



## Le Gracq demande une vraie politique cyclable

En introduction, nous aimerions signaler que les enjeux vont au-delà du développement du vélo. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable...

Evidemment, il faudra se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers seront nécessaires pour augmenter la pratique du vélo sur Visé.

Dans les pages suivantes, vous trouverez quelques points auxquels nous avons pensé pour Visé :

- 1) L'importance de poursuivre une politique en faveur du vélo, ancrée sur la planification et la concertation
- 2) La sensibilisation du public par une bonne information et éducation
- 3) La mise en place d'infrastructures cyclistes
- 4) Des mesures favorisant l'usage du vélo

## 1) Une politique pro-vélo, ancrée dans les processus de planification et de concertation

Le Gracq se réjouit de l'étude en cours pour un **plan communal de mobilité** qui concerne Visé. Il se réjouit aussi d'être associé au processus et souhaite évidemment que ce futur plan ne reste pas dans les tiroirs !

Ce plan devrait mettre en avant deux projets qui nous tiennent à coeur:

- Faire de la rue commerçante (rue du Collège et rue Haute) un vrai semi-piétonnier et mettre le boulevard des Arquebusiers à double sens. On devrait pouvoir circuler agréablement à vélo dans la rue commerçante. Le minimum serait d'y réduire le trafic automobile de transit...
- Sécuriser pour les cyclistes l'axe Haccourt-Berneau. Visé dispose de beaux tronçons cyclables le long des cours d'eau (axe nord-sud), mais il manque des jonctions avec un axe est-ouest. Il s'agit notamment d'avoir une réelle piste cyclable sur le pont. Il avait été envisagé d'élargir le trottoir du côté Sud et d'en faire un ravel où piétons et cyclistes pourraient circuler. Pourquoi l'idée a-t-elle été abandonnée?



En 2000, l'idée d'une mobilité douce au centre de Visé était dans l'air...

Nous souhaiterions qu'une personne du service mobilité de la commune soit plus particulièrement affectée au développement du vélo, en coordination avec les autres services (police, travaux, urbanisme, aménagement du territoire, finances et enseignement). Grâce à cette **personne ressource**, le vélo devrait être systématiquement pris en compte dans les projets développés par la ville.

Ce coordinateur-vélo devrait être particulièrement attentif à l'**entretien des infrastructures existantes**.

Ceci concerne l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...) et la réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...).

Nous insistons sur l'entretien des ravel en périodes automnale et hivernale.

Il implique aussi la surveillance du balisage et des parkings.

L'idéal serait d'avoir une **commission vélo** qui rassemblerait tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur Vélo, représentants de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...). Actuellement, nous rencontrons l'échevinat de la mobilité au moins une fois par an, mais il nous semble que ce serait plus efficace d'avoir une véritable commission vélo avec plus d'acteurs autour de la table.

**La police** nous semble un partenaire indispensable dans cette commission. Elle joue un rôle essentiel dans la sécurité des cyclistes en étant attentive aux excès de vitesse, au stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables, aux dépassements dangereux, aux refus de priorité, à l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes, aux vols de vélos, à la conduite sous influence...

NB: Il va de soi que le coordinateur-vélo devrait être formé pour sa tâche et qu'il devrait disposer des moyens nécessaires!

## 2) Sensibilisation au développement du vélo

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout à la voiture » et la commune de Visé est déjà bien fournie en voie cyclable. Mais malheureusement, peu de gens font le pas de se déplacer à vélo.

Pour favoriser l'usage du vélo, il faudrait des campagnes de sensibilisations qui mettraient notamment en avant les nombreux avantages du vélo.

Plusieurs **actions concrètes** pourraient être mises en place : la mise en selle des citoyens lors de balades d'apprentissage organisées, la diffusion d'informations sur les itinéraires et services vélo (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants toutes-boîtes, le site internet de la commune, etc.

Le Gracq croit beaucoup au **travail d'éducation** à mener dès l'école primaire.

Il faudrait encourager toutes les écoles de l'entité à faire passer le **Brevet cycliste**. Celui-ci enseigne aux élèves de 5<sup>e</sup> primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

La journée de remise du brevet pourrait être l'occasion d'organiser un événement autour du vélo au sein de la commune.

Afin de donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo ;
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).



**En tant qu'employeurs, la commune peut aussi montrer l'exemple** : octroi d'une indemnité vélo à son personnel (0,23 €/km), mise à disposition de vélos de service, de vestiaires et de douches, de parkings sécurisés, participation au programme *Bike to Work*...

L'octroi de **primes pour encourager l'achat de vélo à assistance électrique**, une mesure déjà mise en œuvre dans plusieurs communes en Wallonie et à Bruxelles, est également un bon moyen de promouvoir le vélo.

### 3) Mise en place d'aménagements cyclables

Pour augmenter la pratique du vélo, il est clair qu'il faut davantage d'infrastructures. Même si Visé est déjà bien fourni en ravers, il reste notamment la problématique du pont. La bande suggérée est vraiment insuffisante, d'autant plus qu'il y a de nombreuses crevasses. Même si l'axe Haccourt-Berneau est d'une compétence régionale, la commune devrait interpeller ce niveau pour qu'on puisse enfin envisager de passer ce couloir de manière plus sécurisée.



Par ailleurs, on attend toujours la réalisation d'une voie cyclable du pont d'Argenteau vers Cheratte-bas.



## 4) Des mesures facilitant l'usage du vélo

### a) Les sens uniques limités

Pour rappel, un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens**

- **quand la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h ;**
- **quand la largeur libre de la chaussée est d'au moins 3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **quand aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).



Dans la région, les communes de Herstal et de Liège n'ont pas traîné pour installer des SULs.

A Visé par contre, il y a une grosse réticence que nous avons du mal à comprendre. Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SUL ne présentent pas de danger particulier. La **sécurité est** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cyclistes et automobilistes adaptent leur comportement. Par ailleurs, il s'agit d'une mesure à faible coût et le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

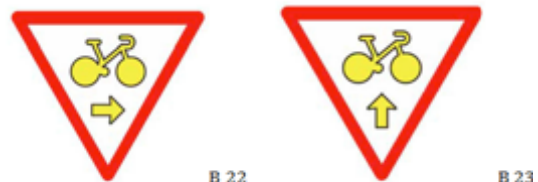
Pour le Gracq Basse-Meuse, presque toutes les rues à sens unique de Cheratte-bas et du centre de Visé devraient être mises en SULs. Le meilleur moyen pour assurer la sécurité est d'ailleurs de généraliser le principe des SULs.

Si la disposition des lieux le justifie, un aménagement tel qu'un marquage au sol pourra être établi dans les entrées, les sorties ou les courbes de la rue.

Plus d'infos sur le SUL sur le lien suivant: [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf)

### b) Le "cédez-le-passage" aux feux

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit) à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



Le placement de B22 et B23 aux feux représente un **gain de temps** pour les cyclistes souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile. C'est aussi un gain **d'énergie** et **de sécurité** (le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules).

Les évaluations à l'étranger et à Bruxelles où la mesure est obligatoire depuis 2016 démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

A Visé, c'est surtout au feu rouge de la rue du pont qu'il serait intéressant de placer des plaques B22:

Rue du pont pour permettre de tourner à droite vers la rue des Récollets et rue des francs arquebusiers pour tourner à droite vers le pont.

Lien pour en savoir plus: [gracq.org/sites/default/files/2014\\_spw\\_b22\\_b23\\_criteres.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf)

## c) La mise en place de zones 30

La mise en place de zones à 30 km/h augmente la sécurité. En conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes.. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.

Les avantages des zones 30 sont nombreux:

- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité et pour le citoyen. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par un centre urbain convivial et apaisé.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements : des « effets de porte » bien conçus, une signalisation claire et une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants.

Voyez le dossier « Ville 30 » du GRACQ : [http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier\\_ville30.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf)

## d) La mise en place de parkings pour cyclistes

51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

La mise en place de parkings réduit le **nombre de vols et d'actes de vandalisme, améliore l'accessibilité à vélo** et contribue au **transfert modal**.

Si Visé est relativement bien fourni en la matière près des voiries, la commune devrait y penser pour les futures réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques comme dans les cours d'écoles, les centres sportifs et culturels, aux points d'intermodalité, aux lieux de culte...

Un parking vélo doit être solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement. Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...).

Pour en savoir plus – Le stationnement vélo (SPW) : [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf)

Les installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :

[http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_intermodalite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf)

## e) Un balisage adapté

La commune de Visé dispose déjà d'un bon dispositif, tant pour le vélotourisme (balades thématiques, points-noeuds et "La Meuse à vélo") que pour le cyclisme au quotidien (liaison vers les villages de Richelle et St-Remy). Il resterait à baliser du côté de Cheratte et de Lixhe-Lanaye pour renvoyer vers les ravel.