

# COMMUNE D'OUPEYE



GRACQ : Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens

Le Groupe du Gracq Basse-Meuse est un groupe local du Gracq. Il vient d'obtenir de la Ville de VISE le **Prix de la Citoyenneté** pour son investissement depuis 20 ans dans un **environnement responsable**. Il réfléchit et mène des actions dans la région Basse-Meuse en faveur de la pratique du vélo.

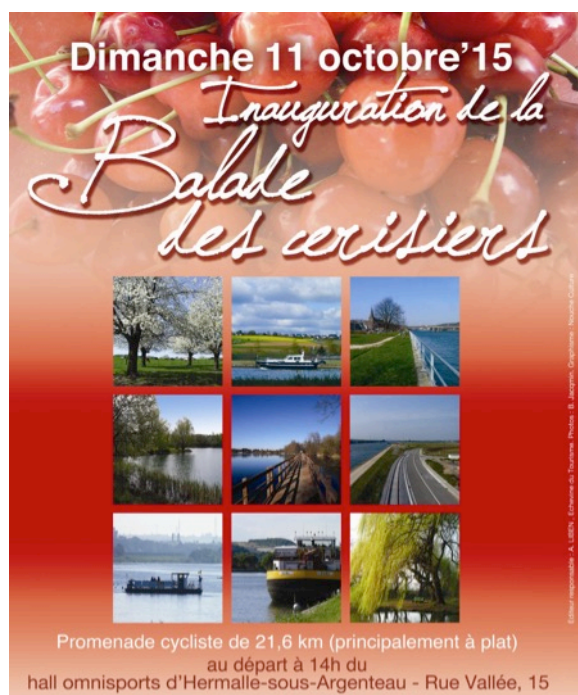
Lentement mais sûrement, on commence à percevoir dans notre commune les limites d'une politique et d'habitudes uniquement basées sur les déplacements en voiture.

- Chaque jour, on assiste aux mêmes embouteillages à l'entrée et à la sortie des usines des Hauts-Sarts, dans la traversée d'Oupeye, aux feux rouges de Hermée et aux différents ronds-points : Haccourt, Hermalle et Oupeye.
- Les commencements et les fins de cours voient chaque jour les voitures bloquer les rues où se trouvent les établissements scolaires.
- Dans la plupart des rues, les trottoirs réservés aux piétons sont envahis et squattés par les voitures.
- Les excès de vitesse dans les rues de nos villages sont monnaie courante.

Oupeye possède déjà de nombreux atouts avec ses ravel : le Ravel 1 dans la vallée de la Meuse, la Haute Froidmont, la Via Romana, l'ancienne voie du tram vers Houtain ou encore plus récemment le Ravel Triligiport. Ces tronçons sont de bons atouts pour la pratique du vélo mais il reste beaucoup à faire pour que la commune soit vraiment cyclable.



En outre, la commune a déjà organisé quelques beaux « événements vélo » :



Dans les pages qui suivent, vous trouverez quelques actions à mettre en œuvre ainsi que des itinéraires cyclables à créer.

## Actions à mettre en oeuvre

Le vélo n'est pas la seule et unique solution à tous ces problèmes, mais est une des solutions à mettre en oeuvre pour alléger la charge automobile qui pèse sur la commune.

- Il est urgent de pacifier les rues du centre de nos villages, les rues par lesquelles transitent notamment les enfants qui se rendent à l'école. Cette pacification doit être assurée par la généralisation de la zone 30, l'interdiction absolue de garer sur les trottoirs, et si c'est possible, par la création de zones de parking en périphérie de cette zone 30, le rétrécissement des rues avec création de pistes/zones cyclables, la construction de chicanes. La fonction du déplacement des autos n'est pas l'unique fonction, ni nécessairement la fonction dominante de l'espace public. L'espace public sert aussi à marcher, séjourner, se rencontrer, se relaxer et se déplacer à pied, en chaise roulante ou avec un landau ou une poussette et naturellement à vélo.



- Il faut baliser, où ils existent, ou créer des itinéraires cyclables dans chaque village reliant les villages entre eux et permettant l'accès aux écoles, bâtiments culturels et infrastructures sportives. (voir propositions plus loin dans ce document)

- Il faut généraliser les SULs (sens uniques limités) pour permettre aux cyclistes de gagner du temps en remontant les sens interdits.





- La commune pourrait octroyer une indemnité vélo aux employés communaux qui utilisent le vélo pour se rendre au travail.
- La commune pourrait octroyer une prime aux citoyens qui font l'achat d'un vélo électrique.



- Il faudrait prendre systématiquement en compte les cyclistes (et les piétons) dans la conception, la réalisation et le réaménagement des rues, des routes et de l'espace public en général. On éviterait la construction, par exemple, d'une piste cyclable comme celle qui traverse Hermalle dans la rue d'Argenteau où le cycliste qui l'emprunte doit franchir pas moins de 12 filets d'eau. On pourrait aussi citer le franchissement du pont canal à Hermalle qui aurait dû être adapté pour les cyclistes lors des travaux du Triligiport...

- Il faudrait que l'administration communale se dote d'une madame ou d'un monsieur VELO qui serait la personne de référence et le relais des cyclistes au niveau de la commune.

- Il faut développer l'apprentissage de la conduite à vélo, essentiellement en 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> primaires.




## Itinéraires cyclables existants ou à créer

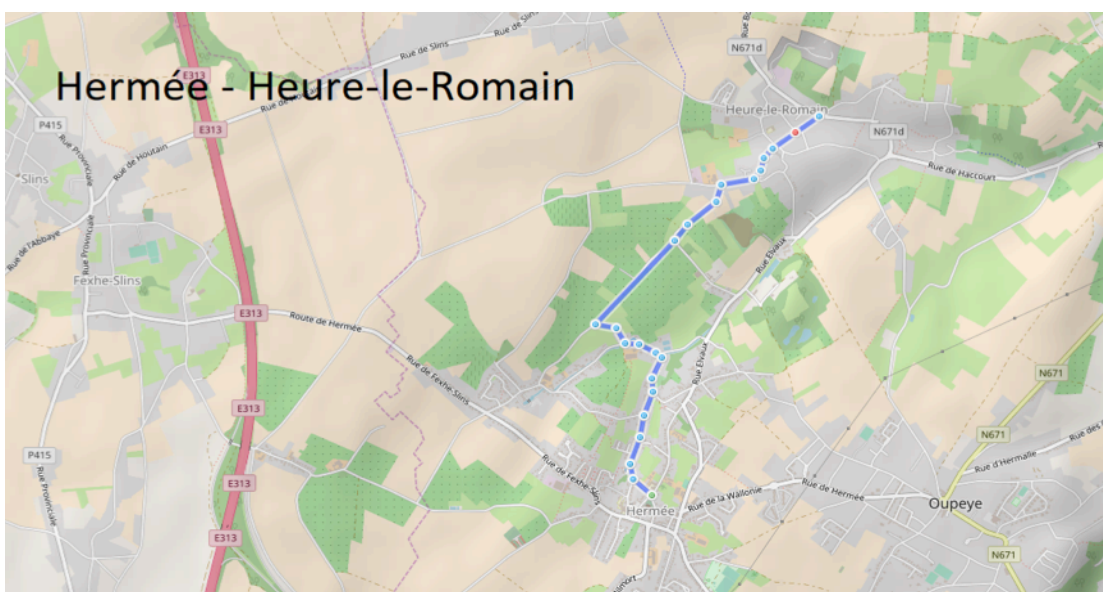
Pour les cyclistes, il serait intéressant, et à long terme vital, qu'ils puissent bénéficier d'itinéraires sur lesquels ils sont plus en sécurité, et pour cela il faudrait que ces itinéraires leur évitent au maximum d'être en contact avec le trafic automobile.

L'objectif à atteindre est que les parents ne craignent plus d'envoyer leurs enfants seuls à vélo par peur des accidents. Il suffit de passer la frontière hollandaise, par exemple à Eijsden, pour voir des enfants chaque matin se rendre à l'école seuls ou en groupe. A Oupeye, la tâche est énorme et le chemin à parcourir est très long, c'est pourquoi, il faut profiter de ce qui existe déjà et viser à créer au moins un itinéraire par village et des **itinéraires reliant les 7 villages entre eux, ainsi qu'avec Visé, les Hauts-Sarts et la gare de Milmort.**

### Itinéraires existants à baliser s'ils ne le sont pas encore :

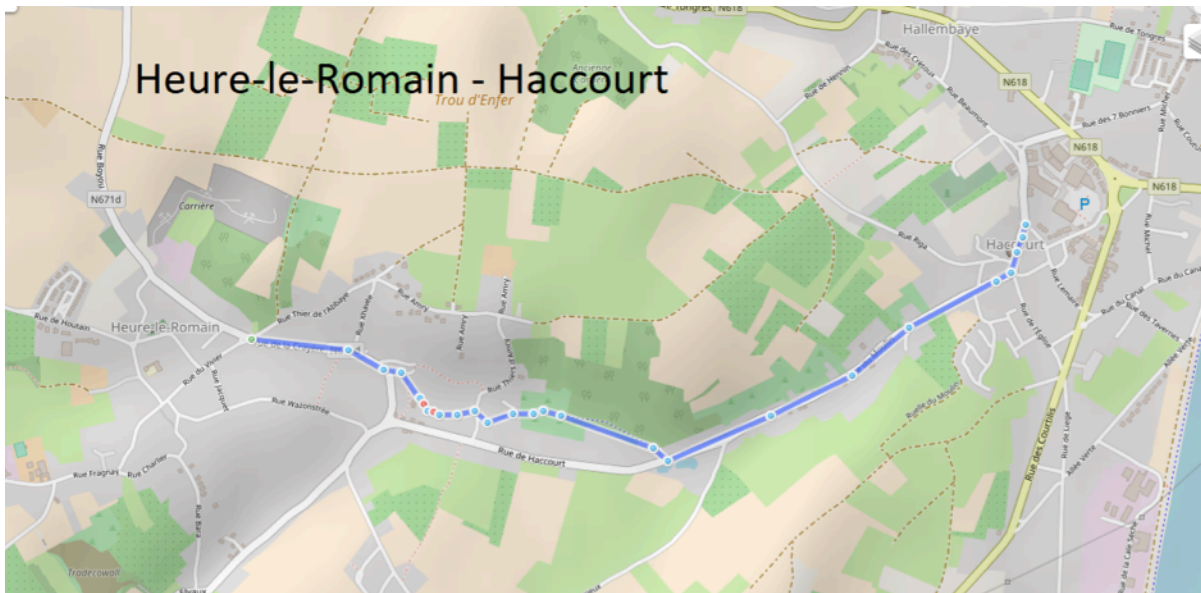
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vivegnis – Haccourt le long du canal</li><li>- Haccourt – Houtain par les Hauts de Froidmont</li><li>- Heure – Houtain par l'ancienne voie du tram</li><li>- Hermée – Gare de Milmort par la rue Haie-Martin et le chemin de remembrement</li><li>- Liaison Ravel canal – Ravel Meuse via le centre sportif de Hermalle</li><li>- Hermée – Heure/Houtain (et la vallée du Geer) par le chemin de Launis, le Fragnay, vins de Liège et l'ancienne voie du tram</li></ul>
--	---

Exemple d'itinéraire à baliser :



## Itinéraires à créer et à baliser :

- **Haccourt – Heure** : la rue de Haccourt et la rue du moulin devraient être transformées en rues « à vélo » photo (comme entre Kanne et Maastricht) avec deux bandes rouges de part et d'autre pour les cyclistes et une large bande centrale pour les automobiles. Celles-ci pouvant bien sûr empiéter sur les zones rouges. L'effet est surtout psychologique et rappelle aux automobilistes qu'ils ne sont pas seuls sur la route. Cela permettrait d'enlever les chicanes, sources de freinage, d'accidents et finalement, dangereuses pour les cyclistes.



- **Hermée – Oupeye** : partant du centre d'Hermée (place du Carcan), l'itinéraire remonte la rue Neuve, puis le SUL jusqu'à la rue Devant-la-Ville. A cet endroit, pour traverser la rue Devant-la-Ville, il faut aménager un passage protégé pour les cyclistes et les piétons qui se rendent à l'arrêt de bus. L'itinéraire emprunte ensuite la ruelle qui donne dans l'Allée des Houx. Au bout de celle-ci, il faut créer un passage vers le chemin agricole (dont il faut stabiliser la surface), pour rejoindre la rue François Bovesse. On rejoint ensuite le centre d'Oupeye par la rue du Chêne et la rue Visé-Voie.







- **Oupeye – Hermalle** : rues Cockroux, Stallis, du Wérihet, rue du passage d'eau (ou carrefour des 4 chemins avec la piste cyclable qui doit être réalisée), passage du canal sur le trottoir. Il faut absolument élargir le trottoir (côté Hermalle) et réaliser des plateaux pour franchir les trottoirs et l'îlot directionnel. Dans le sens Hermalle- Oupeye, mêmes aménagements, avec en plus l'aménagement de la bande herbeuse devant la caserne des pompiers (projet en voie de réalisation).



- **Hermée - Gare de Milmort** : de la rue de Fexhe-Slins on tourne dans la rue Haie-Martin pour rejoindre le chemin de remembrement qui aboutit devant le pont sous l'autoroute. Par la rue de l'Escousset, on arrive facilement à la gare de Milmort. La distance parcourue est de 2,8km.



Pour plus d'infos et contacts : [basse-meuse@gracq.org](mailto:basse-meuse@gracq.org)  
Alain au 0498/057012 ou Bernard au 0495/780852