

N° 7371⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

modifiant :

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

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

- | | |
|---|---|
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État..... | 1 |
| 2) Texte coordonné..... | 3 |

*

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

(18.7.2019)

Madame le Président,

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

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

Amendements*Amendement 1 – Article 6 – paragraphe 1^{er}*

La commission propose de modifier le paragraphe 1^{er} de l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** « (1) L'aménagement et le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération qui sont à la charge des communes.

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

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

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis complémentaire du 25 juin 2019 le Conseil d'État donne à considérer que l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, concernant l'attribution d'une aide financière au bénéfice des communes est une matière réservée à la loi en vertu de l'article 99 de la Constitution. Or, dans une matière réservée à la loi, les principes et les points essentiels sont du domaine de la loi. Il n'appartient donc pas à un règlement grand-ducal d'imposer des conditions supplémentaires à respecter. Voilà pourquoi le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, ou bien de faire abstraction de la partie de phrase précitée ou bien de réintroduire les principes et points essentiels contenus à l'article 3, alinéa 2, de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa version actuellement en vigueur et que les auteurs du projet de loi initial ont proposé de supprimer, sinon de créer un nouveau dispositif répondant aux exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution

En vue de tenir compte des observations ainsi que de l'opposition formelle émises par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 juin 2019, la commission parlementaire décide de rétablir la situation *ex ante* en laissant aux communes la charge de l'aménagement et du réaménagement des tronçons des infrastructures cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération et préfère garder la philosophie de la loi de 2015.

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

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

L'article sous examen constitue une copie quasiment conforme de l'article 5 de la loi de 1999.

Ce principe permet en outre de respecter l'autonomie communale.

Amendement 2 – Article 6 – paragraphe 4

La commission propose de supprimer le paragraphe 4 de l'article 6 du projet de loi :

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

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

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis complémentaire du 25 juin 2019 le Conseil d'État note que l'article 6, paragraphe 4, alinéa 1^{er}, dispose que, sur demande du ministre et avec l'accord des communes concernées, une voie publique faisant partie de la voirie communale peut être intégrée dans le réseau national. L'alinéa 2 du même paragraphe dispose qu'une voie publique, communale ou étatique, peut être supprimée du réseau national « par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4(2) ». Ainsi, les auteurs prévoient de modifier la liste des itinéraires cyclables du réseau national par voie de règlement grand-ducal, s'il s'agit de supprimer une voie publique du réseau national. En ce qui concerne l'intégration d'une voie publique de la voirie communale, le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs estiment que l'accord de la commune est suffisant. Le Conseil d'État relève que l'intégration ou la suppression de voies publiques a pour effet de modifier les charges à supporter par les communes ou l'État en vertu, entre autres, des nouveaux articles 6bis, 6ter et 6quater introduits par les amendements parlementaires du 17 mai 2019. Il s'agit donc d'une charge financière grevant le budget des communes ou de l'État, et qui ne peut être établie que par le biais de la loi, ceci en vertu des articles 99 et 107 de la Constitution et de la Charte européenne sur l'autonomie locale, signée le 15 octobre 1985 à Strasbourg et approuvée par la loi du 18 mars 1987. Vu ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au nouvel article 6, paragraphe 4, de la loi précitée du 28 avril 2015. Le Conseil d'État, tout en se référant à son

avis du 22 janvier 2019, demande ou bien de modifier l'article 4 de la loi précitée du 28 avril 2015 en y précisant les voies publiques ou parties de voie publique de la voirie communale faisant partie du réseau national, ou bien d'annexer à la loi une liste des tronçons de la voirie communale visés par les auteurs. Si cette liste devait à l'avenir être modifiée pour garantir la cohérence du réseau cyclable national, il suffirait de modifier soit l'article 4, soit la liste annexée à la loi selon l'option choisie par les auteurs.

Afin de tenir compte des observations ainsi que de l'opposition formelle émises par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 juin 2019, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien paragraphe 4, qui décrivait la procédure à suivre pour intégrer voire supprimer un tronçon d'une voie publique de voirie communale du réseau cyclable national.

Seront seuls déterminés, par voie de règlement grand-ducal (prévu à l'article 4 (2)), les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national et de compétence étatique en service. 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.

*

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

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

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

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

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permis-sions de voirie

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

Art. 1^{er}. À l'article 1^{er}, l'alinéa 1^{er}, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».

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

1. Le point 3 est remplacé comme suit :

« 3 « 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 est remplacé par le libellé suivant comme suit :

« 4 « Infrastructure pour cyclistes » : la partie de la voie publique destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec elle-ci ».

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

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

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

1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « réseau national » sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national » et les termes « voirie nationale » sont remplacés par ceux de « voirie de l'État ».

2° Les alinéas 2 et 3 sont supprimés.

3° L'ancien alinéa 4, devenu l'alinéa 2, est remplacé comme suit :

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

4° L'ancien alinéa 5 devient le nouvel alinéa 3.

Art. 4. L'article 4 de la même loi est remplacé comme suit :

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

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

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

PC2 : itinéraire cyclable desservant Dommeldange - Gare, Senningerberg, Ernster, Gonderange, le lycée de Junglinster, Junglinster - Centre, Bech, Echternach

assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC4, PC5 et PC15,

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

PC3 : itinéraire cyclable desservant Schengen, Remerschen, Remich, Stadtbredimus, Ehnen, Wasserbillig - Gare, Rosport, Echternach, Reisdorf, Vianden,

assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC6, PC11, PC15, PC22a, PC26 et PC27,

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

PC4 : itinéraire cyclable desservant Wecker, Betzdorf, Olingen,

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

et avec son antenne PC4a desservant Wecker - Gare ;

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

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

PC6 : itinéraire cyclable desservant Esch-sur-Alzette, Schifflange-Gare, Noertzange - Gare, Bettembourg - Gare, Peppange, Frisange, Aspelt, Mondorf-les-Bains, Ellange, Z.A.E. Triangle Vert, Remerschen,

assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC8, PC10, PC11, PC37, PC103 et PC104,

avec son antenne PC6a assurant l'accès de Schifflange vers l'itinéraire cyclable PC104 via Z.A.E. Herbett et Z.A.E. Foetz,

avec son antenne PC6b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC8 via Kayl,

avec son antenne PC6c assurant l'accès de Bettembourg vers l'itinéraire cyclable PC8 via Z.A.E. Scheleck,

- et avec son antenne PC6d desservant Mondorf Domaine Thermal, le lycée de Mondorf-les-Bains et le Vélodrome ;
- PC7 : itinéraire cyclable desservant Diekirch, Z.A.E. Fridhaff, Hobscheid, Hosingen, Marnach, Heinerscheid, Weiswampach,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC21 et PC22,
avec son antenne PC7a assurant l'accès de la Z.A.E. Fridhaff vers les itinéraires cyclables PC15 et PC16 via Erpeldange-sur-Sûre,
et avec son antenne PC7b assurant l'accès de Marnach vers l'itinéraire cyclable PC21 ;
- PC8 : itinéraire cyclable desservant Pétange, Niederkorn - Gare, Differdange - Gare, Belvaux, Belval - Gare, Esch-sur-Alzette, Rumelange - Gare, Kayl, Terminal Intermodal - Eurohub Sud, Z.A.E. Krakelshaff, Bettembourg - Gare,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC6b, PC6c, PC12 et PC36,
avec son antenne PC8a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC36,
avec son antenne PC8b assurant l'accès du Terminal Intermodal - Eurohub Sud vers Burange,
avec son antenne PC8c assurant l'accès via Z.A.E. Riedgen vers Dudelange,
et avec son antenne PC8d assurant l'accès de Bettembourg au Parc Merveilleux ;
- PC9 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Régionale d'Ehlerange, Sanem, Limpach, Reckange-sur-Messe, Leudelange,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC10 et PC104,
avec son antenne PC9a assurant l'accès de Sanem vers l'itinéraire cyclable PC35,
et avec son antenne PC9b assurant l'accès de Reckange-sur-Mess vers l'itinéraire cyclable PC35 ;
- PC10 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Am Bann, Z.A.E. Poudrerie, Abweiler, Fennage,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC9 et PC104 ;
- PC11 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Howald, Hesperange, Hassel, Filsdorf, Dalheim, Ellange, Remich,
assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC6, PC15,
avec son antenne PC11a assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC103,
et avec son antenne PC11b assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC27 via Contern et Z.A.E. Weiergewan ;
- PC12 : itinéraire cyclable desservant Pétange - Gare, Clemency, Steinfort, Eischen, Noerdange, Useldange, 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'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.

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

Art. 5. L'article 5 de la même loi du 28 avril 2015 est abrogé.

Art. 6. L'article 6 de la même loi est remplacé comme suit :

« Art.6. « (1) L'aménagement et le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération qui sont à la charge des communes.

~~Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une~~

~~agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.~~

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles *6bis*, *6ter* et *6quater* qui prennent la teneur suivante :

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

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

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

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

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

1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».

2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :

« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} ».

3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.

4. L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, est remplacé par le texte suivant : « Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune ».

5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.

6. Est ajouté un alinéa 5, libellé comme suit : « un raccordement peut cumuler les différentes aides financières de l'État en fonction de sa configuration à condition que l'aide financière totale allouée pour celui-ci ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement ».

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

Art. 10. L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi.

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

Art. 11. L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie est modifié comme suit :

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

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

3° L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

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

« Infrastructure pour cyclistes »: la partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »

Art. 12. À l'article 3, alinéa 1^{er}, de la même loi ~~sont apportées les modifications suivantes :~~

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

Art. 13. A l'article 5 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

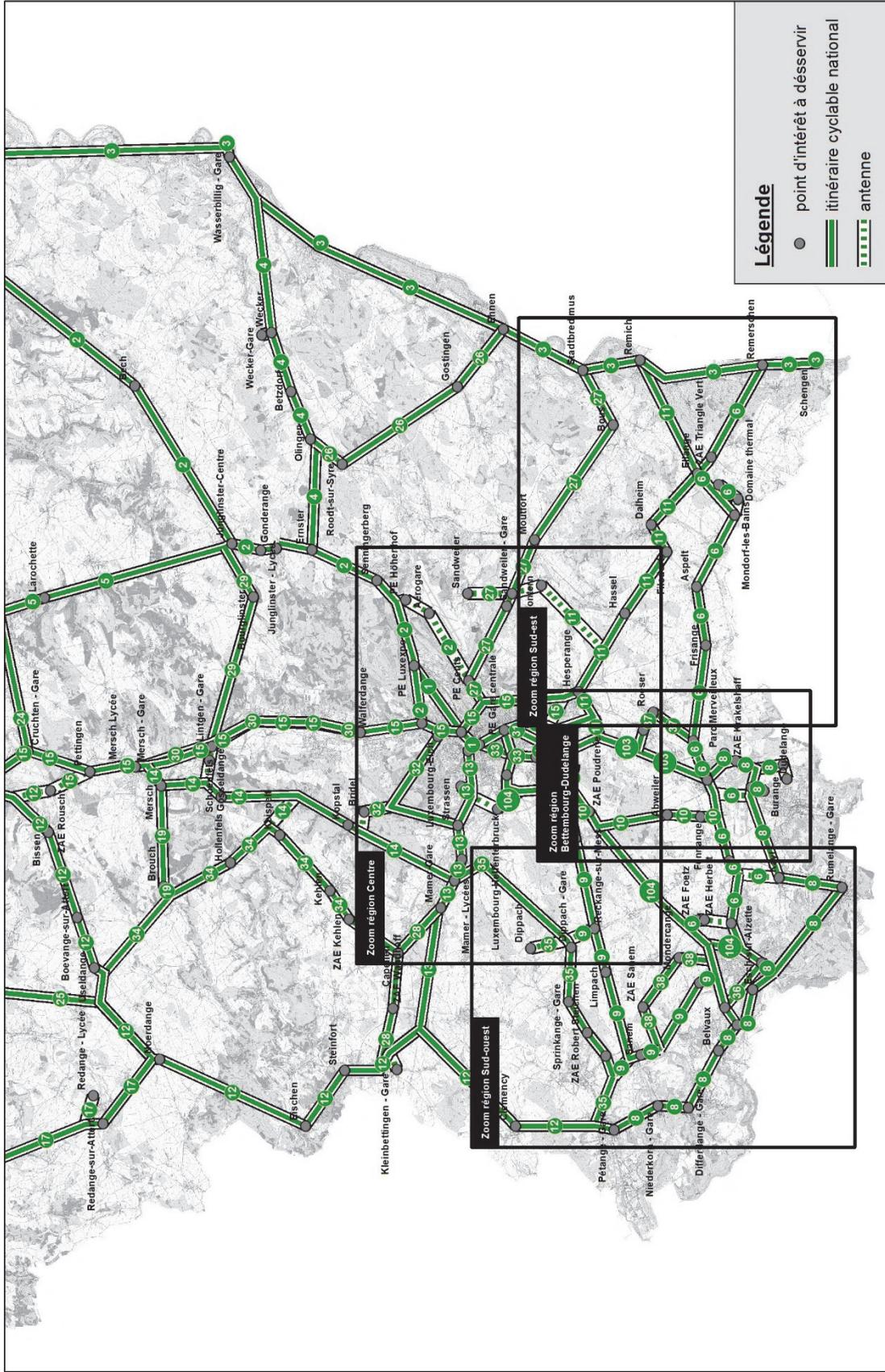
1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

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

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

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

Annexes :



Légende

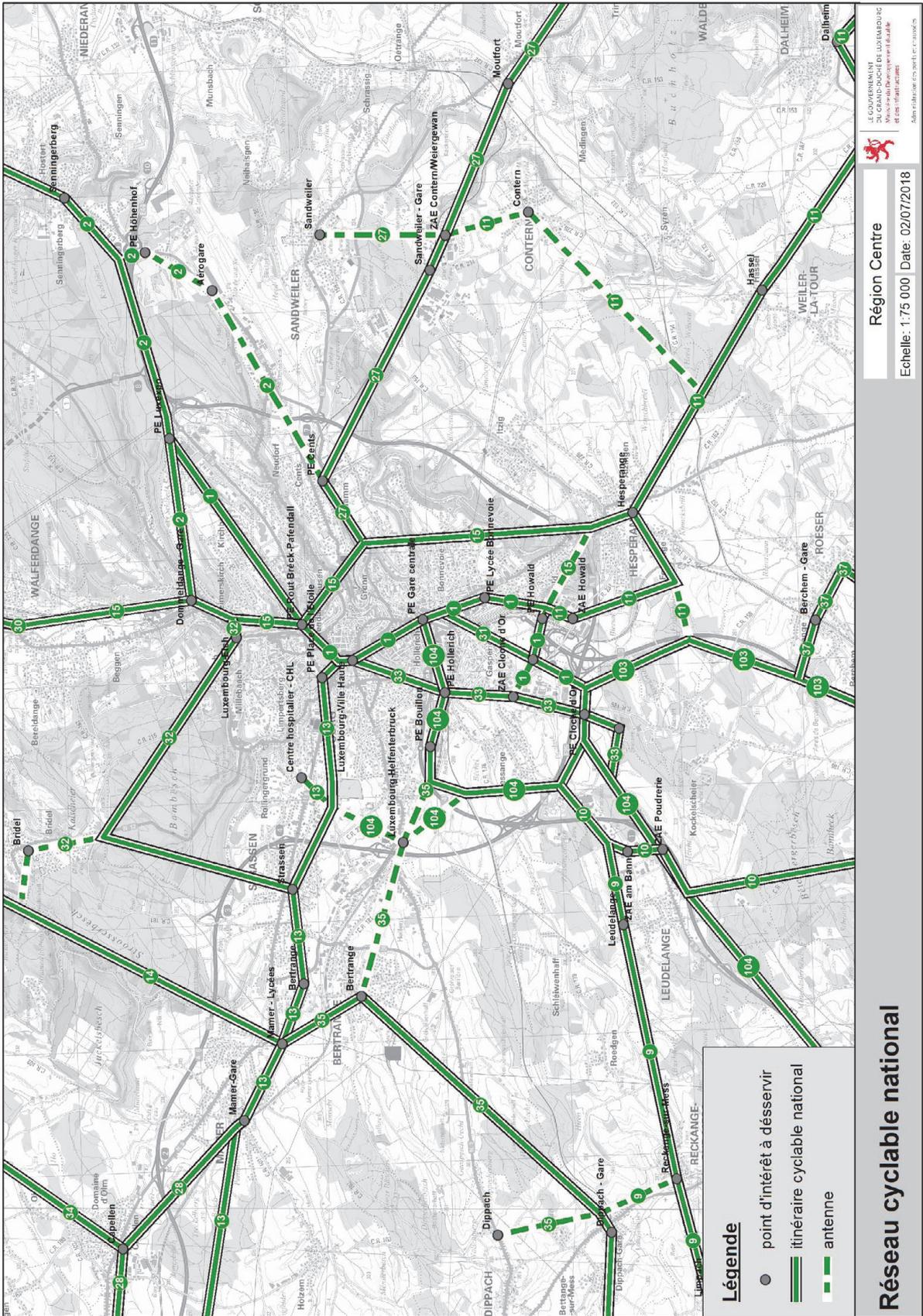
- point d'intérêt à desservir
- itinéraire cyclable national
- - - - - antenne

Réseau cyclable national

Sud du pays

Echelle: 1:220 000 Date: 02/07/2018

LE GOUVERNEMENT
 DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
 Ministère du Développement durable
 et des Infrastructures
 Administration des routes et chaussées





 LE GOUVERNEMENT DE LUXEMBOURG

 Ministère du Développement durable

 et des Infrastructures

 Administration des services centraux

Région Centre

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

Réseau cyclable national

