

N° 7371⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(17 octobre 2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 12 octobre 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, du texte coordonné et de la fiche financière.

Le Conseil d'État a rendu son premier avis en date du 21 janvier 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 2 mai 2019, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté des amendements parlementaires en date du 17 mai 2019.

Le Conseil d'État a rendu son avis complémentaire en date du 25 juin 2019.

La Commission a examiné l'avis complémentaire et a adopté une seconde série d'amendements en date du 19 juillet 2019.

Le Conseil d'État a rendu son deuxième avis complémentaire en date du 10 octobre 2019.

La Commission a examiné le deuxième avis complémentaire et a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 17 octobre 2019.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

La première loi dédiée aux pistes cyclables était la loi du 6 juillet 1999 *portant sur la création d'un réseau national de pistes cyclables*. Elle avait pour objectif de créer une base légale pour l'aménage-

ment d'un réseau national et ciblait encore essentiellement un usage du vélo à des fins sportives et touristiques. Sur les 950 kilomètres prévus en 1999 – dont 280 existaient déjà à l'époque – 320 km supplémentaires furent construits jusqu'en 2015.

La loi du 28 avril 2015 *relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux*, actuellement en vigueur, a opéré un changement de paradigme très important. Elle s'inscrivait dans une stratégie d'augmentation continue de la part de la mobilité active dans les trajets quotidiens, dans une approche de complémentarité avec les transports en commun et ciblait donc un usage prioritairement utilitaire du vélo, c'est-à-dire en tant que moyen de transport disposant de multiples atouts : non polluant et silencieux, flexible, souvent plus rapide que la voiture pour les courts trajets en milieu urbain et ayant des effets bénéfiques pour la santé.

La loi de 2015 a introduit un certain nombre d'itinéraires ayant vocation à accueillir des déplacements quotidiens, mais la stratégie Modu 2.0 de 2018 a renforcé ultérieurement l'importance de promouvoir ce type de déplacements cyclables. En conséquence, d'autres besoins d'itinéraires cyclables ont été identifiés qui correspondent soit à des liaisons importantes pour les déplacements pendulaires non prévus initialement, soit à des projets routiers étatiques d'envergure où l'intégration 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 visés pour le réseau national (sécurité, confort, trajet direct).

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 7371 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 *relative au régime des permissions de voirie*.

La stratégie pour une mobilité durable, « Modu 2.0 », approuvée par le Gouvernement en date du 23 mai 2018, a fixé comme objectifs pour 2025 de doubler la part modale des trajets domicile-travail inférieurs à 5 km effectués à vélo à 10 % (5 % en 2017) et de multiplier par cinq la part modale des trajets domicile-école inférieurs à 5 km effectués à vélo à 15 % (3 % en 2017). Or, la distance d'utilisation optimale, la vitesse moyenne et la sécurité dépendent fortement des infrastructures à disposition des cyclistes.

Dans ce contexte, le projet de loi prévoit de développer, de sécuriser et de densifier davantage le réseau cyclable national par rapport à celui déterminé par la loi précitée du 28 avril 2015 et un des objectifs principaux est la décongestion ainsi que la réduction des émissions nocives en milieu urbain. En effet, la mobilité cycliste utilise 3 à 4 fois moins d'espace-rue par personne à la même vitesse et 8 à 30 fois moins de place pour le stationnement. Elle réduit aussi bien le bruit que les émissions de CO₂ et améliore la qualité de l'air, tandis que l'activité physique produit des effets positifs sur la santé des concernés.

Un autre objectif du projet de loi est la promotion, conformément aux constats et objectifs de la stratégie Modu 2.0, des déplacements cyclables en particulier vers les principaux pôles d'emploi et d'éducation ainsi que vers les pôles d'échanges tels que gares, P+R, etc.

Ce projet de loi définit un réseau cyclable national d'un total de 1.102 km. Selon les auteurs, 605 km d'itinéraires cyclables seraient actuellement en service, 610 kilomètres d'itinéraires cyclables seraient projetés et 113 km d'itinéraires cyclables existants seraient à déclasser. Entretemps, sur base de la présentation faite en mai 2019 en Commission, les chiffres furent actualisés et le nombre officiel de kilomètres en service est désormais de 630 km, dont 95 km seraient non-sécurisés et en trafic mixte.

Sur les 610 km projetés, 196 km sont de nouveaux tracés prévus par le présent projet de loi et les 414 km restants sont prévus par la loi de 2015. Le déclassement de 113 km déjà en service est prévu en vue de la création de raccourcis ou de tracés alternatifs, respectivement de tracés plus sécurisés au sein du réseau national actuel. En conclusion, les 1.102 km prévus par le projet de loi se soldent donc par un gain net de 83 km par rapport à la loi de 2015 (196 km de tracés nouveaux – 113 km à déclasser).

En outre, le présent projet de loi prévoit de créer des itinéraires cyclables « express », avec des règles spécifiques, afin de permettre des liaisons rapides et de grande qualité sur les corridors à plus fort potentiel, soit entre Esch-sur-Alzette, respectivement Bettembourg et la ville de Luxembourg.

Enfin, le projet de loi projette également la réalisation d'itinéraires touristiques d'importance nationale ou internationale tels que par exemple le raccordement au réseau « RAVEL » et à la « Vennbahn », la réalisation de l'« Euroroute n°5 » (Londres-Brindisi) sur le territoire luxembourgeois, le raccordement des zones de récréation au réseau existant (Stauséi, Haff Réimech), la promenade le long de la Moselle et la desserte de la Vallée de l'Ernz et du Parc naturel « Öewersauer ».

Au-delà du développement quantitatif et qualitatif du réseau cyclable national, le projet de loi entend par ailleurs clarifier les compétences et obligations à charge de l'État et des communes en matière de construction, d'entretien et de signalisation du réseau cyclable national, afin de faciliter l'application des dispositions légales relatives aux permissions de voirie concernant le réseau cyclable national et de se donner les moyens de pouvoir localiser précisément les tronçons des itinéraires cyclables en service.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du 22 janvier 2019

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État a émis une opposition formelle par rapport à l'article 6, dont le paragraphe 2 – qui dispose qu'une voie publique ou partie de voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national – serait source d'insécurité. Ensuite, l'intégration ou la suppression de voies publiques a pour effet de modifier les charges à supporter par les communes ou l'État et constitue une charge financière grevant le budget des communes ou de l'État, ne pouvant par conséquent être établie que par le biais de la loi.

Outre toute une série de remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État identifie également des imprécisions ou incohérences sans toutefois émettre d'opposition formelle. Ainsi, une remarque assez développée vise l'article 4 qui décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national. Le Conseil d'État y identifie une incohérence relative aux définitions de « réseau cyclable » respectivement d'« itinéraire cyclable ». Il y exprime par ailleurs des doutes quant à la pertinence de l'échelle prévue pour la localisation géographique exacte des itinéraires et propose de remplacer l'échelle de 1/20.000 par l'échelle de 1/2.500.

Il est renvoyé aux point *V. Commentaires des articles* pour le détail des remarques.

Avis complémentaire du 25 juin 2019

Le Conseil d'Etat n'avise positivement que sept des huit amendements parlementaires et s'oppose formellement à deux dispositions distinctes de l'article 6.

La première opposition formelle vise le même dispositif auquel le Conseil d'État s'était déjà opposé dans son avis du 22 janvier, tandis que la seconde opposition formelle vise le mode d'attribution des aides financières qui ne répondrait pas aux exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Il n'appartient pas à un règlement grand-ducal d'imposer des conditions supplémentaires à respecter dans cette matière réservée à la loi en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Deuxième avis complémentaire du 8 octobre 2019

Dans son deuxième avis complémentaire du 8 octobre, le Conseil d'État a avisé positivement les deux amendements et levé les oppositions formelles émises dans son avis complémentaire du 25 juin 2019.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son premier avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État note que lorsqu'un acte vise à modifier plusieurs actes, ceux-ci sont énoncés à l'intitulé dans l'ordre dans lequel ils figurent au dispositif. Chaque acte, auquel il est fait référence, est à faire précéder d'un chiffre arabe suivi du symbole « ° ».

Au vu des développements qui précèdent, il convient de reformuler l'intitulé comme suit :

« Projet de loi modifiant :

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

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 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.

Le 1^{er} alinéa est modifié de façon à ce que plusieurs plans fassent par après partie de l'annexe de cette loi. Cette modification est nécessaire afin de compléter l'annexe de la loi du 28 avril 2015 par des plans illustrant les itinéraires des différentes régions du pays à une échelle appropriée.

En outre, le 1^{er} alinéa est complété par une disposition indiquant que les annexes énumérées font partie intégrante de cette loi (point 2).

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État ne fait pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime qu'il est superfétatoire d'écrire que « Les annexes font partie intégrante du présent règlement grand-ducal », étant donné qu'une annexe fait, de par sa nature, partie intégrante de l'acte auquel elle est rattachée. Le point 2° visant à préciser que les plans en annexe sont partie intégrante de la loi à modifier est dès lors superflu selon le Conseil d'État et, partant, serait à supprimer.

Le Conseil d'État propose par conséquent de conférer à l'article 1^{er} la teneur suivante :

« **Art. 1^{er}.** À l'article 1^{er}, 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 ». »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 2 (Amendement 1)

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

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État note quant au fond que le point 3 définit le terme « assise » comme étant « 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 ». Or, le Conseil d'État se demande si le terme « assise », qui vise généralement les couches de fondation d'une chaussée, est bien choisi dans ce contexte. Le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs ont plutôt visé la plate-forme de la chaussée, à savoir la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et éventuellement les terre-pleins.

Les autres points n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime qu'au point 1, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, le terme « raccordement » est à faire figurer entre guillemets. Il convient par ailleurs d'écrire le terme « itinéraire » avec une lettre initiale minuscule.

Dans la mesure où le point 2 supprime une disposition qui se trouve remplacée au point 3, le Conseil d'État est d'avis qu'il convient de fusionner les deux points et de conférer au point 2 la teneur suivante :

« 2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° « Assise » : [...]. » ».

En raison du regroupement des points 2 et 3, le point 4 de l'article sous examen est à renuméroter en point 3. Par ailleurs, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, les termes « Liaison cyclable express » sont à faire figurer entre guillemets. En outre, le terme « itinéraire » est à écrire au singulier.

Suite à l'observation du Conseil d'État concernant le terme « assise », il est décidé au sein de la commission parlementaire de le remplacer par les termes « infrastructure pour cyclistes ». En effet, il

est estimé que ces termes permettent de décrire de manière explicite et compréhensible la surface de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes et, le cas échéant, les accotements et les équipements techniques en relation avec cette infrastructure.

En outre, il est décidé de remplacer le terme « chaussée » par les termes « voie publique » pour s'aligner sur la terminologie employée par l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques – communément appelé Code de la route – qui définit la voie publique comme étant toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances ; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.

Par conséquent, il est décidé de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

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

1. Le point 3 est remplacé comme suit :

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

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

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

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

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

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

Au sein de la commission parlementaire, il est encore souhaité de savoir si l'aménagement à contre-sens d'une voie cyclable dans une rue à sens unique doit obligatoirement être signalé par un marquage sur la chaussée. Il lui est répondu par la négative ; seulement le début et la fin d'une voie cyclable doivent être signalés¹. Un espace délimité par des marquages n'est pas explicitement prévu par le Code de la route, ce qui ne devrait pas empêcher les communes de le marquer de manière purement indicative.

Il est renvoyé dans ce contexte au site internet « <https://veloplengen.lu/> » sur lequel le Ministère du Développement durable et des Infrastructures publie, sous forme de « fact sheets », les nouvelles recommandations pour aménagements cyclables au Luxembourg en vue de faciliter la planification d'infrastructures cyclables de qualité.

Article 3

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

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime que les points 1 et 2 remplacent des termes au sein d'une même phrase et peuvent dès lors être regroupés en un seul point, auquel il convient de conférer la teneur suivante :

« 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 ». »

Au point 4 (3° selon le Conseil d'État), il convient de préciser à la phrase liminaire qu'est visé l'« ancien » alinéa 4. Cette observation vaut également pour le point 5 (4° selon le Conseil d'État).

La commission décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

¹ <https://travaux.public.lu/fr/reseau-cyclable/signalisation-pistes-cyclables.html>

Article 4 (Amendement 2)

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 énumère les points d'intérêt à desservir, les accès à assurer vers d'autres itinéraires cyclables du réseau national et, pour chaque itinéraire cyclable, les antennes lui appartenant, mais ne faisant pas partie du tronçon principal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par conséquent, la commission décide de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

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

« (...) »

(2) 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.

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. »

Article 5 (Amendement 3)

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.

Le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, estime qu'en raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, l'article sous rubrique est superflète.

En effet, le projet de loi avait proposé de reformuler l'ancien article 5 de la loi de 2015 en prévoyant que les travaux ou aménagements à réaliser sur les itinéraires cyclables en service du réseau national, tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009. La commission se rallie à l'avis de la Haute Corporation que la nouvelle reformulation est superfétatoire et propose dès lors de supprimer l'ancien article 5, vu qu'il est incompatible avec les modifications apportées à la loi sur le régime des permissions de voirie.

En ordre subsidiaire, le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen, étant donné que ce ne sont pas les itinéraires cyclables en service qui sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie, mais les travaux ou aménagements à réaliser.

La commission décide de faire suite à la remarque du Conseil d'État et propose de modifier l'article 5 du projet de loi comme suit :

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

Article 6 (Amendement 4)

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.

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

Le Conseil d'État note que l'aménagement et le réaménagement des itinéraires cyclables du réseau national sont désormais entièrement à charge de l'État et non pas des communes, tandis que les investissements des communes dans les itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou une partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 10 de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa teneur résultant des modifications introduites par la loi en projet.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les aides sont accordées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Un groupe de travail sera institué regroupant les représentants du département des travaux publics du Ministère

de la Mobilité et des Travaux publics, les représentants de la direction de la planification de la mobilité du Département de la mobilité et des transports ainsi que les représentants de la Division de la mobilité durable de l'Administration des ponts et chaussées.

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

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

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

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

Au sein de la commission parlementaire, la question est soulevée de savoir dans ce contexte si cet itinéraire doit être raccordé au réseau national des deux côtés pour être entièrement financé par l'État. En outre, l'on souhaite recevoir plus de renseignements pour ce qui est de la subsidiation concernant des emprises déjà réalisées, respectivement pour la réalisation d'itinéraires raccordant deux communes. Il est renvoyé aux articles subséquents du projet de loi permettant de répondre aux différents cas de figure abordés. Il est encore expliqué que le principe sera maintenu qu'il revient aux communes d'assurer la réalisation de l'aménagement/réaménagement des pistes cyclables sur leurs territoires, tandis que le financement est entièrement assuré par l'État pour ce qui est de l'itinéraire cyclable du réseau national empruntant la voirie communale. En cas de planification et de construction d'infrastructures, l'infrastructure pour cyclistes passant par une voie publique existante est réalisée par le propriétaire de l'infrastructure (si la commune est en charge, subside jusqu'à 100 %). En cas d'acquisition d'emprises, l'infrastructure pour cyclistes passant par une voie publique existante est réalisée par le propriétaire de l'emprise (si la commune est en charge, financement 50/50 État/commune).

En outre il est assuré à la commission parlementaire que la rétroactivité va jouer pour les emprises déjà réalisées.

La commission parlementaire énonce encore la problématique des emprises pour des terrains appartenant à un syndicat de copropriétaires. Le ministère est conscient du problème de la quasi impossibilité d'identifier tous les copropriétaires respectivement de recevoir l'accord de chacun dans le cas de figure illustré. La seule solution dans ce cas de figure reste souvent l'expropriation.

À une question afférente concernant l'intégration de la voirie communale dans le réseau cyclable national, il est expliqué que la voirie communale existante peut être intégrée dans le réseau cyclable national tout en nécessitant néanmoins un accord commun. La conformité avec le réseau projeté est réglée dans l'article 4, et la conformité avec les aspects techniques est réglée dans l'article 3. La commune reste propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise. L'État est en charge de l'entretien constructif. Le réaménagement/renouvellement complet de l'assise correspond à une nouvelle construction.

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

L'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux stipule que « *le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise sera supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées* ». Pour des raisons d'égalité de traitement, ce principe est également appliqué pour l'acquisition des terrains formant l'infrastructure pour cyclistes lorsque l'itinéraire cyclable national passe par un chemin repris.

Par analogie, le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement d'un itinéraire cyclable national qui passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération sera supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes intéressées. Cette disposition représente une modi-

fication par rapport aux dispositions de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015, qui excluaient l'acquisition des terrains formant l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux par l'État.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suite à la question du Conseil d'État de savoir quelles seront les conséquences pour un tronçon de la voirie communale d'avoir le « statut d'un itinéraire cyclable national », il est proposé de ne plus employer le terme « statut » mais de parler plutôt de l'intégration d'un tronçon de la voirie communale dans le réseau cyclable national. La commune reste toujours propriétaire de l'infrastructure et de

l'emprise mais doit cependant accepter une tutelle étatique et accepter l'application des articles *6bis*, *6ter* et *6quater* de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de sa voirie.

Au niveau de ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à remplacer, le terme « respectivement » est à remplacer par la conjonction « et ».

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, à remplacer, les termes « par lequel » sont à remplacer par ceux de « par laquelle ».

Au paragraphe 2, à remplacer, il convient d'écrire correctement « les articles 3 et 4 » au pluriel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

La commission décide 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. (...) »~~

Dans son deuxième avis complémentaire du 10 octobre 2019, le Conseil d'État note que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent supprimer les amendements qu'ils avaient voulu introduire à l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. L'alinéa 2 prévoyait une aide financière de l'État au profit des communes pour les travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération. L'alinéa 3 portait sur les modalités pratiques d'octroi des aides financières. Dans son avis complémentaire du 25 juin 2019, le Conseil d'État avait considéré que l'alinéa 2 en projet ne répondait pas aux exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution en ce que l'aide financière ainsi prévue était octroyée « sous condition de conformité avec les modalités et caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3 » et qu'il n'appartenait pas à un règlement grand-ducal d'imposer des conditions supplémentaires à respecter dans cette matière réservée à la loi en vertu de l'article 99 de la Constitution.

La suppression des alinéas 2 et 3 par l'amendement sous revue rend sans objet les observations relatives à l'insuffisance du cadrage normatif en cette matière. L'amendement sous examen permet au Conseil d'État de lever l'opposition formelle qu'il avait émise dans son avis complémentaire du 25 juin 2019.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, 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 décide 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.

La commission décide 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). »

Dans son deuxième avis complémentaire du Conseil d'État du 10 octobre 2019, ce dernier note que par l'amendement sous revue, le projet de loi entend supprimer les amendements qu'ils avaient voulu introduire à l'article 6, paragraphe 4, de la loi précitée du 28 avril 2015. Le paragraphe 4, que les amendements visaient à introduire, permettait de supprimer une voie publique de la liste des itinéraires cyclables du réseau national par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'État s'y était opposé formellement au motif que l'intégration ou la suppression de voies publiques a pour effet de modifier les charges à supporter par les communes ou l'État et constitue une charge financière grevant le budget des communes ou de l'État, ne pouvant par conséquent 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 de l'autonomie locale, signée le 15 octobre 1985 à Strasbourg et approuvée par la loi du 18 mars 1987.²

Le projet de loi entend supprimer l'intégralité du paragraphe 4, rendant sans objet les observations relatives à l'insuffisance du cadrage normatif en cette matière. L'amendement sous examen permet au Conseil d'État de lever l'opposition formelle qu'il avait émise dans son avis complémentaire du 25 juin 2019.

La commission parlementaire en prend note.

² Arrêt n° 00131 de la Cour constitutionnelle du 8 décembre 2017.

Articles 7, 8 et 9 du projet de loi – nouveaux articles 6bis, 6ter et 6quater (Amendement 5)

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'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.

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.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation constate que le projet de loi entend insérer trois nouveaux articles entre l'article 6 et l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015 et de renuméroter ainsi l'article 10. Le Conseil d'État renvoie, par conséquent, aux observations générales et demande de regrouper à l'article sous examen les dispositions modificatives résultant des articles 8 et 9 de la loi en projet. Par ailleurs, à l'article sous examen le terme « sont » est à remplacer par le terme « est ». Il résulte de ce qui précède qu'il convient de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« **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 de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national est à charge de l'État.

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien [...].

Art. 6quater. L'entretien courant [...]. »

Par conséquent, les articles 8 et 9 seraient à supprimer.

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

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

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

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

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

Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p. ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent. Les ouvrages d'art (y inclus les équipements) se situant sur un itinéraire cyclable constituent une dépendance de l'infrastructure pour cyclistes formant le réseau national, c'est-à-dire :

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

3. une buse (ouvrage hydraulique) sous condition que celle-ci se trouve dans le remblai de l'infrastructure et soit due à l'aménagement de l'infrastructure ;
4. un souterrain et tunnel (y inclus les murs de la trémie) sous condition que l'itinéraire cyclable traverse ceux-ci.

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

La commission décide de reformuler l'article 7 du projet de loi comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

Partant les articles subséquents sont à renuméroter.

À une question concernant le fauchage sur l'accotement au sein de la commission parlementaire, il est renvoyé aux recommandations pour l'aménagement écologique et l'entretien extensif des espaces verts le long des routes et en milieu urbain élaborées par l'Administration de la nature et des forêts ensemble avec l'Administration des ponts et chaussées.

Article 10 du projet de loi – nouveau article 8

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

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation remarque que la phrase liminaire est à libeller comme suit :

« **Art. 8.** À l'article 7 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes : [...] »

Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précède » est à écarter. Partant, au point 2, les termes « avec les dispositions de l'alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} ».

Au point 4, il convient d'écrire :

« L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, [...] »

Les observations d'ordre légistique sont reprises par la Commission parlementaire.

Article 11 du projet de loi –supprimé

L'article sous examen entend abroger l'article 8 de la loi précitée du 28 avril 2015 qui prévoit l'abrogation de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables.

Le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, ne comprend pas pourquoi le projet de loi entend abroger cet article. Cette abrogation reviendrait à remettre en vigueur la loi précitée du 6 juillet 1999. L'article sous revue est, partant, à supprimer.

Quant à la forme, le Conseil d'État signale que, lorsqu'il s'agit de faire disparaître un alinéa, une phrase, une partie de phrase, y compris les énumérations figurant dans les alinéas, ou des mots, on utilise le verbe « supprimer ». Le verbe « abroger » est à réserver aux articles, paragraphes ou annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État quant au fond et décide d'abroger l'article 11.

Article 12 du projet de loi – nouvel article 9

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que l'article relatif à l'intitulé de citation doit porter le numéro 9.

La commission n'émet pas non plus d'observations quant au fond.

Article 13 du projet de loi – nouvel article 10

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation constate que le projet de loi entend introduire une disposition modificative dans la loi qu'il s'agit de modifier. Cette manière de procéder est à proscrire et le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen comme suit :

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

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 11 (amendement 6)

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 2009 ».

Dans son avis du 22 janvier 2019 le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 4 et concernant plus particulièrement la définition de la notion de « réseau cyclable national ». Le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler.

Le Conseil d'État signale, dans ses observations d'ordre légistique, qu'il n'est pas indiqué de prévoir, dans un premier liminaire, l'acte à modifier et d'en préciser, dans un deuxième, la disposition visée. Mieux vaut regrouper dans un seul liminaire la disposition de l'acte à modifier et l'intitulé de celui-ci. Par ailleurs, le point 1 n'étant pas suivi d'un point 2, une telle subdivision ne se justifie pas. En outre, les tirets sont à remplacer par des numérotations simples (1°, 2°, 3°, etc.). L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 précitée est subdivisé en tirets et non pas en points, de sorte qu'il convient de faire référence pour cet article à des tirets. De plus, il n'est pas nécessaire d'introduire des modifications à un même tiret par des subdivisions distinctes. Enfin, la formule « est complété par » signifie que l'on se place à la fin d'une subdivision pour insérer une disposition.

Au vu de ce qui précède, il convient selon le Conseil d'État de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« 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, [...] ».

2° Au dixième tiret, [...].

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

« – « Réseau cyclable national » : l'ensemble [...].

– « Assise d'un itinéraire cyclable » : la partie [...]. ».

Tout en s'inspirant de la proposition de texte émise par le Conseil d'État dans son avis du 22 janvier 2019, la commission propose de donner à l'article sous examen le libellé proposé ci-dessous qui tient

en outre compte des modifications au niveau de la terminologie de l'amendement n°1 relatif à l'article 2. Le texte retenu par la commission précise en outre qu'il s'agit des itinéraires cyclables nationaux en service.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note qu'il est peu approprié de remplacer une disposition en son intégralité lorsqu'il ne s'agit que d'un changement textuel mineur. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un article ou un paragraphe sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cette phrase, cet article ou ce paragraphe dans son ensemble.

Suite à l'observation du Conseil d'État relative à la notion de « réseau cyclable national », la commission décide de reformuler la dernière partie de l'alinéa 1^{er}.

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

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

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

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

1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'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. »

Article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 13 (Amendement 8)

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.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État note quant au fond que l'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009. À l'alinéa 1^{er}, les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ». Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire :

« Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ».

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

Concernant les observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que l'observation formulée à l'endroit de l'article 15 (12 selon le Conseil d'État) vaut également pour le point 1 de l'article sous examen.

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

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

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

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

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

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

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

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 7316 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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.

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 :

4. 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 comme suit :

« 4 « Infrastructure pour cyclistes » : la partie de la voie publique destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les équipements techniques ».

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, Schiffflange-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 Schiffflange 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.

(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 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 cyclistes 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.

(2) Les terrains nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures cyclistes 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.

Si l'itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris ou une voirie communale, les terrains, qu'ils soient privés ou publics, nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures cyclistes 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.

Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures cyclistes du réseau national qui passent par un chemin repris sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées.

Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures cyclistes 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.

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 cyclistes 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 cyclistes 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 :

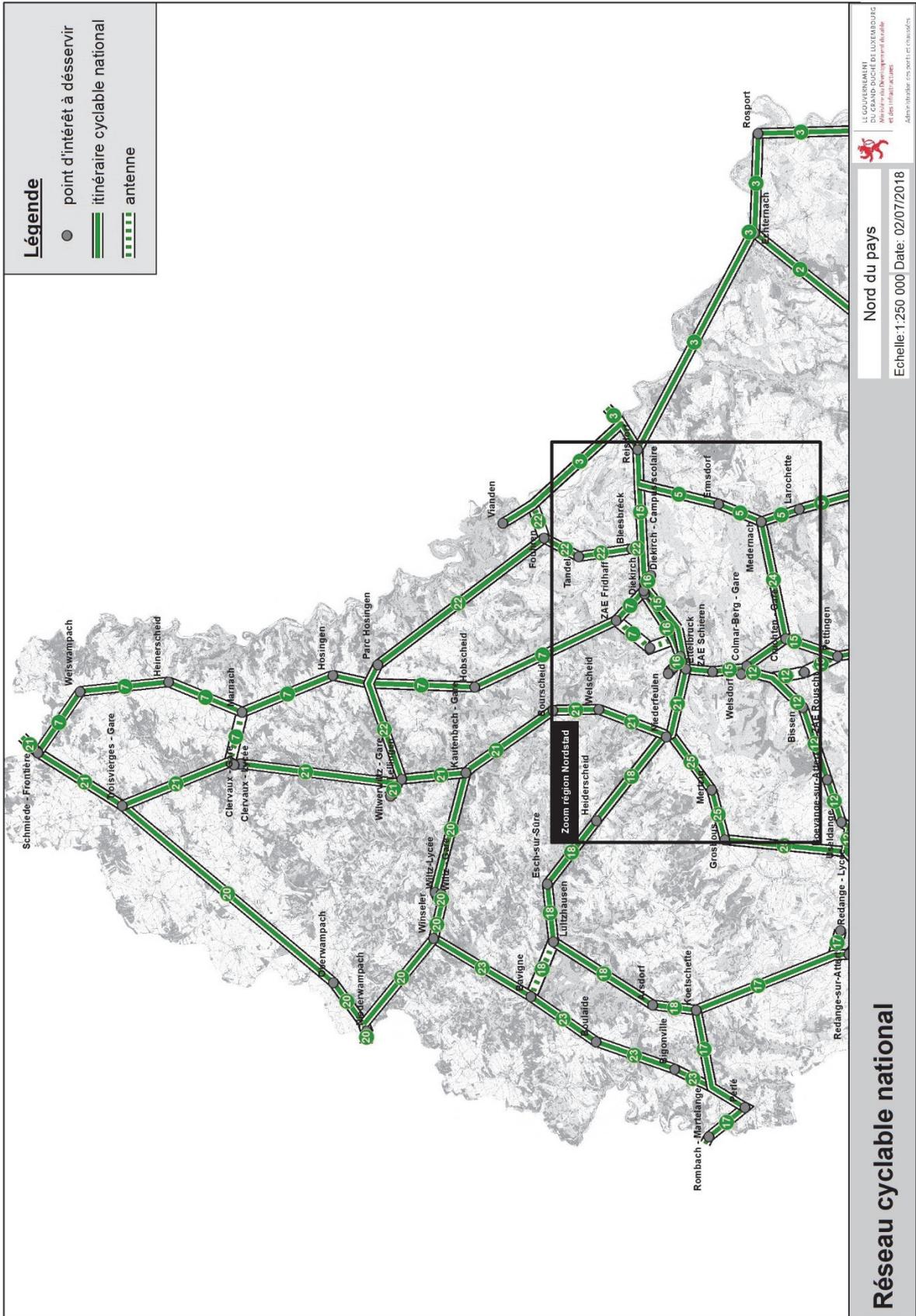
- 1° au premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante : « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes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

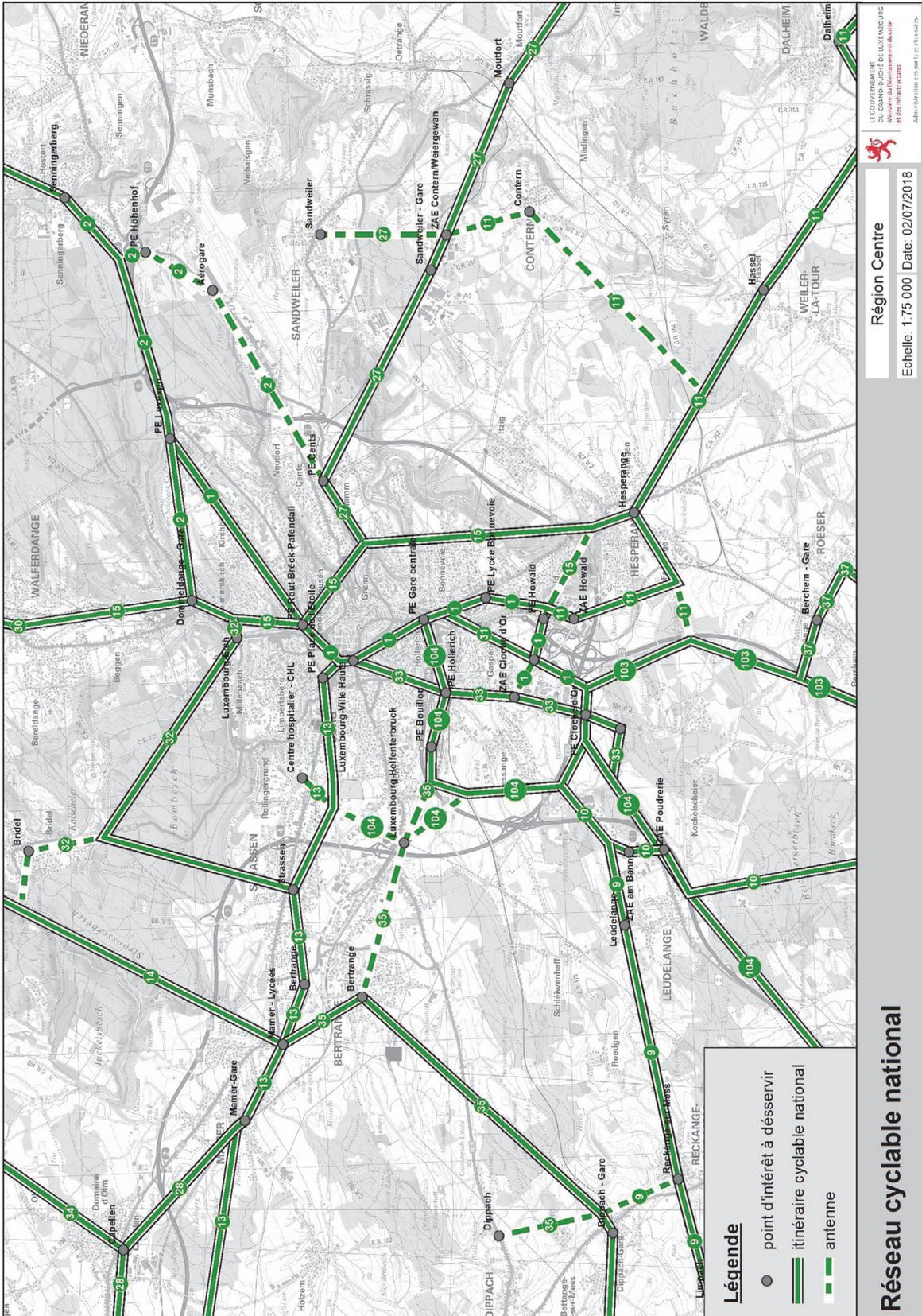
Art. 12. À l'article 3, alinéa 1^{er}, de la même loi les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'État » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou des itinéraires cyclables nationaux en service ».

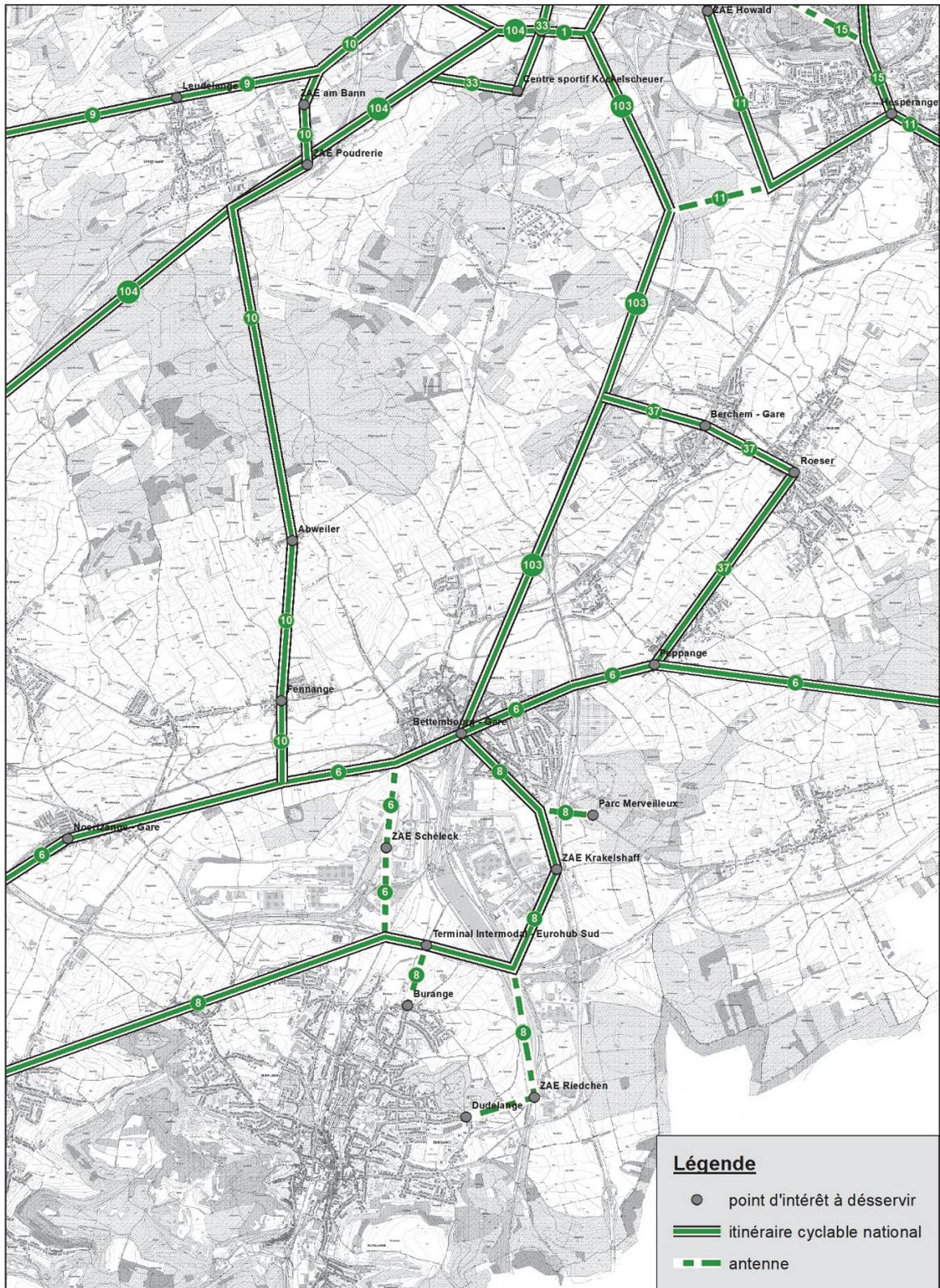
Art. 13. A l'article 5 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

3. 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. »
4. 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 :







Réseau cyclable national

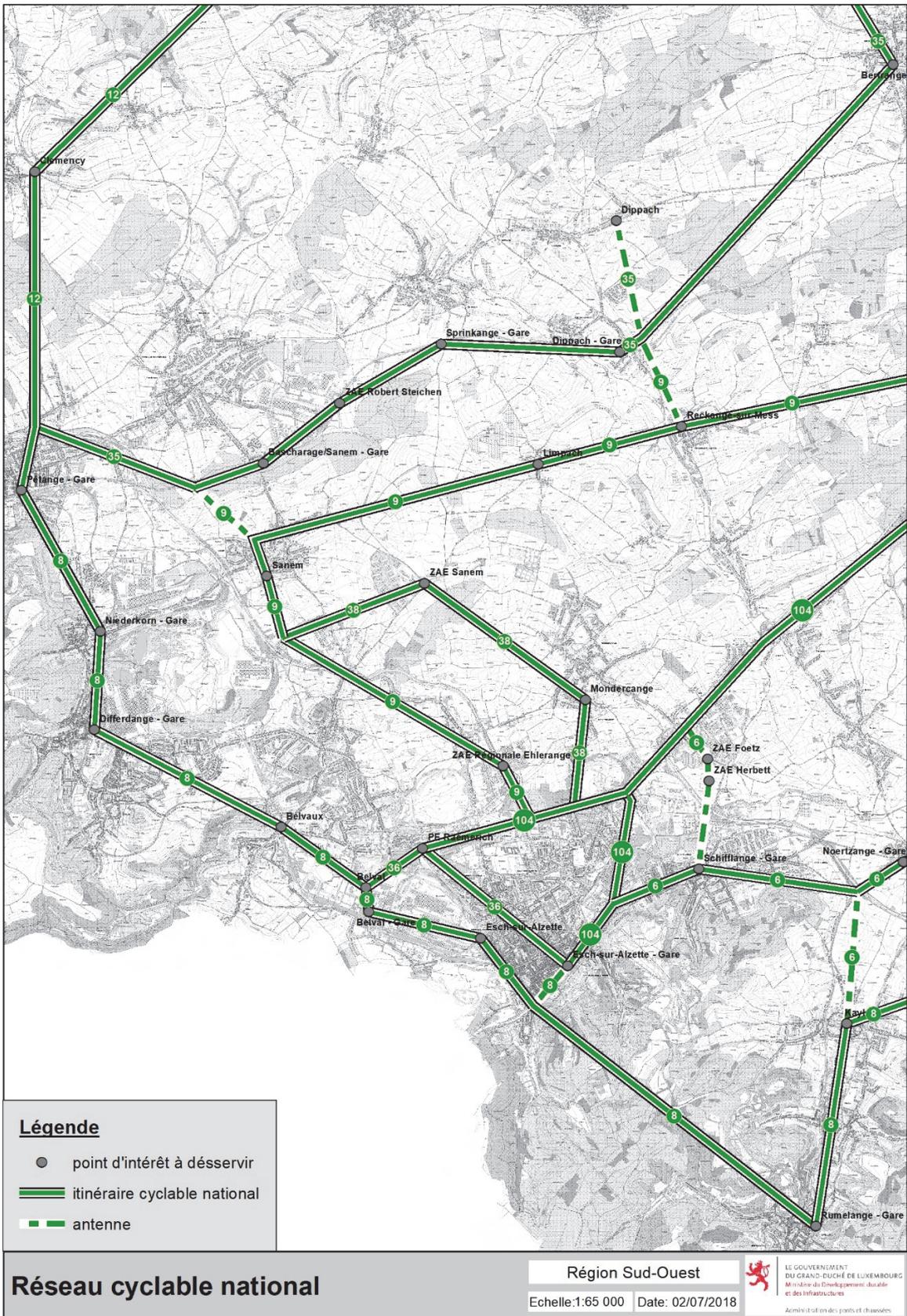
Région Bettembourg-Dudange

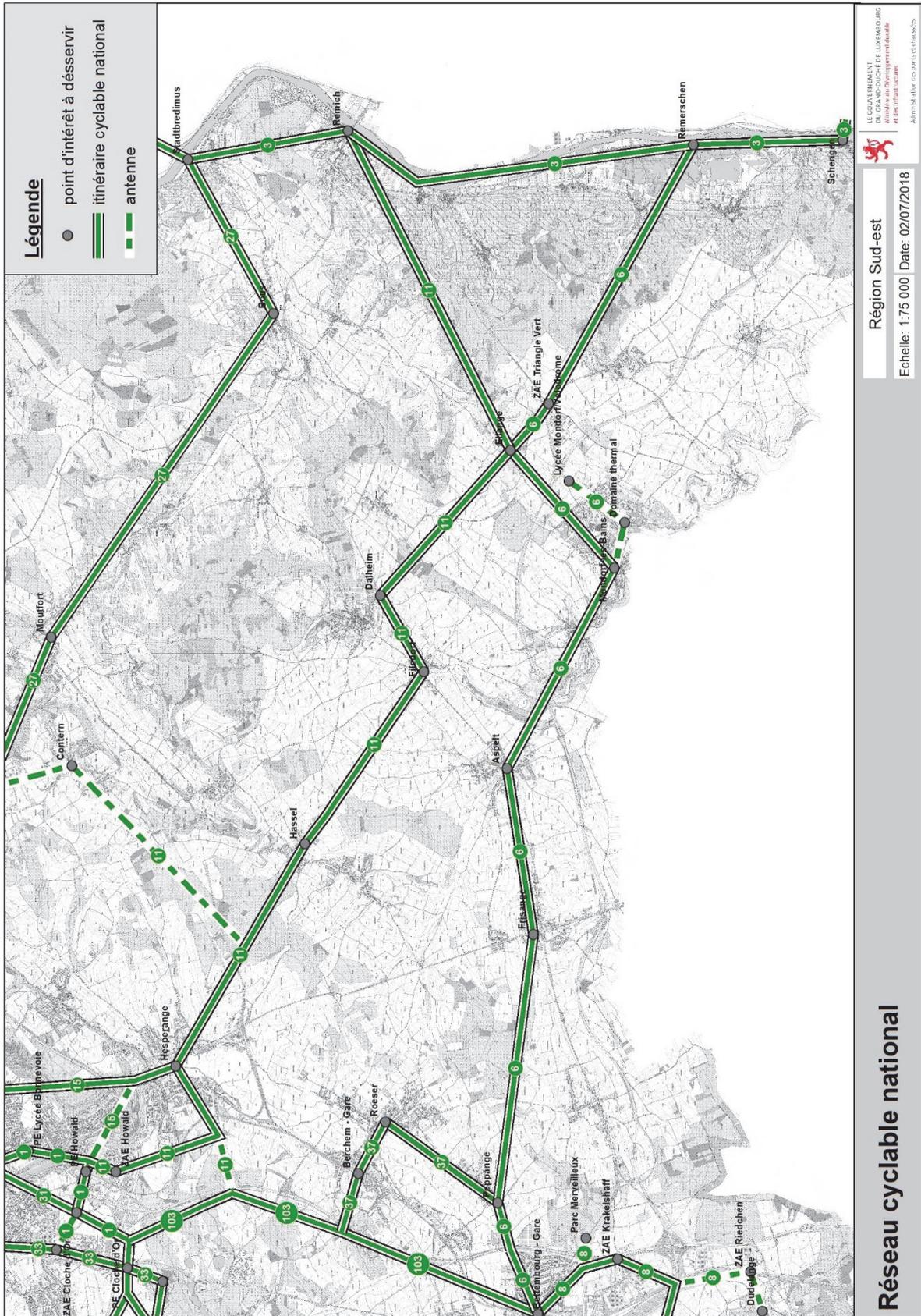
Echelle:1:45 000

Date: 02/07/2018



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





Luxembourg, le 17 octobre 2019

Le Président-Rapporteur
Carlo BACK

