



CONSTATS :

- Une attention toujours plus intense du public vis-à-vis de l'environnement et de la santé.
- Une attention faible sur la mobilité douce en raison de l'absence d'infrastructures favorables et de prise en compte dans les nouveaux projets
- Une congestion du trafic rendant les réseaux (surtout le réseau routier principal) toujours plus dangereux.
- Une dégradation progressive des chemins agricoles, en raison essentiellement de la taille des charrois agricoles, et une dégradation des voiries communales due surtout au transit des camions cherchant à éviter (depuis le 01.04/16) la taxation des voiries prov. et nat.
- De fréquentes déviations suite à des incidents importants sur les routes & autoroutes, tels que des accidents ou des travaux prolongés.
- Une sécurité routière problématique dans la traversée de plusieurs villages, en raison de la vitesse excessive et du manque de trottoirs.
- Des trajets de nombreux véhicules orientés par les systèmes de navigation (souvent le

plus court), trajets pas toujours les plus sécurisés.

Les enjeux de ce memorandum vont au-delà du développement du vélo : il s'agit de positionner la commune sur des thèmes tels que :

- la **mobilité durable, la mobilité douce,**
- 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 la commune de Herve ait une vision claire sur ces enjeux : **une politique cycliste volontariste est nécessaire** et constitue un des axes prioritaires pour progresser vers un mode de fonctionnement durable et respectueux de l'environnement.

Vous trouverez dans ce memorandum quelques points qui doivent permettre à la commune une réelle **prise de conscience en faveur du développement du vélo** :

- 1) La mise en place d'une **POLITIQUE** en faveur du VELO, ancrée sur la planification et la concertation
..... P3
- 2) La **SENSIBILISATION** du public par une bonne information et éducation
..... P5
- 3) La mise en place d'**INFRASTRUCTURES** cyclistes
..... P7
- 4) Des **MESURES FAVORISANT** l'usage du vélo
..... P15

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

Le vélo n'est pas la seule et unique solution aux problèmes grandissants de Mobilité, mais est une des solutions à mettre en œuvre 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. L'espace public doit également servir à marcher, à se rencontrer, se relaxer, se déplacer à pieds ou à vélo, en chaise roulante, ou avec un landau, une poussette, ...

PCM, Plan Communal de Mobilité – PICM, Plan InterCommunal de Mobilité :

il y a urgence à définir une vue long terme

A l'image de plusieurs communes voisines qui s'y sont lancées il y a quelques années, <http://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=179717.90495960126,303017.2635700084,123050.04591293074,176640.58288368117#SHARE=70CCABFE227A018CE053D0AFA49DED7B>, la commune de Herve devrait bientôt se doter d'un PCM : <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/plans-communaux-et-intercommunaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html>

Le PCM est un document d'**orientation de l'organisation et de la gestion de la mobilité** à l'échelle de la commune ; il propose un plan d'actions à court et moyen termes ; il constitue une dynamique d'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux.

Le PCM permet de participer avec un maximum de succès aux **programmes de subsidiation** proposés par les pouvoirs provinciaux ou régionaux, lors de la réalisation de projets d'infrastructures destinés à **améliorer la mobilité ainsi que la sécurité** de tous les usagers ; il montre en outre la bonne direction pour **encourager l'intermodalité**, tout en donnant priorité à la mobilité douce.

NB: l'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

A l'image des communes de Visé/Oupeye/Bassenge, où un PICM a été réalisé en 2002, on peut facilement percevoir l'intérêt pour Herve d'une **démarche PICM avec les communes de Soumagne, Thimister Clermont et Aubel**, surtout dans le cadre d'un 'partage' cohérent de la L38.

Dans le cadre du PCM, en vue de promouvoir une réelle politique pro-vélo, l'animation et le suivi du projet est confié à un **coordonnateur-vélo**, personne-ressource faisant partie d'un des services de la commune (mobilité de préférence), qui se coordonne bien entendu avec les autres services communaux (travaux, urbanisme, aménagement du territoire, finances, enseignement).

Grâce à ce coordonnateur-vélo, **le cycle est systématiquement pris en compte dans les projets** développés par la ville; cette personne est à l'initiative de réunions de groupe de travail (**commission vélo**) qui rassemble tous les acteurs autour de la table : représentants des cyclistes, de la police, des services communaux concernés (principalement la mobilité, l'enseignement et les travaux), du milieu scolaire (écoles secondaires et primaires), du SPW (Ravel), de l'IBSR, et d'autres décideurs utiles ...

La police nous semble également un partenaire indispensable dans ce groupe de travail : 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, ...

Le **coordonnateur-vélo** est aussi particulièrement attentif à **l'entretien des infrastructures existantes** : tant l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement), que la réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage, ...). Nous insistons sur l'entretien du réseau Ravel, surtout en périodes automnale et hivernale ; il implique aussi la surveillance du balisage et des parkings.

Dans ce contexte, il va de soi que **le coordonnateur-vélo est formé** pour sa tâche et qu'il dispose pour sa fonction des **moyens de fonctionnement adéquats**.

2) Sensibilisation au développement du vélo

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du 'Tout à la Voiture', et souhaitent que la **priorité soit dorénavant donnée à l'USAGER FAIBLE**, qu'il s'agisse du piéton, du cycliste ou de la personne à mobilité réduite (PMR).

La commune de Herve dispose d'un bel atout avec la **Ligne 38**, qui vient d'être asphaltée sur un nouveau tronçon (entre Battice-quartier du Chesseroux et Melen).

Actuellement, peu de gens font le pas de se déplacer à vélo au quotidien. Moyennant la poursuite de l'aménagement de l'assiette disponible, et moyennant une réglementation à mettre en place, cette épine dorsale qu'est la L38 pourrait être beaucoup plus fréquentée, notamment pour :

- encourager la mobilité douce en général,
- encourager la mobilité dans le cadre des déplacements scolaires, principalement au niveau des 3 écoles secondaires du CES : tant pour les étudiants venant de l'est (Battice, Thimister-Clermont, Froidthier, Aubel...) que de l'ouest (Melen, Soumagne, Retinne, Fléron).

Favoriser l'usage du vélo, notamment dans le cadre de la L38, nécessite des **campagnes de sensibilisation** qui mettent en avant les nombreux avantages du cycle ; plusieurs **actions concrètes** pourraient être mises en place :

- la mise en selle des citoyens lors de balades d'apprentissage organisées,
- des formations, telles qu'organisées par Pro Vélo à Liège : www.provelo.org/fr/page/liege-mercredi-du-velo
- différents points de location de cycles,
- l'orientation des futurs cyclistes VAE (Vélo à Assistance Electrique) vers des ventes d'occasions telles que les déstockages (Pro Vélo à Liège : www.provelo.org/fr/page/destockage-liege)
- la diffusion d'informations sur les itinéraires et services vélo (cartes cyclables),
- la mise à disposition sur le site de la commune d'un 'espace citoyen' lui permettant de signaler au service Mobilité tout élément utile relatif à la mobilité douce,
- une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants toutes-boîtes,
- internet : les sites de la commune, de l'office du tourisme, du Gracq, ...
- les panneaux LED de la ville,
- des interventions ciblées du coordonnateur-vélo lors de la semaine de la Mobilité,
- des événements solidaires dans le style du Solidarity Byke à Liège : www.provelo.org/fr/page/pedaler-pour-lutter-contre-la-pauvrete
- la mise à disposition de VAE.

A l'image d'autres communes de notre plateau et de certaines écoles de la commune ayant déjà lancé le projet, le Gracq propose son assistance dans le cadre d'un **travail d'éducation** à mener **dès l'école primaire** :

- les enfants de 4ème suivent une **journée-vélo** au cours de laquelle une balade est organisée pour ceux qui savent rouler à vélo (test à passer), tandis que les autres apprennent à rouler;
- en 5ème, toutes les écoles de l'entité sont encouragées à faire passer le **brevet cycliste** :

- celui-ci enseigne aux élèves les **bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**
- cet apprentissage allie **théorie** (code de la route, comportement...) et **pratique** (évolution dans la circulation, ...);



- la journée de remise du brevet peut être l'occasion d'organiser au sein des villages de la commune un **événement autour du vélo**;
- afin de donner une suite au brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre, si possible avec l'appui des **associations de parents** :
 - ✓ un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin des écoles;
 - ✓ l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo;
 - ✓ l'organisation de **ramassages scolaires à vélo**, selon un parcours et un horaire précis (vélobus) : groupe optimal de 10-15 cyclistes, encadré soit par un bénévole, soit par un membre du personnel communal (voir couverture assurance via les écoles ...)

En tant qu'employeur, la commune peut montrer l'exemple :

- octroi à son personnel, pour le chemin du travail d'une **indemnité vélo** (actuellement : 0,23 €/km),
- mise à disposition via l'entreprise, de vélos de service, de vestiaires et douches, de parkings sécurisés, ...
- participation au programme d'accompagnement "*Bike to Work*" :
<https://www.biketowork.be/fr/employeurs>

Pour aider le citoyen dans l'achat d'un cycle, la commune peut aussi octroyer (ou encourager les entreprises à octroyer) une **prime pour l'achat de VAE** ; exemple de prime communale à Wanze :
<https://www.wanze.be/commune/services-communaux/mobilite/prime-velo-electrique>

Une mesure déjà mise en œuvre avec beaucoup de succès dans plusieurs communes en Wallonie, et à Bruxelles ; à Liège notamment, le vélo est gratuit durant un essai de 3 mois pour l'utilisateur, tout cela géré par Pro Vélo ...

En savoir plus sur le VAE : <http://www.ecoconso.be/fr/content/quand-le-velo-se-fait-electrique-0>

3) Mise en place d'aménagements cyclables

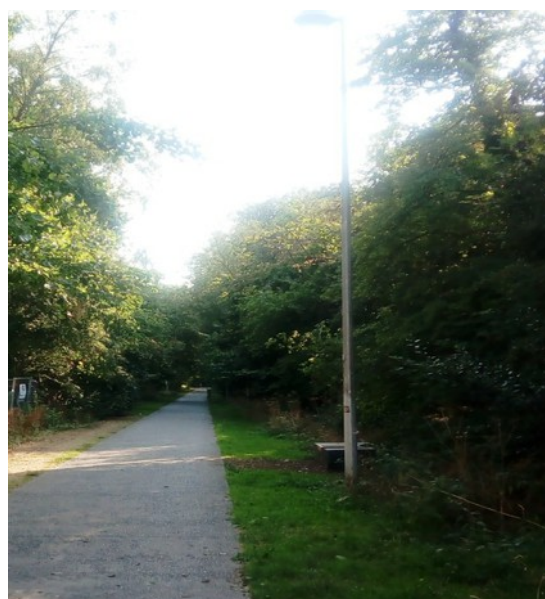
Encourager le développement du vélo passe par le **développement d'un réseau cyclable local, sécurisé et clairement signalé**, en alternative à la voiture ; il est clair qu'il faut **davantage d'infrastructures**, en vue d'améliorer la pratique régulière du vélo.

Il devient vital de prendre systématiquement en compte le cycliste et la mobilité douce en général, dès la conception, la réalisation et le réaménagement des rues et des routes, de l'espace public en général.

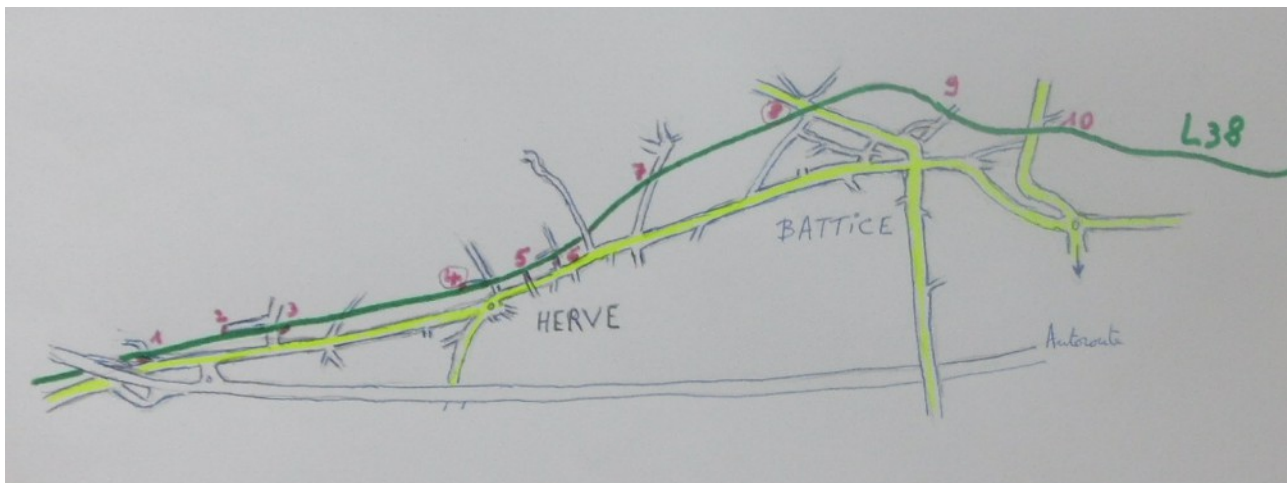
Le réseau Ravel existant, une belle opportunité pour devenir notre axe principal ...

On peut se réjouir de l'asphaltage récent d'un tronçon complémentaire de la Ligne 38, qui permet maintenant de rouler à vélo dans de bonnes conditions entre Fléron et Battice, dans le respect bien sûr des autres usagers, qu'ils soient piétons, PMR, cavaliers...

Un **éclairage public**, principalement de la partie urbaine du trajet, devrait y être envisagé, à l'image de certains tronçons existants, notamment à hauteur de Soumagne :



En vue de poursuivre le développement et d'améliorer l'infrastructure orientée vers le vélo, il paraît tout aussi important de favoriser les **accès transversaux à cette L38**, venant des quartiers et villages longeant celle-ci. Page suivante, vous trouverez 10 accès à la Ligne 38 quand on traverse Herve. Certains accès sont déjà opérationnels, d'autres devraient être améliorés, d'autres encore devront être mis en place en concertation tant avec les communes voisines qu'avec le SPW, direction du Ravel, ... :

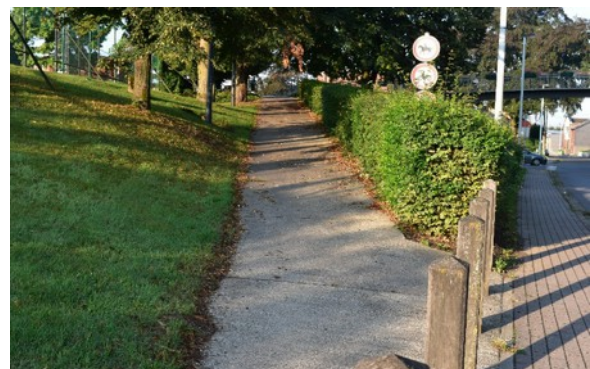


- 1 = rue Labouxhe
- 2 = rue Haute
- 3 = rue Sonkeu
- 4 = rue Noblehay (aménagement à prévoir)
- 5 = Passerelle vers le stade
- 6 = Maison du Tourisme
- 7 = Rue de Charneux
- 8 = Rue de Maastricht (aménagement à prévoir Aux Hayes)
- 9 = Route de la résistance
- 10 = Fort de Barchon

Photos de l'accès n°5 :



Passerelle surplombant la N3, entre la L38 et la piscine, le stade, les commerces ...





Fin de la passerelle, direction piscine, ne manque-t-il pas une signalisation vélo au sol ?

Accès à la passerelle, à partir de la rue des Martyrs



Accès à la L38, proche de la rue de Noblehay, ne manque-t-il pas une indication plus précise pour les cyclistes ...



Accès à la L38, venant de la rue des Martyrs, proche du Delhaize, accès à rendre plus praticable et plus visible ... ?



Entre Herve et Mélen, accès possible près de la station d'essence (propriété du site ?)

N3, à rendre plus praticable ... ?



Toujours à Mélen : petit chemin accessible vers la



Entre Melen et Micheroux, accès vers la N3, à rendre plus praticable ... ?



Liaison possible vers Labouxhe, accès à rendre plus praticable ... ?



Un peu plus loin, près du magasin 'Zeeman', accès à améliorer ... (propriété ?)



Chesseroux (Battice) : croisement route de Maastricht, site à mieux sécuriser ...



Carrefour important et dangereux près du Fort de Battice, site à mieux sécuriser ...



Battice : accès possible vers le Clos du Mayeur, accès à rendre praticable ...



Battice, accès possible à une ancienne voie qui surplombe la bretelle d'autoroute, route à rendre à nouveau praticable ... ?



Thimister, accès vers rue de la Station, accès à rendre plus praticable ... ?



Traversée de la route entre Thimister & Clermont, site à sécuriser ... ?

Herve est un pôle attractif pour bon nombre d'entreprises et d'habitants des communes avoisinantes :

- ✓ sur le plan scolaire par exemple, une majorité d'étudiants du secondaire viennent des communes voisines (au total près de 3.000 étudiants sur les 3 écoles) ; une enquête réalisée il y a quelques années révélait que près de 30% de ces jeunes habitent à moins d'1 km de la L38, ce qui démontre de manière évidente le potentiel d'usagers cyclistes pour cette agréable voie du Ravel qui traverse notre entité ;
- ✓ sur le plan des déplacements du personnel des entreprises situées non loin de la L38, aucune statistique n'est actuellement disponible, mais on peut imaginer également le potentiel d'usagers qui, moyennant aide de l'entreprise ou de la commune, seraient prêts à abandonner l'auto pour se déplacer de préférence à vélo.

D'autres pistes de réflexion, à développer dans le cadre du PCM (exemples d'infrastructures à réserver prioritairement aux usagers faibles) :

- La **revalorisation de certains chemins agricoles**, permettant de relier les villages entre eux, en évitant les axes dangereux ; la **sécurisation des carrefours** : les trajectoires doivent être claires et visibles pour chaque usager.

Certains projets concrets sont soutenus par le GRACQ Basse Meuse, d'autres par la CCATM (Commission Consultative communale de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité) : ils évoluent très positivement, on ne peut que s'en réjouir pour la promotion du vélo.

Exemple en cours actuellement : dans le cadre du projet «crête de Bolland, mur du Couvent», il ne reste qu'à remettre en état un chemin de campagne, et à réaliser une courte piste cyclable sur la route de Maastricht pour rallier Herve à Julémont, en évitant en grande partie la route de Maastricht.

- **Autres projets méritant une réflexion approfondie :**

La réalisation d'une **piste cyclable entre le rond-point d'Outre Cour et Soumagne-Bas** : la place est suffisante sur la chaussée de Liège, Hubertfays, sur les Vignes, mais c'est une route nationale (RN 621), ce qui complique le dossier ; cette voie est dangereuse car les véhicules y circulent très rapidement ; le développement du VAE sera un réel plus sur cette route en côte.

Élections communales et provinciales 2018



Le trajet Xhendelesse - Bruyères via le Bois de Herve :



Le trajet Charneux - Herve via le Privot et la Sauvenière :



Dans plusieurs cas, l'infrastructure existe ; il suffirait d'attirer l'attention des usagers sur ces possibilités, notamment via la **promotion de circuits orientés 'cyclistes'**, tels que le réseau 'Au Pays des Vergers' 4 balades de +/- 30 kms (collaboration GRACQ et Office du Tourisme) : balade des Pommiers, des Poiriers, des Cerisiers et des Sureaux.

<https://www.gracq.org/groupe/basse-meuse>

À certains endroits, des **bandes rouges** ont été tracées au sol par la commune (entre Manihant

Le vélo, c'est l'avenir !

et Bruyères, entre Elvaux et Herve, ...). Il s'agit du principe de 'bandes suggérées', notion souvent mal connue des usagers, qu'ils soient conducteurs de véhicules ou de cycles : fort étroites et parfois mal entretenues, elles gagneraient à être mieux soignées, à voir leur largeur parfois doublée, et à être complétée dans certains cas par un marquage ad hoc (dessin d'un cycle).



L'espace voiture serait évidemment restreint, ce qui n'empêche pas les autos de rouler en partie sur la bande de couleur lorsqu'il n'y a pas de vélo ou de piéton. L'intérêt est notamment de ralentir la vitesse moyenne sur ces voies, à l'image de ce qui existe de l'autre côté de la frontière.

En comparaison, aux PB, route entre Noorbeek et Mheer :



4) Des mesures facilitant l'usage du vélo

La mise en place de parkings pour cyclistes, et de bornes de recharge pour les VAE

Une majorité de 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 besoin de surface assez limité, et 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.

Sur l'ensemble des 11 villages de la commune de Herve (en dehors des grands magasins qui souvent en disposent), voici l'état des lieux actuel :

- **Herve** : piscine + office du tourisme + les écoles secondaires + centre administratif
- **Battice** : hall des sports
- **Charneux** : hall des sports (photo ci-dessous)
- **José, Manihant, Xhendelesse, Grand-Rechain, Bolland, Bruyères, Chaineux, Julémont** : /



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** ; pour le **long terme**, il faut envisager un parking (si possible couvert) avec un accès sécurisé (box-, local-vélo, à l'intérieur d'un parking public).

Il est également suggéré de promouvoir des **locaux pour vélos / poussettes dans les immeubles collectifs et les services publics** ; pour ce faire, il y a lieu de créer un règlement d'urbanisme communal pour rendre obligatoire l'installation de locaux vélos dans les immeubles collectifs au prorata du nombre de logements, de bureaux, ...

Quelques exemples de parkings vélos dans notre région :



Dans le cadre du **placement de bornes de recharge électrique pour VAE**, il semble évident de se focaliser dans un 1^{er} temps sur le trajet de la L38 (3 bornes à prévoir, par exemple sur le trajet Soumagne/Aubel: hall des sports à Micheroux, maison du Tourisme à Herve, ancienne gare d'Aubel).

Pour en savoir plus :

Le stationnement vélo (SPW) :

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

La mise en place de zones 30

La mise en place de zones à 30 km/h, bien pensées, aux abords des écoles et dans les quartiers résidentiels **augmente la sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes. Les zones 30 diminuent nettement les risques d'accidents graves.

Quelques avantages des zones 30 :

- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des conducteurs. 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** : le principe de zones 30 bien conçues 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**» (rétrécissement progressif de la largeur de la route) bien conçus, une **signalisation claire** et une **campagne d'information et de sensibilisation** accompagnant la transition sont suffisants.



Situation actuelle sur notre commune : actuellement, principalement les abords des écoles, la voie des Tanneurs, et ... sont prévus en zone 30.

Voir dossier «Ville 30» du GRACQ : http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf

Les SUL, sens uniques limités

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^{er} 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 ;**
- **quand aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).



A noter qu'un marquage au sol « **V** » peut être prévu (dans les entrées, les sorties ou les courbes de la voie), et serait souhaitable dans certains cas ; il existe par exemple à Battice dans le bas de la rue de Forges-les-Eaux.

Des communes comme Herstal et Liège ont décidé d'une politique très volontaire sur ce plan, et on constate l'installation progressive d'une convivialité entre l'auto et le cycle, après bien sûr une période d'adaptation, suivant une politique d'information / formation.

Sur la commune de Herve et ses 10 villages, ces SUL ont déjà été implantés, mais certains représentent un danger constaté par les usagers, notamment par l'étroitesse de la voie (exemple à Herve, rue Chinville et rue Davignon). Il conviendra de revoir la cohérence du développement de ces SUL, dans le cadre du PCM.

Sécurité : les études démontrent que les SUL bien pensés ne présentent pas de danger particulier ; la sécurité est garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers, et de leur prudence bien entendu. Cyclistes et automobilistes adaptent leur comportement.

Mesure à faible coût, le SUL **améliore la continuité, la cohésion, l'attractivité et la sécurité** du réseau cyclable.

Plus d'infos sur le SUL via le lien www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf

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 du panneau B22** (pour tourner à droite), à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



B 22

Le **placement de ces panneaux** aux feux représente un **gain de temps** et d'énergie pour les cyclistes, mais aussi un gain **de sécurité** (cycliste non 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 qu'en général cette nouvelle tendance n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet d'augmenter l'efficacité et l'attractivité des déplacements à vélo, à moindre coût.

Pour en savoir plus : gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf

Sur la commune de Herve, il conviendra de bien choisir ces endroits où placer des panneaux B22, ce dans le cadre cohérent du PCM : nous pensons à priori aux feux suivants :

- ✓ Battice centre ;
- ✓ Herve, au carrefour des rues Moreau, Reine Astrid, Haute et de Charneux;
- ✓ Manaihan - Chaineux.

Un balisage adapté

La commune de Herve doit encourager les déplacements à vélo entre les villages, en prévoyant un **balisage adapté** (avec indications des localités) au départ des centres attractifs tels que les écoles, les bâtiments culturels, les centres sportifs, passant notamment par l'axe principal qu'est la L38.



Ce balisage prendra en compte non seulement le projet points/nœuds de la Province <https://www.provincedeliege.be/fr/pointsnoeuds>, <http://ravel.wallonie.be/home/itineraires/reseaux-a-points-noeuds.html>

mais aussi les actions en cours du GAL, Groupement d'Action Locale, Pays de Herve : <https://www.facebook.com/GALPaysdeHerve/>

Quelques exemples sur notre commune d'itinéraires à créer, à baliser :

- Charneux - Battice /Chesseroux via le chemin 'aux Hayes'
- Bolland - Herve via le Mur du Couvent
- Xhendelesse – Hubertfays via le Bois de Herve
- ...