

**ELECTIONS COMMUNALES 2024**  
**MEMORANDUM DU GRACQ BASSE-MEUSE**  
**POUR LA COMMUNE D'OUPEYE**

Contact pour le Gracq Basse-Meuse sur Oupeye : A. Denis 0498/057012

**Constat**

Force est de constater que très (trop) peu a été réalisé pour améliorer les déplacements des cyclistes au quotidien. Or, 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 entrées et sorties des écoles voient chaque jour les voitures bloquer les rues où se trouvent les établissements scolaires.
- Dans la plupart des rues, les trottoirs réservés aux piétons et aux PMR sont envahis et squattés par les voitures.
- Les excès de vitesse dans les rues de nos villages sont monnaie courante.

**Actions déjà mises en oeuvre à Oupeye :**

Le BVR, la via Romana, l'aménagement de l'ancienne voie du tram vers Houtain, l'installation des points-noeuds de la Montagne St Pierre (par les Hauts-de-Froidmont) et de la balade des cerisiers, le Ravel Trilogiport, la liaison Ravel Canal-Ravel Meuse à Hermalle, le tronçon bétonné au bout de la rue Cochène, la connexion Hermée-Oupeye derrière les terrains de foot de Hermée et Oupeye, les trottoirs entre le carrefour des Quatre-Chemins et le pont canal à Hermalle, l'installation d'arceaux de parking pour vélo et de bornes de recharge pour VAE à différents endroits comme bâtiments communaux et sportifs.

**Actions à mettre en oeuvre**

Le vélo n'est pas la seule et unique solution à tous les 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 (surtout aux abords des écoles), 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 pour réduire la vitesse des voitures. La fonction du déplacement des autos n'est pas l'unique fonction, ni nécessairement la fonction dominante de l'espace public. En effet, 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 page 2)**
- 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 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. Autant dire que c'est de l'argent jeté par les fenêtres. On pourrait aussi citer le franchissement du pont canal à Hermalle qui aurait dû être adapté pour les cyclistes lors des travaux du Trilogiport et qui a été complètement oublié. Après, il faut attendre des années pour corriger les erreurs commises lors des travaux de construction.
- 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.
- Vu que les déplacements à vélo se font aussi de et vers les communes voisines, il est urgent qu'une commission ou tout organe de consultation intercommunal soit créé afin d'accorder ses violons dans les aménagements à l'échelle de toute la Basse-Meuse.

### 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. Un Monsieur ou une Madame Vélo serait chargé(e) de penser, concevoir et accompagner la réalisation de tels itinéraires.

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

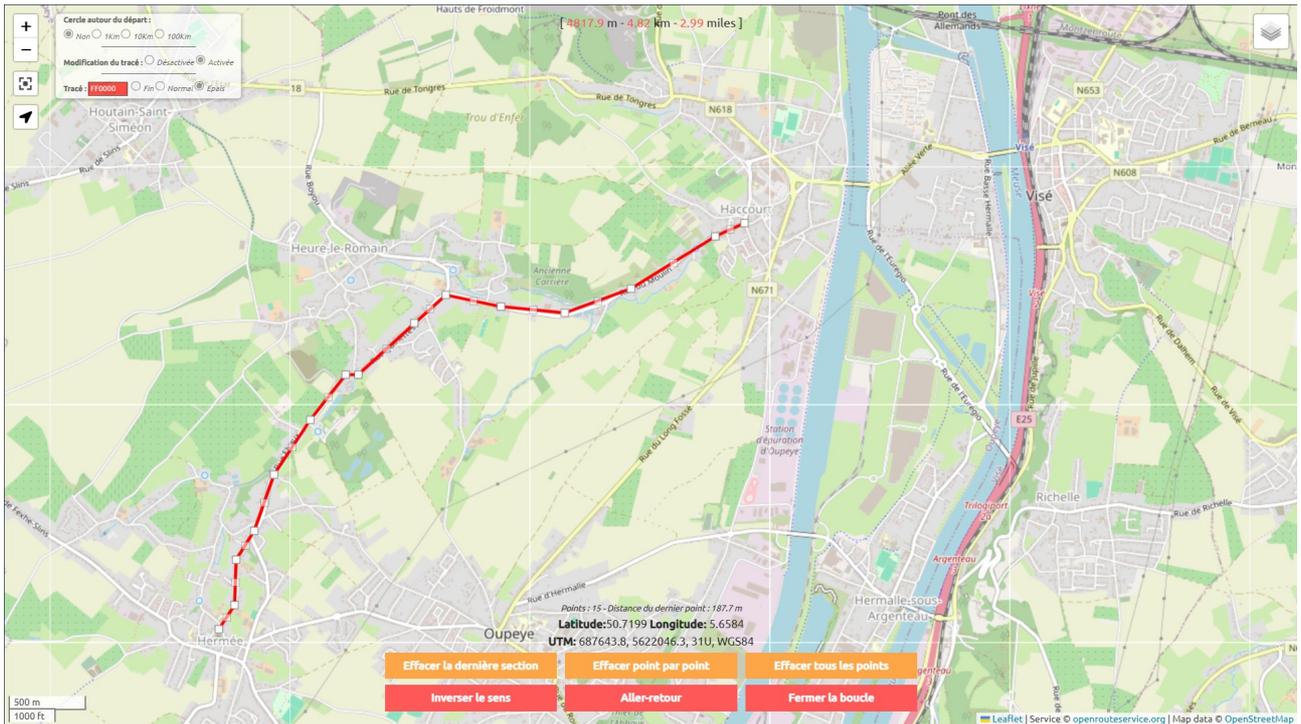
- Vivegnis – Haccourt le long du canal
- Haccourt – Houtain par les Hauts de Froidmont
- Heure – Houtain par l'ancienne voie du tram
- Hermée – Gare de Milmort par la rue Haie-Martin et le chemin de remembrement
- Hermalle : Liaison Ravel canal vers le Ravel Meuse via le centre sportif de Hermalle
- Hermée – Heure/Houtain (et la vallée du Geer) par le chemin de Launis, le Fragnay, vins de Liège et l'ancienne voie du tram

#### 2) Itinéraires à créer et à baliser :

##### **- Haccourt – Heure – Hermée (projet qui ne devrait pas tarder à être bientôt réalisé) :**

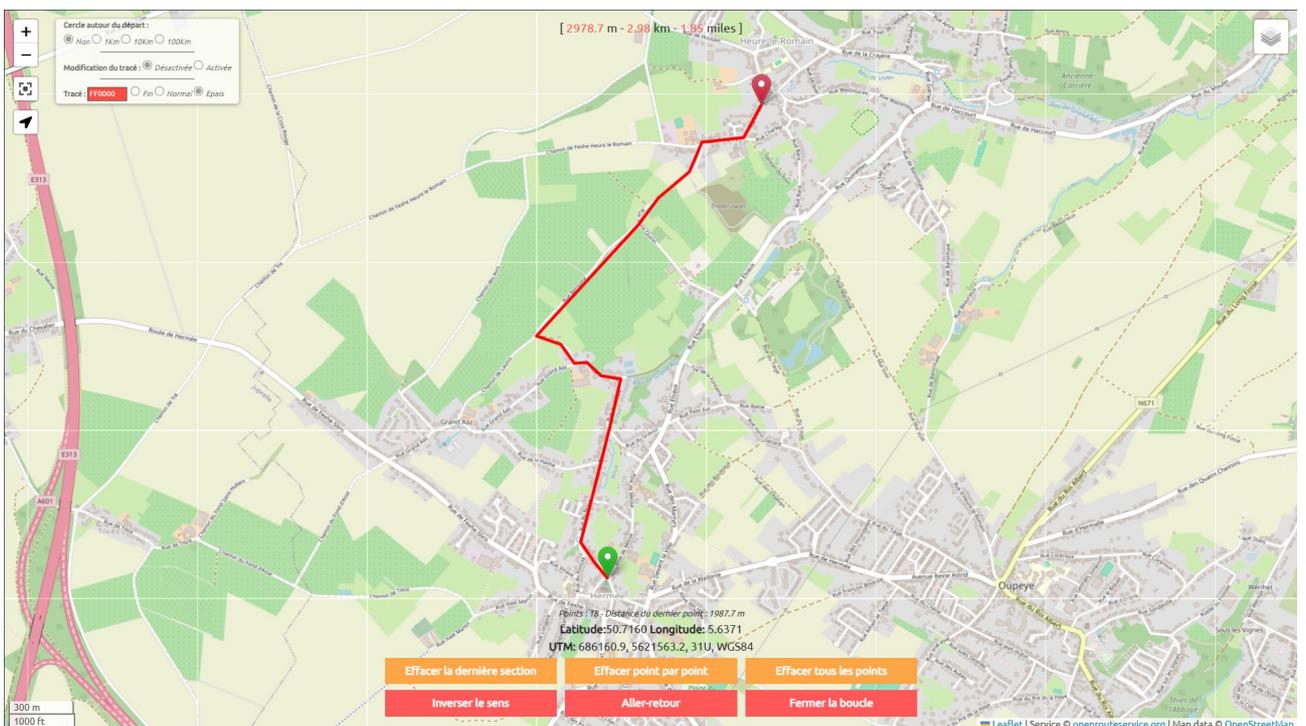
La rue de Haccourt et la rue du moulin doivent être transformées en rues « à vélo » (comme entre Kanne et Maastricht) avec deux bandes rouges de part et d'autre pour les cyclistes et une large bande centrale pour les automobiles. Celles-ci pouvant bien sûr empiéter sur les zones rouges. L'effet est surtout 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. L'itinéraire se prolongera jusqu'à Hermée avec une piste cyclable rue Elvaux

créée grâce à une expropriation en amont du moulin Grenade.



### - Hermée – Heure-le-Romain :

De la Place du Carcan, descendre par la rue du Vieux Mayeur vers la rue du Brou. Arrivé à la pêcherie du Cochène, tourner à gauche et aller jusqu'au chemin de Launis. Prendre celui-ci, tourner ensuite à droite sur le chemin de remembrement (rue Rensotte) jusqu'à la rue St Quirin et rejoindre le centre d'Heure par la rue Charlier et la rue du Fragnay.



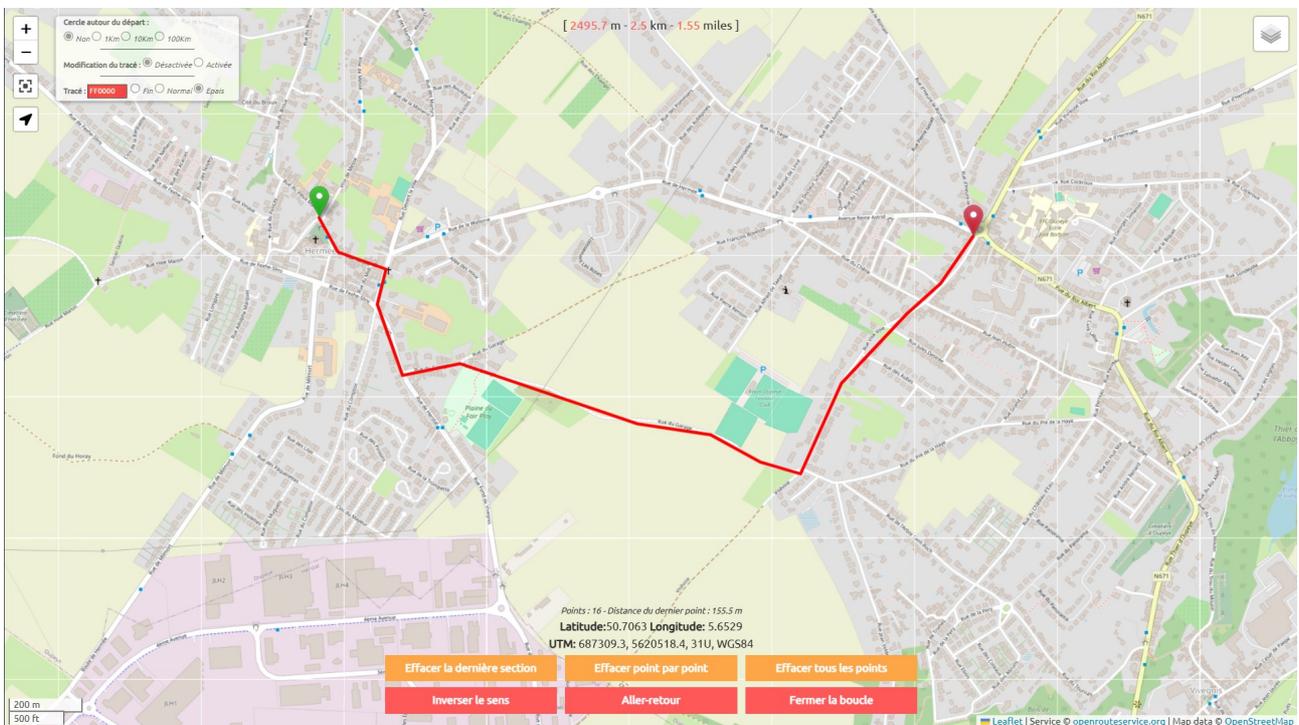
## - Hermée – Oupeye :

a) 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, il faut marquer deux bandes rouges de part et d'autre pour les cyclistes jusqu'aux feux rouges du carrefour de la rue de Herstal. Les mêmes bandes rouges doivent conduire jusqu'à la rue du garage et via les terrains de foot de Hermée et Oupeye pour rejoindre le centre d'Oupeye par la rue du Chêne et la rue Visé-Voie.

Il serait peut-être souhaitable d'aménager les trottoirs rue de Herstal (jusqu'à la rue du garage) en zone piétons/cyclistes comme cela se fait dans beaucoup de villages flamands. Dans ce cas, il conviendrait de prolonger ce dispositif jusqu'aux pistes cyclables des Hauts-Sarts.

b) on peut aussi passer par Petit-Aaz, suivre la rue Henri Gérard, puis la rue du Tiège, pour aboutir dans l'avenue Reine Astrid. Le trajet y est plus apaisé que par l'avenue Reine Astrid.

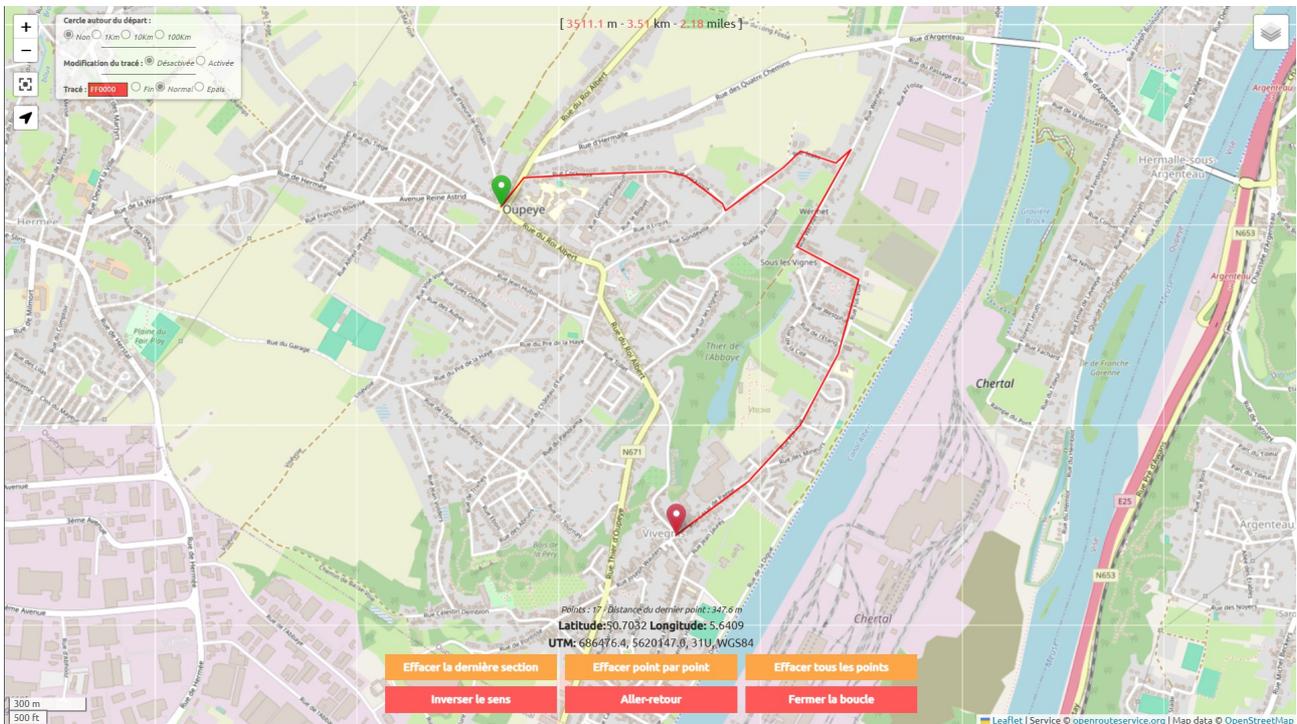
c) il serait aussi très pratique de pouvoir rejoindre Oupeye de la rue du garage à la rue François Bovesse. Ceci nécessiterait la pose d'un revêtement compatible avec l'usage du vélo (dolomie, macadam, béton ...)



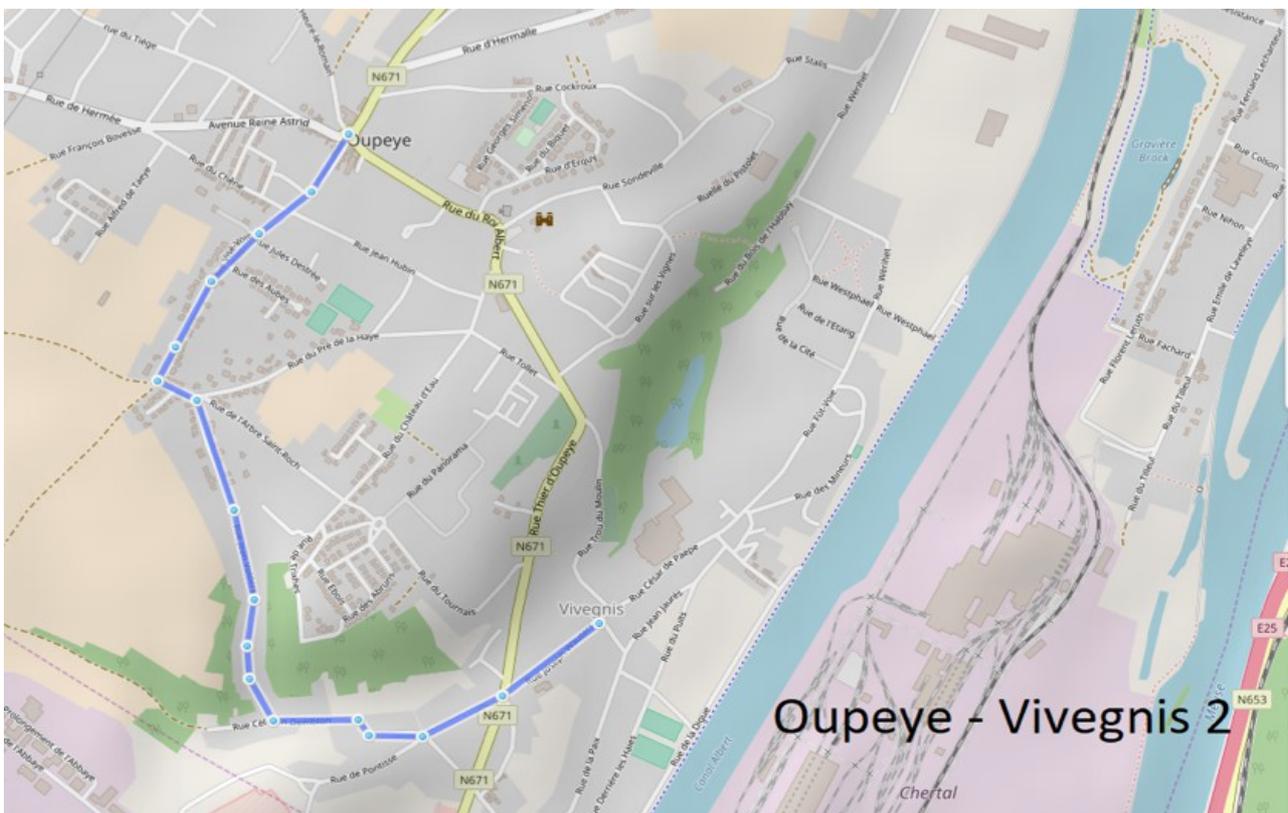
## - Oupeye – Ravel Canal (vers Vivegnis ou Hermalle)

Il y a deux possibilités

a) rejoindre la rue Cockroux, puis la rue Stallis et la rue du Wérihet (Oupeye -Vivegnis 1)

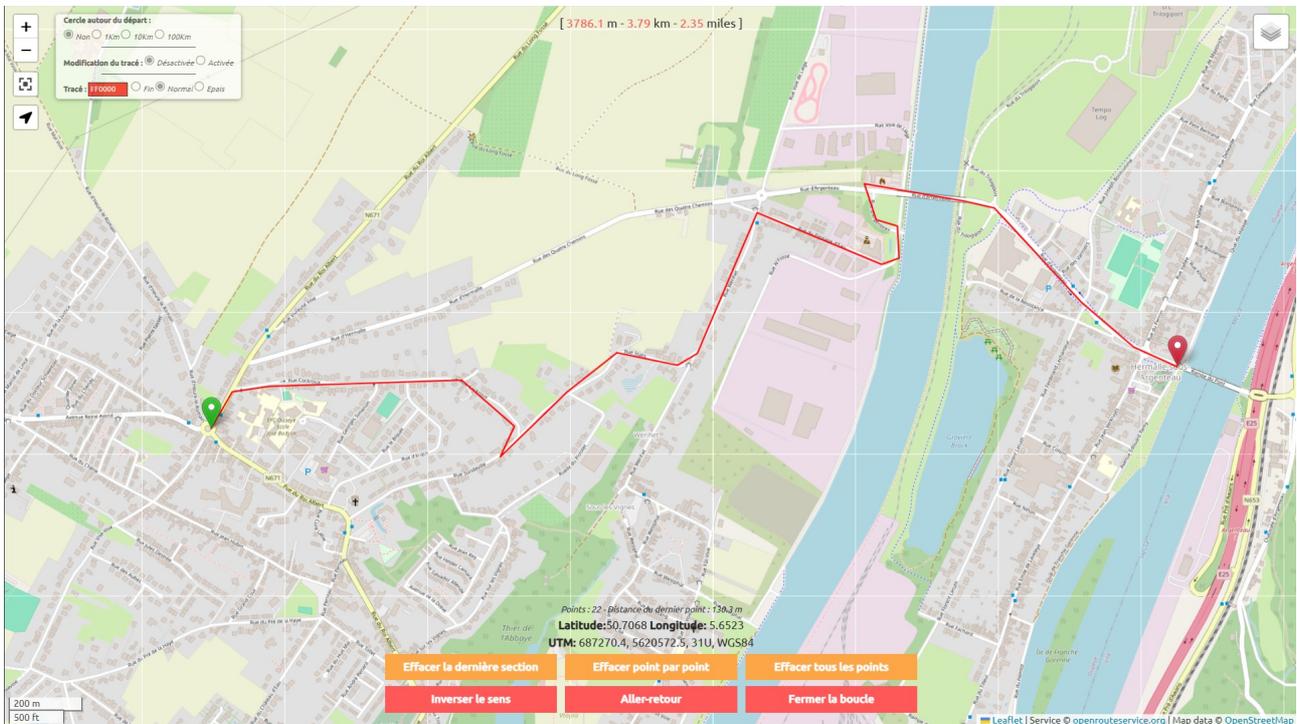


b) par la rue Visé-Voie, rejoindre la rue J. Volders, la rue C. Demblon. Ensuite, soit la rue du Tombeux, soit la rue des anciens combattants. On peut facilement continuer vers Herstal en rejoignant le Ravel canal via les rues Pierre Blanche et Sous-les-Ruelles.



Oupeye - Vivegnis 2

- **Oupeye – Hermalle** : rues Cockroux, Stallis, du Wérihet, rue du passage d'eau (ou carrefour des 4 chemins avec la piste cyclable réalisée), passage du canal sur le trottoir piétons. 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'abaissement de la bordure du trottoir devant la caserne des pompiers afin de tourner à gauche vers le Ravel Canal. Il paraît que des travaux seront réalisés pour faciliter la traversée du pont par les vélos lors du relèvement du pont canal.



## - Oupeye – Hermée - gare de Milmort

A partir de la piste cyclable Voie de Vignis venant d'Oupeye, il faudrait ménager un itinéraire à travers la plaine des sports Jules Absil et la rue de la Trompette et le clos du Mayeur pour rejoindre la route de Milmort. Là, le trottoir devrait être partagé avec les piétons pour rejoindre la gare de Milmort. Il faudrait négocier avec la commune d'Herstal pour obtenir l'aménagement de la traversée de la route de Tilice et la poursuite de la piste cyclable vers et sous le pont de l'autoroute.

