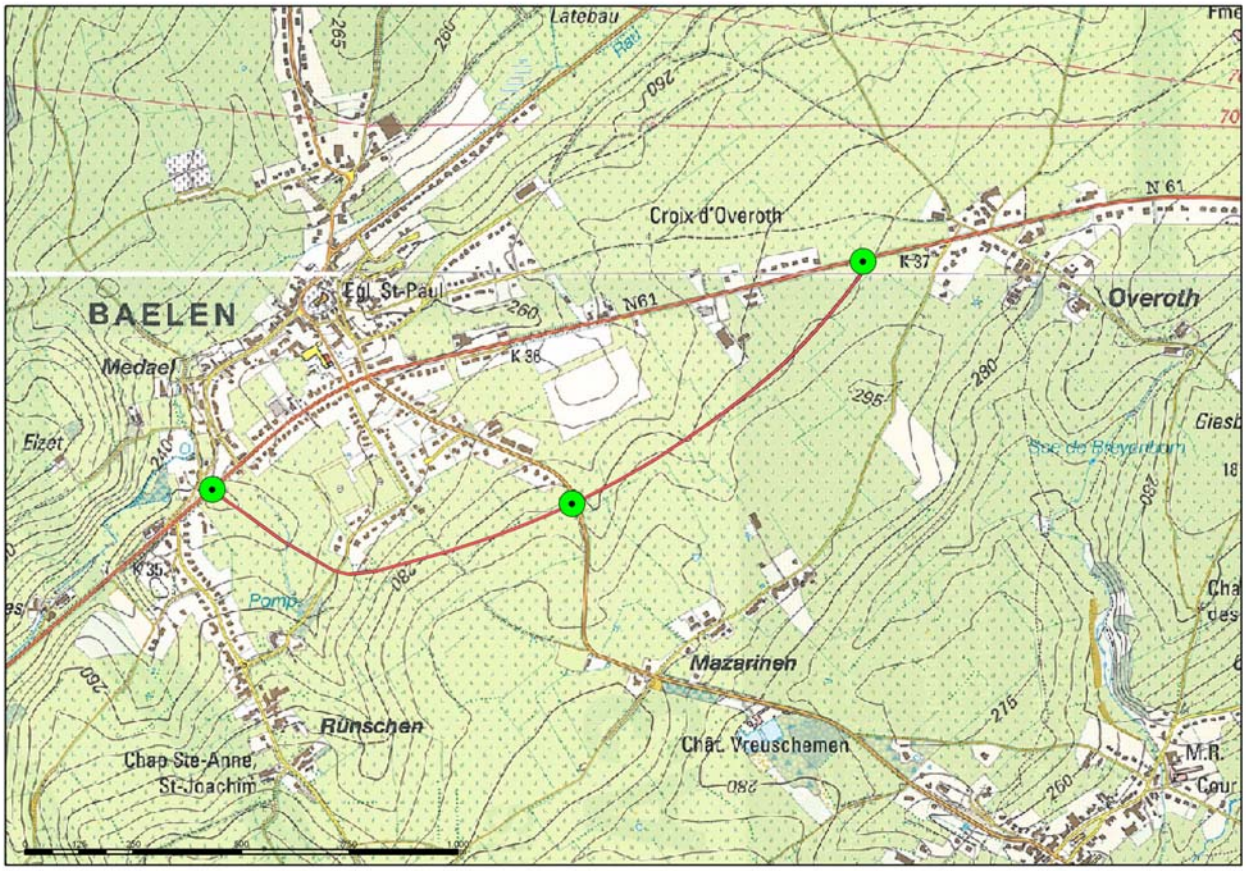


Figure 3.2: Variante de tracé possible pour le contournement proposé Baelen

Analyse détaillée du contournement

A l'ouest, le point de départ du contournement se trouve à proximité de la rue Runschen, ensuite, il passe au sud par la route Jean XXIII en direction de la N 61, avec la connexion à l'ouest de Overoth (voir Figure 3.3)

Les points de desserte du contournement à l'ouest, au sud et à sont à munir de carrefours giratoires adéquats. La longueur d'extension du contournement est d'environ 1,8 km.

Il faut explicitement insister sur le fait que dans le cadre d'un tel gabarit, l'effet de délestage est uniquement atteint lorsque l'on sépare le réseau du transport individuel dans la traversée d'agglomération. Des mesures dites douces, dont la limitation de vitesse à 30 km/h sur un tronçon de route…, engendrent seulement des effets marginaux de délestage en charge automobile dans la traversée d'agglomération de Baelen.

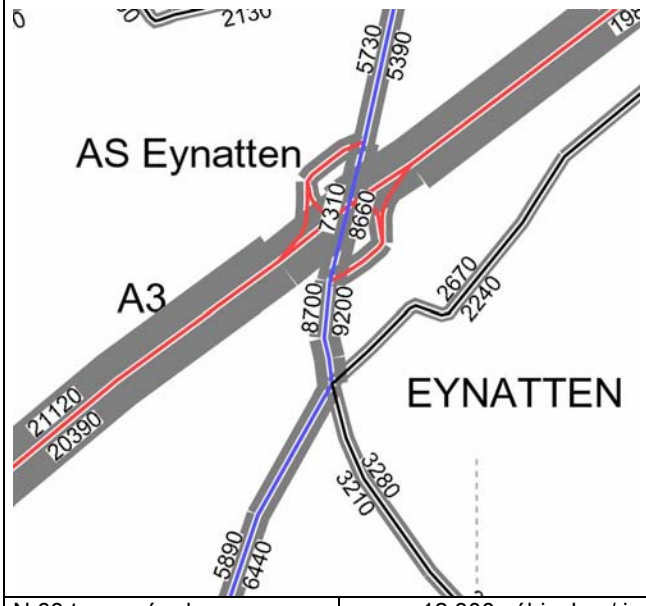
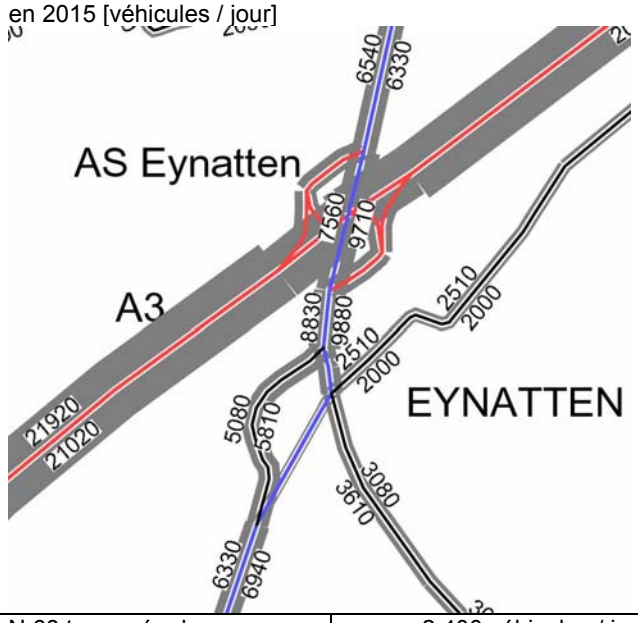
Vu ces faits, il faut considérer de manière critique, si une mesure drastique, qui limiterait le trafic au centre de l'agglomération (p. ex. la séparation du réseau transport individuel) est souhaitable et politiquement praticable. En cas de doute, il n'est plus recommandable de poursuivre le projet de contournement Baelen.

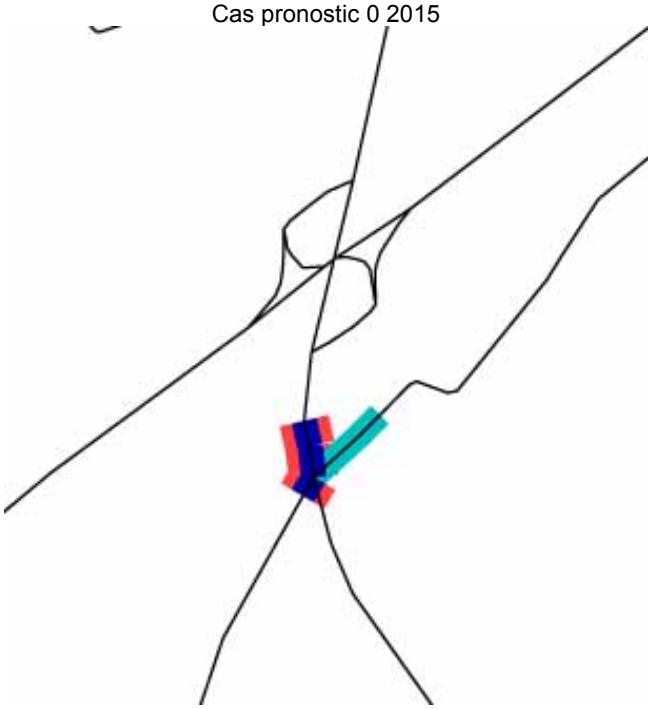
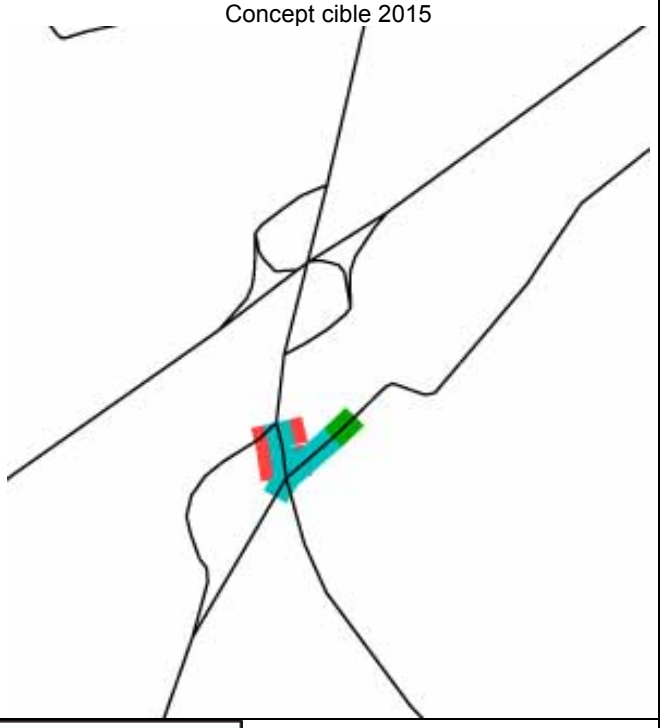
3.1.5.14 N 68 Contournement d'Eynatten

Le contournement planifié N 68 d'Eynatten prévoit de contourner l'agglomération Eynatten à l'ouest. Les dessertes s'effectuent au nord et au sud sur la N 68 route d'Aix-la-Chapelle / route d'Eupen. Le contournement planifié devrait délester la charge automobile relativement élevée de l'agglomération d'Eynatten (dans le cas pronostic, environ 12.300 véhicules / jour). En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre de l'extension / de la transformation de la N 68 entre Eupen et Aachen. Entre autres, il est prévu d'aménager des installations continues pour piétons et cyclistes.

Tableau 3.21: N 68 Contournement d'Eynatten

Charge automobile pronostic - cas 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
N 68 traversée de l'agglomération d'Eynatten route d'Eupen	12.300 véhicules / jour	N 68 traversée de l'agglomération d'Eynatten route d'Eupen	2.400 véhicules / jour
contournement d'Eynatten	-	contournement d'Eynatten	10.900 véhicules / jour

Cas pronostic 0 2015	Concept cible 2015
	

Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

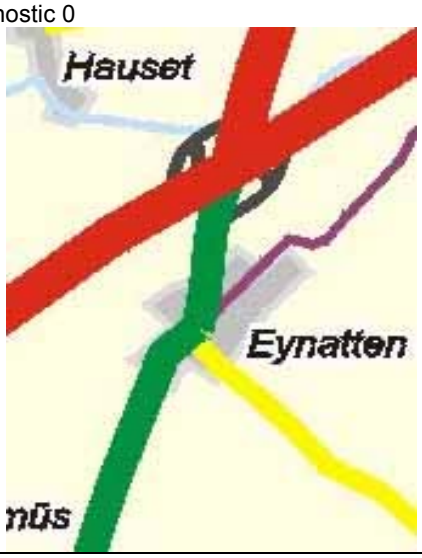
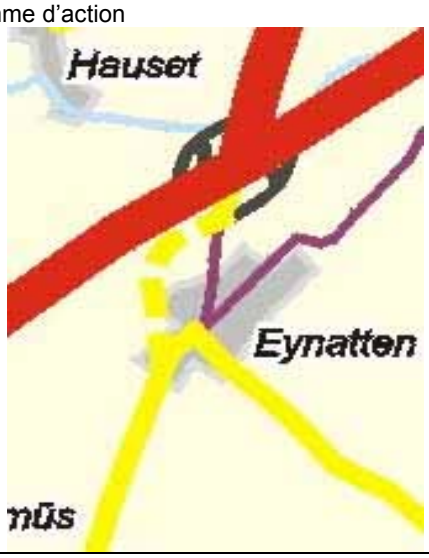
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

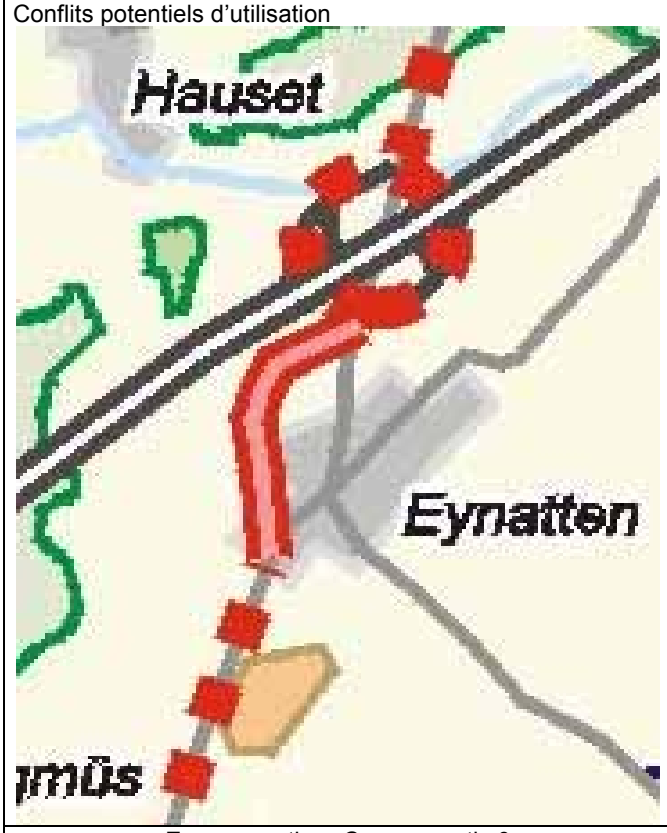
Amendement du coût d'accident par le complément de réseau:
Diminution d'environ 0,2 mio € par année

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action
	

Coût d'investissement estimé, approx. 4,4 mio €

Statut de la mesure
Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières

Conflits potentiels d'utilisation

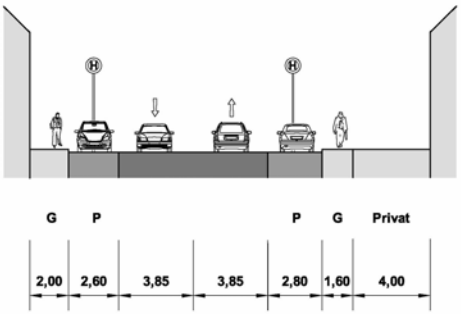


Conflits potentiels d'utilisation
- Nuisance sonore à la limite ouest d'Eynatten

Espace routier - Cas pronostic 0

Raeren-Eynatten
N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße

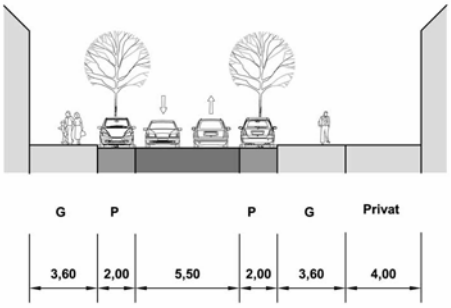
Bestand



Espace routier exemple Programme d'action

Raeren-Eynatten
N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße

Vorschlag



Numéro de la mesure dans le plan: 5.2

Figure 3.3: Variante de tracé possible pour le contournement proposé d'Eynatten

Le contournement planifié N 68 d'Eynatten ne présente pas de risques spécifiques en matière de conflits potentiels avec d'autres d'occupation du sol. Il est impossible de délester de façon significative la charge automobile dans la traversée de l'agglomération d'Eynatten (dans le cas pronostic, environ 9.900 véhicules / jour en moins).

Analyse détaillée du contournement

L'itinéraire du contournement part au sud-ouest du point K 5, en dehors de la zone construite, passe par la route de Hauset en direction nord, avec connexion à la N 68 au nord du supermarché Delhaize (voir Figure 3.2). Le carrefour avec la route de Hauset doit être développé et éventuellement muni d'une installation de signalisations lumineuses (+ radar).

Les points de desserte sud et nord du contournement doivent être munis de carrefours giratoires adéquats. La longueur de l'extension du contournement est d'environ 2.2 km.

Lors de l'élaboration du tracé, une des tâches primordiales consiste en la définition des points de desserte du contournement planifié, car les constructions continuent sur la N 68 au-delà du centre de l'agglomération d'Eynatten. Cette tendance, à savoir les constructions d'habitations le long d'une route régionale, ne correspond pas à une image ordonnée d'un développement de surface d'une commune. D'une part, le nombre élevé d'accès à la propriété riveraine, qui entrave considérablement l'efficacité d'une route (s'il s'agit d'une route de desserte, cet effet est certainement souhaitable). D'autre part, il sera de plus en plus difficile de trouver des brèches entre les bandes étroites d'habitations le long des routes, afin d'effectuer des liaisons avec d'autres routes. Dans le cas concret du contournement planifié N 68 d'Eynatten, cela peut amener de sérieux problèmes.

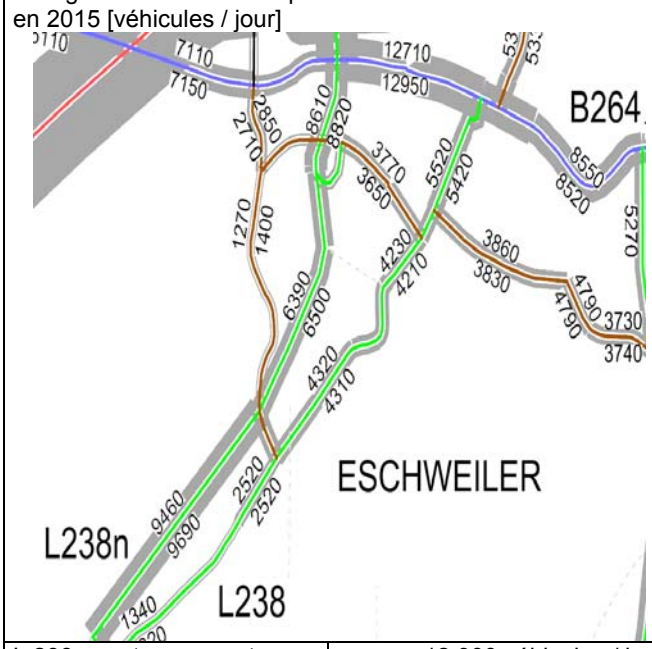
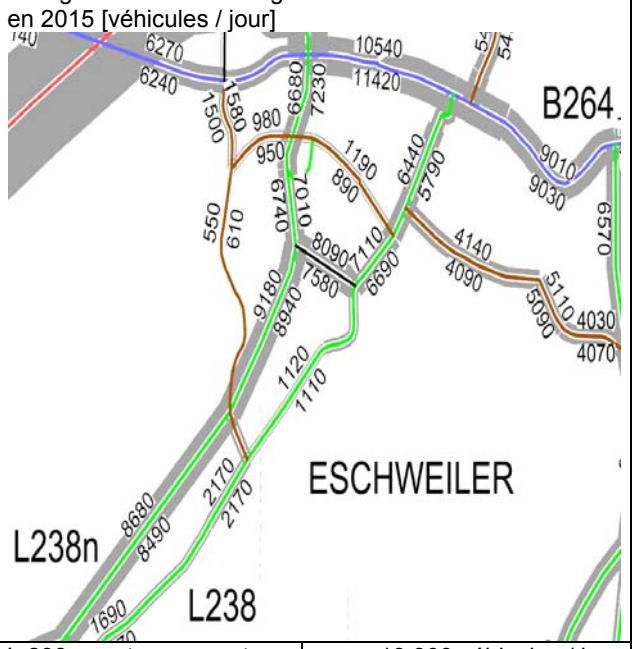
Vu l'effet de délestage en charge automobile, du potentiel de transformation libéré dans la traversée d'agglomération, et vu les risques pour l'environnement relativement bas, etc, cette mesure est à considérer comme recommandable.

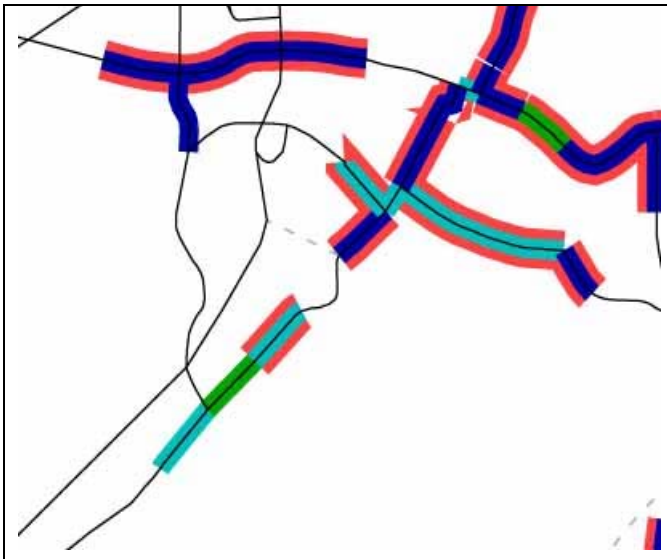
3.1.5.15 Liaison fonctionnelle L 238n – L 238alt au sud du point K 15 Odilienstraße

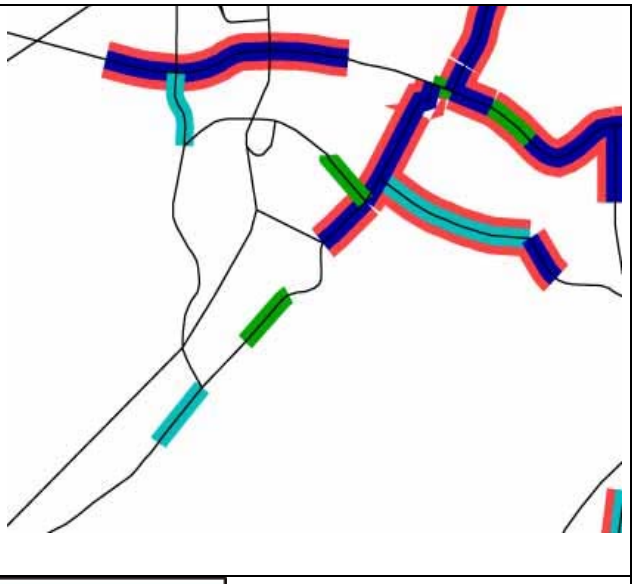
La liaison planifiée de la L 238n et de la L 238alt, au sud du point K 15 Odilienstraße prévoit de lier la L 238n en prolongement de la rue de Wattrelos en direction de Stolberg au sud de la ligne ferroviaire Aachen – Cologne, avec la L 238 Stich existante, afin de délester la Odilienstraße au K 15 au nord de la ligne de chemin de fer. En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre de la L 238n planifiée entre Eschweiler et Stolberg.

Tableau 3.22: Liaison fonctionnelle L 238n – L 238alt au sud du point K 15 Odilienstraße

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
L 238n contournement d'Eschweiler	12.900 véhicules / jour	L 238n contournement d'Eschweiler	13.800 véhicules / jour
Liaison fonctionnelle L 238n – L 238alt	-	Liaison fonctionnelle L 238n – L 238alt	15.700 véhicules / jour
L 238 traversée de l'agglomération de Stich	8.400 véhicules / jour	L 238 traversée de l'agglomération de Stich	4.200 véhicules / jour
K 15 traversée de l'agglomération de Eschweiler Odilienstraße	7.400 véhicules / jour	K 15 traversée de l'agglomération de Eschweiler Odilienstraße	2.100 véhicules / jour
B 264 traversée de l'agglomération de Eschweiler Aachener Straße	25.700 véhicules / jour	B 264 traversée de l'agglomération de Eschweiler Aachener Straße	22.000 véhicules / jour





Pollution sonore et atmosphérique

Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht

Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journaliére / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

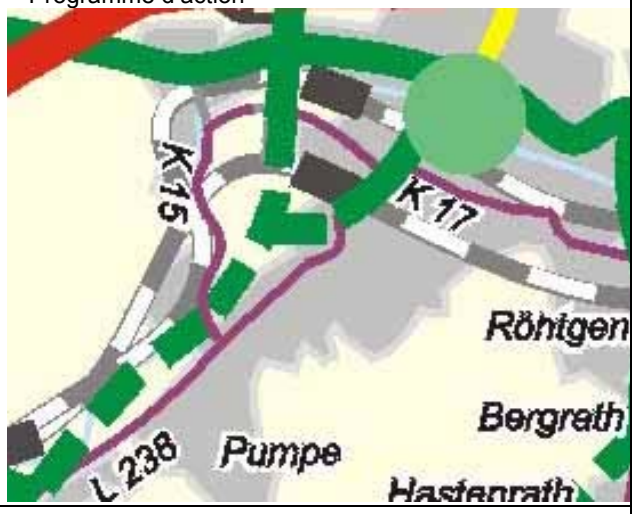
> 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-belastungen

Amendement du coût d'accident par le complément de réseau:
Diminution d'environ 0,3 mio € par année

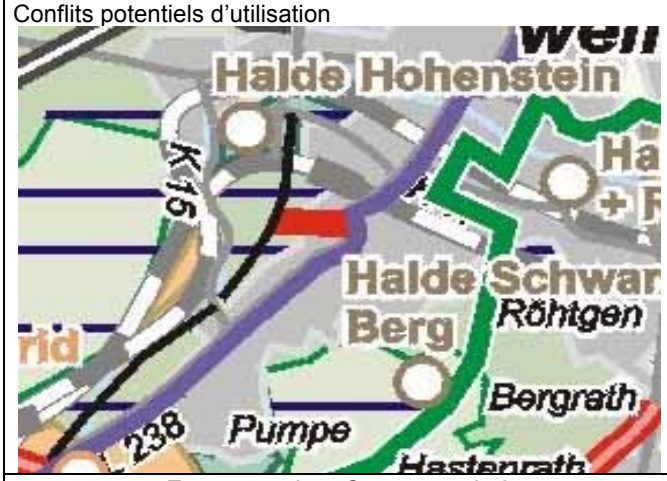
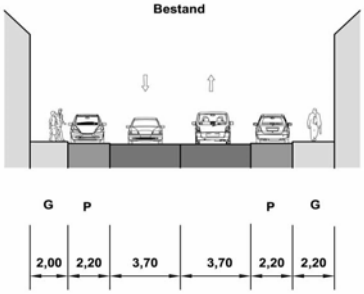
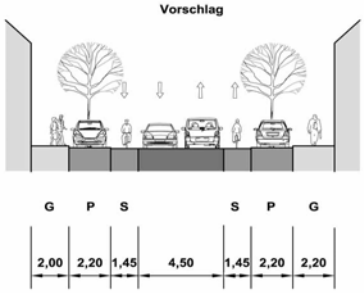
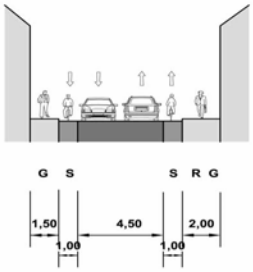
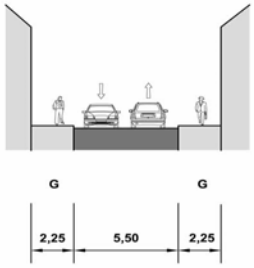
Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Cas pronostic 0

Configuration fonctionnelle du réseau routier
- Programme d'action



Coût d'investissement estimé, approx. 0,96 mio €

Statut de la mesure
Programme d'action du plan de mobilité aux Trois Frontières

Conflits potentiels d'utilisation  	Conflits potentiels d'utilisation - Nuisance sonore dans la zone autour de la Konkordiastraße - Atteinte de la qualité et sécurité du trafic par la liaison fonctionnelle supplémentaire à la route dégagée
Espace routier - Cas pronostic 0 **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** Bestand  	Espace routier exemple Programme d'action **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** Vorschlag 
Eschweiler-Zentrum **K 17 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** Bestand  	**Eschweiler-Zentrum** **K 17 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** Vorschlag 
Numéro de la mesure dans le plan: 13.1	

La liaison fonctionnelle planifiée L 238n – L 238alt au sud du point K 15 Odilienstraße, ne présente pas de risque particulier concernant d'autres occupations du sol. Les charges automobiles de la traversée de l'agglomération de Stich et au point K 15 Odilienstraße peuvent nettement être diminuées (dans le cas pronostic, diminution d'environ 4.200 véhicules / jour, à savoir 5.300 véhicules / jour). Il faut également signifier un léger délestage de la B 264 Aachener Straße (dans le cas pronostic, la diminution est d'environ 3.700 véhicules / jour).

Lors de l'étude du tracé, il faut veiller à ne pas charger d'avantage la zone Konkordiastraße (p. ex. par des émissions sonores), et à créer en même temps une desserte efficace de la liaison fonctionnelle sur la L 238n, et sur la L 238alt Stich.

Vu l'effet du délestage en charge automobile, vu le potentiel de transformation libéré dans la traversée de l'agglomération de Stich et Odilienstraße, et vu les risques relativement minimes pour l'environnement, etc., cette mesure est à considérer comme recommandable. Etant donné que la

Odilienstraße a été aménagée récemment, un second aménagement n'est pas prévu avant l'an 2015.

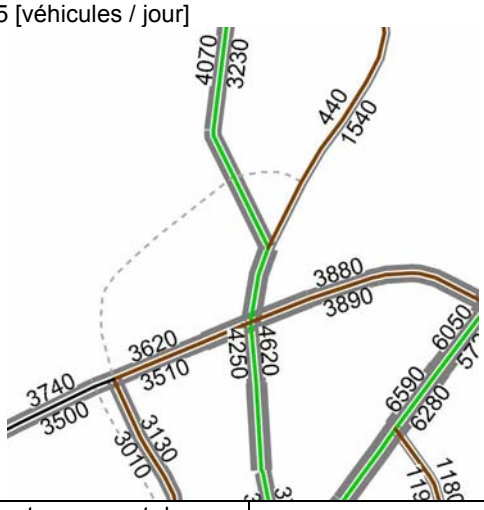
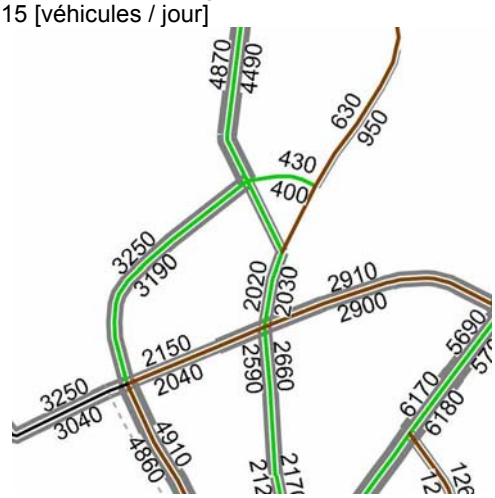
Il est prévu de subdiviser la Odilienstraβe selon le principe cible de 'la répartition fonctionnelle du réseau routier'. Vu la B 264 adjacente au nord, cette subdivision aurait été possible, même sans construction de la liaison L 238n – L 238ancien, au sud du point K 15, Odileinstraβe.

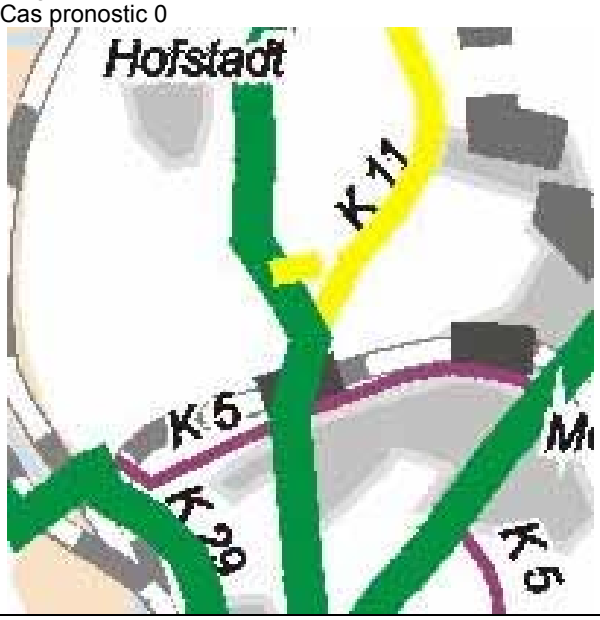
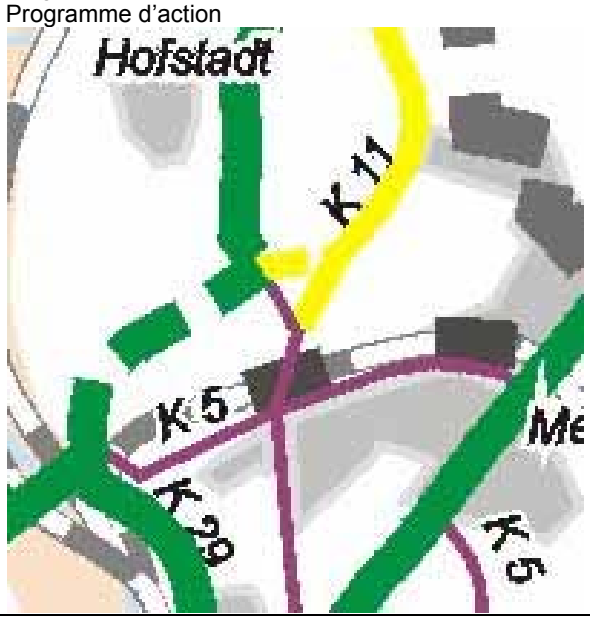
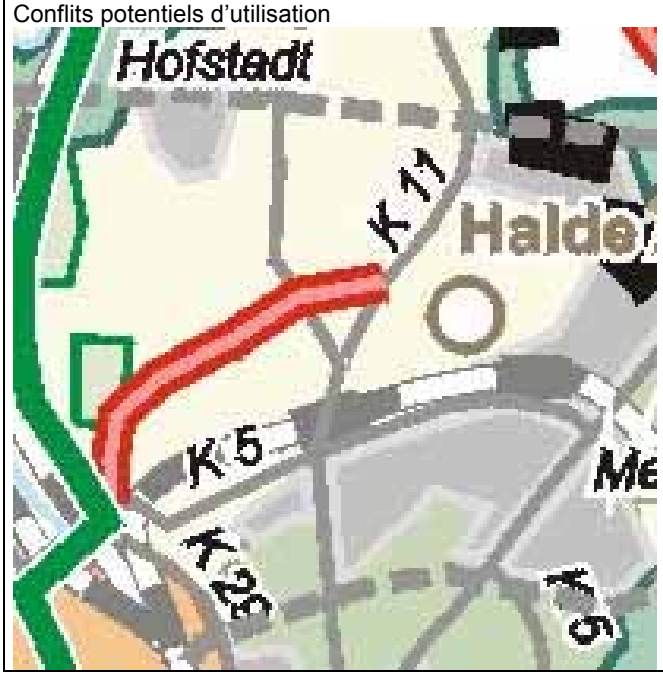
3.1.5.16 L 47 contournement de Merkstein

Le contournement planifié L 47 de Merkstein prévoit de contourner le quartier ouest de Merkstein par le nord. Les dessertes s'effectuent à l'ouest au K 5 Kirchrather Straße, et au nord à la L 47 Hofstadter Straße, ainsi qu'au K 11 Sebastianusstraße. Le contournement planifié devrait délester le quartier ouest de Merkstein (L 47 Willibrordtsraße, K 5 Kirchrather Straße). En même temps, l'espace de transition ainsi créé pourrait servir à l'amélioration de la situation du trafic piétons et cyclistes.

Cette mesure doit être considérée dans le cadre du prolongement planifié de la L 240, à savoir L 42n contournement Scherpenseel / desserte Buitenring Parkstad Limburg.

Tableau 3.23: L 47 Contournement de Merkstein

Charge automobile - Cas pronostic 0 en 2015 [véhicules / jour]		Charge automobile - Programme d'action en 2015 [véhicules / jour]	
			
L 47n contournement de Merkstein	-	L 47n contournement de Merkstein	6.400 véhicules / jour
L 47 traversée de l'agglomération de Merkstein Willibrordstraße (au nord de la Kirchratherstraße)	9.200 véhicules / jour	L 47 traversée de l'agglomération de Merkstein Willibrordstraße (au nord de la Kirchratherstraße)	4.000 véhicules / jour
L 47 traversée de l'agglomération de Merkstein Willibrordstraße (au sud de la Kirchratherstraße)	8.900 véhicules / jour	L 47 traversée de l'agglomération de Merkstein Willibrordstraße (au sud de la Kirchratherstraße)	5.200 véhicules / jour
K 5 traversée de l'agglomération de Merkstein Kirchratherstraße	7.100 véhicules / jour	K 5 traversée de l'agglomération de Merkstein Kirchratherstraße	4.200 véhicules / jour

Configuration fonctionnelle du réseau routier - Cas pronostic 0  	Configuration fonctionnelle du réseau routier - Programme d'action 
Coût d'investissement estimé, approx. 3,8 mio €	
Statut de la mesure Etude globale de transport intégrée NRW	
Conflits potentiels d'utilisation  	Conflits potentiels d'utilisation - Couloir en proximité de la zone verte régionale Wurmtal (protection de la nature, à savoir loisir paysager) - Itinéraire de la zone verte (projet Eurégional 2008) et du tracé ferroviaire (Euregiobahn) dans la zone de carrefour des dessertes au point K 5 Kirchrather Straße - Nuisance sonore à la limite nord de Merkstein

Le contournement planifié L 47 Merkstein ne présente pas de risques spécifiques concernant d'autres occupations du sol. La charge automobile de la traversée de l'agglomération de Merkstein pourrait nettement être diminuée de façon ponctuelle (dans le cas pronostic, jusqu'à environ 5.200 véhicules / jour en moins). Par contre, la liaison entre la L 47 Hofstadter Straße et le point K 11 Sebastianusstraße n'est presque pas utilisée, environ 1.000 véhicules / jour.

Comparée aux coûts d'investissement estimés, l'effet de délestage de la charge automobile du contournement L 47 Merkstein se concentre sur une zone restreinte, autour du carrefour L 47 Willibrordstraße / K 5 Kirchrather Straße, même si ces délestages peuvent et devraient être utilisés pour une réaffectation de l'espace routier dans le quartier ouest de Merkstein.

Aussi, avec le prolongement de la L 240; le contournement L 47 Merkstein peut être considéré en tant que développement stratégique du réseau routier, car il permet l'aménagement futur d'une liaison nord-sud directement compatible, c'est à dire presque sans besoin de construction d'infrastructure, entre le centre de Herzogenrath (Bicherouxstraße) et Übach-Palenberg, ou le Selfkant.

Vu l'effet de délestage de la charge automobile, vu le potentiel de transformation libéré dans la traversée d'agglomération, et vu les risques relativement minimes pour l'environnement, etc, cette mesure est à considérer comme recommandable. Le rapport entre le délestage en charge automobile des divers tronçons de routes, et le volume du coût d'investissement estimé ne plaide pas en faveur de la priorité de la mesure. Néanmoins, selon les calculs effectués, l'on ne peut renoncer à la liaison fonctionnelle supplémentaire enter la L 47 Hofstadter Straße et le point K 11 Sebastianusstraße.

3.1.6 Réfection de la route

Dans la zone d'étude restreinte, l'état du réseau routier a été répertorié selon une méthode uniforme, utilisée de part et d'autre des frontières (voir Tableau 3.24).

Tableau 3.24: Estimation de l'état du réseau routier

Etat de la route / accotement	Explications
Bon	Généralement aspérités faibles
	S'il y a entretien continu, il engendre une amélioration de l'état de la route
Moyen	Ornières de voie visibles (peu profondes)
	Généralement aspérités moyennes
Médiocre	Ornières de voie profondes
	Nids de poule
	Grandes aspérités / arêtes

Pour le programme d'action du plan de mobilité, les priorités ont été établies selon la clé de répartition dans Tableau 3.25. De ce fait, les chaussées ayant une fonction de liaison à grande distance ou régionale devraient être en bon état. Par exemple, un bon état des routes a entre-temps été établi sur la E 40 entre Eupen et le passage frontière de Lichtenbusch. Afin de garantir une sécurité routière acceptable et d'éviter des dégâts graves de la totalité de l'infrastructure de la chaussée, il est recommandé de réparer les tronçons en mauvais état indépendamment de leur fonction de liaison.

Tableau 3.25: Critères pour l'établissement du concept d'action réfection de la route

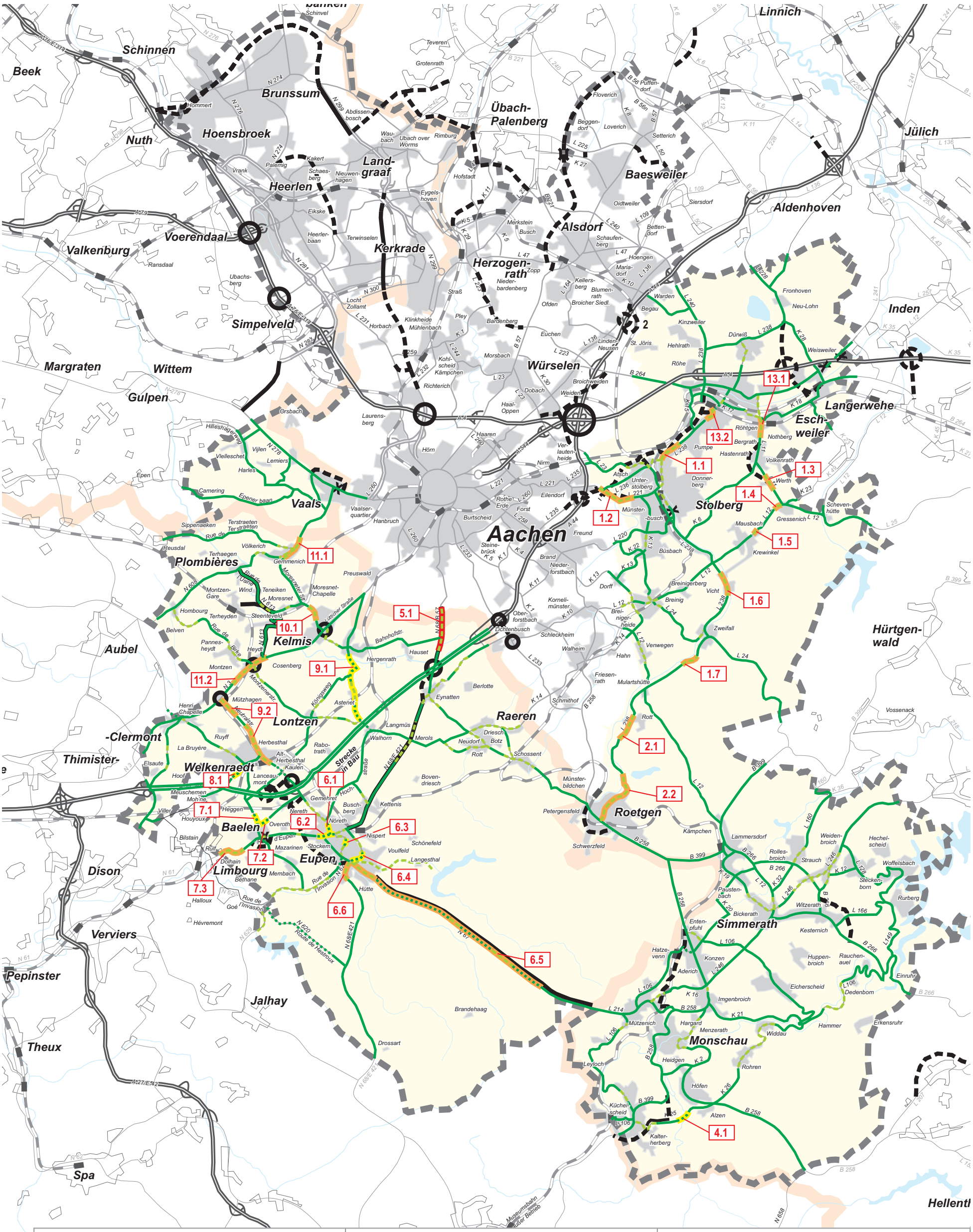
Fonction de liaison	Analyse de l'état de la route – (critère pour la réparation)	Priorité de la réparation
à grande distance	moyen	haute
	mauvais	
régional	moyen	moyenne
	mauvais	
à courte distance	mauvais	basse
local	mauvais	basse

En règle générale, des mesures de réparation de la route peuvent être mises en œuvre à courte échéance. Le volume du programme d'action de réfection de la route tiens compte d'environ 3,2 mio € pour la réfection d'environ 44 km de tronçons de routes (voir Tableau 3.26).

Tableau 3.26: Coût d'investissement du programme d'action de réfection de la route

	Coût d'investissement [mio €]			Longueur tronçons [km]		
	Belgique	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Allemagne	Pays-Bas
Somme	2,44	0,73	-	30	15	-

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



Programme d'action
Etat des routes

Situation existante:
- Bon
- Moyen
- Mauvais

Instandsetzung:
- Priorité haute
- Priorité moyenne
- Priorité basse
- 15.5 N° de la action

- Aménagement réseau
- Réaménagement nouveau réseau
- Réaménagement carrefour
- Ré- / Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- X Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Inventaire:
- Autoroute
- B/N/... Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Doelconcept
Staat van onderhoud straten

Bestand:
- Goed
- Gemiddeld
- Slecht

Herstelling weg:
- Hoog Prioriteit
- Matig Prioriteit
- Laag Prioriteit
- 15.5 Actiennummer

- Relevante aanvulling of onderbreking van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- X MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeksgebied

Bestand:
- Autosnelweg
- B/N/... Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Zielkonzept
Straßenzustand

Bestand:
- Gut
- Mittel
- Schlecht

Instandsetzung:
- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität
- 15.5 Nummer der Maßnahme

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- X MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Bestand:
- Autobahn
- B/N/... Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 17)]

4 Transport public

4.1 Bases

A l'origine, et comme le transport public régional par bus et par train devrait être étudié dans le cadre du plan de mobilité de proximité eurégionale, actuellement en traitement, le programme de travail du présent plan de mobilité devait se limiter principalement au réseau de transport public de proximité sur routes dans la zone d'étude restreinte. Au cours du traitement, l'on s'est rendu compte que d'un point de vue planification, une telle séparation n'est pas praticable et peu crédible auprès des partenaires de la planification. Selon les principes de base pour le développement d'un réseau de transport public de proximité dans l'Eurégio, dans le cadre du présent plan de mobilité, l'on développa également un programme d'action pour l'offre en transport public de proximité en circulation à grande vitesse, qui est à même d'intégrer le programme d'action pour l'offre en transport public de proximité de la zone d'étude restreinte, tout en tenant compte des planifications très concrètes, comme par exemple du développement de la Euregiobahn.

Comme pour la méthode appliquée au trafic automobile, le besoin d'action dans le transport public peut être déduit des analyses de la phase 1, et des objectifs de la phase 2. Ces objectifs ont été accordés avec les objectifs eurégionaux à courte distance. Tout comme pour le trafic automobile, une autre base de la planification est constituée par le concept des pôles, et des axes de développement. Dans le cadre du présent plan de mobilité, les mesures proposées pour le transport public de proximité se réfèrent à des jours ouvrables moyens.

4.2 Programme d'action

Contrairement au trafic automobile, l'offre en transport public de proximité est surtout très réduite quant au passage des frontières. Dans la zone d'étude, voici des exemples:

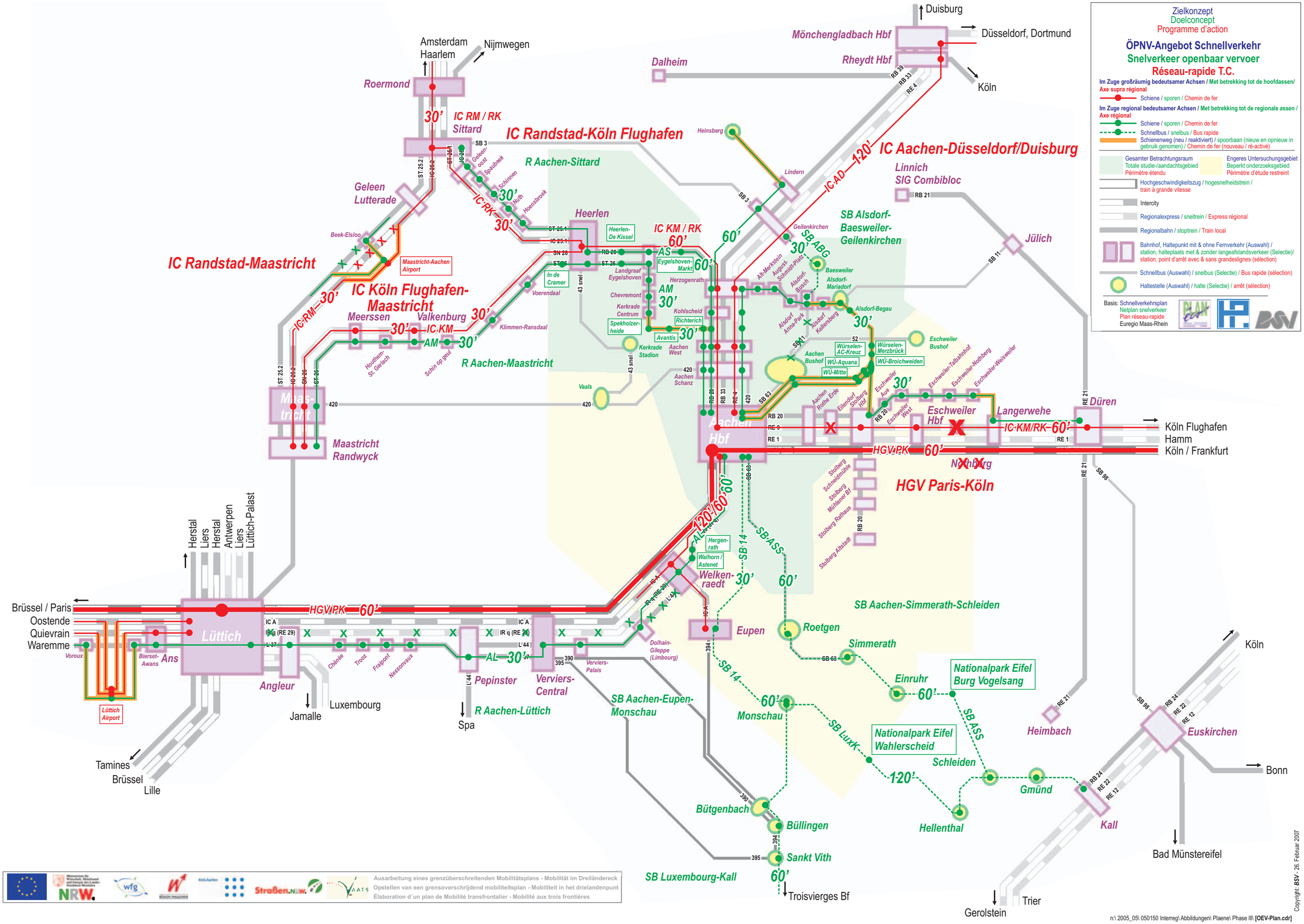
- Pas de liaison ferroviaire directe entre les Pays-Bas (Parkstad Limburg, Maastricht, Eindhoven etc.) et l'Allemagne (Aachen, Düsseldorf, Cologne)
- Pas de gares d'arrêt aux aéroports importants de l'Eurégio Meuse-Rhin (Maastricht-Aachen Airport, Liège Airport)

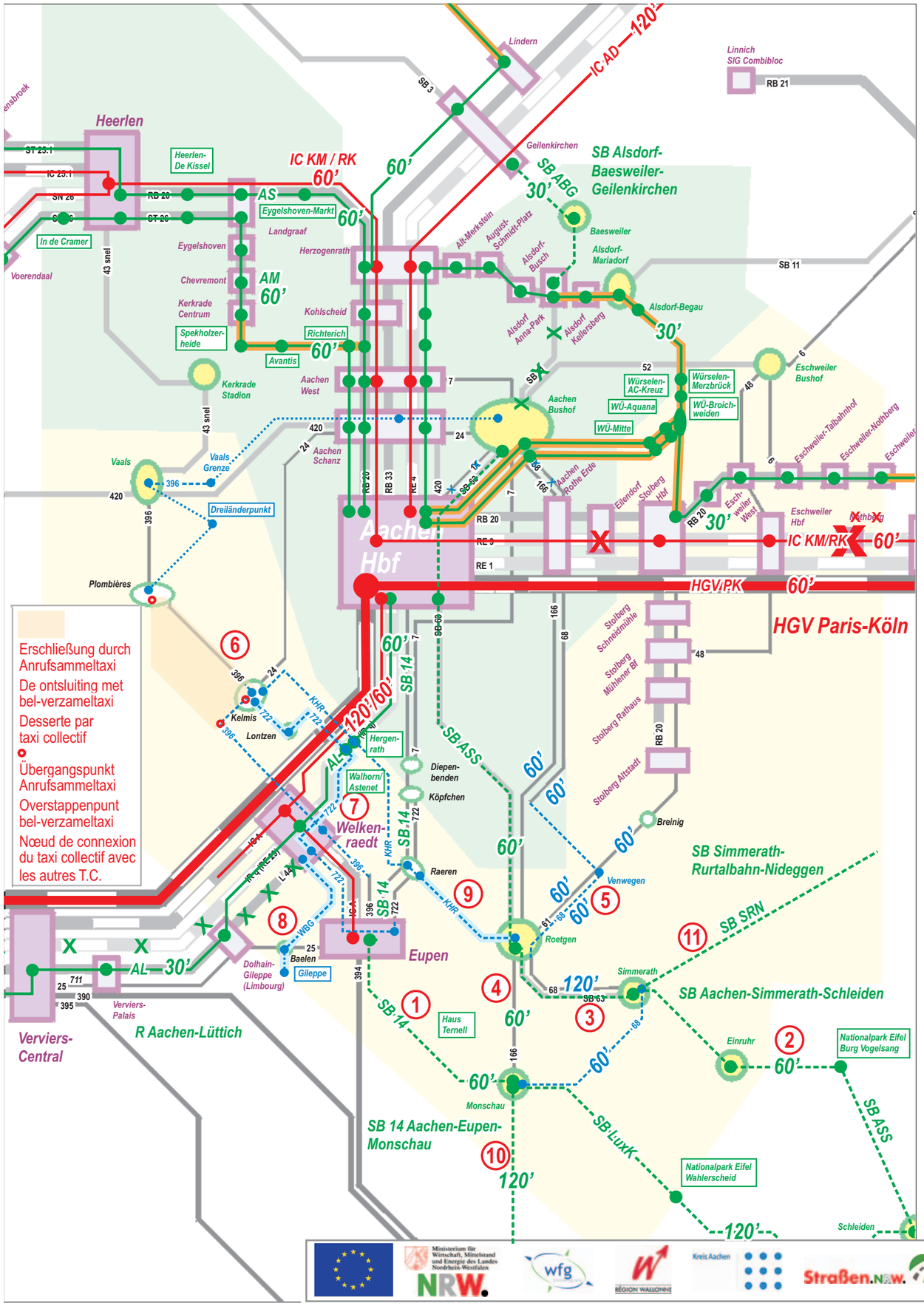
Mis à part quelques exceptions (ligne 420), il n'existe aucune liaison transfrontalière de bus directe.

Le programme d'action pour l'offre en transport public direct de proximité renforce surtout le réseau direct transfrontalier, par les moyens comme suit:

- Augmentation de la cadence de 120 à 60 minutes pour le transport à grande vitesse
- Introduction de liaisons ferroviaires rapides entre Aachen / Cologne et Maastricht / Randstad
- Aménagement de gares ferroviaires supplémentaires avec une importance transfrontalière (p. ex. Maastricht-Aachen Airport, Liège Airport)
- Elargissement de l'offre en transport ferroviaire régional entre la Städteregion Aachen, la Parkstad Limburg et la province de Liège (p. ex. augmentation de la cadence entre Aachen et Liège, de 120 à 60 minutes)
- Elargissement du réseau de bus rapides transfrontaliers entre la Städteregion Aachen et la partie belge de la zone d'étude (p. ex. bus rapide 14 Aachen – Eupen – Monjoie, bus rapide ASS Aachen – Simmerath – Schleiden etc.)

Les différentes mesures de l'offre de transport public de proximité de la zone d'étude restreinte ont été adaptées à l'offre de transport public rapide de proximité de personnes.


Zielkonzept
Doelconcept
Programme d'action
ÖPNV-Angebot Schnellverkehr
Snelverkeer openbaar vervoer
Réseau-rapide T.C.
Im Zuge großräumig bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de hoofdassen/ Axe supra régional
Schiene / sporen / Chemin de fer
Im Zuge regional bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de regionale assen / Axe régional
Schiene / sporen / Chemin de fer
Schnellbus / snelbus / Bus rapide
Schienenweg (neu / reaktiviert) / spoorbaan (nieuw en opnieuw in gebruik genomen) / Chemin de fer (nouveau / ré-activé)
Gesamter Betrachtungsraum
Totale studie-/aandachtsgebied
Périmètre étendu
Engeres Untersuchungsgebiet
Beperkt onderzoeksgebied
Périmètre d'étude restreint
Hochgeschwindigkeitszug / hogesnelheidstrein / train à grande vitesse
Intercity
Regionalexpress / sneltrein / Express régional
Regionalbahn / stoptrein / Train local
Bahnhof, Haltepunkt mit & ohne Fernverkehr (Auswahl) / station, halteplaats met & zonder langeafstandsverkeer (Selectie)/ station, point d'arrêt avec & sans grandeslignes (sélection)
Schnellbus (Auswahl) / snelbus (Selectie) / Bus rapide (sélection)
Haltestelle (Auswahl) / halte (Selectie) / arrêt (sélection)
Basis: Schnellverkehrsplan
Netplan snelverkeer
Plan réseau-rapide
Euregio Maas-Rhein
Amsterdam
Haarlem
Nijmwegen
Roermond
IC RM / RK
Sittard
IC Randstad-Köln Flughafen
R Aachen-Sittard
Geleen
Lutterade
Beek-Elsloo
IC Randstad-Maastricht
Maastricht-Aachen Airport
IC Köln Flughafen-Maastricht
Meerssen
Valkenburg
Houthem-St. Gerlach
Schin op geul
R Aachen-Maastricht
Maastricht
Maastricht Randwyck
Heerlen
Heerlen-De Kissel
IC KM / RK
Eygelshoven-Markt
Landgraaf Eygelshoven
In de Cramer
Voerendaal
Klimmen-Ransdaal
Chevremont
Kerkrade Centrum
Spekholzer-heide
Kerkrade Stadion
Aachen West
Aachen Schanz
Vaals
Dalheim
Mönchengladbach Hbf
Rheydt Hbf
Duisburg
Düsseldorf, Dortmund
Köln
Heinsberg
Lindern
IC Aachen-Düsseldorf/Duisburg
Linnich
SIG Combibloc
SB Alsdorf-Baesweiler-Geilenkirchen
Geilenkirchen
Baesweiler
Alsdorf-Mariadorf
Alsdorf-Begau
Jülich
Würselen-AC-Kreuz
Würselen-Merzbrück
WÜ-Aquana
WÜ-Mitte
WÜ-Broichweiden
Aachen Bushof
Eschweiler Bushof
Eschweiler Hbf
Langerwehe
Düren
Aachen Hbf
Köln Flughafen
Hamm
Köln / Frankfurt
HGV/PK
Nothberg
HGV Paris-Köln
Stolberg
Hergen-rath
Walhorn / Astenet
Welken-raedt
Eupen
Dolhain-Gileppe (Limbourg)
SB Aachen-Simmerath-Schleiden
Roetgen
Simmerath
Einruhr
Nationalpark Eifel Burg Vogelsang
Nationalpark Eifel Wahlerscheid
Schleiden
Gmünd
Heimbach
Euskirchen
Kall
Bonn
Bad Münstereifel
Köln
Trier
Gerolstein
Brüssel / Paris
Oostende
Quievrain
Waremme
Herstal
Liers
Herstal
Antwerpen
Liers
Lüttich-Palast
Lüttich
Voroux
Bierset-Awans
Ans
Lüttich Airport
Angleur
Jamalle
Luxembourg
Chênée
Trooz
Fraipont
Nessonvaux
Pepinster
Spa
R Aachen-Lüttich
Verviers-Central
Verviers-Palais
SB Aachen-Eupen-Monschau
Monschau
Bütgenbach
Büllingen
Sankt Vith
Troisvierges Bf
SB Luxembourg-Kall
Tamines
Brüssel
Lille
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
Copyright: BSV - 26. Februar 2007
n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [OEV-Plan.cdr]



Zielkonzept
Doelconcept
Programme d'action
ÖPNV-Angebot/Openbaar vervoer/Réseau T.C.

Im Zuge großräumig bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de hoofdassen/ Axe supra régional

- Schiene / sporen / Chemin de fer

Im Zuge regional bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de regionale assen / Axe régional

- Schiene / sporen / Chemin de fer
- Schnellbus / snelbus / Bus rapide
- Schienenweg (neu / reaktiviert) / spoorbaan (nieuw en opnieuw in gebruik genomen) / Chemin de fer (nouveau / ré-activé)
- Linienbus / lijn bus / Bus de ligne
- Sonderverkehr an Wochenenden/Feiertagen / Extra verkeer op het weekend/feestdagen / Transport spécial uniquement le Week-end/jours fériés
- (teilweise) Taxibusbetrieb / (gedeeltelijk) bedrijf van en taxibus/ Service taxi

Gesamter Betrachtungsraum / Totale studie-/aandachtsgebied / Périmètre étendu

Engeres Untersuchungsgebiet / Beperkt onderzoeksgebied / Périmètre d'étude restreint

- Hochgeschwindigkeitszug / hogesnelheidstrein / train à grande vitesse
- Intercity
- Regionalexpress / sneltrein / Express régional
- Regionalbahn / stoptrein / Train local
- Bahnhof, Haltepunkt mit & ohne Fernverkehr (Auswahl) / station, halteplaats met & zonder langeafstandsverkeer (Selectie)/ station, point d'arrêt avec & sans grandeslignes (sélection)
- Schnellbus (Auswahl) / snelbus (Selectie) / Bus rapide (sélection)
- Haltestelle (Auswahl) / halte (Selectie) / arrêt (sélection)

Basis: Schnellverkehrsplan
Netplan snelverkeer
Plan réseau-rapide
Euregio Maas-Rhein

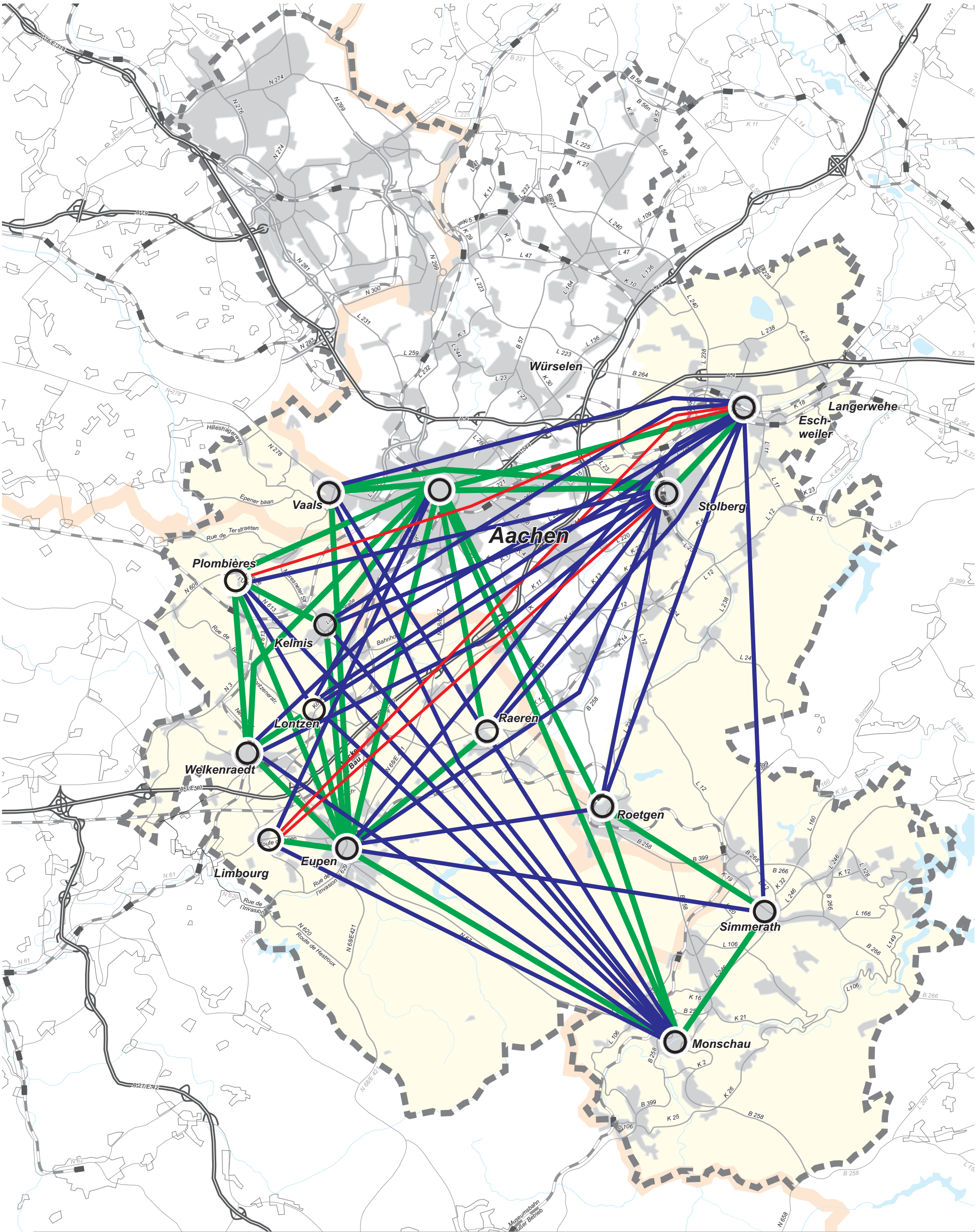
6	Jülich - Dürwiß - Eschweiler Talbahnhof
7	Laurensberg - Aachen Bushof - Diepenbenden
SB 14	Aachen Bushof - Aachen Hbf - Diepenbenden - Eynatten - Eupen Bushof
24	Aachen Bushof - Kelmis
25	Eupen - Verviers
48	Eschweiler Bushof - Stolberg Mühlener Bf
61	Stolberg Hbf - Breinig - Roetgen
68	Aachen Bushof **- Venwegen -** Roetgen - Simmerath **- Monschau**
166	Aachen Bushof - Roetgen - Monschau
396	(Aachen Bushof) - **Vaals Grenze -** Vaals - (Dreiländerpunkt) - Plombières - Kelmis **- Welkenraedt -** Eupen
WBG	Welkenraedt **- Baelen - (Gileppe)**
711	Welkenraedt - Verviers
722	Raeren - Eupen **- Welkenraedt - Lontzen - Walhorn/Astenet - Kelmis**
KHR	**Kelmis - Hergenrath - Raeren - Roetgen**
SB ASS	**Aachen - Simmerath - Schleiden - (Kall Bf)**
SB LuxK	**Luxemburg - St. Vith - Büllingen - Bütgenbach - Monschau - Hellenthal - (Kall Bf)**
SB SRN	**Simmerath - Nideggen - Schmidt - Nideggen Bf (Rurtalbahn) - Nideggen**
396 A	Anrufsammeltaxi Plombières mit Anschlusspunkten in Montzen, Kelmis und Gemmenich bel-verzameltaxi Plombières met aansluitende punt in Montzen, Kelmis en Gemmenich Taxi collectif points de ramassage in Montzen, La Calamine et Gemmenic

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

Copyright: **BSV** - 26. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ **[OEV-Plan.cdr]**

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



Programme d'action
Changements de T. C.

Nombre de changements*

- 0
- 1
- 2 et plus
- Périmètre d'étude restreint

* Relations choisies

Inventaire:

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

Doelconcept
Overstapfrequentie Openbaar Vervoer

Aantal overstappen*

- 0
- 1
- 2 en meer
- Beperkt onderzoeksgebied

* Geselecteerde verbindingen

Bestand:

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

Zielkonzept
Umsteigehäufigkeit ÖV

Anzahl der Umsteigevorgänge*

- 0
- 1
- 2 und mehr
- Engeres Untersuchungsgebiet

* ausgewählte Relationen

Bestand:

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

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

4.2.1 Ligne de bus Aachen – Eupen – Monjoie

La ligne de bus 14 circule entre Aachen et Eupen, généralement à une cadence de 30 minutes. Elle relie le centre moyen d'Eupen au centre supérieur de Aachen. Bien que la ville d'Eupen dispose d'une gare ferroviaire, actuellement, un voyage en train avec destination de Aachen impose de devoir prendre une correspondance à Welkenraedt, car toutes les liaisons ferroviaires à partir d'Eupen sont orientées vers Liège. La ligne dispose d'un bus standard.

Tableau 4.1: TP mesure n° 1 – lb 14 Aachen – Eupen – Monjoie

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**14**	**lb 14**
Itinéraire	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Eynatten – Eupen Bushof	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Eynatten – Eupen Bushof – Monjoie
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		700 Aachen – Eupen 180 Eupen – Monjoie
Fréquence des voyages / jour	33 – 34	36 Aachen – Eupen 18 Eupen – Monjoie
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		environ 20 Aachen – Eupen environ 10 Eupen – Monjoie
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard, bus articulé en heures de pointe (la possibilité d'emporter son vélo devrait être donnée)
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Aachen (Köpfchen) – Eupen 92.000 € / a Eupen – Monjoie 518.000 € / a
Objectif		- Ligne transfrontalière pour la liaison de la zone sud Aachen et la zone frontalière de la Belgique - Introduction en tant que ligne de bus rapide avec des véhicules de haute qualité (bus articulé en heures de pointe) - Reprise du potentiel de voyageurs dans le trafic loisir (Haus Ternell, Stadt Monjoie, Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, Nationalpark Eifel)
Explications		Vu la vitesse de transport relativement élevée sur la ligne, (> 35 km/h), l'on pourrait la renommer lb 14. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée A l'aide d'un choix d'itinéraire, à savoir à l'aide d'un programme LSA adapté etc., au centre d'Eupen, l'on devrait veiller à ce que le bus arrive à une vitesse de transport optimale. Ceci est d'une importance capitale en vue de l'acceptation de ce bus rapide.

Le programme d'action prévoit de prolonger la ligne de bus 14 jusqu'à Monjoie, dans une cadence régulière d'un voyage par heure, et de l'introduire en tant que ligne de bus rapide. L'introduction en tant que ligne de bus rapide sera liée à l'utilisation de véhicules modernes et plus spacieux, surtout en heures de pointe (p. ex. autobus articulé), afin de garantir un meilleur confort aux voyageur (trafic régional en majorité) et de faciliter le transport de son vélo. Avec la desserte de la zone sud de Aachen à la ville de Aachen, le prolongement de la ligne de bus jusqu'à Monjoie offre une nouvelle alternative intéressante. La durée du voyage entre Aachen et Monjoie varie peu entre l'itinéraire via Eupen et celui via Roetgen. D'autant plus que l'arrêt à Eupen relie une grande partie de communes belges avoisinantes à la région sud Aachen, et ceci uniquement avec une seule correspondance. Par ce fait, le détour par la Stadt Aachen serait superflu. Un autre avantage de cet itinéraire est la reprise du potentiel des voyageurs dans le trafic loisir, et une liaison transfrontalière des centres importants de loisir, p. ex. Haus Ternell, Stadt Eupen, Stadt Monjoie, Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel et Nationalpark Eifel.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage toutes les demi-heures entre Aachen et Eupen, ainsi que pour une cadence régulière d'un voyage par heure entre Eupen et Monjoie, s'élèvent à environ 610.000 € par année.

4.2.2 Ligne de bus Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden (ASS)

En règle générale, la ligne de bus 63 circule entre Aachen et Simmerath à une cadence régulière d'un voyage par heure. Six fois par jour, elle est prolongée jusqu'à Schleiden (Kreis Euskirchen) en tant que ligne de bus 63. Par une correspondance à Schleiden, il existe la possibilité de continuer jusqu'à la gare de Kall et de prendre le train Cologne – Euskirchen – Kall – Gerolstein – Trève.

La ligne de bus 63 / 63 relie le centre supérieur de Aachen aux centres de base de Roetgen et de Simmerath, ainsi qu'aux centre moyens de Schleiden, Kreis Euskirchen., et le centre moyen de Eupen au centre supérieur de Aachen.

Tableau 4.2: TP mesure n° 2 – Ligne de bus Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden

	Analyse	**Programme d'action**
Ligne	**lb 63 / 63**	**lb Aachen – Simmerath – Schleiden (ASS)**
Itinéraire	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Roetgen – Simmerath – Schleiden	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Roetgen – Simmerath – Schleiden
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		230 Roetgen – Simmerath 80 – 100 Simmerath – Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) 40 Simmerath – Schleiden
Fréquence des voyages / jour	17 Aachen – Simmerath / 6 Simmerath – Schleiden	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		Environ 15 Roetgen – Simmerath Environ 5 Simmerath – Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) Environ 3 Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) – Schleiden [4]
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard, autobus articulé en heures de pointe (la possibilité d'emporter un vélo devrait être donnée)
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Roetgen – Simmerath 18.000 € / a Simmerath – Schleiden (limite de la zone d'étude) 400.000 € / a
Objectif		- Aménagement en ligne rapide de haute qualité (accélération comprise) comme base de la zone sud Aachen - Connexion des lignes ferroviaires Aachen – Cologne et Cologne – Trève - Reprise du potentiel de voyageurs dans le transport loisir (Roetgen, Simmerath (même en tenant compte de l'exploitation future du tracé Vennbahn), Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, Nationalpark Eifel, Schleidener Tal)

[4] Les interdépendances au sein du Kreis Euskirchen ne sont pas respectées.

Explications	Malgré la demande relativement basse entre Simmerath et Schleiden, l'instauration d'une ligne de bus standard est recommandée, afin d'arriver à un standard de qualité minimale sur cet itinéraire, qui importe surtout aux touristes. En ce qui concerne le choix de l'itinéraire – à savoir du programme LSA adéquat – pour les bus au sein de la ville d'Aix-la-Chapelle, il faut surtout veiller à ce que le bus puisse développer une vitesse de transport optimale. Car cet élément est essetiel pour une acceptance de ces bus à grande vitesse. Les horaires devraient être synchronisés sur la RB 24 (Kall – Cologne), et la RE 12 (Trève – Kall – Cologne). Aussi, il est nécessaire de se synchroniser avec le système autobus du Kreis Euskirchen (entre autre Linien lb 82, 829). Eventuellement, la ligne proposée peut être prolongée jusqu'à Kall Bf. La possibilité d'emporter un vélo doit être garantie (éventuellement avec réservation à court terme).

Le programme d'action prévoit l'instauration d'une ligne d'autobus rapide en cadence régulière d'un voyage par heure entre Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden. L'introduction d'une ligne à autobus rapide doit être liée à l'utilisation de véhicules plus modernes et plus spacieux (p. ex. autobus articulé), surtout aux heures de pointe (principalement en trafic local), afin d'augmenter le confort des voyageurs et la facilité d'emporter un vélo. En sélectionnant les arrêts à desservir, le véhicule peut atteindre une vitesse maximale de voyage. Comme, en règle générale, les lignes de bus travaillent en parallèle (p. ex. ligne 68), le nombre d'arrêts – p. ex. à Roetgen jusqu'à 13, et à Simmerath jusqu'à 7 – doit être réduit au minimum. Il faut tenir compte du fait qu'actuellement, le nombre de voyageurs – surtout entre Simmerath et Schleiden – ne dépasse pas la capacité de l'offre en transport public courante. D'un autre côté, l'offre en transport public entre le centre supérieur Aachen, le Nationalpark Eifel et le centre moyen Schleiden peut à peine être qualifié de rudimentaire. Dans ce contexte, un service régulier Aachen – Schleiden par heure devrait augmenter la fiabilité de l'offre en transport public, et ceci avec un temps de voyage réduit.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour un service par heure entre Aachen et Schleiden s'élèvent à environ 418.000 € par année.

4.2.3 Ligne de bus Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monjoie

La ligne de bus 68 circule entre le centre supérieur de Aachen et le centre de base de Simmerath. Huit voyages par jour sont organisés entre les centres de base de Roetgen et Simmerath. Les lignes de bus existantes 63, 68 et 166 garantissent trois possibilités de liaison entre Aachen et Roetgen. Contrairement à la ligne de bus 63, les lignes de bus plus lentes 166 et 68 remplissent simultanément la fonction de liaison et de desserte. Avec 18 voyages par jour, la ligne de bus 82 circule entre le centre de base de Simmerath et le centre moyen de Monjoie.

Tableau 4.3: TP mesure n° 3 – Ligne de bus Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monjoie

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**68 / 82**	**Ligne Aachen – Venwegen - Roetgen – Simmerath – Monjoie**
Itinéraire	Aachen Bushof – Roetgen – Simmerath	Aachen Bushof – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monjoie
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		250 Simmerath – Monjoie
Fréquence des voyages / jour	8 Roetgen – Simmerath / 18 Simmerath – Monjoie	9 (entre Roetgen et Simmerath, superposition avec la lb ASS)
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		Environ 15 Simmerath – Monjoie
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Roetgen – Simmerath 18.000 € / a Simmerath – Monjoie: pas de frais supplémentaires
Objectifs		- Instauration d'une liaison continue entre Roetgen et Monjoie, via Simmerath, en tant qu'alternative à la ligne de bus 166 en cadence régulière d'un voyage par heure
Explications		En premier lieu, la ligne 68 sert à l'exploitation détaillée entre Roetgen, Monjoie et Simmerath. La ligne 63 assure déjà une cadence régulière d'un voyage par heure entre Roetgen et Simmerath. L'horaire doit être synchronisé avec celui de la ligne de bus Aachen – Simmerath - Schleiden. La ligne actuelle 82 sera supprimée. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit une liaison directe supplémentaire dans le trafic de mise en exploitation entre Roetgen et Monjoie, via Simmerath. Ceci afin de tenir compte du fait qu'une majorité des interdépendances en matière de transport supra-communal s'effectue dans le triangle Roetgen, Simmerath et Monjoie. En plus, les trois communes sont reliées par ligne de bus rapide au centre supérieur Aachen.

Entre Roetgen et Simmerath, la ligne de bus proposée se superpose avec la ligne de bus rapide à la cadence régulière d'un voyage par heure. De ce fait, une cadence régulière d'un voyage toutes les deux heures serait suffisante. Entre Simmerath et Monjoie, la cadence déjà instaurée est reprise. Au total, de cette manière, 27 voyages par jour et par direction et sans correspondance peuvent être assurés entre Roetgen et Monjoie, et entre Roetgen et Simmerath.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires s'élèvent à environ 18.000 € par année, comme l'offre des services n'a pas nécessairement dû être augmentée, mais que les lignes ont été reliées entre elles.

4.2.4 Ligne de bus Aachen – Roetgen – Monjoie

La ligne de bus 166 circule entre le centre supérieur de Aachen et le centre moyen de Monjoie. 16 voyages par jour sont organisés entre le centre de base de Roetgen et le centre moyen de Monjoie. Les lignes de bus existantes 63, 68 et 166 garantissent trois possibilités de liaison entre Aachen et Roetgen. Contrairement à la ligne de bus 63, les lignes de bus plus lentes 166 et 68 remplissent simultanément la fonction de liaison et de desserte.

Tableau 4.4: TP mesure n° 4 – Ligne de bus Aachen – Roetgen – Monjoie

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**166**	**166**
Itinéraire	Aachen Bushof – Roetgen – Monjoie	Aachen Bushof – Roetgen – Monjoie
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		130 – 250 Roetgen – Monjoie
Fréquence des voyages / jour	**16**	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		Environ 10 – 15 Roetgen – Monjoie
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Roetgen – Monjoie 43.000 € / a
Objectifs		- Uniformisation de la cadence régulière avec un voyage par heure, en tout 18 voyages par jour et par direction
Explications		En premier lieu, la ligne 166 sert à l'exploitation détaillée entre Monjoie et Aachen. L'horaire doit être synchronisé avec celui de la ligne de bus Aachen – Simmerath - Schleiden. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Dans le sens d'une uniformisation des services standard dans la zone d'étude, le programme d'action prévoit une augmentation du nombre de voyages par jour de 16 à 18 entre Roetgen et Monjoie.

De cette façon, et avec la ligne de bus proposée Aachen – Venwegen - Roetgen – Simmerath – Monjoie (voir chapitre 4.2.3), 27 voyages par jour et par direction et sans correspondance peuvent être assurés entre Roetgen et Monjoie, et entre Roetgen et Simmerath.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour les deux voyages supplémentaires par jour et par direction s'élèvent à environ 43.000 € par année.

4.2.5 Ligne de bus Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen

La ligne de bus 61 circule entre le centre moyen de Stolberg et le centre de base de Roetgen. Actuellement, 18 voyages par jour et par direction sont organisés entre Stolberg et Venwegen, et 7 voyages par jour et par direction entre Venwegen et Roetgen. La ligne de bus 61 se connecte à l'Euregiobahn Stolberg – Aachen – Heerlen / Alsdorf. La relation Stolberg – Roetgen ne propose pas de lignes de bus alternatives.

Tableau 4.5: TP mesure n° 5 – Ligne de bus Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**61**	**61**
Itinéraire	Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen	Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		200 Stolberg (-Breinig) – Roetgen
Fréquence des voyages / jour	18 Stolberg – Venwegen / 7 Venwegen – Roetgen	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		Environ 10 Stolberg (-Breinig) – Roetgen
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Venwegen – Roetgen 178.000 € / a
Objectifs		- Uniformisation de la cadence régulière avec un voyage par heure, en tout 18 voyages par jour et par direction
Explications		L'horaire doit être synchronisé avec celui de la ligne de bus Aachen – Simmerath – Schleiden, ainsi qu'avec celui de la Euregiobahn. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Dans le sens d'une uniformisation des services standard dans la zone d'étude, le programme d'action prévoit une augmentation du nombre de voyages par jour de 7 à 18 entre Venwegen et Roetgen (cadence régulière d'un voyage par heure).

En tant que service complémentaire à la ligne de bus rapide Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden, la ligne de bus Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen devrait fournir une condition de base acceptable en direction du centre moyen Stolberg / Bf Euregiobahn. Les horaires de la ligne auxiliaire doivent être synchronisés avec ceux de la ligne de bus rapide.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour les voyages supplémentaires entre Venwegen et Roetgen s'élèvent à environ 178.000 € par année.

4.2.6 Ligne de bus Vaals – Plombières – La Calamine – Welkenraedt – Eupen

La ligne de bus 396 constitue une des lignes transfrontalières parmi les plus importantes dans la zone d'étude. Elle compte 15 voyages par jour entre les centres moyens de Vaals et Eupen. Actuelle, les centres de base de Plombières, La Calamine et Lontzen sont desservis, tandis que le terrain communal de Welkenraedt (à l'ouest de la Neutralstraße) n'est pas exploité.

Tableau 4.6: TP mesure n° 6 – Ligne de bus Vaals – Plombières – Welkenraedt – Eupen

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**396 / 622**	**396**
Itinéraire	Vaals – Plombières(-Gemmenich) – La Calamine – Lontzen – Eupen Welkenraedt – Eupen	Vaals – Plombières(-Gemmenich)[5] – La Calamine – Welkenraedt – Eupen
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		240 La Calamine – Welkenraedt 440 Welkenraedt – Eupen
Fréquence des voyages / jour	15 Vaals – Eupen 30 Welkenraedt – Eupen	18 (entre Welkenraedt et Eupen superposition avec la ligne 722 prolongée)
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		environ 15 La Calamine – Welkenraedt environ 25 Welkenraedt – Eupen
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Vaals – Eupen 127.000 € / a AST Plombières 475.000 € / a Economies sur les lignes 710, 711 et 715 (à l'exception des voyages bus scolaires): 709.000 € / a
Objectifs		- Uniformisation de la cadence régulière avec un voyage par heure, en tout 18 voyages par jour et par direction - Accélération de la ligne au moyen d'itinéraires modifiables - Reprise du potentiel voyageurs dans la commune de Welkenraedt - desserte de la gare de Welkenraedt (arrêt Intercity) et de la ligne de bus

[5] L'exploitation des quartiers restants de Plombières s'effectue par un système de taxi collectif (véhicule privé ou bus standard, selon besoin). Les demandes peuvent être introduites aux points de connexion Montzen, La Calamine ou Gemmenich.

Explications	Les horaires des bus doivent être synchronisés avec les horaires des trains à la gare de Welkenraedt. En ce qui concerne le choix de l'itinéraire – à savoir du programme LSA adéquat – pour les bus au sein des communes Vaals, La Calamine, Welkenraedt et Eupen, il faut surtout veiller à ce que le bus puisse développer une vitesse de transport optimale. Car cet élément est essetiel pour une acceptance de ces bus à grande vitesse. Le changement dans l'itinéraire des lignes 396 et 722 provoque une suppression de la ligne 622, ainsi que des voyages de la ligne 710 entre Welkenraedt et Eupen (à l'exception des voyages scolaires) Les lignes de desserte 711 et 715 à Plombières seront remplacées par le système de taxi collectif (à l'exception des voyages scolaires). Outre le système de taxi collectif, il existe une possibilité de correspondance directe dans une cadence régulière d'un voyage par heure à Montzen, La Calamine ou Gemmenich. Le week-end, et les jours fériés, l'itinéraire de la ligne pourrait – dans un premier temps à l'essai - passer par Les Trois Frontières, et être prolongé jusqu'à la gare des bus de Aachen. Dans le cadre du complément de réseau sur la N 67 par l'accès autoroutier Eupen ouest, il faut veiller à un déroulement fluide du transport public de proximité sur la route de Herbesthal / Neutralstraße. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit d'une part d'accélérer la ligne de bus Vaals – Plombières – Welkenraedt – Eupen par l'itinéraire modifié par Welkenraedt (au lieu de Lontzen), et d'autre part de reprendre des potentiels de voyageurs supplémentaires par la desserte du territoire communal de Welkenraedt, notamment la desserte de la gare de Welkenraedt (arrêt des trains régionaux et de l'Intercity).

La ligne de bus devrait être la liaison transfrontalière principale ente les Pays-Bas et la Belgique, et l'élément le plus important dans la zone d'étude, qui renforce l'axe vertical de chemin de fer Liège – Aachen / Eupen. La cadence régulière d'un voyage par heure sera maintenue. Entre Welkenraedt et Eupen, il y a superposition avec la ligne prolongée proposée 722, et de ce fait, on pourra proposer une cadence régulière d'un voyage toutes les 30 minutes.

Cette ligne de bus devrait exploiter le territoire communal de Plombières et des groupes d'habitations disparates. Les planifications prévoient une exploitation directe des parties Montzen / Cosenberg, Moresnet-Chapelle et Gemmenich. A partir de là, la suite du voyage s'effectuera par taxi collectif, dont les horaires sont synchronisés avec les arrivées, et les départs des bus de ligne. Les voyages scolaires sont à excepter et s'effectuent en règle générale par bus standard.

La pratique pourra être la suivante:

Par téléphone ou auprès du chauffeur de bus (environ 30 minutes avant que le taxi ne soit prêt), le voyageur demande une continuation du voyage par taxi, tout en indiquant sa destination. Au point de transfert concerné (proposition: N 3 Montzen, rue de la Chapelle à Moresnet-Chapelle ou rue de Vaals à Gemmenich), le taxi attend les voyageurs pour la suite. Les voyageurs sont amenés à leur destination, et le taxi ne suit pas un itinéraire fixe, mais selon les demandes de destination. Les voyageurs peuvent être déposés à destinations fixes ou individuelles. Dans le sens contraire, le système fonctionne de façon analogue. Dans ce cas, les départs des taxis doivent bien entendu être synchronisés avec l'arrivée ou le départ des bus aux points de transfert. Bien entendu, sur le

territoire communal de Plombières, les trajets en taxi collectif sont également possibles sans correspondance avec la ligne de bus Vaals – Eupen.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage par heure, y compris les voyages des taxis collectifs à une cadence régulière d'un voyage par heure, s'élèvent à environ 602.000 € par année. Le calcul se base sur le fait qu'à chaque arrivée de bus, ou de départ de bus de la ligne Vaals – Eupen, un taxi collectif est demandé. Les possibilités d'économie en frais d'exploitation des lignes 710, 711 et 715 sont estimées à environ 709.000 € par année. Le calcul part du fait que les voyages scolaires s'effectuent en bus standard.

Un condition pour un horaire concurrentiel par la ligne de bus proposée, est une nette amélioration de la qualité du trafic (notamment la fluidité) sur le tronçon de route N 67 Neutralstraße / route de Herbesthaler. Il existe déjà des plans dans ce sens (voir chapitre 3.1.5.11)

4.2.7 Ligne de bus La Calamine – Lontzen – Walhorn / Astenet – Welkenraedt – Eupen - Raeren

La ligne de bus 722 remplit des fonctions de liaison et de desserte, et circule en 14 voyages par jour entre le centre de base de Raeren (passage frontalier de Köpfchen) et le centre moyen de Eupen.

Tableau 4.7: TP mesure n° 7 – Ligne de bus La Calamine – Lontzen – Walhorn/Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**722**	**722**
Itinéraire	Eupen – Raeren	La Calamine – Lontzen – Walhorn/Astenet - Welkenraedt – Eupen – Raeren
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		environ 40 La Calamine – Lontzen environ 120 Lontzen – Eupen
Fréquence des voyages / jour	14	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		environ 2 personnes La Calamine - Lontzen environ 7 personnes Lontzen – Eupen
Type d'exploitation / de véhicule	Bus standard	taxi-bus La Calamine – Welkenraedt Bus standard Welkenraedt – Raeren
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Eupen – Raeren 94.000 € / a Eupen – Welkenraedt 211.000 € / a Welkenraedt – La Calamine 95.000 € / a Economies ligne 622 entre Eupen et Welkenraedt: 211.000 € / a
Objectifs		- desserte de la commune Lontzen à La Calamine, Welkenraedt et Eupen - desserte du point d'arrêt planifié Walhorn / Astenet - Offre d'une cadence régulière d'un voyage toutes les 30 minutes entre Welkenraedt et Eupen, en superposition avec la ligne de bus Vaals – Eupen

Explications	Comme les communes avoisinantes Welkenraedt et La Calamine (Hergenrath) disposent d'un arrêt, le point d'arrêt planifié Walhorn/Astenet sert à l'exploitation de la région de Lontzen. Conformément à cela, le nombre de voyageurs montants ou descendants sera faible. Les horaires devraient être synchronisés avec les horaires des trains à la gare de Welkenraedt, et au point d'arrêt planifié de Walhorn / Astenet Entre La Calamine et Welkenraedt, la ligne planifiée 722 remplace la ligne actuelle 396, et entre Welkenraedt et Eupen, elle remplace la ligne actuelle 622. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit de prolonger la ligne de bus Raeren – Eupen via Welkenraedt et Lontzen, jusqu'à La Calamine. De cette façon, une desserte de la commune Lontzen aux communes avoisinantes de La Calamine, Welkenraedt et Eupen est assurée en cadence régulière d'un voyage par heure. L'arrêt de train planifié Walhorn / Astenet (ligne de train Aachen – Liège) sera également desservi par cette ligne de bus. Entre Welkenraedt et Eupen, l'on proposera en superposition avec la ligne de bus Vaals – Eupen une cadence régulière d'un voyage toutes les 30 minutes. De ce fait, la ligne 622 peut être supprimée.

Sur une grande partie des relations sur cette ligne de bus, l'offre en transport public de proximité est déjà couverte par la ligne de bus Vaals – Eupen ou Aachen – Eupen. Le prolongement proposé de la ligne de bus 722 développerait d'avantage l'offre. Vu le nombre de voyageurs pronostiqué, entre Welkenraedt et La Calamine, il est recommandé d'avoir – dans un premier temps – recours au système du taxi collectif (à l'exception des voyages scolaires). Entre Welkenraedt et Raeren, la demande est suffisante pour le service d'un bus standard.

La pratique pourra être la suivante:

Par téléphone ou auprès du chauffeur de bus (environ 30 minutes avant que le taxi ne doive être prêt), le voyageur demande une continuation du voyage par taxi, tout en indiquant sa destination. Au point de transfert concerné (proposition: N 67 Neutralstraße, N 3 Lütticher Straße), le taxi attend les voyageurs pour la suite. Le taxi suit un itinéraire fixe en direction de La Calamine, et en direction inverse vers Welkenraedt, et il s'arrête uniquement à des points d'arrêt fixes. Dans le sens contraire, le système fonctionne de façon analogue. Dans ce cas, les départs des taxis doivent bien entendu être synchronisés avec l'arrivée ou le départ des bus aux points de transfert. Bien entendu, à La Calamine et Welkenraedt, les trajets en taxi collectif sur le territoire de la commune de Lontzen sont également possibles sans correspondance.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage par heure, y compris les voyages des taxis collectifs à une cadence régulière d'un voyage par heure, s'élèvent à environ 400.000 € par année.

Le calcul se base sur le fait qu'à chaque arrivée et départ de bus à Welkenraedt, et à La Calamine, un taxi collectif est demandé. Les possibilités d'économie en frais d'exploitation de la ligne 622 sont estimées à environ 211.000 € par année. Le calcul part du fait que les voyages scolaires s'effectuent en bus standard.

Une condition pour un horaire concurrentiel par la ligne de bus proposée, est une nette amélioration de la qualité du trafic (fluidité) sur le tronçon de route N 67 Neutralstraße / route de Herbesthaler. Il existe déjà des plans dans ce sens (voir chapitre 3.1.5.11)

Comme les communes avoisinantes de Welkenraedt et La Calamine (Hergenrath, actuellement planifié) disposent d'un point d'arrêt sur la ligne ferroviaire Aachen – Liège, le point d'arrêt planifié Walhorn/Astenet sert à l'exploitation de la région de Lontzen. En conséquence, le nombre de

voyageurs montants ou descendants sera faible. Un arrêt supplémentaire (Walhorn / Astenet) sur la ligne Aachen – Liège en proximité du point d'arrêt planifié de Hergenrath, et l'augmentation de la perte de temps qui s'en suit, peut uniquement être recommandé, si en parallèle à la ligne Aachen – Liège, l'on dispose d'une offre améliorée en service rapide (Intercity, ou similaire). Dans le présent concept, cette offre est représentée par la ligne à grande vitesse Bruxelles – Eupen. Ce train sera divisé à Welkenraedt, et à une cadence régulière d'un voyage par heure ou toutes les deux heures, une partie du train sera acheminée vers Aachen. Dans ce cas, il est recommandé de munir le point d'arrêt de Walhorn / Astenet avec des possibilités de P&R.

4.2.8 Ligne de bus Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe

Entre Welkenraedt et Baelen, cette relation importante pour le trafic de loisir, présente une offre rudimentaire, qui correspond en première ligne au trafic scolaire.

Tableau 4.8: TP mesure n° 8 – Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**-**	**WBG (Welkenreadt – Baelen – Gileppe)**
Itinéraire	-	Welkenraedt – Baelen – Gileppe
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		environ 110 Welkenraedt - Baelen
Fréquence des voyages / jour	-	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		environ 6 personnes Welkenraedt – Baelen
Type d'exploitation / de véhicule	-	taxi-bus Bus standard aux heures pleines (également le week-end vers le Lac de la Gileppe)
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Welkenraedt – Gileppe 216.000 € / a
Objectifs		- Offre d'une cadence régulière d'un voyage par heure entre Welkenraedt et le Lac de la Gileppe - desserte du Lac de la Gileppe pour trafic loisir
Explications		Les horaires doivent être synchronisés avec le trafic ferroviaire à la gare de Welkenraedt, et avec la ligne de bus 25 Eupen –Verviers . La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit l'introduction d'une ligne de taxi-bus à une cadence régulière d'un voyage par heure entre Welkenraedt et le Lac de la Gileppe, via Baelen et Membach. D'une part, cette ligne proposée devrait servir d'offre intéressante en transport public de proximité entre Baelen et Welkenraedt, et d'autre part, elle emmène les personnes au Lac de la Gileppe. Dans la mesure du possible, cette ligne de taxi-bus devrait être accordée avec la ligne de bus est-ouest (sur la N 61 entre Eupen et Verviers, et sur la N 620 entre Eupen et Limburg).

La pratique pourra être la suivante:

Par téléphone ou auprès du chauffeur de bus (environ 30 minutes avant que le taxi ne doive être prêt), le voyageur demande une continuation du voyage par taxi, tout en indiquant sa destination. Par exemple, un voyageur en provenance d'Eupen prend d'abord un bus en direction Verviers, demande un taxi-bus au point de transfert de Baelen, et continue son voyage en direction Membach / Lac de la Gileppe en taxi-bus. Entre Welkenraedt et le Lac de la Gileppe, le taxi-bus

suit un itinéraire fixe et s'arrête uniquement à des points d'arrêts définis. Bien entendu, à Baelen, Membach ou Béthane et à l'intérieur des territoires de la commune Welkenraedt ou Baelen, il y a moyen de demander un taxi-bus sans pour autant devoir prendre une correspondance.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage par heure en taxi-bus entre Welkenraedt et Lac de la Gileppe s'élèvent à environ 216.000 € par année. Le calcul se base sur une demande de taxi-bus par heure, qui doit parcourir toute la ligne. Aussi, le calcul se base sur les voyages scolaires en bus standard.

Des pics de demande peuvent être provoqués par des écoliers, ou par le tourisme – surtout par beau temps. Dans ces cas, des bus standard peuvent être mis en service, si la demande est suffisante.

4.2.9 Ligne de bus La Calamine – Hergenrath – Raeren – Roetgen

Actuellement, cette relation étudiée ne présente pas d'offre en transport public de proximité.

Tableau 4.9: TP mesure n° 9 – Ligne de bus La Calamine – Hergenrath – Raeren – Roetgen

	Analyse	Programme d'action
Ligne	-	**KHR (La Calamine – Hergenrath – Raeren - Roetgen)**
Itinéraire	-	La Calamine – Hergenrath – Raeren – Roetgen
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		> 110 La Calamine - Raeren (y compris point d'arrêt Hergenrath) environ 50 Raeren - Roetgen (y compris point d'arrêt Hergenrath)
Fréquence des voyages / jour	-	18
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		environ 6 La Calamine – Raeren environ 3 Raeren – Roetgen
Type d'exploitation / de véhicule	-	taxi-bus Raeren – Roetgen Bus standard La Calamine – Raeren (en forte dépendance de l'acceptation du point d'arrêt planifié Hergenrath)
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		La Calamine – Roetgen 421.000 € / a Possibilités d'économies sur la l existante 722
Objectifs		- desserte transfrontalière de la commune Roetgen à Raeren, à savoir lignes de bus supplémentaires en Belgique (p. ex. Aachen – Eupen) - desserte du point d'arrêt planifié Hergenrath
Explications		Les horaires doivent être synchronisés avec celui de la ligne ferroviaire Aachen – Liège, et avec les lignes de bus Aachen – Eupen et Aachen – Simmerath. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit l'introduction d'une ligne de bus transfrontalière La Calamine – point d'arrêt ferroviaire Hergenrath – Raeren – Roetgen à une cadence régulière d'un voyage par heure. De cette façon, l'on garanti une desserte de la commune de Roetgen à une cadence régulière d'un voyage par heure à la commune Raeren, avec correspondance à d'autres lignes de bus en Belgique (p. ex. Aachen – Eupen). Cette ligne garantit en même temps une liaison est-ouest continue, verticalement à la ligne ferroviaire Aachen – Liège, pour relier les communes Raeren et La Calamine. Le point d'arrêt ferroviaire planifié Hergenrath (ligne ferroviaire Aachen – Liège) sera également en liaison avec cette ligne de bus. Il faut vérifier en détail, dans quelle

mesure des voyages individuels de la ligne 722, qui exploite les quartiers de l'agglomération de Raeren (p. ex. Hauset), peuvent être supprimés en vue de la ligne de bus proposée.

La ligne de bus proposée sert d'avantage à l'exploitation. Vu le nombre de voyageurs pronostiqués, il est recommandé dans un premier temps d'avoir recours au service taxi-bus entre Raeren et Roetgen, et au service de bus standard entre Raeren et La Calamine. Le point de transfert entre taxi-bus et bus standard pourrait p. ex. se situer sur la N 68 à Eynatten. Là, il existerait également des possibilités de correspondances sur la ligne Aachen – Eupen, et Raeren – Eupen – Welkenraedt – Lontzen – La Calamine. Il faut tenir compte du fait que l'évolution du nombre de voyageurs – surtout entre La Calamine et Raeren – dépend fortement de l'acceptation du point d'arrêt ferroviaire planifié à Hergenrath.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage par heure de la ligne de bus, y compris la cadence régulière d'un voyage par heure du taxi-bus s'élèvent à environ 421.000 € par année. Le calcul se base sur une demande de taxi-bus par heure. Les faibles économies des frais d'exploitation de la ligne 722 sur le terrain communal Raeren peuvent être concrétisées dans le courant de la planification.

Comme les communes avoisinantes de Welkenraedt et Eupen disposent d'un point d'arrêt sur la ligne de chemin de fer Aachen / Eupen – Liège, le point d'arrêt ferroviaire planifié Hergenrath sert à l'exploitation de la région de La Calamine / Raeren. En conséquence, le nombre de voyageurs montants ou descendants sera faible. Un arrêt supplémentaire (Walhorn / Astenet) sur la ligne Aachen – Liège en proximité du point d'arrêt planifié de Hergenrath, et l'augmentation de la perte de temps qui s'en suit, peut uniquement être recommandé, si en parallèle à la ligne Aachen – Liège, l'on dispose d'une offre améliorée en service rapide (Intercity, ou similaire). Dans le présent concept, cette offre est représentée par la ligne à grande vitesse Bruxelles – Eupen. Ce train sera divisé à Welkenraedt, et à une cadence régulière d'un voyage par heure ou toutes les deux heures, une partie du train sera acheminée vers Aachen. Dans ce cas, il est recommandé de munir le point d'arrêt de Walhorn / Astenet avec des possibilités de P&R.

4.2.10 Ligne de bus Luxembourg – St. Vith – Bullange – Bütgenbach – Monjoie – Hellenthal – Kall Bf

Mis à part le Vennliner entre St. Vith et Eupen (via Bütgenbach et Bullange), une offre similaire en transport public de proximité est inexistante dans le territoire exploité par le service de bus rapide.

Tableau 4.10: TP mesure n° 10 – ligne de bus rapide Luxembourg – St. Vith – Bullange – Bütgenbach – Monjoie – Hellenthal – Kall Bf

	Analyse	Programme d'action
Ligne	-	Ib Luxembourg – Kall (LuxK)
Itinéraire	-	Luxembourg – St. Vith – Bullange – Bütgenbach – Monjoie – Hellenthal – Kall Bf
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		> 100 Monjoie – Hellenthal
Fréquence des voyages / jour	-	9
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		> 10 Monjoie – Hellenthal
Type d'exploitation / de véhicule	-	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Monjoie – Hellenthal (limite de la zone d'étude) 130.000 € / a
Objectifs		- Introduction d'une ligne de bus transfrontalière rapide en complément au Vennliner St. Vith – Eupen, et de la ligne de bus rapide planifiée Aachen – Monjoie au sud du Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, au sud de la Communauté Germanophone jusqu'au Luxemborg - Liaison des lignes ferroviaires Cologne – Trève (Kall Bf), Aachen – Cologne (Aachen Hbf), Eupen – Liège (Eupen Bf) et Liège – Luxembourg (Troisvierges Bf) - Reprise du potentiel de voyageurs du trafic loisir (Bütgenbach, Bullange, Monjoie (également en tenant compte de l'exploitation future du tracé Vennbahn), Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, Nationalpark Eifel, Schleidener Tal)
Explications		Les horaires doivent être synchronisés avec la ligne de bus 14 Aachen – Monjoie, et avec les lignes de bus dans Schleidener Tal. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit une ligne de bus rapide Luxembourg (Troisvierges Bf) – Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden à une cadence régulière d'un voyage toutes les deux heures. Cette mesure se base sur les objectifs des communes au sud de la Communauté Germanophone, qui souhaitent une nette amélioration des dessertes vers la zone sud de Aachen, le Parc National Eifel et la Schleidener Tal. La mesure proposée doit être considérée dans le cadre des mesures existantes ou proposées pour lignes de bus rapides, comme p. ex. Aachen – Eupen – Monjoie, Eupen – St. Vith, Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden, qui veulent offrir un service de bus rapide attrayant en remplacement des liaisons ferroviaires inexistantes. L'importance de cette ligne ne réside pas seulement dans l'augmentation potentielle de la demande dans le trafic de loirsir, mais également dans l'augmentation potentielle des interdépendances transfrontalières, p. ex. trafic domicile-emploi, trafic scolaire, trafic shopping, etc.
Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires à une cadence régulière d'un voyage toutes les deux heures entre Monjoie et Hellenthal (limites de la zone d'étude) s'élèvent à environ 130.000 € par année.

4.2.11 Ligne de bus Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN)

Actuellement, il existe une offre de transport public de proximité de sept voyages par jour entre Simmerath et Nideggen-Schmidt. Le point d'arrêt ferroviaire Nideggen Bf et le Rurtal ne sont pas desservis par cette ligne.

Tableau 4.11: TP mesure n° 11 – ligne de bus rapide Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN)

	Analyse	Programme d'action
Ligne	**81**	**Ib Simmerath – Rurtalbahn – Nideggen (SRN)**
Itinéraire	Simmerath – Nideggen-Schmidt	Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen
Calcul de la moyenne de demande [nombre de personnes par profil transversal de direction par jour]		> 50 Simmerath – Nideggen
Fréquence des voyages / jour	7	9
Calcul de la moyenne d'occupation par voyage [nombre de personnes par profil transversal de direction]		> 5 Simmerath – Nideggen
Type d'exploitation / de véhicule	-	Bus standard
Frais d'exploitation supplémentaires dans la zone d'étude restreinte		Simmerath – Nideggen (limite de la zone d'étude) 27.000 € / a
Objectifs		- chaînon manquant dans le réseau de bus rapides entre Kreis Aachen et Kreis Düren - desserte de la Rurtalbahn (Heimbach – Düren – Jülich) - Reprise du potentiel de voyageurs dans le trafic loisir (Simmerath, Nideggen, Rursee, Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, Nationalpark Eifel)
Explications		Les horaires doivent être synchronisés ave la ligne de bus ASS Aachen – Simmerath – Schleiden, et la ligne ferroviaire Rurtalbahn. La possibilité de voyage avec vélo (éventuellement avec réservation à court terme) devrait être donnée

Le programme d'action prévoit une ligne de bus rapide Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen à une cadence régulière d'un voyage toutes les deux heures. L'offre de transport public de proximité existante (ligne 81) assure un minimum d'exploitation. Tandis que la ligne de bus rapide proposée représente une toute nouvelle offre de liaison. Cette mesure relie la zone sud Aachen et le sud du Kreis Düren à leurs régions de loisirs respectives (Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel, Rursee, centre d'agglomération Nideggen etc.). En même temps, cette ligne relie le sud du Kreis Düren et la Rurtalbahn au réseau de bus rapides dans la zone sud Aachen, et à la région frontalière de la Belgique.

Dans la zone d'étude restreinte, les frais d'exploitation supplémentaires pour une cadence régulière d'un voyage toutes les deux heures s'élèvent à environ 27.000 € par année. Par souci de comparaison, le calcul tient uniquement compte du tronçon de ligne sur le territoire communal de Simmerath.

4.2.12 Mesures d'accompagnement

Les facteurs décisifs pour une offre intéressante en transport transfrontalier de proximité de personnes sont:

- une tarification uniforme
- une bonne infrastructure (offre en lignes, points d'arrêt, etc)
- une information de la clientèle et un service clientèle en allemand, néerlandais et français (centres d'informations des voyageurs, itinéraires transfrontaliers dans Internet, horaires du réseau sous format papier et informatique, renseignements téléphoniques, etc)
- un service marketing coordonné (campagnes d'affichage, actions spécifiques, etc.)

Mis à part le manque de liaisons bus/train, une des lacunes dans le transport transfrontalier de proximité de personnes est le manque de tarification uniforme pour les titres de voyage. Il est possible d'acquérir et d'utiliser des titres de voyage dans les différentes zones tarifaires aux Pays-Bas, en Belgique ou en Allemagne (allant du simple trajet à la carte mensuelle de l'abonnement annuel), mais en règle générale, ni l'achat, ni l'utilisation des titres de voyage pour la correspondance ne sont possibles dans la zone tarifaire du départ. Les exceptions sont les tarifs spéciaux explicites, comme p. ex.:

- le titre Eurégio, valable en tant que carte journalière dans beaucoup de transports public dans l'Eurégio,
- d'autres mesures spéciales, comme p. ex. le service commun TEC / ASEAG de la ligne de bus 24 Aachen – La Calamine ou
- des titres de transport de chemin de fer transfrontaliers, qui, en règle générale sont exclus d'un nombre considérable de tarifications spéciales nationales (p. ex. Go-Pass, Bahncard, Schönes-Wochenende-Ticket, NRW-Ticket etc.).

D'autres lacunes se manifestent dans les domaines de l'information et du service à la clientèle. Quelques exemples:

- En règle générale, les informations voyageurs ne sont pas multilingues (allemand, néerlandais et français).
- Il n'existe pas de plan de réseau coordonné pour le transport public de proximité dans l'Eurégion (exception: plan de transport rapide. La partie belge de la zone d'étude ne dispose d'aucun plan de réseau pour le transport public de proximité.
- La planification des trajets par internet ne fonctionne pas de manière satisfaisante , considérant que le manque de données disponibles.

Ces lacunes manifestent un besoin d'action urgent en ce qui concerne l'uniformisation des tarifs, l'information et le service à la clientèle. C'est justement ce manque de tarification uniforme que le voyageur (potentiel) en transport public considère comme barrière – non seulement à cause de l'effort accru pour obtenir un titre de transport, mais également à cause du coût généralement plus élevé. L'instauration d'une zone à tarif uniforme avec offres, allant du voyage simple jusqu'à l'abonnement annuel en transport public de proximité (y compris trafic ferroviaire) dans l'Eurégio, et au-delà de l'Eurégio, est une condition de base pour promouvoir l'augmentation de la clientèle des transport public.

Aussi, il serait souhaitable de coordonner les campagnes marketing au-delà des frontières (p. ex. Jobtickets, Kombitickets etc.) et de les mettre en oeuvre de part et d'autre. Un exemple pourrait être: Jobtickets pour les employés de la zone artisanale Avantis, Kombitickets pour les visiteurs des matchs de football du club Alemannia Aachen etc.

4.2.13 Tracé Vennbahn

Depuis l'abandon du tracé en 2001, la question de la reprise de l'exploitation du tracé Vennbahn Eupen / Stolberg – Roetgen – Simmerath – Monjoie – Bullange se pose de plus en plus.

Par principe, le plan de mobilité présent recommande l'utilisation de la ligne RAVeL, pour piétons et cyclistes. Néanmoins, le tracé RAVeL ne devrait pas entraver une utilisation du trafic ferroviaire.

Concernant une utilisation potentielle au sein du trafic ferroviaire, le plan de mobilité présent n'effectue pas de calculs propres. Les données importantes ont été reprises des études suivantes:

- Acord International s.a.: Etude de marketing de la Vennbahn, par ordre de la Communauté Germanophone, juin 2001
- Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen und rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monjoie (étude limitée), mai 2005
- Hungs, E. Erste Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Nationalparks Eifel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere durch eine Schienenanbindung in Belgien und Deutschland (non daté)
- Rurtalbahn GmbH: Zugfahrten auf der Strecke Eupen – Raeren – Monjoie der Vennbahn (non daté)

En résumé, les études présentes permettent les conclusions suivantes:

- D'un point de vue touristique, le service Vennbahn en trafic d'excursion est considéré unanimement comme souhaitable
- Sous diverses conditions, les frais d'exploitation de la Vennbahn en trafic excursion et les frais accessoires peuvent être opérés de manière neutre.
- Les frais d'investissement pour la remise en état du tracé Vennbahn doivent être portés par un autre poste. Une étude propose une demande de donation sous le slogan "Sauvez la Vennbahn".
- Il serait favorable d'exploiter d'autres sources de revenue, p. ex. dans le transport de marchandises ou le transport quotidien de personnes (p. ex. navetteurs, etc.).

Dans les chapitres suivants, les conclusions importantes sont citées sans commentaires. Afin d'augmenter la lisibilité, les données principales (entre autre les pronostics) sont repris sous forme de tableaux.

4.2.13.1 Etude Acord International s.a.: Marketingstudie über die Vennbahn (Etude de Marketing sur la Vennbahn)

4.2.13.1.1 Conclusions

L'étude effectuée, à savoir l'estimation du potentiel de rentabilité pour l'exploitation du tracé Vennbahn a permis de formuler les remarques suivantes:

1. Trafic loisir

Afin de contrecarrer la diminution continuelle (depuis 1996) du nombre de voyageurs et la situation d'autant plus critique de la Vennbahn VoE, mais également afin de rester concurrentiel vis-à-vis de services de chemin de fer étrangers, qui, actuellement, sont désireux d'offrir des services de haute qualité sur le tracé de la Vennbahn, il semble inévitable d'améliorer l'offre de service de la Vennbahn VoE dans le domaine du trafic de loisir. Les membres de la Vennbahn VoE sont donc invités à réfléchir sur de nouvelles offres intéressantes et sur une adaptation de l'exploitation en conséquence (qui n'a pas été changée depuis 10 ans). Aussi, la collaboration avec les communes et les offices de tourisme avoisinants le tracé de la Vennbahn d'une part, et d'autre part avec les autres lignes de chemin de fer eurégionales, devrait être intensifiée.

2. Trafic marchandises

Vu le potentiel de transit sur le tronçon Eupen – Raeren en direction de Stolberg établi par les études de marché effectuées, et vu le coût de la remise en état et de l'entretien du tracé complet d'une part, et le potentiel en trafic de marchandise annoncé par les entreprises de la partie sud des Cantons de l'est et de l'Eifel allemand d'autre part, la décision de limiter la première phase de la rénovation du tracé au tronçon Eupen – Raeren – frontière allemande (Walheim) est certainement justifiée, bien que pendant les premières années, l'exploitation même de ce tronçon ne sera pas rentable.

Ce dernier facteur doit être soutenu par une sensibilisation des entreprises locales pour l'utilisation du rail et en règle générale, pour une amélioration de l'attractivité du rail en tant que système de transport. La collaboration continue présente un début de solution afin de montrer aux sociétés nationales de chemin de fer et aux soumissionnaires étrangers (EVS, EBM, Prignitzer Eisenbahn GmbH, BTZ...) les possibilités d'amélioration des dessertes du tracé Vennbahn au réseau national et étranger du rail et l'utilisation de possibilités alternatives pour le transbordement de marchandises.

3. Trafic de personnes

Dans le cadre de la réévaluation des rails auxiliaires locaux et vu le potentiel de rentabilité dans le domaine du trafic de personnes sur le tronçon Eupen – Raeren – frontière allemande (Walheim), la collaboration avec les sociétés nationales de chemin de fer, avec les soumissionnaires privés de l'étranger, et avec les communes avoisinantes de l'Eifel allemand (spécifiquement Simmerath, Monjoie) devrait être continuée.

L'extension du tracé Vennbahn pour une utilisation commerciale dépend en premier lieu de ces efforts précités.

4.2.13.1.2 Données caractéristiques assignées fondamentales

Selon l'indication de la Vennbahn VoE, pendant les années 1990 et 1991, l'exploitation du tronçon Eupen – Raeren – Bullange donnait lieu à un excédent. Dans les années à suivre, le nombre de voyageurs a diminué à cause de conditions cadres généralement défavorables (moins de personnel bénévole, moins de ressources financières du côté de la Communauté Germanophone, besoin de rénovation du tronçon, soutien manquant pour la commercialisation, etc.) d'environ 18.700 personnes en 1991, à environ 5.400 en 2000.

Tableau 4.12: Données de clientèle et d'entrées/sorties Vennbahn[6]

	Trafic loisir [Voyageurs par année]	Trafic des navetteurs pour raison professionnelle [Voyages par année]	Entrées [€][7]	Sorties [€]	Gain [€]
1990	12.936 (avec 26 voyages par année entre Eupen et Bullange).	-	121.847	59.458	62.389
1991	18.733 (avec 32 voyages par année entre Eupen et Bullange)	-	177.457	108.813	68.644

L'étude prétend qu'une exploitation rentable sera possible. La condition est que, dans un premier temps, les frais pour la remise en état nécessaire soient portés par un autre compte. On tentera de gagner des entrées dans les trois segments du trafic de loisir, du trafic professionnel et du trafic marchandises.

Tableau 4.13: Pronostic de clientèle et de rentabilité Vennbahn[8]

	Trafic loisir [Voyageurs par année]	Trafic des navetteurs pour raison professionnelle [Voyages par année][9]	Potentiel [€] Trafic loisir[10]	Potentiel [€] Trafic personnes	Potentiel [€] Total
2001	données manquantes	environ 30.200 (avec 61 voyages en jours ouvrables)	pour le 2ième semestre 141.299	pour le 2ième semestre 17.541	pour le 2ième semestre 158.840
2002	données manquantes	environ 90.600 (avec 183 voyages en jours ouvrables)	282.599	52.623	335.222
2003	données manquantes	environ 135.900 (avec 183 voyages en jours ouvrables)	282.599	228.365	510.964
2004	environ 20.000 (avec 35 voyages en règle générale en week-ends et jours feriés)	environ 135.900 (avec 183 voyages en jours ouvrables)	495.787	228.365	724.152

[6] Source: Acord International s.a.: Etude de marketing de la Vennbahn, par ordre de la Communauté Germanophone, juin 2001
[7] y compris boissons, souvenirs, etc.
[8] Source: Acord International s.a.: Etude de marketing de la Vennbahn, par ordre de la Communauté Germanophone, juin 2001
[9] Calcul sur base du nombre de navetteurs professionnels dans la zone, avec l'estimation que 5% utilisent le rail
[10] y compris boissons, souvenirs, etc.

4.2.13.2 Etude de Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen et rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monjoie

4.2.13.2.1 Conclusions

Une exploitation neutre et professionnelle de la Vennbahn est possible, même à moindre frais. Ce but est atteint par l'achat des services nécessaires. Une association Vennbahn s'occupe en premier lieu de la l'entretien de l'infrastructure, mais aussi du catering dans le train et des prestations d'accompagnement dans le train.

Ici, le coût de la remise en état de l'infrastructure n'est pas pris en compte.

Avec un potentiel minimum de 750 voyageurs payants (tourisme d'un jour), l'exploitation touristique de la Vennbahn engendre des entrées supplémentaires d'au moins 1 mio € par année, dont la gastronomie sur place peut bénéficier. Bénéficiaires à côté de Monjoie et ses environs avec 600000 €, c'est surtout Eupen qui en profite avec 200000 € par année."

"Selon avis de l'auteur, la variante pessimiste de 70.000 voyageurs par année permet une exploitation neutre. Il faudrait essayer de dégager un excédent au-delà.

4.2.13.2.2 Données caractéristiques assignées fondamentales

Tableau 4.14: Potentiel de clientèle et pronostic en entrées/sorties Vennbahn[11]

	Trafic loisir [Voyageurs par année]	Trafic des navetteurs pour raison professionnelle [Voyages par année]	Entrées [€][12]	Sorties [€]	Gain [€]
Potentiel par année	au moins 70.000 jusqu'à nettement au-delà de 100.000 avec respectivement 45 jours de voyages par année	-	au moins 700.000 jusqu'à 900.000 d'autres entrées possibles par le trafic marchandise et par gains grâce à l'intégration dans les T.P. S'ajoute à cela des entrées indirectes dans le tourisme d'environ 1.000.000	874.000	Plus ou moins neutre

L'étude prétend qu'une exploitation rentable sera possible. La condition est que, dans un premier temps, les frais pour la remise en état nécessaire soient portés par un autre compte, éventuellement par des dons. L'auteur cite un cas similaire et prétend que 500.000 € pourraient être collectés sous le slogan "Sauvez la Vennbahn". Aussi, l'on tentera de dégager des gains dans le trafic de loisir par le paiement d'entrées, dans le trafic marchandise et éventuellement des gains grâce à une intégration dans le système de transports publics.

[11] Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen et rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monjoie (Kurzstudie), Mai 2005
[12] y compris boissons, souvenirs etc.

4.2.13.3 Etude de Hungs, Edgar: Erste Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Nationalparks Eifel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere durch eine Schienenanbindung in Belgien et Deutschland (Réflexions sur les transport publics par chemin de fer pour les déplacements vers le Parc National Eifel notamment entre la Belgique et l'Allemagne)

4.2.13.3.1 Conclusions

Le Parc national vit de la région entière. C'est pour cette raison qu'il est absolument nécessaire d'intégrer la région entière dans une planification conceptuelle. Le tourisme est devenu une branche économique très importante, dont l'impact se répartit sur l'économie de toute la région « Eifel ». Par conséquent, cette importance se manifeste dans l'espace allemand Aachen – Düren – Cologne – Gerolstein, et pour l'espace de la Communauté Germanophone d'une part, jusqu'à Trois-Ponts d'autre part. La réactivation de l'ancien tracé ferroviaire des Hautes Fagnes contribue largement à la mise en œuvre du concept global.

Une réactivation du tracé ferroviaire est d'autant plus importante pour les habitants et pour les visiteurs de la région, car ce tracé longe les endroits où les gens habitent et où les entreprises ont (ou auront) leur siège et ce tracé lie les centres régionaux aux centres supérieurs. Au sein de l'Eurégio, le tourisme est devenu un secteur économique très important. Il présente des potentiels qui devraient être intégrés dans le nouveau concept. Un concept pilote incitera de nombreuses personnes à redécouvrir le transport public en tant que moyen de transport. Le transport individuel diminuera de façon conséquente. Il s'en suit une diminution du statut du transport et du stress y afférant, et, par conséquent, une contribution importante à la protection de l'environnement.

4.2.13.3.2 Données particulières

Aucune donnée ne concerne les entrées et sorties. Dans la première année d'exploitation, l'on part d'environ 200.000 voyageurs.

4.2.13.4 Etude de la Rurtalbahn GmbH: Voyages en train sur le tronçon de la Vennbahn entre Eupen – Raeren – Monjoie

4.2.13.4.1 Conclusions

Un grand nombre de visiteurs est attendu par la fondation du Nationalpark Eifel. Mis à part l'exploitation du transport individuel, une des tâches majeures consiste en l'exploitation du Nationalpark par des moyens de transport public.

Ensemble avec la Communauté Germanophone en Belgique, la Rurtalbahn GmbH prévoit d'organiser des voyages en train sur le réseau de la Vennbahn.

En 2004, les premiers voyages pour la prospection d'un tronçon possible Eupen – Raeren – Monjoie par la Vennbahn sont prévus (prévisions de l'époque). Ces voyages vont être proposés et commercialisés dans le cadre d'évènements touristiques et culturels dans le Nationalpark et dans les villes de Monjoie et Eupen.

Les voyages sont effectués avec le train Regiosprinter de la Rurtalbahn GmbH.

4.2.13.4.2 Données particulières

A ce propos, l'étude ne fournit aucune donnée.

5 Transport ferroviaire de marchandises

Le développement de concepts pour le transport ferroviaire de marchandises ne fait pas partie du présent plan de mobilité. Tandis que le sujet du transport ferroviaire de marchandises ne peut être ignoré, car différents avis indépendants des divers partenaires de planifications prétendent que, vu l'augmentation générale du volume en transport ferroviaire de marchandises, et vu la situation géographique particulière des Trois Frontières au sein du réseau européen de transport ferroviaire de marchandises, il existe un besoin urgent d'action en ce qui concerne

- l'élargissement et la mise en état des capacités présentes sur les lignes de transport de marchandises
- la solution du problème de la mixité croissante du trafic rail de personnes (trafic à grande vitesse et trafic régional) au trafic rail de marchandises sur une grande partie des lignes
- la protection sonore.

Le but principal dans les réflexions concernant le transport ferroviaire de marchandises est le contournement et le délestage simultané de la ligne Aachen – Cologne via la gare Aachener Hbf. Les réflexions suivantes sont mises à discussion:

- Extension / amélioration de la ligne Aachen – Düsseldorf (itinéraire des trains de marchandises à partir de Montzen via Aachen ouest directement en direction Düsseldorf)
- Amélioration / remise en service du tracé Vennbahn (itinéraire des trains marchandises à partir d'Eupen via Raeren et Stolberg, en direction Cologne)
- Extension / amélioration de la ligne via Heerlen et Alsdorf (itinéraire des trains marchandises à partir de Maastricht via Heerlen et Alsdorf, en direction Düsseldorf ou via Stolberg en direction Cologne)
- Extension / amélioration de la ligne principale (itinéraire des trains marchandises comme auparavant à partir de Montzen via la gare Aachener Hbf en direction Cologne)
- Délestage de la ligne principale par un tracé rail parallèle pour le trafic à grande vitesse (itinéraire des trains marchandises comme auparavant à partir de Montzen via la gare Aachener Hbf en direction Cologne).

Chacune de ces réflexions présente des avantages et des inconvénients et nécessite une étude approfondie concernant la faisabilité et les frais y afférents. Vu les tronçons sur le terrain vallonné de la région, une protection sonore des riverains s'impose, car presque tous les trajets actuels ou discutés de trains marchandises traversent des régions à forte densité de population (Eupen, Aachen, Stolberg, Eschweiler, Alsdorf, Herzogenrath, Heerlen, Landgraaf etc.)

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

1 **Développement du tronçon Aachen - Düsseldorf**
Avantages: tronçon existant; contournement du passage difficile (2 voies) à Aachen
Inconvénients: coûts

2 **Aménagement d'une ligne TGV (parallèle) sur le tronçon Aachen - Düren pour soulager le passage difficile à Aachen**

3 **Réaménagement de la "Vennbahn"**
Avantages: contournement du passage difficile à Aachen; possibilité de racordement d'autres zones d'activités économiques
Inconvénients: coûts; tronçon à 1 voie; bruit

4 **Développement de la ligne principal de Aachen / Montzen**
Avantages: tronçon existant
Inconvénients: coûts à hauteur du passage difficile à Aachen

5 **Développement du tronçon Heerlen / Alsdorf**
Avantages: contournement du passage difficile à Aachen; possibilité de racordement d'autres zones d'activés économiques
Inconvénients: coûts bruit

6 **Connexion de la carrière Lambreghs de fer Limburg - Welkenraedt**
Avantages: reduction du trafic de poids lourds
Inconvénients: coûts, problèms liés à la topographie

7 **Extension de la garge de marchandise de Montzen**
Avantages: renforcement du trafic de marchandise sur la ligne existante
Inconvénients: pas de capacité routière adaptée pour une augementation du trafic de poids lourds

1 **Uitbreiding / vaststelling traject Aken - Düsseldorf**
voordelen: plan voor traject al aanwezig; vermijding knelpunt Aken mogelijk
nadelen: hoge kosten

2 **Ontlasting van het traject Aken - Düren respectievelijk Köln door parallele hogesnelheidstreinentrajekten**

3 **Vaststelling / weer ingebruikname Vennbahntracé**
voordelen: vermijding knelpunt Aken; ontsluiting verdere bedrijfventerreinen in het spoorgoederenverkeer
nadelen: met de sanering en uitbow van de tracé zijn hoge kosten verbonden; Het traject is overwegend eenbaans; Bescherming tegen lawaai is zeer problematisch bijvoorbeeld in de bebouwde kom van Walheim, Breinig en Stolberg

4 **Uitbreiding / vaststelling hoofdtraject langs Montzen en Aken**
voordelen: plan voor traject al aanwezig
nadelen: aan de opheffing van de knelpunten in het stadsgebied van Aken zijn hoge kosten verbonden

5 **Uitbreiding / vaststelling traject langs Heerlen en Alsdorf**
voordelen: vermijding knelpunten Aken; ontsluiting verdere bedrijfventerreinen in het goederenverkeer
nadelen: aan de opheffing van de knelpunten in het stadsgebied van Aken zijn hoge kosten verbonden; Bescherming tegen lawaai is zeer problematisch bijvoorbeeld in de bebouwde kom van Landgraaf en Alsdorf

6 **Aansluiting steengroeve Lambreghs aan Spoorlijn Limbourg - Welkenraedt**
voordelen: reducering vrachtverkeer
nadelen: relatif hooge kosten

7 **Verbetering goederenstation Montzen**
voordelen: opwaardinge aanwesige goederenspoor
nadelen: geen goede verbinding aanwesig voor vrachtverkeer

1 **Ausbau / Ertüchtigung Strecke Aachen - Düsseldorf**
Vorteile: Strecke im Bestand bereits vorhanden und genutzt; Umgehung Engpass Aachen möglich
Nachteile: Hohe Kosten

2 **Entlastung der Strecke Aachen - Düren bzw. Köln durch parallele Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke**

3 **Ertüchtigung / Wiederinbetriebnahme Vennbahntrasse**
Vorteile: Umgehung Engpass Aachen; Erschließung weiterer Gewerbegebiete im Schienengüterverkehr
Nachteile: Sanierung und Ausbau der Trasse mit hohen Kosten verbunden; Strecke überwiegend eingleisig; Lärmschutz hochproblematisch, z.B. in den Ortslagen Walheim, Breinig und Stolberg

4 **Ausbau / Ertüchtigung Hauptstrecke über Montzen und Aachen**
Vorteile: Strecke im Bestand bereits vorhanden und genutzt
Nachteile: Ausbau der Engstellen im Aachener Stadtgebiet mit hohen Kosten verbunden

5 **Ausbau / Ertüchtigung Strecke über Heerlen und Alsdorf**
Vorteile: Umgehung Engpass Aachen; Erschließung weiterer Gewerbegebiete im Güterverkehr
Nachteile: Ausbau der Engstellen im Aachener Stadtgebiet mit hohen Kosten verbunden
Lärmschutz hochproblematisch, z.B. in den Ortslagen Landgraaf und Alsdorf

6 **Anbindung des Steinbruchgebiets Lambreghs an Schienenweg Limburg - Welkenraedt**
Vorteile: Reduzierung Lkw-Schwerverkehr
Nachteile: Kosten, ggf. Topographie

7 **Erweiterung des Güterbahnhofs Montzen**
Vorteile: Stärkung der vorhandenen Güterstrecke
Nachteile: Keine leistungsfähige sowie verträgliche Anbindung im Kfz-Verkehr vorhanden

Propositions (discussion)
Trafic de marchandise (chemin de fer)

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée (B / N / ...)
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Discussievoorstellen
spoorgoederenverkeer

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasseerde weg (B / N / ...)
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Diskussionsvorschläge
Schienengüterverkehr

Bestand:
- Autobahn
- Klassifizierte Straße (B / N / ...)
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

6 Trafic cyclable

6.1 Bases

Pour le trafic cyclable, le besoin d'action a établi des analyses effectuées au courant de la phase 1, et des objectifs déduits au courant de la phase 2. Le programme d'action a été synchronisé avec les planifications déjà existantes au niveau du trafic cycliste (p. ex. du côté du Kreis Aachen, du MET, etc.), et avec les planifications dans le domaine du trafic automobile (p. ex. délestage de traverses d'agglomération par des contournements).

Par principe, il faut tenir compte des différences dans les aménagements de pistes cyclables au niveau des nations représentées dans la zone d'étude restreinte, par exemple en Belgique et en Hollande, il est possible d'aménager des bandes de protection à l'extérieur des localités. Lors de l'élaboration du programme d'action, ces différents types de prescriptions ont été pris en compte.

6.2 Programme d'action

Lors de la phase d'analyse, l'on a constaté que:

- l'infrastructure de piste cyclable présente partiellement des lacunes sévères – surtout dans la partie belge de la zone d'étude
- l'infrastructure existante ne correspond pas toujours aux directives en vigueur
- il existe un réseau cyclable dense, partiellement transfrontalier (système de carrefour, réseau cyclable NRW), qui est actuellement en développement.

6.2.1 Infrastructure cyclable parallèle à la chaussée

Comme le réseau routier considéré dans le cadre du présent plan de mobilité comporte en général des routes essentielles au transport, il faut tout d'abord partir du fait qu'une infrastructure de piste cyclable est existante. Les exceptions sont les cas, où un itinéraire alternatif en proximité de la route offre une piste cyclable.

Vu la mise en priorité des différentes mesures dans le trafic cyclable, l'on a utilisé le schéma en Tableau 6.1. Le niveau de priorité le plus élevé atteint dans les trois catégories est décisif. Exemple: Si un tronçon de route, avec une charge automobile moyenne de moins de 2.000 véhicules / jour, et avec une fonction de liaison locale, est d'une haute importance pour le trafic de loisir, alors il est classé au niveau de priorité le plus élevé („elevée").

Tableau 6.1: Critères pour l'établissement du concept d'objectif trafic cyclable

Fonction de liaison	Charge automobile [véhicules / jour en profil]	Importance pour le trafic loisir	Priorité de la mesure
A grande distance / régional	> 10.000	haute	elevée
à proximité	2.000 – 10.000	moyenne	moyenne
local	< 2.000	basse	basse

Les parcours autour du Rurtal, et dans le Parc Naturel des Hautes Fagnes – Eifel ont une importance haute pour le trafic de loisir. Le programme d'action considère les parcours adjacents à la route verte, planifiée (Eurégionale 2008) également d'une importance haute pour le trafic de loisir.

Selon le programme d'action, les propositions principales d'aménagement / d'extension, à savoir de développement d'installations cyclables aux parcours suivants ont une priorité haute:

- L 238 entre Stolberg et Roetgen

- L 12 entre Stolberg et Simmerath
- N 68 entre Aachen et Eupen, à savoir au-delà en direction des Hautes Fagnes
- N 3 entre La Calamine et Thimister-Clermont
- N 67 entre N 3 et Eupen, à savoir au-delà en direction de Monjoie

Remarques pour la mise en oeuvre du programme d'action trafic cyclable en Belgique

Les bandes de protection/cyclables prévues par le programme d'action en Belgique sont mises en oeuvre par un marquage au sol particulier. Il s'agit des dites „voies cyclables suggérées" ou „chevrons„ qui permettent un aménagement sur des profils plus étroit que 7,0 m. (voir figure 6.1)

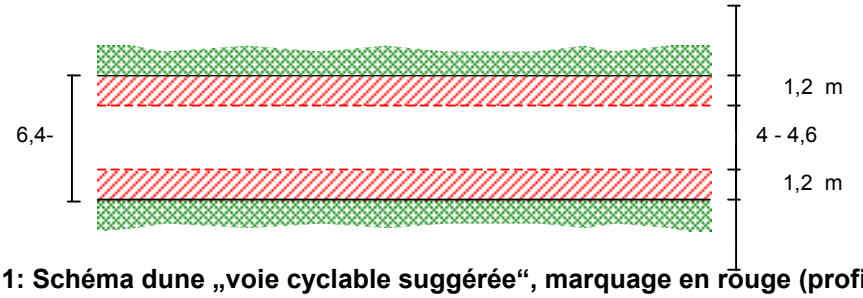


figure 6.1: Schéma dune „voie cyclable suggérée", marquage en rouge (profil typique au sein de la zone d'étude)

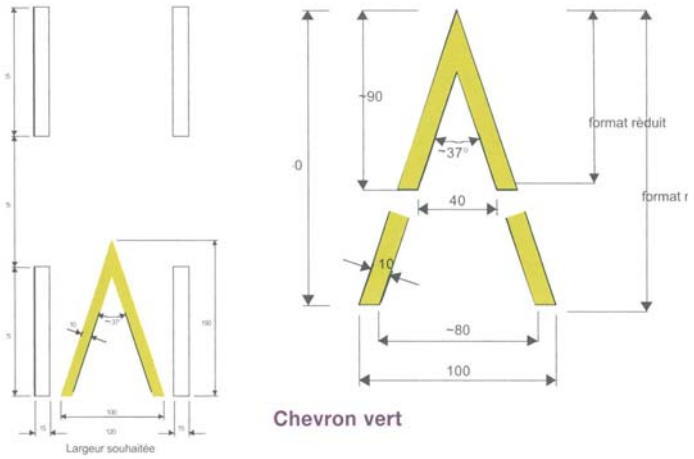


figure 6.2: Schéma de"chevrons, marquage en vert

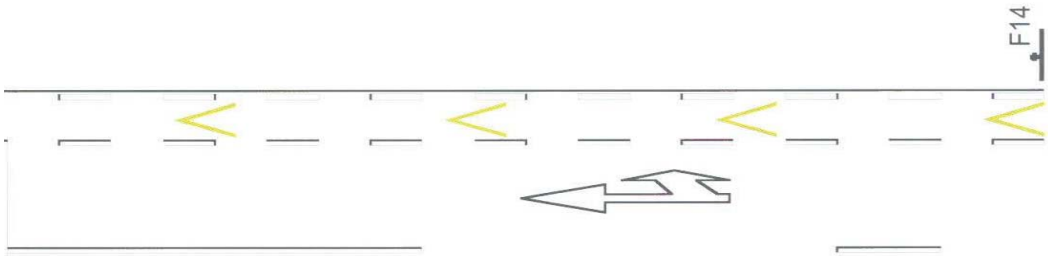
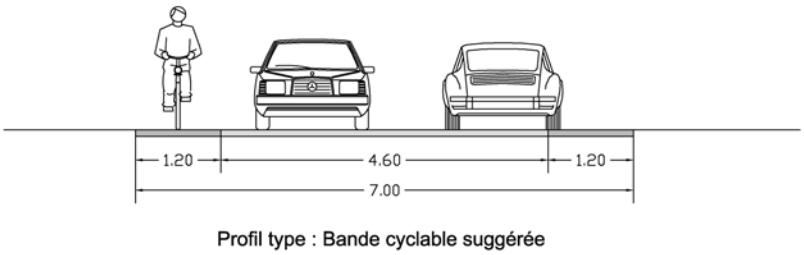


figure 6.3: Schéma de "chevrons,,, marquage en vert

Les "voies cyclables suggérées" sont plutôt utilisées en traversées d'agglomération, alors que les „chevrons „ le sont plutôt en dehors des localités. Tous deux offrent une protection relative, sans exiger un aménagement systématique des profils en Belgique. A l'instar des bandes de protection

aux Pays-Bas, ces bandes peuvent systématiquement être aménagées dans des rues plus étroites, et en même temps, par ce marquage, le conducteur automobile perçoit le profil de la route comme étant plus étroit qu'il ne l'est, ce qui contribue ainsi à la diminution de la vitesse et à une amélioration de la sécurité routière. En Belgique, ces marquages – tout comme les bandes de sécurité en Allemagne – peuvent être pratiquées par les automobilistes.

En Belgique, la plupart des parcours marqués dans le cadre du programme d'action ont un profil entre 6,40 et 7 m, c'est pour cette raison que ces deux types de profils servent de prototype.



Profil type : Bande cyclable suggérée

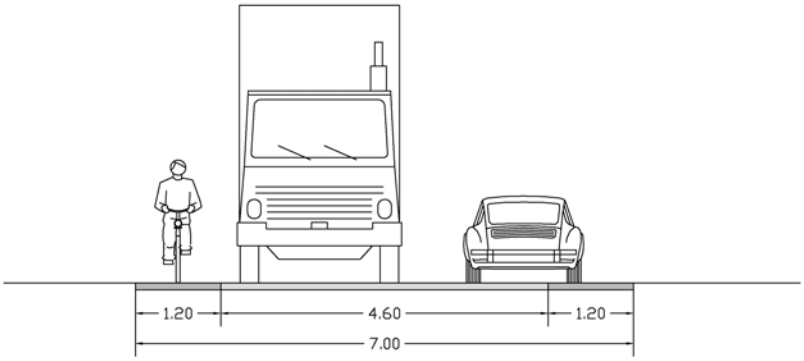
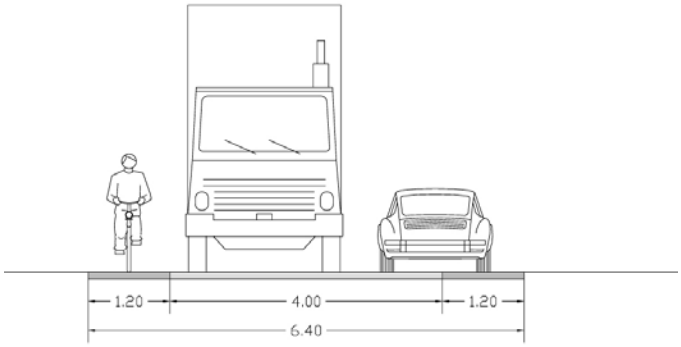


figure 6.4: Profil 7 m avec chevrons ou voie cyclable suggérée



Profil type : Bande cyclable suggérée

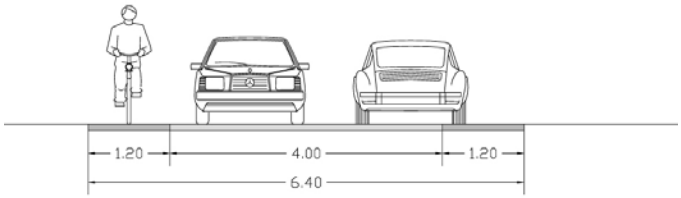
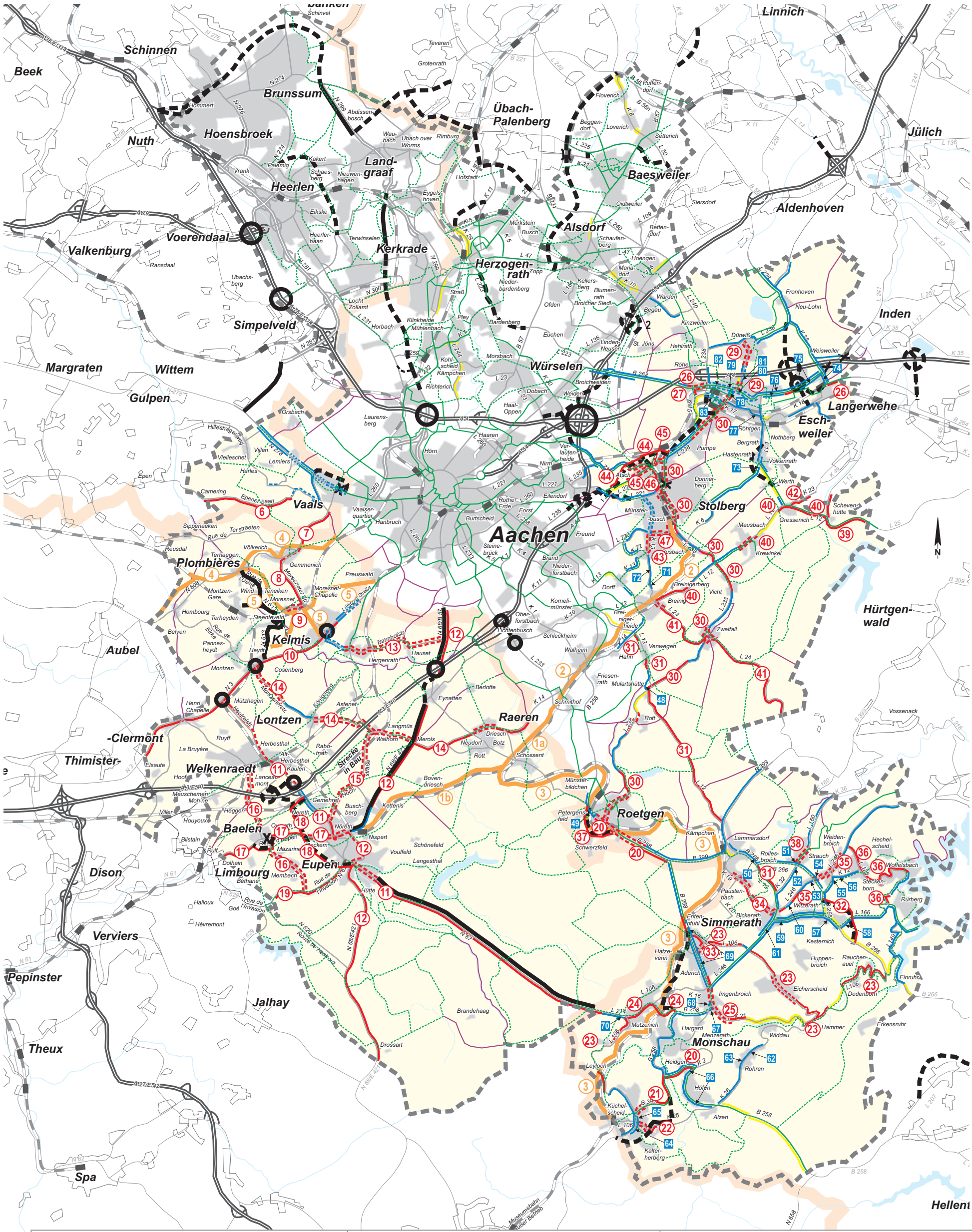


figure 6.5: Profil 6,40 m avec chevrons ou voie cyclable suggérée

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



Programme d'action trafic cyclable

Situation existante:
- Itinéraires cycl. systéme point-neud
- Autres itinéraires

Aménagements cyclables
- RAVel
- Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- Piste cycl. marquage au sol
- Piste cycl. en woonerft

Case Pronostic -0-2015 (Variante proposée):
- Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- Piste cycl.marquage au sol

Programme d'action:
- RAVeL
- Piste cycl. ou mixte (piétons / cyclistes)
- Piste cycl. marquage au sol
- Itinéraires cyclable
- (3) Nouveau aménagement RAVeL
- (22) Nouveau aménagement piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- 64 Modification aménagement cycl. dans les localités

- Aménagement nouveau réseau / Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Ré-/Aménagement échangeur/accés d'autoroute
- X Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'études restreint

Inventaire:
- Autoroute
- B/N/... Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargie
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Doelconcept fietsverkeer

Bestand:
- Fietsroutes in knooppuntnetwerk
- Overige uitgetekende fietsroutes

Fietspad / Suggestiestroken
- RAVel
- Fietsroutes of gecombineerde fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):
- Fietspad of gecomb. fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken

Doelconcept:
- RAVeL
- Fietspad of gecombineerde fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken
- Fietsroutes
- (3) Nieuwbouw RAVeL
- (22) Nieuwbau van en fietspad of en gecomb. fiets- en voetpad resp. suggestie- of fietsstroken
- 64 Aanpassing van fietspaden

- Relevante aanvulling of onderbreking van het netwerk resp. relevante uitbreking
- Omvorming/vaststelling knooppunt
- Aanleg/uitbreiding autosnelweg-verbinding
- X MIV-netwerkdivergenti
- Beperkt onderzoeksgebied

Bestand:
- Autosnelweg
- B/N/... Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Zielkonzept Radverkehr

Bestand:
- Radroute im Knotenpunktsystem
- Übrige ausgeschilderte Radroute

Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen
- RAVel
- Radweg oder gem. Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):
- Radweg oder gem. Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen

Zielkonzept:
- RAVeL
- Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Radroute
- (3) Neubau RAVeL
- (22) Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg bzw. Schutz-/ Radfahrstreifen
- 64 Modifikation Radverkehrs-anlage innerorts

- Relevante Netzergänzung bzw. relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahn-anschlussstelle
- X MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Bestand:
- Autobahn
- B/N/... Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 11.April 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan-FUSS.cdr - (Plan 2)]

figure 6.6: Programme d'action trafic cyclable

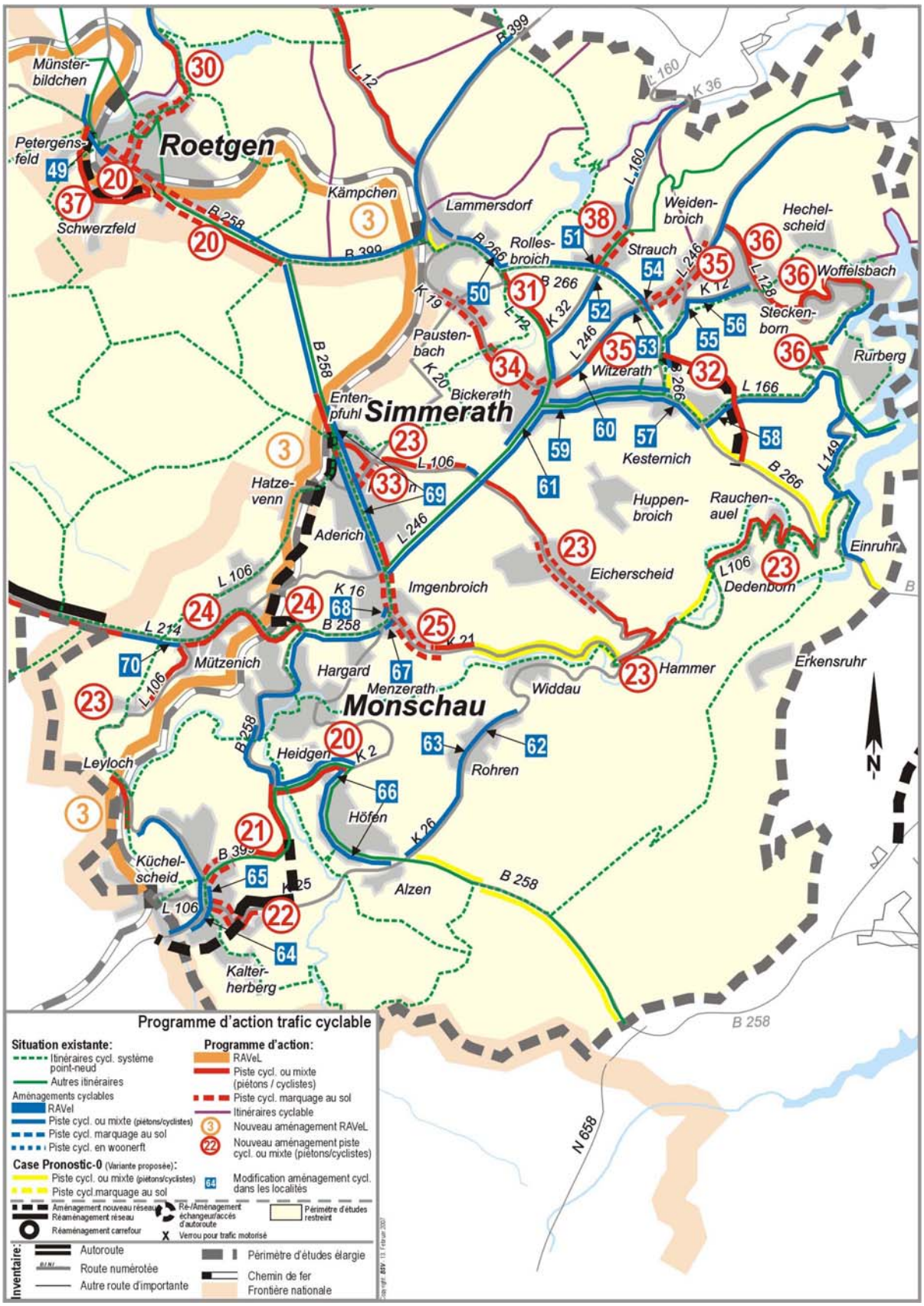


figure 6.7:Programme d'action trafic cyclable

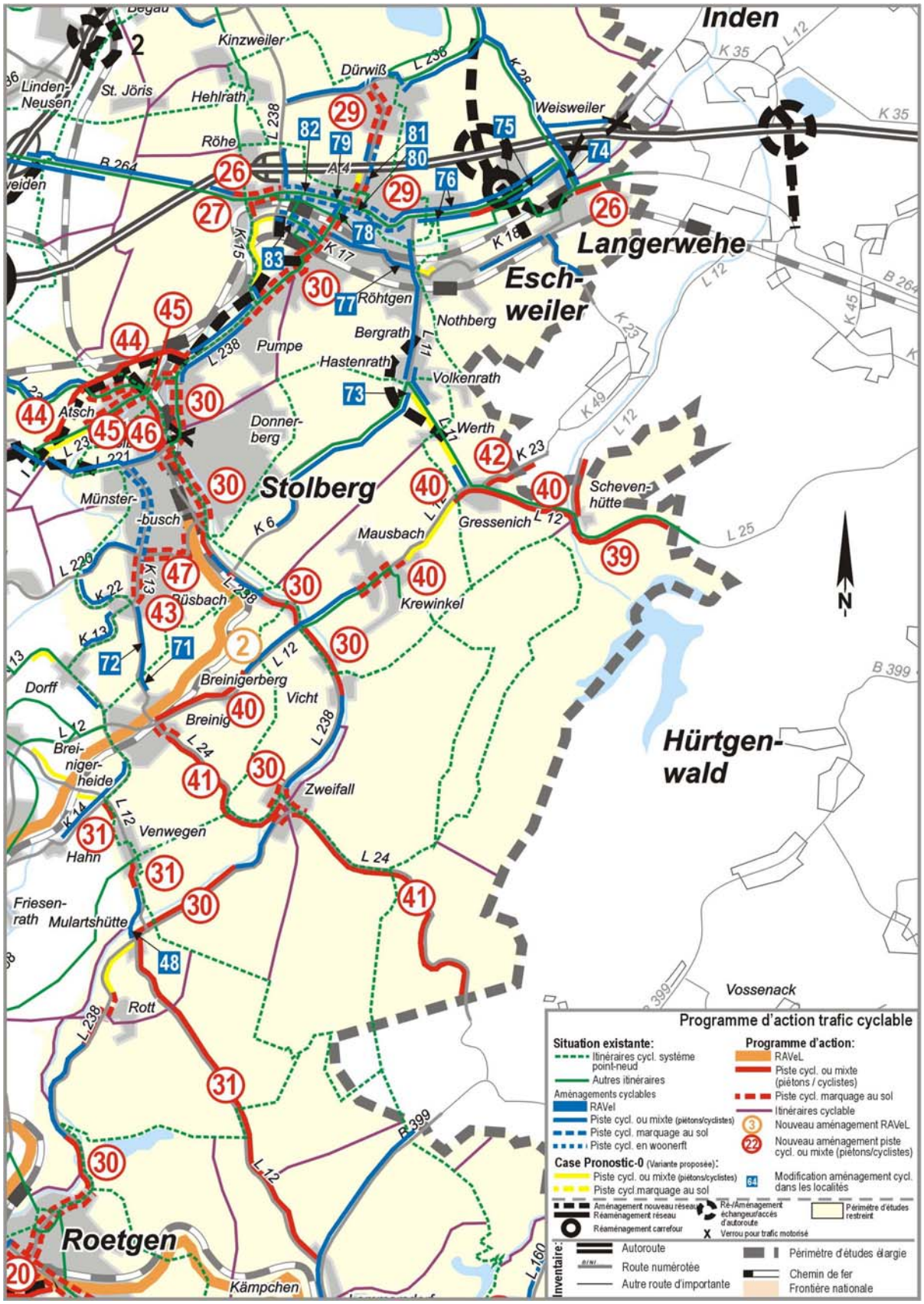


figure 6.8: Programme d'action trafic cyclable

6.2.2 Infrastructure cyclable indépendante le long d'anciens tracés de chemin de fer (RAVeL[13])

Un des éléments clés du programme d'action trafic cyclable est l'aménagement de pistes cyclables sur, ou en parallèle aux, anciens tracés ferroviaires. En Belgique, il existe déjà un nombre considérable de pistes, dites RAVeL, qui sont en développement continu. Par le prolongement du dit Vennbahnweg jusqu'à Aachen-Walheim, le Stadtgebiet Aachen a franchi un pas supplémentaire dans le sens du développement de ce tourisme cycliste très prisé. Un parcours continu sur de telles routes est possible:

- entre Aubel et Liège
- entre Aachen- centre et Aachen-Walheim et
- de Waimes, via St. Vith jusqu'à Prüm (avec une bifurcation vers Burg-Reuland).

Dans le cadre du Plan de mobilité transfrontalier de l'Eifel[14], les donneurs d'ordre ont déjà décidé de la mise en œuvre des parcours complémentaires RAVeL dans la partie sud de la Communauté Germanophone et dans les communes allemandes avoisinantes (Dahlem etc), et ils ont partiellement déjà été mis en œuvre autour de St. Vith.

Les compléments du réseau RAVeL proposés dans le cadre du présent plan de mobilité dans la région de Plombières et La Calamine constituent les chaînons manquants du parcours entre Aachen et Liège. Le tourisme cycliste entre Aachen et Luxembourg est tributaire de la mise en oeuvre du tronçon manquant entre Aachen-Walheim, et entre Eupen et Waimes. L'aménagement du tracé RAVeL le long de la Vennbahn et au-delà aura certainement des répercussions positives pour le développement touristique de la totalité du Parc Naturel Hautes Fagnes – Eifel. Ce fait est souligné par la haute acceptation des tracés RAVeL déjà existants (p. ex. Vennbahnradweg, Waimes – St. Vith etc.). Selon le programme d'action, le développement du réseau RAVeL dans la zone d'étude, et dans l'Eurégio jouit de la plus haute priorité, d'autant plus

- qu'il encourage un tourisme compatible et durable
- qu'il développe des potentiels transfrontaliers, et
- qu'il exige un coût d'investissement relativement bas

L'état actuel du développement est repris dans le Tableau 6.2. Les données ont été trouvées dans le plan.

[13] En Belgique, l'on désigne comme routes RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) d'anciens tronçons de lignes de chemin de fer ou de chemins de halages, qui ont été convertis en chemin de randonnée ou cyclables. Ils sont bétonnés ou goudronnés et présentent toujours l'avantage d'une dénivellation douce. Pour cette raison, tout le monde peut les pratiquer, surtout les familles, enfants, seniors et personnes en chaises roulantes.

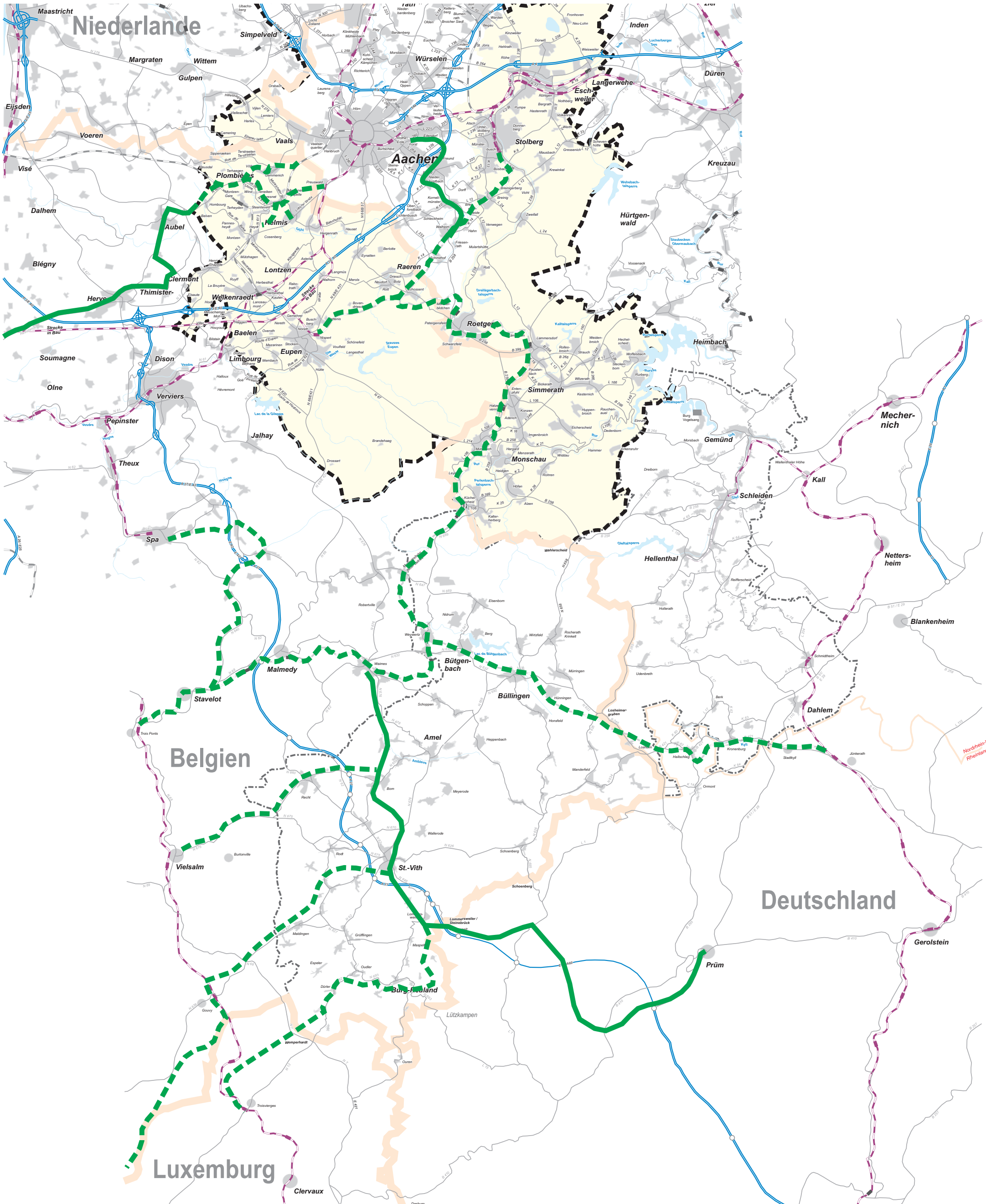
[14] Elaboration d'un plan de mobilité transfrontalier de L'Eifel, pour ordre de la WFG Cantons de l'est, la Région wallonne, le Kreis Euskirchen et le Landesbetriebs Straßenbau NRW Niederlassung Euskirchen

Tableau 6.2: Etat actuel et perspectives du tracé Vennbahn[15]

	Tronçon	Statut actuel	Perspectives touristiques et autres
1	Eupen - Raeren **L 49**	Les rails sont encore posés ; Prêt à fonctionner; Infrabel - contrat avec la CG	Utilisation par un entrepreneur dans la gare de Raeren ; Possibilité d'utilisation touristique
2	Raeren – Stolberg	Les rails sont encore posés; Renouvellement complet sur 1,2 km	Trafic ferroviaire pas complètement exclu, p. ex. délestage Aachen ouest
3	Raeren Monjoie **L 48**	Les rails sont encore posés Propriété de la CG Actuellement impraticable pour des raisons de sécurité ; Frais d'entretien à charge de la CG	Actuellement discussions pour une utilisation touristique transport de proximité de personnes pour le Nationalpark Eifel
4	Monjoie – Kalterherberg - Sourbrodt **L 48**	Le rail est encore posé Propriété de la CG Frais d'entretien à charge des utilisateurs	***Railbike Sourbrodt - Kalterherberg;*** Utilisation supplémentaire du deuxième tracé désaffecté en tant que RAVeL possible ***Railbike Kalterherberg – Monjoie: possible***
5	Sourbrodt - Weywertz **L 48**	Les rails sont encore posés; La démolition est planifiée	Affectation pas encore décidée Pré-RAVel souhaitable
6	Losheimergraben - Trois Ponts **L 45**	Les rails sont encore posés; La démolition est planifiée	Axe est-ouest RAVel
7	Waimes – St.-Vith L48	Pré-RAVel16 avec un mélange terre-pierres Coût: 7.500,- €/km	RAVeL actuel. Le succès ne nécessité pas de commentaires.
8	St. Vith – frontière allemande **L 48**	**St. Vith – Neidingen**: actuellement planifié **Neidingen – frontière alemmande:** Contrat de bail MET-SNCB: En fonction depuis août 2006	Aménagement d'un RAVel pour lier au chemin cyclable allemand, en direction de Prüm; Actuellement en exécution
9	Frontière allemande - Reuland – Oudler – Lengeler – frontière luxemb. **L 47**	La commune de Burg Reuland prévoit le développement d'un parcours RAVeL en deux parties de construction: - **Steinebrück-Auel**: projeté - **Auel-Oudler**: en service depuis le 29-07-06 - **Oudler-frontière luxemb.**: projeté	Création d'un parcours RAVeL entre les frontières allemandes et luxembourgeoises, avec connexions respectives au réseau de chemins cyclables
10	St.Vith – Gouvy **L 163**	Les communes avoisinantes projettent de commanditer le „Chemin du Rail" d'une étude de faisabilité. Le ministre compétent de la Région wallonne a donné son accord pour le financement de l'étude.	Le résultat de l'étude de faisabilité démontrera, si la création d'un parcours RAVeL est possible (aussi en ce qui concerne le coût du suivi).
11	Born – Vielsalm **L 47a**	Les communes avoisinantes projettent de commanditer le „Chemin du Rail" d'une étude de faisabilité. Le ministre compétent de la Région wallonne a donné son accord pour le financement de l'étude.	Le résultat de l'étude de faisabilité démontrera, si la création d'un parcours RAVeL est possible (aussi en ce qui concerne le coût du suivi).

[15] Source: Gouvernement de la Communauté Germanophone de Belgique
[16] Pré-RAVeL: Contrairement aux RAVeL complet, celui-ci n'est ni bétonné, ni goudronné, mais bien recouvert de gravats, gravier et sable.

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



Programme d'action
RAVel transfrontalier

- Situation existante
- Programme d'action
- Périmètre d'étude restreint

Inventaire:

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

Doelconcept
RAVel grensoverschrijdend

- Bestand
- Doelconcept
- Beperkt onderzoeksgebied

Bestand:

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

Zielkonzept
RAVel grenzüberschreitend

- Bestand
- Zielkonzept
- Engeres Untersuchungsgebiet

Bestand:

- Autobahn
- B / N / ... Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 08. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Phase III\ Plaene\ [Aund-B.cdr - (Plan 2)]

6.2.3 Itinéraires cyclables

Mis à part la création d'infrastructures complémentaires sous forme de chemins, le programme d'action prévoit également le développement des itinéraires cyclables existants, et de la signalisation adéquate. Pour ces mesures, l'on part du principe d'utiliser les infrastructures existantes des chemins, et d'y installer la signalisation adéquate.

Les propositions sont les suivantes:

- Développement du système de carrefours sur le territoire du Stadtgebiet Aachen, afin de ne pas perdre des liaisons importantes dans le système de chemins
- Elargissement du système de carrefours au Kreis Düren
- Densification du réseau d'itinéraires cyclables existants (p. ex. Göhltal, Vichttal)
- Amélioration de l'offre accompagnant (p. ex. possibilité d'emporter son vélo dans le bus, publication d'éditions spéciales (résumé de plusieurs feuilles volantes) de cartes topographiques à l'échelle 1:25.000, comme cela a été le cas p. ex. en 2005 pour le Nationalpark Eifel, etc.)

En ce qui concerne la densification des itinéraires des pistes cyclables, la plupart des propositions concrètes d'itinéraires a été testée sur le terrain, p. ex.:

- Vichttalweg entre Vicht et le barrage Dreilägerbachtalsperre, parallèle à la L 238
- Stolberg – Alsdorf via Camp Astrid
- Vichttal – Gressenich à travers les carrières calcaire
- Zweifall – Fringshaus (B 399) via Zweifaller Schneise et Butterstrauch, en contournant la L 12
- Le chemin de la vallée de la Gueule, de Lichtenbusch à Epen
- Le chemin de la vallée de la Gulpe, de Plombières à Henri-Chapelle
- Densification transfrontalière dans le Aachener Wald, aux Trois Frontières

D'une part, ces parcours cyclables proposés constituent le chaînon manquant pour des connexions importantes, et d'autre part, ils représentent des alternatives à une utilisation des voies cyclables parallèles aux chaussées.

7 Programme d'action pour les espaces routiers dans les localité

Le présent plan de mobilité affiches surtout des caractéristiques régionales, comme sortir de la perspective à grande échelle du réseau, et déduire des propositions de mesures pour les espaces routiers à petite échelle, tout du moins en forme abstraite. La déduction de propositions abstraites à petite échelle hors des considérations régionales à grande échelle sert surtout au suivi local des conséquences engendrées par les interdépendances régionales. Les différentes propositions concernent les domaines de mesure comme suit:

- L'aménagement / la modification d'un chemin piéton
- L'aménagement / la modification d'une aide à la traversée (pour piétons)
- La transformation d'un espace routier en accord avec son entourage
- La transformation d'un point carrefour.

En règle générale, l'aménagement / la modification d'un chemin piéton est proposée aux endroits, où les accotements ne présentent pas un chemin piéton ou présentent un chemin piéton insuffisant.

L'aménagement / la modification d'une aide à la traversée devrait généralement s'effectuer aux endroits, où par principe, l'on s'attend à ce qu'un nombre considérable de piétons traverse la chaussée, ou là, où il y a lieu de sécuriser la traversée des piétons – même en nombre limité. Par principe, cette situation se présente à chaque arrêt de bus, à chaque carrefour, au passage de pistes cyclable en sens unique en pistes à double sens, en présence de pistes cyclables à double sens, etc. Aussi, il faut tenir compte du fait que les piétons n'acceptent guère les détours à effectuer afin d'arriver à une aide de traversée – aussi minime qu'il soit.

En règle générale, la question de la transformation de l'espace routier se pose, lorsque l'importance d'un élément du réseau routier est alternée de façon conséquente. Généralement, cette situation se présente lorsqu'un tronçon du réseau peut être délesté, soit par un contournement ou par d'autres compléments du réseau, ou soit par un itinéraire automobile amendé, ce qui entraîne des changements dans la charge automobile. Ceci est p. ex. le cas pour les traversées d'agglomération à Eupen, Roetgen, Kesternich etc. Les propositions de transformation sous forme de profil de principe sont représentées dans le chapitre 3.1.5.

Concernant la mise en priorité des différentes mesures dans l'espace routier, le schéma selon Tableau 6.1 a été appliqué.

Tableau 7.1: Critères pour l'établissement du programme d'action pour les espaces routiers dans les localités

charge automobile [véhicules / jour sur le profil]	Priorité de la mesure
> 5.000	Élevée
2.000 – 5.000	Moyenne
< 2.000	Basse

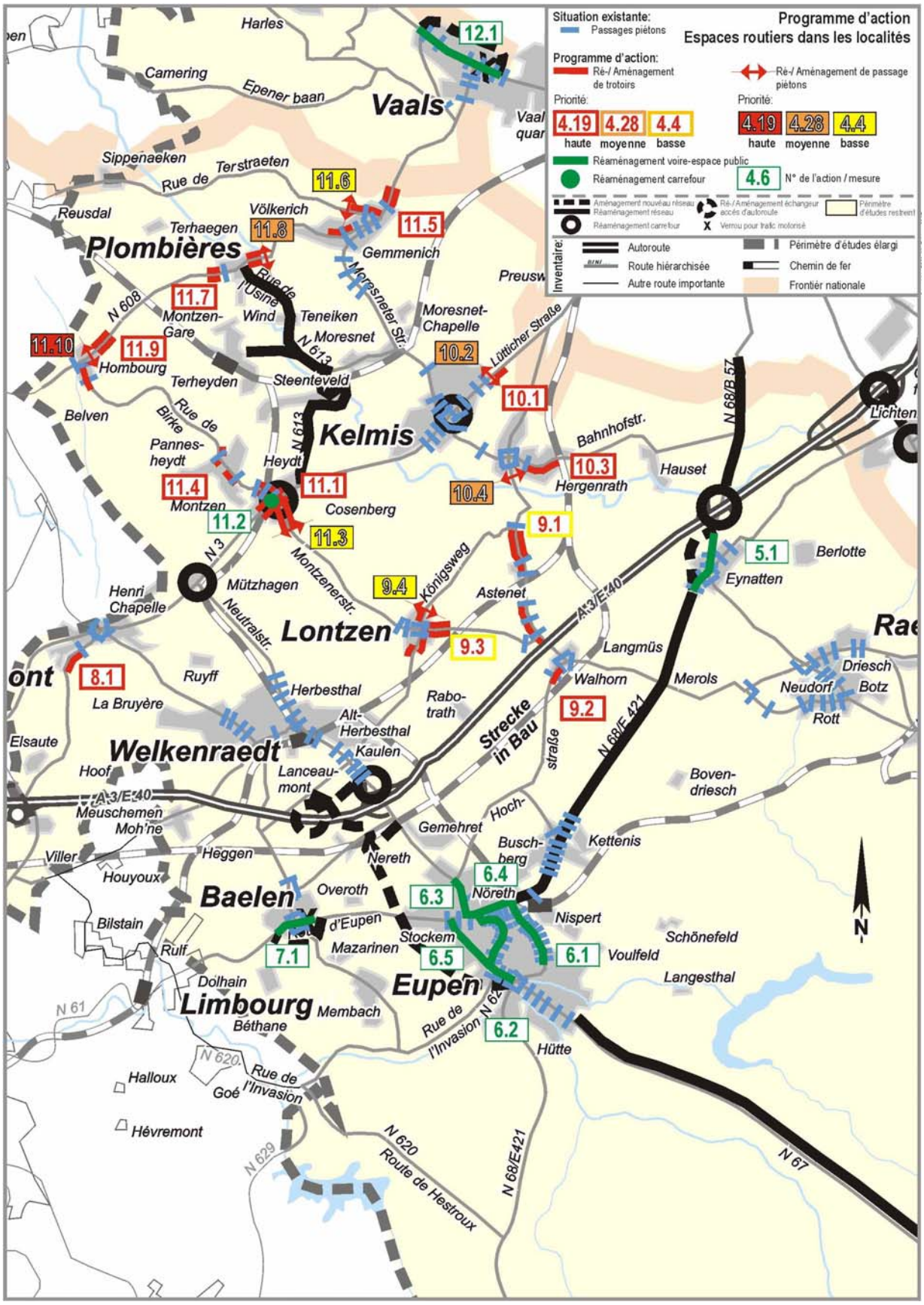


figure 7.1: Espaces routiers dans les localités - programme d'action

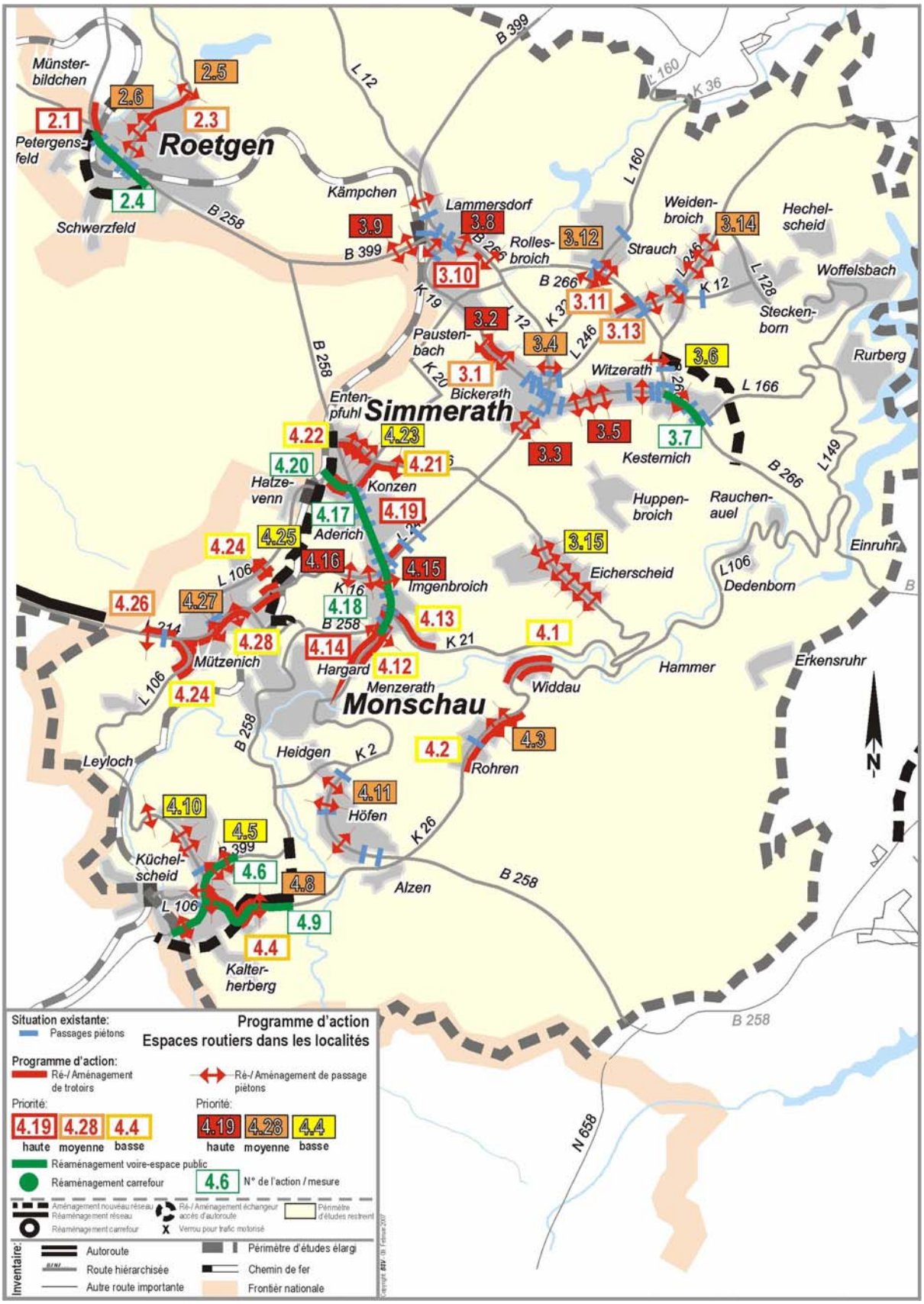


figure 7.2: Espaces routiers dans les localités - programme d'action

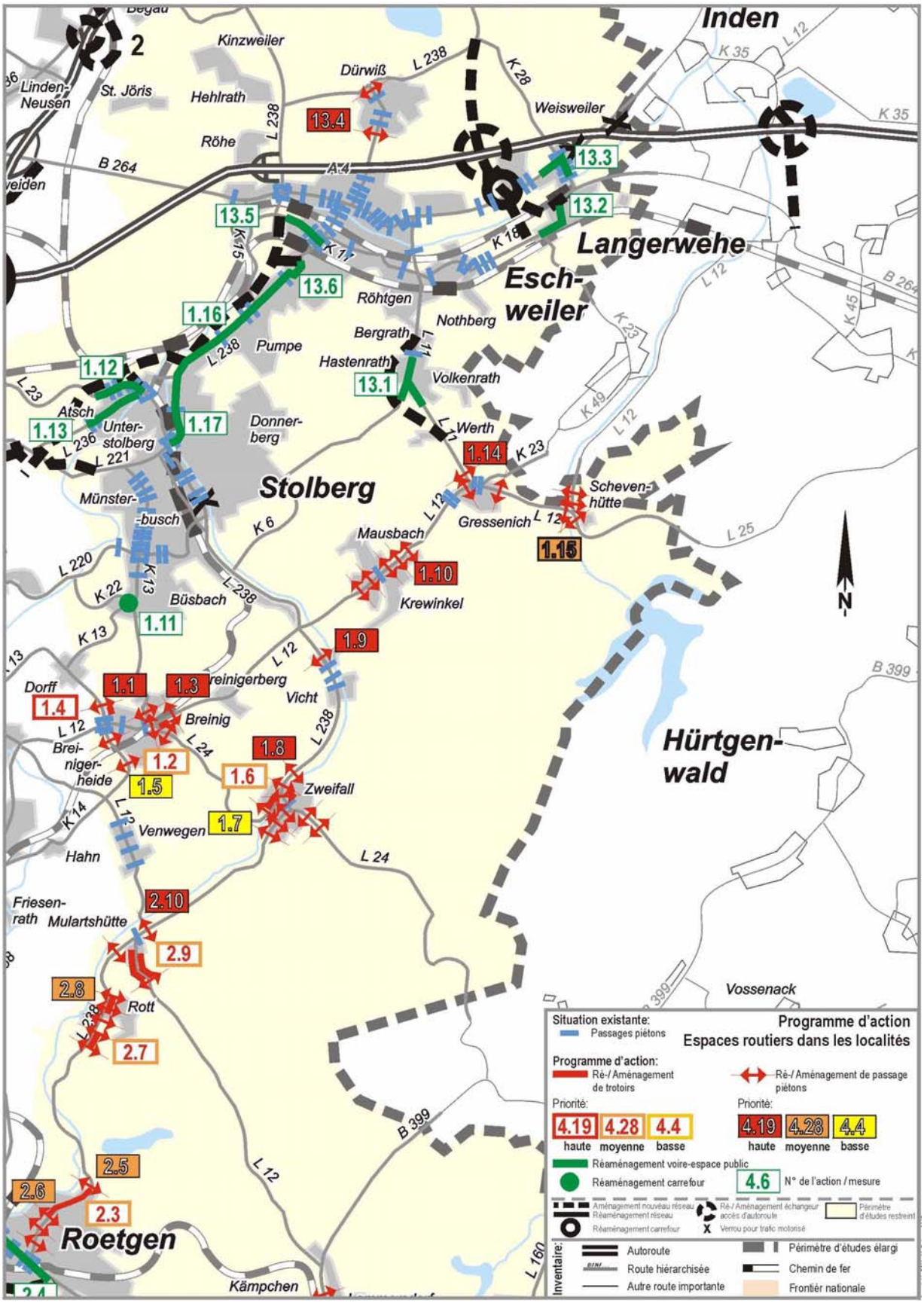


figure 7.3: Espaces routiers dans les localités - programme d'action

8 Coût estimé

8.1 Trafic automobile

La mise en oeuvre de toutes les mesures du programme d'action trafic automobile est estimée à environ 68 mio € (voir Tableau 3.26). La partie majeure est consacrée à la nouvelle construction d'environ 30 km de route.

Tableau 8.1: Coût d'investissement programme d'action trafic cyclable

	Coût d'investissement [mio €]	Longueur du tronçon [km]
Nouvelle construction de route	63,2	33
Développement d'une route existante	11,0	15
Développement / transformation carrefour	1,1	11 carrefours
Réfection de la route	3,2	45
Somme	**78,5**	**93** **11 carrefours**
Dont: Nouvelle construction d'une route / développement d'une route existante sont repris dans la programmation des besoins	**38,8**	**21**

Des 45 km de nouvelle construction de routes et développement de routes existantes du programme d'action, presque la moitié est déjà signalée dans des programmations de besoins.

8.2 Transport public

La mise en oeuvre de toutes les mesures du programme d'action transport public de proximité est estimée à environ 2 mio € (voir Tableau 3.26). Tandis que des économies potentielles permettent de réduire la réelle prestation supplémentaire de 3,1 mio € par an à environ 0,9 mio € par an.

Tableau 8.2: Coût d'exploitation (sans entrées) programme d'action transport public de proximité de personnes

	Frais d'exploitation [mio €] (uniquement frais d'exploitation, sans entrées)
Frais d'exploitation supplémentaires	3,1
Frais d'exploitation économisés	0,9
Somme	**2,2**

Le peu de données de base n'a pas permis une prise en compte d'un contre-financement par les entrées. Entre autres, le montant des entrées dépend fortement de l'amplitude de la tarification uniforme transfrontalière.

8.3 Trafic cyclistes

La mise en oeuvre de toutes les mesures du programme d'action trafic cyclable est estimée à environ 46 mio €. (voir Tableau 3.26), dont la partie majeure est dédiée à la nouvelle construction de chemins cyclables. A cause de la limitation des travaux à celui du pur marquage au sol, le coût d'investissement pour les voies cyclables, à savoir les bandes de protection, est relativement bas, environ 0,6 mio € pour 113 km de tronçon. Il faut remarquer qu'actuellement en Allemagne, le marquage de voies cyclables sur la chaussée n'est pas possible en dehors des localités.

Tableau 8.3: Coût d'investissement programme d'action trafic cyclable

	Coût d'investissement [mio €]	Longueur du tronçon [km]
Nouvelle construction de chemins cyclables	36,8	147
Nouvelle installation voie cyclable / bande de protection	4,6	113
Modification chemin cyclable ou chemin commun cyclistes / randonneurs	12,4	29
Modification voie cyclable / bande de protection	0,1	3
RAVeL	9,9	68
Somme	**63,8**	**360**

Pour 68 km de tronçon, le coût d'investissement pour l'aménagement RAVeL (voies cyclables autonomes le long des tracés ferroviaires) estimé à environ 9,9 mio € est comparativement bas. Cette estimation de coût comporte des travaux d'assainissement mineurs des parcours (travaux d'ingénierie, accès, signalisation, etc.), ainsi qu'un forfait pour l'acquisition du terrain. Les travaux éventuels d'assainissement complet de constructions de ponts ou similaire ne sont pas compris dans l'estimation.

8.4 Espaces routiers dans les localités

La mise en oeuvre de toutes les mesures du programme d'action espace routier dans les localités est estimée à environ 49 mio € (voir Tableau 3.26), dont la partie majeure est consacrée à la transformation d'environ 30 km d'espace routier, qui, par la construction de compléments au réseau routier, peuvent être délestés de la charge automobile existante. Le potentiel d'espace routier ainsi dégagé pourrait par exemple être utilisé pour l'aménagement d'installations piétonnes ou cyclables.

Tableau 8.4: Coût d'investissement programme d'action espaces routiers dans les localités

	Coût d'investissement [mio €]	Longueur du tronçon [km] à savoir le nombre
Aménagement / modification aides à la traversée	0,5	103 pièces
Aménagement / modification chemins piétons	8,6	27
Transformation d'espaces routiers	39,6	30
Somme	**48,7**	**57** **103 aides à la traversée**

9 D'autres entreprises

9.1 Intérêts principaux dans les mesures

Le volume total du programme des mesures est estimé à

- environ 191 mio € en coût d'investissement et
- environ 2 mio € par année en frais d'exploitation supplémentaires

Vu l'ampleur du volume et nombre assez conséquent de mesures dans le programme d'action du Plan de mobilité Trois frontières, il est souhaitable d'établir des priorités des mesures. La base d'une hiérarchisation prioritaire n'est pas seulement constituée par les critères de trafic énumérés, mais aussi bien d'autres aspects, comme par exemple la disponibilité de moyens de transport, les projets pilotes, des réflexions d'ordre stratégiques, etc.

Un premier pas à effectuer serait la reprise du programme d'action du présent plan de mobilité dans les programmations adéquates, comme par exemple dans les programmations des besoins en espace routier, les plans de trafic de proximité, les programmes infrastructures cyclables, les plans d'occupation du sol, les plans de structures, etc. En cas de projets transfrontalier, la concertation de tous les participants du projet est d'une grande importance, par exemple pour formuler une demande de financement INTERREG.

Du point de vue du consultant, les projets transfrontaliers importants sont, entre autres:

- Dans le trafic routier, la remise en état, et le développement de la N 68 entre la limite de la Aachen et l'accès autoroutier E 40 à Eynatten, la liaison directe B 258n Aachen – Parkstad Limburg, la remise en état, et le développement de la N 67 Eupen – Monjoie
- Dans le transport public, la ligne de bus rapide Aachen – Eupen – Monjoie, le changement de l'itinéraire de la ligne de bus 396 et la ligne de bus Roetgen – Raeren – La Calamine
- Dans le trafic cyclable les chemins cyclables autonomes le long de tracés ferroviaires (RAVeL) Aachen / Stolberg / Eupen – Roetgen – Simmerath – Monjoie, et plus loin en direction de Bütgenbach, et Aachen – Plombières (-Liège)
- Pour les espaces routiers la transformation de la traversée de l'agglomération de Vaals

D'autres projets importants du point de vue du consultant sont, entre autres:

- Dans le trafic routier, sur la N 67 le tracé parallèle / accès autoroutier Eupen ouest en relation avec le contournement Eupen ouest, ainsi que sur la L 236 contournement Stolberg / Atsch
- Dans le transport public, le bus rapide Aachen – Roetgen – Simmerath – Nationalpark Eifel – Schleiden (-Kall Bf)
- Dans le trafic cyclable, l'aménagement de voies cyclables à des endroits particulièrement problématiques, comme par exemple sur N 3 (La Calamine – Thimister – Clermont), la N 68 (limite de la ville Aachen via Eupen en direction des Hautes Fagnes), la N 67 (N 3 – limite de la ville Monjoie), et la L 12 (chaînon manquant entre Gressenich et Simmerath) et la L 238 (chaînon manquant entre Eschweiler et Roetgen)
- Dans les espaces routiers, la mise en oeuvre d'un programme "Aides à la traversée pour piétons" dans la partie allemande de la zone d'étude, la transformation d'espaces routiers au centre d'Eupen et de Stolberg au courant de la construction des contournements prévus.

9.2 Subventions

Au niveau européen et au niveau communal, il existe nombreux programmes de subsides, qui, potentiellement, permettent un co-financement de la plupart des mesures proposées dans le cadre du présent plan de mobilité. Ci-joint, les programmes de subventions à considérer sont brièvement expliqués, et le tableau des mesures en annexe indique au moins un moyen de subvention par mesure, à savoir pour la plupart des mesures. Potentiellement, ces mesures permettent un co-financement. Il faut souligner la potentialité du dit co-financement, car, dans tous les cas, une éligibilité pour une subvention dépend d'une série de conditions, auxquelles il faut répondre dans le cadre de l'introduction de la demande de financement. En règle générale, le droit à l'aide n'est pas un acquit.

Par principe, lors d'une demande de fonds, il faut veiller à ce que le volume du financement demandé corresponde aux efforts fournis pour l'introduction de la demande.

9.2.1 Niveau européen

9.2.1.1 TEN-V (réseau trans-européen – transport)

Ce programme vise un réseau optimal du marché interne. Il court jusqu'en 2020. Pendant cette période, l'on projette entre autre la construction de routes, lignes ferroviaires et le développement du réseau européen à grande vitesse. Les projets sont subsidiés à concurrence de 10% des frais d'investissement, tandis que le reste doit être financé par les états membres.

Le volume total de cette entreprise devrait justifier une demande de subsides d'au moins 1,5 mio €, tandis que la mise en œuvre ne devrait pas dépasser une période de 3 ans. Le cadre de financement du programme couvre la période 2007 – 2013, avec 20,35 milliards € pour le domaine transport. La ventilation est de minimum 55% des fonds pour des entreprises dans le domaine ferroviaire, et maximum 25% des fonds pour des entreprises routières.

Sont uniquement subsidiés les projets d'intérêt commun et financés par les pouvoirs publics (états membres, gouvernements fédéraux ou administrations communales). Les différentes phases indépendantes de projet sont également considérées comme projet, et, ensemble, elles remplissent une fonction. Les études dans le cadre du projet sont également subsidiées.

Des parties du tracé à grande vitesse Cologne – Paris sont co-financés par TEN-V, p. ex. le tunnel Busch, à la frontière belgo-allemande.

Figure 9.1: Schéma directeur du réseau transport trans-européen (horizon 2020) - route

Figure 9.2: Schéma directeur du réseau transport trans-européen (horizon 2020) - rail

9.2.1.2 Marco Polo

Il s'agit d'un programme européen, dont l'objectif est l'élaboration d'un système efficace de transport de marchandises. Le programme comporte la promotion et la transplantation du transport de marchandises de la route vers le rail et les voies navigables, à savoir les petits parcours maritimes.

Pendant la période de promotion 2003 – 2010, un budget de 400 mio € est mis à disposition.

Vu le volume du programme, le financement concernant des infrastructures d'envergure est à exclure. Tandis que le soutien d'études semble possible. Ce programme pourrait octroyer des fonds servant à l'étude des solutions potentielles pour le passage étroit du transport de marchandises à Aix.

9.2.1.3 Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

9.2.1.3.1 NRW-UE programme objectif 2

Le programme central des fonds de structure européens s'intitule „Compétitivité régionale et innovation" 2007 – 2013, généralement connu sous NRW-EU programme objectif-2. Ce pogramme met 1,3 mrd € à disposition de la NRW. A cela s'ajoute les fonds nationaux de 2 mrd €.

Une structure d'adjudication publique ouvre ce programme à toutes les régions de la NRW. Les zones objectif 2 existantes ont été supprimées. Les adjudications se composent de 16 clusters NRW, comportant des domaines spécifiques et technologiques, ainsi que des domaines mixtes, tel le tourisme. Ce sont ces domaines mixtes qui jouent un rôle primordial pour la promotion des mesures dans le cadre de ce plan de mobilité. Ce programme comporte les points principaux avec ventilation comme suit:

Ce programme comporte les points principaux avec ventilation comme suit:

Point principal 1 – Renforcement de la base d'entreprises:	20%
Point principal 2 – Innovation et économie basée sur le savoir:	50%
Point principal 3 – Développement durable des villes et régions:	30%

Selon les connaissances actuelles, les fonds du dit troisième 'pilier' (développement durable des villes et régions) seront attribués en majeure partie au Ruhrgebiet. Les fonds des autres piliers (renforcement de la base d'entreprises, innovation et économie basée sur le savoir) peuvent facilement être demandés par d'autres régions en NRW. Mis à part FEDER, le fonds structurel de NRW met des subsides à disposition. La quote-part sera revue sous peu. Actuellement, le montant des allocations n'est pas encore connu.

9.2.1.3.2 INTERREG

9.2.1.3.2.1 INTERREG IIIA

INTERREG IIIA vise la promotion de la collaboration internationale des régions, surtout une cooperation transfrontalière. Ceci en vue d'encourager une amélioration économique régionale et une intégration des régions.

INTERREG IIIA est financé par le Fonds européen pour le développement régional (FEDER). A présent, 93,8% des moyens (48,7 mio €) mis à disposition pour la période de 2001 et 2008 sont affectés. Tandis que les projets/mesues peuvent être introduits jusqu'au 01-07-2007. Le volume

total doit être au minimum de 50.000 € et le projet/la mesure doit être clôturée au plus tard pour le 30-06-2008

Les dépenses subventionnables dans le cadre INTERREG IIIA sont principalement tous les frais engendrés dans le cadre du suivi de l'objectif INTERREG IIIA, p.ex. les frais dans le domaine du marking, management/coordination, travail public, infrastructure, etc. La quotité de promotion est de 50%.

9.2.1.3.2.2 INTERREG IV

Pour la nouvelle période de subvention, INTERREG objectif 3 „Promotion de la coopération territoriale" fait partie de FEDER. Dans le cadre de ce programme, 72 mio € sont mis à disposition de l'Eurégio Meuse-Rhin. Ces fonds peuvent être utilisés pour la promotion directe de projets. Par un co-financement du Bund et les moyens propres des partenaires du projet, on arrive à un volume total de 144 mio €. La quotité du programme s'élève généralemet à 50.

- Le critère décisif pour le subventionnement réside dans le caractère transfrontalier des mesures. La subvention se divise en trois domaines:
- Amélioration de la position économique concurrentielle (65%).
- Développement durable, entre autre sauvegarde de la nature et des paysages, et promotion d'offres pour des formes de mobilité durable (18%).
- Intégration socio-culturelle et amélioration du bien-être (11%)

9.2.1.4 ELER (Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums)

A partir de 2007, toutes les mesures pour la promotion du développement rural, soutenues par l'UE, vont être financées par le ELER. Pour l'Allemagne, pour la période 2007 – 2013, environ 8 milliards € sont mis à disposition.

ELER poursuit trois objectifs généraux, dont les deux premiers sont d'ordre sectoriel, et le troisième d'ordre géographique. Dans le cadre du présent plan de mobilité, uniquement le troisième objectif est important: La diversification de l'économie rurale et de la qualité de vie en milieu rural.

Une diagonale parmi ces trois directions est donnée par un quatrième objectif du programme: LEADER (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale) – jadis un programme autonome, a été intégrée dans le programme milieu rural de la NRW pour 2007 – 2013.

LEADER permet la mise en oeuvre de stratégies de développement intégrées localement, et la mise en oeuvre de projets de coopération (collaboration supra-territoriale et transfrontalière). Entre autre, les conditions d'obtention des fonds sont les suivantes:

- les régions doivent comporter de 30.000 à 150.000 habitants,
- les groupes d'action locaux doivent avoir été choisis par adjudication,
- les mesures doivent être co-financées à 50% par la région.

La promotion du concept de développement rural "Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept Eifel-Rur" (ILEK Eifel-Rur) émane du programme ELER. La quote-part subsidiée est de 40%. Entre-temps, le concept ILEK Eifel-Rur a été reconnu par le Amt für Agrarordnung, à savoir le service affaires agricoles du Land NRW. Cette reconnaissance a permis de franchir un obstacle conséquent pour d'autres demandes de subsides à venir.

La liste des projets est ouverte à de nouveaux projets. La promotion vise les mesures mineures en matière touristique, qui encouragent également des possibilités de rentrées alternatives dans le

domaine de l'agriculture et de la sylviculture. Uniquement les communes sont habilitées à introduire des demandes de fonds.

La région Eifel dispose d'un fond ILEK propre, ILEK Kalkeifel. Ensemble, ces deux régions ILEK ont introduit une demande en tant que région LEADER..Mi-2008, la confirmation ou l'infirmation concernant l'admission au programme sera prononcée. Ensuite, il serait possible d'introduire des demandes de subsides LEADER. La quote-part subsidiée augmentera de 40 à 50%.

Dans le cadre du plan de mobilité présent, le programme ELER peut avoir son importance à travers le programme espace rural 2007 – 2013 de la NRW, qui est subsidié par l'UE à concurrence de 292 mio €. Une partie de ce programme est constituée par la dite rénovation des villages. Dans le cadre de cette rénovation de villages, des subsides sont accordés entre autre pour la réfection, pour des itinéraires améliorés ou pour un apaisement du trafic sur les routes traversant les villages, pour l'aménagement de places publiques, chemins de liaison, chemins pour piétions dans le sens d'une amélioration de la situation du transport au sein du village, y compris l'aménagement d'espaces verts et de loisirs dans le village même. Concernant ces mesures, et par la reconnaissance du concept ILEK Eifel-Rur, la quote-part subsidiée de 40% peut augmenter à 50% dans le cadre de LEADER.

9.2.2 Niveau national en Allemagne

Dans le domaine de la planification des voies de communication, le Bund jouit d'un outil d'intervention directe via le plan des voies de communication du Bund. Ce plan concerne les voies de communication à charge du Bund (p. ex. les routes fédérales, les autoroutes, des lignes ferroviaires importantes).

Sinon, le Bund jouit indirectement du financement, à savoir du co-financement de nombreuses mesures de transport, p. ex. via le Land NRW ou via d'autres institutions régionales – même dans le cadre des programmes de subsides, p. ex. TEN-V, GVFG.

9.2.2.1 Plan des voies de communication du Bund

Le plan des voies de communication du Bund n'est pas un programme de subsides au sens propre. Au sein de la zone d'étude, les moyens à disposition pour la construction et le développement de routes fédérales (y compris les autoroutes), ainsi que pour les voies ferroviaires et les chemins navigables, sont d'une importance décisive (p. ex. le financement de contournements d'agglomération ou le TEN-V tronçon à grande vitesse entre Aix et Cologne).

Les mesures proposées sont soumises à une procédure de vérification formelle. Selon les résultats, les mesures sont intégrées dans le plan des voies de communication du Bund, ou non, et répertoriées selon des priorités („besoin urgent", „besoin autre"). La période de planification actuelle jusqu'en 2015 prévoit un volume d'investissement d'environ 80 milliards €.

9.2.3 Au niveau du Land NRW

Le Land Nordrhein-Westfalen est maître d'ouvrage pour les routes du Land et les installations cyclistes y attenantes. La planification et la construction sont effectuées par le Landesbetrieb Straßenbau NRW, en tant qu'institution représentant le Land, et le financement se fait par le budget du Land. Par ce fait, l'institution Landesbetrieb Straßenbau NRW a la possibilité de mettre directement en oeuvre des propositions de mesures pour les routes du Land.ist

Koordiniert wird die Verkehrswegeplanung im Land NRW über die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW). Diese bezieht sich auf die in seiner Baulast stehenden Verkehrswege und bezieht sowohl Individual- als auch den öffentlichen Verkehr mit ein.

Similaire au Bund, le Land NRW participe souvent indirectement au financement à savoir au co-financement de mesures de transport, entre autre dans le cadre des programmes de subsides, p. ex. le programme chemins cyclables, GVFG

9.2.3.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW) – Etude globale du transport intégré

Similaire au Bund, certaines mesures IGVP à charge du Land NRW sont financées, à savoir co-financées. Pour la zone d'étude concernée, ces moyens sont d'une importance décisive (p. ex. le financement des contournements d'agglomération, ou de la Euregiobahn).

Les mesures proposées sont soumises à une procédure de vérification formelle. Selon les résultats, elles sont intégrées dans le plan de besoins routiers du Land, ou non, et répertoriées selon des priorités. Pour l'an 2007, le volume de financement est d'environ 67 mio € pour la réfection de couches de surfaces. La planification IGVP actuelle a été publiée en 2006, et elle sera mise à jour au plus tôt dans 5 ans.

9.2.4 Programmes subsidies pour les mesures dans le domaine du transport cycliste

Les mesures dans le domaine du trafic cycliste peuvent être financées par différents programmes et prescriptions légales. L'éligibilité du financement dépend entre autre de la situation géographique du chemin cyclable (à l'intérieur d'une agglomération / à l'extérieur, autonome / parallèle à la chaussée), et de la classification de la route adjacente (route communale, route du Kreis / route du Land / route du Bund).

Les chemins cyclables le long de routes du Bund sont régis par les principes pour la construction et le financement de chemin cyclables le long de routes fédérales à charge du Bund, et les chemins cyclables le long de routes du Land sont régis par la loi sur les chemin et routes du Land Nordrhein-Westfalen. Les chemins cyclables le long de routes communales (routes du Kreis et de la commune) sont financés par les contributions en taxes communales pour des aménagements de transport, et régis par la directive pour la promotion de l'infrastructure transport des chaussées dans les villes et communes en Nordrhein-Westfalen. Vu la complexité de la thématique financement du transport cycliste en Allemagne, nous référons au fascicule de financement national du transport cycliste (www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfible/index.php). Les données clés des différentes mesures planifiées ou projetées en matière de transport cycliste peuvent être introduites par Internet, et en ligne, l'on reçoit immédiatement toutes possibilités de financement existant en Allemagne.

Par principe, la possibilité d'un financement d'une mesure en transport cycliste peut être soutenue, lorsque cette mesure concerne un itinéraire cycliste signalisé (p. ex. D-Route du Deutsches Routennetz, EuroVelo du réseau européen de chemins cyclables, réseau cyclable en NRW).

9.2.5 Villes et communes en Allemagne

Dans le cadre de la loi sur le financement du transport communal – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – le Bund finance des investissements pour l'amélioration des conditions de transport au sein des communes.

Les domaines financés sont entre autre la réfection de routes communales, et le transport public de proximité de personnes.

Une des conditions d'éligibilité est l'urgence de l'amélioration des conditions de transport, l'inscription au sein d'un plan de mobilité ou similaire, et la garantie du financement restant (contribution propre du bénéficiaire des subventions). Il faut noter que les frais d'utilisation ne sont pas subventionnés.

En moyenne, la quote-part subsidiée est de 75%, tandis qu'il s'agit surtout d'un financement proportionnel. Le volume du coût du projet/de la mesure doit dépasser une limite de 25.000 €, à savoir 12.500 € de dépenses subsidiables.

Des entreprises subsidiables sont, entre autre:

- routes importantes pour le trafic, se situant au sein d'agglomérations
- routes de desserte importantes pour le trafic
- routes communales importantes pour le trafic
- routes de liaison entre agglomérations dans des régions rurales, et qui sont importantes pour le trafic
- sécurité d'itinéraires scolaires
- pistes cyclables le long de routes au sein d'agglomérations, et qui sont importantes pour le trafic
- pistes cyclables autonomes, importantes pour le trafic
- pistes cyclables autres, routes cyclables
- arrêts de bus
- aires de stationnement de cycles
- emplacements parking pour co-voiturage

Cette énumération démontre que nombreuses mesures du concept cibles du présent plan de mobilité sont subsidiables selon GVFG, par exemple:

- la transformation de l'espace routier au sein d'agglomération (mesures d'apaisement, vitesse limitée à 30)
- l'aménagement de chemins cyclables
- l'aménagement et la modification d'aide à la traversée de chaussées au sein d'agglomérations

9.2.6 Niveau national en Belgique

Du côté de la Belgique, la subvention de mesures de transport s'avère plus simple que du côté allemand.

Dans la présente étude, les mesures proposées dans le concept cibles transport individuel (mesures pour chaussées, développement de chaussées, à savoir nouvelle construction de tronçons et de carrefours), ainsi que la réfection des routes, sont des mesures prioritaires au niveau du réseau régional, et elles sont subventionnées par la Région wallonne, sans autre aide en provenance du niveau national. Les mesures concernant le réseau communal sont financées par les communes.

Les mesures dans le domaine du transport rail sont subventionnées par le Chemin de fer belge (SNCB), à savoir par des fonds fédéraux. Les mesures proposées dans le domaine du transport public sont entièrement financées par le TEC, à savoir par la Région wallonne. Il n'y a pas de participation au pro-rate des communes.

Lorsqu'il s'agit d'aménagement de transport cycliste le long des routes du réseau régional, alors les mesures dans le domaine du transport cycliste sont entièrement financées par la Région wallonne. Concernant le RAVeL, la Région wallonne (MET et DGTLP) est responsable des frais d'investissement et des travaux de réparation extraordinaires. Les communes sont responsables de l'entretien régulier des aménagements.

9.3 Eligibilité des mesures du présent plan de mobilité

Le tableau suivant offre un aperçu de l'éligibilité des différentes mesures qui sont proposées dans le cadre du présent plan de mobilité (voir Tableau 3.1). En Belgique, au niveau national et régional, il n'existe pas de programme de subvention proprement dit. Le financement s'effectue en grande partie directement par les moyens de la Région wallonne.

Tableau 9.1: Programmes de subsides

Type de mesure	Niveau des fonds	programme des fonds/ donneur de fonds	Remarque	quote-part maximale subsidiée [%]
modification aide à la traversée	**UE**	ELER	voir programme NRW, espace rural 2007-2013	
	Land	programme NRW espace rural 2007-2013	rénovation de village («amélioration des conditions de transport au sein des agglomérations»)	30 - 50%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.7	sécurité de l'itinéraire scolaire le long de routes inscrites au plan des chemins scolaires	75%
aménagement/ modification de chemins piétons	**UE**	ELER	voir programme NRW, espace rural 2007-2013	
	Land	programme NRW espace rural 2007-2013	rénovation de village («amélioration des conditions de transport au sein des agglomérations»)	30 - 50%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic" sécurité de l'itinéraire scolaire le long de routes inscrites au plan des chemins scolaires	75%
transformation de l'espace routier	**UE**	ELER	voir programme NRW, espace rural 2007-2013	
	Land	programme NRW espace rural 2007-2013	rénovation de village («amélioration des conditions de transport au sein des agglomérations»)	30 - 50%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic" sécurité de l'itinéraire scolaire le long de routes inscrites au plan des chemins scolaires	75%
transformation de carrefours	**UE**	ELER	voir programme NRW, espace rural 2007-2013	
	Land	programme NRW espace rural 2007-2013	rénovation de village («amélioration des conditions de transport au sein des agglomérations»)	30 - 50%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic" sécurité de l'itinéraire scolaire le long de routes inscrites au plan des chemins scolaires	75%
nouvelle construction de routes, développement de routes hors d'agglomération	**UE**	TEN-V	étude et/ou infrastructure "construction et développement de liens principaux et intermédiaires, nécessaires pour remédier aux passages étroits et pour combler les vides et pour compléter les liaisons de trafic à grande distance" "Construction et développement des infrastructures pour la promotion de la liaison des différents réseaux intra-étatiques"	20%
	UE	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	Bund	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	BVWP	100%
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	IGVP NRW	100%

Type de mesure	Niveau des fonds	programme des fonds/ donneur de fonds	Remarque	quote-part maximale subsidiée [%]
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.2	"routes de desserte importantes pour la liaison au réseau supra-local"	75%
nouvelle construction de routes, développement de routes au sein d'agglomération	**Bund**	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[17]	100%
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[18]	100%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1	si le nombre d'habitants de la commune > 80.000, "routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic"[19]	75%
développement / transformation de carrefours	**Bund**	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	désignation du budget construction de routes, si la construction est à charge du Bund	100%
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	désignation du budget construction de routes, si la construction est à charge du Land	100%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.2	"routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic" "routes de desserte importantes pour la liaison au réseau supra-local"	75%
réfection route au sein d'agglomération	**Bund**	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[20]	100%
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[21]	100%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1	si le nombre d'habitants de la commune > 80.000 "routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic"[22]	75%
réfection route hors d'agglomération	**Bund**	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	désignation du budget construction de routes, si la construction est à charge du Bund	100%
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	désignation du budget construction de routes, si la construction est à charge du Land	100%
	commune	GVFGFöRi-Sta Nr. 2.2	"routes de desserte importantes pour la liaison au réseau supra-local"	75%
nouvelle construction RAVeL	**UE**	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre de développement durable des villes et régions	50%

[17] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération
[18] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération
[19] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération
[20] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération
[21] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération
[22] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération

Type de mesure	Niveau des fonds	programme des fonds/ donneur de fonds	Remarque	quote-part maximale subsidiée [%]
	Bund	Principes pour la construction et le financement de chemins cyclables le long de routes fédérales à charge du Bund	si l'itinéraire d'un aménagement cyclable à charge du Bund peut être remplacé par un chemin RAVeL	100%
	Land	StrWG NRW	aménagement cyclable autonome	100%
nouvelle construction/ modification aménagements de chemins cyclables au sein d'agglomération	**UE**	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre de développement durable des villes et régions	50%
	Bund	Principes pour la construction et le financement de chemins cyclables le long de routes fédérales à charge du Bund	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[23]	100%
	Land	StrWG NRW	désignation du budget construction de routes, si le nombre d'habitants de la commune < 80.000, à l'exception des chemins piétons[24]	100%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.8.1 FöRi-Sta Nr. 2.8	"routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic" "chemins cyclables le long de routes au sein d'agglomérations, qui sont importantes pour le trafic" "chemins cyclables à itinéraire autonome	75%
nouvelle construction/ modification aménagement de chemins cyclables hors d'agglomération	**UE**	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre de développement durable des villes et régions	50%
	Bund	Principes pour la construction et le financement de chemins cyclables le long de routes fédérales à charge du Bund		100%
	Land	StrWG NRW		100%
	commune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.8.1 FöRi-Sta Nr. 2.8	"chemins cyclables à itinéraire autonome"	75%
accélération de ligne développement de l'offre de parcours	**UE**	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre de développement durable des villes et régions	50%
	Land	moyens pour la régionalisation	Moyens d'exploitation et d'investissement	k.A.
	commune	GVFG (§2 Abs.1 Satz 4) GVFG (§2 Abs.1 Satz 6)	"mesures d'accélération pour le transport public de proximité de personnes" "acquisition de bus de ligne standard"	75%

[23] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération

[24] Les communes comptant entre 50.000 et 80.000 habitants ont le choix de prendre en charge les travaux publics des routes classifiées comme routes internes à l'acclomération

Type de mesure	Niveau des fonds	programme des fonds/ donneur de fonds	Remarque	quote-part maximale subsidiée [%]
modification de l'itinéraire de la ligne, prolongement de parcours	**UE**	TEN-V	"mesure nécessaire à l'intégration du transport par rail et par air"	20%
	UE	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours, évtlmt. frais d'exploitation	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre de développement durable des villes et régions	50%
	Land	Regionalisierungsmittel	Moyens d'exploitation et d'investissement	k.A.
	commune	GVFG §2 Abs.1 Satz 6 §2 Abs.1 Satz 3	"acquisition de bus de ligne standard" "construction ou développement de gares centrales d'autobus et d'aménagements de points d'arrêt"	75%
tracés ferroviaires, développement, évtlmt. nouvelle construction	**UE**	TEN-V	pour le trajet Paris - Cologne: "construction et développement de liens principaux et intermédiaires" "Construction et développement d'infrastructures pour la promotion de la liaison des différents réseaux intra-étatiques" "mesure nécessaire à l'intégration du transport par rail et par air"	20%
	UE	Interreg IIIA/ETZ	étude en cours	50%
	UE	Objectif-2 programme 2007-2013	concept global dans le cadre du développement durable des villes et régions	50%
	UE	Marco Polo	transport de marchandises	k.A.
	Bund	ministère fédéral transport, construction et développement urbain	BVWP	100%
	Land	moyens pour la régionalisation	Moyens d'exploitation et d'investissement	k.A.
	Land	ministère construction et transport du Land Nordrhein-Westfalen	IGVP NRW	100%

9.3.1 Mesures dans le domaine chaussées

Au niveau européen, et dans le cadre du renouvellement des villages, les mesures pour les chaussées peuvent être co-financées par ELER au sein du programme Espace rural du Land NRW. Dans ce programme, l'aspect trafic joue plutôt un rôle secondaire. Pour cela, il est nécessaire d'intégrer cet aspect dans un concept global, tout en insistant sur les espaces verts et espaces loisir, sur l'économie et le tourisme.

En Allemagne, différentes aides à la traversée peuvent être financées via GVFG, à condition que ces aides s'avèrent nécessaires pour la sécurité de l'itinéraire scolaire. Pour autant qu'il s'agisse de routes au sein d'agglomérations, qui sont importantes pour le trafic, mais qui sont ni à charge du Bund, ni du Land, une transformation de chaussée peut être financée.

En Belgique, toutes les mesures chaussées concernant des routes régionales peuvent être financées par la Région wallonne. Les mesures concernant les routes communales doivent être subsidiées par les communes mêmes.

9.3.2 Nouvelle construction de route et développement de routes

Au niveau européen, de nouvelles constructions de routes et le développement du réseau routier TEN peuvent être subsidiées. Par principe, les moyens INTERREG/ETZ sont à disposition de projets routiers, alors que, en règle générale, le total des moyens mis à disposition ne suffit pas

pour la construction d'infrastructures. Aussi, l'éligibilité pour un fonds INTERREG/ETZ est seulement donnée lorsque tous les modes de transport sont inclus de façon équitable et lorsque l'intérêt des différentes mesures est transfrontalier.

En Allemagne, la nouvelle construction de routes et le développement de routes est financé par les différents maîtres d'ouvrage concernés. Au niveau du Bund et du Land NRW, la nouvelle construction de routes et le développement de routes est coordonné via le Plan des voies de communication du Bund, à savoir via l'Etude globale de transport intégré NRW. Pour autant qu'elles ne soient pas à charge de la commune, les routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic, à savoir les routes dessertes vers le réseau supérieur de transport, peuvent être financées par le GVFG.

Dans la zone d'étude belge, la nouvelle construction de routes et le développement de routes est coordonné par la Région wallonne. Les mesures concernant les routes communales doivent être financées par les communes mêmes.

9.3.3 Réfection de routes

Au niveau européen, il n'existe pas de programme des subventions pour ce genre de mesures.

En Allemagne, la réfection des routes est à charge des différents maîtres d'ouvrage concernés. Au niveau du Bund et du Land NRW, la réfection des routes est financée par un budget alloué à cette fin. Pour autant qu'elles ne soient pas à charge de la commune, les routes au sein d'agglomération qui sont importantes pour le trafic, à savoir les routes dessertes vers le réseau supérieur de transport, peuvent être financées par le GVFG.

Dans la zone d'étude belge, la réfection des routes régionales est financée par la Région wallonne. La réfection de routes communales est financée par les communes mêmes.

9.3.4 RAVeL

Au niveau européen, par principe, la construction de tronçons RAVeL peut être co-financée par les moyens INTERREG/ETZ, ou par les fonds Objectif-2. Pour demander des fonds Objectif-2, le projet doit impérativement s'inscrire dans un concept global de développement régional durable.

Du côté de l'Allemagne, les moyens du Land NRW pour la promotion du trafic cycliste sont à disposition. Comme le tronçon Vennbahn se situe formellement en territoire belge, une convention supplémentaire est nécessaire.

Du côté belge, la Région wallonne supporte les frais d'investissement et les frais pour réfection extraordinaire.

9.3.5 Autres aménagements cyclables

Au niveau européen, par principe, les chemins cyclables, les chemins piétons/cyclistes communs, ainsi que les bandes pour cyclistes/de protection peuvent être co-financés par le programme INTERREG/ETZ ou par le programme Objectif-2. Pour demander des fonds Objectif-2, le projet doit impérativement s'inscrire dans un concept global de développement régional durable.

En Allemagne, les aménagements cyclables le long des routes sont à charge des différents maîtres d'ouvrage concernés. Au niveau du Bund et du Land NRW, ces aménagements sont financés par un poste de budget propre. Pour autant qu'ils ne soient pas à charge des communes, des aménagements cyclables le long de routes au sein d'agglomérations, qui sont importantes pour le trafic, à savoir le long de routes dessertes vers le réseau supérieur, peuvent être financés par GVFG.

Du côté belge, la construction d'aménagements cyclables est financée par la Région wallonne. Les aménagements cyclables le long de routes communales sont à charge des diverses communes concernées.

9.3.6 Nouvelle construction de voies ferroviaires et développement de voies ferroviaires

Au niveau européen, la nouvelle construction ainsi que le développement du réseau ferroviaire TEN peut être subsidié (dans la zone d'étude, il s'agit d la liaison Cologne – Paris). En outre, par principe, les moyens INTERREG/ETZ, les moyens Objectif-2 (avec restriction) et les moyens Marco-Polo (uniquement transport de marchandises) sont à disposition pour les projets de rail, tandis qu'en règle générale, la totalité des moyens mis à disposition ne suffit pas à la construction d'infrastructures.

En Allemagne, au niveau du Bund et du Land NRW, la nouvelle construction et le développement de voies ferroviaires sont coordonnés par le Plan des voies de communication du Bund, à savoir l'Etude globale de transport intégré du Land NRW. En outre, les programmes Transport public du Bund et du Land mettent des moyens d'investissement et d'exploitation à disposition.

Du côté belge, les mesures en transport ferroviaire sont financées par la Société de chemin de fer belge (SNCB), et par des moyens fédéraux.

9.3.7 Autres mesures dans le transport public de proximité de personnes

Au niveau européen, par principe, pour l'accélération de lignes de bus, les moyens INTERREG/ETZ ou Objectif-2 sont à disposition. Pour demander des fonds Objectif-2, le projet doit impérativement s'inscrire dans un concept global de développement régional durable.

Le programme Transport public du Land dispose de fonds d'investissement et d'exploitation.

Selon GVFG, des mesures d'accélération pour le transport public de proximité de personnes, ainsi que l'acquisition de bus de ligne, peuvent être co-financées.

Du côté belge, la Région wallonne finance entièrement le transport public. Le TEC est seul exploitant.

9.4 Perspective

L'analyse a dévoilé une série de déficiences dans le système du trafic, qui, en partie, sont liées à la présence des frontières nationales dans la zone d'étude. Comparées au trafic routier, ces déficiences transfrontalières sont beaucoup plus importantes dans le transport public, et partiellement également dans le domaine de l'infrastructure cyclable. Le trafic routier affiche déjà une internationalisation, et une globalisation avancée. Ceci concerne les infrastructures (l'offre en transport), qui, au sein des pays participants, présente un standard comparable, ainsi que la demande en transport (trafic automobile individuel et poids lourds). Le trafic individuel et poids lourd passe les frontières sans problème et par principe, n'importe quel lieu peut être atteint en automobile.

A l'aide du modèle de trafic, l'on peut constater que les lieux des frontières nationales présentent une déficience en échange ou en interdépendance, surtout en ce qui concerne le trafic automobile. Individuel. Cela signifie que le nombre d'automobiles en trafic individuel traversant la frontière devrait être plus élevé. Une des raisons pour ce trafic automobile individuel relativement restreint en transport transfrontalier pourrait être par exemple une barrière linguistique, administrative ou culturelle. Le cas se présente tout à fait différent en ce qui concerne le trafic poids lourds. Le nombre proportionnellement trop élevé de poids lourds aux passages frontières de Lichtenbusch et Vetschau démontrent que l'internationalisation, et la globalisation est la plus avancée dans le domaine du transport routier de marchandises, et que les frontières nationales de l'union européenne ne jouent plus qu'un rôle secondaire.

Alors que le trafic transfrontalier public n'est que peu développé et le réseau routier transfrontalier différencié est de haute qualité, le réseau de transport public transfrontalier présente de sérieuses lacunes. Ici, les frontières nationales sont belles et bien existantes par le manque apparent d'une tarification transfrontalière. Un exemple concret: les utilisateurs réguliers du transport public entre Eupen et Aachen doivent être en possession de deux abonnements mensuels – l'un pour le tronçon belge du parcours, l'autre pour le tronçon allemand[25]. L'achat de ces abonnements mensuels est uniquement possible dans le pays d'origine.

Le réseau du trafic cycliste affiche un manque considérable dans les liaisons. Aussi, le trafic cycliste fait nettement preuve des différences culturelles entre les pays. Rien que la répartition des aménagements cyclables démontre de grandes différences entre les pays participants. A cela s'ajoute le fait des différences nationales en matière d'éléments d'aménagements de pistes cyclables. On n'est loin d'une standardisation uniforme, comme c'est par exemple le cas dans le trafic routier.

Le réseau du transport ferroviaire n'a pas été étudié d'avantage dans le cadre de la présente étude de mobilité, tandis que l'augmentation potentielle du volume de marchandise transporté au-delà des frontières aura certainement des conséquences problématiques dans le domaine du rail.

Sur base de ces connaissances, le domaine du transport ferroviaire de marchandises, le transport public (transfrontalier), et le trafic cycliste laissent apparaître des thèmes qui seront d'une importance capitale lors de la mise en œuvre de futurs concepts, et lors de placements d'investissements, afin de compenser pour les lacunes actuelles.

Mis à part le présent plan de mobilité Trois frontières, une série d'études a déjà été effectuée dans l'Eurégio Meuse-Rhin, et est actuellement en cours, autour de la thématique du la mobilité transfrontalières. En tout, il s'agit d'un volume de projet assez conséquent d'environ 1,4 mio €.

[25] Concernant la ligne 14 Aachen – Eupen: „Concerning monthly passes, no further amendments took place so far." de CONPASS Case Study No. 14 Better Connections in European Passenger Transport, juin 2002

Tableau 9.2: Aperçu des projets dans l'Eurégio dans le domaine de la mobilité[26]

Nom du projet	Donneur d'ordre	Description	Volume [€]
Plan de mobilité de l'Eifel	WFG Ostbelgien Kreis Euskirchen, RW	Analyse des besoins en matière de transport routier et ferroviaire transfrontalier dans la région allemande et belge de l'Eifel	130.000,00
Monitor Güterverkehr (poids-lourds)	Provincie Limburg NL Staatskanzlei D'dorf, MET, Ministerie Vlaamse Gemeenschap	Inventaire des flux de marchandises transfrontaliers (banque de données transport de marchandise + simulations, développement d'un concept eurégional de transport de marchandise + développement de projets pilotes supra-régionaux	220.000,00
Transport public de proximité de personnes dans l'Eurégio Meuse-Rhin	Stichting EMR	Renforcement du transport public de proximité de personnes dans l'EMR par le développement d'un programme de transport public de proximité, et par l'instauration d'un centre de coordination pour le transport public de proximité de personnes en tant qu'interface entre la plate-forme du transport public et les différents participants aux projet (responsables de tâches / entreprises de transport, administration des traitements et du projet) t	219.500,00
Programme imminent transport public dans l'Eurégio MR	AVV, SNCB, Parkstad Limburg, HERMES; De Lijn; EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH	Projet de la plate-forme pour le transport public de proximité de personnes: Elaboration d'un plan eurégional de transport public de proximité en tant que base pour des programmations futures intégrées, et pour une élimination à court terme des points névralgiques déjà connus (entre autre nouveau euregioAIXpress - point d'arrêt Hergenrath)	605.000,00
Mobilité nord (Planification de la mobilité aux Trois frontières)	WFG Ostbelgien, MET (Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports), Gemeente Vaals, Kreis Aachen	Etude de la situation de fait et édition d'un catalogue de mesures pour l'amélioration d'une mobilité transfrontalière au nord de la Belgique de l'est, dans la commune de Vaals et au sud du Kreis Aachen.	193.000,00
Somme			**1.367.500,00**

Le trafic des marchandises a été étudié dans le moniteur transport de marchandises.

Le transport public a été, et est actuellement étudié en détail dans les études comme suit:

- Plans de mobilité de l'Eifel et aux Trois Frontières
- Transport public de proximité de personnes dans l'Eurégio Meuse-Rhin
- Transport public – programme imminent Eurégio Meuse-Rhin

Les plans de mobilité de l'Eifel et aux Trois Frontières élaborent également des concepts pour le trafic cycliste.

Apparemment, les concepts de mobilité ne semblent pas faire défaut en ce qui concerne les points problématique de la thématique du transport, tandis que la mise en oeuvre (transfrontalière) de projets semble difficile. Dans le domaine du transport public, et généralement avec le soutien de l'union européenne, il y a déjà eu des tentatives pour la mise en oeuvre de projets transfrontaliers (p. ex. Euregioticket, NaTourBus). Tandis que la mise en œuvre de mesures décisives, comme par exemple le système tarifaire eurégional selon l'étude CONPASS-Studie "Better Connections in European Passenger Transport" (juin 2002) jusqu'en 2003, n'a pas encore eu lieu.

[26] Source: Gouvernement de la Communauté Germanophone, octobre 2006

Pour ces raisons, les actions futures devraient être concentrées sur:

- Au sein des programmations nationales, la mise en œuvre des résultats de l'étude présente ou des études en cours – avec une attention particulière pour l'amélioration du transport ferroviaire des marchandises dans le transport public, et le trafic cycliste.
- Elaboration d'un plan de développement de transport eurégional intégral pour toutes les modalités de transport, et dans le cadre duquel différents projets partiels pourraient être détaillés davantage
- Dans le cadre du plan de développement de transport eurégional: Elaboration d'un plan eurégional de transport de proximité et d'un plan eurégional de trafic cycliste.
- Introduction d'une structure tarifaire eurégionale dans le transport public
- Introduction d'une demande de fonds sur base des plans déjà établis, à savoir sur base des plans qui restent à élaborer.

Pour le suivi de l'élaboration et de la mise en oeuvre de cette planification, il faut constituer un groupe de travail transfrontalier, efficace et ayant les compétences nécessaires. Ce groupe de travail peut par exemple être constitué par des représentants des régions (p. ex. Région wallonne, Bezirksregierung Cologne, Provinz Limburg), des services officiels pour la réfection des routes (p. ex. MET, Landesbetrieb Straßenbau NRW), des communes à niveau supérieur (p. ex. Städteregion Aachen, province Liège), des entreprises de transport (p. ex. TEC, AVV) etc. Par les différents projets INTERREG ou similaires, beaucoup de personnes clés dans le domaine de la planification ont déjà fait connaissance. Ces contacts personnels et informels forment une bonne base, qui devrait être maintenue et sur laquelle l'on devrait bâtir les collaborations futures.

En travaillant avec les données eurégionales suivantes, la qualité du travail professionnel dans le domaine du transport pourrait être améliorée, afin de pouvoir concevoir de façon universelle et de faciliter la mise en oeuvre, et de là, à diminuer le coût des travaux:

- Pour la planification, il faut disposer de base uniformes et transfrontalières – jusqu'à présent, la mise à jour des bases cartographiques par les bureaux de cadastre au-delà des frontières se fait à des intervalles très long, et diverses bases de planification donnent uniquement des informations rudimentaires au-delà des frontières (p. ex. plan d'aménagement des routes des communes, plans de réseau pour le transport public)
- Pour l'inventaire de la situation de fait et pour l'élaboration des pronostics à l'horizon, il faut travailler avec des données de structure uniformes (p. ex. nombre d'habitants, nombre d'employé(e)s, nombre d'emplois, écoliers, étudiants, etc.)
- Pour le trafic automobile individuel / poids lourds, le transport public et le trafic cycliste, il faut travailler avec des données de comptage en matière de trafic
- La mise en oeuvre régulière de questionnaires concernant la mobilité devrait être effectuée avec un modèle de questionnaire commun
- Elaboration d'un modèle de trafic eurégional sur base des données de structure, de mobilité et de comptage, et sur base des données des modèles de trafic déjà existants.

10 Annexe

10.1 Programme de mesures d'action du plan de mobilité

Tableau 10.1: Programme d'action pour trafic motorisé

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	NP	RP	CP	subventions possibles	coût estimé	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.01	**Stolberg**	L 236n contournement d'agglomération Stolberg-Atsch	nouvelle construction de route		IGVP NRW		à charge du Land	8.500.000 €	X	X			X	X
01.02	**Stolberg-Buschmühle**	L 221n contournement d'agglomération Stolberg-Buschmühle	nouvelle construction de route		IGVP NRW		à charge du Land	1.510.000 €						X
01.03	**Stolberg**	L 221 Cockerillstraße/ K 13 Mauerstraße	développement / modification carrefour				à charge du Land/ à charge du Kreis, si à charge du Kreis GVFG	100.000 €						X
02.01	**Roetgen**	B 258n contournement d'agglomération Roetgen	nouvelle construction de route		IGVP NRW		à charge du Bund	7.700.000 €	X	X			X	X
02.02	**Roetgen**	B 258/B 399	développement / modification carrefour				à charge du Bund	100.000 €	X				X	X
03.01	**Simmerath**	B 266n contournement d'agglomération Kesternich	nouvelle construction de route	BVWP			à charge du Bund	3.815.680 €	X	X			X	X
04.01	**Monschau-Konzen/ Imgenbroich**	B 258n contournement d'agglomération Konzen/ Imgenbroich	nouvelle construction de route	BVWP			à charge du Bund	7.500.000 €	X	X			X	X
04.02	**Monschau-Kalterherberg**	B 399n contournement d'agglomération Kalterherberg	développement de la route				Interreg IIIA/ETZ à charge du Bund	4.592.500 €	X	X			X	X

Tableau 10.1: Programme d'action pour trafic motorisé

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	NP	RP	CP	subventions possibles	coût estimé	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
05.01	**Raeren-Eynatten**	amélioration N 68 entre Aachen et accès autoroutier Eynatten/Aachen-Süd	développement de la route				Interreg IIIA/ETZ à charge du Bund	1.596.000 €	X	X			X	X
05.02	**Raeren-Eynatten**	N 68 contournement d'agglomération Eynatten	nouvelle construction de route				TEN-V Interreg IIIA/ETZ Région wallone (MET)	4.400.000 €	X	X			X	X
05.03	**Raeren-Eynatten**	amélioration N 68 entre accès autoroutier Eynatten/Aachen-Süd et Eupen	développement de la route				Région wallone (MET)	4.882.500 €	X	X			X	X
05.04	**Raeren-Eynatten**	amélioration carrefour A3/E40	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €	X				X	X
05.05	**Raeren**	N 68Eupener Straße/Walhorner Straße	développement / modification carrefour				TEN-VInterreg IIIA/ETZRégion wallone (MET)	100.000 €						X
05.06	**Raeren**	N 68 Aachener Straße/Frepert	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €						X
06.01	**Eupen**	N 67 contournement d'agglomération Eupen ouest (N 61 jusqu'à N 67/N 68)	nouvelle construction de route				Région wallone (MET)	8.200.000 €	X	X			X	X
06.02	**Eupen**	tracé parallèle à la N 67, entre Eupen et la E 40, avec accès autoroutier supplémentaire	nouvelle construction de route			plan d'mobilité communale	Région wallone (MET)	7.230.000 €	X	X			X	X

Tableau 10.1: Programme d'action pour trafic motorisé

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	NP	RP	CP	subventions possibles	coût estimé	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.03	**Eupen**	N 61 route de Verviers N 67 route d'Herbesthal	développement / modification carrefour			plan d'mobilité communale	Région wallone (MET)	100.000 €	X				X	X
06.04	**Eupen**	N 61 route de Verviers rue Pavée	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €	X				X	X
06.05	**Eupen**	route d'Aix/Hook	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €	X				X	X
07.01	**Baelen**	N 61 contournement d'agglomération Baelen	nouvelle construction de route				Région wallone (MET)	3.600.000 €	X	X			X	X
10.01	**Kelmis**	Lütticher Straße	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €						X
11.01	**Plombières**	amélioration N 613	développement de la route pour une meilleure connexion à la gare de marchandises Montzen				Région wallone (MET)	4.133.250 €	X	X			X	X
11.02	**Plombières**	N 3 Lütticher Straße/ Montzener Straße	développement / modification carrefour				Région wallone (MET)	100.000 €						X
12.01	**Vaals**	N 278 contournement d'agglomération Vaals	nouvelle construction de route				Région wallone (MET)	3.154.000 €	X	X			X	X
13.01	**Eschweiler**	liaison L 238n-L 238 au sud du K 17 (Odilienstraße) in Eschweiler	nouvelle construction de route				province de Limbourg	960.000 €	X	X			X	X
13.02	**Eschweiler**	L 11 contournement d'agglomération Hastenrath	nouvelle construction de route		IGVP NRW		à charge du Kreis, ou ´d charge de la communeGVFG	2.500.000 €	X	X			X	X

Tableau 10.1: Programme d'action pour trafic motorisé

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	NP	RP	CP	subventions possibles	coût estimé	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.03	**Eschweiler**	L 11 Eifelstraße/ K 7 Zechenstraße	développement / modification carrefour				à charge du Land	100.000 €						X

Tableau 10.2: Programme d'action de réfection de la route

numéro courant (voir plan)	commune de	description	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.01	**Stolberg**	L 238 entre limites de la ville Eschweiler et carrefour de liaison L 238n contournement d'agglomération Stolberg-Atsch	à charge du Land	51.000 €	moyenne	X			X	X	
01.02	**Stolberg**	L 221 entre limites de la ville Aachen et entrée de l'agglomération Stolberg	à charge du Land	81.500 €	moyenne	X			X	X	
01.03	**Stolberg**	L 11 entre limites de la ville Eschweiler et Gressenich	à charge du Land	25.000 €	moyenne	X			X	X	
01.04	**Stolberg**	L 12 la partie de la traverse d'agglomération Gressenich	à charge du Land	24.300 €	moyenne	X			X	X	
01.05	**Stolberg**	L 12 la partie de la traverse d'agglomération Mausbach	à charge du Land	66.000 €	moyenne	X			X	X	
01.06	**Stolberg**	L 238 traverse d'agglomération Vicht	à charge du Land	54.000 €	moyenne	X			X	X	
01.07	**Stolberg**	L 238 entre Zweifall et Mulartshütte	à charge du Land	56.000 €	moyenne	X			X	X	
02.01	**Roetgen**	L 238 entre Rott et Roetgen	à charge du Land	131.000 €	moyenne	X			X	X	
02.02	**Roetgen**	L 238 traverse d'agglomération Roetgen	à charge du Land	129.500 €	moyenne	X			X	X	
04.01	**Monschau**	K25 entre Alzen et Kaltherberg (Höfermühle jusqu'à Wofelberg)	à charge du Kreis	70.000 €	basse	X			X	X	

Tableau 10.2: Programme d'action de réfection de la route

numéro courant (voir plan)	commune de	description	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
05.01	**Raeren**	N 68 entre limites de la ville Aachen et E 40	Région wallone (MET)	90.000 €	élevée	X			X	X	
06.01	**Eupen**	Herbesthaler Straße entre Hochstraße et N 61	Région wallone (MET)	78.000 €	basse				X	X	
06.02	**Eupen**	Vervierser Straße	Région wallone (MET)	168.000 €	basse				X	X	
06.03	**Eupen**	Kirchstraße/Bergstraße	Région wallone (MET)	12.000 €	basse				X	X	
06.04	**Eupen**	Frankendelle	Région wallone (MET)	78.000 €	basse				X	X	
06.05	**Eupen**	N 67 entre Eupen et Monschau	Région wallone (MET)	985.000 €	moyenne	X			X	X	
06.06	**Eupen**	N 68 Malmedyer Straße	Région wallone (MET)	55.500 €	moyenne	X			X	X	
07.01	**Baelen**	rue Plein Vent		96.000 €	basse				X	X	
07.02	**Baelen**	Allée des Saules		54.000 €	basse				X	X	
07.03	**Baelen**	N 61 Forges	Région wallone (MET)	54.000 €	moyenne	X			X	X	
08.01	**Welkenraedt**	rue de Dison		95.000 €	basse				X	X	

Tableau 10.2: Programme d'action de réfection de la route

numéro courant (voir plan)	commune de	description	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
09.01	**Lontzen**	Hochstraße/Bornstraße/Asteneterstraße/Dorfstraße		335.000 €	basse				X	X	
09.02	**Lontzen**	N 67 entre N 3 et E 40	Région wallone (MET)	133.000 €	moyenne	X			X	X	
10.01	**Kelmis**	rue de la Calamine/Moresneter Straße entre rue du Pont et Sportstraße		41.500 €	moyenne	X			X	X	
11.01	**Plombières**	N 608 rue de Vaals, rue St.-Hubert jusqu'à la frontière nationale	Région wallone (MET)	51.500 €	moyenne	X			X	X	
11.02	**Plombières**	N 3 zone Cosenberg	Région wallone (MET)	116.500 €	moyenne	X			X	X	
13.01	**Eschweiler**	L 11 la partie de la traverse d'agglomération Röthgen	à charge du Land	76.500 €	moyenne	X			X	X	
13.02	**Eschweiler**	L 238 au sud du K 17	à charge du Land	34.000 €	moyenne	X			X	X	

Tabelle 10.3: Programme d'action pour T.C.

	ville/commune	description	itinéraire	Type de messure	Subventions possible	Explication de la messure
1	**Raeren, Eupen**	prolongation ligne 14 d'Aix jusqu'à Monschau, renomination en igné de bus rapide	Aix Bushof - Aix Hbf - Eynatten - Eupen Bushof- Monschau	prolongation de la ligne augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 2007-2013 moyens de régionalisation Région wallonne (MET) GVFG	service standard, ligne transfrontalière
2	**Roetgen, Simmerath**	prolongation SB 63 d'Aix jusqu'à Schleiden (évtlmt. Kall Bf)	Aix Bushof - Aix Hbf - Roetgen - Simmerath - Schleiden	prolongation de la ligne, accélération de la ligne, augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 2007-2013 moyens de régionalisation GVFG	
3	**Roetgen, Simmerath**	lignes actuelles 68 et 82: modification de la desserte	Aix Bushof- Venwegen - Roetgen - Simmerath - Monschau	modification de l'itinéraire, augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 2007-2013 moyens de régionalisation GVFG	
4	**Roetgen, Monschau**	ligne actuelle 166: pas de modification de l'itinéraire	Aix Bushof - Roetgen - Monschau	augmentation du nombre de voyages	Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 2007-2013 moyens de régionalisation GVFG	
5	**Stolberg, Roetgen**	ligne actuelle 61: pas de modification de l'itinéraire	Stolberg - Breinig - Venwegen - Roetgen	augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 2007-2013 moyens de régionalisation GVFG	
6	**Vaals, Plombières, La Calamine, Lontzen, Welkenraedt, Eupen**	lignes actuelles 396,710,711 et 715: modification de la desserte	Vaals - Plombières (-Gemmenich) - La Calamine - Welkenraedt - Eupen	modification de l'itinéraire, augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Région wallonne (MET)	système de taxi collectif ligne transfrontalière

Tabelle 10.3: Programme d'action pour T.C.

	ville/commune	description	itinéraire	Type de messure	Subventions possible	Explication de la messure
7	**La Calamine, Lontzen, Welkenraedt, Eupen, Raeren**	lignés actuelles 722, 396 et 622: modification de la desserte	La Calamine - Lontzen - Walhorn/Astenet - Welkenraedt - Eupen - Raeren	modification de l'itinéraire, augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZ Région wallonne (MET)	partiellement système taxibus, desserte Walhorn / Astenet Bf (planifiée)
8	**Welkenraedt, Baelen**	introduction d'une nouvelle ligne	Welkenraedt - Baelen - Gileppe	augmentation du nombre de voyages offerts		système taxibus
9	**La Calamine, Raeren, Roetgen**	introduction d'une nouvelle ligne	La Calamine - Hergenrath - Raeren - Roetgen	augmentation du nombre de voyages offerts	Interreg IIIA/ETZObjectiv-2 programme 2007-2013moyensde régionalisationGVFG	partiellement système taxibus,desserte -Hergenrath Bf (planifiée),ligne transfrontalière
10	**Monschau**	introduction d'une nouvelle ligne	Luxemburg – St. Vith – Büllingen – Bütgenbach – Monschau – Hellenthal - Kall Bf	augmentation du nombre de voyages offerts	Objectiv-2, programme 20(2013 moyens de régionalisation GVFG	service standard, ligne transfrontalière
11	**Simmerath**	ligne actuelle 82: modification	Simmerath - Nideggen-Schmidt - Nideggen Bf (Rurtalbahn) - Nideggen	modification de l'itinéraire	Objectiv-2, programme 20(2013 moyens de régionalisation GVFG	service standard
Propositions de mesures d'action pour le chemin de fer (ne faisant par partie du plan de mobilité)						
12	**Stolberg, Eschweiler**	développement (évtlmt. nouvelle construction) de la lgne ferroviaire Aix - Düren	Bruxelles/Paris - Cologne	développement de la ligne (évtlmt. nouvelle construction)	TEN-V Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 20(2013 MarcoPolo à charge du Bund à charge du Land	aménagement de la ligne en ligne standard à grande vitesse

Tabelle 10.3: Programme d'action pour T.C.

	ville/commune	description	itinéraire	Type de messure	Subventions possible	Explication de la messure
13	**Stolberg, Eschweiler**	Aménagement et développement transfrontalier de la ligne régionale Aix - Cologne	Eindhoven/Maastricht - Heerlen - Aix - Stolberg - Eschweiler - Düren - Cologne - Cologne/Bonn-Flughafen	modification de l'itinéraire et Erweiterung des Fahrtenangebotes	TEN-V Interreg IIIA/ETZ Objectiv-2, programme 20(2013 moyens de régionalisation à charge du Bund à charge du Land	desserte de la ligne Aix - Cologne à l'aéroport Cologne/Bonn et aménagement
14	**Welkenraedt**	Adaptation du réseau ferroviaire à l'exploitation différenciée	Liège -Welkenraedt - Eupen/Aix	développement de la ligne	TEN-V Interreg IIIA/ETZ SNCB	desserte d'Aix au système IC belge et à l'aéroport -Liège-Bierset
15	**La Calamine, Welkenraedt**	modification et développement de la ligne Aix - Liège (AL))	Aix - Welkenraedt - Verviers - Liège - Liège-Bierset	modification de l'itinéraire et augmentation du nombre de voyages offerts	TEN-V Interreg IIIA/ETZ SNBC	desserte de la ligne Aix - Liège (AL) à l'aéroport Liège-Bierset

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
1a	**Raeren**	RAVeL de Schossent jusqu'à la frontière belge	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ (Euregionale 2008) Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		282.750 €		X	X	X		X	X
1b	**Eupen, Raeren**	RAVeL de Schossent jusqu'à Eupen	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ (Euregionale 2008) Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		1.090.800 €		X	X	X		X	X
2	**Stolberg**	RAVeL de Stolberg jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ (Euregionale 2008) Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		1.707.900 €		X	X	X		X	X
3	**Monjoie, Simmerath, Roetgen,**	RAVeL de Schossent via Roetgen, Konzen jusqu'à Küchelscheid	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ (Euregionale 2008) Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		3.924.300 €		X	X	X		X	X
3	**Raeren**	RAVeL de Schossent via Roetgen, Konzen jusqu'à Küchelscheid	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ (Euregionale 2008) Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		310.650 €		X	X	X		X	X
4	**Plombières**	RAVeL de la frontière des Pays-Bas, Belgique, Allemagne jusqu'à Henri Chapelle	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		1.287.300 €		X	X	X		X	X
5	**Plombières, La Calamine**	RAVeL de Plombieres jusqu'à La Calamine et la frontière allemande	nouvelle construction RAVeL	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 région wallonne (MET)		1.602.450 €		X	X	X		X	X

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
6	**Vaals**	Epenerbaan	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun			1.472.500 €	élevée				X	X	
7	**Plombières**	rue de Vaals	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ		10.400 €	élevée				X	X	
7	**Vaals**	Gemmenicherweg	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ		485.000 €	élevée				X	X	
8	**Plombières**	Gemmenich jusqu'à Moresnet	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun			777.500 €	élevée				X	X	
9	**Plombières**	Moresnet	nouvelle construction bande de protection/cyclable			78.400 €	élevée				X	X	
10	**Welkenraedt, La Calamine, Plombieres**	N 3 de la limite de l'agglomération Welkenraedt jusqu'à de l'entrée de l'agglomération La Calamine	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ région wallonne (MET)		2.902.500 €	élevée				X	X	
11	**Eupen, Welkenraedt**	N 67 de la N 3 jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ région wallonne (MET)		4.172.500 €	élevée				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
11	**Eupen, Welkenraedt**	N 67 de la N 3 jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ région wallonne (MET)		196.000 €	élevée				X	X	
12	**Eupen, Baelen, Raeren**	N 68 de la limite de l'agglomération Baelen jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ région wallonne (MET)		4.625.000 €	élevée				X	X	
12	**Eupen, Baelen, Raeren**	N 68 de la limite de l'agglomération Baelen jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ région wallonne (MET)		134.400 €	élevée				X	X	
13	**Raeren, La Calamine**	liaison N 68 et N 3 via Hergenrath	nouvelle construction bande de protection/cyclable			352.000 €	moyenne				X	X	
14	**Lontzen, Raeren, Welkenraedt**	liaison N 68 et N 3 via Lontzen et Raeren jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ		997.500 €	moyenne				X	X	
14	**Lontzen, Raeren, Welkenraedt**	liaison N 68 et N 3 via Lontzen et Raeren jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ		587.200 €	moyenne				X	X	
15	**Eupen, Lontzen**	rue Haute d'Eupen jusqu'à Walhorn	nouvelle construction bande de protection/cyclable			380.000 €	moyenne				X	X	
16	**Baelen, Welkenraedt**	rue de Baelen de Welkenraedt via Baelen et Membach jusqu'à la N 629	nouvelle construction bande de protection/cyclable			436.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
17	**Baelen**	N 61 de la limite de l'agglomération Baelen jusqu'à Eupen	nouvelle construction bande de protection/cyclable	région wallonne (MET)		136.400 €	élevée				X	X	
17	**Baelen, Eupen**	N 61 de la limite de l'agglomération Baelen jusqu'à Eupen	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	région wallonne (MET)		1.352.500 €	élevée				X	X	
18	**Baelen, Eupen**	contournement d'agglomération Eupen/ route parallèle N 67	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	région wallonne (MET)		1.120.000 €	élevée				X	X	
19	**Baelen, Eupen**	N 629 de la limite de l'agglomération Baelen jusqu'à Eupen	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	région wallonne (MET)		885.000 €	moyenne				X	X	
20	**Monjoie, Roetgen**	B 258 de Roetgen via Monjoie jusqu'à la limite de l'agglomération Monjoie	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund	K2 - B399 -> route historique au centre de l'agglomération B399 - Offermannkreuz -> piste cyclable (non précisée)	1.055.000 €	élevée				X	X	
20	**Monjoie, Roetgen**	B 258 de Roetgen via Monjoie jusqu'à la limite de l'agglomération Monjoie	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Bund	Offermannkreuz - centre de l"agglomération Roetgen -> piste cyclable (non précisée)	135.200 €	élevée				X	X	
21	**Monjoie**	B 399 Monjoie jusqu'à la limite de l'agglomération Monjoie	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund	B258 - entré de l'agglomération Kalterherberg -> piste cyclable (non précisée)	372.500 €	élevée				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
21	**Monjoie**	B 399 Monjoie jusqu'à la limite de l'agglomération Monjoie	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund	barrage du Perlenbach jusqu'à la B258 -> route historique au centre de l'agglomération	57.600 €	élevée				X	X	
22	**Monjoie**	K 25 à Kalterherberg	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 In Baulast des Kreises		57.600 €	moyenne				X	X	
23	**Monjoie, Simmerath**	L 106	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	K21 - bretelle sur l'aire de repos -> R-chemin11 + Parc Naturel-itinéraire + Rur-rive-piste cyclable + itinéraire Eifelhöhen	2.200.000 €	élevée				X	X	
23	**Monjoie, Simmerath**	L 106	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		105.600 €	élevée				X	X	
24	**Monjoie**	L 214 de Monjoie jusqu'à la frontière allemande	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	L106 - B258 -> piste cyclable (non précisée)	502.500 €	élevée				X	X	
25	**Monjoie**	K 21 Grünentalstraße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		70.000 €	moyenne				X	X	
26	**Eschweiler**	B 264 via Eschweiler	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis	sortie de l'agglomération Eschweiler - entrée de l'agglomération Weisweiler -> piste cyclable (non précisée)	257.500 €	élevée				X	X	
26	**Eschweiler**	B 264 via Eschweiler	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund	K7 - L238 -> piste cyclable (non précisée)	50.400 €	élevée				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
27	**Eschweiler**	Röher Straße	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Bund	itinéraire Wasserburgenroute/Aachener Burgenrunde	112.500 €	élevée				X	X	
29	**Eschweiler**	K 33 Jülicher Straße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Interreg IIIA/ETZ Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		123.600 €	élevée				X	X	
30	**Stolberg, Eschweiler, Roetgen**	L 238 de Roetgen jusqu'à Eschweiler	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	entrée d' l'agglomération Steinfurt - L23 -> piste cyclable (non précisée) L23 - vieille ville Oberstolberg -> R-chemin22 + itinéraire Wasserburgenroute/Aachener Burgenroute carrefour92 - L12 -> itinéraire impérial + itinéraire Parc Naturel traverse de l'agglomération Vicht -> itinéraire impérial + itinéraire Parc Naturel K24 - entrée de l'agglomération Roetgen -> piste cyclable (non précisée)	631.200 €	élevée				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
30	**Stolberg, Eschweiler, Roetgen**	L 238 de Roetgen jusqu'à Eschweiler	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	centre de l'"agglomération Eschweiler - centre de l"agglomération Pumpe -> itinéraire Wasserburgenroute/Aachener Burgenroute entrée de l'aggomération Roetgen - centre de l"agglomération Roetgen -> piste cyclable (non précisée)	631.200 €	élevée				X	X	
31	**Simmerath, Stolberg, Roetgen**	L 12	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	B266 - K20 -> itinéraire Parc Naturel + R-chemin24	2.382.500 €	élevée				X	X	
32	**Simmerath**	B 266n contournement d'agglomération Kesternich	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Bund		745.000 €	élevée				X	X	
33	**Monjoie**	K 20 Breitestraße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		48.800 €	moyenne				X	X	
34	**Simmerath**	K 19	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		62.500 €	moyenne				X	X	
34	**Simmerath**	K 19	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		193.200 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
35	**Simmerath**	L 246	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	R-chemin24	200.000 €	moyenne				X	X	
35	**Simmerath**	L 246	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	R-chemin24	143.200 €	moyenne				X	X	
36	**Simmerath**	L 128	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	périphérie de l'agglomération Rurberg -> tinéraire Parc Naturel + Rur-rive-chemin cyclable + R-chemin24 + itinéraire Eifelhöhenroute	1.260.000 €	élevée				X	X	
37	**Roetgen**	B 258n contournement d'agglomération Roetgen	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		477.500 €	élevée				X	X	
38	**Simmerath**	L 160 Dürener Straße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	traverse de l'agglomération Rollesbroich -> piste cyclable (non précisée)	82.800 €	moyenne				X	X	
39	**Stolberg**	L 25 Nideggener Straße	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Land	D-réseau-itinériare4 + D-réseau-itinéraire7 + R-chemin22 + itinéraire Parc Naturel	1.795.000 €	élevée				X	X	
40	**Stolberg**	L 12	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	limite géographique de la zone d'étude - L25 -> itinéraire impérial L25 - L11-> R-chemin22	1.190.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
40	**Stolberg**	L 12	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		57.200 €	moyenne				X	X	
41	**Stolberg**	L 24	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	A la maison forestière Zweifall - carrefour3 -> piste cyclable (non précisée) L238 - carrefour1 -> piste cyclable (non précisée)	2.145.000 €	moyenne				X	X	
41	**Stolberg**	L 24	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	Entrée d' l'aggomération Zweifall -> piste cyclable (non précisée)	66.400 €	moyenne				X	X	
42	**Stolberg**	K 23	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		312.500 €	moyenne				X	X	
43	**Stolberg**	K 13 Konrad-Adenauer Straße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		74.400 €	moyenne				X	X	
44	**Stolberg**	L 236n contournement d'agglomération Stolberg	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		707.500 €	élevée				X	X	
45	**Stolberg**	L 236 Sebastianusstraße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	Münsterbachstraße - L23 -> chemn cyclable Eurégio L23 - sortie de l"agglomération Atsch -> R-chemin22	146.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
46	**Stolberg**	L 23 Würselner Straße et Eisenbahnstraße	nouvelle construction chemin cyclable ou chemin piéton/cyclable commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Land	R-chemin22 + itinériare Wasserburgenroute/Aachener Burgenrunde	272.500 €	élevée				X	X	
46	**Stolberg**	L 23 Würselner Straße et Eisenbahnstraße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land	piste cyclable (non précisée)	95.200 €	élevée				X	X	
47	**Stolberg**	L 220 Aachener Straße	nouvelle construction bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		97.200 €	élevée				X	X	
48	**Roetgen-Mulartshütte**	L 12 Vichtbachstraße; de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Zweifaller Straße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		450.150 €	moyenne				X	X	
49	**Roetgen**	B 258 Münsterbildchen/Betesstraße, du panneau à de l'entrée de l'agglomération jusqu'à la Rosentalstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		240.080 €	élevée				X	X	
50	**Simmerath-Lammersdorf**	B 399 Bergstraße, de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Auf der Ley	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		60.020 €	élevée				X	X	
51	**Simmerath - Rollesbroich**	B 399 Am Rossbach, de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		210.070 €	élevée				X	X	
52	**Simmerath - Rollesbroich**	K 32 Rollesbroicher Straße, Am Bachhof jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		30.010 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
53	**Simmerath-Strauch**	L 246 Monjoieer Straße, Am Rossbach jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		63.021 €	moyenne				X	X	
54	**Simmerath-Strauch**	B 266 Am Rossbach, de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Bund		120.040 €	élevée				X	X	
55	**Simmerath-Strauch**	K 12 Kesternicher Straße, de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Gartenstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		96.032 €	moyenne				X	X	
56	**Simmerath-Strauch**	K 12 Steckenborner Straße, Kesternicher Straße jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		60.020 €	moyenne				X	X	
57	**Simmerath-Kesternich**	L 166/B 266 Betesstraße, Südstraße jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund et Land		564.188 €	élevée				X	X	
58	**Simmerath-Kesternich**	L 166 de de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Betesstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		150.050 €	élevée				X	X	
59	**Simmerath**	L 166 Kammerbruchstraße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à la Hauptstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		702.117 €	moyenne				X	X	
60	**Simmerath**	L 246 Witzerather Straße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à In den Bremen	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		120.040 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
61	**Simmerath**	L 246 Hauptstraße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Kammerbruchstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		600.100 €	moyenne				X	X	
62	**Monjoie-Rohren**	K 26 Retzstraße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Borngasse	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		210.070 €	élevée				X	X	
63	**Monjoie-Rohren**	K 26 Dröft, Borngasse jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		120.040 €	élevée				X	X	
64	**Monjoie-Kaltherberg**	B 399 Malmedyer Straße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Arnoldystraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Bund		600.100 €	moyenne				X	X	
65	**Monjoie-Kaltherberg**	B 399 Monjoieer Straße, Arnoldystraße jusqu'à Klüsenborn	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		450.075 €	moyenne				X	X	
66	**Monjoie-Höfen**	B 258 Hauptstraße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		555.185 €	élevée				X	X	
67	**Monjoie-Imgenbroich/ Konzen**	B 258 Trierer Straße, de l'entrée de l'agglomération (Imgenbroich) jusqu'à Bruchzaun	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		36.012 €	moyenne				X	X	
68	**Monjoie-Imgenbroich/ Konzen**	B 258 Trierer Straße, Hengstbrüchelchen jusqu'à la sortie de l'agglomération (Imgenbroich)	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		150.050 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
69	**Monjoie-Imgenbroich/ Konzen**	B 258 Trierer Straße, de l'entrée de l'agglomération (Konzen) jusqu'à la sortie de l'agglomération (Konzen)	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		3.120.520 €	moyenne				X	X	
70	**Monjoie-Mützenich**	L 214 Eupener Straße, Zum Torfmoor jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		150.050 €	élevée				X	X	
71	**Stolberg-Büsbach**	L 238 Schützheide, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Hostetstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		45.015 €	moyenne				X	X	
72	**Stolberg-Büsbach**	K 13 Konrad-Adenauer Straße/Prämienstraße, Aachener Straße jusqu'à An der Kesselschmiede	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		420.140 €	moyenne				X	X	
73	**Eschweiler-Hastenrath**	L 11 Quellstraße, Albertstraße jusqu'à Funkstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013á charge du Land		450.150 €	moyenne				X	X	
74	**Eschweiler-Weisweiler**	K 28 Lindenallee, Kölner Straße jusqu'à Berliner Ring	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		180.030 €	moyenne				X	X	
75	**Eschweiler-Weisweiler**	B 264 Dürener Straße, Hauptstraße jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		840.140 €	élevée				X	X	

Tableau 10.4: Programme d'action pour trafic cycable

N° courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subvention possible	Piste cyclable à prendre en compte	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
76	**Eschweiler**	B 264 Dürener Straße, de l'entrée de l'agglomération jusqu'à Südstraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		720.120 €	élevée				X	X	
77	**Eschweiler**	K 17 Zechenstraße/ Talstraße, Hubertusstraße jusqu'à Röthgener Straße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		465.155 €	moyenne				X	X	
78	**Eschweiler**	L 238 Langwahn, Marienstraße jusqu'à Indestraße	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		240.040 €	élevée				X	X	
79	**Eschweiler**	B 264 Indestraße, Langwahn jusqu'à Steinstraße	modification de la bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		15.003 €	élevée				X	X	
80	**Eschweiler**	B 264 Indestraße, Langwahn jusqu'à Bergrather Straße	modification de la bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		22.504 €	élevée				X	X	
81	**Eschweiler**	L 238 Jülicher Straße, Hehlrather Straße jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification du chemin cyclable ou chemin piéton/cyclabe commun	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Land		180.060 €	élevée				X	X	
82	**Eschweiler**	B 264 Aachener Straße, Dreieckstraße jusqu'à rue de Wattrelos	modification de la bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Bund		15.003 €	élevée				X	X	
83	**Eschweiler**	K 15 Odilienstraße, Röthgener Straße jusqu'à la sortie de l'agglomération	modification de la bande de protection/cyclable	Objectif-2, programme 2007-2013 á charge du Kreis		30.305 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.01	**Stolberg-Breinig**	L 24 Im Steg/Entengasse (carrefour Winterstraße/ Entengasse, Essiger Straße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	10.000 €	élevée				X	X	
01.02	**Stolberg-Breinig**	L 12 Essiger Straße (entre Entengasse et entrée de l'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	485.000 €	moyenne				X	X	
01.03	**Stolberg-Breinig**	L 12 Breiniger Berg/Essiger Straße (à hauteur de Breiniger Berg, entrée de l'agglomération, Im Steg)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	10.000 €	élevée				X	X	
01.04	**Stolberg-Breinig**	K 14 Gaustraße (entre l'entrée de l'agglomération et Barbarastraße), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	30.000 €	élevée				X	X	
01.05	**Stolberg-Breinig**	K 14 Stockemer Straße/Zehtnweg/Gaustraße (à hauteur de Alt Breinig, Kastanienweg, Hubertusstraße, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	15.000 €	basse				X	X	
01.06	**Stolberg-Zweifall**	L 24 Jägerhausstraße (Frackersberg entre l'entrée de l'agglomération et Münsterau), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	152.500 €	moyenne				X	X	
01.07	**Stolberg-Zweifall**	L 24 Jägerhausstraße (à hauteur de Frackersberg, entrée de l'agglomération, Roggentalstraße, Jägerhausstraße, Am Brändchen, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	20.000 €	moyenne				X	X	
01.08	**Stolberg-Zweifall**	L 238 Münsterau (à hauteur de Zur Fernsicht, entrée de l'agglomération, Werkerbend, Jägerhausstraße, Frackersberg, Friedhof, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	élevée				X	X	
01.09	**Stolberg-Vicht**	L 238 Am Wasserwerk (à hauteur de Leuwstraße, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	5.000 €	élevée				X	X	
01.10	**Stolberg-Mausbach**	L 12 (à hauteur de An der Wasserkaul, entrée de l'agglomération, Familie-Imdorf-Weg, Auenweg, Vichter Straße, Im Pesch, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.11	**Stolberg-Büsbach**	K 13/K 22 Konrad-Adenauer Straße/Hostetstraße	modification du carrefour	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	100.000 €					X	X	
01.12	**Stolberg-Atsch**	L 23 Würselener Straße (traverse d'agglomération)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.551.000 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

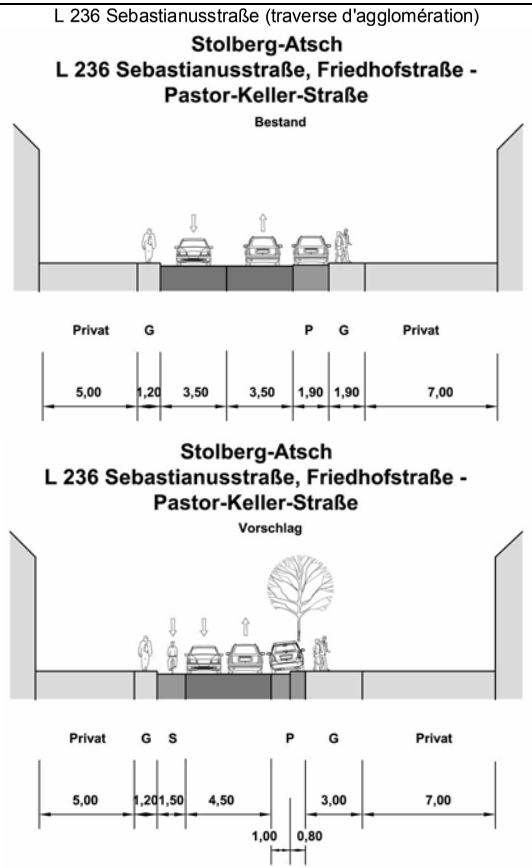
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.13	**Stolberg-Atsch**	L 236 Sebastianusstraße (traverse d'agglomération)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	2.208.000 €						X	X
01.14	**Stolberg-Gressenich**	L 12 Schevenhütter Straße (à hauteur de Wenauer Straße, entrée de l'agglomération), L 11/L 12 Römerstraße (à hauteur de Köttenicher Weg, entrée de l'agglomération, Schevenhütter Straße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	15.000 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.15	**Stolberg-Schevenhütte**	L 12 Daensstraße (à hauteur de Kindergarten, entrée de l'agglomération, Langerweher Straße), L 12 Langerweher Straße (à hauteur de Im Hammer), L 25 Nideggener Straße (à hauteur de Hardthover Weg)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	20.000 €	moyenne				X	X	
01.16	**Stolberg**	L 238 (entre limites de la ville Eschweiler et Münsterbachstraße)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	567.600 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

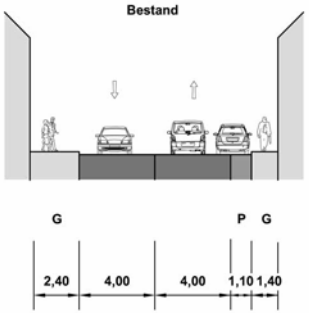
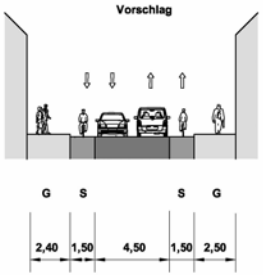
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.17	**Stolberg**	L 238 (entre Münsterbachstraße et Eisenbahnstraße) **Stolberg-Zentrum** **L 238 Eschweilerstraße, Nikolausstraße - Schwarzer Weg**  **Stolberg-Zentrum** **L 238 Eschweilerstraße, Nikolausstraße - Schwarzer Weg** 	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.548.000 €						X	X
02.01	**Roetgen**	B 258 Betesstraße (Bahnhofstraße – Raerener Straße), côté est	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	30.000 €	élevée				X	X	
02.03	**Roetgen**	L 238 Hauptstraße (entrée de l'agglomération – Brandstraße), côté sud	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	185.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

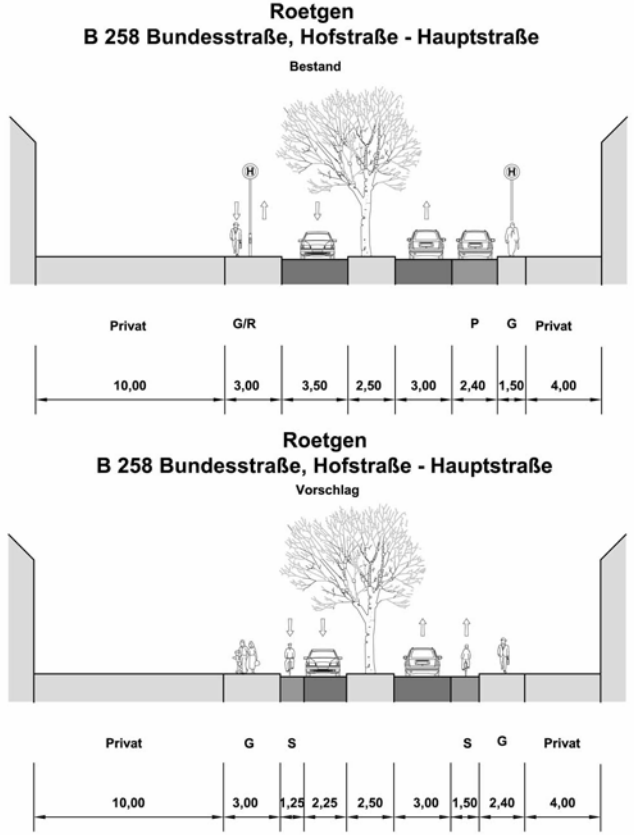
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
02.04	**Roetgen**	B 258 Betesstraße (entre les liaisons du contournement d'agglomération Roetgen)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	2.194.500 €						X	X
02.05	**Roetgen**	L 238 Hauptstraße (entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	5.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
02.06	**Roetgen**	L 238 Hauptstraße (à hauteur de Brandstraße, Faulenbruchstraße et Rathaus)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW hôtel de ville -> GVFG	15.000 €	moyenne				X	X	
02.07	**Roetgen-Rott**	L 238 Roetgener Straße/Quirinius Straße (entre l'entrée de l'agglomération et Im Städtchen, sowie entre l'entrée de l'agglomération et Königsberger Straße), côté est	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	95.000 €	moyenne				X	X	
02.08	**Roetgen-Rott**	L 238 Roetgener Straße/Quiriniusstraße (entrées d'agglomération Roetgener Straße et Quirinusstraße, à hauteur de Königsberger Straße, Lammersdorfer Straße et Lensbachstraße)	aménagement/modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	moyenne				X	X	
02.09	**Roetgen-Mulartshütte**	L 12 Hahner Straße (entre Zweifaller Straße et Rommerichweg), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	440.000 €	moyenne				X	X	
02.10	**Roetgen-Mulartshütte**	L 238 Zweifaller Straße (entrées d'agglomération Zweifaller Straße et Vichtbach Straße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	10.000 €	élevée				X	X	
03.01	**Simmerath-Bickerath**	K 19 Bickerather Straße (entre Kallbachweg et Auf der Auelt), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	220.000 €	moyenne				X	X	
03.02	**Simmerath-Bickerath**	K 19 Bickerather Straße (à hauteur de Auf der Auelt, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	5.000 €	élevée				X	X	
03.03	**Simmerath**	L 246 Hauptstraße (à hauteur de Im Römbchen, Völligweg)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Im Römbchen, Völligweg -> GVFG	10.000 €	élevée				X	X	
03.04	**Simmerath**	L 12 Hauptstraße (à hauteur de Friedhofsweg, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Friedhofsweg -> GVFG	5.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.05	**Simmerath**	L 166/B 266 Rurberger Straße/Betesstraße (à hauteur de Heustraße, Humboldtstraße, In den Bremen,Nordstraße, Maarstraße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Heustraße, Humboldtstraße, Maarstraße -> GVFG	25.000 €	élevée				X	X	
03.06	**Simmerath-Kesternich**	B 266 Betesstraße (à hauteur de Schulstraße/Im Sief)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Schulstraße/Im Sief -> GVFG	5.000 €	basse				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

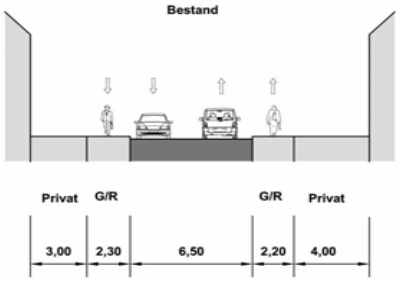
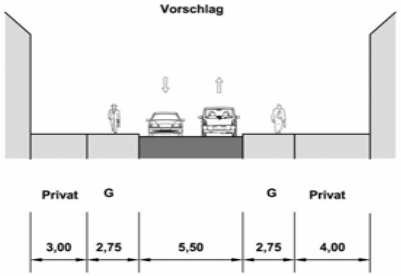
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.07	**Simmerath-Kesternich**	B 266 Betesstraße (entre L 166 et Straucher Straße) **Simmerath-Kesternich** **B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz**  **Simmerath-Kesternich** **B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz**  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.012.000 €						X	X
03.08	**Simmerath-Lammersdorf**	B 266 Bergstraße(à hauteur de Sonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley, entrée de l'agglomération)	aménagement/modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRWSonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley -> GVFG	15.000 €	élevée				X	X	
03.09	**Simmerath-Lammersdorf**	B 399 Hochscheiter Straße (à hauteur de Im Venn, Auf der Harth, entrée de l'agglomération, Im Kreutzbend, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Im Venn -> GVFG	15.000 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.10	Simmerath-Lammersdorf	B 266 Bergstraße (entre Wirtschaftsweg et Auf der Ley), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	élevée				X	X	
03.11	Simmerath-Rollesbroich	B 266 Am Rossbach (entre Dürener Straße etVöllesbruchstraße), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	85.000 €	moyenne				X	X	
03.12	Simmerath-Rollesbroich	B 266 Am Rossbach (à hauteur de Völlesbruchstrasse, entrée de l'agglomération, Dürener Straße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	10.000 €	moyenne				X	X	
03.13	Simmerath-Strauch	L 246/B 266 Auf der Bever/Am Rossbach (zone carrefour) Nordwest	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	moyenne				X	X	
03.14	Simmerath-Strauch	L 246 Kölner Straße (à hauteur de Wirtschaftsweg, entrée de l'agglomération, Hölzkaul, Sonnenstraße, Auf der Hof, In den Kuhlen, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	25.000 €	moyenne				X	X	
03.15	Simmerath-Eicherscheid	L 106 Eicherscheid (à hauteur de Auf'm Scheid, entrée de l'agglomération, Am Weiher, Breitestraße, In den Gassen, Fingert, Auf dem Knipp, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	30.000 €	basse				X	X	
04.01	Monschau-Widdau	K 26 Dorfstraße (traverse d'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	345.000 €	basse				X	X	
04.02	Monschau-Rohren	K 26 Retzstraße/Dröft (traverse d'agglomération), côté est	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	412.500 €	basse				X	X	
04.03	Monschau -Rohren	K 26 Retzstraße/Dröft (à hauteur de Heckweg, entrée de l'agglomération, Kluckweg)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Kluckweg -> GVFG	10.000 €	moyenne				X	X	
04.04	Monschau-Kalterherberg	K 25 Arnoldystraße (entre Kuhlengasse et entrée de l'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	75.000 €	basse				X	X	
04.04	Monschau-Kalterherberg	K 25 Arnoldystraße (entre B 399 et Kuhlengasse), côté nord	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	250.000 €	basse				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

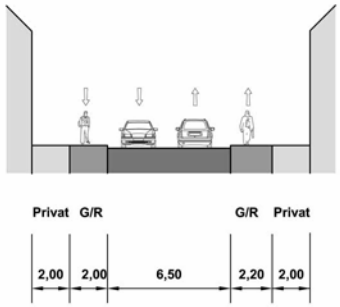
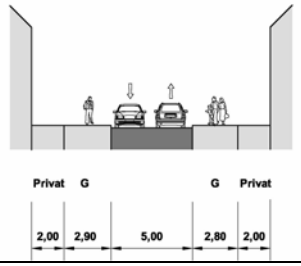
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.05	**Monschau-Kalterherberg**	B 399 Malmedyer Straße (à hauteur de Lämmchesgasse, entrée de l'agglomération, Arnoldystraße, Monschauer Straße, Klüsenborn)	aménagement/modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Arnoldystraße, Monschauer Straße und Klüsenborn -> GVFG	20.000 €	basse				X	X	
04.06	**Monschau-Kalterherberg**	B 399 Malmedyer Straße/Monschauer Straße (traverse d'agglomération) **Monschau-Kalterherberg** **B 399 Malmedyer Straße, Elsenborner Straße - Arnoldystraße** **Bestand**  **Monschau-Kalterherberg** **B 399 Malmedyer Straße, Elsenborner Straße - Arnoldystraße** **Vorschlag**  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.487.300 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.08	**Monschau-Kalterherberg**	K 25 Arnoldystraße (à hauteur de l'entrée de l'agglomération, Kuhlengasse, In der Weide)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW In der Weide -> GVFG	10.000 €	moyenne				X	X	
04.09	**Monschau-Kalterherberg**	K 25 Arnoldystraße (traverse d'agglomération)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement , vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	784.400 €						X	X
04.10	**Monschau-Kalterherberg**	L 106 (à hauteur de Messeweg, entrée de l'agglomération, Alte Straße, Görgesstraße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	15.000 €	basse				X	X	
04.11	**Monschau-Höfen**	B 258 Hauptstraße (à hauteur de Alter Weg, Auf der Schlad, Niessenstraße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW GVFG	15.000 €	moyenne				X	X	
04.12	**Monschau-Menzerath**	K 2 Eschbachstraße (entre Häsgensweg et Am Alten Friedhof), côté est	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	215.000 €	basse				X	X	
04.12	**Monschau-Menzerath**	K 2 Alte Monschauer Straße (entre Am Alten Friedhof et B 258), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	365.146 €	basse				X	X	
04.13	**Monschau-Imgenbroich**	K 21 Grünentalstraße (entre l'entrée de l'agglomération et Erlenweg), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	190.000 €	basse				X	X	
04.14	**Monschau Imgenbroich**	B 258 Trierer Straße (entre l'entrée de l'agglomération et Bruchzaun), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	130.000 €	élevée				X	X	
04.15	**Monschau-Imgenbroich**	B 258 Trierer Straße (à hauteur de Hengstbrüchelchen)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW GVFG	5.000 €	élevée				X	X	
04.16	**Monschau-Imgenbroich**	K 16 Hengstbrüchelchen (à hauteur de la fin du chemin piéton côté sud, Bruchzaun)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW GVFG	10.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

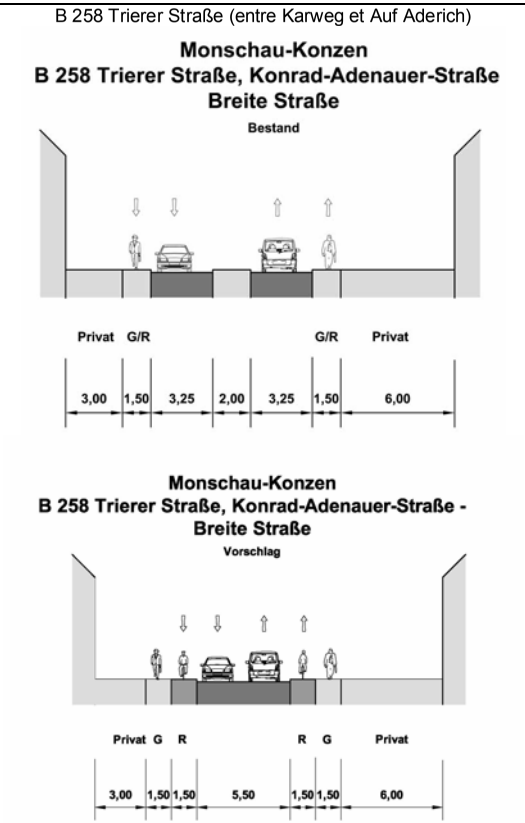
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.17	Monschau-Imgenbroich/Konzen	B 258 Trierer Straße (entre Karweg et Auf Aderich)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	2.265.500 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

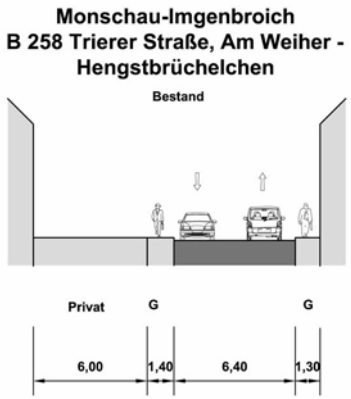
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.18	**Monschau-Imgenbroich**	B 258 Trierer Straße (traverse d'agglomération)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.332.800 €						X	X
04.19	**Monschau-Imgenbroich**	L 246 Karweg (entre B 258 et Handwerkerzentrum), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	195.000 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.20	**Monschau-Konzen**	L 106 (entre B 258n et B 258)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	825.000 €						X	X
04.21	**Monschau-Konzen**	K 20 Breitestraße(traverse d'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	335.000 €	basse				X	X	
04.22	**Monschau-Konzen**	L 106 Hatzevennstraße (traverse d'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	190.000 €	basse				X	X	
04.23	**Monschau-Konzen**	L 106 (à hauteur de Am Entenpol, Im Krähwinkel, Breitestraße, Wirtschaftsweg, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Am Entenpol, Im Krähwinkel, Breitestraße -> GVFG	20.000 €	basse				X	X	
04.24	**Monschau-Mützenich**	L 106 Reichensteiner Straße (entre l'entrée de l'agglomération et Bongert, entre Eupener Straße et Steinbüchel), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	110.000 €	basse				X	X	
04.25	**Monschau-Mützenich**	L 106 (à hauteur de Bongert, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	5.000 €	basse				X	X	
04.26	**Monschau-Mützenich**	L 214 Eupener Straße (traverse d'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	175.000 €	moyenne				X	X	
04.27	**Monschau-Mützenich**	L 214 (à hauteur de Im Brand, entrée de l'agglomération, Schiffenborn/Im Schnellenwind, Kirschensteinweg)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW Schiffenborn/Im Schnellenwind (Schule) -> GVFG	15.000 €	moyenne				X	X	
04.28	**Monschau-Mützenich**	K 16 Kirschsteinweg (entre Eupener Straße et entrée de l'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	235.000 €	basse				X	X	
04.28	**Monschau-Mützenich**	K16 Kirschsteinweg (entre Eupener Sraße et entrée de l'agglomération), un côté seulement	aménagement/modification, chemin piéton	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	22.500 €	basse				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

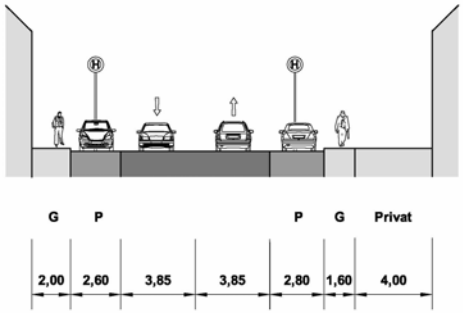
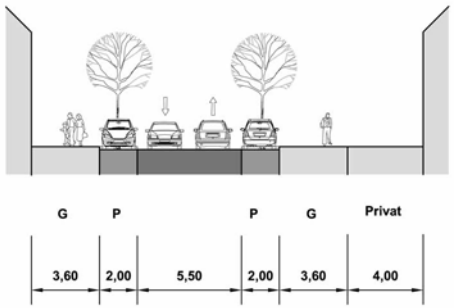
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
05.01	**Raeren-Eynatten**	N 68 Eupener Straße/Aachener Straße (traverse d'agglomération) **Raeren-Eynatten** **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Bestand**  **Raeren-Eynatten** **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Vorschlag**  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	861.000 €						X	X
06.01	**Eupen**	Hook/Kaperberg	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	1.020.800 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

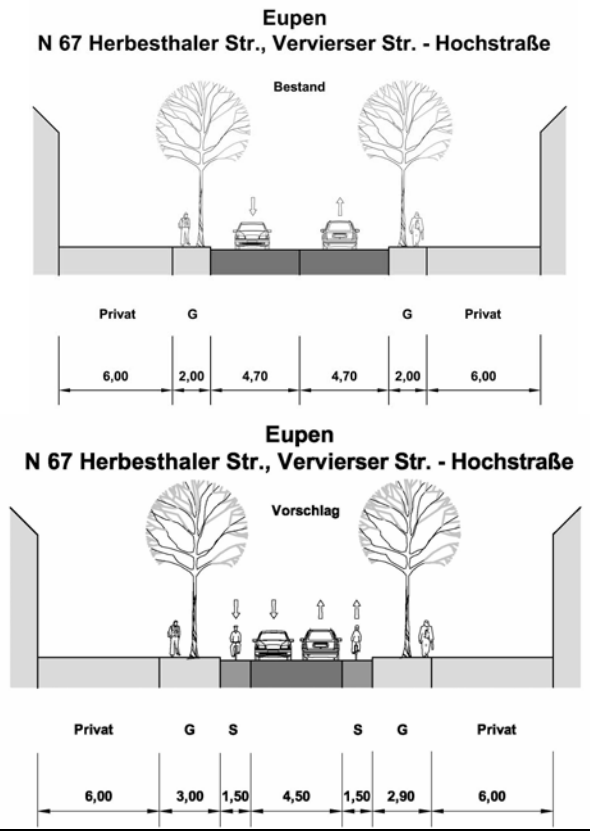
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.02	**Eupen**	N 67 Paveestraße/Marktplatz/Kirchstraße/Neuststraße/Olengraben/Haasstraße (entre N 61 Rathausplatz et Malmedyer Straße)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	2.205.700 €						X	X
06.03	**Eupen**	N 67 Herbertsthaler Straße, Hochstraße jusqu'à Vervierser Straße 	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	1.031.800 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

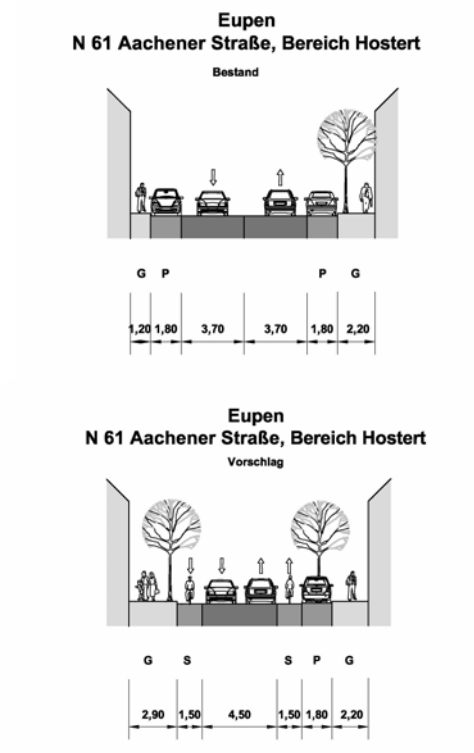
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.04	Eupen	N 61 Rathausplatz/Aachener Straße  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	993.600 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

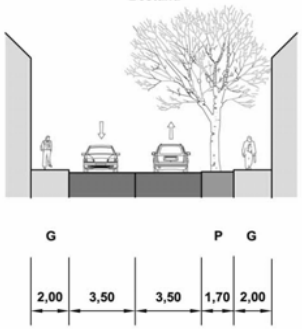
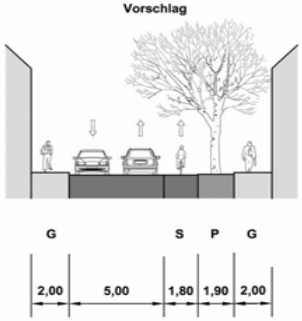
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.05	**Eupen**	Lascheterweg/Rotenberg **Eupen** **N 67 / N 68, Bereich Neustraße** **Bestand**  **Eupen** **N 67 / N 68, Bereich Neustraße** **Vorschlag**  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	1.605.000 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

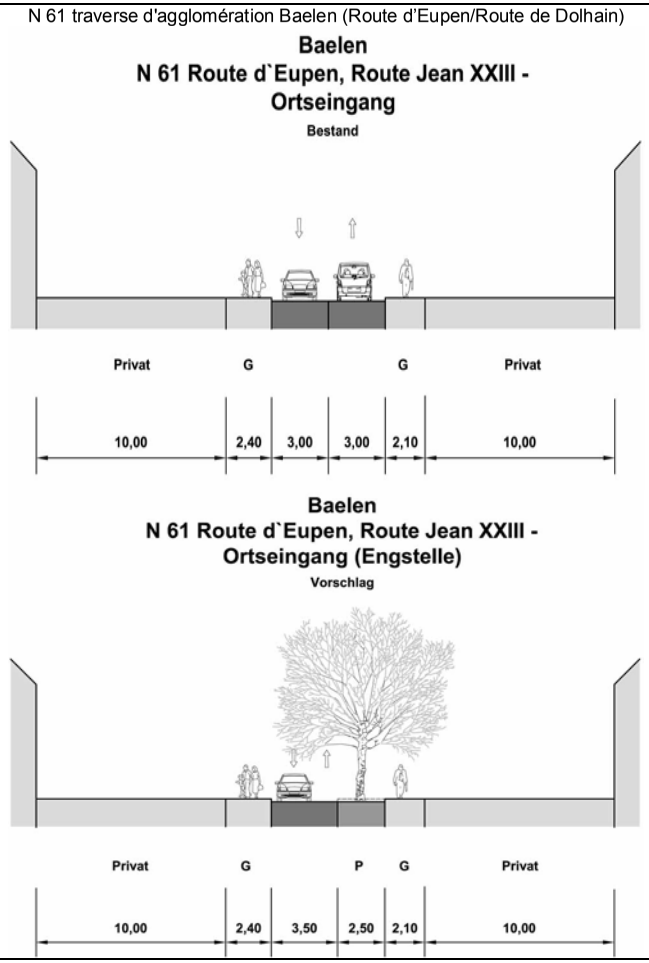
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
07.01	Baelen	N 61 traverse d'agglomération Baelen (Route d'Eupen/Route de Dolhain)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Région wallone (MET)	976.500 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
08.01	**Welkenraedt-Henri-Chapelle**	N 3 rue de Verviers (entre l'entrée de l'agglomération et Chemin des Écoliers), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	50.000 €	élevée				X	X	
09.01	**Lontzen-Astenet**	Bornstraße/Asteneterstraße, côté est	aménagement/ modification, chemin piéton		310.000 €	basse				X	X	
09.01	**Lontzen-Astenet**	Hochstraße (Bereich Schloss Neuhaus), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton		205.000 €	basse				X	X	
09.02	**Lontzen-Walhorn**	Ketteniser Straße (entre Rotscherweg et entrée de l'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton		340.000 €	élevée				X	X	
09.03	**Lontzen**	Schloßstraße (entre l'entrée de l'agglomération et Bergstraße), des deux côtés; Bergstraße (entre Schulstraße et Maria-Theresiastraße), un côté seulement; Limburgerstraße (entre Schloßstraße et sortie d'agglomération), des deux côtés	aménagement/modification, chemin piéton		670.000 €	basse				X	X	
09.04	**Lontzen**	Bergstraße (à hauteur de Maria-Theresiastraße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée		5.000 €	basse				X	X	
10.01	**Kelmis**	N 3 (entre Tulje et entrée de l'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	175.000 €	élevée				X	X	
10.02	**Kelmis**	N 3 (à hauteur de Schievenhövel)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Région wallone (MET)	5.000 €	élevée				X	X	
10.03	**Kelmis-Hergenrath**	Bahnhofstraße (entre Völkersberg et arrêt planifié), Südseitig	aménagement/ modification, chemin piéton		170.000 €	élevée				X	X	
10.04	**Kelmis-Hergenrath**	Asteneter Straße (Moosbend/Mühle, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée		5.000 €	moyenne				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
11.01	**Plombières-Cosenberg**	Montzener Straße (entre l'entrée de l'agglomération et N 3), Lütticher Straße (traverse d'agglomération), rue de Birken (traverse d'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	920.000 €	élevée				X	X	
11.02	**Plombières-Cosenberg**	Lütticher Straße (à hauteur de Montzener Straße)	modification du carrefour	Région wallone (MET)	100.000 €					X	X	
11.03	**Plombières-Cosenberg**	Montzener Straße (à hauteur de Dahlienstraße)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée		5.000 €	basse				X	X	
11.04	**Plombières-Montzen**	rue de Birken (traverse d'agglomération) et rue de Hombourg (traverse d'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton		280.000 €	élevée				X	X	
11.05	**Plombières-Gemmenich**	rue des Ecoles (entre rue de Vaals et Chemin du Duc), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	115.000 €	élevée				X	X	
11.05	**Plombières-Gemmenich**	rue de Vaals (entre rue de Loch et entrée de l'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	45.000 €	élevée				X	X	
11.05	**Plombières-Gemmenich**	rue César Franck (entre rue des Sports et sortie d'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	127.500 €	élevée				X	X	
11.06	**Plombières-Gemmenich**	rue des Ecoles (à hauteur de Chemin du Duc, entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée		5.000 €	basse				X	X	
11.07	**Plombières**	rue Hack zone de l'entrée de l'agglomération en direction rue du Cheval Blanc), rue de l'Eglise zone de l'entrée de l'agglomération), des deux côtés	aménagement/modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	50.000 €	élevée				X	X	
11.08	**Plombières**	rue de l'Eglise (à hauteur de l'entrée de l'agglomération)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Région wallone (MET)	5.000 €	moyenne				X	X	
11.09	**Plombières-Hombourg**	rue du Cheval Blanc (zone de l'entrée de l'agglomération), des deux côtés	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	40.000 €	élevée				X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
11.09	**Plombières-Hombourg**	rue de Belven (entre rue du Cheval Blanc et entrée de l'agglomération), un côté seulement	aménagement/ modification, chemin piéton	Région wallone (MET)	60.000 €	élevée				X	X	
11.10	**Plombières-Hombourg**	rue du Cheval Blanc (à hauteur de rue Laschet)	aménagement/ modification, aide à la traversée de la chaussée	Région wallone (MET)	5.000 €	élevée				X	X	
12.01	**Vaals**	N 278 Maastrichterlaan (traverse d'agglomération)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)		3.792.500 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

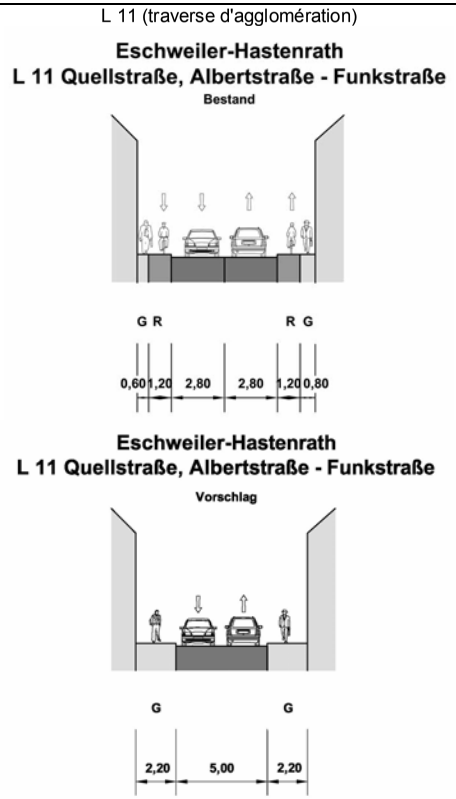
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.01	Eschweiler-Hastenrath	L 11 (traverse d'agglomération) 	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	765.000 €						X	X
13.02	Eschweiler-Wilhelmshöhe	K 18 Hüchelner Straße, Wenauer Straße jusqu'à Kölner Straße (traverse d'agglomération Wilhelmshöhe)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	1.935.000 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.03	**Eschweiler-Weisweiler**	B 264 Dürener Straße/Lindenallee (traverse d'agglomération)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	2.704.800 €						X	X
13.04	**Eschweiler-Dürwiß**	Jülicher Straße (à hauteur de Hans-Böckler-Straße, sortie d'agglomération nord)	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)	Programme espace rural 2007 - 2013 de la NRW	10.000 €					X	X	

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

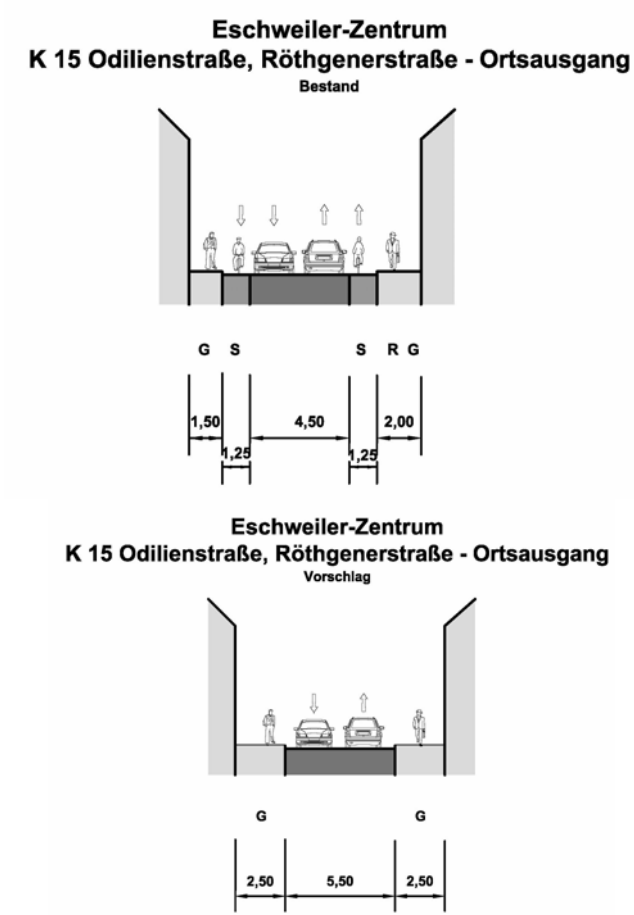
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.05	Eschweiler	K 17 Odilienstraße  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)		1.370.000 €						X	X

Tableau 10.5: Programme d'action pour les espaces routiers

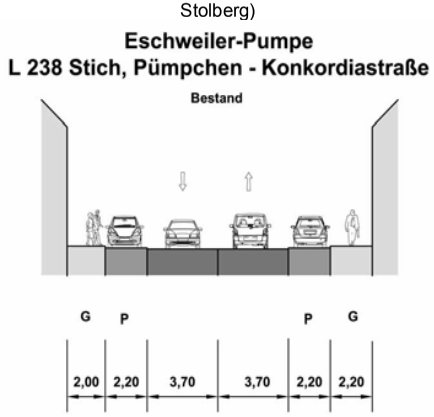
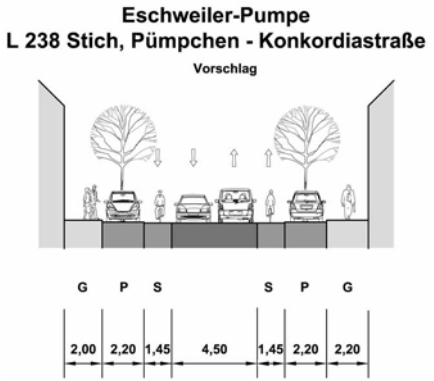
numéro courant (voir plan)	commune de	description	typ de mesure	subventions possibles	coût estimé	priorité	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.06	**Eschweiler**	L 238 Stolberger Straße/Pumpe/Stich (entre Odilienstraße et limites de la ville Stolberg)  	modification de l'espace routier mesure d'apaisement, vitesse 30)		4.337.820 €						X	X

Tableau 10.6 Abréviation

NP	Planification nationale des voies de communicaton
RP	Planification régionale des voies de communicaton
CP	Autre étude du transport
RM	Plusvalue régionale
HE	Incentives à l'investissement privé (effet levier)
AP	création d'emploi
KUR	faisabilité à court terme
STR	mesure dans le cadre d'une stratégie globale
UNT	nécessité d'une étude approfondie
NRW	Nordrhein-Westfalen
OU	contournement d'agglomération
GVFG	loi communale pour la promotion du transport
IGVP	Etude globale du transport intégré
BVWP	Planification des voies de communication du Bund
ETZ	Collaboration territoriale au niveau européen
TEN-V	Transeuropäische Netze - Verkehr
ELER	Europäische Landentwicklungsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
FöRi-Sta	Förderrichtlinien Straßenverkehr
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz NRW
MET	Ministère Wallon de l'équipement et des transports
SNBC	Société nationale de chemins de fer belges