



## Plan Communal de Mobilité d'Eupen

Rapport intermédiaire relatif à la phase II:

Objectifs et enjeux

Novembre 2003

Document approuvé par le comité d'élaboration



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic  
Modélisation Transports urbains  
Planification Etude d'impacts

En collaboration avec



Cooparch-R.U. scri

Société d'Architecture, de Rénovation et d'Urbanisme



Citec Ingénieurs Conseils  
8, rue des Vieux-Grenadiers  
CH-1205 Genève  
Tél 00 41/22 809 60 00  
Fax 00 41/22 809 60 01  
E-Mail citec@citec.ch

Cooparch-R.-U. scri  
Chaussée de Waterloo, 426  
B-1050 Bruxelles  
Tél 00 32/2 534 50 35  
Fax 00 32/2 534 50 95  
E-Mail cooparch@brutele.be

## Table des matières

Introduction	1
Thème 1 – Le centre ville, lieu de vie et de symboles	3
Thème 2 – Les quartiers d'expansion automobile	5
Thème 3 – Le quartier de la gare	7
Thème 4 – Les parcs et les cheminements apaisés dans la ville	9
Thème 5 – Le développement du réseau de rues	11
Thème 6 – Les contraintes de la logistique	13
Thème 7 – Eupen et ses voisins	15
Synthèse des objectifs	17

## Introduction

### Objet du mandat

Le Plan communal de Mobilité (PCM) est défini comme "un outil prospectif de planification destiné à organiser l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité au sein du territoire communal, en adéquation avec les options et objectifs généraux du SDER. Le PCM constitue également un cadre et une dynamique de l'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux."

Le processus d'élaboration du PCM comporte trois phases:

Phase I – Etat des lieux et diagnostic de la situation

Phase II – Définition des objectifs du PCM

Phase III – Le plan de mobilité, comportant un schéma directeur des déplacements et du stationnement, un plan détaillé de l'organisation des déplacements et du stationnement, un programme d'actions.

L'élaboration du PCM de la ville d'Eupen a été attribué, par notification en date du 25 septembre 2002, par la Région Wallonne, représentée par le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, au groupe de mandataires formé du bureau Citec Ingénieurs Conseils SA, spécialiste de la planification, l'aménagement et la gestion des systèmes de transports, et Cooparch-R.U., spécialiste du traitement du cadre bâti et de l'environnement.

### Objet du document

Ce document présente la phase II – Définition des objectifs du PCM.

Phase intermédiaire de la démarche pour l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité (PCM), la définition des objectifs poursuivis suit la phase de diagnostic, qui a mis en évidence les potentialités de développement et les dysfonctionnements de la mobilité à Eupen.

Les objectifs décrits dans ce document développent la situation souhaitée à moyen et long terme à partir des **objectifs généraux** de la démarche PCM, repris ci-après:

**En matière de mobilité et d'accessibilité**, le PCM poursuit comme objectifs concrets :

- d'organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises pour la commune, qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé ;
- d'offrir une réponse en termes d'accessibilité aux lieux fortement fréquentés, notamment pour les personnes à mobilité réduite et à revenu modeste ;
- de favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports collectifs, d'encourager un usage rationnel de l'automobile et l'intermodalité.

**En matière de sécurité routière**, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

**En matière de qualité de vie**, les objectifs majeurs sont :

- d'améliorer la convivialité des espaces piétons et de favoriser le développement des activités dites " de séjour " (vie locale) sur l'espace public dans les noyaux urbains ;
- de diminuer les nuisances (bruit, pollution atmosphérique, ...)

## Note méthodologique

Le diagnostic a été présenté dans le premier rapport du PCM selon un bilan pour chacun des modes de déplacement. Par contre, ce deuxième rapport présente les objectifs selon sept thèmes transversaux. Cette manière de procéder a l'avantage de mieux mettre en relation les questions de mobilités avec les autres composantes de la ville. Il est aussi plus facile de mettre en évidence les enjeux et les implications politiques de certaines propositions.

Dans un souci de lier le développement de la ville et la mobilité durable, cette phase d'étude reprend chacun des sept thèmes avec:

- des **remarques préliminaires**, qui permettent de cadrer les éléments de mobilité abordés dans le thème, de donner les éventuelles contraintes de développement et de poser les inconnues;
- les **dysfonctionnements**, qui sont une synthèse des éléments du diagnostic retranscrits selon l'approche thématique;
- les **enjeux** qui caractérisent chaque thème et où sont énumérés les points forts qui doivent servir de guide pour la planification;
- les **projets** connus et les **potentiels** identifiés pour le développement des éléments concernés par le thème;
- les **objectifs** propres au thème qui doivent être visés par la mise en œuvre du PCM;
- à titre indicatif, quelques mesures ou **outils d'application**, sachant que ceux-ci devront être débattus pour en apprécier la faisabilité, l'acceptabilité et l'efficacité.

## Intervenants et séances de travail

L'élaboration du PCM est suivie par un comité d'élaboration qui réunit:

- Ville d'Eupen
- Direction des Etudes et de la programmation des Transports (MET-D.311)
- Direction des Routes de Verviers (MET-D.152)
- Cabinet du ministre Daras
- TEC et SRWT
- SNCB
- IBSR

Ce comité valide les rapports intermédiaires et final qui lui sont présentés en réunion.

Depuis le rapport de diagnostic, l'étude s'est déroulée de la manière suivante:

- Présentation du diagnostic au comité d'élaboration et validation du diagnostic par le comité d'élaboration en tenant compte de quelques remarques – 18 décembre 2002
- Mise au net du rapport de diagnostic, intégration des remarques du comité d'élaboration, traduction – janvier-février 2003
- Etablissement de la version provisoire du rapport objectifs en vue de la présentation du 25 mars – mars 2003
- Compléments à la première version, traduction et mise au net du rapport de la phase II "Objectifs et enjeux" – août 2003

## Thème 1 – Le centre ville, lieu de vie et de symboles

### Remarques préliminaires:

Ce thème lie l'aménagement des espaces publics avec les éléments qui forgent l'identité et le rayonnement d'Eupen. Au centre-ville l'espace est forcément plus convoité qu'ailleurs mais c'est justement parce que tout y est concentré que les rues sont à la fois animées (qualité) et engorgées par le trafic (inconvenient). Plus qu'ailleurs, au centre-ville il y a une alchimie à réaliser entre le type et le volume de trafic, les possibilités de stationnement, la nature des espaces, les possibilités d'appropriation des espaces par le piéton, l'activité commerciale et les éléments de patrimoine.

Ce thème sert à définir la nature souhaitable des rues et des places (quelles rues faut-il aménager en boulevard ou en rue simple par exemple), à définir des profils types de réaménagement, à définir un concept de stationnement pour le centre ville, à renforcer le niveau de service des transports publics.

### Dysfonctionnements:

- L'atout urbain de la cohabitation des modes et des activités n'est pas assez exploité: la voiture reste le maître en tout lieu, les espaces de valeur lui sont réservés.
- Les piétons du centre-ville peinent à s'approprier différents espaces potentiellement très bien situés.
- Le stationnement de longue durée immobilise de nombreux espaces dans des secteurs de très grande valeur pour les commerces, les habitants et les clients.

### Enjeux:

- Consolidation du centre: densité des commerces, animation des espaces publics, attractivité pour les piétons.
- Mise en relation des pôles et établissements qui créent la centralité (administrations, services, commerces, pôle(s) d'échange de transports en commun).

### Projets, potentiels

- Projets de nouvelles infrastructures administratives: Hôtel de ville, Palais de justice.
- Projet de nouvelle gare routière.
- Requalification de certains îlots du centre.

### Objectifs:

- Libérer d'avantage d'espace public pour l'animation en ville et le piéton.
- Renforcer les réseaux piétonniers au centre.
- Améliorer l'accessibilité par une politique de stationnement adaptée à la vitalité du centre (favoriser le client, limiter le stationnement de longue durée).
- Diminuer le trafic parasite au centre.
- Etablir un pôle d'échange multimodal (espace urbain qui offre une connexion optimisée entre différents modes de transports) vivant et intégré au centre ville.

### Outils d'application envisageables:

- Stationnement limité et payant pour les navetteurs.
- Aménagement de l'espace public au centre de manière à ce qu'il se démarque du reste de la ville et développe une synergie avec les commerces (zone piétonne ou zone mixte à priorité piétonne ?).
- Placer les transports en commun et la prise en compte des mobilités douces au cœur du dispositif de renforcement du centre.

## Illustration des propos (Thème 1 – Le centre ville, lieu de vie et de symboles)



Marktplatz en 1920. Des espaces publics propices aux échanges et à l'animation piétonne.



Marktplatz aujourd'hui. Le rôle du centre est affaibli par une conception de son accessibilité basée sur la voiture.



Klötzerbahn. Une place ombragée dont seules les voitures peuvent vraiment profiter.

## Thème 2 – Les quartiers d'expansion automobile

### Remarques préliminaires:

Le développement d'Eupen s'effectue en partie selon une logique d'aménagement du territoire liée à l'automobile. Cette forme d'expansion de la ville est très caractéristique dans des secteurs en développement comme la zone d'activité (Herbesthaler Straße) et les quartiers de lotissement.

Ce type de développement urbain a d'importantes conséquences sur les déplacements. Tant en ce qui concerne les distances à parcourir que le choix d'un mode de transports, l'organisation familiale, la qualité de vie et les coûts indirects pour la collectivité.

Pour la zone d'activités, les questions qu'il faut se poser sont par exemple: comment gérer un tel développement, sur quoi faut-il être attentif du point de vue de l'aménagement, de l'accessibilité, des poids lourds et de la sécurité, est-ce un développement voulu ou subi par la collectivité?

Pour les quartiers de lotissement les questions à se poser sont par exemple: faut-il systématiser les contresens cyclables, modérer par zones, avoir des cheminements piétonniers et cyclables traversant malgré les découpages parcellaires? Quelle offre minimale de transport public assurer? Quelle politique de stationnement développer dans ces quartiers?

### Dysfonctionnements:

- Allongement des distances pour de nombreux déplacements en raison de l'étalement urbain et de la spécialisation des zones.
- Besoins de nouveaux équipements disséminés dans le territoire, d'où des charges accrues pour la collectivité et une ségrégation sociale et spatiale.
- Cycle de l'insécurité: plus de voitures, donc plus d'insécurité, donc moins d'adeptes des modes doux, donc encore plus de voitures...

### Enjeux:

- Limiter l'étalement urbain pour éviter le recours obligatoire à la voiture.
- Permettre l'indépendance des enfants face à la mobilité et favoriser leur épanouissement en limitant les dangers liés au trafic. Des études récentes ont bien montré la relation entre le développement d'un enfant de 5 ans (jeux, prises de décisions, relations sociales, mobilité physique et autonomie) et la possibilité de sortir librement dans la rue. Plus un enfant peut sortir dans sa rue sans crainte excessive des dangers de circulation, plus son développement est complet et précoce.

### Projets, potentiels

La plupart des projets de construction entrent dans la catégorie des quartiers d'expansion automobile. Sans mesures d'accompagnement, ce développement est contraire aux principes du développement durable.

### Objectifs:

- Réduire le trafic généré par les quartiers d'habitat pavillonnaire.
- Rendre attractives les alternatives à la voiture dans les quartiers d'expansion automobile, pour améliorer la mobilité de ceux qui renoncent à la voiture.
- Valoriser la marche, le vélo et l'usage du bus par des mesures d'information et d'éducation.

### Outils d'application envisageables:

- Généralisation de zones 30.
- Mise en continuité des cheminements piétons et embellissement des espaces publics.
- Création de raccourcis et "sens uniques limités" (contresens autorisé) pour les cyclistes.

## Illustration des propos (Thème 2 – Les quartiers d'expansion automobile)



Herbesthaler Straße. Sous cette forme, un axe très peu convivial pour piétons et cyclistes.



Dans un quartier comme celui-là, laisser jouer les enfants dans la rue devrait être possible sans danger, est-ce le cas?



Le développement de lotissements: la réflexion de la desserte multimodale doit être intégrée au projet dès le début.

## Thème 3 – Le quartier de la gare

### Remarques préliminaires:

Dans de très nombreuses villes européennes, le quartier de la gare est en phase de rénovation complète et de densification. L'attrait des abords de gare est de plus en plus évident avec les problèmes d'engorgement du trafic et les nuisances liées à la voiture.

Eupen est une gare terminus sur une ligne en impasse, l'attrait du rail n'est donc pas aussi manifeste qu'ailleurs. Pourtant l'offre de transport est très compétitive pour les moyennes distances en direction de Liège – Bruxelles.

Dans le cas d'Eupen les autorités ont le choix entre renforcer ce quartier ou préserver la possibilité de le renforcer dans 10 ou 20 ans. Face à cette alternative, les questions à se poser sont par exemple:

- Comment valoriser ce quartier qui est aujourd'hui "périphérique" malgré deux facteurs traditionnellement puissants de dynamique urbaine : la gare et un centre commercial très important ?
- Faut-il créer un cheminement traversant les voies de chemin de fer et imaginer l'urbanisation d'un quartier au nord des voies de chemin de fer ? Il est aussi souhaitable de mieux marquer l'articulation entre la gare et les boulevards principaux d'Eupen.

### Dysfonctionnements:

- La gare est périphérique.
- Le centre commercial ATC peu perceptible.

### Enjeu:

- Raccrochement du quartier au reste de la ville.
- Potentiel de développement du quartier au-delà des voies de chemin de fer (vers Kettenis).

### Projets, potentiels

- Actuellement la gare attire peu d'utilisateurs. Il existe un potentiel d'augmentation de la demande. La relation est tournée essentiellement vers Verviers / Liège, elle est négligeable en direction de l'Allemagne. Un développement de l'offre est-il envisageable?
- Le quartier est transformé par l'arrivée du centre commercial ATC, le rééquilibrage des activités (habitat, accueil des voyageurs, trafic et activités liés au pôle commercial) doit encore se mettre en place.

### Objectifs:

- Prendre des mesures conservatoires pour maintenir possible un développement coordonné du quartier.
- Favoriser la requalification des arrières du centre commercial (front nord).
- Améliorer l'accessibilité multimodale à la gare.
- Améliorer les cheminements piétonniers depuis toutes les directions, notamment en étudiant la question de la traversée des voies.

### Illustration des propos (Thème 3 – Le quartier de la gare)



Le bâtiment de la gare est peu visible et difficile à identifier comme une gare.



Le type d'aménagements conféré au quartier privatise les environs de la gare. Son rôle rassembleur d'activités publiques disparaît.



L'entrée du centre commercial ATC. Une nouvelle porte de la gare sur la ville?

## Thème 4 – Les parcs et les cheminements apaisés dans la ville

### Remarques préliminaires:

Il suffirait de peu de choses pour que Eupen dispose d'un réseau piétonnier d'une très grande qualité. L'intérêt du site, les tracés historiques, les points de vue, sont quelques-uns des atouts sur lesquels le PCM peut s'appuyer pour valoriser la marche.

### Dysfonctionnements:

- Ville idéale pour le piéton, Eupen est une ville compacte, dont la concentration des activités, la proximité des services, la présence de venelles hors trafic, sont des atouts pour une grande attractivité piétonne. Aujourd'hui, ces avantages sont trop peu exploités en raison de la facilité à circuler et stationner en voiture. Certains trottoirs sont insuffisants et mal aménagés.
- Le potentiel des parcs demande aussi à être développé. Le réseau de venelles et de raccourcis est mal connu et parfois peu visible.

### Enjeux:

- Valorisation et mise en réseau des qualités spatiales, des rues et parcs d'Eupen, un enjeu de qualité de vie et un enjeu touristique.
- Cheminements et qualité des cheminements à développer aussi bien dans un but utilitaire que de détente.

### Projets, potentiels

- Requalification et mise en réseau des parcs (Park Klinkeshöfchen, Josephine-Koch-Park).
- Réorganisation de l'affectation de zones stratégiques suite au projets de relocaliser les équipements (Hôtel de ville, Palais de justice, gare routière).
- Projet d'un ring pour cyclistes.
- Relocalisation du stationnement et des arrêts du TEC en lien avec le réseau de cheminements apaisés.

### Objectifs:

- Développer un réseau dense et continu entre les quartiers, les éléments de centralité, les écoles, les poches de stationnement, les arrêts du TEC etc., en utilisant les parcs.
- Renforcer la possibilité de traverser les îlots bâtis et les parcs par des aménagements attractifs.
- Valoriser et embellir les cheminements piétonniers.
- Intégrer systématiquement les besoins des piétons, des cyclistes et des PMR (personnes à mobilité réduite) à toute réflexion sur la mobilité.

### Outils d'application envisageables:

- Travailler en harmonie avec les éléments du paysage et avec l'eau (belvédères, allées, forêts, canal, ruisseau). Transformer les parcs en espaces publics de qualité (en faire des lieux emblématiques, disposer d'une valeur paysagère forte), améliorer la visibilité des passages entre les parcs et l'extérieur. Signaler les parcours.
- Elargir les trottoirs en zone commerçante, abaisser systématiquement les bordures pour les PMR et poussettes.
- Eclairage public continu comme moyen de jalonnement des itinéraires (bacs, fontaines).
- Plantations, mobilier urbain.
- Sécurisation des traversées piétonnes.
- Multiplication des lieux de dépôt sécurisé des vélos.

## Illustration des propos (Thème 4 – Les parcs et les cheminements apaisés dans la ville)



Les venelles, une richesse pour les cheminements piétonniers en ville.



Le passage du parc à la route: des points d'articulation clés dans le maillage d'itinéraires doux, à traiter avec attention.



Traversée du Josephine-Koch-Park: des raccourcis pour relier les pôles hors du réseau routier. Balisage, éclairage, sécurité sont nécessaires pour les rendre attractifs.

## Thème 5 – Le développement du réseau de rues

### Remarques préliminaires:

Ce thème vise à redéfinir la hiérarchie des rues en fonction du volume et du type de trafic. Le trafic dans une rue peut être soit du transit (la rue a alors une fonction de passage) soit du trafic lié aux activités de la rue (la rue a alors une fonction d'échange ou une fonction locale). D'autre part l'espace de la rue peut aussi bien être le support de déplacements motorisés (fonction de circulation) que le support d'activités douces (fonction de séjour, de socialisation).

Pour définir la configuration du réseau à adopter à terme il faut analyser les avantages-inconvénients des quelques schémas de réorganisation du trafic possibles, montrer les implications en terme de capacité, d'accessibilité et de stationnement à différents horizons, explorer les conséquences de routes de contournement.

### Enjeux:

- Question de l'opportunité d'un ring de circulation autour de la poche urbaine, avec notamment la problématique du délestage par l'ouest (Lascheterweg ou traversée du parc Klinkeshöfchen).
- Adaptation des carrefours (type d'aménagement et équipement de gestion) aux principes d'exploitation du réseau et à la prise en compte des piétons, des cyclistes et des bus.
- Requalification des traversées de zones d'habitat (Kettenis).

### Projets, potentiels

- Réfection du carrefour Aachener Straße / Hookstraße.
- Rôle de la Judenstraße: peut-elle servir d'axe transversal (route de liaison est-ouest)?

### Objectifs:

- Limiter les nuisances du trafic au centre ville afin de favoriser l'utilisation de l'espace public par les visiteurs, les habitants et les commerçants: il ne s'agit pas uniquement du trafic de transit, mais aussi du trafic local causé par la pratique du stationnement "porte-à-porte".
- Mieux distribuer l'espace entre les besoins des piétons et des cyclistes et les contraintes données par la hiérarchie des voies.
- Supprimer les effets de coupure routière à travers les quartiers (Kettenis par exemple).

### Outils d'application envisageables:

- Diminution de la vitesse dans les secteurs sensibles, aménagement de portes aux entrées des quartiers.
- Réorganisation du schéma d'exploitation du réseau.

## Illustration des propos (Thème 5 – Le développement du réseau de rues)



Un boulevard urbain pour rehausser la qualité urbanistique de l'Aachener Straße?



Le concept du contournement du centre déplace les nuisances. Le résultat doit être globalement bénéfique, c'est-à-dire qu'un report de trafic peut être mis en œuvre si les avantages qu'il permet à un endroit sont plus importants que l'ensemble des inconvénients subis ailleurs. Le Lascheterweg même s'il est un axe sensible (école, gabarit étroit) aide à alléger le trafic dans des rues pas adaptées au trafic en ville.



Traversée de Kettenis: un lien à recréer entre les deux côtés de la route.

## Thème 6 – Les contraintes de la logistique

### Remarques préliminaires:

Ce thème aborde la question des livraisons (centre ville et zone industrielle), du trafic des poids lourds, et de la gestion du trafic lors de cas d'exception.

### Dysfonctionnements:

- Gêne mutuelle des véhicules de livraison, des flux piétons et du stationnement public (centre ville).
- Détérioration des conditions de sécurité subjective le long des rues empruntées par le trafic lourd, souvent par manque de place accordée pour les déplacements non-motorisés (Ville Basse et Lascheterweg).

### Enjeux:

- Organisation des livraisons au centre.
- Accessibilité de la Ville Basse pour les poids lourds.
- Gestion des risques causés par la présence d'intérêts antagonistes entre les contraintes commerciales et les activités des usagers (horaires de livraison, itinéraires poids lourds).
- Gestion de l'événementiel: affluences extraordinaires lors de manifestations sportives ou culturelles, festivités, marchés, tourisme etc.

### Projets, potentiels

- Eventualité d'un complément de jonction autoroutière pour le parc d'activité.
- Projet de requalification de la Herbsthaler Straße.
- Avenir économique des usines en Ville Basse.
- Idée d'amélioration de l'accessibilité de la Haasstraße.
- Question d'un branchement par rail au parc d'activités depuis la voie SNCB existante.

### Objectifs:

- Limiter le trafic de poids lourds en ville.
- Développer le parc d'activités de manière à créer un potentiel pour une desserte ferroviaire.
- Conférer au réseau de rues une souplesse d'exploitation pour faire face aux cas d'exception (événement, travaux, accident).

### Outils d'application envisageables:

- Itinéraires interdits aux poids lourds.
- Améliorer la coordination des livraisons et/ou fixer les heures de livraison en ville.
- Programme de sécurisation du réseau structurant.
- Envisager un transfert du fret sur rail pour le transport des marchandises encombrantes généré par le parc d'activités (construction de ramifications de la voie SNCB ?).
- Programme d'accueil en cas d'événement en ville (stationnement à l'extérieur, offre TEC renforcée).

## Illustration des propos (Thème 6 – Les contraintes de la logistique)



La problématique des livraisons au centre ville.



L'accessibilité du parc d'activité doit être garantie pour les poids lourds, mais les contraintes sont importantes: gabarits routiers incompatibles avec les besoins des autres usagers, perturbations de la fluidité. La piste du rail mérite d'être étudiée.



Grosse affluence dans la ville, qui joue sur ses atouts touristiques. La répétition d'événements qui génèrent un fort trafic ne doit pas détériorer les qualités des lieux, il faut donc trouver des solutions pour une gestion adaptative.

## Thème 7 – Eupen et ses voisins

### Remarques préliminaires:

Ce thème aborde des questions comme: quel est le territoire de référence des habitants d'Eupen? Combien sont-ils à travailler à Bruxelles, à Aachen, à Liège? D'où proviennent les gens de l'extérieur qui travaillent ou sont scolarisés à Eupen? Où les gens font-ils leurs courses? Quelle est la valeur touristique d'Eupen ?

### Dysfonctionnements:

La position géographique d'Eupen présente une double difficulté:

- D'une part, Eupen est limitée dans ses relations avec l'extérieur au travers de l'obstacle linguistique à l'ouest pour les relations avec le reste de la Province et au travers de l'obstacle des institutions à l'est pour les relations avec la région d'Aix-la-Chapelle.
- D'autre part, la ville n'est pas placée sur un carrefour d'échange ce qui limite son rayonnement de centralité de la partie germanophone de la Belgique.

### Enjeux:

- Eupen constitue la centralité de la partie germanophone du pays. Pour confirmer cette centralité la qualité des accès par les différents modes de déplacement est très importante.
- La ville d'Eupen dispose d'une offre de commerces et de services supérieure à ses propres besoins. L'aire d'influence dépasse de loin le territoire communal, ce qui marque l'attractivité et la vitalité d'Eupen dans la région, mais tend aussi à fragiliser les équipements du centre-ville. Un équilibre doit être trouvé au centre-ville entre une bonne accessibilité et une amélioration significative pour le piéton.
- Identité locale forte, qui confère à la Commune une certaine indépendance dans ses choix de développement.
- Importance de l'accueil touristique.

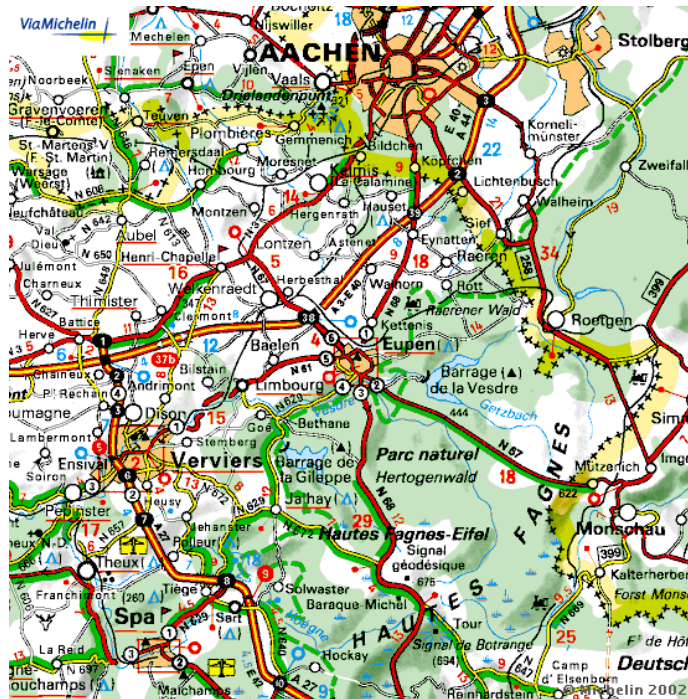
### Projets, potentiels

- Renforcement des institutions avec l'édification du Palais de Justice.
- Potentiel de densification du bâti et d'étalement des quartiers résidentiels pour absorber la demande en surfaces constructibles.
- Développement de synergies dans la promotion du tourisme, notamment avec la ville de Montjoie (réfection de la route de liaison, création d'une liaison cyclable à travers bois).
- Développement de liaisons cyclables sur les routes secondaires vers Baelen, Raeren et Lontzen.

### Objectifs:

- Consolider les fonctions de centralité de la partie germanophone de la Belgique (accessibilité des équipements).
- Valoriser l'image de la ville et la qualité des espaces publics par des mesures d'embellissement et/ou un meilleur équilibre entre piétons et circulation.
- Améliorer les liaisons de transport en commun avec l'Allemagne en ce qui concerne la tarification.

## Illustration des propos (Thème 7 – Eupen et ses voisins)



Une frontière nationale à l'est, une frontière linguistique à l'ouest, la coupure de l'autoroute au nord, la coupure naturelle des Hautes Fagnes au sud.

Un cloisonnement qui confère à la ville une indépendance et lui permet de faire valoir ses atouts de dynamisme.



Le train peut-il jouer un rôle plus en vue dans les relations entre Eupen et ses voisins?



La jonction d'autoroute sur Herbesthaler Straße, point d'attache principal d'Eupen au réseau routier national.

## Synthèse des objectifs

On peut résumer les attentes à quatre objectifs généraux définis par le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville d'Eupen:

- **Meilleur partage et meilleure utilisation de l'espace public.**
- **Amélioration de la qualité de la vie en ville.**
- **Moins de véhicules au centre-ville et plus d'attention pour les usagers faibles.**
- **Développement d'alternatives à la voiture.**

Ces quatre objectifs généraux couvrent la liste des objectifs proposés par ce document. Ils sont récapitulés ci-après:

### **Par rapport au thème 1 : Le centre ville, lieu de vie et de symboles**

- Libérer d'avantage d'espace public pour l'animation en ville et le piéton.
- Renforcer les réseaux piétonniers au centre.
- Améliorer l'accessibilité par une politique de stationnement adaptée à la vitalité du centre (favoriser le client, limiter le stationnement de longue durée).
- Diminuer le trafic parasite au centre.
- Etablir un pôle d'échange multimodal vivant et intégré au centre ville.

### **Par rapport au thème 2 : Les quartiers d'expansion automobile**

- Réduire le trafic généré par les quartiers d'habitat pavillonnaire.
- Rendre efficaces les alternatives à la voiture même dans les quartiers d'expansion automobile.
- Valoriser la marche, le vélo et l'usage du bus par des mesures d'information et d'éducation.

### **Par rapport au thème 3 : Le quartier de la gare**

- Prendre des mesures conservatoires pour maintenir possible un développement coordonné du quartier.
- Favoriser la requalification des arrières du centre commercial (front nord).
- Améliorer l'accessibilité multimodale à la gare.
- Améliorer les cheminements piétonniers depuis toutes les directions, notamment en étudiant la question de la traversée des voies.

### **Par rapport au thème 4 : Les parcs et les cheminements apaisés dans la ville**

- Développer un réseau dense et continu entre les quartiers, les éléments de centralité, les écoles etc., en utilisant les parcs.
- Renforcer la possibilité de traverser les îlots bâtis et les parcs par des aménagements attractifs.
- Valoriser et embellir les cheminements piétonniers.
- Intégrer systématiquement les besoins des piétons, des cyclistes et des PMR (personnes à mobilité réduite) à toute réflexion sur la mobilité.

### **Par rapport au thème 5 : Le développement du réseau de rues**

- Limiter les nuisances du trafic au centre ville afin de favoriser l'utilisation de l'espace public par les visiteurs, les habitants et les commerçants: il ne s'agit pas uniquement du trafic de transit, mais aussi du trafic local causé par la pratique du stationnement "porte-à-porte".
- Mieux distribuer l'espace entre les besoins des piétons et des cyclistes et les contraintes données par la hiérarchie des voies.
- Supprimer les effets de coupure routière à travers les quartiers (Kettenis par exemple).

### **Par rapport au thème 6 : Les contraintes de la logistique**

- Limiter le trafic de poids lourds en ville.
- Développer le parc d'activités de manière à créer un potentiel pour une desserte ferroviaire.
- Conférer au réseau de rues une souplesse d'exploitation pour faire face aux cas d'exception (événement, travaux, accident).

### **Par rapport au thème 7 : Eupen et ses voisins**

- Consolider les fonctions de centralité de la partie germanophone de la Belgique (accessibilité des équipements)
- Valoriser l'image de la ville et la qualité des espaces publics par des mesures d'embellissement et/ou un meilleur équilibre entre piétons et circulation.
- Améliorer les liaisons de transport en commun avec l'Allemagne en ce qui concerne la tarification.