



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 02 mai 2019

Ordre du jour :

1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7371 Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gusty Graas remplaçant M. Max Hahn
M. Gilles Roth remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Romain Spaus, M. Christophe Reuter, Mme Anouk Ensch, Mme Lynn Blaise, Mme Irena Medakovic, M. Jeannot Poeker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Paul Mangen, M. Thierry Schwartz, de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Serge Wilmes
M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7254 **Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Monsieur le Président-Rapporteur, le projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission suggère de proposer le modèle de base comme temps de parole à la Conférence des Présidents.

2. 7371 **Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

Le texte a été déposé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 12 octobre 2018.

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ainsi que la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs (doc. parl. 7371⁰⁰).

Il est encore précisé que le projet de loi ne contient pas de liste exhaustive de nouvelles pistes cyclables. Il contient uniquement les grandes lignes et axes.

L'avis du Conseil d'État contient une opposition formelle.

Il est ensuite procédé à une présentation PowerPoint du projet de loi ainsi que des propositions d'amendements proposées à la commission parlementaire.

Pour le détail il est renvoyé à la présentation PowerPoint distribuée séance tenante et envoyée par courrier électronique.

Les principales nouveautés sont les suivantes :

- Nouvelles liaisons à créer : +/- 495 km
- Obligation de desservir des points d'intérêt national (p.ex. : gares ferroviaires, pôles d'emploi)
- Nécessité d'une permission de voirie pour travaux sur les itinéraires
- Prescriptions techniques pour l'aménagement
- Subventions étatiques pour des projets de raccords au réseau national (jusqu'à 30% du coût de l'investissement)

Pourquoi est-il nécessaire de modifier la loi ?

Il s'agit de développer le réseau et d'étendre le réseau par rapport à celui de 2015 et de créer des itinéraires cyclables express. En outre, il s'agit de mettre en pratique les dispositions de la loi en instaurant une base cartographique des itinéraires en service. Par ailleurs, il est prévu d'assurer une meilleure application pratique des dispositions sur les permissions de voirie. Finalement il est visé de clarifier certaines dispositions concernant les compétences pour le réseau national et les conditions d'octroi de subventions.

Il est encore précisé que plus de projets seront dans l'avenir éligibles pour des subsides et des modalités simplifiées, notamment pour les raccordements de localités ou partie de localités au réseau cyclable national, ainsi qu'entre le réseau cyclable national et un réseau cyclable étranger (partie se trouvant sur le territoire luxembourgeois). Il sera également possible de cumuler différentes aides financières de l'État à condition que l'aide financière totale allouée pour le projet ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement.

Il sera possible d'intégrer des tronçons de la voirie communale dans le réseau cyclable national.

Le réseau existant sera adapté pour desservir les points d'intérêt et supprimer les points dangereux. Le réseau cyclable sera étendu de +/- 585 km par rapport à la situation actuelle (+ 196 km par rapport à la loi de 2015). Par ailleurs 113 km seront à déclasser en vue la création de raccourcis ou de tracés alternatifs.

Des liaisons cyclables express (« Vëlosexpresswee » ou « Radschnellweg ») seront introduites. Il s'agit de liaisons structurantes de haute qualité entre les agglomérations principales, d'une largeur de 3,5 à 4,5 mètres et d'une pente maximale de 6 %.

Il s'agit de promouvoir prioritairement la mobilité active quotidienne dans les centres de développement et d'attraction et de réaliser des itinéraires « touristiques » d'importance nationale ou internationale (par exemple : raccord du réseau « RAVEL » et la « Vennbahn » à Clervaux et Nordstad, réalisation de l'« Eurorouten°5 » (Londres–Brindisi) sur le territoire luxembourgeois, raccord des zones de récréation au réseau existant (Stauséi, Haff Réimech), promenade le long de la Moselle, desserte de la Vallée de l'Ernz et du Parc naturel « Öwersauer », etc.)

Seront modifiées par le présent projet de loi : 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 relative au régime des permissions de voirie.

En procédant, dans un second temps, à l'examen du texte du projet de loi ainsi que de l'avis du Conseil d'État, les amendements parlementaires suivants sont proposés :

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^o 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 proposé 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 proposé 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 proposé 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 ». »

Cet amendement est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

M. Gilles Roth (CSV) souhaite savoir si l'aménagement à contresens 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.

Article 4 (Amendement 2)

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

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 cadrage normatif suffisant. Les plans directeurs sectoriels doivent être conçus avec un haut degré de précision en vue de répondre aux exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers.

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

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

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

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

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

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

« (...)

~~(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 superfétatoire.

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

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

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

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

L'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « *les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'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.

M. Marc Lies (CSV) souhaite 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, il 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).

Monsieur le Ministre assure encore que la rétroactivité va jouer pour les emprises déjà réalisées.

M. Marco Schank (CSV) 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 de M. Gilles Roth (CSV) 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.

Il est encore renvoyé dans ce contexte aux tableaux de la présentation PowerPoint, reproduits ci-dessous :

Projet loi n°7371	En agglomération, sur ...				
	Voirie communale	Voirie étatique Chemin repris	Voirie étatique Route nationale	Voirie étatique Infra. cyclable avec ouverture à neuf	Voirie privée (droit de passage)
Planification	ETAT suivant Art. 1er loi 3 août 2010	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Construction infrastructure	Propriétaire infra. AC	Propriétaire infra. ETAT	Propriétaire infra. ETAT	Propriétaire infra. ETAT	Pas nécessaire -
	(≤ 100 % subsides projet de loi n° 7371 si conforme aux dispositions techniques)				
Acquisition emprises	Propriétaire terrain AC	Propriétaire terrain AC	Propriétaire terrain ETAT	Propriétaire terrain ETAT	Pas nécessaire
	-	(financement 50/50 AC/ETAT Art. 4 loi 22 décembre 1995)			
Entretien constructif	Propriétaire infra. AC	Propriétaire chaussée ETAT	Propriétaire chaussée ETAT	Propriétaire infra. ETAT	≠ Propriétaire infra. ETAT
Entretien courant	Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC
Entretien courant liaison express	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Pdv pour autorisations travaux tiers	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	à régler dans cadre convention sur droit de passage

Projet loi n°7371	Hors agglomération, sur ...				
	Voirie communale (p.ex. Chemin agricole)	Voirie étatique Chemin repris	Voirie étatique Route nationale	Voirie étatique Infra. cyclable avec ouverture à neuf	Voirie privée (droit de passage)
Planification	ETAT suivant Art. 1er loi 3 août 2010	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Construction infrastructure	≠ Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Pas nécessaire
	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	-
Acquisition emprises	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Pas nécessaire
	AC (financement 50/50 AC/ETAT projet de loi n° 7371)	AC (financement 50/50 AC/ETAT Art. 4 loi 22 décembre 1995)	ETAT	ETAT	
Entretien constructif	≠ Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.
	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Entretien courant	Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.
	AC	AC	AC	AC	AC
Entretien courant liaison express	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Pdv pour autorisations travaux tiers	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	à régler dans cadre convention sur droit de passage

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

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

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

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

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

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

« (4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale est

intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée.

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

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

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

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

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

Cet accord doit entre autres stipuler que la commune accepte l'application des articles 6*bis*, 6*ter* et 6*quater* 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 6*bis*. 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 propose de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

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

« (1) L'aménagement respectivement et le réaménagement des infrastructures **pour cyclistes** formant ~~l'assise des 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). » »

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, ce qui constitue un procédé de « dénumérotation ». 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 – 5^e 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 propose 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 l'assise formant les des itinéraires cyclables en service du réseau national sont est à charge de l'État à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.

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

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

À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et

entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »

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

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

Partant les articles subséquents sont à renuméroter.

À une question afférente de M. Marc Lies (CSV) concernant le fauchage sur l'accotement, 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.²

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.

² https://environnement.public.lu/fr/publications/conserv_nature/nature_et_construction.html

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 propose 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 permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après est modifiée »~~ comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.»~~

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

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

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

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

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

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« Elle est également requise lorsque ~~lesdits constructions, plantations ou travaux~~ les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance n'excédant pas

10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. » »

M. Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

<p style="text-align: center;">Texte initial</p> <p style="text-align: center;">présenté au Conseil de Gouvernement dans sa séance du 14 septembre 2018</p>	<p style="text-align: center;">Avis du Conseil d'État (CE)</p> <p style="text-align: center;">22 janvier 2019</p>	<p style="text-align: center;">Amendements parlementaires suite à l'avis du CE</p> <p style="text-align: center;">présentés à la Commission parlementaire du 2 mai 2019</p>
		<p>L'auteur du projet de loi tient à préciser qu'un avis quant au présent projet de loi a été demandé auprès de la chambre des métiers ainsi qu'auprès de la chambre de l'agriculture. Aucun avis n'est parvenu à l'instant.</p>
<p>Intitulé</p> <p>Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes</p>	<p>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 « ° ».</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>Projet de loi modifiant :</p> <p><u>1°</u> la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie ; et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes</p> <p><u>2°</u> la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.</p>

	Observations d'ordre légistique - avis CE p.6	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
<p>Art. 1^{er}. La loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, désignée ci-après « la loi du 28 avril 2015 » est modifiée comme suit :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>Art. 1^{er}. La loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, désignée ci-après « la loi du 28 avril 2015 » est modifiée comme suit :</p>
<p>1. À l'article 1^{er}, à l'alinéa 1^{er} les mots « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».</p>		<p>1. À l'article 1^{er}, à l'alinéa 1^{er}, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les mots termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».</p>
<p>2. À l'article 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :</p> <p>« à la présente loi dont ils font partie intégrante ».</p>	<p>Le point 2 est superflu et partant à supprimer</p>	<p>2. À l'article 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :</p> <p>« à la présente loi dont ils font partie intégrante ».</p>

<p>Art. 2. À l'article 2 de la loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.2</p>	<p>Art. 2. À l'article 2 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>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 ».</p>	<p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>1. Le point 3 est remplacé comme suit : « <u>« Raccordement »</u> : 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 ».</p>
<p>2. Le point 4 relatif au grand axe routier est supprimé.</p>	<p>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 ».</p> <p><u>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.</u> 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. → avis CE p.2</p>	<p>2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant : relatif au grand axe routier est supprimé.</p> <p><u>«4° « Assise — Infrastructure pour cyclistes¹ » : la partie de la voie publique² chaussée</u> destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec <u>l'infrastructure celle-ci</u> ».</p> <p>¹Suite à l'observation du Conseil d'État concernant le terme « assise », l'auteur du projet l'a remplacé par les termes « infrastructure pour cyclistes ». En effet, ce terme permet de décrire de manière compréhensible la surface de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes et, le</p>

		<p>cas échéant, les accotements et les équipements techniques en relation avec cette infrastructure.</p> <p>²En outre, l'auteur du projet de loi propose de remplacer le terme « chaussée » par les termes « voie publique » pour être en harmonie avec la définition du code la route et notamment avec l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié qui définit la voie publique comme étant toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.</p> <p><i>n.b. Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
--	--	--

<p>3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :</p> <p>« Assise : la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure ».</p>		<p>3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :</p>
<p>4. Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :</p> <p>« Liaison cyclable express : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».</p>		<p>3. 4. Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :</p> <p>« <u>« Liaison cyclable express »</u> : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».</p>
<p>Art. 3. À l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 3. À l'article 3 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>		<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>

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

<p>Art. 4. L'article 4 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.2 et 3</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 4. L'article 4 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>
<p>« Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :</p> <p>[...]</p> <p>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. »</p>	<p>Subdivision en 2 paragraphes</p> <p>L'article en projet décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national. 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.</p> <p>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 ».</p>	<p>(1) « Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :</p> <p>[...]</p> <p>PC10 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Am Bann, Z.A.E. Poudrerie, Abweiler, Fennage,</p> <p>assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC9 et PC104₇ ;</p> <p>PC16 : itinéraire cyclable desservant le Centre hospitalier du Nord, les lycées d'Ettelbruck, Ettelbruck - Gare, Diekirch - Gare, Diekirch-Campus scolaire,</p> <p>et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC7a, PC15 et PC15e7₁ ;</p>

	<p>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 ».</p> <p>En outre, à l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet, les auteurs ont prévu de modifier l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 en y ajoutant une définition du « réseau cyclable national », entendu comme « [l]'ensemble des itinéraires cyclables en service, tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national ». <u>Afin d'éviter que les deux lois précitées, que le projet de loi sous revue entend modifier, emploient deux définitions différentes pour la même notion, le Conseil d'État recommande de supprimer le dernier alinéa de l'article en projet et de créer un nouveau paragraphe 2 en écrivant :</u></p> <p><u>« (2) Pour les tronçons des itinéraires cyclables 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. »</u></p>	<p>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. »</p> <p><u>(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. ³ »</u></p>
--	---	---

	<p>Dans ce même ordre d'idées, l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet devrait faire abstraction d'une définition de la notion « réseau cyclable national » et plutôt définir la notion d'« itinéraires cyclables en service ».</p> <p>Ainsi, l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 devrait être adapté de la manière suivante :</p> <p>« « Itinéraire cyclable 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. »</p> <p>Si le Conseil d'État est suivi dans ses suggestions, les articles subséquents de la loi en projet devront être adaptés en fonction de cette nouvelle définition.</p> <p>En ce qui concerne plus particulièrement les cartes topographiques et l'échelle de 1/20 000 qui, selon le libellé de l'article sous revue, devrait permettre une « localisation géographique exacte » des itinéraires cyclables en service, le Conseil d'État émet des doutes quant au degré de précision possible avec une telle échelle.</p>	<p>³L'auteur du projet de loi a suivi la proposition du Conseil d'État de créer un nouveau paragraphe 2. L'auteur du projet de loi tient seulement à préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service.</p> <p>Cependant, l'auteur du projet de loi préfère ne pas suivre la proposition du Conseil d'État de prévoir une échelle de 1 : 2 500 pour les raisons suivantes :</p> <p>La loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit une échelle 1 : 2 500 parce que la précision du contenu des plans directeurs sectoriels est essentielle pour la constitution du cadrage normatif suffisant. Les plans directeurs sectoriels doivent être conçus à une échelle de précision telle qu'ils remplacent les exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers.</p> <p>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.</p>
--	--	--

	<p>Il suggère de s'inspirer de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire qui prévoit une échelle de « 1 : 2 500 » pour les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol. → avis CE p.3</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>De ce fait, ledit règlement grand-ducal figure comme base cartographique officielle renseignant en détail sur les itinéraires cyclables nationaux en service. Cela permet d'appliquer les dispositions des articles ci-avant pour la phase d'exploitation des différents itinéraires et de mettre à jour les cartes du règlement grand-ducal au fur et à mesure de la réalisation des itinéraires prévus par l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>
--	---	---

<p>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. »</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3</p> <p>En raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, <u>l'article sous rubrique est superfétatoire.</u> 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.</p>	<p>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.</p> <p>L'auteur du projet de loi avait proposé de reformuler l'ancien article de la loi de 2015 en écrivant 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. Or, vu l'application autonome de cette loi, la nouvelle reformulation est superfétatoire.</p> <p>L'ancien article 5 est également supprimé suite à l'avis du Conseil d'État vu qu'il est incompatible avec les modifications apportées à la loi sur le régime des permissions de voirie.</p>
---	---	--

	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 4</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d’ordre légistique – avis CE p.8</p>	<p>L’article 6 a été regroupé en 4 paragraphes différents.</p> <p>Le premier paragraphe traite des compétences en matière d’aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national.</p> <p>Le deuxième paragraphe traite des acquisitions des terrains nécessaires à l’aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national.</p> <p>Le troisième paragraphe traite du financement des emprises lorsqu’un itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris et aussi du financement des emprises lorsqu’un itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin vicinal à l’extérieur de l’agglomération.</p> <p>Le quatrième paragraphe traite de la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d’une voie publique faisant partie de la voirie communale peut être intégrée au réseau cyclable national.</p>
--	--	--

<p>Art. 6. L'article 6 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 4</p>	<p>Art. 6. L'article 6 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>
<p>« (1) L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national est à charge de l'État.</p>	<p>En ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 28 avril 2015 que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État constate quelques imprécisions de texte qu'il s'agit de redresser. D'abord le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 2, point 3, concernant l'emploi du terme « assise ». Ensuite, le Conseil d'État note que les alinéas 2 et 3 de l'article, qu'il s'agit de remplacer, renvoient aux assises « à aménager » par l'État ou les communes, alors que le Conseil d'État comprend qu'il n'existe pas deux catégories d'assises, l'une que seul l'État et l'autre que seules les communes seraient obligés d'aménager.</p> <p>Ensuite, à l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État suggère d'ériger l'alinéa 1^{er} relatif à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures formant l'assise en un nouveau paragraphe 2.</p>	<p>« (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.</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u>⁴</p>

	<p>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.</p>	<p>⁴Le paragraphe 1 traite des compétences en matière d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.</p> <p>Tel que déposé au Secrétariat du Conseil d'État, le texte en question était formulé comme suit « <i>L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national sont à charge de l'État</i> ».</p> <p>Après relecture de l'article en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, l'auteur du projet de loi propose de reformuler l'article en question comme suit : « <i>L'aménagement respectivement <u>et</u> le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, <u>à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</u> ».</i></p> <p>Cette reformulation s'est jugée importante 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 chargées de l'aménagement.</p>
--	--	--

		<p>L'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « <i>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</i> »</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--	--

		<p>En outre, ces aides doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement.</p> <p>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.</p> <p>Le groupe de travail est chargé de vérifier les demandes d'aides financières et surtout la compatibilité des travaux d'aménagements et de réaménagement avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.</p>
--	--	---

		<p>Les investissements des communes des itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomération 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.</p> <p>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.</p> <p>En ce qui concerne les frais d'études d'infrastructures pour cyclistes du réseau national, l'Etat 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.</p>
--	--	--

Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par l'État, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par la commune par lequel passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle

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

~~Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes,~~ 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.⁵

⁵L'alinéa au sujet des emprises est modifié, ceci dans le but que dans le cadre du réaménagement d'une voirie pour intégrer un itinéraire cyclable du réseau national, le propriétaire de l'emprise occupée par cette voirie sera en charge de l'acquisition des emprises nécessaires.

		<p><u>(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.</u></p> <p><u>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.⁶</u></p> <p>⁶Ce paragraphe 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.</p>
--	--	--

		<p>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 « <i>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</i> ». 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.</p> <p>En 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 seront supportés moitié par l'État et moitié par les communes intéressées. Cette disposition représente une modification par rapport aux dispositions de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015, qui excluaient l'acquisition des terrains formant l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux par l'État.</p>
--	--	---

<p>(2) Une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération. »</p>	<p><u>Opposition formelle</u></p> <p>L'article 6, paragraphe 2, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, 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 ». Au commentaire des articles, les auteurs expliquent que les communes doivent « accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie », étant donné qu'en vertu du nouvel article 5 de la loi précitée du 28 avril 2015 « les travaux sur les tronçons de la voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie ». Les auteurs exposent que « [d]e ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune » devant, entre autres, « stipuler que la commune accepte l'application des articles 5, 7, 8 et 9 de la loi précitée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie ». Toutefois, l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure ni de l'emprise.</p>	<p><u>(2-4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national,</u> 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 <u>est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et</u> 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.</p> <p><u>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).⁷</u></p> <p>⁷L'ancien paragraphe 2 du présent projet de loi, devenu paragraphe 4, tel que présenté lors de la séance du Conseil de Gouvernement du 18 septembre 2018, disposait qu'« <i>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</i> ».</p>
---	---	--

	<p>Le Conseil d'État se pose plusieurs questions dans ce contexte. Les tronçons de la voirie communale faisant partie du réseau cyclable national tel que défini dans le cadre de l'article de la loi en projet ont-ils déjà tous « l'accord » des communes concernées ou le « statut d'un itinéraire cyclable du réseau national » ? Quelle est la nature de ce « statut » et quelle serait la procédure à appliquer après « l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération » pour obtenir ce statut ? Sachant qu'une voirie communale « peut » recevoir le statut d'un itinéraire cyclable si une commune le demande et sous condition de conformité avec les dispositions des articles 3 et 4, quelles seraient les autres conditions à respecter ? Quelle est l'autorité qui prend la décision d'octroyer ce statut à un tronçon de voirie communale ? Le texte restant muet sur ces points, le paragraphe 2 sous revue est source d'insécurité juridique et, partant, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.</p> <p>Pour le surplus, le Conseil d'État estime que, dans sa teneur actuelle, l'article 4 définissant les itinéraires du réseau cyclable national ne constitue pas une base légale suffisante pour conférer à une piste cyclable communale le statut de tronçon du réseau cyclable national.</p>	<p>Or, le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, s'est opposé formellement quant à la formulation dudit paragraphe.</p> <p>Le paragraphe en question est désormais libellé comme suit :</p> <p><i>« (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.</i></p> <p><i>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). »</i></p> <p>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.</p>
--	---	--

	<p>L'article 4 devrait d'abord être précisé en ce sens. Ensuite, afin de pouvoir y ajouter une voie publique ou une partie d'une voie publique de la voirie communale, il y aurait lieu soit de procéder à une modification de cet article de la loi sous revue, soit d'annexer à la loi une liste de ces tronçons de voirie communale faisant partie du réseau cyclable national. Dans ce cas, le Conseil d'État propose aux auteurs de s'inspirer 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.</p> <p>Enfin, le Conseil d'État demande également de faire abstraction de la formulation « accord de la commune concernée par le biais d'une délibération », étant donné que, selon la compréhension du Conseil d'État, la commune doit prendre l'initiative afin d'obtenir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national. L'emploi du terme « accord » est dès lors incorrect. En outre, la précision « par le biais d'une délibération » est superflue, étant donné que la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 détermine à suffisance la procédure de prise de décision des communes. → avis CE p.3</p>	<p>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.</p> <p>L'expression « <i>sous condition de conformité avec les articles 3 et 4</i> » 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.</p> <p>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.</p>
--	--	---

		<p>Cet accord doit entre autre stipuler que la commune accepte l'application des articles <i>6bis</i>, <i>6ter</i> et <i>6quater</i> de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>En outre, la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national puisse en être supprimée est précisée.</p>
--	--	---

		<p>Cette initiative émane également du ministre ayant dans ses attribution les travaux publics et se concrétise par une modification du règlement grand – ducal prévu à l'article 4 (2).</p> <p>Cette suppression ne change en rien la propriété de l'infrastructure et de l'emprise. La commune respectivement l'Etat 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.</p> <p>Quant à la question du Conseil d'État, quelle seront les conséquences pour un tronçon de la voirie communale d'avoir le « statut » d'un itinéraire cyclable national », il y a lieu de noter que :</p> <p>L'auteur du projet de propose de ne plus employer le terme « statut » mais plutôt parler 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 seulement accepter une tutelle étatique sur leur voirie et accepter l'application des articles 6<i>bis</i>, 6<i>ter</i> et 6<i>quater</i></p>
--	--	---

		<p>de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.</p> <p>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.</p> <p><i>n.b. la reformulation de l'article 6 doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p> <p>« L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : <u>Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles 6bis, 6ter et 6quater qui prennent la teneur suivante :</u></p> <p><u>« Art.6bis. « L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes l'assise formant les des itinéraires cyclables en service 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.»</u>⁸</p>

		<p>⁸Tel que déposé au secrétariat du Conseil d'État, l'article en question était alors libellé comme suit : « <i>L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État</i> ».</p> <p>Après relecture des articles en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, l'auteur du projet de loi propose de reformuler l'article en question comme suit :</p> <p><i>« L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national est à charge de l'État <u>à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</u> ».</i></p> <p>Il s'ensuit que les communes sont à charge de l'entretien constructif des tronçons du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur de l'agglomération, vu qu'ils sont gardien de cette voirie. Cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service définies par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de cette loi.</p>
--	--	---

		<p>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.</p> <p>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 « <i>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</i> »</p>
--	--	---

		<p>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.-à-d. :</p> <ul style="list-style-type: none">- un pont sous condition que l'itinéraire cyclable passe via son tablier au-dessus de celui-ci ;- un mur de soutènement sous condition que celui-ci soit due à l'aménagement de l'infrastructure pour cyclistes (p.ex. supporte le corps de chaussée de l'infrastructure respectivement le remblais de l'infrastructure) ;- 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 ;- un souterrain et tunnel (y inclus les murs de la trémie) sous condition que l'itinéraire cyclable traverse ceux-ci.
--	--	---

		<p>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 – 5^e 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.</p> <p><i>n.b. La reformulation de l'article 7, nouvel article 6bis doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :</p> <p>« 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.</p> <p>À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :</p> <p>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.</p>

<p>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. »</p>		<p>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. »</p>
<p>Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :</p> <p>« L'entretien courant de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État.</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :</p> <p>Art. 6quater. «L'entretien courant des <u>l'assise infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables nationaux en service</u> 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. »</p>
<p>Art.10. À l'article 7, devenu l'article 10, sont apportés les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.9</p>	<p>Art. 8. Art.10. À l'article 7 de la même loi, devenu l'article 10, sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>		<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>
<p>2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :</p>		<p>2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :</p>

<p>« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa précédent ».</p>		<p>« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} précédent ».</p>
<p>3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.</p>		<p>3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.</p>
<p>4. L'alinéa 3, devenu l'alinéa 4, est remplacé par le texte suivant : « Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune ».</p>		<p>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 ».</p>
<p>5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.</p>		<p>5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.</p>
<p>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 ».</p>		<p>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 ».</p>

<p>Art. 11. L'ancien article 8 est supprimé.</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.5</p> <p>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 ne comprend pas pourquoi les auteurs entendent abroger cet article. Cette abrogation reviendrait à remettre en vigueur la loi précitée du 6 juillet 1999. <u>L'article sous revue est, partant, à supprimer.</u> – avis C.E p.5</p>	<p>L'article 11 est abrogé suite à l'avis CE</p>
<p>Art. 12. Est ajouté un article 11 libellé comme suit : « La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national » ».</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis C.E p.9</p> <p>Renumérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 9.-Art. 12. Est ajouté un article 11 libellé comme suit : « La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national » ».</p>
<p>Art. 13. Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi ».</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.9</p> <p>Renumérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 10.-Art. 13. Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi ».</p> <p><u>L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi.</u></p>

	Observations d'ordre légistique - avis CE p.6	Chapitre 2 – Modification de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie
<p>Art.14. La loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après « <u>la loi du 21 décembre 2009</u> » est modifiée comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.5</p> <p>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. - avis CE p.5</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p. 9 et 10</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art.14. Art. 11. L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 <u>relative au régime des</u> 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 est modifiée comme suit :</p>
<p>1. À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>		<p>1.À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>

<p>– au point 1^{er}, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique »</p>		<p>1° au point 1^{er} <u>premier tiret</u>, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » <u>et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante :</u></p>
<p>– au point 1^{er}, est ajouté une nouvelle phrase finale « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».</p>		<p>au point 1^{er}, est ajouté une nouvelle phrase finale <u>« Au sens de la présente définition</u>, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».</p>
<p>– au point 10, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.</p>		<p>2°Au point 10 dixième tiret, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.</p>
<p>– est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit : « Réseau cyclable national : L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national »</p>		<p>3° est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit : <u>L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :</u></p> <p style="padding-left: 40px;">– « « 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 »</p>

		<p>« « 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.</p> <p>*L'auteur du projet de loi propose de préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables nationaux en service</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>
<p>– est ajouté un nouveau point 14, libellé comme suit « Assise d'un itinéraire cyclable » : La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents »</p>	<p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p>	<p>« Infrastructure pour cyclistes » Assise d'un itinéraire cyclable : La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>

<p>Art. 15. À l'article 3 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.10</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 15,12. À l'article 3 de la <u>même</u> loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« 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</p>		<p>1. — L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« 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</p>

<p>que sous le couvert d'une permission de voirie. »</p>		<p>ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie. »</p> <p>1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'Etat ou du réseau cyclable national des itinéraires cyclables nationaux en service.</p> <p>La dernière partie de l'alinéa 1^{er} a été reformulée suite à l'observation du Conseil d'État quant à la notion de « réseau cyclable national ».</p> <p><i>n.b. Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art.16. A l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 5</p> <p>L'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009.</p>	<p>Art.16. Art. 13. A l'article 5 de la <u>même</u> loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>

	<p>À l'alinéa 1^{er}, les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ».</p> <p>Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire :</p> <p>« Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ».</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.10</p> <p>Renumérotation suite à l'avis du CE</p>	
<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur l'assise d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national. »</p>		<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« 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 <u>l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables nationaux en service.</u> »</p>

		<p>La dernière partie de l'alinéa 1^{er} a été reformulée suite à l'observation du Conseil d'État quant au terme « assise » et quant à la notion de « réseau cyclable national.</p>
<p>2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit : « Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. »</p>	<p>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 [...] ». – avis CE p.5</p>	<p>2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit : « Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux <u>les travaux définis à l'article 3</u> 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. »</p>