

« Nous vous présentons nos réactions et positions concernant votre Mémoire.

- Nous partageons votre conviction « Une ville cyclable est une ville moderne, Une ville moderne est une ville cyclable ». Et nous avons réclamé à plusieurs reprises durant la mandature qui s'achève que Visé devienne une ville cyclable et qu'une véritable réflexion soit menée.
- Les avancées que vous présentez nous paraissent un peu optimistes. Il a fallu attendre quasi la fin de la mandature pour qu'une conseillère mobilité soit engagée et puisse commencer à développer une action. La mise sur pied du Comité Vélo (que nous avons réclamé en vain à différents moments) résulte sans doute d'une condition de la subvention du PIMACI/PIWACI (ou d'une autre subvention vélo) et non de la volonté de la majorité d'organiser une concertation sur la politique cyclable, ce qui explique qu'il ne s'est réuni qu'une fois pour que le Collège puisse lister des projets... Nous avons d'ailleurs constaté que ce mode de fonctionnement des conseils consultatifs limités à un rôle d'écoute du discours du pouvoir se vérifie pour d'autres organes consultatifs.
- Les projets réalisés ou en cours ont permis à la ville d'engranger des subsides (priorité de l'échevin) sans chercher à répondre aux besoins prioritaires des cyclistes :
 - entre Argenteau et Cheratte, il existait déjà des aménagements cyclables certes plus légers,
 - entre Richelle et les routes de Dalhem et de Richelle, il existait déjà à quelques centaines de mètres un réseau cyclable proche du centre qui se poursuit jusque Richelle et St-Remy puis Barchon que le Collège a ignoré ; en outre, malgré notre insistance répétée lors des discussions de ce projet en commission ou en Conseil, rien n'a été prévu pour éviter que cet aménagement soit en fait un raccourci pour les véhicules motorisés et le sas annoncé est toujours inexistant. La connexion entre les 2 réseaux via le prolongement de la Rue Hahelette n'a fait l'objet à notre connaissance d'aucune décision ni projet (tout comme la jonction de la rue P. Andrien avec la Rue du Curé à Cheratte)...
- les autres réalisations (Visé-Berneau, Grand Place) découlent de décisions antérieures et d'exigences de la région ...
- les autres projets sont pour la plupart des projets SPW pour lesquels la commune n'est même pas à l'initiative
- Nous partageons vos 2 principes :
 - 1. La priorisation des projets en fonction des besoins des cyclistes
 - 2. Un « Comité à vélo actif » dans un processus consultatif citoyen régulier préalable aux décisions
- Nous soutenons évidemment vos trois priorités :
 - Le pont de Visé
 - La cyclabilité du centre-ville de Visé
 - L'accès aux écoles de Visé

et vos objectifs cyclables sont pour nous des évidences

- Priorité 1 Le PONT et l'accès aux écoles : les constats sont exacts et le Ministre Henry avait débloqué un budget pour aménager une piste cyclable sur le Pont - à notre connaissance, le SPW n'a toujours pas accouché d'un projet (un ingénieur a-t-il finalement été désigné comme responsable du projet ? budget insuffisant ? crainte sur l'état du Pont ?). Effectivement, la meilleure solution serait la réalisation d'une passerelle (un projet en ce sens, passerelle via l'île Robinson, avait été proposée par le PICM de 2003 avec l'espoir de pouvoir obtenir aussi des subsides liés au développement touristique) - c'est effectivement une solution ambitieuse qui ne pourrait se réaliser qu'avec des budgets conséquents et qui exigent des solutions difficiles à sécuriser pour la double traversée des cyclistes du moins si la passerelle longe le pont. La piste cyclable bidirectionnelle pose aussi la problématique de la double traversée périlleuse en 200 mètres pour les cyclistes dans un des 2 sens de circulation. Si l'on souhaite une solution plus abordable, la solution ne serait-elle pas de reprendre sur la largeur de la chaussée de l'ordre de 8 mètres (voir schéma PICM de 2003) pour réaliser une piste cyclable surélevée pouvant rogner légèrement sur la largeur des trottoirs dans chaque sens de circulation.
- Les connexions proposées sont tout-à-fait logiques. La piste cyclable Rue Maréchal Foch dans le sens de la montée (vers le Pont) apparaît en tout cas réalisable à condition d'interdire tout parage. Pour la descente, cela exigerait certainement de mettre la Rue en sens unique pour les voitures ce qui risquerait de compliquer la circulation déjà problématique aux heures de pointe ?! Par ailleurs, le Collège a fait ajouter dans le nouveau PCM une nouvelle sortie autoroutière en lien avec le projet démesuré du Quai des Fermettes en provenance de Maastricht et aboutissant sur le Pont. Nous sommes opposés à ce projet de nouvelle sortie qui créerait des conflits supplémentaires sur le Pont et aggraverait le risque pour les modes doux et nous sommes opposés au projet de complexe hôtelier pour des raisons d'impact urbanistique et environnemental mais aussi car ce projet aggraverait encore la circulation automobile en

centre ville (leBike-hôtel est évidemment un prétexte pour vendre le projet dans une ville aussi peu cyclable que Visé)

- **Priorité 2** La cyclabilité du centre-ville. D'accord avec vos constats. La création d'une zone cyclo-piétonne serait sans doute l'idéal au plan de la mobilité. Cependant, il s'agit d'un projet qui aura difficile de s'imposer à court voire moyen terme. Ce qui nous semble plus réaliste serait 1/ de changer le sens de circulation des rues commerçantes (80 % de la clientèle arrive par le sud) 2/de fermer le barreau de la place côté café Le Haen 3/ de fermer les rues commerçantes au moins un WE par mois avec l'objectif de tendre vers une fermeture tous les WE 4/ de mettre le boulevard et le barreau devant la Poste à double sens => Cela permettrait de réduire la circulation dans les Rues Hautes et du Collège à celles et ceux qui se rendent dans les commerces, seul le barreau sud de la place et les Rues de la Chinstrée, des Combattants et du Perron permettraient de les quitter. Cette réduction de la pression permettrait sans doute d'en faire une vraie rue cyclable.
- Les 9 premières propositions de la page 24 nous semblent raisonnables (les points 1 et 3 pour partie sont de la compétence du SPW) . La 10e proposition d'un parking de délestage derrière la Collégiale nous étonne elle pour plusieurs raisons :
 - Actuellement, il apparaît que le nombre de parcsages est suffisant ce qui explique d'ailleurs le fait que le parking sous-terrain de l'Avenue Albert 1er reste très peu rempli,
 - La réalisation d'un parking sous-terrain ou à étage aurait un coût que la commune ne pourrait prendre en charge et aucun opérateur privé ne s'y risquerait à moins d'interdire le parcsage dans une grande partie du centre et que le parking soit payant ce qui est contradictoire avec un parking de délestage,
 - Au plan de l'urbanisme, un parking aérien à plusieurs niveaux nous semble inacceptable (qui plus est contre un bâtiment classé).
- **Priorité 3** le carrefour des Trois Rois et l'accès aux écoles
 - Une bande cyclable (de préférence rouge) montante sur l'Avenue Albert 1er et une bonne partie de la Rue de Berneau nous semble réaliste même si ces voiries dépendent du SPW, et des chevrons "vélo" pour la descente souligneraient la présence possible de cyclistes.
 - Ceci dit, nous soutenons la proposition d'aménagement du carrefour des trois Rois pour sécuriser l'accès vers l'Athénée, le Collège et l'Institut St Joseph
 - En outre, un aménagement amélioré devrait assurer la traversée entre le réseau venant de St-Remy et Richelle à hauteur du Hall omnisport (balisage et marquage au sol à remettre en état) vers la Rue Sart aux Chênes avec une piste cyclable sur le terre-plein dans le sens descendant et la bande cyclable dans le sens montant pour permettre le même accès sécurisé vers l'Athénée, le Collège et l'Institut St Joseph
 - Un tourne à gauche voiture ou vélo (protection physique possible ?) devrait être aménagé au début de la Rue de Berneau pour favoriser l'accès vers la Rue de la Wade (entrée haute de l'Athénée - il faudrait négocier avec la préfète l'accès des cyclistes provenant des hauteurs via l'entrée de la Rue de la Wade) - il aurait aussi l'avantage de freiner la vitesse d'accès au carrefour de la gendarmerie et de favoriser la sortie de MA Campagne par la Rue de Mons.
 - Une bande cyclable ou suggérée colorée (et en surplomb de quelques centimètres ?) devrait être réalisé dans le sens montant de la Rue de la Fontaine
 - OK pour les balisages et marquage au sol pour les différents parcours et traversées
 - Les sas cyclistes et les bandes suggérées colorées doivent être rétablies entre le Pont et le carrefour de la Rue Récollet et continué jusqu'au moins l'entrée de la place.
 - Il serait intéressant de compléter vos cartes avec tous les parcours vers les écoles en fonction de la provenance des élèves (et professeurs).
- NB : Les différents réseaux cyclables existants doivent être entretenus (balisage, marquage, revêtement, végétation ...) y compris ceux du SPW en bord de Meuse et les connexions entre réseaux doivent être programmées

Pour rappel, nous vous renvoyons aux propositions contenues dans nos 10 axes ["Les 10 axes de notre projet"](#) ([cliquez](#)), et particulièrement à l'axe :

5. Réorganiser la mobilité et assurer l'accessibilité pour tous Par ailleurs, nos 10 axes s'articulent, s'appuient également sur les [propositions du programme de 2018](#) pour tous les éléments plus détaillés qui restent d'actualité. Voir le chapitre **Repenser la mobilité**, page 14 à 17 et particulièrement, mais pas seulement, le point 3. Favoriser la pratique du vélo en mettant en œuvre divers axes d'interventions

Nous restons évidemment à votre disposition.

Bien cordialement,
Pour Visons Demain,
Delphine Cremers (1ère) et Martial Mullenders (25e) »