

N° 7371²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

modifiant :

- 1° la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ;
- 2° la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permis-sions de voirie

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (17.5.2019).....	1
2) Texte coordonné.....	13

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(17.5.2019)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras) et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

Amendements*Amendement 1 – Article 2*

La commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** À l'article 2 de la même loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :

1. Le point 3 est remplacé comme suit :

« « Raccordement » : Itinéraire cyclable du réseau communal raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national ».

2. Le point 4 relatif au grand axe routier est supprimé, est remplacé par le libellé suivant :

3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :

« 4° « **Assise Infrastructure pour cyclistes** » : la partie de la **chaussée voie publique** destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec **l'infrastructure celle-ci** ».

3. ~~4.~~ Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :

« « Liaison cyclable express » : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis, le Conseil d'État se demande si le terme « assise », qui vise généralement les couches de fondation d'une chaussée, est bien choisi dans ce contexte. Le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs ont plutôt visé la plate-forme de la chaussée, à savoir la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et éventuellement les terre-pleins.

Suite à l'observation du Conseil d'État concernant le terme « assise », la commission parlementaire propose de le remplacer par les termes « infrastructure pour cyclistes ». En effet, elle estime que ces termes permettent de décrire de manière explicite et compréhensible la surface de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes et, le cas échéant, les accotements et les équipements techniques en relation avec cette infrastructure.

En outre, la commission propose de remplacer le terme « chaussée » par les termes « voie publique » pour s'aligner sur la terminologie dans le code la route et notamment avec l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié qui définit la voie publique comme étant toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances ; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.

Amendement 2 – Article 4

La commission propose de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** L'article 4 de la même loi du ~~28 avril 2015~~ est remplacé comme suit :

« (1) Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :

PC1 : itinéraire cyclable desservant le pôle d'échanges Luxexpo, le pôle d'échanges Rout Bréck - Pafendall, Luxembourg-Ville haute, le pôle d'échanges Gare Centrale, le pôle d'échanges Lycée Bonnevoie, le pôle d'échanges Howald, le Lycée Vauban, le pôle d'échanges Cloche d'Or, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC11, PC13, PC15a, PC31, PC33, PC103 et PC104,

et avec son antenne PC1a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC33 via la Z.A.E. Cloche d'Or ;

PC2 : itinéraire cyclable desservant Dommeldange - Gare, Senningerberg, Ernster, Gonderange, le lycée de Junglinster, Junglinster - Centre, Bech, Echternach assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC4, PC5 et PC15,

et avec son antenne PC2a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC27 via le pôle d'échanges Héienhaff, l'Aérogare et le pôle d'échanges Cents ;

PC3 : itinéraire cyclable desservant Schengen, Remerschen, Remich, Stadtbredimus, Ehnen, Wasserbillig - Gare, Rosport, Echternach, Reisdorf, Vianden, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC6, PC11, PC15, PC22a, PC26 et PC27,

et assurant l'accès vers l'Allemagne à Schengen, Grevenmacher, Wasserbillig, Echternach et Reisdorf ;

PC4 : itinéraire cyclable desservant Wecker, Betzdorf, Olingen,

et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, et PC26 ;

et avec son antenne PC4a desservant Wecker - Gare ;

PC5 : itinéraire cyclable desservant Junglinster-Centre, Larochette, Medernach, Ermsdorf,

et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC15, PC24 et PC29 ;

- PC6 : itinéraire cyclable desservant Esch-sur-Alzette, Schifflange-Gare, Noertzange - Gare, Bettembourg - Gare, Peppange, Frisange, Aspelt, Mondorf-les-Bains, Ellange, Z.A.E. Triangle Vert, Remerschen,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC8, PC10, PC11, PC37, PC103 et PC104,
avec son antenne PC6a assurant l'accès de Schifflange vers l'itinéraire cyclable PC104 via Z.A.E. Herbett et Z.A.E. Foetz,
avec son antenne PC6b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC8 via Kayl,
avec son antenne PC6c assurant l'accès de Bettembourg vers l'itinéraire cyclable PC8 via Z.A.E. Scheleck,
et avec son antenne PC6d desservant Mondorf Domaine Thermal, le lycée de Mondorf-les-Bains et le Vélodrome ;
- PC7 : itinéraire cyclable desservant Diekirch, Z.A.E. Fridhaff, Hobscheid, Hosingen, Marnach, Heinerscheid, Weiswampach,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC21 et PC22,
avec son antenne PC7a assurant l'accès de la Z.A.E. Fridhaff vers les itinéraires cyclables PC15 et PC16 via Erpeldange-sur-Sûre,
et avec son antenne PC7b assurant l'accès de Marnach vers l'itinéraire cyclable PC21 ;
- PC8 : itinéraire cyclable desservant Pétange, Niederkorn - Gare, Differdange - Gare, Belvaux, Belval - Gare, Esch-sur-Alzette, Rumelange - Gare, Kayl, Terminal Intermodal - Eurohub Sud, Z.A.E. Krakelshaff, Bettembourg - Gare,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC6b, PC6c, PC12 et PC36,
avec son antenne PC8a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC36,
avec son antenne PC8b assurant l'accès du Terminal Intermodal - Eurohub Sud vers Burange,
avec son antenne PC8c assurant l'accès via Z.A.E. Riedgen vers Dudelange,
et avec son antenne PC8d assurant l'accès de Bettembourg au Parc Merveilleux ;
- PC9 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Régionale d'Ehlerange, Sanem, Limpach, Reckange-sur-Messe, Leudelange,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC10 et PC104,
avec son antenne PC9a assurant l'accès de Sanem vers l'itinéraire cyclable PC35,
et avec son antenne PC9b assurant l'accès de Reckange-sur-Mess vers l'itinéraire cyclable PC35 ;
- PC10 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Am Bann, Z.A.E. Poudrerie, Abweiler, Fennage,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC9 et PC104 ;
- PC11 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Howald, Hesperange, Hassel, Filsdorf, Dalheim, Ellange, Remich,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC6, PC15,
avec son antenne PC11a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC103,
et avec son antenne PC11b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC27 via Contern et Z.A.E. Weiergewan ;
- PC12 : itinéraire cyclable desservant Pétange - Gare, Clemency, Steinfort, Eischen, Noerdange, Useldange, Boeavange-sur-Attert, Bissen, Colmar-Berg,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC8, PC13, PC15, PC17, PC25, PC28, PC34 et PC35,
avec son antenne PC12a desservant Kleinbettingen - Gare,
et avec son antenne PC12b assurant l'accès vers Z.A.E. um Rouscht ;
- PC13 : itinéraire cyclable desservant Mamer - Gare, les lycées de Mamer, Bertrange, Strassen, le pôle d'échanges Place de l'Étoile,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14, PC28, PC32, PC35 et PC104a,

- et avec son antenne PC13a assurant l'accès vers le Centre Hospitalier du Luxembourg ;
- PC14 : itinéraire cyclable desservant Mersch, Schoenfels, Kopstal, Mamer, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15 et PC19 et PC32a, avec son antenne PC14a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC15 via Gosseldange, et avec son antenne PC14b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC34 ;
- PC15 : itinéraire cyclable desservant Hesperange, le pôle d'échanges Rout Bréck - Pafendall, Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen - Gare, Mersch - Gare, le lycée de Mersch, Pettingen, Cruchten - Gare, Colmar-Berg - Gare, Z.A.E. Schieren, Ettelbruck, Diekirch, Reisdorf, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, PC5, PC7a, PC11, PC12, PC14, PC14a, PC16, PC21, PC22, PC24, PC27, PC29, PC30, PC32, avec son antenne PC15a assurant l'accès de Hesperange vers l'itinéraire cyclable PC1, avec son antenne PC15b assurant l'accès de Heisdorf vers l'itinéraire cyclable PC30, avec son antenne PC15c assurant l'accès de Pettingen vers Z.A.E. um Rouscht, avec son antenne PC15d assurant l'accès vers Welsdorf, et avec son antenne PC15e desservant Ettelbruck - Gare ;
- PC16 : itinéraire cyclable desservant le Centre hospitalier du Nord, les lycées d'Ettelbruck, Ettelbruck - Gare, Diekirch - Gare, Diekirch-Campus scolaire, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC7a, PC15 et PC15e ;
- PC17 : itinéraire cyclable desservant Noerdange, Redange-sur-Attert, Koetschette, Perlé, Rombach-Martelange, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18 et PC23, assurant l'accès vers la Belgique à Rombach-Martelange, et avec son antenne PC17a desservant le lycée de Rédange-sur-Attert ;
- PC18 : itinéraire cyclable desservant Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Esch-sur-Sûre, Heiderscheid, Niederfeulen, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC21, et avec son antenne PC18a assurant l'accès de Lultzhausen vers l'itinéraire cyclable PC23 ;
- PC19 : itinéraire cyclable desservant Mersch et Brouch, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC14 et PC34 ;
- PC20 : itinéraire cyclable desservant Troisvierges, Oberwampach, Winseler, Wiltz, Kautenbach, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC23, avec son antenne PC20a assurant l'accès vers la Belgique à Niederwampach et avec son antenne PC20b desservant Wiltz - Gare et le lycée de Wiltz ;
- PC21 : itinéraire cyclable desservant Ettelbruck, Niederfeulen, Welscheid, Bourscheid, Kautenbach - Gare, Lellingen, Clervaux-Gare, le lycée de Clervaux, Troisvierges - Gare, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC7a, PC15, PC18, PC20, PC22 et PC25, assurant l'accès vers la Belgique à Schmiede - Frontière, et avec son antenne PC21a desservant Wilwerwiltz - Gare ;
- PC22 : itinéraire cyclable desservant Bleesbréck, Tandel, Fouhren, Parc Hosingen, Lellingen, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC15 et PC21, et avec son antenne PC22a assurant l'accès de Fouhren vers l'itinéraire cyclable PC3 ;
- PC23 : itinéraire cyclable desservant Bigonville, Boulaide, Bavnigne, Winseler, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC18a et PC20 ;
- PC24 : itinéraire cyclable desservant Cruchten - Gare, Medernach, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15 ;

- PC25 : itinéraire cyclable desservant Niederfeulen, Mertzig, Grosbous, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12 et PC21 ;
- PC26 : itinéraire cyclable desservant Ehnen, Gostingen, Roodt-sur-Syre, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4 ;
- PC27 : itinéraire cyclable desservant le pôle d'échanges Cents, Z.A.E. Weiergewan, Moutfort, Bous, Stadtbredimus, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2a, PC3, PC11b et PC15, avec son antenne PC27a assurant l'accès vers Sandweiler, et avec son antenne PC27b desservant Sandweiler - Gare ;
- PC28 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Windhof, Capellen, Mamer, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC13 et PC34 ;
- PC29 : itinéraire cyclable desservant Junglinster, Bourglinster, Lintgen - Gare, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PC15 et PC30 ;
- PC30 : itinéraire cyclable desservant Mersch, Lintgen, Walferdange, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC15, PC15b et PC29, et avec son antenne PC30a assurant l'accès de Lorentzweiler vers l'itinéraire cyclable PC15 ;
- PC31 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Gasperich et assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC1 ;
- PC32 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Eich, Strassen, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13 et PC15 ; et avec son antenne PC32a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC14 via Bridel ;
- PC33 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Ville-Haute, le pôle d'échanges Hollerich, Z.A.E. Cloche d'Or, le pôle d'échanges Cloche d'Or, le Centre sportif Kockelscheuer, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC1a et PC104 ;
- PC34 : itinéraire cyclable desservant Capellen, Z.A.E. Kehlen, Keispelt, Hollenfels, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC14b, PC19 et PC28 , et avec son antenne PC34a assurant l'accès vers Kehlen ;
- PC35 : itinéraire cyclable desservant Bascharage/Sanem-Gare, Z.A.E. Robert Steichen, Sprinkange - Gare, Dippach - Gare, Bertrange, les lycées de Mamer, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC9a, PC9b, PC12 et PC13 , avec son antenne PC35a assurant l'accès de Dippach-Gare vers Dippach , et avec son antenne PC35b assurant vers les itinéraires cyclables PC104 et PC104a ;
- PC36 : itinéraire cyclable desservant Esch-sur-Alzette - Gare, le pôle d'échanges Raemerich, Belval ; et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC8, PC8a et PC104 ;
- PC37 : itinéraire cyclable desservant Peppange, Roeser, Berchem - Gare, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC103 ;
- PC38 : itinéraire cyclable desservant Mondercange, Z.A.E. Sanem, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC9 et PC104 ;
- PC103 : liaison cyclable express entre Luxembourg-Cloche d'Or et Bettembourg, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, P6, PC11a et PC37 ;
- PC104 : liaison cyclable express entre le pôle d'échanges Hollerich, le pôle d'échanges Bouillon, le pôle d'échanges Cloche d'Or, le pôle d'échanges Raemerich, Esch-sur-Alzette – Gare, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6, PC6a, PC9, PC10, PC33, PC35b, PC36 et PC38, et avec son antenne PC104a assurant l'accès via Luxembourg - Helfenterbruck vers les itinéraires cyclables PC13, PC13a et PC35b.

~~Un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 de la présente loi, ainsi que leur localisation géographique exacte et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000.~~

(2) ~~Pour les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 :20 000. »»~~

Commentaire de l'amendement 2

Le Conseil d'État note qu'au dernier alinéa, l'article sous revue dispose qu'un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables « en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 ainsi que leur localisation géographique exacte par le biais de cartes topographiques à l'échelle 1 : 20 000 ».

Le Conseil d'État estime que l'emplacement de cet alinéa est mal choisi, puisque l'article en projet se réfère au réseau cyclable national incluant tant les itinéraires en service que les itinéraires projetés, tandis que le dernier alinéa ne se réfère qu'aux itinéraires cyclables « en service ».

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de créer un nouveau paragraphe 2. Elle tient encore à préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service.

Cependant la commission décide de ne pas suivre la proposition du Conseil d'État de prévoir une échelle de 1 : 2 500 pour les raisons suivantes :

La loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit une échelle de 1 : 2 500 parce que la précision du contenu des plans directeurs sectoriels est essentielle pour la constitution du cadrage normatif suffisant. Les plans directeurs sectoriels doivent être conçus avec un haut degré de précision en vue de répondre aux exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers.

Ceci n'est cependant pas nécessaire pour le présent projet de loi. L'idée est simplement d'identifier les tronçons existants de la voie publique qui accueillent les itinéraires cyclables nationaux.

L'identification de l'infrastructure pour cyclistes sur ces tronçons, c'est-à-dire de la partie de la voie publique destinée à la circulation des cyclistes et dont les dispositions de la présente loi s'appliquent, se fait par la signalisation verticale et le marquage horizontal en place.

L'exécution du présent article par un règlement grand-ducal définissant la localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 : 20 000 est donc suffisante.

De ce fait, ledit règlement grand-ducal figure comme base cartographique officielle renseignant en détail sur les itinéraires cyclables nationaux en service. Cela permet d'appliquer les dispositions des articles précédents pour la phase d'exploitation des différents itinéraires et de mettre à jour les cartes du règlement grand-ducal au fur et à mesure de la réalisation des itinéraires prévus par l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.

Amendement 3 – Article 5

La commission propose de modifier l'article 5 du projet de loi comme suit :

« **Art. 5.** L'article 5 de la loi du 28 avril 2015 est **remplacé comme suit** : « **Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes abrogé.** »

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'État estime qu'en raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, l'article sous rubrique est superfétatoire.

En effet, le projet de loi avait proposé de reformuler l'ancien article 5 de la loi de 2015 en prévoyant que les travaux ou aménagements à réaliser sur les itinéraires cyclables en service du réseau national, tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009. La commission se rallie à l'avis de la Haute

Corporation que la nouvelle reformulation est superflète et propose dès lors de supprimer l'ancien article 5, vu qu'il est incompatible avec les modifications apportées à la loi sur le régime des permis de voirie.

Amendement 4 – Article 6

La commission propose de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** L'article 6 de la ~~même loi du 28 avril 2015~~ est remplacé comme suit :

« (1) L'aménagement ~~respectivement~~ et le réaménagement des infrastructures **pour cyclistes** formant ~~l'assise des~~ itinéraires cyclables du réseau national **est sont** à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.

Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.

Les aides financières doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement et sont allouées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'État.

(2) Les terrains formant ~~ainsi l'assise l'infrastructure~~ pour cyclistes des itinéraires cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

~~Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes,~~ Cependant, si l'itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris ou une voirie communale, les terrains, qu'ils soient privés ou publics, nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national, sont acquis par la commune par ~~lequel~~ laquelle passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle

(3) Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par un chemin repris sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées, conformément à l'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par la voirie communale à l'extérieur d'une agglomération sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées.

(2 4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale ~~peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national~~ est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée ~~par le biais d'une délibération.~~

Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). » »

Commentaire de l'amendement 4

Le paragraphe 1 traite des compétences en matière d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.

Le Conseil d'État note que l'aménagement et le réaménagement des itinéraires cyclables du réseau national sont désormais entièrement à charge de l'État et non pas des communes, tandis que les inves-

tissements des communes dans les itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou une partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 10 de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa teneur résultant des modifications introduites par la loi en projet.

Après examen de l'article en question à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, la commission propose de reformuler l'article en question comme suit :

*« L'aménagement **respectivement et** le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération ».*

Cette reformulation s'est avérée indispensable pour les raisons suivantes :

Premièrement, à l'intérieur de l'agglomération, lorsque l'infrastructure formant le réseau national emprunte la voirie communale, les communes restent en charge de l'aménagement.

L'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « *les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération* ».

Le principe demeure alors inchangé par rapport à la loi de 2015. De plus, il est précisé que ces dispositions s'appliquent aussi pour le réaménagement de l'assise (p.ex. en cas de renouvellement partiel de la voirie qui a atteint la fin de sa durée de vie). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.

Cependant, les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.

En outre, ces aides doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement.

Les aides sont accordées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Un groupe de travail sera institué regroupant les représentants du département des travaux publics du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, les représentants de la direction de la planification de la mobilité du Département de la mobilité et des transports ainsi que les représentants de la Division de la mobilité durable de l'Administration des ponts et chaussées.

Le groupe de travail est chargé de vérifier les demandes d'aides financières et surtout la compatibilité des travaux d'aménagement et de réaménagement avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.

Les investissements des communes relatifs aux itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent toujours bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015.

Il convient d'ajouter que les ouvrages d'art à aménager ou à réaménager se situant sur un itinéraire cyclable font aussi partie des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.

En ce qui concerne les frais d'études d'infrastructures pour cyclistes du réseau national, l'État sera en charge. Pour le cas donc qu'un itinéraire cyclable du réseau national emprunte la voirie communale, il est fait référence à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées stipulant entre autres que l'Administration des ponts et chaussées peut être chargée pour compte des communes de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Le nouveau paragraphe 2 (ancien alinéa 2 du paragraphe 1^{er}) traite du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable national passe par un chemin repris et aussi du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération.

L'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux stipule que « *le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise sera supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées* ». Pour des raisons d'égalité de

traitement, ce principe est également appliqué pour l'acquisition des terrains formant l'infrastructure pour cyclistes lorsque l'itinéraire cyclable national passe par un chemin repris.

Par analogie, le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement d'un itinéraire cyclable national qui passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération sera supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes intéressées. Cette disposition représente une modification par rapport aux dispositions de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015, qui excluaient l'acquisition des terrains formant l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux par l'État.

L'ancien paragraphe 2 du présent projet de loi, devenu le paragraphe 4, disposait qu'« *une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national sous condition de conformité avec l'article 4 et de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération* ».

Or, le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, s'est opposé formellement quant à la formulation dudit paragraphe.

La commission propose dès lors de libeller le paragraphe en question comme suit :

« (4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée.

Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). »

La commission parlementaire est d'avis que l'ajout de ce paragraphe est nécessaire pour préciser la démarche à suivre et les conséquences lorsque la voirie communale existante est intégrée dans le réseau cyclable national.

La demande pour intégrer une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale dans le réseau cyclable national émane du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et non pas de la commune. La commune concernée doit cependant donner son accord.

L'ajout du critère « *sous condition de conformité avec les articles 3 et 4* » est nécessaire afin que seuls les tronçons existants de voirie communale en conformité avec le réseau projeté défini dans l'article 4 et avec les dispositions techniques définies dans l'article 3 et le règlement grand-ducal l'exécutant puissent être intégrés dans le réseau cyclable national.

Vu que les travaux sur les tronçons de voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie suivant l'article 15 de la loi du 21 décembre 2009, les communes doivent dans ce cas accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie. De ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune.

Cet accord doit entre autres stipuler que la commune accepte l'application des articles *6bis*, *6ter* et *6quater* de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.

Le fait que l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise est clarifié dans le nouveau paragraphe qui dispose que la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national et fait désormais partie du réseau cyclable national. La commune reste donc propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable.

Par contre, les compétences en matière d'entretien constructif sont réglées suivant l'article *6bis*. Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p.ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent.

En outre, la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national peut en être supprimée est précisée.

Cette initiative émane également du ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et se concrétise par une modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2).

Cette suppression ne change en rien la propriété de l'infrastructure et de l'emprise. La commune respectivement l'État reste toujours propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable. La seule conséquence est que les dispositions du présent projet de loi ne s'appliquent plus à cette voie publique ou partie de cette voie publique.

Suite à la question du Conseil d'État de savoir quelles seront les conséquences pour un tronçon de la voirie communale d'avoir le « statut d'un itinéraire cyclable national », il est proposé de ne plus employer le terme « statut » mais de parler plutôt de l'intégration d'un tronçon de la voirie communale dans le réseau cyclable national. La commune reste toujours propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise mais doit cependant accepter une tutelle étatique et accepter l'application des articles *6bis*, *6ter* et *6quater* de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de sa voirie.

Amendement 5 – Article 7 du projet de loi

La commission propose de reformuler l'article 7 du projet de loi :

« Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles *6bis*, *6ter* et *6quater* qui prennent la teneur suivante :

« **Art.6bis.** L'entretien constructif des **infrastructures pour cyclistes Passise formant les des itinéraires cyclables en service du réseau national sont** est à charge de l'État **à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.**

Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.

À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »

Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :

Art. 6quater. L'entretien courant des **Passise infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables nationaux en service** du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État. » »

Commentaire de l'amendement 5

Après examen des articles en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, la commission propose de reformuler l'article en question comme suit :

« *L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national est à charge de l'État à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération* ».

Il s'ensuit que les communes sont chargées de l'entretien constructif des tronçons du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur de l'agglomération, vu qu'elles sont responsables de cette voirie. Cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service tels que définis par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.

L'entretien constructif comprend les travaux constructifs de petite envergure qui garantissent la viabilité d'un itinéraire national (p. ex. la réparation de fissures, nids de poule, joints, accotements ou le remplacement complet du revêtement). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.

Il convient de noter que les frais en relation avec cette obligation sont de moindre importance de sorte que les communes ne souffriront aucunement par une charge financière excessive. La nouvelle formulation de l'article en question indiquant que les communes sont en charge de l'entretien constructif des tronçons des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération demeure inchangée par rapport à la loi de 2015. En effet, l'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « *les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération* »

Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p. ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent. Les ouvrages d'art (y inclus les équipe-

ments) se situant sur un itinéraire cyclable constituent une dépendance de l'infrastructure pour cyclistes formant le réseau national, c'est-à-dire :

1. un pont sous condition que l'itinéraire cyclable passe via son tablier au-dessus de celui-ci ;
2. un mur de soutènement sous condition que celui-ci soit dû à l'aménagement de l'infrastructure pour cyclistes (p. ex. supporte le corps de chaussée de l'infrastructure respectivement le remblais de l'infrastructure) ;
3. une buse (ouvrage hydraulique) sous condition que celle-ci se trouve dans le remblai de l'infrastructure et soit due à l'aménagement de l'infrastructure ;
4. un souterrain et tunnel (y inclus les murs de la trémie) sous condition que l'itinéraire cyclable traverse ceux-ci.

Lorsqu'il y a des ouvrages d'art et que l'infrastructure de l'itinéraire cyclable correspond seulement à une partie de la voie publique clairement délimitée pour la circulation des cyclistes (voir ad article 14 – ad point 1 – 5e tiret), il y a alors plusieurs gestionnaires pour cette voie publique ; l'entretien constructif est en principe effectué par le gestionnaire ayant sous sa responsabilité la plus grande partie de la voie publique et les frais sont répartis entre les différents gestionnaires au prorata de la partie de la voie publique occupée.

Amendement 6 – article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 11

La commission propose de libeller le nouvel article 11 du projet de loi (ancien article 14 du projet de loi déposé) comme suit :

« ~~Art. 11. Art. 14.~~ L'article 2 de ~~La loi du 21 décembre 2009~~ relative au régime des ~~les~~ permissions de voirie ~~et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après~~ est modifiée comme suit :

1. À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

1° au ~~point 1^{er}~~ premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante : ~~au point 1^{er}, est ajouté une nouvelle phrase finale~~ « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».

2° ~~au point 10~~ Au dixième tiret, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.

3° ~~est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit~~ L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

« ~~Réseau cyclable national : L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national~~ »

« ~~« Itinéraires cyclables nationaux en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national.~~

~~Assise d'un itinéraire cyclable « Infrastructure pour cyclistes »: La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »»~~

Commentaire de l'amendement 6

Tout en s'inspirant de la proposition de texte émise par le Conseil d'État dans son avis du 22 janvier 2019, la commission propose de donner à l'article sous examen le libellé proposé ci-dessus qui tient en outre compte des modifications au niveau de la terminologie de l'amendement n°1 relatif à l'article 2. Le texte retenu par la commission précise en outre qu'il s'agit des itinéraires cyclables nationaux en service.

Amendement 7 – Article 15 du projet de loi déposé – nouvel article 12

La commission propose de modifier l'article 15 du projet de loi déposé (nouvel article 12) comme suit :

« ~~Art. 12. Art. 15.~~ À l'article 3 de la ~~même loi du 21 décembre 2009~~ sont apportées les modifications suivantes :

1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

~~« Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou du réseau cyclable national, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie. »~~

1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'Etat ou des itinéraires cyclables nationaux en service. »

Commentaire de l'amendement 7

La dernière partie de l'alinéa 1^{er} est reformulée suite à l'observation du Conseil d'État relative à la notion de « réseau cyclable national ».

Amendement 8 – l'article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 13

La commission propose de modifier l'article 16 du projet de loi déposé (nouvel article 13) comme suit :

« ~~Art. 13. Art. 16.~~ A l'article 5 de la même loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur ~~l'assise d'un itinéraire cyclable national~~ **l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables nationaux en service.** »

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« Elle est également requise lorsque ~~lesdits constructions, plantations ou travaux~~ les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. » »

Commentaire de l'amendement 8

La dernière partie de l'alinéa 1^{er} est reformulée suite aux observations du Conseil d'État relatives au terme « assise » et à la notion de « réseau cyclable national ».

En ce qui concerne l'alinéa 2, la commission reprend la proposition de texte émise par la Haute Corporation dans son avis du 22 janvier 2019.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

modifiant :

1° la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ; et

2° la loi du 21 décembre 2009 sur les relative au régime des permissions de voirie

et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux

Art. 1^{er}. La loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, désignée ci-après « la loi du 28 avril 2015 » est modifiée comme suit :

1. À l'article 1^{er}, à l'alinéa 1^{er}, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les mots termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».
2. À l'article 1er, l'alinéa 1er est complété comme suit : « à la présente loi dont ils font partie intégrante ».

Art. 2. À l'article 2 de la même loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :

1. Le point 3 est remplacé comme suit :
« « Raccordement » : itinéraire cyclable du réseau communal raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national ».
2. Le point 4 relatif au grand axe routier est supprimé, est remplacé par le libellé suivant :
3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :
« 4° « **Assise Infrastructure pour cyclistes** » : la partie de la **chaussée voie publique** destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec **l'infrastructure celle-ci** ».
3. 4. Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :
« « Liaison cyclable express » : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».

Art. 3. À l'article 3 de la même loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :

- 1° À l'alinéa 1er les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ». À l'alinéa 1^{er}, les termes « réseau national » sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national » et les termes « voirie nationale » sont remplacés par ceux de « voirie de l'État ».
- 2° À l'alinéa 1er le mot « nationale » est remplacé par les mots de « de l'État ».
- 2° 3° Les alinéas 2 et 3 sont supprimés.
- 3° 4° L'ancien alinéa 4, devenu l'alinéa 2, est remplacé comme suit :
« Les itinéraires cyclables du réseau national et ses raccordements peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes ».
- 4° 5° L'ancien alinéa 5 devient le nouvel alinéa 3.

Art. 4. L'article 4 de la même loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :

« (1) Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :

- PC1 : itinéraire cyclable desservant le pôle d'échanges Luxexpo, le pôle d'échanges Rout Bréck - Pafendall, Luxembourg-Ville haute, le pôle d'échanges Gare Centrale, le pôle d'échanges Lycée Bonnevoie, le pôle d'échanges Howald, le Lycée Vauban, le pôle d'échanges Cloche d'Or, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC11, PC13, PC15a, PC31, PC33, PC103 et PC104,
et avec son antenne PC1a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC33 via la Z.A.E. Cloche d'Or ;
- PC2 : itinéraire cyclable desservant Dommeldange - Gare, Senningerberg, Ernster, Gonderange, le lycée de Junglinster, Junglinster - Centre, Bech, Echternach
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC4, PC5 et PC15,
et avec son antenne PC2a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC27 via le pôle d'échanges Héienhaff, l'Aérogare et le pôle d'échanges Cents ;
- PC3 : itinéraire cyclable desservant Schengen, Remerschen, Remich, Stadtbredimus, Ehnen, Wasserbillig - Gare, Rosport, Echternach, Reisdorf, Vianden,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC6, PC11, PC15, PC22a, PC26 et PC27,
et assurant l'accès vers l'Allemagne à Schengen, Grevenmacher, Wasserbillig, Echternach et Reisdorf ;
- PC4 : itinéraire cyclable desservant Wecker, Betzdorf, Olingen,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, et PC26 ;
et avec son antenne PC4a desservant Wecker - Gare ;
- PC5 : itinéraire cyclable desservant Junglinster-Centre, Larochette, Medernach, Ermsdorf,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC15, PC24 et PC29 ;
- PC6 : itinéraire cyclable desservant Esch-sur-Alzette, Schifflange-Gare, Noertzange - Gare, Bettembourg - Gare, Peppange, Frisange, Aspelt, Mondorf-les-Bains, Ellange, Z.A.E. Triangle Vert, Remerschen,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC8, PC10, PC11, PC37, PC103 et PC104,
avec son antenne PC6a assurant l'accès de Schifflange vers l'itinéraire cyclable PC104 via Z.A.E. Herbett et Z.A.E. Foetz,
avec son antenne PC6b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC8 via Kayl,
avec son antenne PC6c assurant l'accès de Bettembourg vers l'itinéraire cyclable PC8 via Z.A.E. Scheleck,
et avec son antenne PC6d desservant Mondorf Domaine Thermal, le lycée de Mondorf-les-Bains et le Vélodrome ;
- PC7 : itinéraire cyclable desservant Diekirch, Z.A.E. Fridhaff, Hobscheid, Hosingen, Marnach, Heinerscheid, Weiswampach,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC21 et PC22,
avec son antenne PC7a assurant l'accès de la Z.A.E. Fridhaff vers les itinéraires cyclables PC15 et PC16 via Erpeldange-sur-Sûre,
et avec son antenne PC7b assurant l'accès de Marnach vers l'itinéraire cyclable PC21 ;
- PC8 : itinéraire cyclable desservant Pétange, Niederkorn - Gare, Differdange - Gare, Belvaux, Belval - Gare, Esch-sur-Alzette, Rumelange - Gare, Kayl, Terminal Intermodal - Eurohub Sud, Z.A.E. Krakelshaff, Bettembourg - Gare,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC6b, PC6c, PC12 et PC36,
avec son antenne PC8a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC36,
avec son antenne PC8b assurant l'accès du Terminal Intermodal - Eurohub Sud vers Burange,

- avec son antenne PC8c assurant l'accès via Z.A.E. Riedgen vers Dudelange,
et avec son antenne PC8d assurant l'accès de Bettembourg au Parc Merveilleux ;
- PC9 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Régionale d'Ehlerange, Sanem, Limpach, Reckange-sur-Messe, Leudelange,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC10 et PC104,
avec son antenne PC9a assurant l'accès de Sanem vers l'itinéraire cyclable PC35,
et avec son antenne PC9b assurant l'accès de Reckange-sur-Mess vers l'itinéraire cyclable PC35 ;
- PC10 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Am Bann, Z.A.E. Poudrerie, Abweiler, Fennage,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC9 et PC104 ;
- PC11 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Howald, Hesperange, Hassel, Filsdorf, Dalheim, Ellange, Remich,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC6, PC15,
avec son antenne PC11a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC103,
et avec son antenne PC11b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC27 via Contern et Z.A.E. Weiergewan ;
- PC12 : itinéraire cyclable desservant Pétange - Gare, Clemency, Steinfort, Eischen, Noerdange, Useldange, Boeavange-sur-Attert, Bissen, Colmar-Berg,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC8, PC13, PC15, PC17, PC25, PC28, PC34 et PC35,
avec son antenne PC12a desservant Kleinbettingen - Gare,
et avec son antenne PC12b assurant l'accès vers Z.A.E. um Rouscht ;
- PC13 : itinéraire cyclable desservant Mamer - Gare, les lycées de Mamer, Bertrange, Strassen, le pôle d'échanges Place de l'Étoile,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14, PC28, PC32, PC35 et PC104a,
et avec son antenne PC13a assurant l'accès vers le Centre Hospitalier du Luxembourg ;
- PC14 : itinéraire cyclable desservant Mersch, Schoenfels, Kopstal, Mamer,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15 et PC19 et PC32a,
avec son antenne PC14a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC15 via Gosseldange,
et avec son antenne PC14b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC34 ;
- PC15 : itinéraire cyclable desservant Hesperange, le pôle d'échanges Rout Bréck - Pafendall, Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen - Gare, Mersch - Gare, le lycée de Mersch, Pettingen, Cruchten - Gare, Colmar-Berg - Gare, Z.A.E. Schieren, Ettelbruck, Diekirch, Reisdorf,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, PC5, PC7a, PC11, PC12, PC14, PC14a, PC16, PC21, PC22, PC24, PC27, PC29, PC30, PC32,
avec son antenne PC15a assurant l'accès de Hesperange vers l'itinéraire cyclable PC1,
avec son antenne PC15b assurant l'accès de Heisdorf vers l'itinéraire cyclable PC30,
avec son antenne PC15c assurant l'accès de Pettingen vers Z.A.E. um Rouscht,
avec son antenne PC15d assurant l'accès vers Welsdorf,
et avec son antenne PC15e desservant Ettelbruck - Gare ;
- PC16 : itinéraire cyclable desservant le Centre hospitalier du Nord, les lycées d'Ettelbruck, Ettelbruck - Gare, Diekirch - Gare, Diekirch-Campus scolaire,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC7a, PC15 et PC15e ;
- PC17 : itinéraire cyclable desservant Noerdange, Redange-sur-Attert, Koetschette, Perlé, Rombach-Martelange,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18 et PC23,
assurant l'accès vers la Belgique à Rombach-Martelange,
et avec son antenne PC17a desservant le lycée de Redange-sur-Attert ;

- PC18 : itinéraire cyclable desservant Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Esch-sur-Sûre, Heiderscheid, Niederfeulen,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC21,
et avec son antenne PC18a assurant l'accès de Lultzhausen vers l'itinéraire cyclable PC23 ;
- PC19 : itinéraire cyclable desservant Mersch et Brouch,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC14 et PC34 ;
- PC20 : itinéraire cyclable desservant Troisvierges, Oberwampach, Winseler, Wiltz, Kautenbach,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC23,
avec son antenne PC20a assurant l'accès vers la Belgique à Niederwampach
et avec son antenne PC20b desservant Wiltz - Gare et le lycée de Wiltz ;
- PC21 : itinéraire cyclable desservant Ettelbruck, Niederfeulen, Welscheid, Bourscheid, Kautenbach - Gare, Lellingen, Clervaux-Gare, le lycée de Clervaux, Troisvierges - Gare,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7,PC7a, PC15, PC18, PC20, PC22 et PC25,
assurant l'accès vers la Belgique à Schmiede - Frontière,
et avec son antenne PC21a desservant Wilwerwiltz - Gare ;
- PC22 : itinéraire cyclable desservant Bleesbréck, Tandel, Fohren, Parc Hosingen, Lellingen,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC15 et PC21,
et avec son antenne PC22a assurant l'accès de Fohren vers l'itinéraire cyclable PC3 ;
- PC23 : itinéraire cyclable desservant Bigonville, Boulaide, Bavnigne, Winseler,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC18a et PC20 ;
- PC24 : itinéraire cyclable desservant Cruchten - Gare, Medernach,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15 ;
- PC25 : itinéraire cyclable desservant Niederfeulen, Mertzig, Grosbous,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12 et PC21 ;
- PC26 : itinéraire cyclable desservant Ehnen, Gostingen, Roodt-sur-Syre,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4 ;
- PC27 : itinéraire cyclable desservant le pôle d'échanges Cents, Z.A.E. Weiergewan, Moutfort, Bous, Stadtbredimus,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2a, PC3, PC11b et PC15,
avec son antenne PC27a assurant l'accès vers Sandweiler,
et avec son antenne PC27b desservant Sandweiler - Gare ;
- PC28 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Windhof, Capellen, Mamer,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC13 et PC34 ;
- PC29 : itinéraire cyclable desservant Junglinster, Bourglinster, Lintgen - Gare,
et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PC15 et PC30 ;
- PC30 : itinéraire cyclable desservant Mersch, Lintgen, Walferdange,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC15, PC15b et PC29,
et avec son antenne PC30a assurant l'accès de Lorentzweiler vers l'itinéraire cyclable PC15 ;
- PC31 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Gasperich et assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC1 ;
- PC32 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Eich, Strassen,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13 et PC15 ;
et avec son antenne PC32a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC14 via Bridel ;

- PC33 : itinéraire cyclable desservant Luxembourg-Ville-Haute, le pôle d'échanges Hollerich, Z.A.E. Cloche d'Or, le pôle d'échanges Cloche d'Or, le Centre sportif Kockelscheuer, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC1a et PC104 ;
- PC34 : itinéraire cyclable desservant Capellen, Z.A.E. Kehlen, Keispelt, Hollenfels, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC14b, PC19 et PC28 , et avec son antenne PC34a assurant l'accès vers Kehlen ;
- PC35 : itinéraire cyclable desservant Bascharage/Sanem-Gare, Z.A.E. Robert Steichen, Sprinkange - Gare, Dippach - Gare, Bertrange, les lycées de Mamer, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC9a, PC9b, PC12 et PC13 , avec son antenne PC35a assurant l'accès de Dippach-Gare vers Dippach , et avec son antenne PC35b assurant vers les itinéraires cyclables PC104 et PC104a ;
- PC36 : itinéraire cyclable desservant Esch-sur-Alzette - Gare, le pôle d'échanges Raemerich, Belval ; et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC8, PC8a et PC104 ;
- PC37 : itinéraire cyclable desservant Peppange, Roeser, Berchem - Gare, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC103 ;
- PC38 : itinéraire cyclable desservant Mondercange, Z.A.E. Sanem, et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC9 et PC104 ;
- PC103 : liaison cyclable express entre Luxembourg-Cloche d'Or et Bettembourg, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, P6, PC11a et PC37 ;
- PC104 : liaison cyclable express entre le pôle d'échanges Hollerich, le pôle d'échanges Bouillon, le pôle d'échanges Cloche d'Or, le pôle d'échanges Raemerich, Esch-sur-Alzette – Gare, assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6, PC6a, PC9, PC10, PC33, PC35b, PC36 et PC38, et avec son antenne PC104a assurant l'accès via Luxembourg - Helfenterbruck vers les itinéraires cyclables PC13, PC13a et PC35b.

~~Un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 de la présente loi, ainsi que leur localisation géographique exacte et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000.~~

(2) Pour les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 :20 000. »

~~Art. 5. L'article 5 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : « Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes abrogé.~~

Art. 6. L'article 6 de la même loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :

« (1) L'aménagement ~~respectivement~~ et le réaménagement des infrastructures **pour cyclistes** formant ~~l'assise des les~~ itinéraires cyclables du réseau national ~~est sont~~ à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.

Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.

Les aides financières doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement et sont allouées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'État.

(2) Les terrains formant ~~ainsi l'assise~~ **l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables du réseau national**, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

~~Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes,~~ **Cependant, si l'itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris ou une voirie communale, les terrains, qu'ils soient privés ou publics, nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national, sont acquis par la commune par lequel laquelle passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle**

(3) **Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par un chemin repris sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées, conformément à l'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.**

Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par la voirie communale à l'extérieur d'une agglomération sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées.

(2 4) **Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération.**

Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). »

Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles 6bis, 6ter et 6quater qui prennent la teneur suivante :

« **Art.6bis.** L'entretien constructif des **infrastructures pour cyclistes l'assise formant les des** itinéraires cyclables en service du réseau national ~~sont~~ **est** à charge de l'État **à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.**

~~Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :~~

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.

À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »

Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :

Art. 6quater. L'entretien courant des **l'assise infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables nationaux en service** du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État. »

Art. 8. Art. 10. À l'article 7 de la même loi, ~~devenu l'article 10,~~ sont apportées les modifications suivantes :

1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».
2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :

« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour

la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} précédent ».

3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.
4. L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, est remplacé par le texte suivant : « Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune ».
5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.
6. Est ajouté un alinéa 5, libellé comme suit : « un raccordement peut cumuler les différentes aides financières de l'État en fonction de sa configuration à condition que l'aide financière totale allouée pour celui-ci ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement ».

Art. 11. L'ancien article 8 est supprimé.

Art. 9. Art. 12. Est ajouté un article 11 libellé comme suit : « La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national » ».

Art. 10. Art. 13. Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi ». L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi.

Chapitre 2 – Modification de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie

Art. 11. Art. 14. L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après est modifiée comme suit :

1. À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

- 1° au point 1^{er} premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante : au point 1^{er}, est ajoutée une nouvelle phrase finale « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».
- 2° au point 10 Au dixième tiret, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.
- 3° est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

« Réseau cyclable national : L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national »

« « Itinéraires cyclables nationaux en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national.

Assise d'un itinéraire cyclable « Infrastructure pour cyclistes » : La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »

Art. 12. Art. 15. À l'article 3 de la même loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

« ~~Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou du réseau cyclable national, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.~~ »

1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'Etat ou des itinéraires cyclables nationaux en service.

Art. 13. ~~Art. 16.~~ A l'article 5 de la même loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

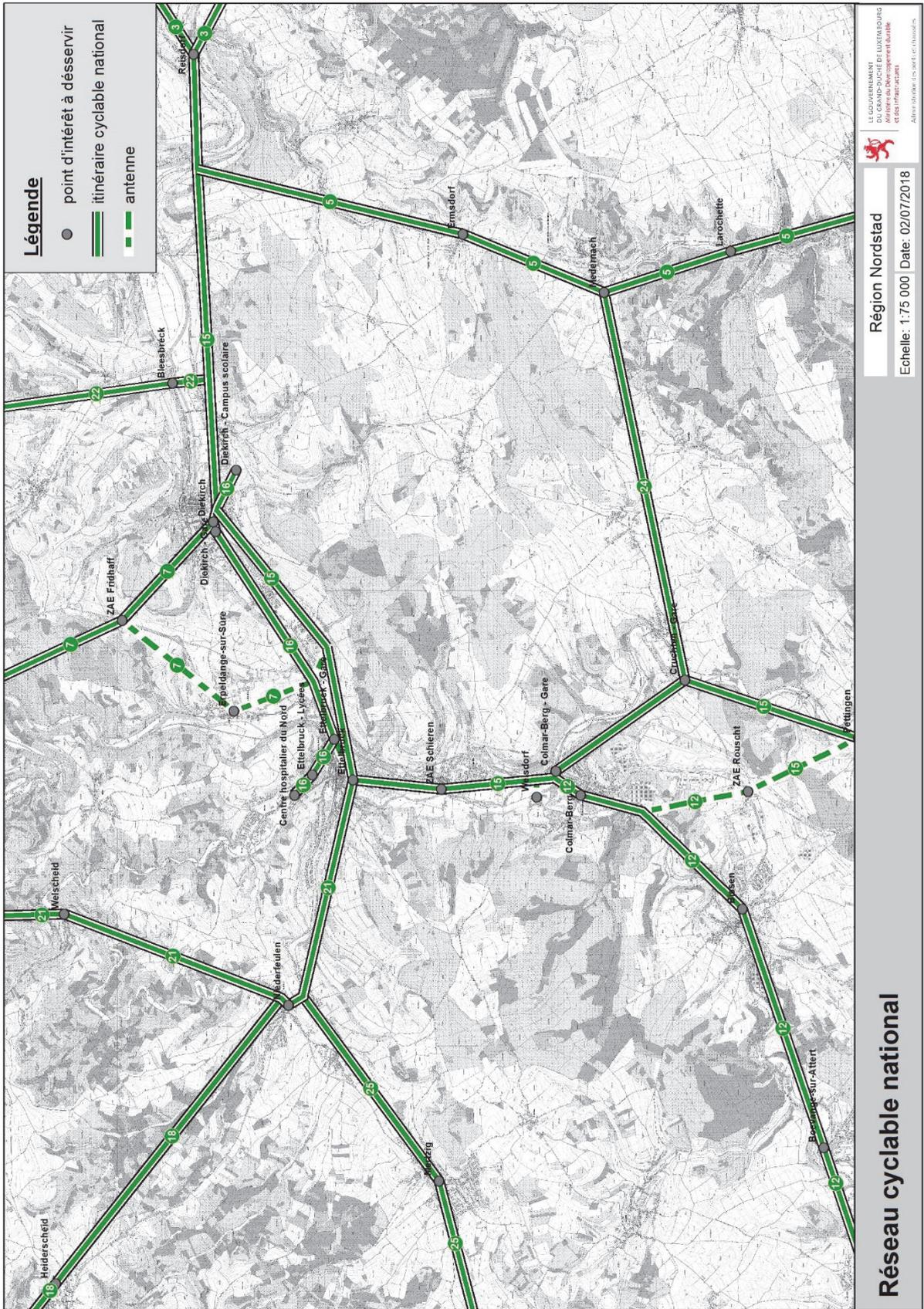
1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur ~~l'assise d'un itinéraire cyclable national~~ **l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables nationaux en service.** »

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« Elle est également requise lorsque ~~lesdits constructions, plantations ou travaux~~ les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. »

Annexes :



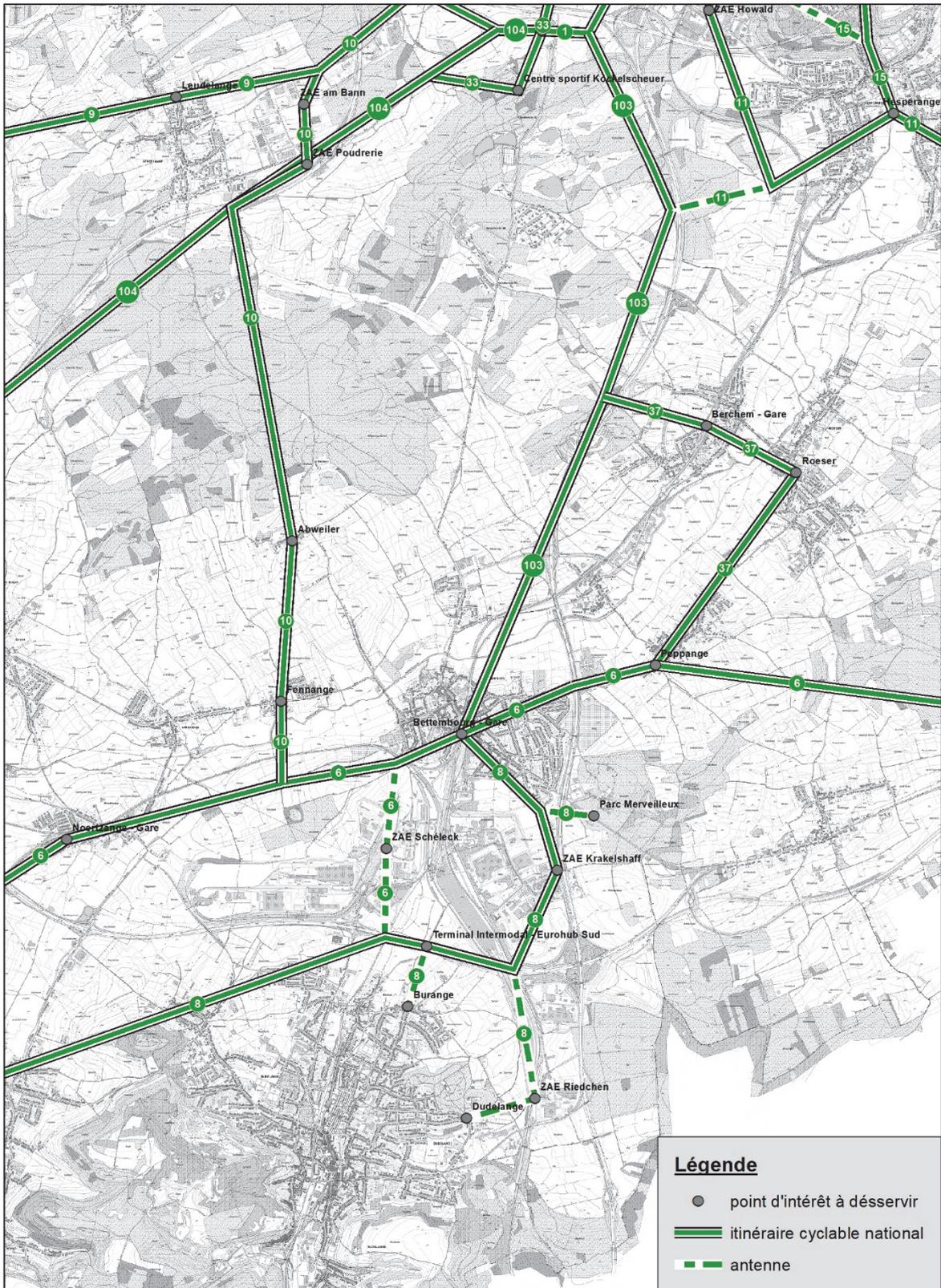
Légende

- point d'intérêt à desservir
- itinéraire cyclable national
- - - - antenne

Région Nordstad

Echelle: 1:75 000 Date: 02/07/2018

Réseau cyclable national



Réseau cyclable national

Région Bettembourg-Dudelange
 Echelle: 1:45 000 Date: 02/07/2018



Administration des ports et chaussées

