

# Elections communales



*Vous trouverez ici quelques réflexions et propositions de l'association des cyclistes quotidiens. Nous partirons de quelques constats puis listerons quelques actions à mettre en œuvre pour une politique cyclable.*

*Nous présenterons ensuite **deux itinéraires existants à baliser et un itinéraire à créer.***

*Ce document est adressé aux candidats aux élections communales de Bassenge. Nous espérons une prise de position, au nom de votre liste, sur les propositions énumérées ci-après.*

*Merci de nous faire parvenir votre réaction au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre (si possible avant les vacances) au Gracq Basse-Meuse.*

*Les réactions feront l'objet d'un communiqué de presse en septembre.*

*Alain Denis, Vincent Fiume et Bernard Gabriel*

Contacts : [basse-meuse@gracq.org](mailto:basse-meuse@gracq.org)

Bernard Gabriel Rue Joassart, 39 à 4601 Argenteau 0495/780852

## Constat

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 à une intensification du trafic. Cela se marque par exemple sur une attente de plus en plus longue (voire dangereuse) pour que les riverains puissent s'engager sur la route principale.
- Les camions sont de plus en plus nombreux. Cela est dû notamment, en plus du charroi habituel, à des déviations improvisées en conséquence des nombreux embouteillages sur les autoroutes contournant Liège.
- Même les rues retirées des villages sont envahies et squattées par les voitures qui essayent de gagner un peu de temps pour éviter la voie principale qui « bouchonne » régulièrement.
- Les excès de vitesse dans les rues de nos villages sont monnaie courante.

### Nouvelle donne : le vélo électrique

Nous pouvons penser qu'aujourd'hui l'offre de vélos électriques devient suffisante et pourrait permettre de franchir les pentes fortes de notre vallée et / ou de faire des trajets plus longs. C'est une nouvelle donne pour les déplacements dans et aux alentours de Bassenge, car de nombreux bassengeois se déplacent vers des pôles proches (Visé, Liers). Des déplacements se font aussi vers des villages plus proches (Slins, Houtain). Plusieurs villages de Bassenge sont attractifs et attirent des voisins directs, mais actuellement les versants raides de la vallée freinent l'utilisation du vélo entre ces destinations.

Actuellement, des voies cyclables entre ces lieux attractifs sont soit inexistantes, soit peu valorisées.



## Actions à mettre en œuvre

Le vélo n'est pas la seule et unique solution à tous ces problèmes, mais est une des solutions 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.
- 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 (surtout s'il est utilisé pour des trajets « utiles »).
- 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.
- Il est nécessaire de veiller au bon entretien des voies cyclables afin qu'elles ne deviennent pas impraticables pour les usagers.
- 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.

Pour Bassenge, ce que le Gracq Basse-Meuse souhaite le plus actuellement, c'est **la mise en place d'un balisage directionnel et la création d'itinéraires cyclables reliant les villages** et permettant l'accès à diverses activités (écoles, bâtiments culturels, infrastructures sportives...).

Pour les cyclistes, il serait intéressant 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, qu'ils évitent aussi les détours et les côtes qui allongent le temps de déplacement (exemple entre Bassenge et Wonck).

L'objectif à atteindre est que les parents ne craignent plus d'envoyer leurs enfants seuls à vélo. 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 Bassenge, il faut profiter de ce qui existe déjà, comme la Via Jecore entre Tongres et Maastricht et le réseau à points-nœuds de la Province de Liège qui est en train de s'étendre vers les communes d'Oupeye et de Juprelle.

Ce serait bien qu'il y ait au moins un itinéraire par village et des itinéraires reliant les 7 villages entre eux. Ensuite, en ce qui concerne les déplacements intercommunaux, il serait très important de réussir une bonne connexion avec Visé, les Hauts-Sarts, la gare de Milmort et la gare de Liers.

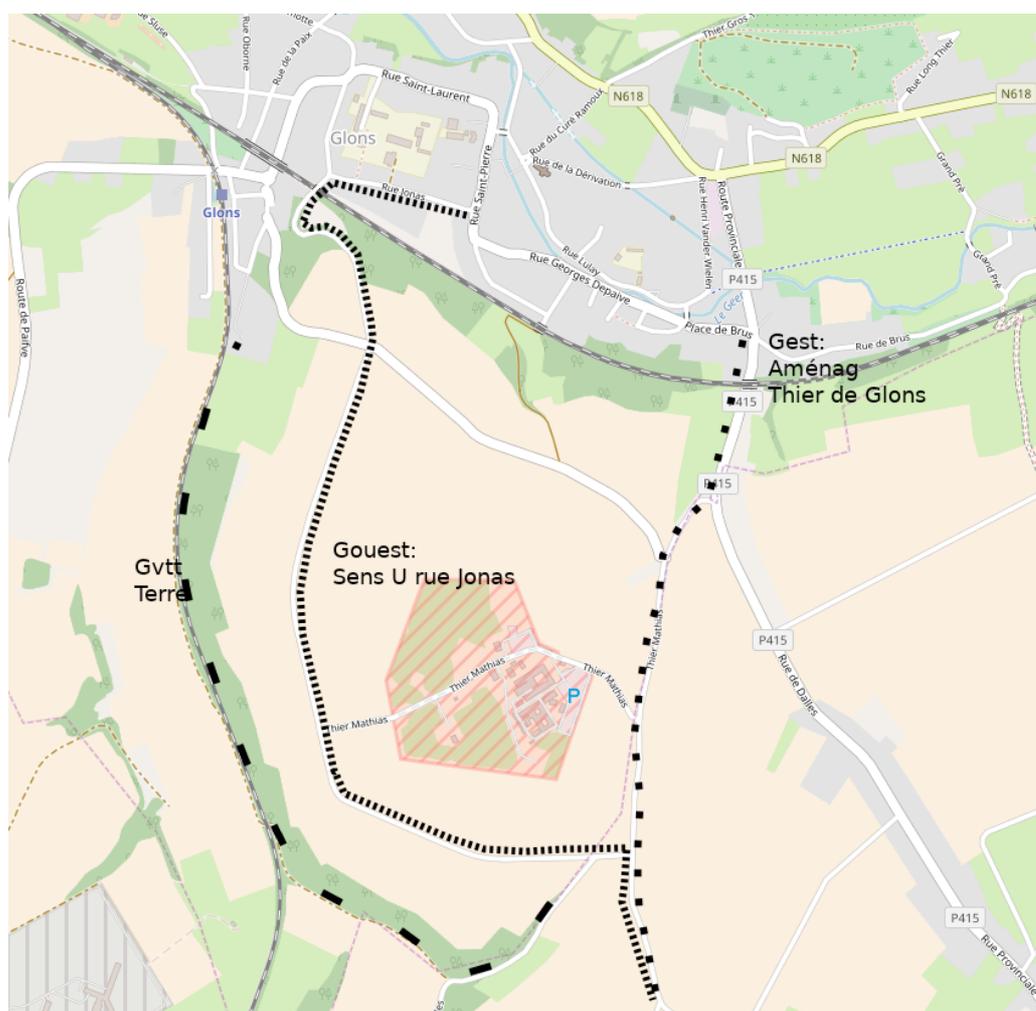
# Propositions concrètes :

## 1) Des itinéraires existants prioritaires à baliser :

Certains parcours existent et ne nécessitent pas obligatoirement de lourds investissements. Beaucoup sont déjà balisés (Via Jecore et réseau à points-nœuds), mais si ces balises demeurent une bonne base pour les connections inter-villages, il reste à indiquer les localités.

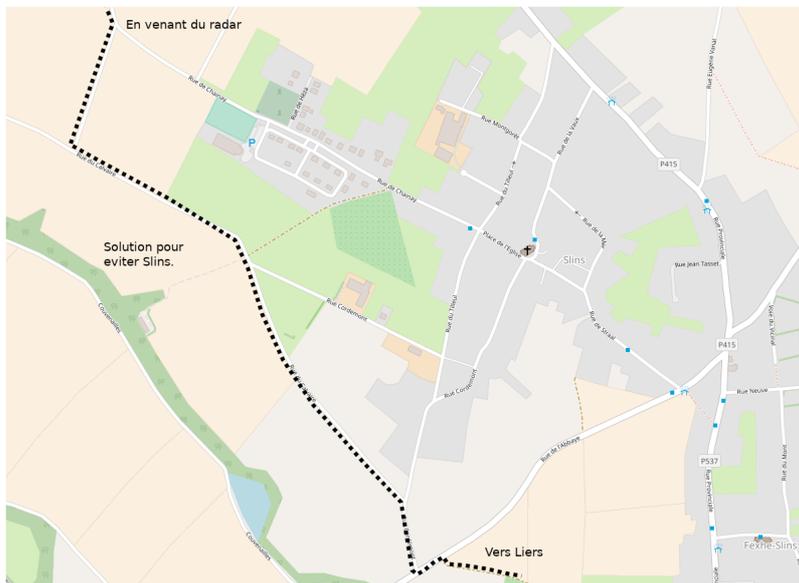
Par exemple **entre Glons et Liers**, il y aurait lieu de préciser les destinations de Fexhe, Glons et Liers. Glons est le plus gros village de notre commune et le potentiel de déplacements est donc très important vers Liers (commerce, hall omnisport, gare, parc industriel des Hauts-Sarts, événements folkloriques...). De là on peut rejoindre le ravel Ligne 31 vers les hauteurs de Liège (Décathlon, zone Cora..) ou redescendre vers la vallée de la Meuse via la liaison ravel de Vottem bien balisée.

Il y a actuellement la possibilité de relier ces destinations par trois voies au départ de Glons : une la plus longue mais en pente douce est en partie en terre (boueuse par temps humide) et deux autres en dur mais en pentes plus fortes. Ces trois possibilités convergent vers un tronc commun un peu au sud du radar. A partir de là, le trajet se poursuit vers le sud par un parcours presque totalement sur des chemins de remembrement où la circulation automobile est très limitée.

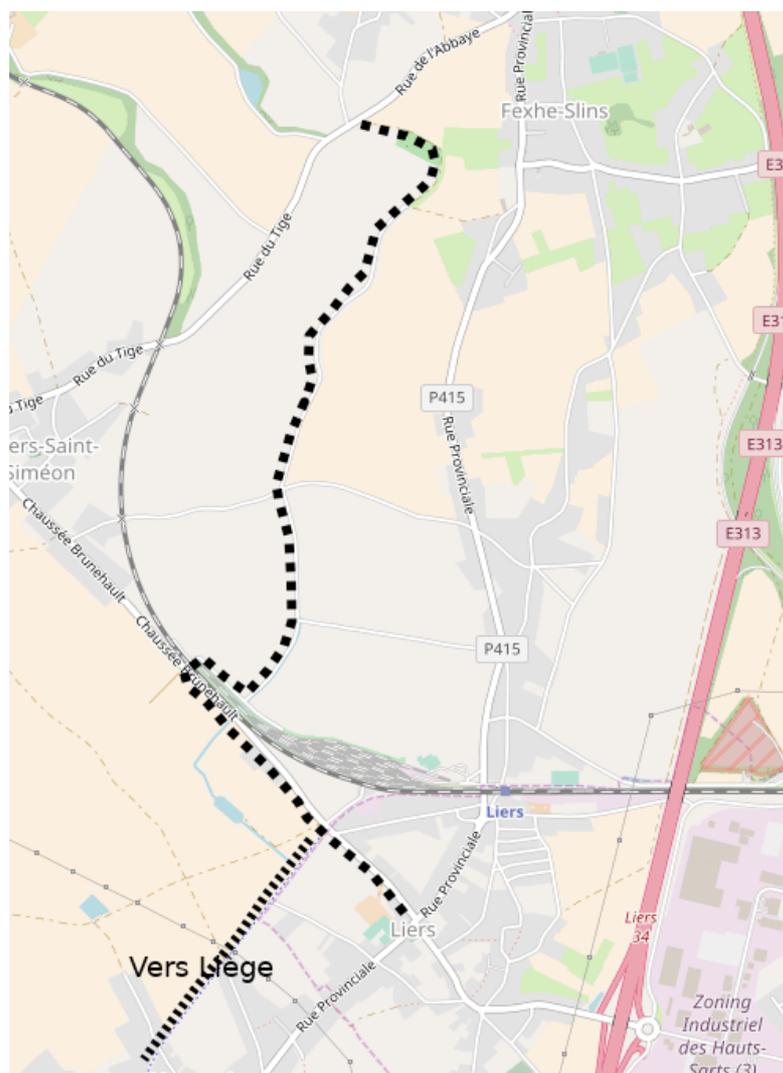


Deux voies pour rejoindre un tronçon commun qui mène à Liers en dur. Chemins de remembrement en béton existants. Un troisième en terre le plus à l'ouest (Fond de Gouvenaille). En pointillé mauve la limite de communes (Bassenge et Juprelle).

Il serait utile de revoir les aménagements du Thier de Glons pour améliorer la sécurité des cyclistes et de permettre de circuler en sens unique dans la rue Jonas pour raccourcir le trajet pour un certain nombre de riverains. Ce trajet se déroule en grande partie sur la commune de Juprelle.



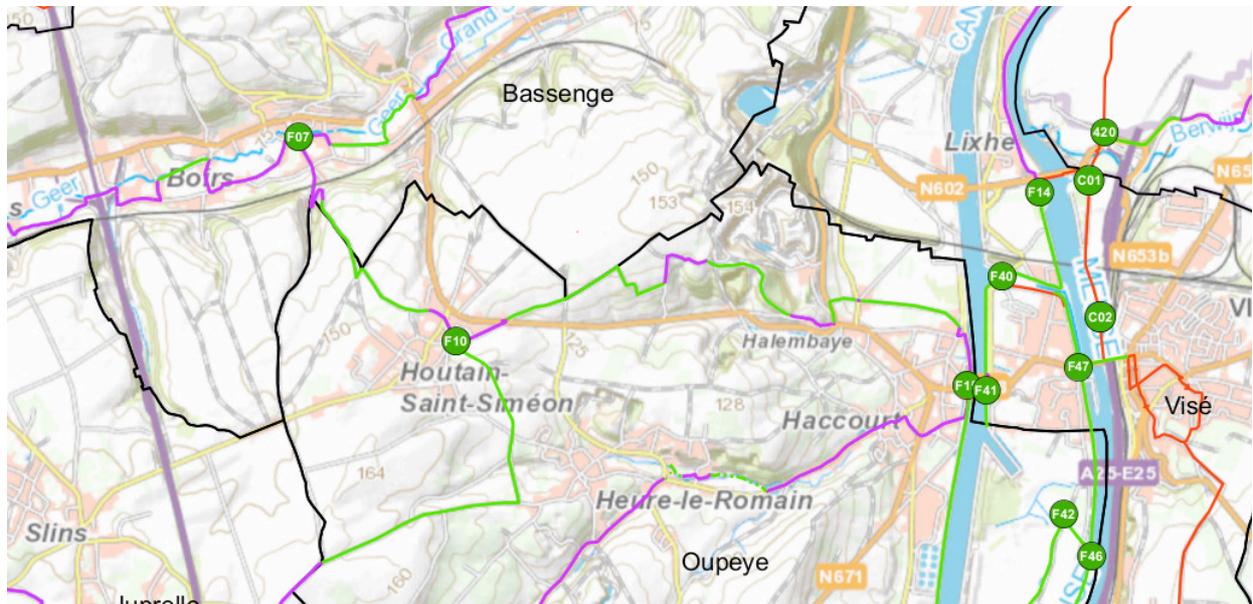
Contournement de Slins par la rue du Calvaire (chemin de remembrement en béton).



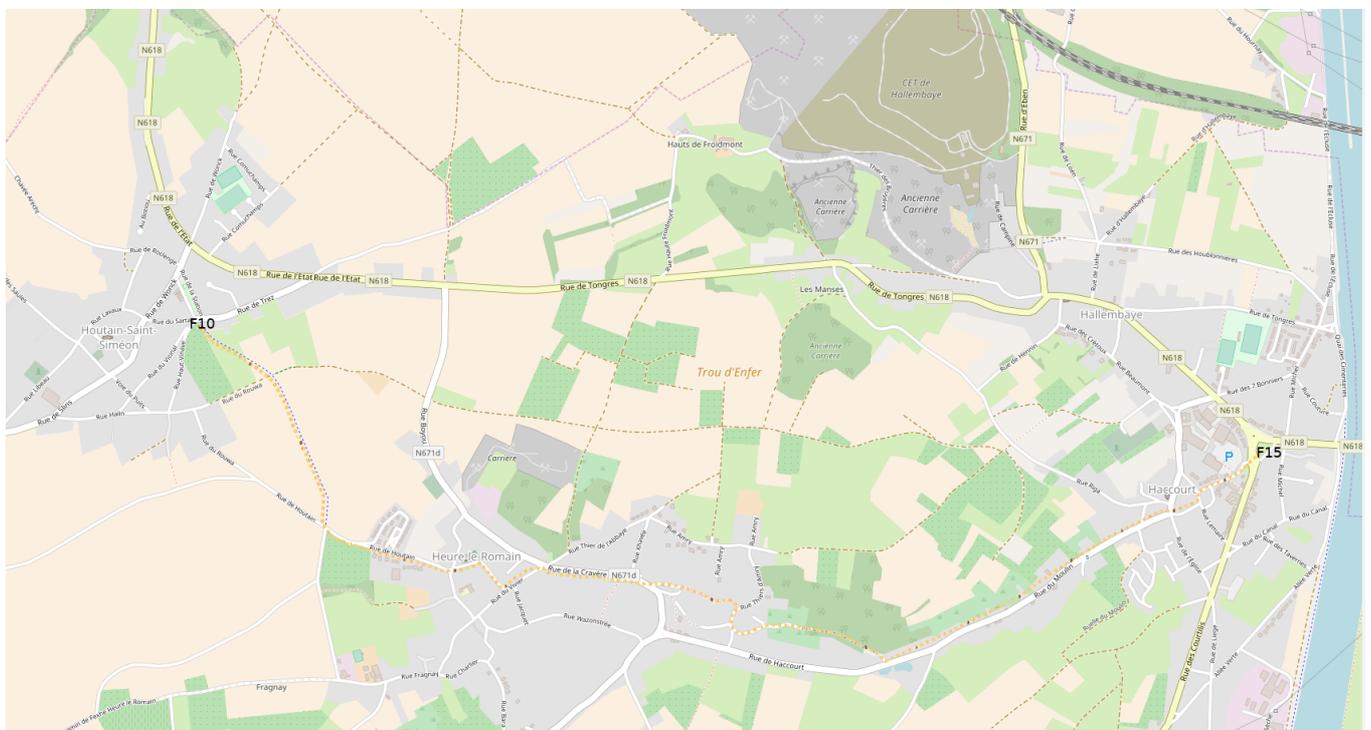
Fin du parcours vers Liers. Chemins de remembrement jusque la chaussée Brunehaut qui n'est pas aménagée pour le vélo. Possibilité pour continuer vers Liège sur un ravel en site propre au contact du passage à niveau. Remarquons aussi la proximité des Hauts-Sarts.

Une autre connection qu'il serait utile de flécher est la liaison **entre Roclenge et Haccourt-Visé**.

Il existe un parcours via la Haute Froidmont et ses points-nœuds (carte ci-dessous), mais ce n'est sans doute pas le parcours le plus intéressant pour le cycliste quotidien.



Nous souhaiterions un balisage via la possibilité cartographiée dans la carte suivante. La connexion à baliser est entièrement sur la commune de Oupeye mais présente un intérêt global pour les 3 communes : Bassenge, Oupeye et Visé.



En pointillé brun clair le lien entre F10 et F15. Ce trajet est en partie en site propre et il y a une bande réservée aux vélos sur les routes. Certaines zones sont boueuses par temps humide.

## Un itinéraire à créer et à baliser :

Ne retenons pour l'instant que cette priorité.

### **Bassenge – Hauts de Froidmont - Visé**

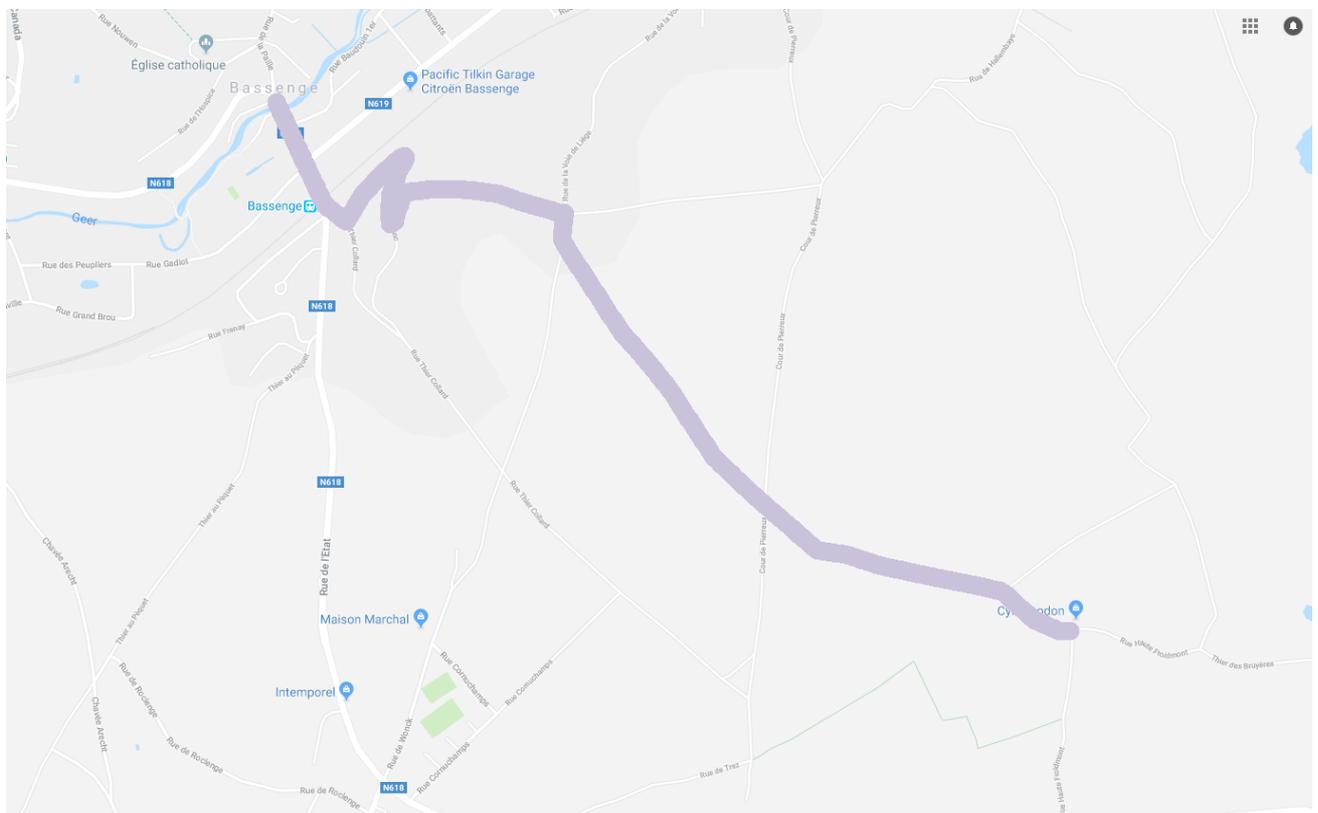
Le potentiel de déplacements à vélo entre le gros village de Bassenge qui occupe une position centrale dans la commune et Visé en traversant la commune de Oupeye sur quelques centaines de mètres est très important dans les deux sens.

Les freins actuels sont évidents : la route actuelle (par la nationale) n'est pas directe, présente une forte côte (rue royale) dans les deux sens et ne sécurise pas les cyclistes car il n'y a pas d'aménagements pour séparer le vélo de la circulation qui de plus peut circuler à 90 km/h (et ce compris l'important trafic de camions).

Il existe déjà un tronçon cyclable en site propre qui démarre de Hauts de Froidmont (HDF) vers Visé.

Il y a moyen de compléter ce réseau par le Thier Collard en aménageant un sentier de terre en « dur ». Par la rue du Thier Collard, il y a deux courbes (presque en épingle à cheveux) ce qui permet à la fois de diminuer la pente mais aussi d'empêcher les vélos de dévaler à grande vitesse en venant de HDF. La longueur du tronçon à construire est de moins de 2,5 km.

Il serait idéal de réaliser l'aménagement en dur en permettant de ne pas mélanger les piétons et les cyclistes. En effet, cette zone est fortement appréciée et utilisée par les randonneurs pédestres.



Liaison à créer entre Bassenge et HDF. Actuellement la jonction est existante sous forme de chemin de terre. Il y aurait moins de 2,5 km à aménager au-delà de la rue Th Collard.



performances sportives particulières. Cela devient très intéressant surtout si l'on considère les difficultés de circulation et de parkings qui s'amplifient chaque mois.

Les trois communes directement concernées ont à y gagner et il serait probablement envisageable de bénéficier de subsides supra communaux pour financer l'investissement. Les retombées d'un tel investissement sont nombreuses mais parfois indirectes : économique, environnement, cadre de vie, santé, pouvoir d'achat...

### **Remarque finale :**

Le progrès en mobilité douce ne peut pas se concevoir uniquement dans les frontières de la commune. Le développement ne peut être optimal sans les nombreux échanges entre les communes (travail, commerces, cultures, sports...).

Dans notre sujet nous avons un parfait exemple que la mise en œuvre d'une meilleure mobilité douce doit s'entreprendre en collaboration avec plusieurs communes. Elles ont toutes à y gagner et les dépenses à consentir seront profitables pour tous, que ce soit en qualité du cadre de vie, en pouvoir d'achat et en développement économique.

Merci pour votre attention,

Alain, Vincent et Bernard



Point-nœud N°10 à Houtain.

Ce réseau ne concerne guère que le vélotourisme...