

## N° 7371

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 12.10.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.10.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Fiche financière.....	15
4) Commentaire des articles.....	16
5) Textes coordonnés.....	25
6) Exposé des motifs.....	39
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	40

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique* : Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi 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.

Château de Berg, le 06.10.2018

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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<sup>er</sup>, à l'alinéa 1<sup>er</sup> les mots « *le plan* » sont remplacés par ceux de « *les plans* ».
2. À l'article 1<sup>er</sup>, l'alinéa 1<sup>er</sup> est complété comme suit :  
« *à la présente loi dont ils font partie intégrante* ».

**Art. 2.** À l'article 2 de la 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.
3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :  
« *Assise : la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure* ».
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 loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :

1. À l'alinéa 1<sup>er</sup> les mots « *réseau national* » en début de phrase sont remplacés par ceux de « *réseau cyclable national* ».
2. À l'alinéa 1<sup>er</sup> le mot « *nationale* » est remplacé par les mots de « *de l'État* ».
3. Les alinéas 2 et 3 sont supprimés.
4. L'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* ».
5. L'alinéa 5 devient le nouvel alinéa 3.

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

- « 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, Bavigne, 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. »

**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.* »

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

« (1) *L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national est à charge de l'État.*

*Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par l'État, 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, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par la commune par lequel 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.*

(2) *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 les articles 3 et 4 ainsi de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération.* »

**Art. 7.** L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :

« *L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.*

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

« *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 :

« *L'entretien courant de l'assise des itinéraires cyclables 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. 10.** À l'article 7, devenu l'article 10, sont apportés les modifications suivantes :

1. À l'alinéa 1<sup>er</sup> 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 précédent* ».
3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.
4. L'alinéa 3, 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. 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. 13.** Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « *L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi* ».

**Art. 14.** La loi 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 désignée ci-après « *la loi du 21 décembre 2009* » est modifiée comme suit :

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

- au point 1<sup>er</sup>, les mots « *alignement d'une route* » sont remplacés par ceux de « *alignement d'une voie publique* »
- au point 1<sup>er</sup>, 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* ».
- au point 10, les mots « *ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques* » sont supprimés.
- est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit : « *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* »
- est ajouté un nouveau point 14, libellé comme suit « *Assise d'un itinéraire cyclable* » : *La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents* »

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

1. L'alinéa 1<sup>er</sup> 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.* »

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

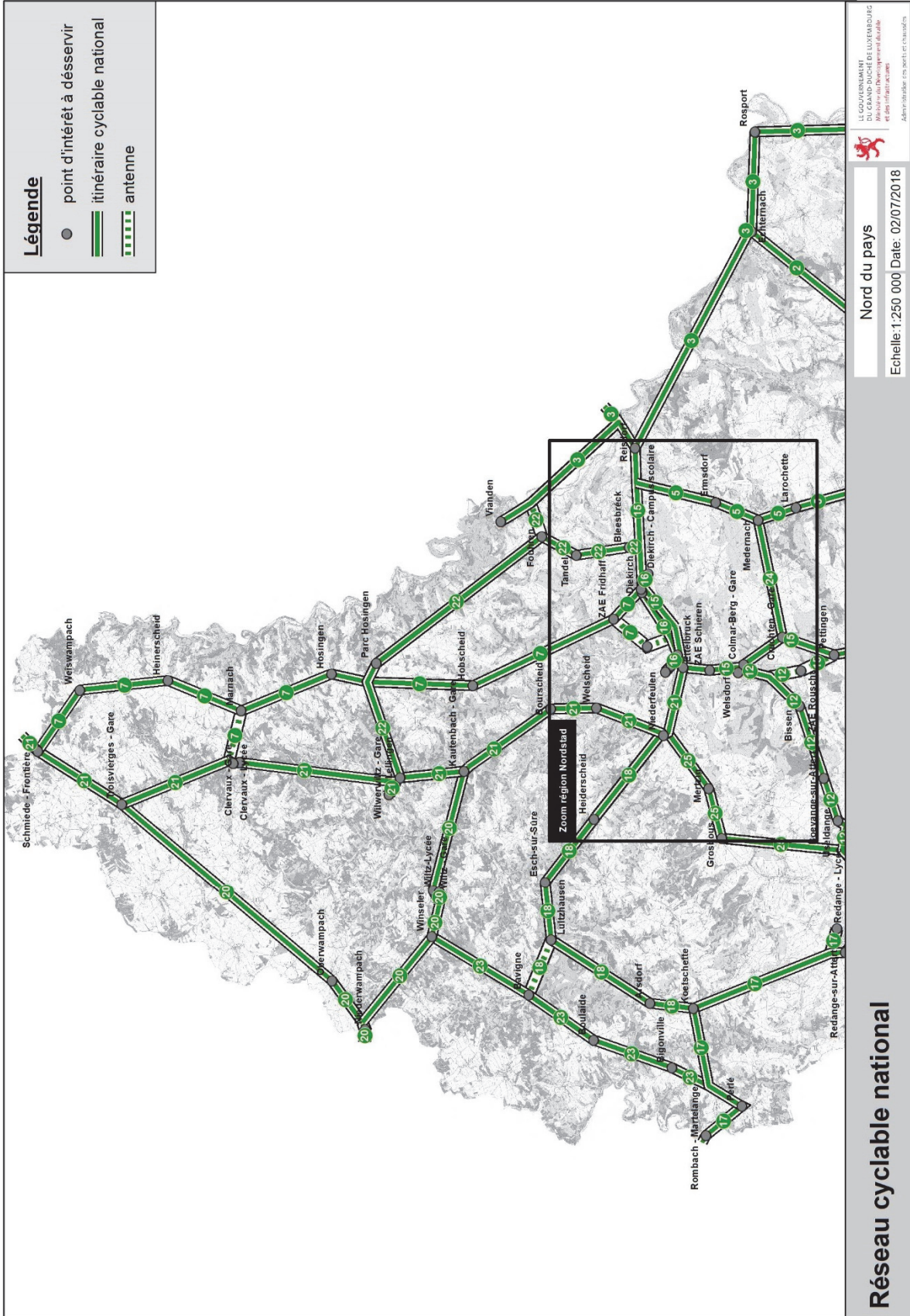
1. L'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé comme suit :

« *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 du réseau cyclable national.* »

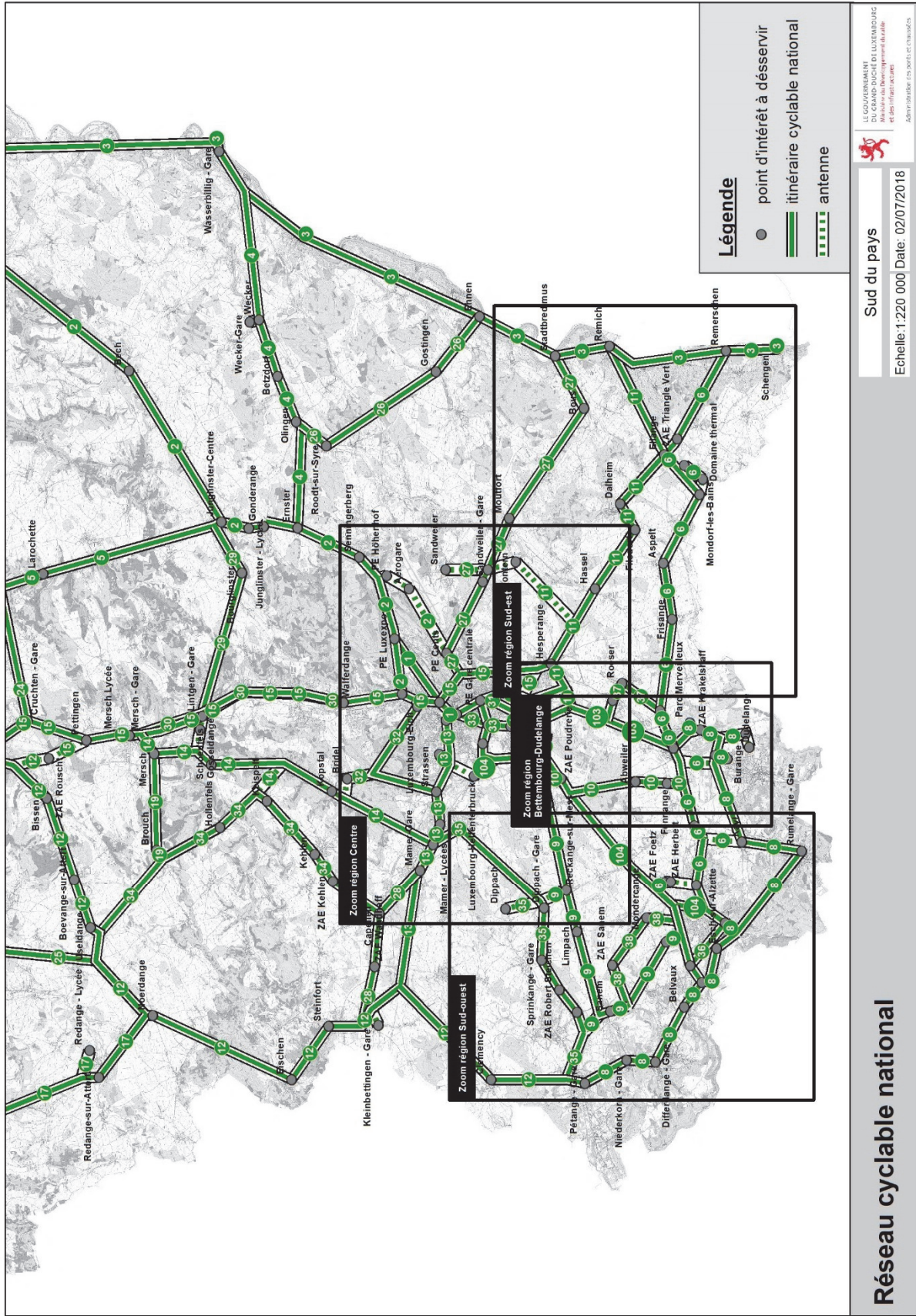
2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

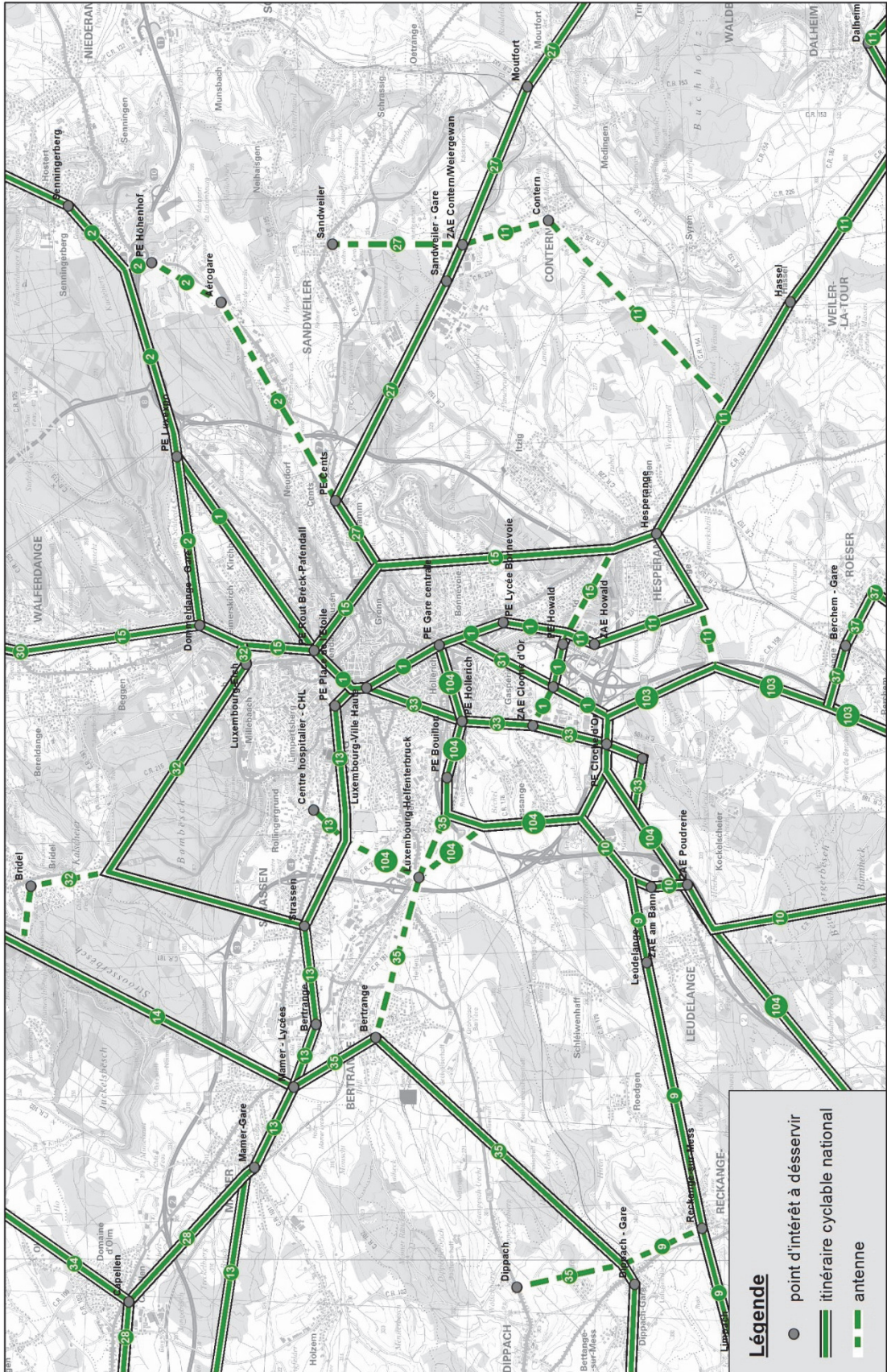
« *Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État.* »

ANNEXES :









**Légende**

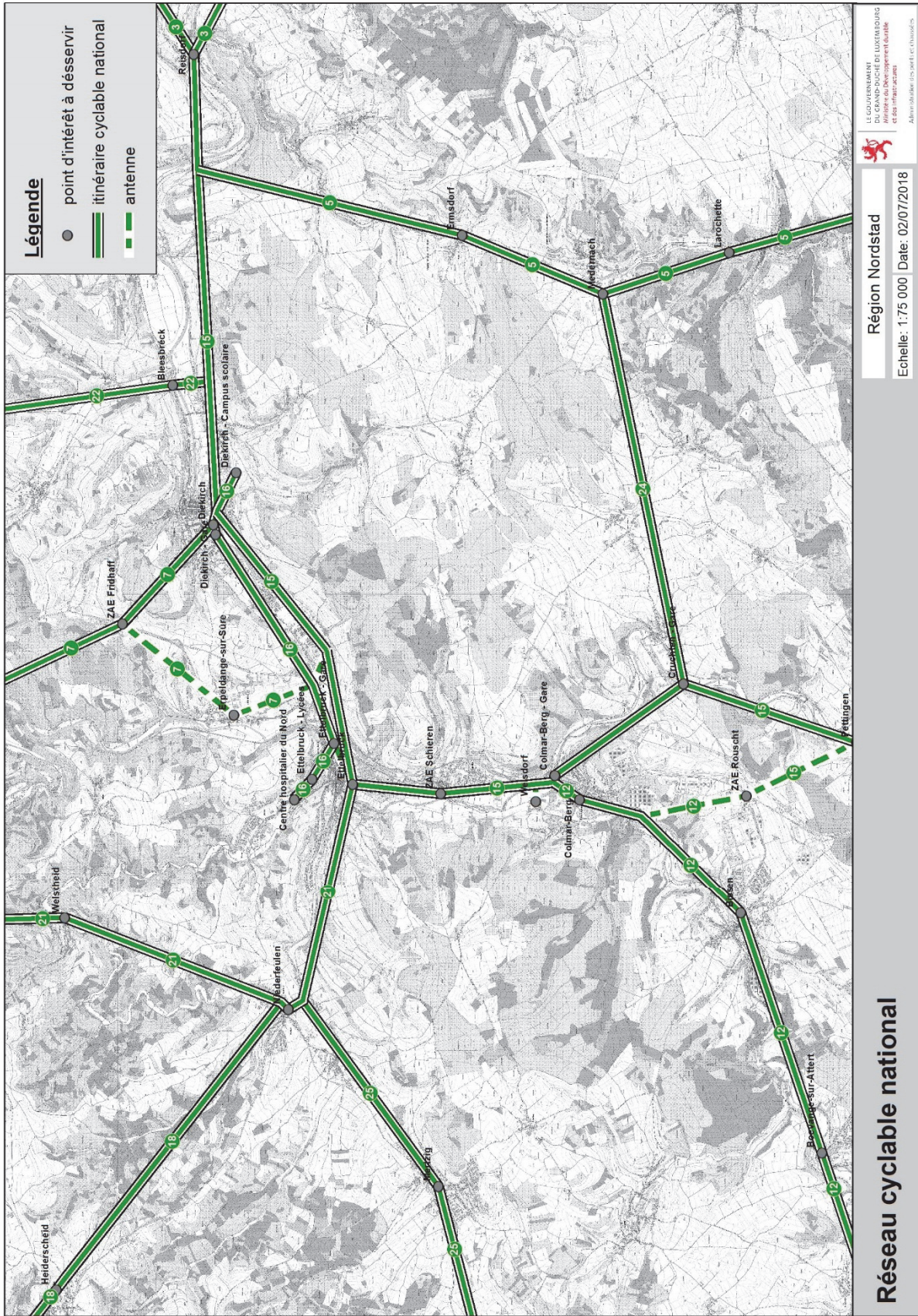
- point d'intérêt à desservir
- ▬ itinéraire cyclable national
- ▬ antenne

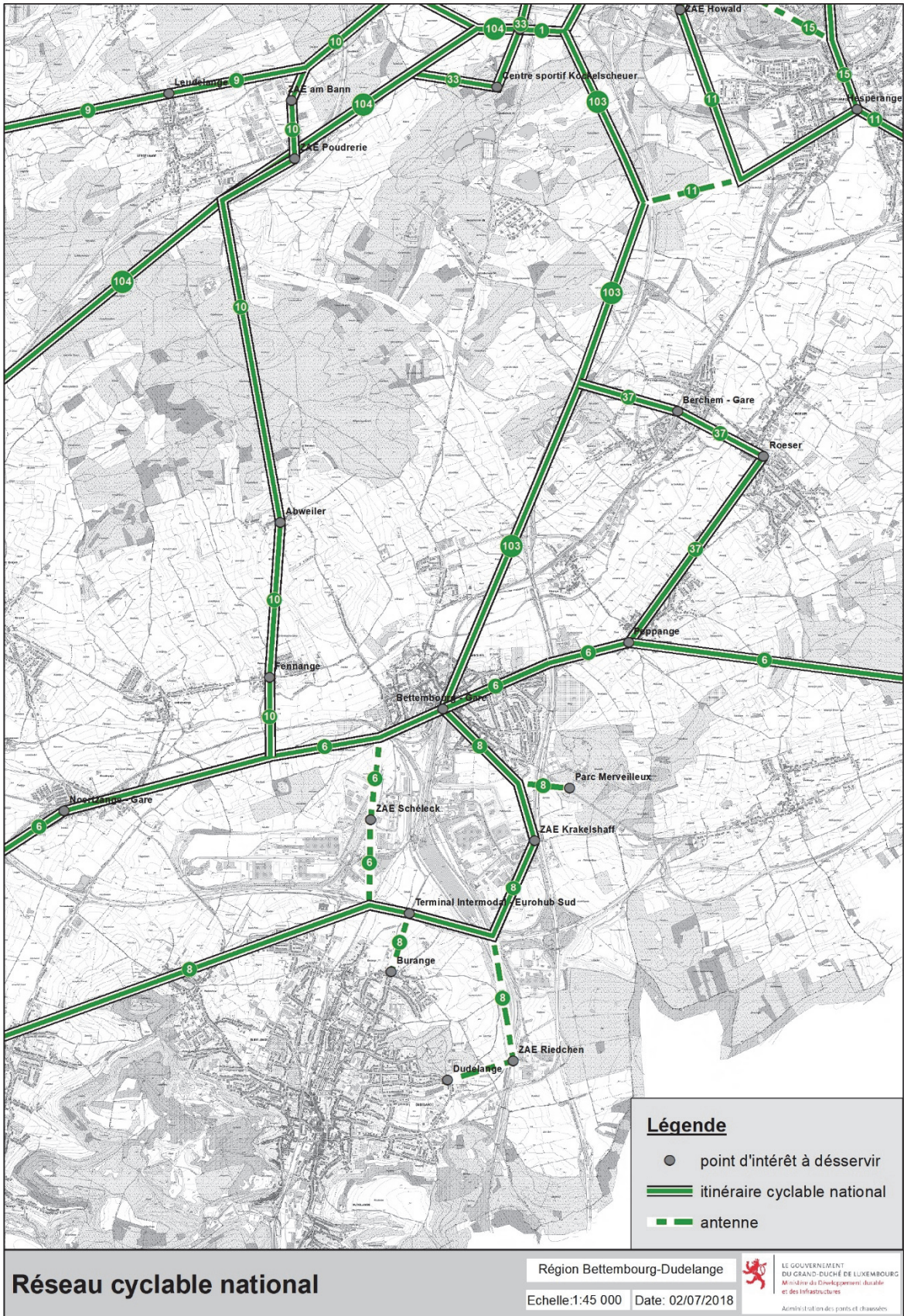
**Région Centre**

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

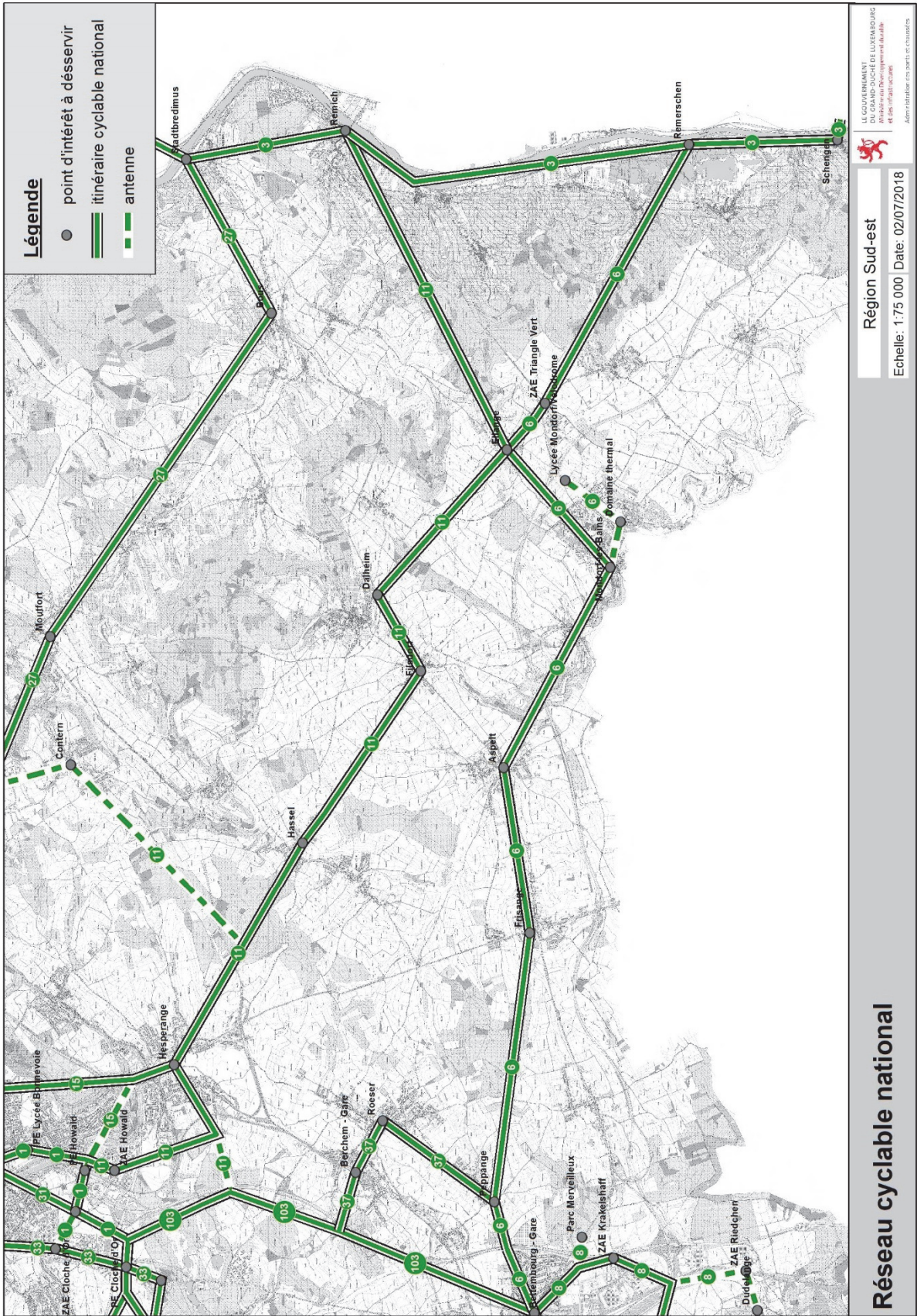
**Réseau cyclable national**

LE GOUVERNEMENT DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Environnement, du Climat  
et des Infrastructures  
Administration des ports et chaussées









## FICHE FINANCIERE

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, il y a lieu de noter que le présent projet de loi aura un impact financier sur le budget de l'Etat du fait qu'il prévoit le développement du réseau cyclable national.

### 1. Dépenses d'investissements liées la réalisation d'infrastructures cyclables.

Le réseau national de pistes cyclables compte actuellement **605 km** d'itinéraires cyclables. Le présent projet de loi prévoit un réseau cyclable national de 1102 km. Sur base d'une première analyse, il s'ensuit qu'environ 430 km sont à construire et 180 km sont des chemins existants à reprendre (113 km seront déclassés du réseau existant ; le réseau prévu dans la loi de 2015 est intégré dans cette estimation). Les dépenses liées à la réalisation de ces nouveaux tronçons de 430 km se composent :

- des coûts liés à la construction de la voirie ;
- des coûts liés à la construction d'ouvrages d'art ;
- des coûts liés aux mesures compensatoires ;
- des frais d'études.

Ces coûts peuvent être estimés à 587.000 EUR TTC par km et se basent sur les retours d'expérience des projets réalisés par l'Administration des ponts et chaussées.

Il convient de préciser que s'y ajoutent des coûts de modernisation des infrastructures cyclables après 25 ans en moyenne pour la voirie et 40-50 ans en moyenne pour les ouvrages d'art.

### 2. Dépenses annuelles liées à l'entretien et à l'exploitation du réseau cyclable national.

L'entretien du réseau cyclable national concerne tant **l'entretien courant** que **l'entretien constructif**.

Conformément au présent projet de loi, l'entretien courant (nettoyage, fauchage des accotements, balayage et service hivernal de la voirie et des ouvrages d'art) incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents tronçons d'itinéraires. Il importe toutefois de souligner que le présent projet de loi dispose que l'Etat sera en charge de l'entretien courant des deux liaisons cyclables express projetées. L'entretien courant de ces 35,3 km de liaisons cyclables express est estimé à 3.500 EUR TTC par km et par an.

L'entretien constructif des itinéraires cyclables du réseau cyclable national (entretien constructif de la voirie et des ouvrages d'art) est à la charge de l'Etat. Ces coûts peuvent être estimés à 2.500 EUR TTC par km et par an.

Il est à noter que le développement du réseau cyclable national requière des ressources humaines supplémentaires pour l'exploitation et l'entretien.

Il y a finalement lieu de rappeler que les dépenses liées au développement du réseau cyclable national sont autorisées annuellement par la Chambre des Députés dans le cadre de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat : l'impact financier du développement du réseau cyclable national sur le budget de l'Etat est donc déterminé par cette loi annuelle. Ces dépenses sont imputées chaque année sur le Fonds des Routes – section voirie normale – pistes cyclables pour les dépenses relatives à la construction d'infrastructures et sur le budget normal pour les dépenses liées à l'exploitation et à l'entretien.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> modifie l'article 1<sup>er</sup> de 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* ».

#### *ad point 1*

Le 1<sup>er</sup> alinéa est modifié de façon à ce que plusieurs plans fassent partie de l'annexe de la présente loi.

Cette modification est nécessaire afin de compléter l'annexe de la loi du 28 avril 2015 par des plans illustrant les itinéraires à une échelle appropriée des différentes régions du pays. L'annexe de la loi du 28 avril 2015 ne comporte en effet qu'un seul plan illustrant les itinéraires définis dans l'article 4 de cette même loi.

#### *ad point 2*

Le 1<sup>er</sup> alinéa est complété par une disposition indiquant que les annexes énumérées font partie intégrante de cette loi.

### *Ad article 2*

L'article 2 modifie l'article 2 de la loi du 28 avril 2015 qui réunit l'ensemble des définitions arrêtées par cette loi.

#### *ad point 1*

La définition de « *raccordement* » est modifiée de façon à ce que les itinéraires cyclables communaux entre des agglomérations ou quartiers d'agglomérations et le réseau cyclable national soient considérés comme raccords à ce dernier.

La définition de *raccordement* est en lien direct avec l'article 7 de la loi du 28 avril 2015 qui prévoit la possibilité pour les communes d'obtenir des aides financières allant jusqu'à 30 % du coût d'investissement pour ces raccords et ce sous certaines conditions. Une des conditions est que le tronçon en question constitue un raccord au réseau cyclable national.

La modification de cette définition s'avère d'autant plus pertinente qu'elle permet de motiver davantage les communes à compléter le réseau national par des raccords et de faire en sorte que plus de projets soient éligibles pour ces aides financières.

#### *ad point 2*

La définition de « *grand axe routier* » est supprimée vu que les dispositions afférentes de l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 sont intégrées dans le règlement grand-ducal exécutant cet article.

Cette modification devient nécessaire vu que toutes les dispositions « techniques » sont intégrées dans le règlement grand-ducal exécutant les dispositions de l'article 3 de la loi du 28 avril 2015. Elle permet en outre d'alléger la procédure de mise à jour régulière due à l'évolution permanente des règles de l'art en la matière.

#### *ad point 3*

La définition d'« *assise* » est ajoutée ; l'assise constitue la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure.

L'ajout de cette définition devient nécessaire afin de clarifier le périmètre pour lequel les compétences de l'État et des communes pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien des infrastructures formant le réseau cyclable national sont définies dans l'article 6 de la loi du 28 avril 2015.

#### *ad point 4*

La définition de « *liaison cyclable express* » est ajoutée. Une liaison cyclable express est un itinéraire du réseau cyclable national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations.



L'ajout de cette définition permet de hiérarchiser le réseau cyclable national tout en introduisant un nouveau type d'itinéraire structurant similaire à des itinéraires existants dans d'autres pays européens (p.ex. « Radschnellweg » en Allemagne et « Fietssnelweg » aux Pays-Bas). Ces itinéraires doivent en principe constituer la colonne vertébrale entre les agglomérations définies dans la stratégie de mobilité Modu 2.0 du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

#### *Ad article 3*

L'article 3 modifie l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 qui fait référence à des dispositions techniques.

##### *ad point 1*

L'alinéa 1<sup>er</sup> est modifié ; l'expression « *réseau national* » est remplacée par « *réseau cyclable national* » afin de garder la cohérence entre les différents articles de la loi du 28 avril 2015.

##### *ad point 2*

L'alinéa 1<sup>er</sup> est modifié ; l'adjectif « *nationale* » est remplacé par « *de l'État* » afin de garder la cohérence entre les différents articles de cette loi, ainsi qu'entre les définitions de l'article 5 de la loi modifiée 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route).

Dans cet article, le réseau routier sous compétence de l'État est en principe désigné comme « *voirie de l'État* » et le réseau routier sous compétence des communes comme « *voirie communale* ».

##### *ad point 3*

Les alinéas 2 et 3 sont supprimés ; ils concernent les dispositions techniques au sujet de la nécessité de prévoir des intersections en dénivelé sur les grands axes routiers.

Cette modification devient nécessaire vu que toutes les dispositions « techniques » sont intégrées dans le règlement grand-ducal exécutant les dispositions de l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 (voir ad article 2 point 2).

S'y ajoute que les dispositions techniques à supprimer se sont avérées être trop rigides pour la plupart des projets et des solutions de qualité équivalente (p.ex. passages sécurisés par signaux colorés lumineux, gués pour cyclistes, etc.).

##### *ad point 4*

L'alinéa 4 est modifié afin que les raccordements au réseau cyclable national puissent aussi comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route.

Cette modification est en lien direct avec l'article 7 de la loi du 28 avril 2015 qui prévoit la possibilité d'obtenir des aides financières allant jusqu'à 30 % des coûts d'investissement de la commune pour ces raccords à condition que le projet soit conforme aux dispositions de l'article 3 de cette même loi.

##### *ad point 5*

Pas de commentaire.

#### *Ad article 4*

L'article 4 modifie l'article 4 de la loi du 28 avril 2015 qui décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national.

Alors que la structure de l'article 4 de la loi du 28 avril 2015 (à savoir la définition de chaque itinéraire cyclable) reste inchangée, la description de ces itinéraires est modifiée.

La définition de chaque itinéraire cyclable énumère les points d'intérêt à desservir par cet itinéraire, à savoir les localités, les zones d'activités économiques, les établissements scolaires secondaires ou universitaires, les points de contact avec les transports publics (gares ferroviaires, pôles d'échanges et parkings-relais), ainsi que les sites touristiques d'intérêt national. Les accès à assurer vers d'autres itinéraires cyclables du réseau national sont à chaque fois énumérés dans un alinéa séparé dans l'idée de créer un réseau cyclable national cohérent et non pas une multitude d'itinéraires isolés. Finalement, le réseau cyclable national est hiérarchisé : pour chaque itinéraire cyclable, les antennes appartenant à

l'itinéraire cyclable en question, mais ne faisant pas partie du tronçon principal, sont énumérées dans un alinéa séparé.

La numérotation des itinéraires cyclables a été changée pour une meilleure cohérence dans le réseau suite à son développement substantiel prévu par le présent projet de loi.

Le réseau est restructuré de façon à ce que les itinéraires cyclables correspondent soit aux pénétrantes des agglomérations définies dans la stratégie de mobilité Modu 2.0 soit aux liaisons principales dans les régions.

La dénomination des itinéraires cyclables a été supprimée vu qu'il n'est plus adéquat de nommer les différents itinéraires du fait de l'envergure et du maillage du réseau (Note : Seuls les itinéraires principaux sont encore indiqués sur des communications officielles afin de les promouvoir).

Finalement, le présent projet de loi prévoit le réseau cyclable national comme suit avec un total de 1102 km :

- 605 km d'itinéraires cyclables en service ;
- 610 km d'itinéraires cyclables projetés, dont 414 km déjà prévus à l'époque par la loi du 28 avril 2015 (296 km actuellement en cours de planification et d'étude) et 196 km supplémentaires prévus par le présent projet de loi ;
- 113 km d'itinéraires cyclables existants (en grande partie en trafic mixte) à déclasser du réseau national actuel en vue de la création de raccourcis ou de tracés alternatifs.

L'article 4 de la loi du 28 avril 2015 est complété par la disposition indiquant 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 de la loi du 28 avril 2015. De plus, ce règlement grand-ducal détermine la localisation géographique exacte de ces itinéraires et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000.

L'exécution de l'article 4 de la loi du 28 avril 2015 par un règlement grand-ducal définissant la localisation géographique exacte est nécessaire vu que les articles 5, 7, 8 et 9 de cette même loi définissent les compétences respectivement les obligations de l'État, représenté par l'Administration des ponts et chaussées, ainsi que les obligations des communes, à savoir :

- la nécessité d'une permission de voirie pour toute sorte de travaux sur l'assise d'un itinéraire du réseau cyclable national,
- les compétences étatiques et communales concernant l'exploitation et l'entretien du réseau cyclable national.

Or, afin que ces dispositions puissent être appliquées, contrôlées et sanctionnées p.ex. suivant la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie, une base cartographique détaillée qui renseigne sur les tracés détaillés des itinéraires cyclables nationaux est nécessaire ; ces tracés ne sont en effet décrits que sommairement sous l'article 4 de la loi du 28 avril 2015, ainsi que par la carte annexée.

Il est toutefois primordial de ne pas annexer à l'article 4 une carte détaillée des tronçons à aménager afin de garantir une flexibilité maximale dans la phase de planification des différents itinéraires en vue d'un développement efficient du réseau.

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 ci-avant 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.

#### *Ad article 5*

L'article 5 remplace l'article 5 de la loi du 28 avril 2015 au sujet de la nécessité d'introduire de permission de voirie.

L'alinéa « *Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant un itinéraire cyclable du réseau national, ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie. Les travaux à réaliser sur l'assise même de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie* » est remplacée par l'alinéa « *Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'octroi*

*d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie ».*

L'ajout de l'expression « *en service* » est essentiel afin de clarifier le fait que cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national. Le présent alinéa se réfère donc aux itinéraires en service définis par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de cette loi.

Il y a lieu de modifier la législation en vigueur sur les permissions de voirie (loi 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 ; voir articles 14-16 du projet de loi) et d'y faire seulement référence dans le présent article. En effet, cette loi comporte, à elle seule, toutes les dispositions concernant la demande, l'octroi, le contrôle et la sanction de permission de voirie.

#### *Ad article 6*

L'article 6 modifie l'article 6 de la loi du 28 avril 2015 qui décrit les compétences en matière de réalisation, d'exploitation et d'entretien des infrastructures formant le réseau cyclable national.

L'alinéa concernant l'entretien constructif est déplacé dans un article séparé afin d'améliorer la lisibilité de cette loi (voir ad article 7).

L'alinéa au sujet de signalisation verticale est déplacé dans un article séparé afin d'améliorer la lisibilité de cette loi (voir ad article 8).

L'alinéa au sujet l'entretien courant est déplacé dans un article séparé afin d'améliorer la lisibilité de cette loi (voir ad article 9).

#### *ad paragraphe 1*

L'alinéa au sujet des emprises est modifié ; l'expression « *Les terrains formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national* » est remplacée par l'expression « *Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par l'État* » ; l'expression « *à l'exception de l'assise de la voirie communale existante* » est supprimée.

Un nouvel alinéa est ajouté : celui-ci dispose que les terrains formant l'assise à aménager par les communes, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par la commune par 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. Cette modification permet aux communes de pouvoir utiliser des emprises par le biais d'un droit de passage ou d'une servitude conventionnelle. De plus, cette modification a pour objectif de mieux structurer l'article 6 de la loi du 28 avril 2015 et de le rendre plus lisible.

L'alinéa au sujet de l'aménagement des infrastructures est modifié ; l'expression « *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'État* » est remplacée par l'expression « *L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national est à charge de l'État* ». Cette modification devient nécessaire pour faire référence à l'assise définie dans l'article 2 de cette même loi et ainsi clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre. 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).

La disposition indiquant que les communes sont en charge de l'aménagement et du réaménagement de l'assise des itinéraires cyclables nationaux sur la voirie communale à l'intérieur d'agglomération est supprimée suite à la séance du Conseil de Gouvernement du 14 septembre 2018. C'est ainsi que les frais liés à l'aménagement, au réaménagement et à l'entretien des itinéraires cyclables du réseau national sont **entièrement à charge de l'Etat et non des communes.**

Les ouvrages d'art à aménager ou à réaménager se situant sur un itinéraire cyclable font aussi partie de l'assise (voir ad article 7).

La répartition du financement est analogue aux compétences décrites ci-avant et ce pour les frais d'études, les frais de travaux et les frais pour mesures de compensation.

#### *ad paragraphe 2*

Un paragraphe est ajouté disposant 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 à condition

d'être conforme avec les articles 3 et 4 et d'obtenir l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération.

L'article 3 de la loi du 28 avril 2015 précise que le réseau cyclable national est défini de manière à profiter au maximum de la voirie existante qu'elle soit étatique ou communale. La démarche à suivre lorsqu'un itinéraire cyclable national passe par une voirie communale existante doit donc être clarifiée. Cette démarche a uniquement été expliquée dans le commentaire des articles du projet de loi afférent à la loi du 28 avril 2015 ; ce commentaire mentionne seulement que l'État ne devient que propriétaire des pistes cyclables qu'il aménage par ses propres soins. L'ajout de ce paragraphe est donc nécessaire pour préciser la démarche à suivre et les conséquences lorsque la voirie communale existante est intégrée dans le réseau cyclable national.

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 reçoit seulement le statut d'itinéraire cyclable national. La commune reste donc propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable.

Par contre, l'État est en charge de l'entretien constructif de l'assise suivant l'article 7. 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<sup>er</sup> de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015 s'appliquent.

L'expression « *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 5 de la loi du 28 avril 2015, 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 par délibération dans le conseil communal ; cet accord doit entre autre stipuler que la commune accepte l'application des articles 5, 7, 8 et 9 de la loi du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.

#### *Ad article 7*

L'article 7 crée un nouvel article 7 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l'alinéa au sujet de l'entretien constructif de l'article 6 de cette même loi.

L'expression « *Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national* » est remplacée par l'expression « *L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national* ». Cette modification devient nécessaire pour faire référence à l'assise définie dans l'article 2 de cette même loi et ainsi clarifier le périmètre sur lequel l'entretien constructif est nécessaire. L'ajout de l'expression « *en service* » est essentiel afin de clarifier le fait que cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service définies par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de cette loi.

L'expression « *à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération* » est supprimée suite à la séance du Conseil de Gouvernement du 14 septembre 2018. C'est ainsi que les frais liés à l'aménagement, au réaménagement et à l'entretien des itinéraires cyclables du réseau national sont **entièrement à charge de l'État et non des communes.**

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).

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<sup>er</sup> de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015 s'appliquent.

Les ouvrages d'art (y inclus les équipements) se situant sur un itinéraire cyclable constituent une dépendance de l'assise de cet itinéraire, c.-à-d. :

- un pont sous condition que l'itinéraire cyclable passe via son tablier au-dessus de celui-ci ;
- un mur de soutènement sous condition que celui-ci soit due à l'aménagement de l'assise (p.ex. supporte le corps de chaussée de l'assise respectivement le remblais de l'assise) ;

- une buse (ouvrage hydraulique) sous condition que celle-ci se trouve dans le remblai de l’assise et soit due à l’aménagement de l’assise ;
- 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’assise 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.

#### *Ad article 8*

L’article 8 crée un nouvel article 8 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l’alinéa au sujet de la signalisation verticale de l’article 6 de cette même loi.

Les dispositions concernant la signalisation directionnelle sont complétées par l’expression « *en service* » afin de clarifier que celles-ci concernent la phase d’exploitation du réseau cyclable national et se réfèrent donc aux itinéraires en service définis par le règlement grand-ducal exécutant l’article 4 de cette loi.

Les dispositions au sujet des autres signaux routiers sont complétées par l’expression « *conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques* ». La référence à cette loi et ses règlements grand-ducaux d’exécution (Code de la Route) devient nécessaire vu que celle-ci règle en détail les procédures en matière de signalisation, de règlement de la circulation et de pose des signaux. Par analogie, les communes sont compétentes pour la mise en place, la pose et l’entretien des signaux à l’intérieur des agglomérations et ce conformément au Code de la Route.

#### *Ad article 9*

L’article 9 crée un nouvel article 9 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l’alinéa au sujet de l’entretien courant de l’article 6 de cette même loi.

L’expression « *du réseau national* » est remplacée par l’expression « *de l’assise des itinéraires cyclables en service du réseau national* » afin de clarifier que cette disposition concerne la phase d’exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service définis par le règlement grand-ducal exécutant l’article 4 de cette loi.

De plus, cette disposition fait référence à l’assise définie dans l’article 2 de cette même loi afin de clarifier le périmètre d’intervention pour l’entretien courant.

L’article est complété par l’expression « *à l’exception des liaisons cyclables express dont l’entretien courant incombe à l’État* ». Vu que ces liaisons cyclables express constituent la colonne vertébrale entre les agglomérations définies dans la stratégie de mobilité Modu 2.0 du ministère du Développement durable et des Infrastructures, leur viabilité doit être garantie à tout moment. De ce fait, il est essentiel que l’État soit en charge de l’entretien courant de ces itinéraires structurants.

L’entretien courant comprend les tâches qui ne concernent pas les interventions structurelles pour garantir la viabilité de l’itinéraire, c.-à-d. :

- le balayage de l’assise ;
- le nettoyage de l’assise et de ses égouts ;
- le nettoyage des dispositifs de retenue (garde-corps, glissières, barrières) ;
- le nettoyage des graffitis et des affiches ;
- le nettoyage le cas échéant de l’éclairage de l’assise (si elle ne fait pas partie de l’éclairage public de la route) ;
- le fauchage le cas échéant des accotements ;
- le service d’hiver (dénivellement respectivement dégivrage) sur l’assise.

Il est à noter que le service d’hiver est seulement à garantir sur les itinéraires pratiqués quotidiennement dans cette période de l’année, donc surtout les itinéraires à l’intérieur des localités, les pénetrantes principales des agglomérations et les liaisons cyclables express.

Les ouvrages d'art se situant sur un itinéraire cyclable font aussi partie de l'assise (voir ad article 7).

La disposition indiquant qu'en cas de carence des communes, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont exécutées par l'État aux frais des communes est supprimée. Cette modification est la suite logique du principe de clarification des compétences et responsabilités. Le fait que l'État doit assumer ces tâches et la responsabilité lorsqu'une commune ignore ses obligations n'est pas cohérent ; ces dernières années cela s'est même avéré être impraticable.

*Ad article 10*

L'article 10 modifie l'ancien article 7 de la loi du 28 avril 2015 regroupant les dispositions relatives à l'aide financière.

*ad point 1*

L'alinéa 1<sup>er</sup> est modifié ; l'expression « *réseau national* » est remplacée par « *réseau cyclable national* » afin de garder la cohérence entre les différents articles de la loi du 28 avril 2015.

*ad point 2*

Un nouvel alinéa est ajouté ; celui-ci dispose que 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 précédent.

Ce nouvel alinéa remplace l'ancien alinéa qui dispose que des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'État.

Ce remplacement a pour but de clarifier le fait que seule la partie de ces raccords située sur le territoire luxembourgeois peut faire l'objet d'une aide financière.

*ad point 3*

Pas de commentaire.

*ad point 4*

L'alinéa 4 est modifié ; l'expression « *Elles ne peuvent pour aucun projet* » est remplacée par l'expression « *Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas* ».

La modification de cette disposition devient nécessaire afin garder la lisibilité de cet l'article.

Bien que cet alinéa prévoit la possibilité d'allouer une aide financière allant jusqu'à 30 % du coût d'investissement effectué par la commune, seul le coût d'investissement lié à l'infrastructure cyclable elle-même (c'est-à-dire les coûts de construction de l'assise et des équipements) devra être subventionné. Les frais d'études devront être entièrement financés par l'administration communale étant donné qu'il n'est pas possible de contrôler l'éligibilité et le bien-fondé de ces frais. De plus, les frais d'acquisition des emprises ne seront pas subventionnés afin de ne pas contribuer à la spéculation.

Quant aux modalités d'attribution de l'aide financière, une aide financière peut être allouée rétroactivement à condition que le projet de voirie ait été réalisé après l'entrée en vigueur de la loi du 28 avril 2015 et remplisse les critères définis dans cette loi et les règlements grand-ducaux d'exécution.

*ad point 5*

Pas de commentaire.

*ad point 6*

Un alinéa est ajouté indiquant qu'un raccordement peut cumuler les différentes aides financières de l'État en fonction de sa configuration et à condition que l'aide financière totale allouée pour celui-ci ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement.

Il existe différentes aides financières étatiques pour le financement des projets d'aménagement de voirie, à savoir :

- l'aide financière prévue par la loi du 28 avril 2015 si le projet de voirie constitue un raccord au réseau cyclable national ;

- l'aide financière prévue par la loi du 27 juin 2016 concernant le soutien au développement durable des zones rurales si le projet de voirie contribue au développement et à l'amélioration des infrastructures agricoles ;
- l'aide financière prévue par la loi du 11 mars 2008 ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un huitième plan quinquennal d'équipement de l'infrastructure touristique, si le projet de voirie répond aux critères prévus dans la présente loi et ses règlements grand-ducaux d'exécution.

Or, en fonction de la configuration du projet et de la qualité de celui-ci, rien ne devrait s'opposer à ce que l'initiative de la commune puisse profiter de ces différentes aides financières afin d'atteindre les objectifs visés par ces lois.

De ce fait, cet ajout devient nécessaire pour clarifier qu'un projet d'une commune peut cumuler les différentes aides financières en fonction de sa configuration à condition que l'aide financière « totale » allouée par l'État ne dépasse pas 100 % des frais du projet.

Afin que le cumul des aides financières ne dépasse pas ces 100%, un comité interministériel a été instauré pour coordonner les différentes demandes des communes.

*Ad article 11*

Pas de commentaire.

*Ad article 12*

Pas de commentaire.

*Ad article 13*

Pas de commentaire.

*Ad article 14*

L'article 14 modifie l'article 2 de la loi 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, désignée ci-après « *la loi du 21 décembre 2019* ».

*ad point 1 – 1<sup>er</sup> tiret*

La définition d'*alignement d'une route* » est renommée « *alignement de la voie publique* » pour devenir cohérent avec l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 qui mentionne un alignement de la voie publique.

*ad point 1 – 2<sup>e</sup> tiret*

La définition d'« *alignement de la voie publique* » est complétée par la phrase « *Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir* ». Sachant que la présente définition fixe l'alignement à partir duquel le périmètre défini par l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 doit s'appliquer, il est nécessaire que les infrastructures pour cyclistes (pistes cyclables et chemins pour piétons et cyclistes) soient traitées de manière analogue au trottoir, c.-à-d. que cet alignement soit fixé à la limite extérieure de ces infrastructures.

*ad point 1 – 3<sup>e</sup> tiret*

L'expression « *ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques* » est supprimée de la définition « *voirie normale de l'État* ». Cette modification est nécessaire vu les modifications apportées par les tirets 2 et 4 de l'article 14 du présent projet de loi.

*ad point 1 – 4<sup>e</sup> tiret*

La définition de « *réseau cyclable national* » est ajoutée ; le réseau cyclable national se constitue des itinéraires cyclables en service définis par la loi du 28 avril 2015.

L'ajout de cette définition devient nécessaire pour que les dispositions de la loi du 21 décembre 2009 s'appliquent aussi aux itinéraires cyclables nationaux en service tels que définis par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de la loi du 28 avril 2015. Ainsi, ces dispositions, c.-à-d. la nécessité

respectivement l'établissement de permissions de voirie, leur contrôle et les sanctions en cas d'infraction, peuvent être appliquées au quotidien pour ces itinéraires.

*ad point 1 – 5e tiret*

La définition d'« assise d'un itinéraire cyclable » est ajoutée ; celle-ci constitue la partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements y afférents.

L'ajout de cette définition devient nécessaire vu que l'article 5 de cette même loi, qui définit le périmètre sur lequel une permission de voirie est requise, doit faire référence à une délimitation exacte pour ce périmètre. Or, il n'est pas prévu qu'un itinéraire cyclable soit traité de manière analogue aux voies publiques de la voirie normale de l'État vu que les itinéraires peuvent correspondre à une voie publique dans sa totalité ou seulement à une partie de la voie publique.

En effet, d'après l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route), un itinéraire cyclable peut correspondre aux catégories de voies publiques suivantes :

- une piste cyclable obligatoire, si celle-ci suit un tracé indépendant et est indiquée par le signal D, 4 ;
- une piste cyclable conseillée, si celle-ci suit un tracé indépendant et est indiquée par le signal F, 19a ;
- un chemin agricole ou forestier indiqué par le signal C,2 et l'inscription « excepté cycles » ;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes, dit « mixte », si celui-ci suit un tracé indépendant et est indiqué par le signal D, 5b ;
- un chemin conseillé pour piétons et cyclistes, dit « mixte », si celui-ci suit un tracé indépendant et est indiqué par le signal F,20b ;

ou à une partie de la voie publique qui est clairement délimitée pour la circulation des cyclistes, à savoir :

- une chaussée de la voirie normale de l'État ou de la voirie communale sur laquelle circulent des cyclistes en trafic mixte ;
- une voie suggestive ;
- une rue cyclable indiquée par le signal E,18a ;
- une voie cyclable indiquée par le signal D,4 en combinaison avec le modèle 3i ;
- une piste cyclable obligatoire, si celle-ci longe la chaussée et est indiquée par le signal D, 4 ;
- une piste cyclable conseillée, si celle-ci longe la chaussée et est indiquée par le signal F, 19a ;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes, dit « mixte », si celui-ci longe la chaussée et est indiqué par le signal D, 5b ;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes, dit « mixte », si celui-ci longe la chaussée et est indiqué par le signal F, 20b ;
- un chemin obligatoire pour piétons et cyclistes, dont la partie réservée aux piétons est séparée de la partie réservée aux cyclistes, et indiqué par le signal D,5a ;
- un chemin conseillé pour piétons et cyclistes, dont la partie réservée aux piétons est séparée de la partie réservée aux cyclistes, et indiqué par le signal F, 20a ;
- une voie bus ouverte aux cyclistes et indiquée par le signal D,10 en combinaison avec le modèle 6a.

Vu qu'il est prévu que seule l'infrastructure destinée à la circulation des cyclistes fasse l'objet d'une permission de voirie et non les parties utilisées par d'autres usagers de la voie publique, il est fait référence à la nouvelle définition pour tenir compte de ces aspects. Le cas échéant, les accotements définis dans l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont inclus dans cette infrastructure, vu que des travaux sur les accotements (p.ex. pose réseau, installation chantier, création accès, etc.) peuvent avoir un impact direct sur la viabilité des itinéraires du réseau national.

Cette définition diffère de la définition dans la loi du 28 avril 2015, vu que l'objectif de la présente définition est de définir le périmètre soumis à une permission de voirie suivant la loi du 21 décembre 2009.

*Ad article 15*

L'article 15 modifie l'article 3 de la loi du 21 décembre 2009 qui définit les travaux soumis à une permission de voirie.



*ad point 1*

Dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « de routes » est remplacée par l'expression « *de voie publique* » et l'expression « *ou du réseau cyclable national* » est ajoutée.

Ces modifications sont nécessaires pour que l'énumération des travaux soumis à une permission de voirie pour la voirie de l'État s'applique aussi aux itinéraires cyclables du réseau national.

*Ad article 16*

L'article 16 modifie l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 qui définit le périmètre dans lequel des travaux sont soumis à une permission de voirie.

*ad point 1*

Dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « *constructions, plantations ou travaux* » est remplacée par l'expression « *travaux définis à l'article 3* » afin de faire référence à l'article 3 de la loi du décembre 2009 au lieu de répéter ces dispositions. L'objectif est de rendre cette même loi plus lisible.

L'alinéa 1<sup>er</sup> est complété par l'expression « *ainsi que sur l'assise d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national* ». Cet ajout est nécessaire pour que les travaux définis dans l'article 3 et à réaliser sur l'assise même d'un itinéraire cyclable du réseau national soient soumis à une permission de voirie. Il s'agit de la conséquence logique des modifications apportées à l'article 5 de la loi du 28 avril 2015.

*ad point 2*

L'alinéa 2 est complété par l'expression « *de la voirie normale de l'État* » pour que le périmètre de 10m à partir de l'alignement de la voie publique s'applique seulement pour la voirie normale de l'État, à savoir les Routes nationales et Chemins repris, et non aux itinéraires cyclables du réseau national. (Note : Pour les Routes nationales, ce périmètre est même augmenté à 25m).

En effet, il est essentiel que l'assise même d'un itinéraire cyclable, et le cas échéant ses accotements, soient soumis à une permission de voirie afin de pouvoir contrôler les interventions sur cette assise et d'ainsi garantir la viabilité du réseau cyclable national. Un contrôle des travaux sur les propriétés privées bordant cette assise par une permission de voirie est démesuré.

\*

## TEXTES COORDONNES

### LOI DU 28 AVRIL 2015

#### relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux

#### Version coordonnée

modifiée par :

la loi du ... 2018 modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi 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.

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables, appelé ci-après « le réseau cyclable national », assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur les plans repris en annexe à la présente loi dont ils font partie intégrante.

Les opérations immobilières et les travaux réalisés dans l'intérêt de l'établissement du réseau cyclable national sont reconnus d'utilité publique.

**Art. 2.** Aux termes de la présente loi on entend par:

1. « Itinéraire cyclable du réseau national »: voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.

2. « Itinéraire cyclable du réseau communal »: voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable communal et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.
3. « Raccordement »: Itinéraire cyclable du réseau communal ~~le réseau cyclable communal à un itinéraire cyclable du réseau national~~ raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national.
4. Grand axe routier » route nationale ou chemin repris supportant en moyenne annuelle une circulation de plus de 5.000 véhicules par jour.
4. « Assise » : la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure.
5. « liaison cyclable express » : itinéraire cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations.

**Art. 3.** Le réseau cyclable national est défini de manière à profiter au maximum de la voirie nationale de l'État et de la voirie communale existante.

~~Aux intersections d'un itinéraire cyclable avec un grand axe routier, des ouvrages de franchissement en dénivelé sont réalisés, lorsque la densité du trafic et la vitesse maximum autorisée sur le grand axe routier ainsi que le niveau de visibilité l'exigent. Un règlement grand-ducal détermine les critères quantitatifs rendant obligatoires de tels ouvrages.~~

~~Ces ouvrages sont de plein droit aménagés aux intersections d'une piste cyclable avec un grand axe routier comportant plus de deux voies de circulation.~~

Les itinéraires cyclables du réseau national et ses raccordements existants ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des itinéraires cyclables du réseau national et ses raccordements.

**Art. 4.** Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants:

- PC1: ~~« itinéraire cyclable du Centre, contournant la Ville de Luxembourg et desservant, Hesperange Parc, l'Arrêt Pont-Rouge, Dommeldange-Gare, Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28, PC31a, PC31b et PC38 »;~~
- PC2: ~~« itinéraire cyclable d'Echternach, desservant la Coque, Kirchberg-Plateau, Luxexpo, Pôle d'échange Höhenhof, Ernster, Junglinster-Lycée, Junglinster (intersection N11/CR129), Bech-Tunnel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC4, PC5 et PC31a »;~~
- PC3: ~~« itinéraire cyclable des Trois Rivières, desservant Remerschen, Remich, Schengen, Stadtbredimus, Ehnen, Grevenmacher, Wasserbillig-Gare, Rosport, Echternach-Pont, Reisdorf-Pont, Bettel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC5, PC6, PC7, PC16, PC23, PC26, PC27 et l'interconnexion vers la France à Schengen et les raccords vers l'Allemagne à Wasserbillig-Gare et entre Echternach-Pont et Rosport »;~~
- PC4: ~~« itinéraire cyclable de la Syre, desservant Wecker-Gare, Roodt/Syre-Gare, Ernster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3 et PC26 »;~~
- PC5: ~~« itinéraire cyclable de l'Ernz Blanche, desservant Junglinster N11/CR129, Bourglinster, Fischbach, Larochette, Medernach-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, PC16, PC24 et PC37 »;~~
- PC6: ~~« itinéraire cyclable des Trois Cantons, desservant Pétange-Gare, Sanem-Château, Noertzange-Gare, Bettembourg-Gare, Frisange-Frontière, Mondorf-les-Bains et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC30b, PC30c et PC38 et l'interconnexion vers la France à Frisange et Mondorf-les-Bains »;~~
- PC7: ~~« itinéraire cyclable Jangeli, desservant Mondorf-les-Bains, Ellange-Gare, Remich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC6 »;~~
- PC8: ~~« itinéraire cyclable de la Terre Rouge, desservant Pétange-Gare, Niederkorn-Gare, Differdange-Gare, Belvaux-Soleuvre-Gare, Belval-Université-Gare, Esch/Alzette-Grenz, Rumelange-Gare, Kayl-Eglise, Dudelange, Burange, Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC12, PC30b,~~

- PC30c et PC38 et les interconnexions vers la France au site Belval et Belval-Université-Gare »;
- PC9: « Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, Reckange-Mess, Leudelange-Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6 et PC10 »;
- PC10: « itinéraire cyclable François Faber desservant Abweiler et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC9 »;
- PC11: « itinéraire cyclable Charly Gaul desservant Hesperange-Parc, Alzingen, Weiler-la-Tour, Aspelt et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6 »;
- PC12: « itinéraire cyclable de l'Attert desservant Pétange-Gare, Clemency, Steinfort-Cité de l'Usine, Eischen-Tunnel, Noerdange, Useldange, Bissen, Colmar-Berg et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25 et PC37 »;
- PC13: « itinéraire cyclable Nicolas Frantz desservant Strassen-Mairie, Mamer-Lycées, Garnich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14 et PC35 »;
- PC14: « itinéraire cyclable Eisch-Mamer desservant Mamer-Lycées, Capellen, Kehlen, la réserve naturelle Mamerdall, Kopstal, Schoenfels, Mersch-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15, PC35 et PC37 »;
- PC15: « itinéraire cyclable de l'Alzette desservant Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen, Mersch-Gare, Cruchten-Gare, Colmar-Berg-Gare, Ettelbruck-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14, PC16, PC24 et PC37 »;
- PC16: « itinéraire cyclable de la Moyenne-Sûre desservant Kautenbach-Gare, Goebelsmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC5, PC15, PC19, PC20, PC21, PC23, PC25, PC32, PC33 et PC34 »;
- PC17: « itinéraire cyclable de l'Ouest desservant Noerdange, Redange-Attert-Lycée, Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18, PC19, PC20 et PC29 »;
- PC18: « itinéraire cyclable des Ardoisières desservant Rombach-Martelange, Perlé, Koetschette et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC29 et l'interconnexion vers la Belgique à Rombach-Martelange »;
- PC19: « itinéraire cyclable du Lac de la Haute-Sûre desservant Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17 et PC25 »;
- PC20: « itinéraire cyclable de la Wiltz desservant Schleif, Niederwampach-Frontière, Wiltz-Gare, Winseler, Kautenbach-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17, PC21, PC36 et l'interconnexion vers la Belgique à Niederwampach-Frontière »;
- PC21: « itinéraire cyclable du Nord desservant Kautenbach-Gare, Wilwerwiltz-Gare, Clervaux-Gare, Troisvierges-Gare, Schmiede-Frontière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC20, PC22, PC36 et l'interconnexion vers la Belgique à Schmiede-Frontière »;
- PC22: « itinéraire cyclable des Ardennes desservant Wilwerwiltz-Gare, Parc Hosingen, Mont St. Nicolas, Fohren et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC23 »;
- PC23: « itinéraire cyclable Benni desservant Tandel, Fohren-Tunnel, Fohren, Bettel, Vianden-Barrage et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC16 et PC22 »;
- PC24: « itinéraire cyclable Feelser Jangeli assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15 »;
- PC25: « itinéraire cyclable Attert-Wark desservant Useldange, Grosbous, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC16 et PC19 »;
- PC26: « itinéraire cyclable Moselle-Syre desservant Roodt/Syre-Gare, Gostingen, Ehnen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4 »;
- PC27: « itinéraire cyclable Kiischtendall desservant Stadtbredimus, Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetières militaires et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC3 »;
- PC28: « itinéraire cyclable Réiserbann desservant Berchem-Gare et Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC1 »;
- PC29: « itinéraire cyclable villages de la Haute-Sûre desservant Boulaide et Bigonville-Moulin et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC18 »;

- ~~PC30a: « itinéraire cyclable Esch/Alzette-Centre desservant Esch/Alzette-Nonnewisen, Esch/Alzette-CHEM, Esch/Alzette-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC30b et PC30c »;~~
- ~~PC30b: « itinéraire cyclable Esch/Alzette-Nord desservant Esch/Alzette-Lycée de Lallange, Esch/Alzette-Nonnewisen, le site Belval et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a et l'interconnexion vers la France à la hauteur du site Belval »;~~
- ~~PC30c: « itinéraire cyclable Esch/Alzette-Gare-Bourgaart desservant Esch/Alzette-Gare et Esch/Alzette-Grenz et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a »;~~
- ~~PC31a: « Transversale est-ouest de la Ville de Luxembourg desservant Coque, Arrêt Pont Rouge, Parc Municipal et Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC2 et PC31b »;~~
- ~~PC31b: « Transversale nord-sud de la Ville de Luxembourg desservant Parc Municipal, la Ville-Haute, Gare centrale, Ban de Gasperich, Zone d'activités Howald et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC31a »;~~
- ~~PC32: « Antenne de Warken desservant Ettelbruck-Gare, Ettelbruck-Lycées et Ettelbruck-CHdN et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34 »;~~
- ~~PC33: « Antenne de Erpeldange desservant Erpeldange et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34 »;~~
- ~~PC34: « Axe central Nordstad desservant Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Diekirch-Campus Merten et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC32 et PC33 »;~~
- ~~PC35: « itinéraire cyclable du Mamerdall desservant la réserve naturelle Mamerdall, Mamer-Lycées et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13 et PC14 »;~~
- ~~PC36: « itinéraire cyclable du Plateau de l'Oesling desservant Troisvierges-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC20 et PC21 »;~~
- ~~PC37: « itinéraire cyclable Châteaux du Gutland desservant Hollenfels, Schoenfels, Lintgen, Bourglinster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PC12, PC14 et PC15 »;~~
- ~~PC38: « itinéraire cyclable Bim Diederich desservant Bascharage/Sanem-Gare, Dippach-Gare, Bertrange-Helfenterbruck et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6 ».~~
- 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, Boevange-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'Etoile,  
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, Bavigne, 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, Gostingén, 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. »

**Art. 5. :** Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant un itinéraire cyclable du réseau national, ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie. Les travaux à réaliser sur l'assise-même de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie.

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.

**Art. 6.** Les terrains formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'Etat, à l'exception de l'assise de la voirie communale existante et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

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,

(1) L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures formant l'assise des itinéraires du réseau national est à charge d'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.

La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'Etat. A l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation des cyclistes sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et entretenus par l'Etat.

L'entretien courant du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents tronçons ou parties des pistes cyclables. En cas de carence des communes, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont exécutées par l'Etat aux frais des communes.

Les terrains formant ainsi l'assise des itinéraires cyclables du réseau national à aménager par l'Etat, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'Etat, à l'exception de l'assise de la voirie communale existante et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par la commune par lequel 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.

(2) 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.

**Art. 7.** L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons à l'intérieur d'une agglomération empruntant soit la voirie communale ou soit les trottoirs de la voirie normale de l'Etat.

**Art. 8.** 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'Etat.

A 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'Etat conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 9.** L'entretien courant de l'assise des itinéraires cyclables 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'Etat.

**Art. 7. Art. 10.** Les raccordements au réseau cyclable national créés par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, dans la mesure où ils répondent aux conditions suivantes:

1. conformité avec les dispositions de l'article 3;
2. renforcement de la cohérence du réseau cyclable national.

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'Etat, et ceci pour la partie



du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l’alinéa précédent.

Les aides sont allouées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l’Etat et dans les limites des crédits disponibles.

~~Elles ne peuvent pour aucun projet 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.~~

~~Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l’Etat.~~

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. 8. La loi du 6 juillet 1999 portant création d’un réseau national de pistes cyclables est abrogée~~

Art. 11. 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. 12. L’annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi.

\*

**LOI DU 21 DECEMBRE 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.**

**Texte coordonné**

modifiée par

- la loi du ... 2018 modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi 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.

Chapitre I<sup>er</sup>. – Champ d’application et définitions

**Art. 1<sup>er</sup>.** (1) Sans préjudice des règles légales concernant l’utilisation de la voie publique et des interdictions non aedificandi que grèvent certaines parties du domaine routier de l’Etat et les propriétés riveraines, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l’Etat ainsi que toute construction et toute plantation le long de cette voirie à une distance inférieure aux limites fixées par la présente loi doivent au préalable avoir fait l’objet d’une permission de voirie.

(2) Les permissions de voirie sont délivrées par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre.

**Art. 2.** Pour l’application de la présente loi, l’on entend par :

- Alignement d’une **voie publique route**: la ligne correspondant soit à la limite extérieure du trottoir, soit, à défaut de trottoir, à la limite extérieure de l’accotement de la route. Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir.
- Recul antérieur : la distance minimale mesurée perpendiculairement à l’axe de la route entre l’alignement de la route et le point le plus proche de la façade antérieure de la maison.
- Déclivité des accès : la pente longitudinale pour la construction des rampes d’accès aux garages, des accès individuels carrossables, des voies d’accès collectifs et des chemins privés ou publics.

- Bande de stationnement : partie de la chaussée ou l'accotement réservé au stationnement et disposé parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.
- Avant-corps : excroissances des édifices bâties sur le terrain privé; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les avant-corps dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une surface n'excédant pas de 1/3 la surface de cette façade.
- Balcons : excroissances en élévation des édifices bâties sur les terrains privés ou s'avancant en porte à faux sur le domaine public; Ne sont pas repris dans le recul antérieur les balcons dépassant l'alignement de la façade antérieure de 1,00 mètre sur une largeur ne dépassant pas 70 % de la largeur de cette façade. Les balcons s'avancant en porte à faux sur le domaine public doivent avoir une hauteur libre de 4,50 m par rapport à ce domaine public.
- Accotement de la route : la bande adjacente aux voies de circulation comprenant la bande dérasée, les talus, les fossés et les éventuelles voies de service.
- Bande de verdure : terre-plein planté délimitant les voies de circulation de deux routes adjacentes respectivement la voie charretière d'une route, d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'un parking ou d'une autre dépendance de la voirie.
- Prestataire d'un service public : personnes de droit public ou de droit privé chargées d'un service d'intérêt général.
- Voirie normale de l'Etat : les routes nationales et les chemins repris ~~ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques.~~
- Grande voirie : voirie telle que définie par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
- Voirie de l'Etat : l'ensemble du réseau routier étatique regroupant la voirie normale de l'Etat et la grande voirie.
- « 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.
- « Assise d'un itinéraire cyclable » : la partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents.

## Chapitre II. – Permissions de voirie concernant la voirie normale de l'Etat

**Art. 3.** 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 routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat 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.

Le permissionnaire doit se conformer aux conditions concernant la disposition et la géométrie des accès carrossables ainsi qu'aux autres conditions que prévoit la permission de voirie, et respecter, le cas échéant, les alignements et les reculs.

**Art. 4.** (1) Mis à part la procédure concernant la fixation d'un plan définitif d'alignement général, décrite au paragraphe 2, un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants :

- extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voie publique réservées à la circulation des cyclistes et des piétons ;
- contraintes inhérentes à un projet de redressement routier d'une traversée d'agglomération qui fait partie de la voirie de l'Etat et qui a été dûment approuvé par l'autorité compétente ;
- amélioration des conditions de visibilité dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) A l'initiative du ministre, des tronçons de la voirie normale de l'Etat situés à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations peuvent, la ou les communes territorialement concernées entendues en leur avis, faire l'objet d'un plan d'alignement général établi selon les règles ci-après :

Le projet du plan d'alignement général élaboré par l'Administration des ponts et chaussées est déposé dans la ou les communes concernées. Endéans les quinze jours après réception du projet, le collège des bourgmestre et échevins de la ou des communes concernées informe le public de ce dépôt par la voie d'affichage apposé dans la commune de la manière usuelle et par un avis publié dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Luxembourg avec indication de la date du dépôt et invitation de prendre connaissance du dossier.

Pendant trente jours à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité, le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations écrites au collège des bourgmestre et échevins qui les transmettra sous huitaine au Gouvernement.

Le plan définitif d'alignement général est arrêté dans la forme d'un règlement grand-ducal.

(3) Les alignements prévus au paragraphe 1<sup>er</sup> et les plans définitifs d'alignement général prévus au paragraphe 2 sont reconnus d'utilité publique.

**Art. 5.** La permission de voirie est requise lorsque ~~les travaux définis à l'article 3 les constructions, plantations ou travaux~~ 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'Etat ainsi que sur l'assise d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national.

Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux 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.

Cette distance est portée à 25 mètres pour les routes nationales.

Les transformations aux édifices existants ne modifiant pas l'emprise au sol et respectant la géométrie existante des accès carrossables sont dispensées d'une nouvelle permission de voirie si l'affectation des édifices n'est pas changée par rapport à la situation antérieure.

Toutefois, cette dispense ne s'étend pas aux travaux requis par ces transformations, si ceux-ci comportent une utilisation temporaire du domaine public.

**Art. 6.** (1) Les conditions dont sont assorties les permissions de voirie autorisant l'accès à la voirie de l'Etat sont fonction :

- de la hiérarchie de la voirie normale ;
- des besoins que les accès autorisés sont censés satisfaire.

Ces conditions déterminent les critères d'aménagement de ces accès qui doivent dûment prendre en considération les exigences de sécurité et de commodité des usagers de la route et des riverains.

(2) Par ordre d'importance croissante, on distingue les catégories d'accès suivantes :

1. l'accès individuel vers une prairie, un champ, une forêt,
2. le raccordement d'un chemin rural, forestier ou syndical,
3. l'accès individuel vers une maison unifamiliale ou bifamiliale,
4. l'accès individuel vers un immeuble comportant plus de deux habitations,
5. l'accès individuel vers un complexe industriel, commercial ou agricole,
6. l'accès individuel vers une station de service ou le ou les locaux exploités par le prestataire d'un service public,
7. l'accès collectif vers un lotissement ou un parking public,
8. l'accès collectif vers une zone commerciale, artisanale ou industrielle,
9. le raccordement d'un chemin communal.

Un accès ne peut servir qu'à la destination pour laquelle il est autorisé. Une permission de voirie ne peut être délivrée que pour une seule catégorie.

Une nouvelle permission de voirie doit être demandée en cas de modification de la destination de l'accès en fonction de laquelle la permission de voirie a été établie ainsi qu'en cas de modification de la géométrie de l'accès.

(3) Une permission de voirie pour l'aménagement de l'accès demandé est seulement délivrée après vérification que la destination desservie par l'accès est conforme aux exigences de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(4) A moins que la configuration ne s'y oppose, les zones industrielles, artisanales et commerciales sont, en fonction de leur importance, raccordées à la voirie publique de l'Etat par un ou plusieurs accès collectifs de la catégorie 8.

Des accès de la catégorie 6. peuvent être autorisés pour compte des établissements situés dans ces zones.

(5) Pour chaque plan d'aménagement particulier (PAP) établi en exécution la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain une permission de voirie doit être établie en vue d'en définir les aménagements communs, à savoir :

- a) l'emplacement et les caractéristiques géométriques des accès collectifs ou des accès individuels ;
- b) les aménagements particuliers de la voie publique qui sont fonction de la conception de l'accès ;
- c) les emplacements de stationnement prévus en surface ou en souterrain ;
- d) la disposition des couloirs destinés à recevoir les infrastructures d'approche et les points de raccordement aux conduites existantes.

(6) Au cas où certains éléments d'un plan d'aménagement particulier empiètent sur la zone de 10 ou de 25 mètres définie à l'article 5, une permission de voirie complémentaire est requise qui ne sera délivrée que lorsque les travaux qui font l'objet de la permission préliminaire sont achevés ou lorsque du moins leur réalisation est garantie.

**Art. 7.** L'établissement d'une permission de voirie ne comporte pas de frais pour le bénéficiaire.

Toutefois, si l'intérêt de la qualité de la réparation définitive des endommagements causés à la voirie de l'Etat ou de l'uniformité des équipements de la voirie le requiert, le ministre ordonne la remise en état de la propriété publique ou la mise en place des équipements de la voirie par les soins de l'Administration des ponts et chaussées aux frais du permissionnaire.

Sans préjudice de la gratuité du droit de passage sur le domaine public de l'Etat en matière d'implantation et d'installation des infrastructures et équipements relatifs aux télécommunications, à l'électricité et au gaz naturel, le ministre fait dépendre l'octroi de la permission de voirie de la prise en charge par le permissionnaire d'une part des frais générés par l'instruction du dossier, par les aménagements et signalisations requis pour rendre la permission effective ou par l'utilisation temporaire du domaine public pendant les travaux autorisés par la permission afférente.

### Chapitre III. – Permissions de voirie concernant la grande voirie

**Art. 8.** Quiconque voudra poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres infrastructures souterraines sous une voie publique ou réaliser des conduites aériennes au-dessus d'une voie publique faisant partie de la grande voirie de l'Etat, d'un contournement d'agglomération ou d'un tronçon de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.

Une permission de voirie est également requise pour les interventions ci-avant dans les zones non aedificandi prévues par l'article 4 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes ainsi que pour les aménagements suivants à réaliser dans ces zones :

- les chambres de tirage, les chambres à vannes et les regards de visite en rapport avec les infrastructures souterraines dont question à l'alinéa ci-avant ;
- les poteaux ou pylônes de lignes aériennes, si la configuration des lieux le permet ;
- les infrastructures de transport autres que celles ayant trait à la gestion de la voirie de l'Etat ;

– les aménagements extérieurs sur les propriétés privées.

Les travaux et constructions exécutés pour le compte de l'Etat sont dispensés de la permission de voirie prévue par le présent article.

#### Chapitre IV. – Dispositions communes applicables aux permissions de voirie

**Art. 9.** Le ministre peut assigner aux gestionnaires de réseaux disposant d'un droit légal de passage sur le domaine public de la voirie de l'Etat un couloir précis à l'intérieur duquel ceux-ci sont tenus d'implanter et d'installer leurs infrastructures et équipements tout en leur imposant à cet effet les conditions susceptibles de protéger au mieux le patrimoine routier.

**Art. 10.** Les permissions de voirie peuvent avoir un effet permanent ou temporaire.

**Art. 11.** En cas de modifications apportées à la voirie de l'Etat, les frais d'adaptation des aménagements et infrastructures soumis à l'octroi d'une permission de voirie au sens de la présente loi sont à la charge de leurs propriétaires.

Le coût des modifications et équipements posés sous le couvert d'une permission de voirie dans le cadre de travaux concernant la voirie de l'Etat est supporté par celui-ci dans la limite des investissements non encore amortis et du surcoût engendré par des déviations de tracé.

Les adaptations à faire lors du rétablissement des routes coupées par le tracé d'une autoroute sont prises en charge par l'Etat sur une longueur maximale de 250 mètres à partir de l'axe de l'autoroute, si le profil en long, le tracé en plan ou le gabarit des nouvelles routes diffère de la situation existante.

La mise à niveau des couvercles de regard et des grilles d'avaloir se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'Etat sont à charge de l'Etat si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.

**Art. 12.** La décision portant refus d'autorisation est susceptible de recours devant le Tribunal Administratif, qui statue comme juge du fond.

**Art. 13.** Le ministre peut ordonner toutes les mesures urgentes imposées par la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains pour empêcher que les constructions, aménagements, signalisations, plantations ou travaux quelconques prévus à l'article 1<sup>er</sup> qui ont été réalisés sans être couverts par une permission de voirie ou sans observer les conditions de la permission de voirie mettent en danger ou gênent la circulation routière.

Il peut décider d'enlever les enseignes commerciales, panneaux directionnels ainsi que tout autre objet mobilier mis en place sans observer les conditions de la présente loi.

Les frais relatifs aux opérations en question sont à charge des personnes responsables.

**Art. 14.** (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3, 5, 6 et 8 de la présente loi, des règlements et des arrêtés pris en son exécution, est puni d'une amende de 251 à 12.000 euros.

(2) Le juge peut ordonner, aux frais des contrevenants, le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'ils ont été condamnés pour une des infractions dont question au paragraphe 1<sup>er</sup>. Le jugement de condamnation fixe le délai qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné doit y procéder. Le jugement peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le jugement est exécuté à la requête du Procureur général d'Etat.

**Art. 15.** (1) Les fonctionnaires de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées qui ont passé avec succès tous les examens de leur carrière peuvent être chargés par le directeur de l'Administration des ponts et chaussées de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officier de police judiciaire.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1<sup>er</sup> doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant :

« Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal est applicable.

#### Chapitre V. – Dispositions finales

**Art. 16.** Les permissions de voirie délivrées en application de la loi modifiée du 13 janvier 1843 sur la compétence des tribunaux pour juger les contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des plantations le long des routes, ou en application de la loi du 16 août 1967 précitée ou encore en application de la loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat restent en vigueur pour la durée de leur validité sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Ce délai est ramené à six mois pour les permissions de voirie concernant la signalisation directionnelle.

Les permissions de voirie visées à l'alinéa ci-avant ne peuvent être prolongées ou modifiées que dans le respect des conditions prévues aux articles qui précèdent.

Les demandes en instance au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être mises en conformité avec les articles qui précèdent en vue de la délivrance de la permission de voirie sollicitée. Il en est de même des demandes de permissions de voirie individuelle prévues à l'article 6, paragraphe 2, même si une permission de voirie préliminaire a été délivrée dans les conditions de l'alinéa 1 ci-avant.

**Art. 17.** A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, la loi modifiée du 13 janvier 1843 portant sur la compétence des tribunaux pour juger des contraventions en matière de grande voirie et sur les autorisations de faire des constructions ou des perturbations le long des routes cesse de produire ses effets en matière de permissions de voirie concernant la voirie routière de l'Etat.

La loi modifiée du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat est abrogée.

**Art. 18.** Les trois premiers alinéas de l'article 4 de la précitée du 16 août 1967 sont remplacés par le texte suivant :

« Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions aux travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés ;
- la construction de voies de desserte ;
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre. »

**Art. 19.** Est ajouté un nouvel article 6bis à la loi précitée du 16 août 1967.

« Art. 6bis. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

- le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre les giratoires de Sandweiler ouest et de Sandweiler est et sur la N28 entre le giratoire de Sandweiler est et le P.K. 0,800 ;
- le contournement sud de Bridel sur le CR 181 entre les P.K. 6,400 et le rond-point du Biirgerkräiz ;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre le giratoire de Grevelsbarrière sur la N5 et sa jonction avec la N34 ;
- la N34 entre le giratoire du Tossebiërg sur la N6 et le giratoire de Helfenterbruck sur la N5 ;
- la voie de liaison reliant le giratoire de la Bourmicht sur la N34 au CR230 au P.K. 2,980 ;
- la N32 entre P.K. 5,640 sur le CR110 et P.K. 6,125 sur le CR 174 ;
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre le rond-point Biff et le P.K. 33,180 ;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100. »

**Art. 20.** La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en utilisant les termes « loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ainsi que la loi 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.

Sur certains articles qui avaient été repris de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, une application conséquente de la loi du 28 avril 2015 s'avérait parfois difficile en pratique notamment parce que certaines dispositions étaient trop rigides ou manquaient de détails pour assurer l'applicabilité correcte du texte au quotidien.

L'expérience montre que des difficultés apparaissent surtout dans le cadre des demandes des permissions de voirie pour l'exécution des travaux et de l'entretien des pistes cyclables. En effet, il y a des malentendus concernant les compétences et obligations à charge de l'État et des Communes et il n'existe aucune disposition permettant de repérer les tronçons des itinéraires cyclables en service et leur localisation géographique, ce qui pose des difficultés notamment pour les demandes de permissions de voirie concernant le réseau cyclable national.

De plus, si la loi du 28 avril 2015 a introduit un certain nombre d'itinéraires ayant vocation à accueillir des déplacements quotidiens, la stratégie Modu 2.0 renforce ultérieurement l'importance de promouvoir ce type de déplacements cyclables, en particulier vers les principaux pôles d'emploi et d'éducation, ainsi que vers les pôles d'échanges (gares, P+R, etc.). Ainsi, d'autres besoins d'itinéraires cyclables ont été identifiés. Ces derniers correspondent soit à des liaisons importantes pour les déplacements pendulaires non prévues initialement, soit à des projets routiers étatiques d'envergure (nouvelles routes ou réaménagements) où l'intégration en parallèle de liaisons cyclables est pertinente dans l'optique de promouvoir les déplacements quotidiens ou pour remplacer certains tronçons du réseau actuel ne répondant pas aux critères de qualité (sécurité, confort, trajet direct) visés pour le réseau national.

Finalement, ce projet prévoit la création d'itinéraire cyclables « express », pour lesquels des règles spécifiques s'appliquent et qui doivent permettre des liaisons rapides et de grande qualité sur les corridors à plus forte potentiel pour des liaisons cyclables de ce type, soit entre Esch-sur-Alzette, respectivement Bettembourg et la ville de Luxembourg.

Les modifications essentielles peuvent être résumées comme suit :

- développement du réseau et extension du réseau par rapport à celui de 2015 et création d'itinéraires cyclables express ;
- ajout de nouvelles définitions et adaptation de définitions existantes ;
- assurer une cohérence avec la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- déterminer les tronçons des itinéraires cyclables en service par voie de règlement grand-ducal afin de fixer leur localisation géographique exacte sur une carte topographique à échelle 1 / 20.000 pour permettre une meilleure mise en pratique des dispositions du projet de loi ;
- assurer une meilleure application pratique des dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie en fixant les modalités et en instaurant un mécanisme de contrôle ;
- clarifier les compétences respectivement les obligations à charge de l'État et celles à charge des Communes (construction, entretien, signalisation) ;
- clarifier les conditions d'octroi de subventions pour les raccords au réseau cyclable national.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi 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</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures/département des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Blaise Lynn</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-83333</b>
<b>Courriel :</b>	<b>lynn.blaise@tp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Modification de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et de la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :</b>	<b>Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date :</b>	<b>13.07.2018</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non



3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :  
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle :
10. Le projet contribue-t-il en général à une :  
a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non   
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi :
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière :

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>4</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>5</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

