



Pour le Royaume de Belgique

Société de promotion économique pour l'Est de la Belgique

par ordre des communes de Büllingen, Bütgenbach, St. Vith, Amel et Burg-Reuland avec le soutien de la **Région Wallonne - Ministère wallon de l'Équipement et des Transports**
– **Direction générale des Transports (D.311)**

Pour la République fédérale d'Allemagne

Kreis d'Euskirchen

pour les communes de Dahlem, Hellenthal, la Ville de Schleiden et le
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Niederlassung Euskirchen

ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

TRANSFRONTALIER DE L'EIFEL

PROJET SOUTENU PAR L'UNION EUROPÉENNE

(INTERREG III PROJET EMR INT 3)

RAPPORT INTERMÉDIAIRE DE LA PHASE II

Mars 2004

Une étude conjointe de



Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 RONQUIERES
BELGIQUE
Tél : +32/67/64.83.42
Fax : +32/67/64.75.70
E-mail : info@survey-amenagement.be

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



Hanbrucher Straße 9
D - 52064 AACHEN
ALLEMAGNE
Tél. : +49/241/7.05.50-0
Fax : +49/241/7.05.50-20
E-mail : mail@bsv-planung.de

Table des matières

1. Définition et Méthodologie	3
2. Elaboration d'un système d'objectifs.....	5
2.1 Présentation des objectifs.....	5
2.1.1 Objectifs concernant le développement général du trafic et de la structure	6
2.1.2 Objectifs concernant les types de transport.....	8
2.1.3 Objectifs concernant le développement des zones industrielles et artisanales	11
2.1.4 Objectifs concernant le tourisme.....	12
2.2 Dédution des objectifs principaux, importance pour la présente étude.....	12
2.3 Dédution d'indicateurs des objectifs principaux.....	17
3. Potentiel d'action régional et besoin d'action local	21
3.1 Potentiel d'action régional.....	21
3.2 Besoin d'action local.....	24

Note

Indistinctement, les communes belges sont présentées par leur nom francophone ou germanophone.

1. Définition et Méthodologie

Lors de la phase I, les recherches et investigations quantitatives ont mené à l'analyse des qualités, déficits et du potentiel. Du point de vue de la planification du trafic transfrontalier, ces objectifs relativement abstraits et communs à tous ont servi à la définition d'axes et de liaisons importants pour la région et pour la structuration du territoire.

Un tel point de vue régional est plutôt quantitatif, et ne peut satisfaire les exigences du territoire considéré en matière de développement historique, social et culturel, et il ne tient pas compte de la topographie et des données géographiques.

Pour cette raison, la phase II se consacre à une approche plus nuancée, tenant compte des différentes problématiques. Des entretiens furent organisés avec les Communes, Villes et institutions concernées dans la zone de l'étude, et même au-delà, lorsqu'on se trouvait en présence d'un développement ayant des incidences sur la zone de l'étude. En détail, il s'agit ici des communes Amblève, Bullange, Bütgenbach, Burg Reuland, Dahlem et Hellenthal, des Villes de Saint Vith et Schleiden, de la Société de promotion économique pour l'Est de la Belgique (WFG), la S.A. Ostbelgieninvest AG, de l'Office du tourisme des Cantons de l'Est, du Bureau du Citoyen à Eupen, du Ministère wallon de l'Équipement et des Transport (DG3 – D.311 à Namur, DG1-D.152 à Saint Vith et à Verviers), du Kreis d'Euskirchen, de la Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen (KVE), de la Société National des Chemins de Fer belges (SNCB), de la Société de Transports en Commun (TEC Liège-Verviers), du Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassung Euskirchen), du Landesstraßenbauamt à Diekirch - Luxembourg (Ponts & Chaussées), de la Région et de la Ville de Clervaux (G-D du Luxembourg), de la commune Troisvierges (G-D du Luxembourg) et du Verkehrsverbund d'Aix-la-Chapelle (AVV).

Lors des entretiens, les sujets abordés étaient nombreux : points de vue individuels sur les problématiques actuelles, intentions concrètes d'amendement de la situation, études et sondages en cours, objectifs visés, exigences en vue du développement futur.

Grâce à cette approche concrète des problèmes individuels, cette phase a permis la collecte d'objectifs détaillés, qui viennent compléter ceux déduits des analyses en phase I. La somme de toutes ces informations et remarques engendre une image équilibrée et complexe d'un développement souhaité pour la région de la zone d'étude et pour le contexte régional du territoire concerné.

Dans le cadre de la présente mission, cette synthèse permet la déduction d'objectifs principaux. Ces objectifs principaux peuvent être liés à des indicateurs. Lors de la phase III, ces indicateurs et leur impact vont être évalués et vérifiés au moyen de concepts qui restent à développer (ceci dans le souci d'un éventuel élargissement des réseaux ferroviaire et routier).

Au-delà de la formulation d'objectifs principaux et d'indicateurs, les propos collectés auprès des parties concernées permettent des déclarations fondées quant aux potentiels d'action régionaux. D'une part, ces potentiels d'action sont présentés au niveau régional, par exemple sous forme de tracés pour des liaisons routières et ferroviaires. D'autre part, les différents points de vues collectés complètent l'image du besoin d'action au niveau local (réseau routier). Cependant, ce besoin d'action ne fait pas partie des vérifications et estimations prévues lors de la phase III.

Les éléments essentiels du rapport de la phase II sont:

- Présentation et explication des objectifs collectés
- Déduction et présentation des objectifs principaux dans le cadre de la présente étude
- Formulation, description et présentation des indicateurs liés aux objectifs et qui permettront une évaluation ultérieure
- Présentation des différents potentiels d'action régionale, déduits des objectifs principaux et des différentes visions (liaisons routières et ferroviaires, mesures dans le domaine du transport public de proximité, trafic cycliste)
- Présentation du besoin d'action local déduit des différents objectifs.

2. Elaboration d'un système d'objectifs

2.1. Présentation des objectifs

Les entretiens avec les entités concernées dans la zone d'étude ont eu lieu sur place, entre décembre 2003 et février 2004. Ils ont relevé une foule d'informations concernant le développement souhaité et souhaitable, les problèmes et soucis actuels, les buts et programmes concrets, les idées et les visions. Des questions dépassant le cadre de la zone d'étude furent soulevées, et qui doivent être discutées avec les institutions au-delà des frontières du territoire d'étude (Straßenbauamt Diekirch / Luxembourg – Ponts & Chaussées; Région de Clervaux, Commune de Troisvierges). Lors des entretiens et discussions très animés, on s'abstenait de poser uniquement des questions concernant les buts et objectifs futurs, qui, dans le cadre de la présente étude, sont d'une importance immédiate. Il s'agissait plutôt d'élaborer une image globale des conditions en marge et des objectifs et potentiels d'un développement possible.

Par la suite, nous présentons tous les objectifs collectés au cours des différents entretiens, indépendamment de leur importance pour la présente étude, et sans priorité établie.

Ces objectifs peuvent concerner :

- le développement du trafic et de la structure en général
- le développement des différents types de trafic
- le développement des agglomérations ainsi que
- le développement touristique.

Outre les objectifs à moyen et à long terme, cette liste comporte également des planifications en cours, des mesures en phase de mise en œuvre, des contenus d'études et recherches antérieures, et ceci particulièrement concernant l'extension des zones industrielles et artisanales, des concepts de transport public du côté allemand pour l'exploitation du nouveau parc national allemand de l'Eifel, et des études et réflexions pour un aménagement routier entre la Baraque de Fraiture et Saint Vith et entre Dreiborn et Gemünd.

2.1.1 Objectifs concernant le développement général du trafic et de la structure

Sans exception, tous les interlocuteurs ont mentionné une **meilleure accessibilité** des centres dans la zone d'étude **à partir des régions avoisinantes** comme étant un objectif très important. Ceci concerne l'accessibilité des zones industrielles et artisanales, des communes et villes et également des institutions principales et des nombreux sites touristiques de petite taille. Dans ce contexte, et outre l'importance des axes de transport à l'intérieur de la zone d'étude, les liaisons de la zone d'étude à des axes de transport supra-régionaux sont également importantes.

Outre une meilleure accessibilité, une **meilleure qualité des liaisons** entre communes, institutions principales et zones industrielles **à l'intérieur de la zone d'étude** est souhaitée. Cet objectif concerne principalement les axes de transport / routes entre les communes et les centres urbains. Ici, l'on constate une qualité déficitaire, ce qui est partiellement lié à l'état d'avancement des extensions du réseau routier, à l'état des routes et au tracé des routes (traversées d'agglomérations).

Un autre objectif concerne une **meilleure liaison aux autres régions**, espaces économiques et axes de développement. Un des aspects élémentaires de cette vision est un tracé sans déviations, évitant les agglomérations fermées et effectuant la liaison avec le réseau de transport supra-régional (p.ex. accès à l'autoroute, gares internationales).

Cependant, les mesures pour l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité des liaisons du réseau routier ne devraient pas engendrer un trafic transitaire supplémentaire (particulièrement au niveau des poids lourds), profitant des nouvelles infrastructures dans la zone d'étude. Par ce fait, la région perdrait de son potentiel économique le plus important, à savoir les paysages et sa tranquillité.

La **sécurité routière** est également un des objectifs généralement mentionnés. Dans ce contexte, on cite souvent la vitesse élevée lors de la traversée des agglomérations, le manque de pistes cyclables, l'état (en partie) délabré des routes et le tracé du transport lourd à travers les centres d'agglomérations.

Un autre objectif commun est une **mobilité sociale respectueuse de l'environnement**. Ces entretiens ont montré que la population souhaite non seulement une meilleure qualité des liaisons aux axes routiers principaux, mais également des offres acceptables pour les habitants non motorisés. Dans ce sens, un réseau cyclable est à promouvoir pour les courtes distances. Aussi, les transports publics devraient développer des offres ne s'adressant pas uniquement au trafic scolaire, mais qui répondent aux besoins de mobilité des personnes âgées et des jeunes ménages, qui, pour des raisons pécuniaires ou par respect de l'environnement, s'abstiennent de l'utilisation de voitures privées.

De telles propositions de mobilité sont une condition élémentaire à la réussite d'un autre objectif, à savoir **éviter la migration de jeunes ménages et le vieillissement de la population** des petites agglomérations. L'évolution généralement observée est celle de la migration des infrastructures de services publics (trafic de proximité, soins de santé, garderie d'enfants, écoles, etc.) qui quittent les petits centres ruraux. Cette situation est aggravée par une tendance accrue de la migration des adolescents. D'autre part, les habitants qui restent dans ces petits centres sont de plus en plus contraints de se rendre dans les grands centres, et cela même pour les courses simples. Pour les personnes âgées, qui ne disposent pas (plus) d'une voiture, cela signifie très souvent la dépendance d'un parent ou d'une connaissance. Finalement, la perte des institutions dans les petits centres doit également être compensée par des mesures d'infrastructure appropriées.

Le maintien et la promotion des petits centres ruraux constituent un objectif important non seulement du point de vue touristique, mais également face aux problèmes de la migration et du vieillissement. Des mesures pour l'amélioration de la qualité de séjour, offrant de meilleures aires de repos et de récréation, profitent non seulement aux visiteurs des infrastructures touristiques, mais également aux habitants de l'agglomération, ce qui augmente l'identification de l'habitant avec son lieu et son engagement pour une image attrayante de ce lieu.

Une autre mesure contre la migration et le vieillissement serait **l'amélioration des conditions d'installation** pour des entreprises du secteur de la haute technologie. Les prémisses pour l'installation sont l'accessibilité et les liaisons routières nécessaires, un équipement adéquat des zones industrielles et artisanales (p.ex. raccordement au gaz de ville, raccordement fibres de

verre). Du point de vue économique, et en vue de la migration accrue des industries à forte main d'œuvre vers des pays offrant des coûts de salaires plus bas (entre autres, le Luxembourg), un équipement techniquement et énergétiquement pointu des zones industrielles et artisanales est d'une importance capitale. Par ce fait, on pourrait attirer des industries à fabrication fortement automatisée, ou des entreprises qui demandent des techniques puissantes de transfert de données.

2.1.2 Objectifs concernant les types de transport

Circulation routière

En règle générale, le charroi routier n'est pas considéré comme problématique. Dans les communes et agglomérations, les problèmes sont engendrés principalement par le transport lourd, et particulièrement par le transport de bois (grumiers). Par ce fait, un des objectifs est **le délestage des agglomérations du transport lourd**, ce qui, dans la plupart des cas, demande une déviation et / ou un itinéraire amendé pour les poids lourds.

Pour plus de sécurité et une meilleure qualité de vie et de séjour dans les agglomérations, la vitesse de circulation devrait être diminuée.

Les propos sur **l'amélioration de la qualité de l'accessibilité et des liaisons** concernent les axes principaux **Nord-Sud** du Luxembourg vers la E 29 / A 1, ainsi que la direction **Est-Ouest** de la E 40 / A 3 (Eupen), càd. de la E 42 / A 27 (Malmédy) vers la E 29 / A 1, ainsi au Sud, de la E 35 / A 26 (Baraque de Fraiture) vers la E 42 / A 27 / A 60 et vers la E 29 / A 1.

Les problèmes principalement mentionnés dans le contexte de ces axes principaux sont: déviations, état des routes, largeur, chaînons manquants dans le réseau autoroutier allemand (E 42 / A 60 et E 29 / A 1).

L'amélioration de la qualité de l'accessibilité et du trafic devrait être accompagnée d'une structuration importante du réseau routier : une bonne qualité des connexions routières permet de concentrer le trafic sur les axes principaux et un délestage des routes secondaires.

Transport public

Dans le sens d'une mobilité sociale et respectueuse de l'environnement, et en tenant compte des conditions et structures complexes en marge de la zone d'étude, le **transport public** doit être **développé et promu**.

Parmi ces développements, citons l'instauration de liaisons avec le „Vennliner“.

Notons notamment qu'afin de promouvoir l'attrait de la région et de renforcer l'attractivité des commerces de détail, les commerçants de la ville de Malmédy engagent de plus en plus de personnel de vente parlant la langue allemande. Cette stratégie appuie également la nécessité de la mise en œuvre d'une **liaison transfrontalière en transports publics** entre Malmédy et Hellenthal / Schleiden, càd. Dahlem (via Bütgenbach et Bullange).

L'accessibilité de toutes les gares importantes (Troisvierges, Gouvy, Vielsalm, Verviers), surtout pour les migrations professionnelles et le trafic de loisir vers le Luxembourg, Liège, Aix-la-Chapelle et Bruxelles, doit être améliorée par des offres de transports publics adéquats. Ceci implique une **synchronisation des tarifs et des horaires**.

Un des objectifs cités dans le cadre des services offerts par les transports publics dans la zone d'étude est l'instauration de **services flexibles** selon le modèle de transport public existant dans la partie allemande de la zone d'étude (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi), ceci surtout dans le but d'améliorer la liaison des petites agglomérations aux centres (Saint Vith, Burg Reuland, Amblève, Bullange, Bütgenbach), ainsi qu'à leurs services les plus importants (hôpitaux, services publics, commerces de détail, etc.).

Du côté allemand, on s'efforce d'améliorer les transports publics (lignes de bus) dans le Kreis d'Euskirchen afin de faciliter l'accès au parc national allemand de l'Eifel. Des concepts sont actuellement à l'étude auprès du KVE.

Dans le sens d'un **tourisme respectueux de l'environnement**, les **tracés ferroviaires existants** (Vennbahn: Trois Ponts – Bullange et ensuite vers Jünkerath et Eupen / Aix-la-Chapelle – Monjoie – Bullange; tronçon Kall – Hellenthal) devraient être **réactivés** tout au moins pour le trafic récréatif. Les **lignes de bus** de part et d'autre de la frontière devraient être unies dans une **offre de service transfrontalier** (p. ex. Schleiden – Hellenthal – Bullange – Bütgenbach – Malmédy en synchronisation avec des liaisons ferroviaires éventuellement réactivées). L'objectif est une offre de service public amplement interconnectée et synchronisée du point de vue des tarifs. Ces services publics pourraient relier surtout les centres touristiques

et les activités de loisir, comme cela se pratique déjà dans d'autres pays (la Suisse). Pour ce faire, le plan de mobilité devra être complété par des études approfondies de faisabilité.

Réseau cyclable

En principe, toutes les **routes classiques devraient être équipées, au moins, d'une bande cyclable**. Un réseau de **cyclisme de loisir** devrait être aménagé sur des routes secondaires, en dehors du réseau de liaison, et sur des chemins agricoles. Dans la mesure du possible, des itinéraires existants du réseau cycliste quotidien peuvent être utilisés à cette fin.

En plus, des **liaisons transfrontalières** du réseau cyclable devraient être développées. Mis à part les chemins RAVeL actuellement en service sur d'anciennes voies, ce réseau comporte également des liaisons entre les réseaux cyclables de part et d'autre de la frontière.

Transport des marchandises

Le transfert du transport des marchandises vers la voie ferrée doit clairement être encouragé. Le transport des marchandises dans la zone d'étude se limite en premier lieu au transport du bois. La plupart des entreprises dans la zone d'étude ont des sous-traitants qui transportent leurs marchandises sur des trajets relativement courts et par charges relativement basses. Dans ce cas de figure, un transfert par voie ferrée n'est ni logique, ni économique. Tandis que les transports de troncs de bois parcourent des trajets relativement longs (p. ex. en direction du port d'Anvers). Dans ce cas, un transport par voie ferrée est logique, économique et écologique. Afin de garantir le transfert du transport de bois sur voie ferrée, il faut en premier lieu entretenir les liaisons existantes entre Trois Ponts et Bullange, ainsi que l'infrastructure y attenante. Aussi, les tronçons de la Vennbahn, actuellement non utilisés (Sourbrodt – Raeren – Aix-la-Chapelle / Eupen), ainsi que le tronçon Bullange - Jünkerath devraient être réactivés pour le transport des marchandises.

Il serait également souhaitable de munir la zone industrielle „Kaiserbaracke“ – vouée aux métiers du bois – d'une nouvelle liaison ferroviaire.

Les gares de Vielsalm, Gouvy et Jünkerath sont **des emplacements potentiels** pour une plateforme multimodale. Selon l'état de nos connaissances, il faudrait investir considérablement dans une infrastructure adéquate. La plateforme de Liège-Bierset (aéroport) constitue une réponse alternative régionale possible. Du côté allemand, Cologne-Eifeltor serait l'équivalent.

2.1.3 Objectifs concernant le développement des zones industrielles et artisanales

Dans le cas de la mise en place d'un raccordement routier de gabarit suffisant, on vise un **équipement infrastructurel des zones industrielles et artisanales** (énergie, médias et techniques). La définition des zones ainsi équipées se fera lors de la phase d'extension des routes de liaison principale. Pour ce faire, les planifications doivent être synchronisées.

Afin de garantir la pérennité des emplacements économiques, les communes planifient actuellement et activement d'autres aspects de l'extension des zones industrielles et artisanales : extension de l'aérodrome Dahlemer Binz, développement d'une zone artisanale intercommunale à Kall, extension des zones artisanales Schmidtheim / Dahlemer Binz, extension de la zone artisanale „Kaiserbaracke“, extension de la zone artisanale existante de Bütgenbach / Bullange parallèle à la N 658, extension de la zone artisanale „Zur Domäne“ à Bütgenbach, extension de la zone artisanale „Saint Vith II“.

A cela s'ajoute la planification d'une **zone artisanale transfrontalière** à Hergersberg / Losheim pour le commerce de détail.

Des critiques sont émises concernant les avantages structurels des emplacements au Grand Duché du Luxembourg, ce qui provoque une migration des entreprises et de la main d'oeuvre belge, surtout dans la partie Sud de la zone d'étude belge. On craint en partie, que l'extension de l'infrastructure routière transfrontalière entre la Belgique et le Grand Duché accentue cette tendance. Les conséquences potentielles, qui se manifestent déjà, sont un manque d'intérêt pour l'installation des entreprises dans des zones artisanales, ainsi un manque de main d'oeuvre dans la partie Sud de la zone d'étude belge.

2.1.4 Objectifs concernant le tourisme

Vus les paysages, les cours d'eau, les plans d'eau et les forêts le tourisme constitue le capital le plus important de la région. Pour cette raison, les offres actuelles ainsi que les connexions transfrontalières d'activités et les nouvelles offres doivent s'inscrire dans un cadre déjà existant et **respectueux des ressources naturelles et de l'environnement**. On parle ici du développement d'un tourisme « doux » le long de la vallée de l'Ourtal, du développement soutenu des emplacements des hôpitaux les plus importants (Vielsalm, Saint Vith, Malmédy) en centre de cure et de bien-être, du développement soutenu de Saint Vith en un centre de congrès et de réunion, de la modernisation du centre de ski „Weißer Stein“ (Udenbreth), de l'extension du centre de récréation Kronenburg / Oberes Kylltal ainsi que du développement de concepts à long terme pour une utilisation potentielle du camp militaire d' „Elsenborn“.

Un des aspects concerne l'utilisation de **nouvelles technologies** dans le but d'engendrer des offres financièrement attrayantes pour de nouveaux groupes cibles dans les domaines du VTT et du trekking. En vue de la mise en œuvre de ces systèmes innovateurs et en utilisant des techniques telles les systèmes de navigation et Internet, les responsables du secteur touristique sont exposés à une certaine pression. Etant donné que tout le monde a la possibilité de charger des données et informations sur Internet, il existe le danger qu'en cas de demande de routes cyclables pour VTT, ces routes ne soient pas tracées dans le sens du respect du paysage et des biotopes. Une conception rapide d'un système de réseaux en accord avec les exigences de la protection de la nature pourrait empêcher un tel développement.

2.2. Déduction des objectifs principaux avec importance pour la présente étude

Sur base de ces thèmes, des objectifs principaux sont définis :

- Augmentation de la sécurité routière
- Amélioration de la qualité d'accessibilité et de liaison
- Adéquation du trafic automobile dans les agglomérations

- Promotion d'une mobilité sociale respectueuse de l'environnement
- Rentabilité.

Par ordre d'importance, les objectifs se présentent comme suit :

Objectif principal: sécurité routière

Objectifs visés:

- Vitesse ralentie du trafic automobile dans les agglomérations
- Meilleur état des routes de liaison en dehors des agglomérations
- Tracé cycliste sécurisé le long des routes de liaison
- Meilleure sécurité aux entrées et carrefours des routes principales

Objectif principal: Qualité de l'accessibilité et des liaisons

Objectifs visés:

Trafic individuel motorisé (TIM)

- Meilleure liaison entre Charleville - Mézières et Bonn
- Meilleure qualité de trafic sur l'axe Schleiden – Monjoie – Eupen / E 40 / A 3
- Meilleure qualité de trafic sur l'axe Nord-Sud Grand Duché de Luxembourg (Wemperhardt) – Saint Vith – Bullange – Schleiden / Hellenthal / Dahlem – B 51 – E 29 / A 1
- Meilleure qualité de trafic sur l'axe Est-Ouest Malmédy / E 42 / A 27 – Bütgenbach – Schleiden / Hellenthal – Dahlem – B 51 – E 29 / A 1
- Meilleure qualité de trafic sur l'axe Est-Ouest Baraque de Fraiture / E 25 / A 26 – Vielsalm – Burtonville – Saint Vith / E 42 / A 27 – E 29 / A 1
- Meilleure qualité de trafic entre les zones industrielles / artisanales dans la zone d'étude et la région voisine (Troisvierges, Vielsalm, Malmédy)
- Meilleure qualité de trafic en direction de „Rheinschiene“ et des régions de Frankfort et de Saarbrücken

Transport public de proximité (TPP)

- Réactivation de la Vennbahn (Aix-la-Chapelle / Eupen – Weywertz, Trois Ponts – Malmédy – Bütgenbach – Bullange – Losheim – Kronenburg - Jünkerath) pour le transport des voyageurs
- Réactivation de la voie ferrée Kall – Hellenthal pour le transport des voyageurs
- Liaison TPP transfrontalière entre Malmédy et Schleiden / Hellenthal / Dahlem (liaison quotidienne).
- Bonne accessibilité des gares dans la région voisine (Troisvierges, Gouvy, Vielsalm, Verviers) par le TPP et pour le TIM
- Meilleure accessibilité en TPP au „Vennliner“
- Offre transfrontalière TPP pour le trafic de loisir
- Optimisation des offres TPP dans le Kreis d' Euskirchen dans le sens d'une amélioration de l'accessibilité au parc national de l'Eifel
- Bonne accessibilité rapide des hôpitaux les plus importants (Vielsalm, Saint Vith, Malmédy) par le TPP et pour le TIM
- Bonne liaison TPP des petites agglomérations aux centres commerciaux et de services

Objectif principal: Adéquation automobile dans les agglomérations

Objectifs visés:

- Délestage des agglomérations du trafic de poids lourds (surtout du transport de bois)
- Vitesse réduite, surtout à l'entrée des agglomérations
- Ralentissement du trafic au centre des agglomérations
- Bonne liaison TPP des petites agglomérations aux centres commerciaux et de services

Objectif principal: Une mobilité sociale respectueuse de l'environnement

Objectifs visés:

Transport public de proximité (TPP)

- Réactivation de la Vennbahn (Aix-la-Chapelle / Eupen – Weywertz, Trois Ponts – Malmédy – Bütgenbach – Bullange – Losheim – Kronenburg - Jünkerath) pour le transport des voyageurs
- Réactivation du tronçon ferroviaire Kall – Hellenthal pour le transport des voyageurs
- Liaison transfrontalière TPP entre Malmédy et Schleiden / Hellenthal / Dahlem en trafic quotidien
- Bonne accessibilité des gares de la région voisine (Troisvierges, Gouvy, Vielsalm, Verviers) par le TPP
- Meilleure accessibilité en TPP au „Vennliner“
- Bonne liaison en TPP des petites agglomérations aux centres commerciaux et de services dans la zone de l'étude
- Offre TPP transfrontalière pour le trafic de loisir
- Optimisation de l'offre TPP dans le Kreis d' Euskirchen en vue de l'amélioration de l'accessibilité au parc national de l'Eifel
- Horaires de départ et d'arrivée synchronisés entre les bus et les trains
- Tarifs et horaires synchronisés pour les transports transfrontaliers par train et par bus

Transport des marchandises

- Transfert du transport de marchandises (surtout du bois) sur les rails
- Réactivation de tronçons désaffectés de la Vennbahn (Sourbrodt – Raeren – Aix-la-Chapelle / Eupen), ainsi que du tronçon Bullange – Jünkerath pour le transport de marchandises
- Plateformes pour le transport combiné (route + rail)

Trafic cycliste

- Tracé sécurisé pour cyclistes le long des routes numérotées
- Développement du réseau cyclable de loisirs/tourisme (transfrontalier).

Développements régionaux

- Développement d'un tourisme „doux“ dans l' Ourtal
- Synchronisation des développements touristiques dans la zone de l'étude et dans le parc national allemand de l'Eifel

2.3. Assignation d'indicateurs aux objectifs principaux

Dans cette section, des indicateurs sont assignés à tous les objectifs principaux, nécessaires lors de l'évaluation de la phase III

Objectif principal: Sécurité routière
--

Indicateurs:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Potentiel de sécurité [<i>différence entre la densité réelle d'accidents sur les tronçons de réseau et la densité fondamentale (estimation) des accidents sur ce type de route (en respectant la charge en charroi pronostiquée)</i>]- Part des tronçons de routes équipées d'aménagement cyclables [% du réseau numéroté] |
|---|

Le gain en sécurité routière est établi à l'aide des changements du potentiel de sécurité des tronçons des axes principaux du réseau routier et à l'aide de la méthodologie ESN¹.

Concernant la sécurité routière du trafic cycliste, les changements sont établis sur base du nombre de tronçons du réseau routier équipés d'aménagements cyclables.

Objectif principal: Qualité de l'accessibilité / de la liaison

Indicateurs:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Durée du voyage (TPP et TIM)
<i>[Durée du voyage entre les zones industrielles / artisanales Schirm, Kaiserbaracke, St. Vith. I et II, Zur Domäne / Morsheck, Losheim et Dahlemer Binz, et l'accès autoroutier le plus proche]</i>
<i>[Durée du voyage entre les zones industrielles / artisanales Kaiserbaracke, Zur Domäne / Morsheck, Losheim et Dahlemer Binz]</i> |
|--|

¹ Recommandations pour l'analyse de la sécurité des réseaux routiers – ESN; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Groupe de travail trajectoires et sécurité routière, édition 2003

[Durées des voyages entre les centres moyens St. Vith et Schleiden et; les centres supérieurs de Liège et Cologne]

[Durée du voyage entre les centres moyens Schleiden, Prüm, Malmédy, St. Vith et Diekirch]

- Trajectoire (TIM)
- Fréquence des changements (TPP)

[Rapport entre la distance réelle de voyage et la distance « à vol d'oiseau » / fréquence des changements entre les centres moyens de St. Vith et Schleiden et les centres supérieurs Liège et Cologne]

[Rapport entre la distance réelle du voyage et la distance « à vol d'oiseau » / fréquence des changements entre les centres moyens de Schleiden, Prüm, Malmédy, St. Vith et Diekirch]

Les changements de la durée du voyage du trafic individuel motorisé sont établis à l'aide du modèle de simulation qui a été conçu dans le cadre de l'analyse. Les facteurs de premier intérêt sont la durée du voyage pour les liaisons routières entre les zones industrielles et artisanales importantes (p. ex. Kaiserbaracke, Saint Vith II, Zur Domäne, Dahlemer Binz, Losheim), entre ces zones et l'accès autoroutier le plus proche et les liaisons routières exemplaires entre les petits et moyens centres et les centres supérieurs.

Les changements de la trajectoire des liaisons routières sont établis à l'aide de la « directive-cadre pour une conception de réseau intégrée² ».

Objectif principal: Adéquation de la circulation automobile dans les agglomérations

Indicateurs:

- Adéquation selon le modèle M.A.R.S.

² Directive-cadre pour une conception de réseau intégrée RIN, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss 1.4: Netzgestaltung, Entwurf – Stand 27.10.2003

Les changements de l'adéquation routière sont établis à l'aide de l'analyse d'incidences effectuée dans le cadre de l'analyse générale. La méthode appliquée est celle de l'analyse selon le „Modèle des normes autonomes et relatives“ (M.A.R.S.), déjà présentée en phase 1.

Objectif principal: Une mobilité sociale respectueuse de l'environnement

Indicateurs:

- Conflits entre tracés de trafic et espaces naturels

[Longueur des tronçons aménagés dans des territoires sous protection (Natura 2000)]

[Longueur des tronçons aménagés dans des domaines forestiers reconnus]

- Accessibilité multimodale des centres touristiques, commerciaux et de services à la population

- Tourisme:

[Existence d'une ligne TPP (éventuellement durée du voyage) aux heures de pointe vers les sites touristiques: Château Vogelsang (parc national de l'Eifel), Schoenberg (Ourtal), Krippana près de Losheim, parc à gibier d' Hellenthal, Lac de Bütgenbach]

[Existence d'une liaison adéquate pour le trafic cycliste (pistes cyclables) vers les sites touristiques: Château Vogelsang (parc national Eifel), Schoenberg (Ourtal), Krippana près de Losheim, parc à gibier d' Hellenthal, Lac de Bütgenbach, ainsi que vers les centres moyens de St. Vith et de Schleiden]

- Commerces, services:

[Liaisons des villages et quartiers des communes aux centres aux heures de pointe et en fréquence régulière]

[Liaisons cyclables depuis les villages/ quartiers vers les centres]

La qualité de la liaison TPP entre les centres moyens et supérieurs, à savoir des centres moyens entre eux, sera évoquée sous l'objectif « qualité de l'accessibilité / de la liaison ».

Pour l'évaluation des mesures prises pour le réseau routier et ferroviaire, l'on établit les changements du potentiel de conflits entre les tronçons des routes (ainsi que les voies ferrées) et les zones et aires protégées. Ceci s'effectue sur base de la cartographie de ces zones et aires protégées³ ou des zones à exigences particulières dues à leur utilité locale⁴.

Objectif principal: Rentabilité

Indicateurs:

- Coûts d'investissement (infrastructure routière et ferroviaire)
- Frais d'exploitation TPP

La rentabilité des mesures prises est établie sur base des coûts d'investissements consolidés (réseau routier et ferroviaire) et sur base des coûts d'exploitation (transport de voyageurs par rail et TPP).

³ p. ex. zones protégées „Natura 2000“, réserves naturelles, zones boisées / plans d'eau

⁴ Notamment des zones de cures ou de convalescence, des zones de captage, etc.

3. Potentiel d'action régional et besoin d'action local

3.1. Potentiel d'action régional

Cette section présente et explique le potentiel d'action régional qui a été déduit de l'analyse, des entretiens avec les parties concernés et des objectifs établis. Il s'agit ici de réflexions conceptuelles pour l'élaboration et l'extension d'axes principaux pour le trafic automobile et le transport public, y compris des visions conceptuelles pour le trafic cycliste dans la zone d'étude et des liaisons élémentaires aux réseaux supérieurs.

Ce potentiel d'action est présenté en deux schémas – subdivisés par thème selon le trafic automobile ou cyclable (réseau routier et infrastructures cyclables) ou le transport public (axes principaux du trafic rail et bus, zones de desserte pour taxi collectif / TaxiBus).

Le **système des axes pour le trafic automobile** est constitué principalement en un axe Nord-Sud, un axe Est-Ouest, et deux axes de liaison vers l'Ouest et en provenance de l'Ouest.

L'axe Nord-Sud débute à la liaison actuellement développée, entre le Luxembourg et le poste frontière de Wemperhardt (N 7 / E 421) via Saint Vith (E 42 / A 27), Amblève, Bullange, le poste frontière de Wahlerscheid, Dreiborn, Gemünd par la B 266 jusqu'à la E 29 / A 1. Les planifications et études suivantes ont été intégrées au concept de ces axes, en particulier :

- La déviation projetée des agglomérations de Gröfflingen et de Oudler par la N 62⁵
- La déviation projetée de l'agglomération de Dreiborn⁶
- L'étude de faisabilité de la déviation de l'agglomération de Gemünd⁷.

Mise à part des déviations d'agglomérations supplémentaires (Amblève, Bullange, Rocherath), le tracé de cet axe peut être maintenu tel quel. Certains tronçons nécessitent des travaux pour arriver à un gabarit adéquat, tandis que d'autres tronçons nécessitent uniquement une mise en

⁵ MET Verviers: Comparaison de divers traces de liaisons routières entre l'accès N 15 de l'autoroute E 42 et la frontière grand-ducale au lieu-dit Wemperhardt

⁶ Concept de transport intégré du Kreis Euskirchen

⁷ Concept de transport intégré du Kreis Euskirchen

état de la chaussée. Tout au sud de la zone d'étude, les déviations projetées des agglomérations de Gröfflingen et de Oudler nécessitent un nouveau tracé. La topographie et les virages fréquents du tracé actuel ne permettent pas un développement adéquat.

L'axe Est-Ouest débute à la liaison de Malmédy à la E 42 / A 27, suit une déviation projetée des agglomérations de Malmédy et Waimès sur le tracé actuel de la N 632, qui ne nécessite aucune extension supplémentaire jusqu'à la déviation projetée des agglomérations de Bütgenbach et Bullange. A l'Est de Bullange, on prévoit un nouveau tracé et une déviation des agglomérations d'Hünningen et d'Udenbreth jusqu'à la L 110. La suite de ce tracé L 110 vers l'Est jusqu'à la B 51 près de Dahlem, doit subir des travaux d'aménagement. Cet axe suit la B 51 jusqu'à la E 29 / A 1. Le tronçon Est de cet axe entre Bullange et la E 29 / A 1 peut être une variante du tronçon Nord-Sud entre Wahlerscheid et la E 29 / A 1. La question du tracé le plus adéquat se pose lors de la phase III.

Une des liaisons complémentaires vers / en provenance de l'Ouest est répertoriée au Nord et se situe entièrement en dehors de la zone d'étude. Elle part de la liaison d'Eupen à la E 40 / A 3 par une déviation projetée de l'agglomération d'Eupen, suit le tracé à rénover de la N 67 jusqu'à Monjoie (Monschau), ensuite le tracé existant de la B 258 jusqu'à la zone d'étude (près du poste frontière de Wahlerscheid). La fonction principale de cette liaison supplémentaire et une meilleure connexion de Schleiden / Gemünd à la zone d'Aix-la-Chapelle, Eupen, Liège.

L'autre liaison complémentaire de / vers l'Ouest correspond au tracé selon l'étude réalisée pour le MET d'Arlon⁸. Cet axe de liaison est une suite conséquente des travaux d'aménagement qui ont débutés avec la déviation de l'agglomération Rodt près de Saint Vith.

Concernant le trafic cycliste, par principe, l'équipement de pistes cyclables de tous les axes principaux et de toutes les autres routes numérotées est souhaitable.

⁸ Lacasse – Monfort sprl / sa Pissart – Van der Stricht: Étude comparative de différents tracés pour la liaison entre le zoning de BURTONVILLE (VIELSALM) et l'autoroute E 25 ; sur commande de la Région Wallonne, Ministère de l'Équipement et des Transports, D. 132 – Direction des Routes du Luxembourg, Décembre 2000

Actuellement, les liaisons cyclables transfrontalières suivent d'anciens tracés de rail, surtout dans la partie sud de la zone d'étude (RAVeL). Le plan d'ensemble reprend les chemins RAVeL existants et projetés.

Les liaisons transfrontalières souhaitables dans le domaine du cyclisme de loisir concernent surtout la partie nord de la zone d'étude. Pour des raisons compréhensibles, la projection de tracés n'est pas possible. Ceci est dû à la topographie, aux caractéristiques techniques des chemins agricoles et forestiers.

Le **système d'axes pour le transport public** comporte des liaisons importantes par autobus de ligne, p. ex.:

- Le Vennliner d'Eupen à Saint Vith
- Les liaisons souhaitées vers les gares importantes de Troisvierges, Gouvy et Vielsalm
- La liaison transfrontalière Malmédy – Bütgenbach - Bullange – Hellenthal – Schleiden – (Gemünd).

Le plan d'ensemble reprend les projets KVE pour l'optimisation du réseau des autobus de ligne, en relation avec une meilleure liaison au parc national allemand de l'Eifel.

Selon les souhaits exprimés, d'autres axes de liaison sont représentés par des connexions par rail. Mis à part les liaisons ferroviaires existantes (Cologne – Kall – Gerolstein – Bitburg à l'Est; Verviers – Trois Ponts – Vielsalm – Clervaux – Luxembourg à l'Ouest) pour le transport des voyageurs, il s'agit de l'axe Est-Ouest Trois Ponts – Malmédy – Bütgenbach – Bullange – Jünkerath, l'axe Nord-Sud Aix-la-Chapelle – Monjoie – Bütgenbach, et le tronçon Kall – Hellenthal.

Si le transport des voyageurs sur ces tronçons de rail s'avère impossible, il faut envisager des offres alternatives de transport par autobus.

Selon l'exemple des offres de transport public existant dans le Kreis d' Euskirchen, l'exploitation locale devrait s'effectuer par une combinaison de taxi collectif et TaxiBus.

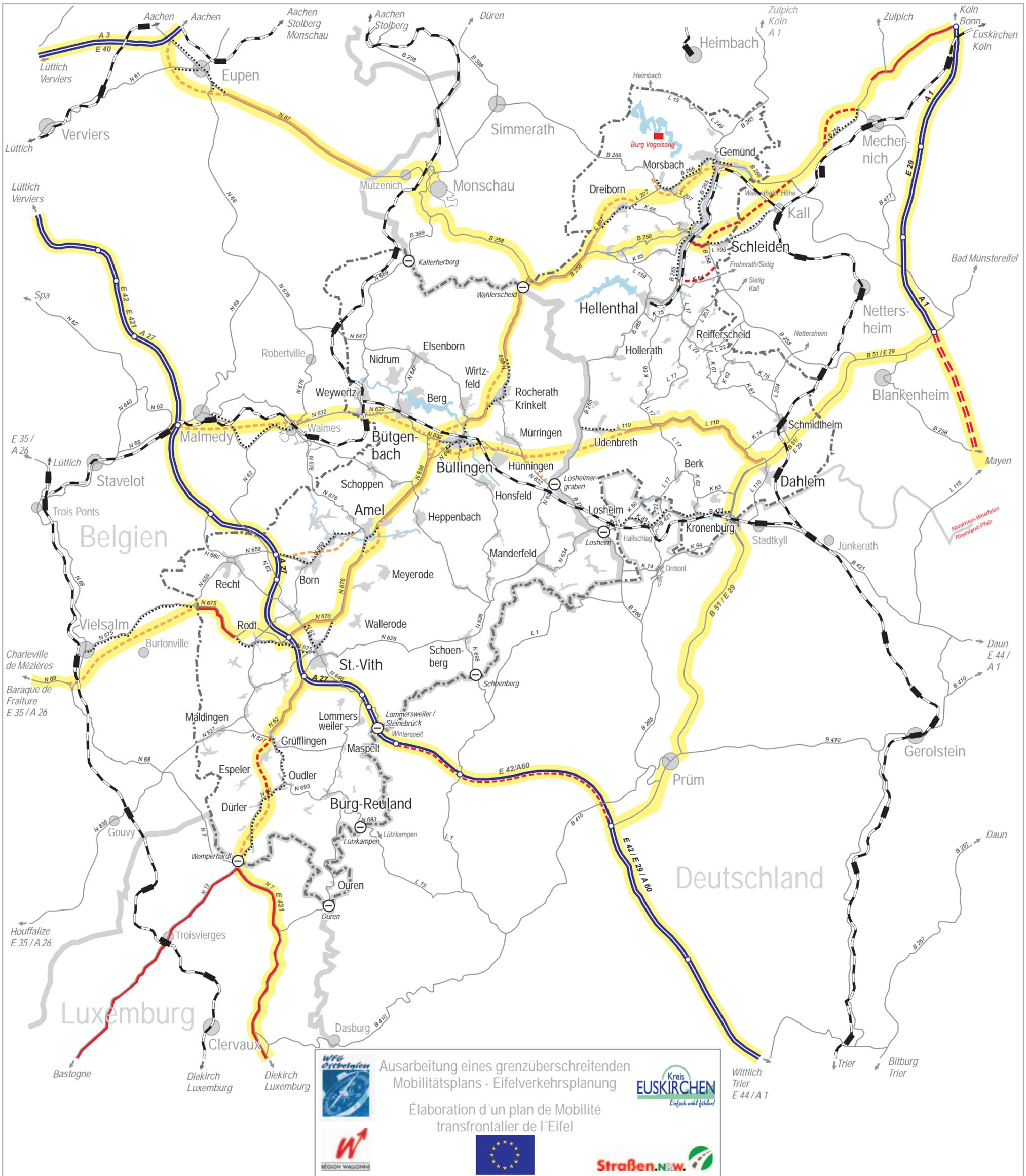
Des propos concernant une faisabilité par principe doivent être vérifiés par une étude approfondie dépassant le cadre du plan de mobilité.

Les contenus des plans d'ensemble pour la zone d'étude sont représentés à l'échelle 1:50.000.

3.2. Besoin d'action local

En complément au potentiel d'action régional, cette section présente le besoin d'action local de toutes les communes et villes. Les mesures énoncées ici ont été déduites des objectifs concrets exprimés par les parties concernées, des résultats de l'analyse et en accord avec le potentiel d'action régional.

Lors de la phase III, les mesures pour le besoin d'action local vont être intégrées à l'évaluation de l'adéquation automobile (objectif principal « Adéquation automobile dans les agglomérations »).

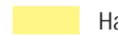


Regionales Handlungspotenzial

- Kfz-Verkehr -

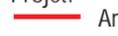
- Bestand:
-  Autobahn mit Anschlussstelle
 -  Klassifizierte Straße
 -  Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 -  Schiene
 -  Landesgrenze
 -  Grenzübergang
- Planung:
-  Straßenausbau
 -  Straßenneubau

Handlungspotenzial Mobilitätsplan:

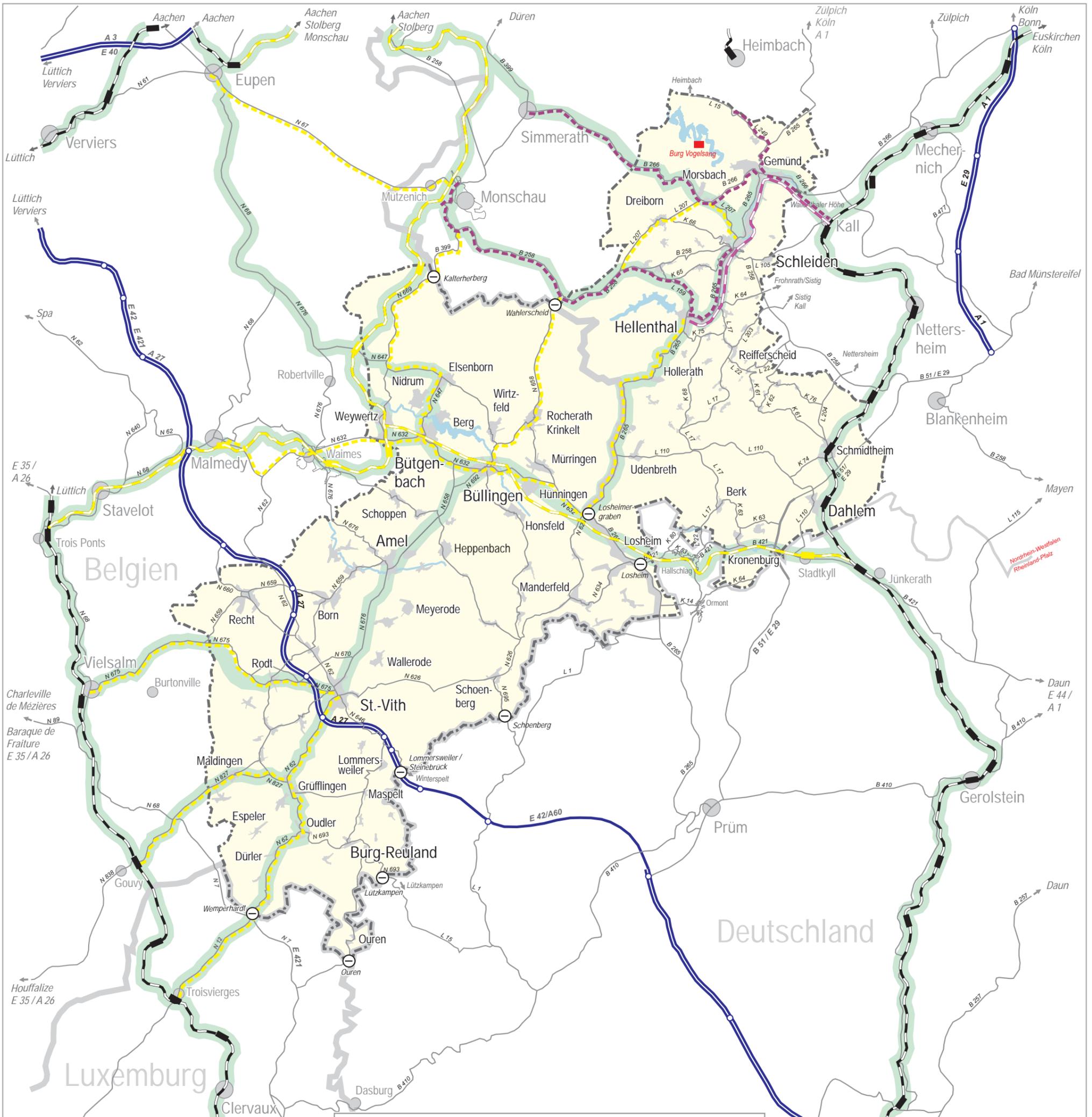
-  Straßenausbau
-  Straßenneubau
-  Straßeninstandsetzung
-  Funktionale Abstufung
-  Untersuchungsgebiet
-  Hauptachse MIV

Potentiel d'action régional

- Transport motorisé -

- Inventaire:
-  Autoroute avec accès
 -  Route numérotée
 -  Autre route d'importance régionale
 -  Rail
 -  Frontière nationale
 -  Passage frontière
- Projet:
-  Aménagement routier
 -  Construction d'une nouvelle route
- Potentiel d'action régional:
-  Aménagement routier
 -  Construction d'une nouvelle route
 -  Mise en état technique de la route
 -  Hiérarchie fonctionnelle
 -  Zone d'étude
 -  Axe principal transport motorisé






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







Regionales Handlungspotenzial

- Öffentlicher Verkehr -**
- Bestand:**
-  Autobahn mit Anschlussstelle
 -  Klassifizierte Straße
 -  Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 -  Schiene
 -  Landesgrenze
 -  Grenzübergang
- Planung:**
-  Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
 -  Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes

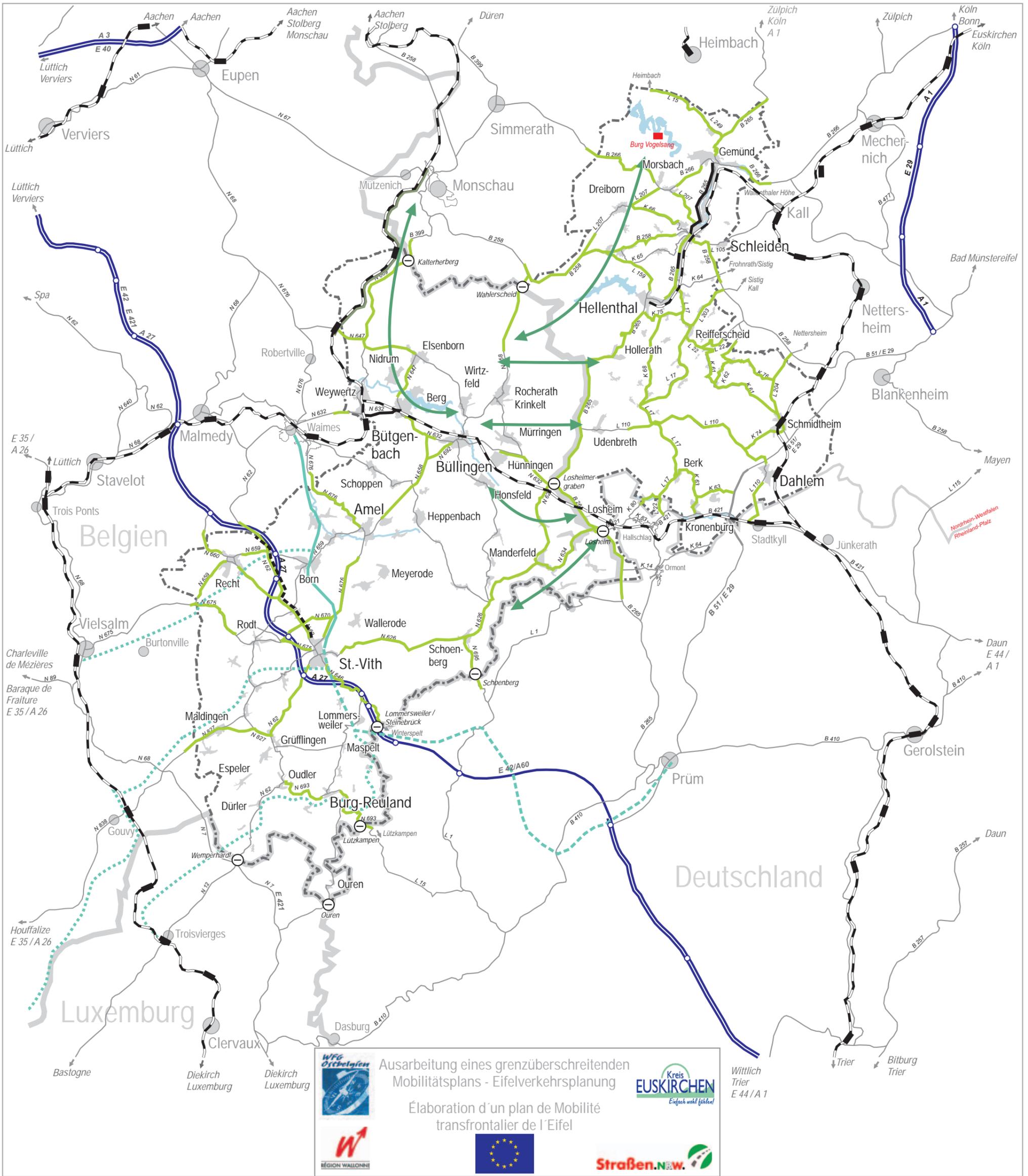
- Handlungspotenzial Mobilitätsplan:**
-  Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
 -  Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
 -  Untersuchungsgebiet
 -  Hauptachse ÖV
 -  Erschließung der Fläche durch Anrufsammeltaxi/Taxi Bus

Potentiel d'action régional

- Transport public -**
- Inventaire:**
-  Autoroute avec accès
 -  Route numérotée
 -  Autre route d'importance régionale
 -  Rail
 -  Frontière nationale
 -  Passage frontière
- Projet:**
-  Aménagement, à savoir reprise du transport des voyageurs et des marchandises
 -  Mise en place ou amélioration des services de bus de ligne

- Potentiel d'action plan de mobilité:**
-  Aménagement, à savoir reprise du transport des voyageurs et des marchandises
 -  Mise en place ou amélioration des services de bus de ligne
 -  Zone d'étude
 -  Axe principal de transport public
 -  Exploitation de la zone par Anrufsammeltaxi/Taxi Bus





Regionales Handlungspotenzial

- Bestand: - Radverkehr -**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Straßenbegleitender Radweg
 - Schutzstreifen
 - RAVeL
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang

- Planung:**
- RAVeL
 - Handlungspotenzial Mobilitätsplan:**
 - Straßenbegleitender Geh-/Radweg
 - Grenzüberschreitende Verknüpfung von Radverkehrsnetzen
 - RAVeL
 - Untersuchungsgebiet

Potentiel d'action régional

- Inventaire: - Trafic cycliste -**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Piste cyclable le long de la route
 - Bande de détresse
 - RAVeL
 - Frontière nationale
 - Passage frontalière

- Projet:**
- RAVeL
 - Potentiel d'action plan de mobilité:**
 - Piste cyclable le long de la route
 - Liaison transfrontalière du réseau cyclable
 - RAVeL
 - Zone d'étude

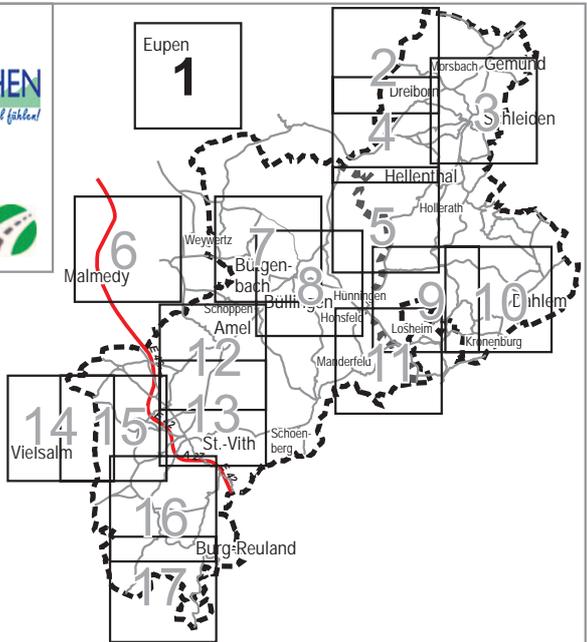




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



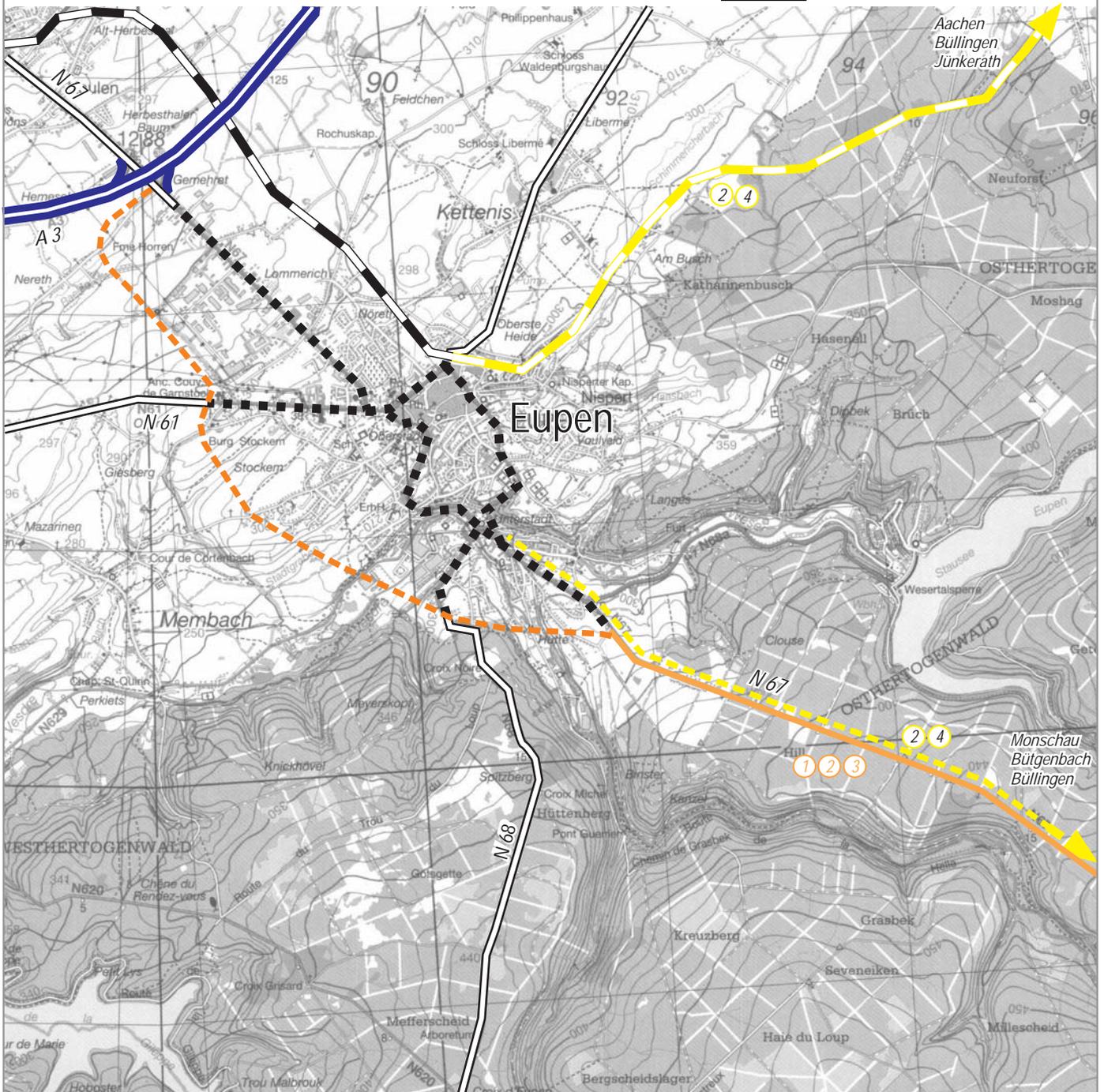
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [1]

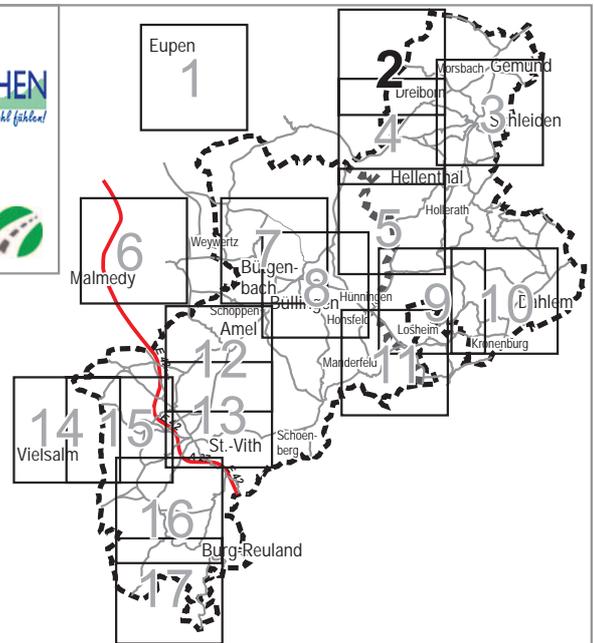




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



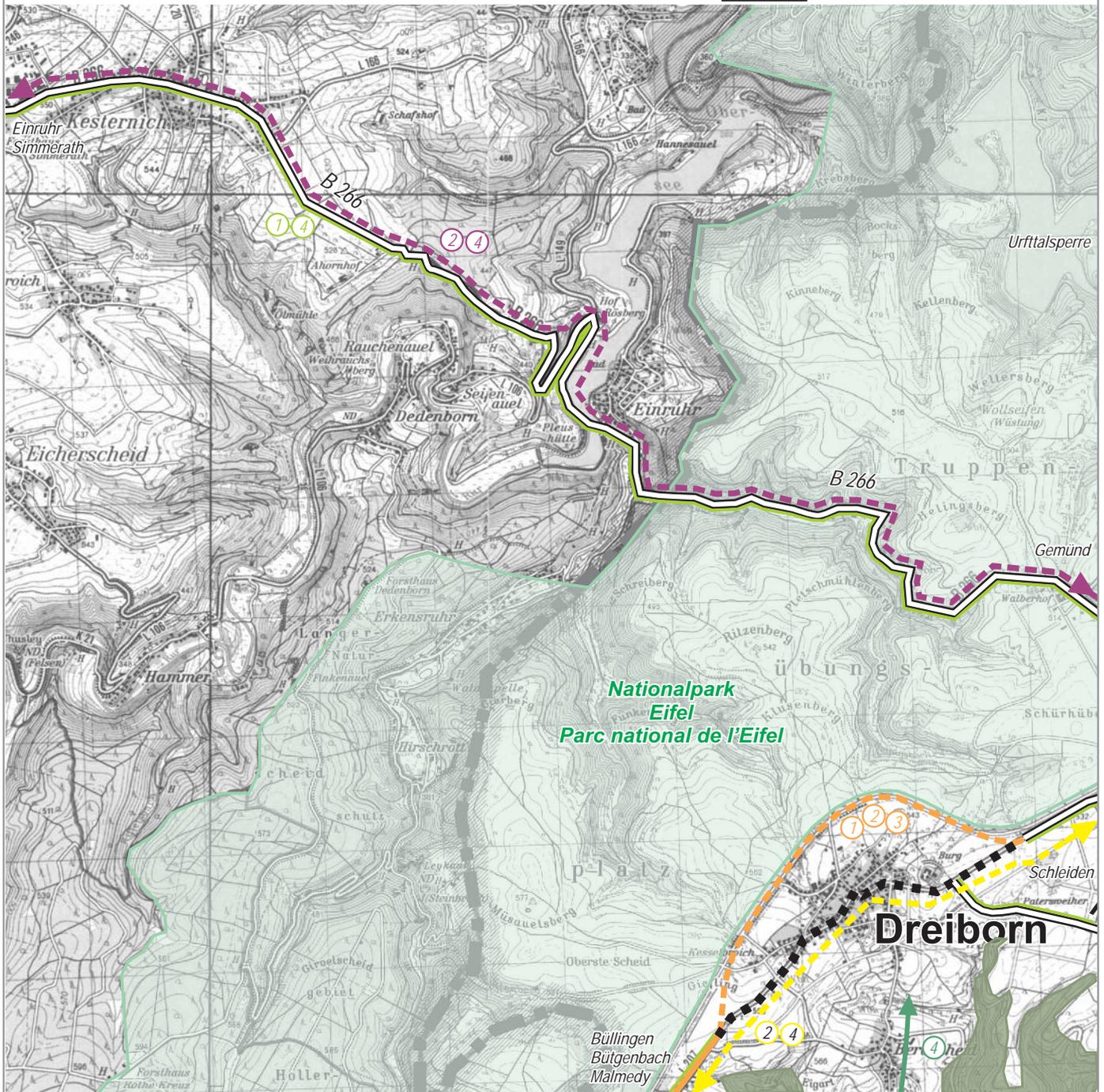
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [2]

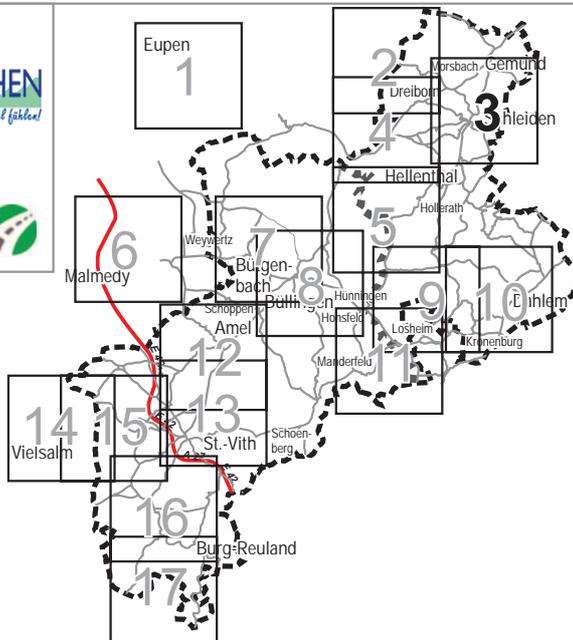




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel

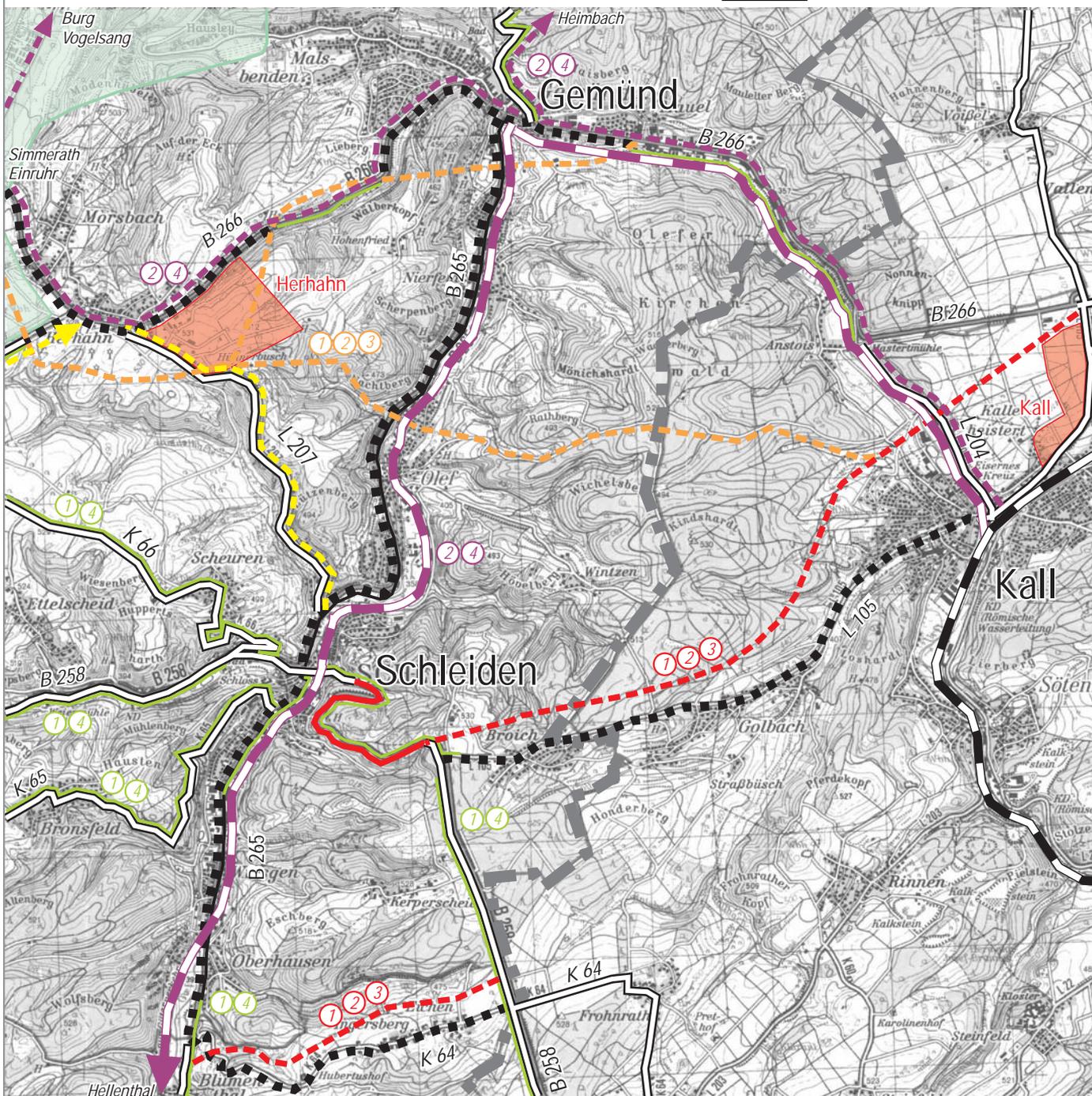


**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [3]

- Quelle:
Integriertes Verkehrskonzept des Kreises Euskirchen (in Bearbeitung)
Source:
Concept des transports intégrés Kreis Euskirchen (en cours)

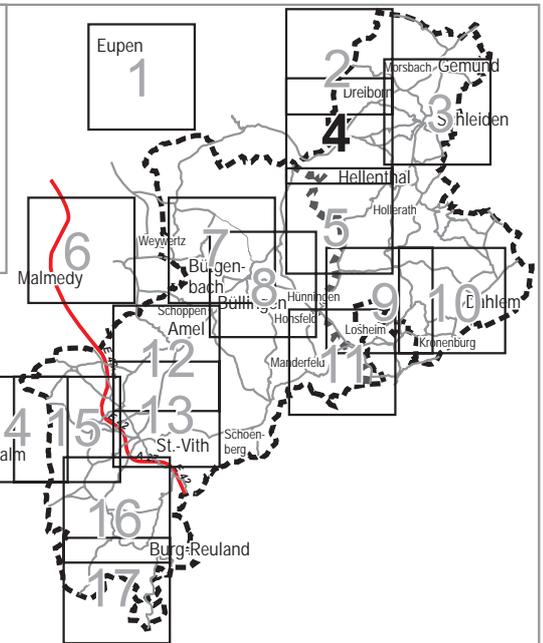




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



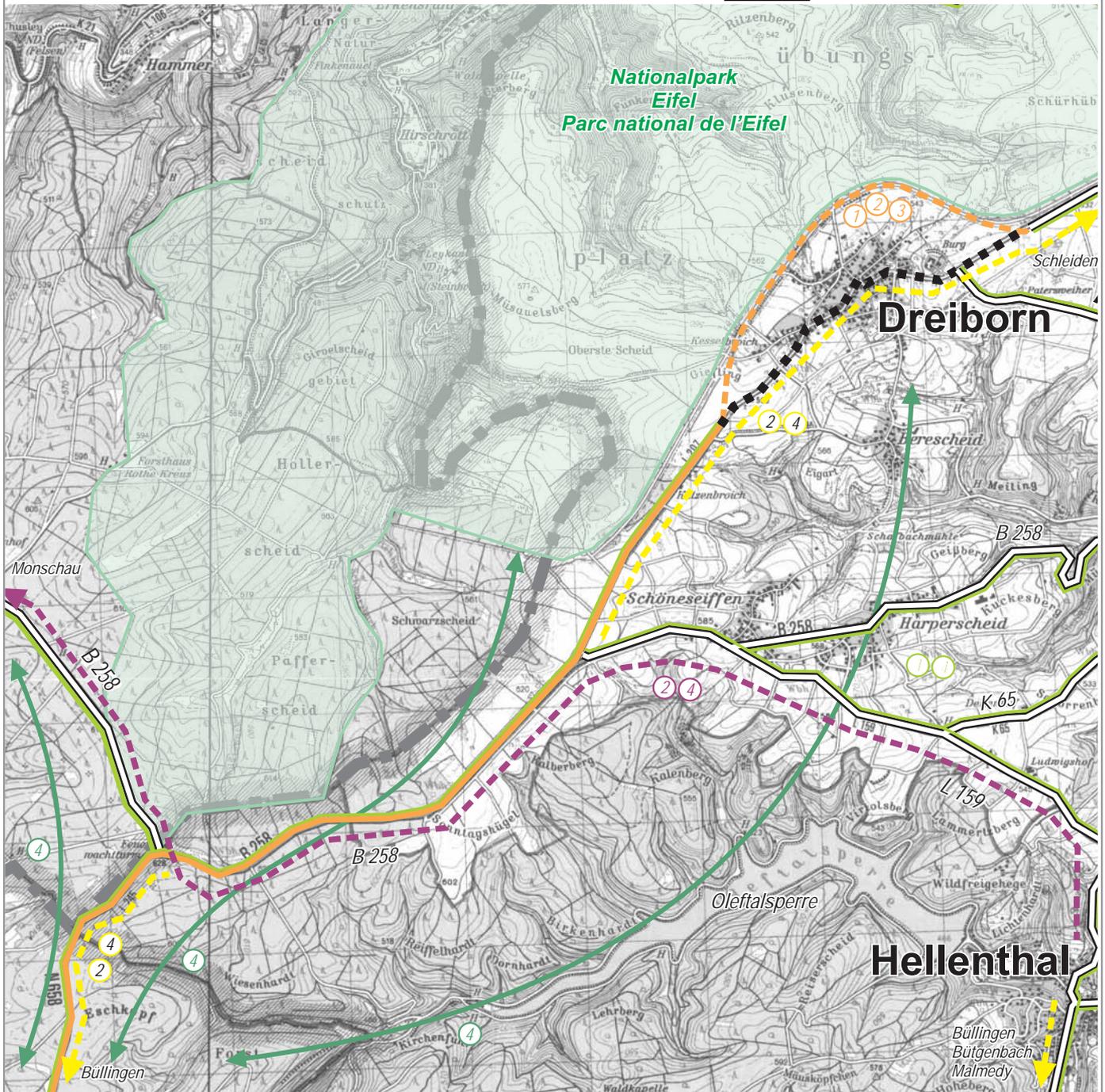
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [4]

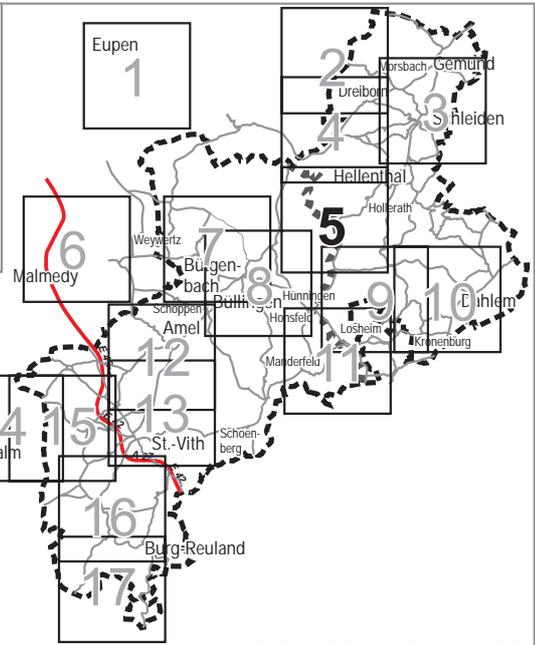




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



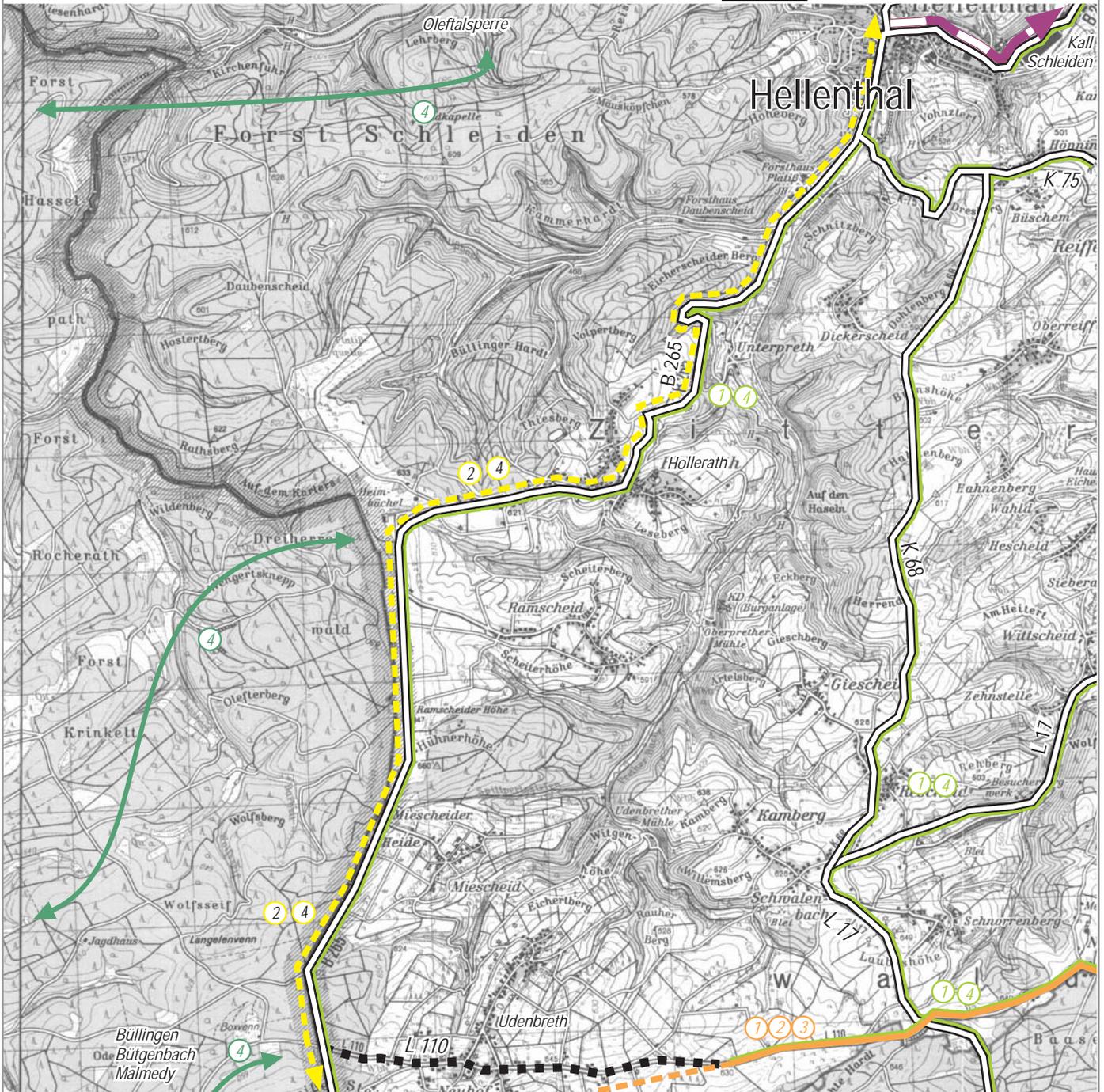
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [5]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



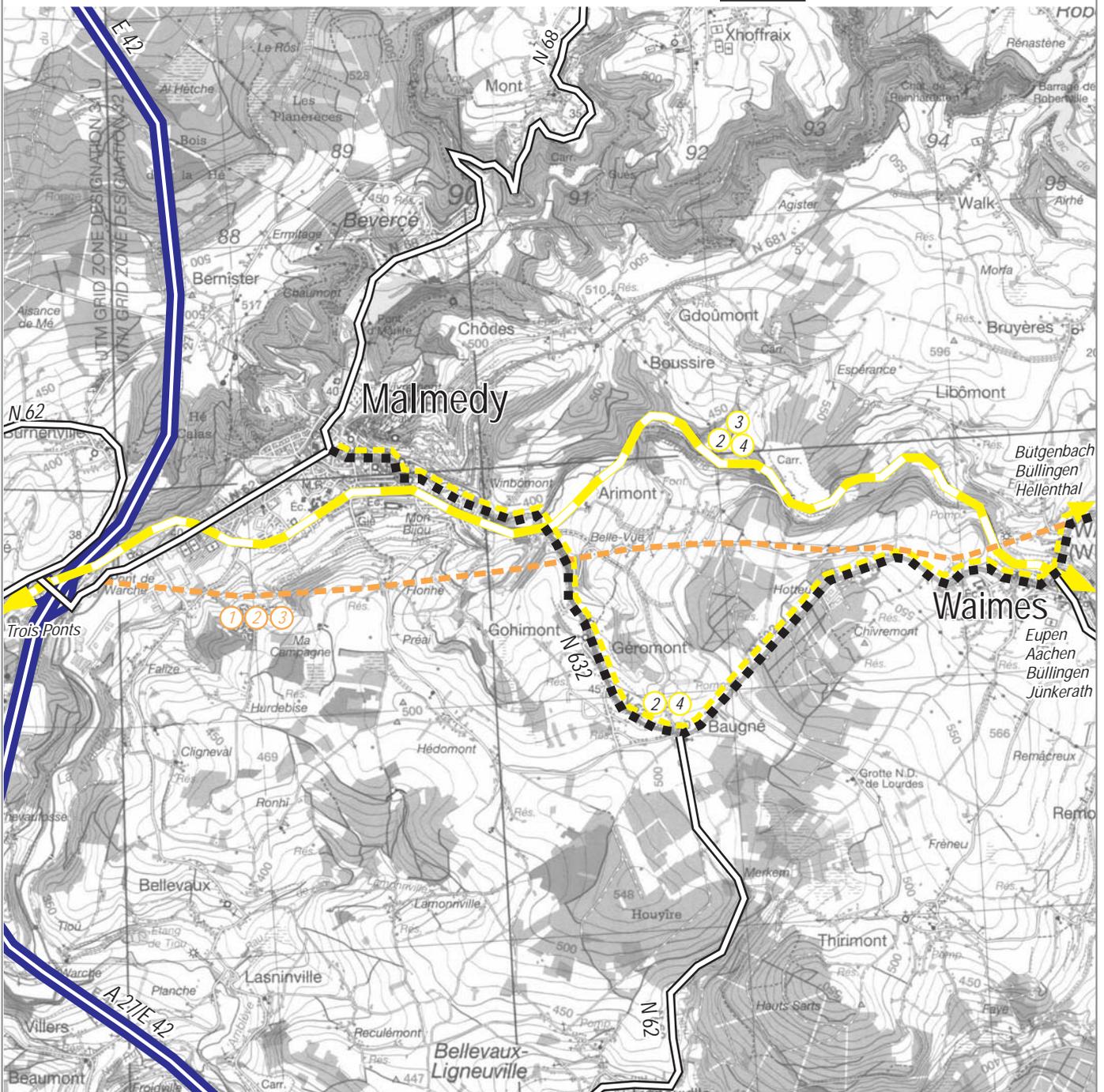
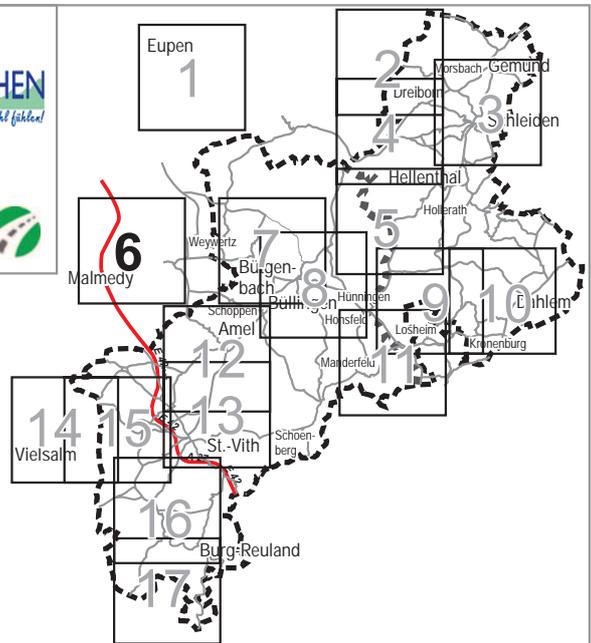
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel

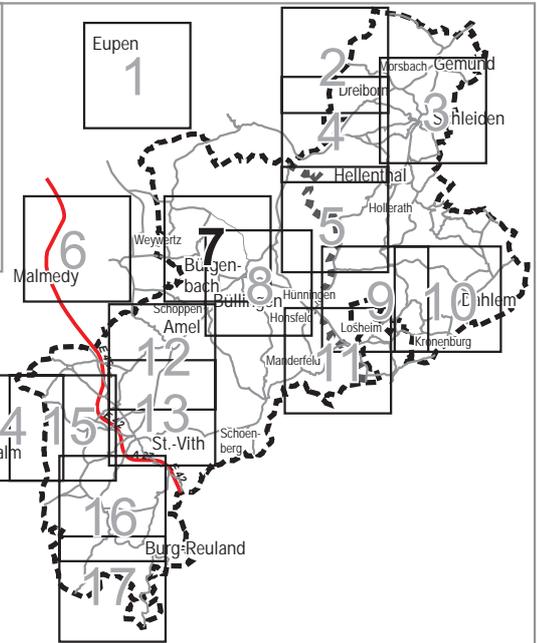


**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [6]

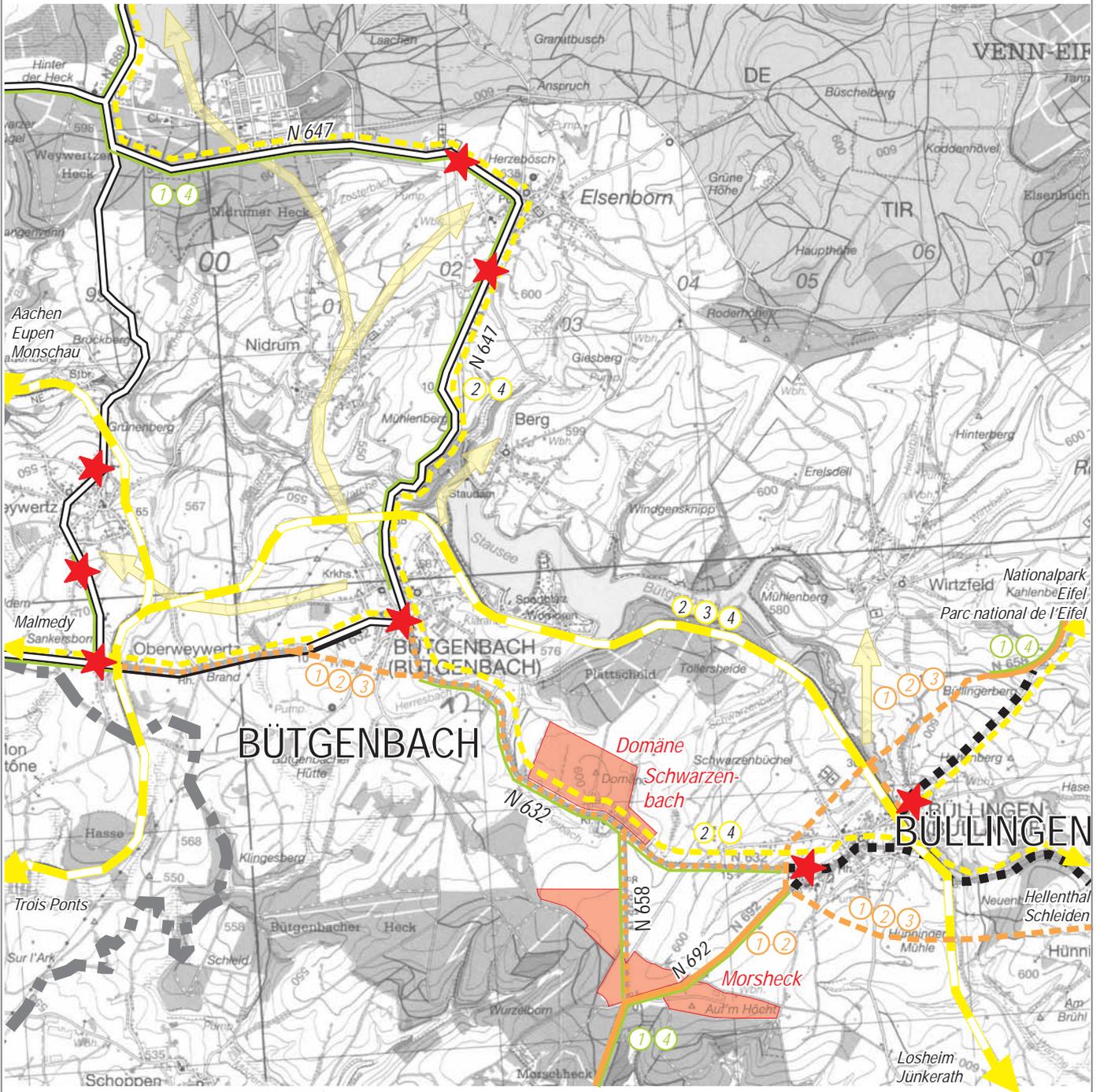




**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [7]

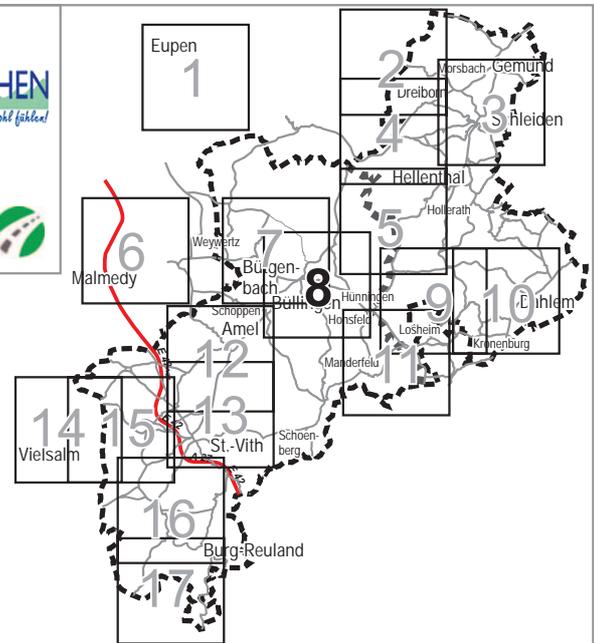




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



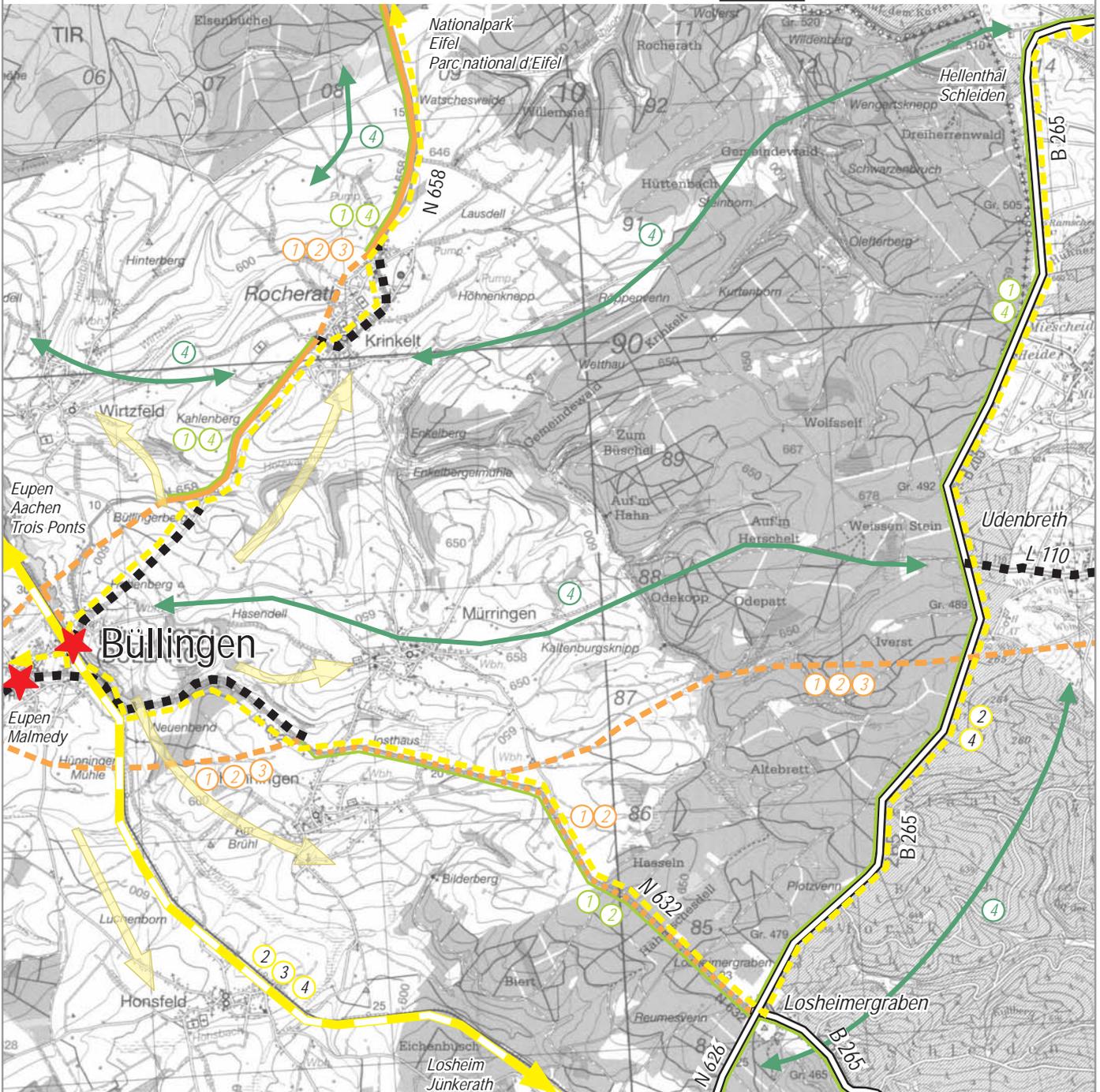
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [8]

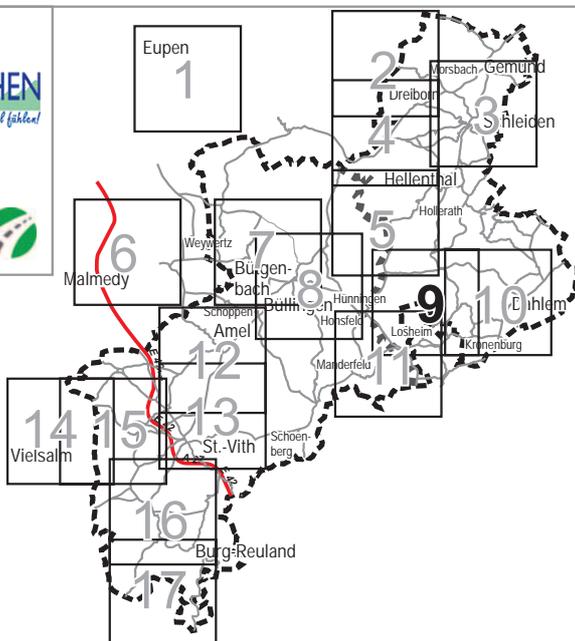




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



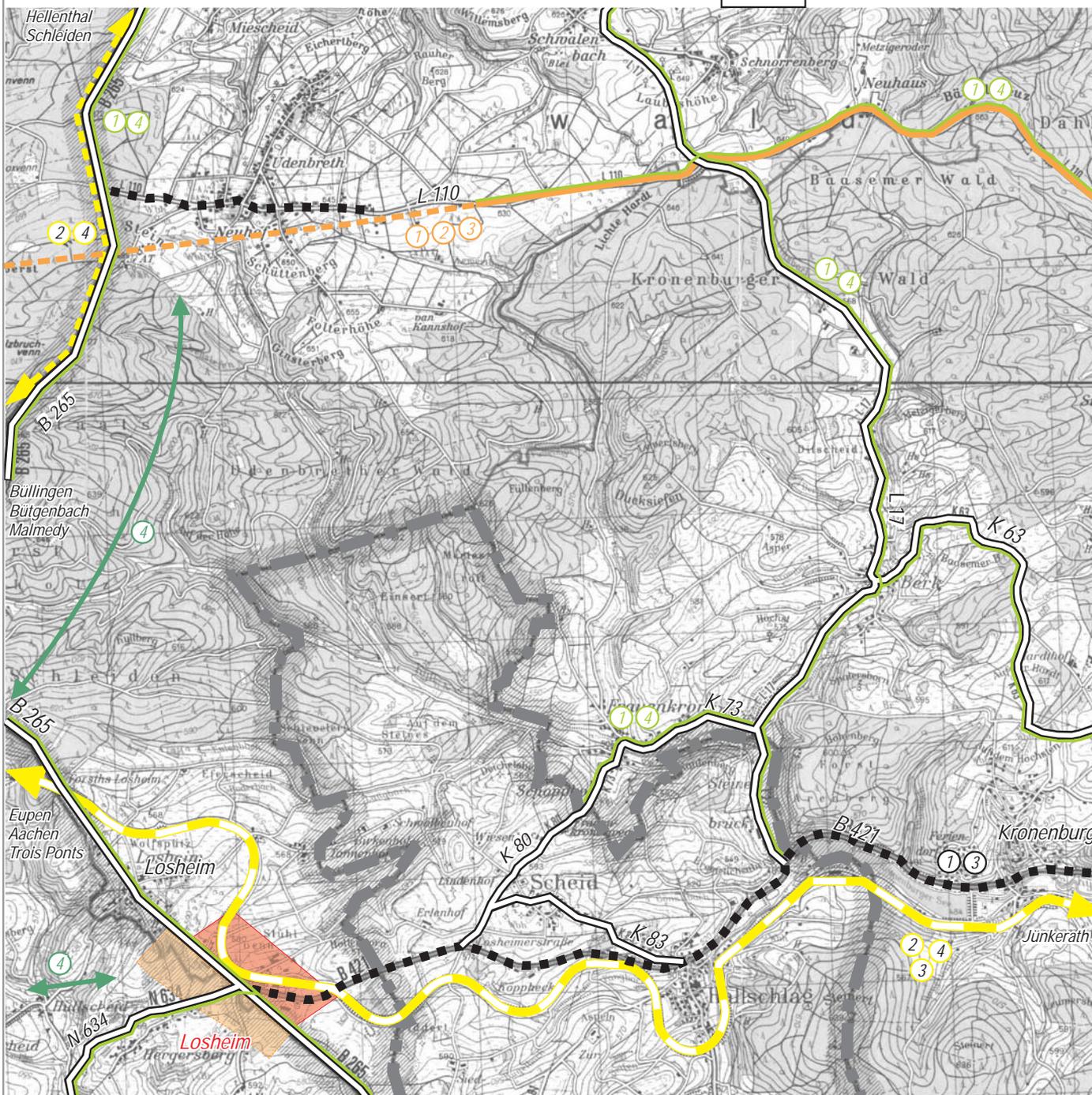
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [9]

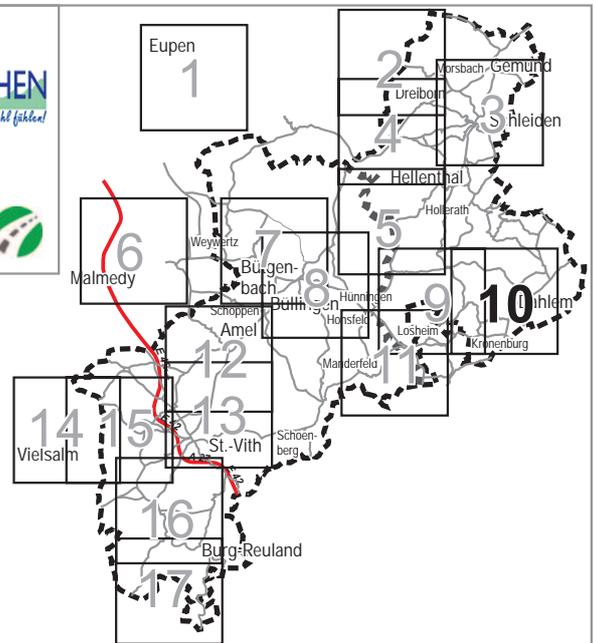




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



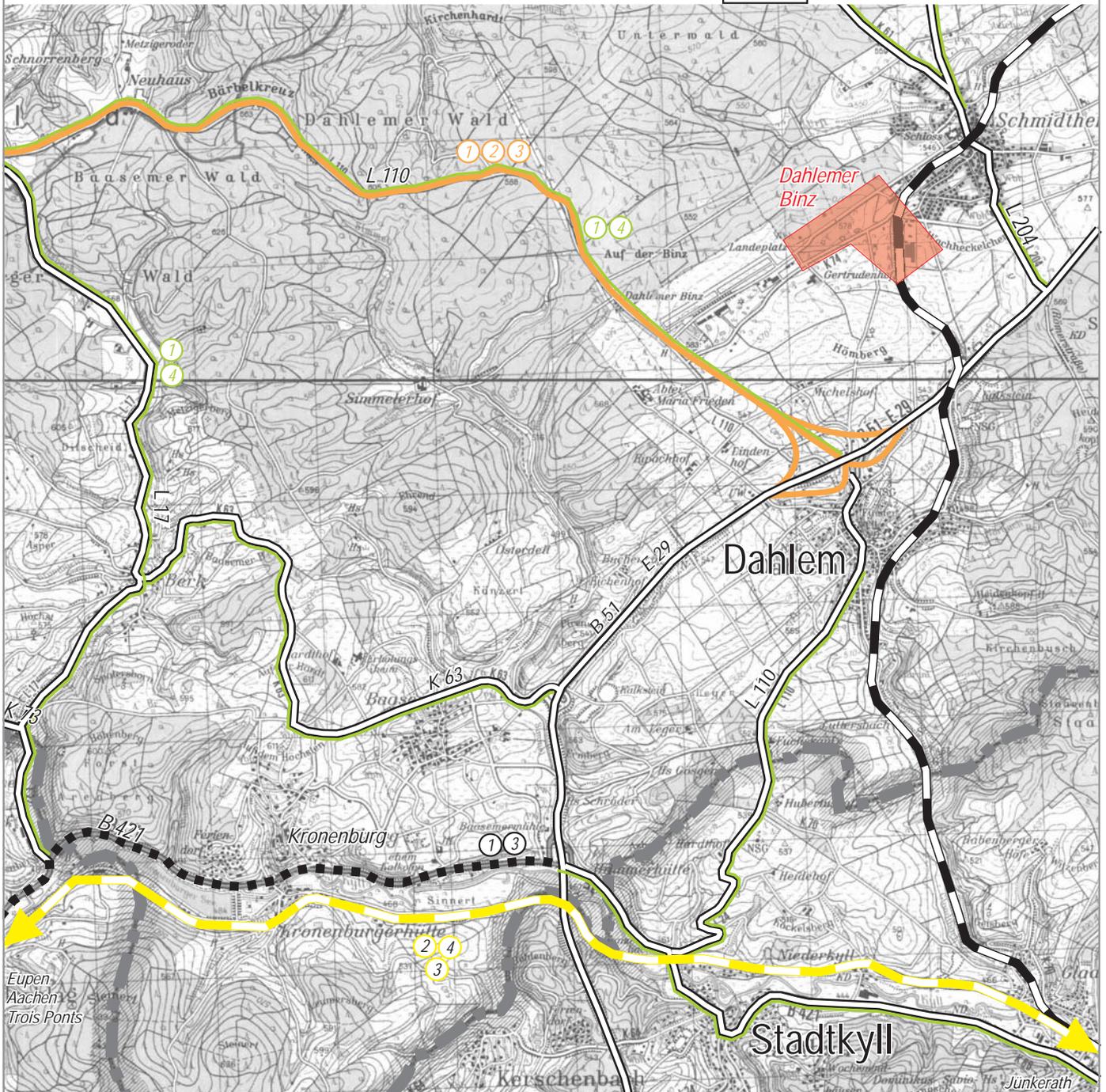
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potenzial d'action
régional**

Plan [10]

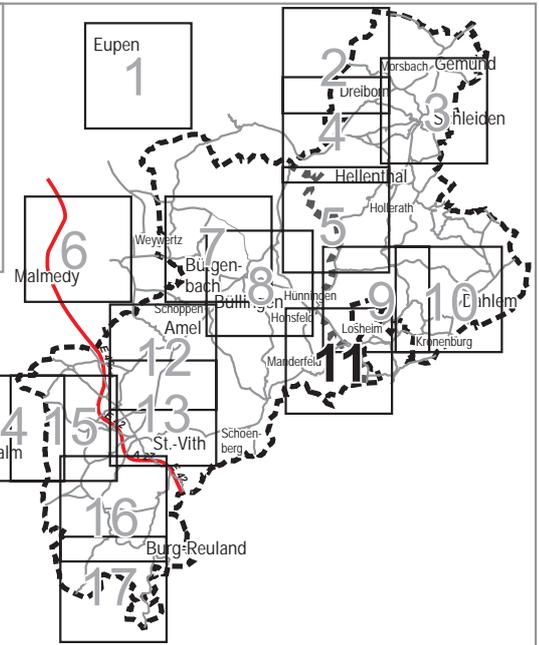




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



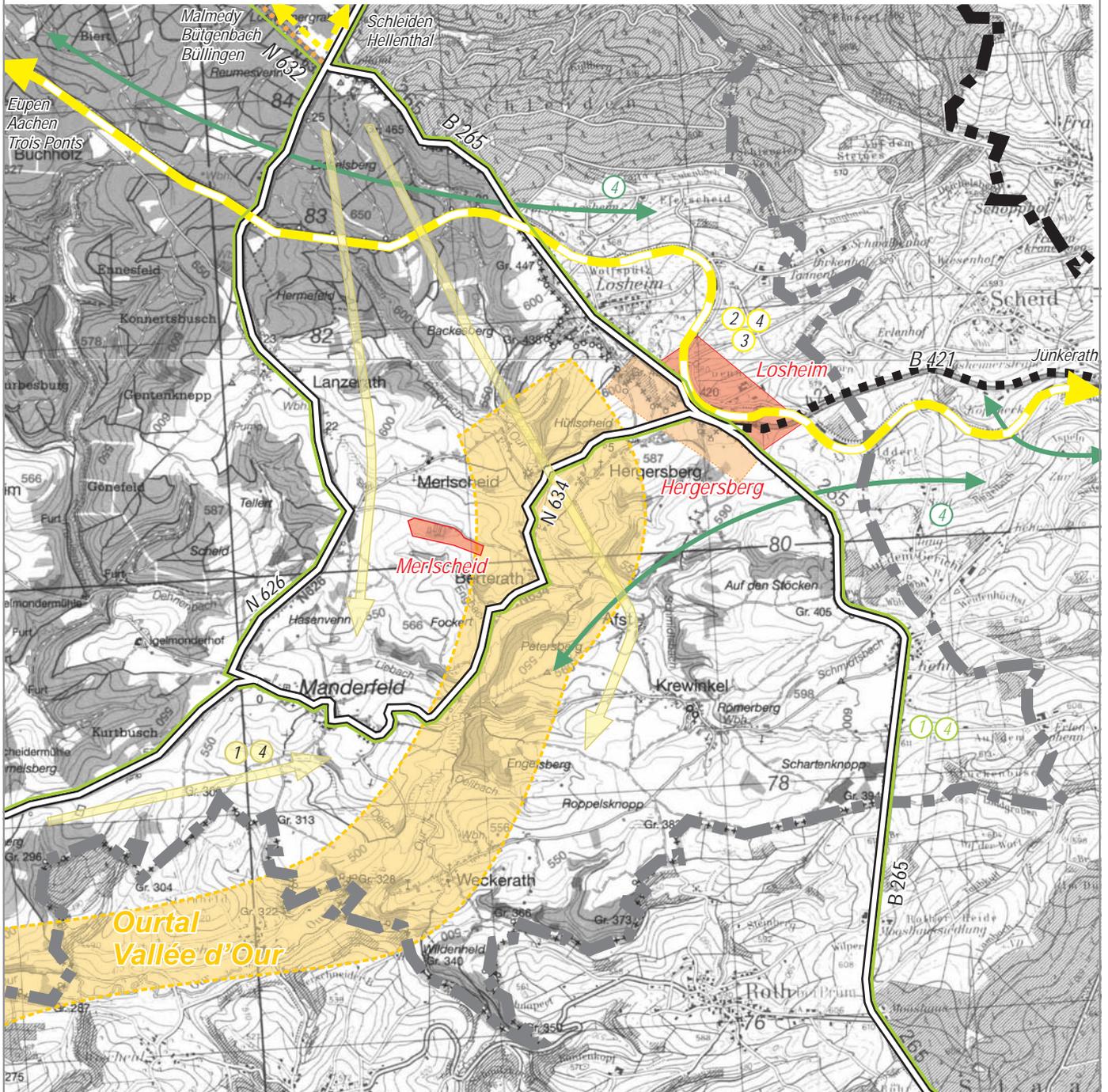
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [11]

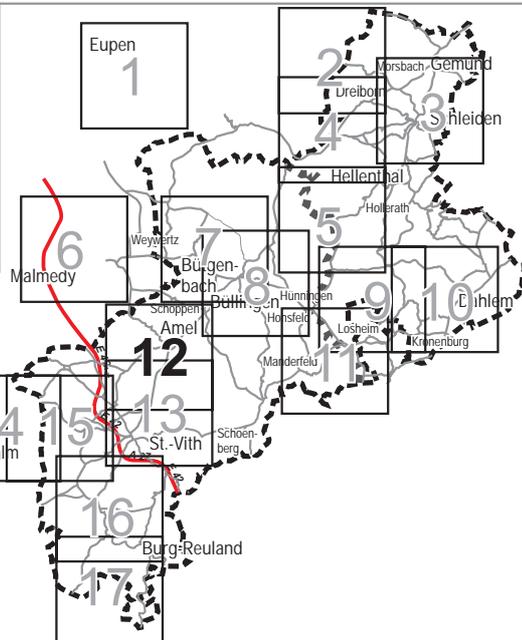




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



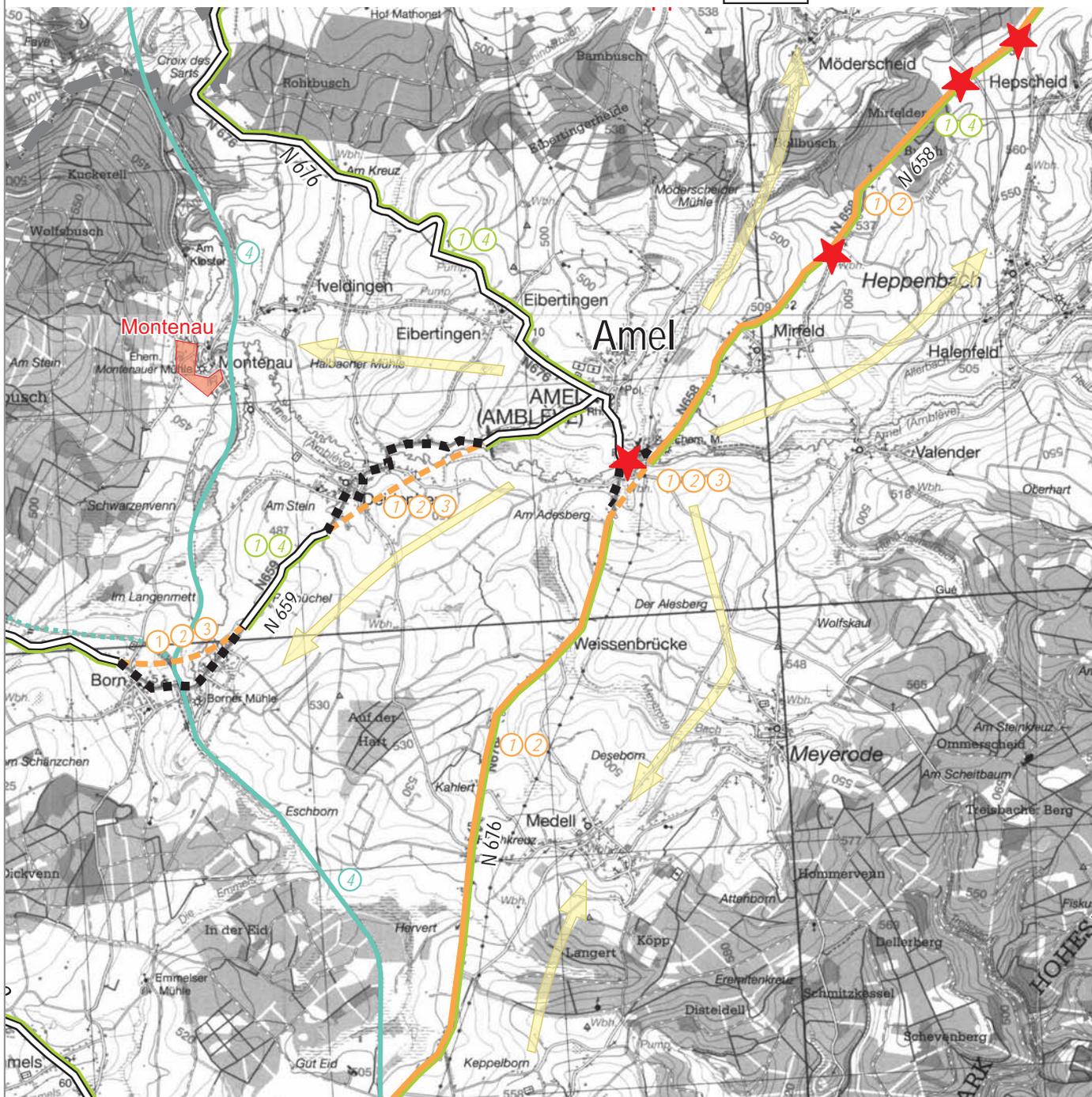
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



Regionales
Handlungspotenzial

Potentiel d'action
régional

Plan [12]

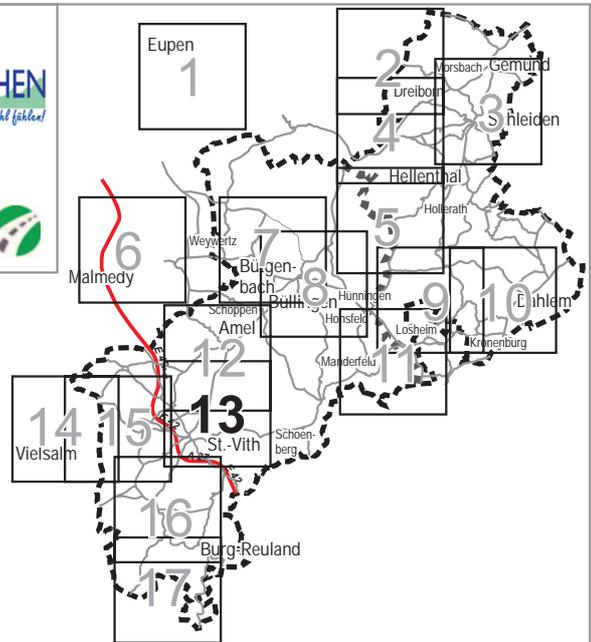




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



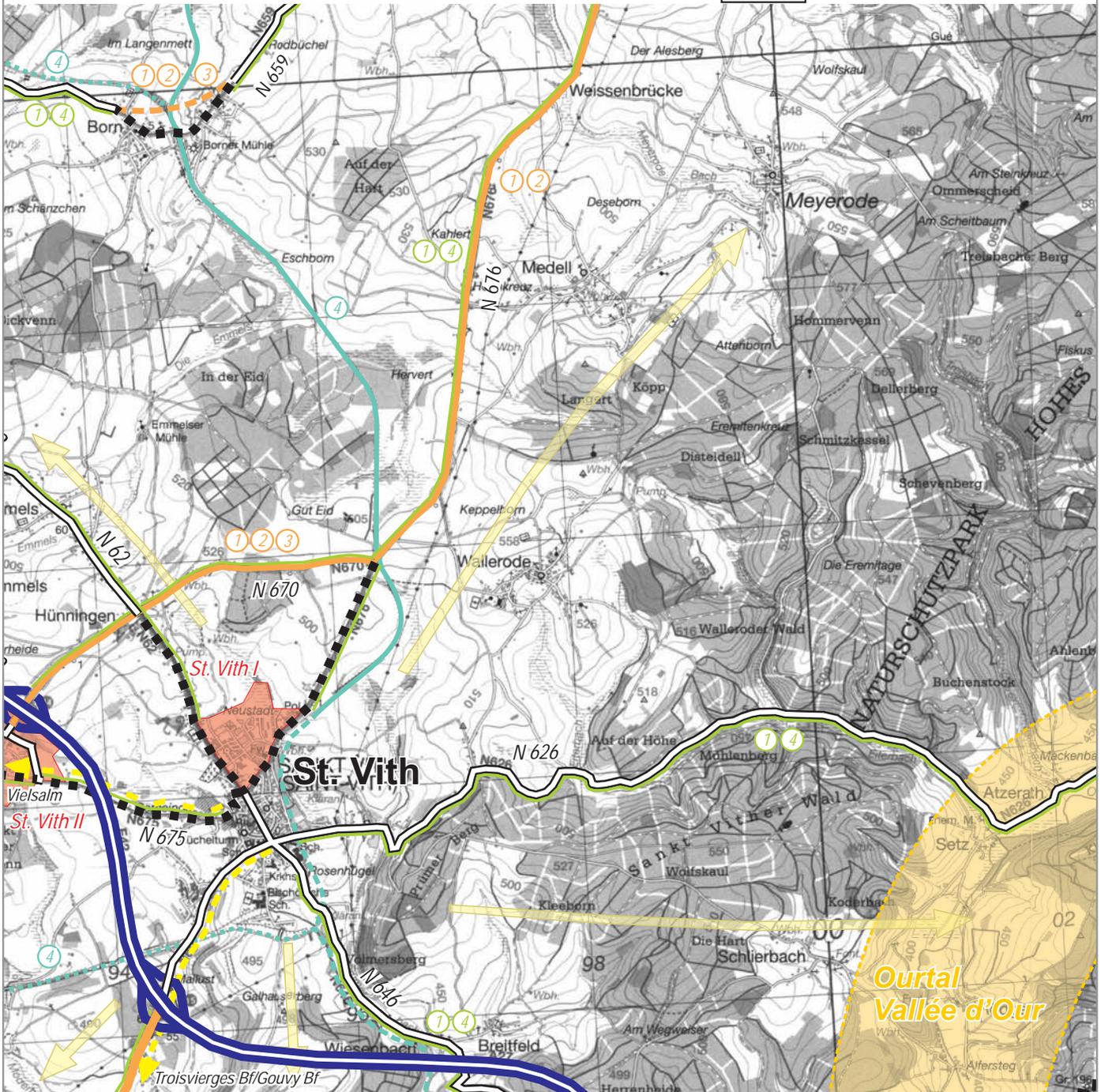
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [13]

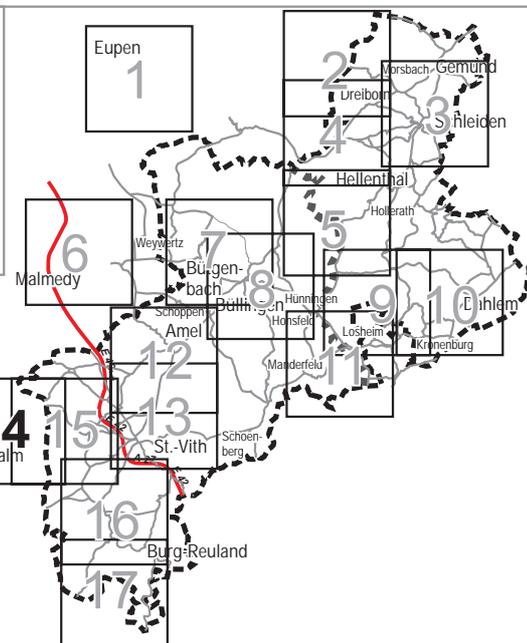




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel

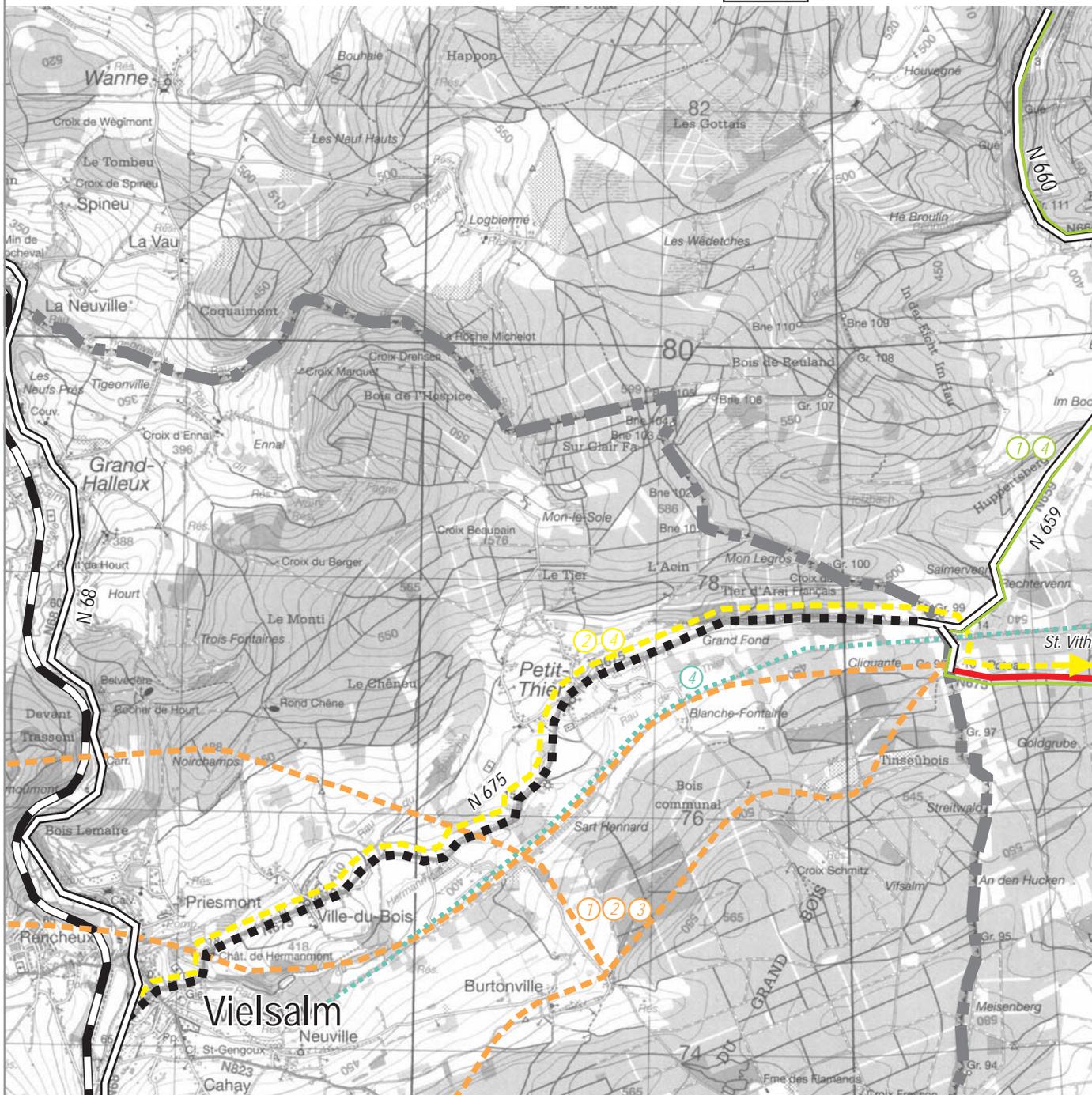


Regionales Handlungspotenzial

Potential d'action régional

Plan [14]

Source:
MET, D.132 Direction des Routes du Luxembourg
Projet de liaison entre les autoroutes E 25 et E 42

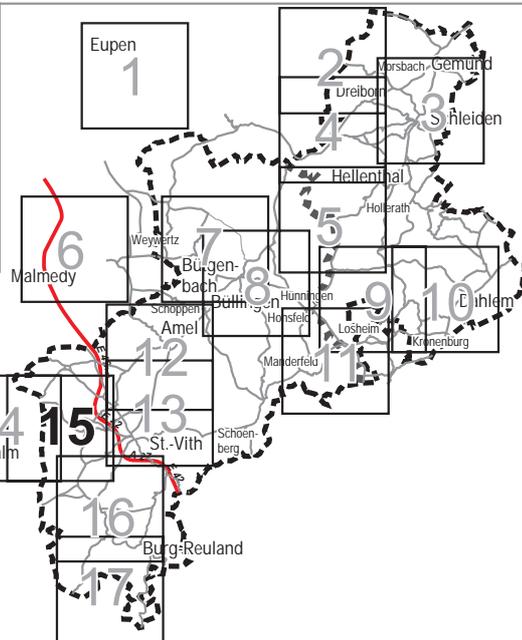




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel

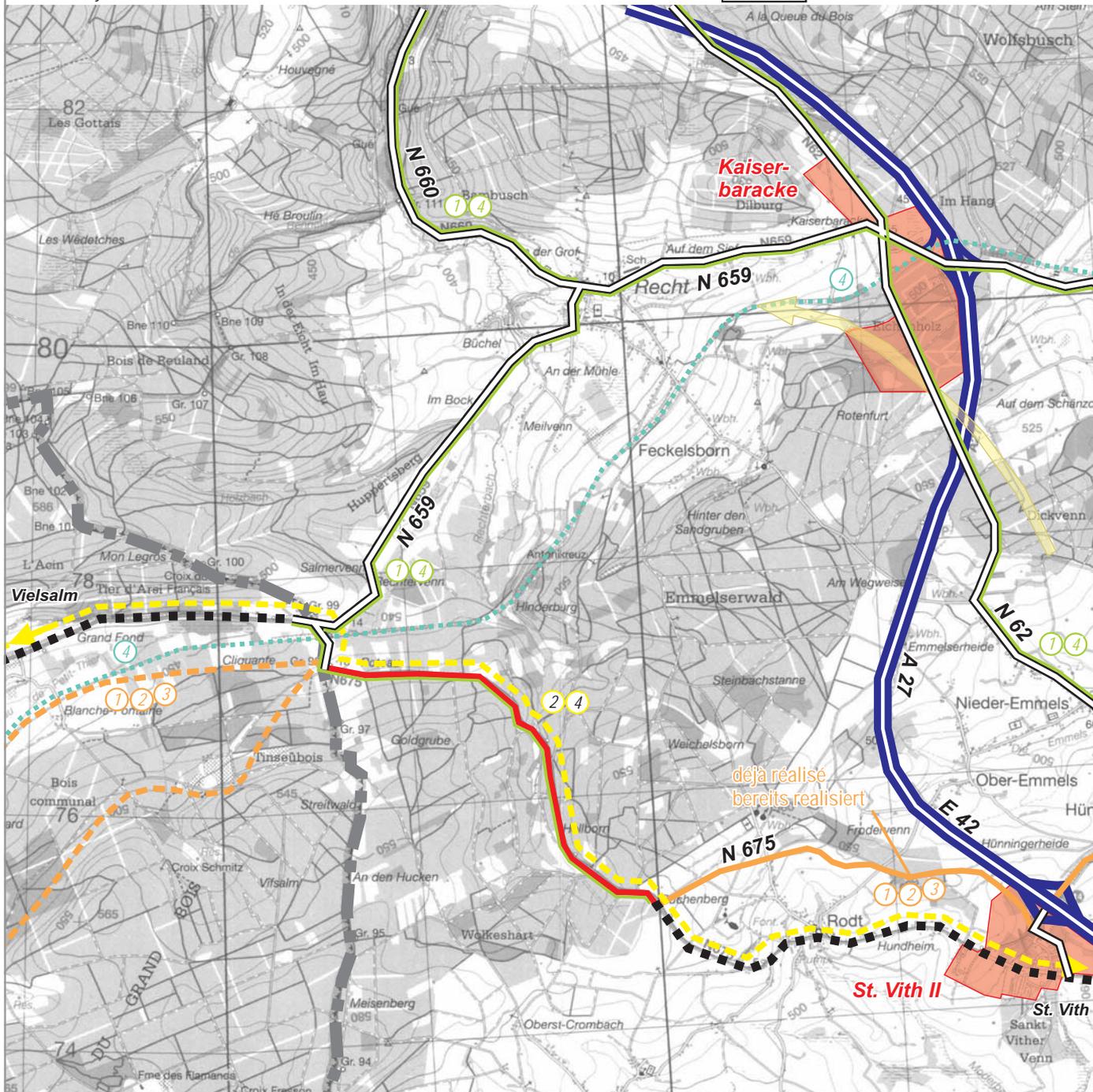


Regionales Handlungspotenzial

Potential d'action régional

Plan [15]

Source:
MET, D.132
Direction des Routes du Luxembourg
Projet de liaison entre les autoroutes E 25 et E 42

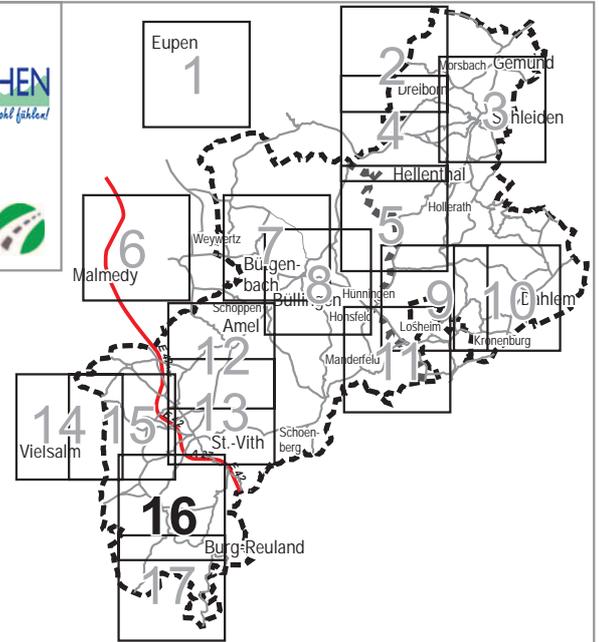




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



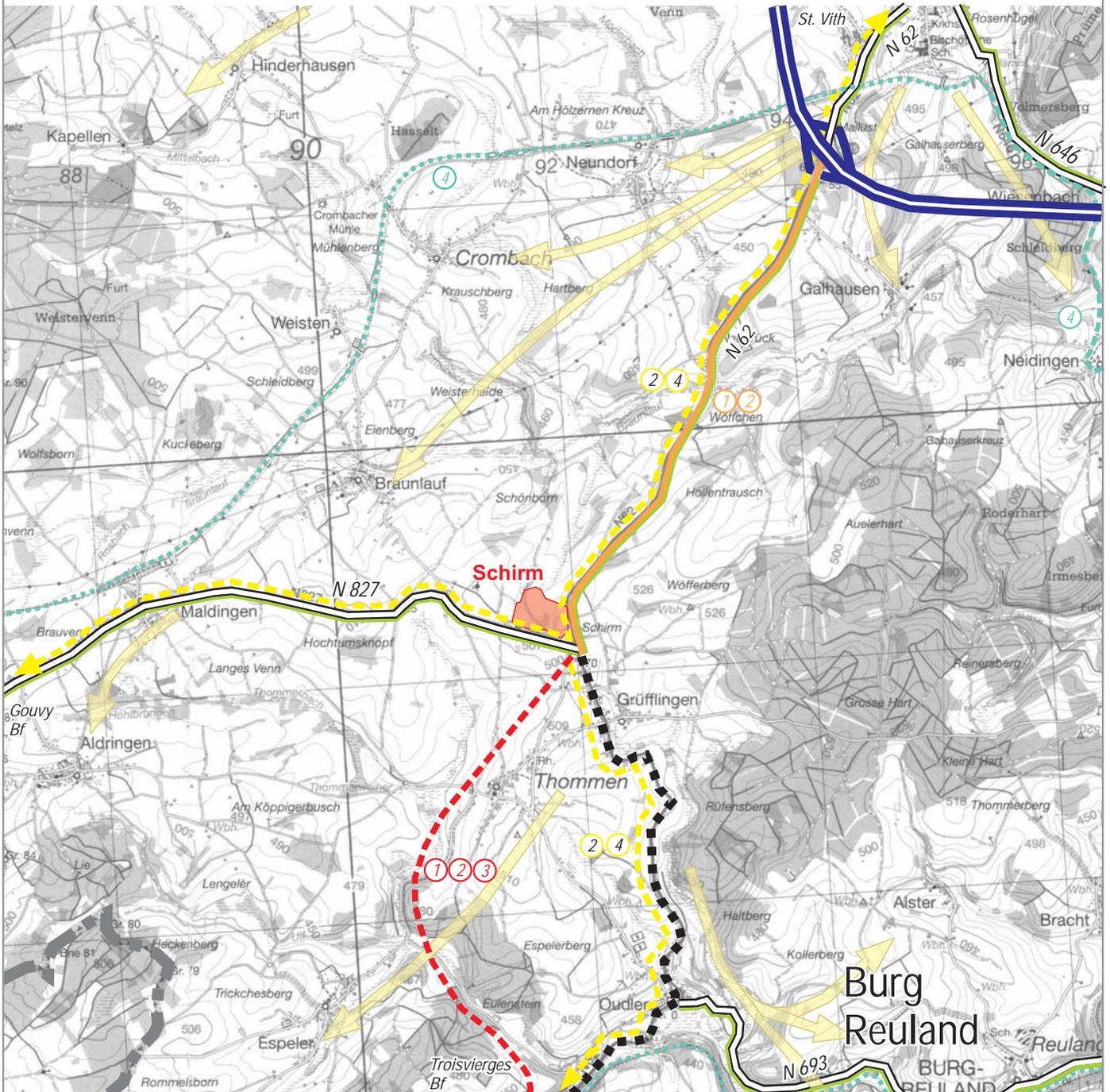
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [16]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



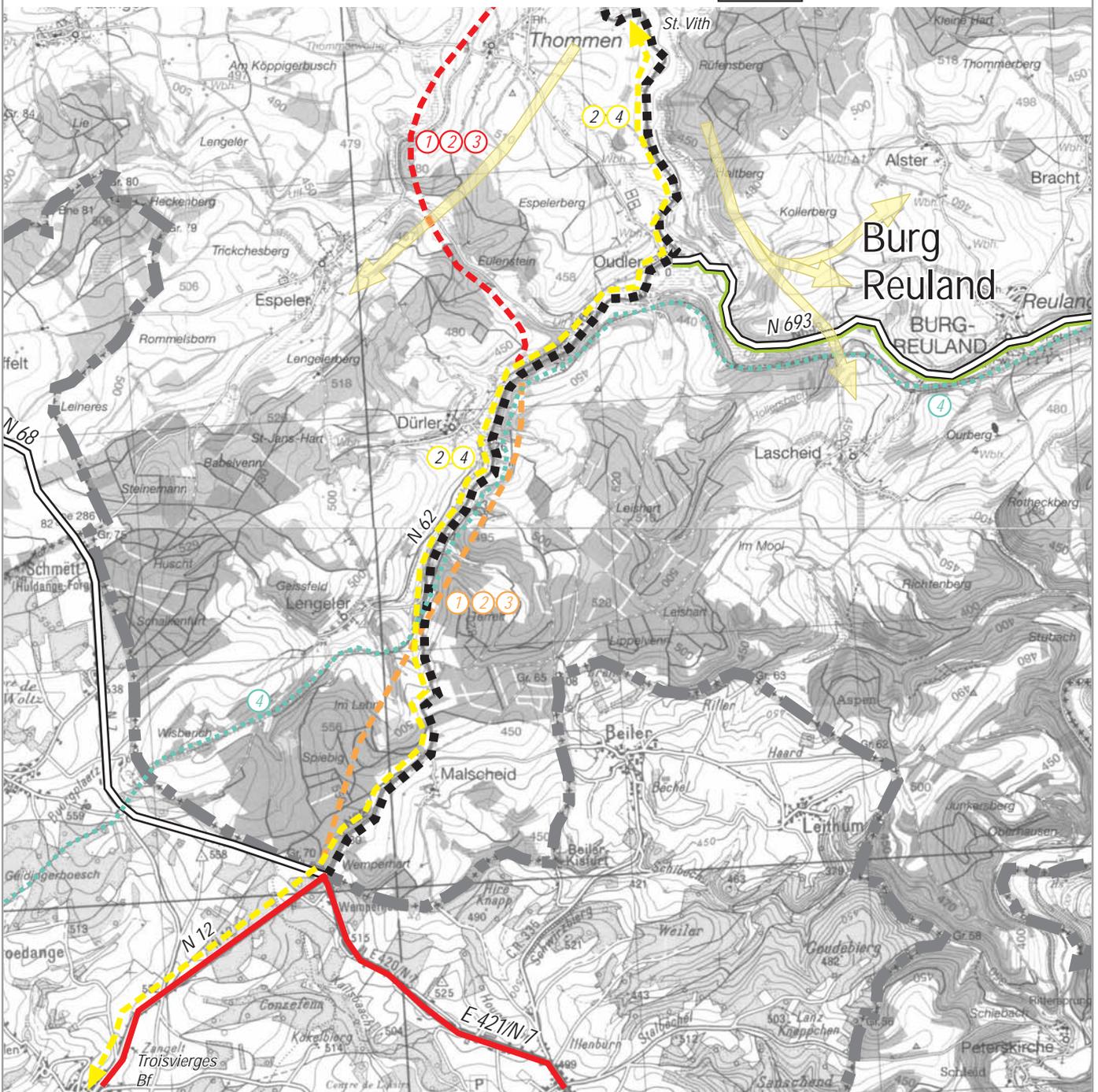
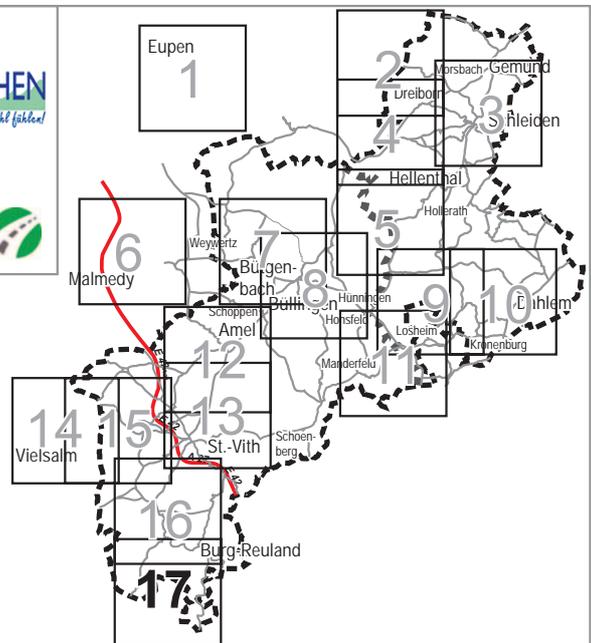
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [17]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier de l'Eifel



Handlungspotenzial Mobilitätsplan - regional -

Bestand:

- Autobahn
- klassifizierte Straße/Verbindungsstraße
- Schiene
- Straßenbegleitender Radweg
- Schutzstreifen
- RAVeL
- Nationalpark Eifel

Planung:

- Straßenausbau
- Straßenneubau
- Variante gemäß vorliegender Untersuchung
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
- Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
- RAVeL
- Gewerbegebiet (Bestand und Planung)

Handlungspotenzial Mobilitätsplan:

- Straßenausbau
- Straßenneubau
- Straßeninstandsetzung
- Funktionale Abstufung
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
- Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
- Taxi Bus / Anrufsammeltaxi
- Straßenbegleitender Geh-/Radweg
- Grenzüberschreitende Verknüpfung von Radverkehrsnetzen
- RAVeL
- sichere Gestaltung Knotenpunkte/ Einmündungen
- Gewerbegebiet
- Entwicklung "sanfter Tourismus" Oortal
- Grenze Untersuchungsgebiet

Oberziele:

- ① Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ② Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
- ③ Erzielung eines verträglichen Verkehrs in Ortschaften
- ④ Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität

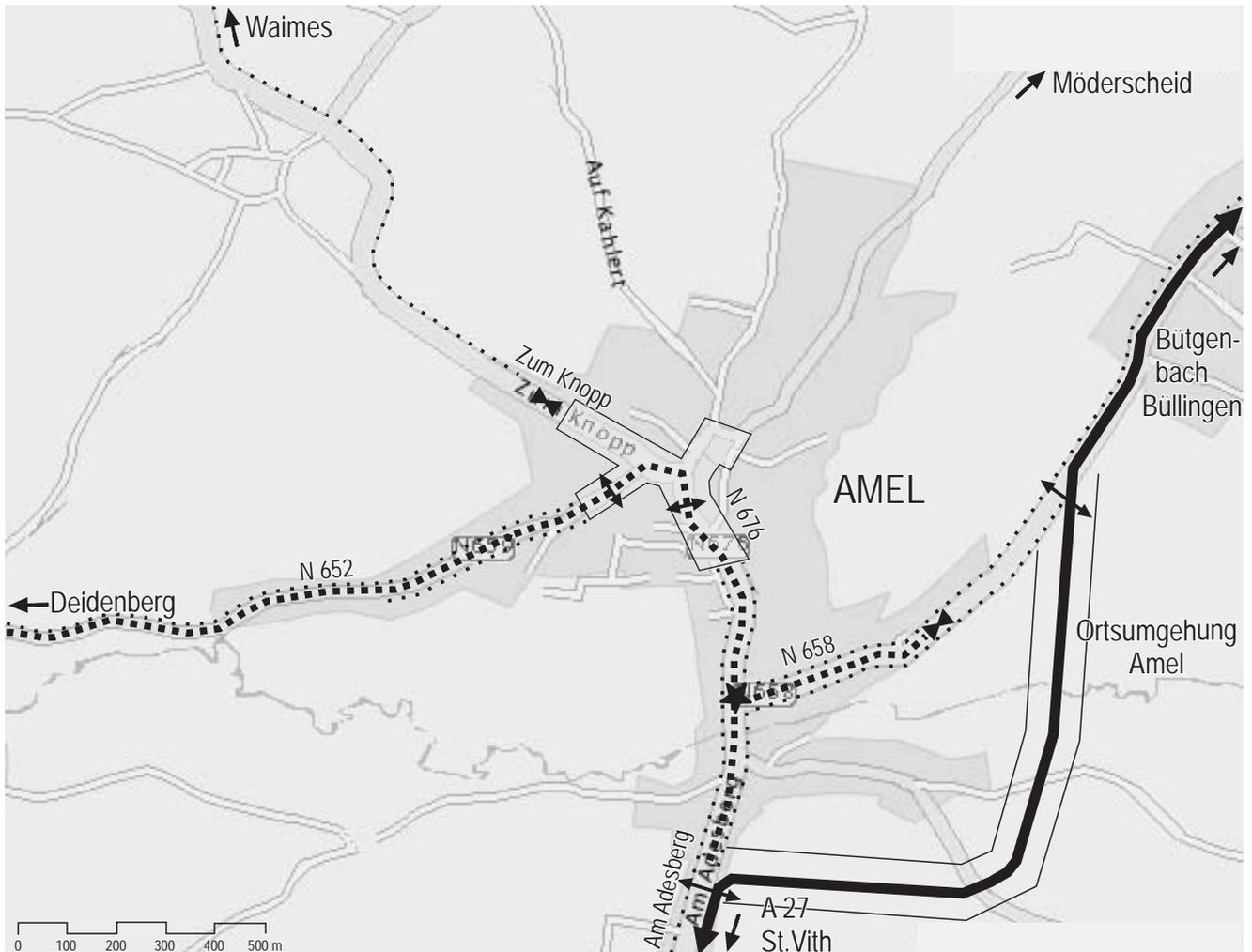


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⋯ Entlastung von Lkw-Verkehr
- Straßenumgestaltung
- ⊘ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⋯ Délestage du trafic poids lourds
- Aménagement de route
- ⊘ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- Déviation d'agglomération

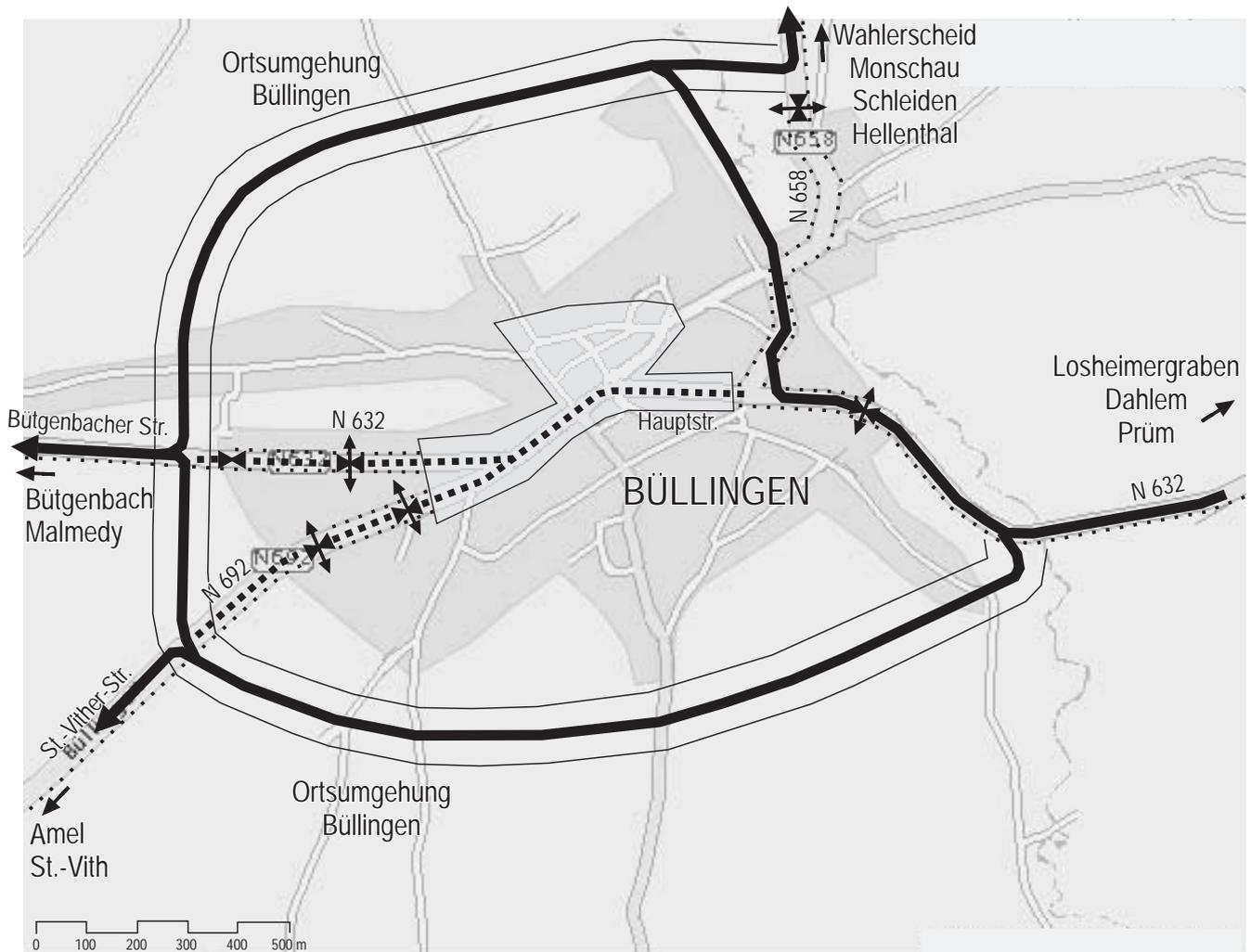


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⋯ Entlastung von Lkw-Verkehr
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⊘ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- ▬ Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⋯ Délestage du trafic poids lourds
- ▭ Aménagement de route
- ⊘ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- ▬ Déviation d'agglomération

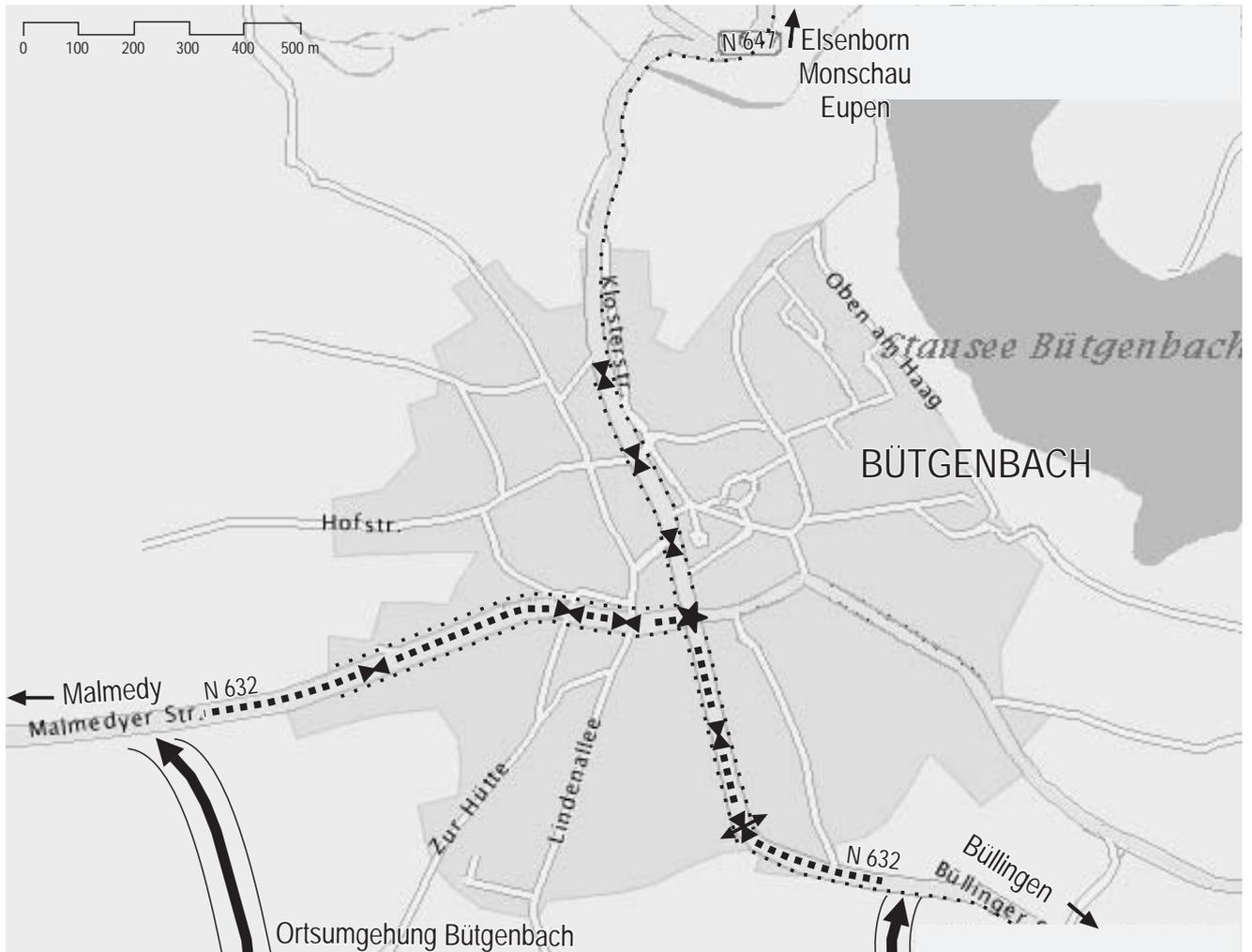


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⋯⋯⋯ Entlastung von Lkw-Verkehr
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⊘ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⋯⋯⋯ Délestage du trafic poids lourds
- ▭ Aménagement de route
- ⊘ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- Déviation d'agglomération



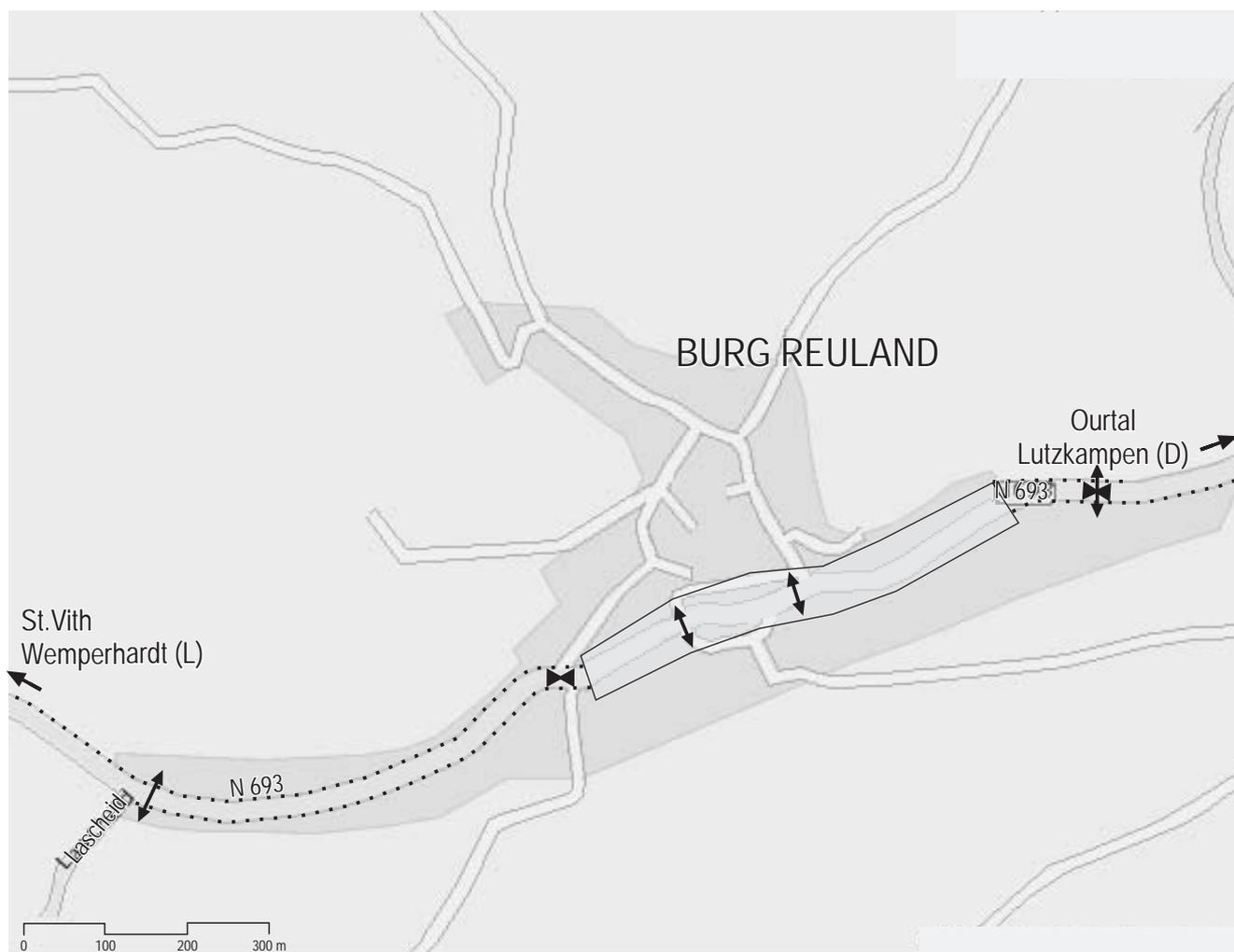


Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⊘ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ▭ Aménagement de route
- ⊘ Système de ralentissement de la vitesse



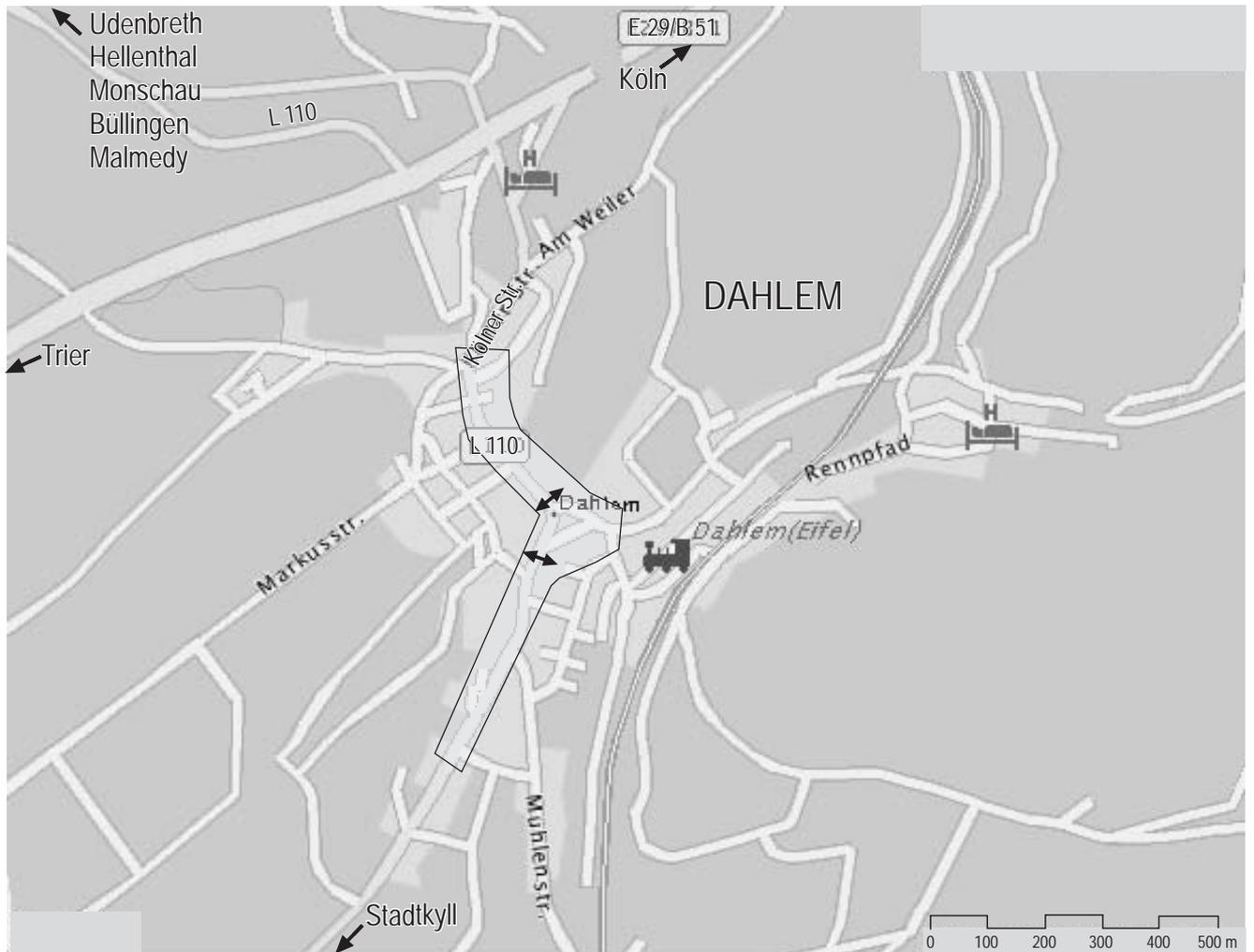


Handlungsbedarf

- Fußgängerquerungen
- Straßenumgestaltung

Besoin d'action

- Traversée pour piétons
- Aménagement de route





Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⌂ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⌂ Système de ralentissement de la vitesse



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⋯ Entlastung von Lkw-Verkehr
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⊘ Geschwindigkeitsdämpfung
- Fußgängerlängsverkehr

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⋯ Délestage du trafic poids lourds
- ▭ Aménagement de route
- ⊘ Système de ralentissement de la vitesse
- Equipements pour déplacements piétons



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ◀▶ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ◀▶ Système de ralentissement de la vitesse

