

**N° 6600<sup>7</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

**PROJET DE LOI****relatif au réseau cyclable national et aux raccordements  
de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(4.2.2015)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 30 juillet 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis ses avis respectifs les 12 novembre 2013, 7 octobre et 19 décembre 2014.

L'avis de la Chambre des Métiers date du 23 janvier 2014, celui de la Chambre de Commerce du 22 novembre 2013 et celui de la Chambre des Salariés du 12 novembre 2013.

Des amendements gouvernementaux ont été adoptés en date du 11 juillet 2014.

Le 25 juin 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. En date du 29 septembre 2014, elle a poursuivi l'examen du projet de loi, à la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. En date du 12 novembre 2014, elle a adopté une série d'amendements parlementaires. En date du 14 janvier 2015, elle a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 4 février 2015.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet s'inscrit dans la stratégie du Gouvernement qui vise à assurer que pour l'an 2020, 25 pour cent des trajets soient effectués à pied ou à vélo. Dans ce contexte, la stratégie pour une Mobilité durable (MoDu) a relevé qu'au Luxembourg, 40 pour cent des trajets quotidiens sont inférieurs à 3 kilomètres. Néanmoins, l'utilisation de la voiture individuelle se situe à 60 pour cent des trajets compris entre 0 et 3 kilomètres. En 2009, seulement 13 pour cent des déplacements quotidiens ont été effectués par le biais de la mobilité douce. Compte tenu de cette situation, le Gouvernement poursuit l'objectif majeur d'augmenter continuellement la part de la mobilité douce dans les trajets quotidiens et de prévoir une complémentarité entre les transports en commun et la mobilité douce.

Dans cet ordre d'idées, le projet de loi sous rubrique devra aller de pair avec un changement de paradigmes consistant à passer de l'utilisation du vélo en tant que moyen de divertissement sportif et touristique à l'approche plus utilitaire du vélo en tant que moyen de transport disposant par ailleurs de

multiples atouts: non polluant et silencieux, flexible et souvent plus rapide que la voiture pour les courts trajets en milieu urbain, il assure à ses usagers d'être mobiles et indépendants de la voiture privée. En outre, il s'agit de souligner qu'aussi bien sur le plan économique que dans le cadre de la promotion de la santé publique, l'augmentation du modal vélo et de l'activité physique des citoyens représente des avantages financiers et sanitaires considérables.

D'une part, le projet de loi se veut d'encourager les communes à réaliser des raccordements aux différents tronçons du réseau national existant ou en cours de planification et de créer des itinéraires cyclables locaux supplémentaires. D'autre part, la création de nouveaux itinéraires cyclables étatiques est prévue, dont trois s'orientent prioritairement autour des sites à haut potentiel en matière d'emploi.

Quant aux antécédants législatifs et politiques, force est de constater que sur les 950 kilomètres déjà prévus par la loi du 6 juillet 1999 portant sur la création d'un réseau national de pistes cyclables, seulement quelque 600 kilomètres ont été réalisés. Les efforts à fournir pour la réalisation des 1.100 kilomètres supplémentaires qui quant à eux font partie du projet de loi sous rubrique, seront donc importants tant au niveau des investissements qu'au niveau du rythme de travail qui devra être intensifié dans les années à venir.

Le projet de loi 6600 a été élaboré par le Groupe de travail mobilité douce qui regroupe les acteurs suivants: le „Verkéiersbond“ qui a assumé la présidence, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Ministère de l'Intérieur et de la Grande Région, l'Administration des Ponts et Chaussées, la Police Grand-Ducale, le Syndicat des villes et communes luxembourgeoises (Syvicol), la Ville d'Esch-sur-Alzette, la Ville de Luxembourg, le Mouvement écologique, la „Lëtzebuerger Velos-Initiativ“ (LVI) et la Sécurité routière.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objet du projet de loi est d'autoriser le Gouvernement à faire réaliser un réseau cyclable national, appelé ci-après „le réseau national“ et de faire procéder à l'aménagement des infrastructures nécessaires dont la réalisation sera déclarée d'utilité publique.

A côté de la création d'un réseau national cohérent, le projet de loi encourage les communes à réaliser des liaisons entre les divers itinéraires cyclables communaux et à les raccorder au réseau national.

Le réseau national est défini de manière à profiter au maximum de l'infrastructure existante d'itinéraires cyclables ainsi que des chemins forestiers, ruraux et vicinaux. En général, les tronçons sont à aménager de façon à séparer la circulation des vélos de la circulation des grands axes routiers. A cette fin, des ouvrages de franchissement devront être réalisés en guise de sécurisation des cyclistes sur des intersections dangereuses qui, quant à eux, sont évaluées suivant les critères suivants: niveau de visibilité, densité du trafic et vitesse maximale autorisée.

Néanmoins, les itinéraires cyclables existants ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route. Les modalités et caractéristiques techniques d'aménagement des pistes cyclables du réseau national et des infrastructures communales destinées à la mobilité douce seront déterminées par règlement grand-ducal. Le réseau cyclable national défini dans le projet de loi sous rubrique comprend la totalité de 41 PC qui sont reprises dans l'énumération afférente au présent document.

Les aménagements à faire sur les propriétés privées ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie, sauf en ce qui concerne les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste – exception faite des travaux de conservation et d'entretien. Les terrains constituant l'assise des itinéraires du réseau national sont acquis par l'Etat à l'exception de la voirie communale existante et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

Les dépenses liées à l'aménagement et à l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables faisant partie du réseau national ainsi qu'aux autres signaux routiers requis à l'extérieur des agglomérations sont à charge de l'Etat. L'entretien courant du réseau national incombe aux communes territorialement compétentes. En cas de carence des communes, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont exécutées par l'Etat aux frais des communes.

Les raccordements d'un réseau cyclable communal à un itinéraire cyclable du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière étatique sous condition qu'ils répondent aux conditions suivantes: conformité avec les dispositions de l'article 3 repris dans le texte du projet de loi et renforcement de la cohérence du réseau cyclable national. Les aides étatiques allouées ne peuvent en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût total d'investissement effectué par la commune. Reste à noter que des extensions au-delà des frontières nationales peuvent également être subventionnées par l'Etat.

\*

#### **IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Dans son premier avis datant du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat a exposé ses réflexions et considérations générales quant au développement de la mobilité douce au Luxembourg tout en soulevant la question s'il n'aurait pas suffi de modifier certains aspects de la loi actuelle plutôt que de la remplacer par un nouveau texte. Or, il s'agit de noter que ladite loi a en premier lieu eu pour objet la sécurité des cyclistes et non pas la création d'un réseau national cohérent favorisant l'utilisation du vélo en tant que moyen de transport.

Suite aux travaux parlementaires, la Haute Corporation a émis deux avis complémentaires, le premier datant du 7 octobre 2014, le deuxième du 19 décembre 2014.

L'examen détaillé des articles par le Conseil d'Etat et les amendements y relatifs sont repris dans la partie „travaux parlementaires“ du présent document. Le texte initial du projet de loi a fait l'objet de plusieurs oppositions formelles ou recommandations concernant plus particulièrement les points suivants:

##### **Définition de la notion de „piste cyclable“**

La Haute Corporation s'est opposée formellement à l'utilisation de ce terme du fait qu'il crée des normes hiérarchiques lors de la construction de nouvelles infrastructures destinées à la circulation cycliste. Dans ce contexte, le conseil d'Etat a souligné que le terme de „piste cyclable“ est déjà à l'heure actuelle utilisé avec une signification autre que celle employée par le Code de la route. En raison de la sécurité juridique qu'il s'agit d'assurer et des confusions qu'il s'agit d'éviter, le Conseil d'Etat a demandé que les mêmes termes soient utilisés dans tous les textes législatifs et réglementaires. Par ailleurs, il a fait savoir que le terme „piste cyclable“ s'écarte de la terminologie généralement employée par les textes internationaux et nationaux en matière de circulation routière. Par conséquent, le Conseil d'Etat s'est prononcé pour une notion plus neutre en proposant notamment celle de „itinéraire cyclable“.

##### **Droits de propriété**

Se basant sur l'arrêt 101/13 du 4 octobre 2013 de la Cour Constitutionnelle, le Conseil d'Etat soulève la question de savoir si dans le cadre de la mise en place d'une infrastructure ouverte à la circulation cycliste, conçue dans une optique d'intérêt public, voire d'utilité publique, l'Etat a le droit d'empiéter sur les droits de propriété privée en grevant des chemins privés d'une servitude publique sans respecter à cet effet le droit des propriétaires à une indemnisation. Dans ce contexte, une analyse détaillée des itinéraires existants a relevé que l'Etat et les communes sont en possession de presque toutes les emprises du réseau cyclable national et que pour certains chemins se trouvant sur propriété privée, des pourparlers pour une acquisition définitive sont en cours. Néanmoins, le principe qu'un changement des aspects essentiels d'un chemin privé par l'Etat peut être considéré par le juge constitutionnel comme expropriation et que la création de servitudes sur terrain privé peut dans ce cas ouvrir aux propriétaires concernés un droit à une indemnisation, reste en vigueur.

##### **Intersection avec les grands axes routiers**

Tout en saluant l'objectif de sécurisation des itinéraires cyclables par des ouvrages de franchissement des grands axes routiers, le Conseil d'Etat a soulevé la question de définition d'un „grand axe routier“. Ce point est repris en détail dans le commentaire des articles (art. 3).

### **Encadrement financier et consultatif de l'Etat pour les communes**

Pour les communes prévoyant de relier deux éléments du réseau cyclable national par une infrastructure communale, le Conseil d'Etat s'est demandé s'il ne faudrait pas prévoir une exigence normative générale en matière d'aménagement valant tant pour celles mises en place par l'Etat que pour celles créées par les communes.

#### **Point d'intérêt communal**

L'absence de précision suffisante et l'exhaustivité défailante des critères servant à définir les points d'intérêt communaux destinés à être desservis par un itinéraire cyclable et subventionnés par l'Etat ont été la raison pour laquelle le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à l'utilisation de ce terme.

\*

## **V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES**

### **Avis de la Chambre des Salariés**

Dans son avis datant du 12 novembre 2013, la chambre des salariés soutient la volonté du Gouvernement de promouvoir la mobilité douce à tous les niveaux. Elle se rallie à l'idée que l'image du vélo doit aller au-delà de son usage à des fins sportives, touristiques, voire écologiques et se prononce pour le changement de paradigmes visé par le projet de loi sous rubrique. Tout en soulignant que l'augmentation de la flexibilité du réseau national et des itinéraires communaux ne doit pas réduire la sécurité et le confort des usagers, la Chambre des Salariés approuve le projet de loi en tant que tel.

### **Avis de la Chambre de Commerce**

La Chambre de Commerce ayant émis son avis en date du 22 novembre 2013 rappelle les objectifs d'Europe 2020 et l'engagement du Luxembourg quant à la réduction de ses émissions de serre. Dans cet ordre d'idées, la chambre professionnelle soulève que le secteur du transport, qui engendre plus que 60 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub>, doit être considéré comme secteur prioritaire pour intensifier les efforts de réduction desdites émissions. En guise de conclusion, la Chambre de Commerce salue le projet de loi sous rubrique du fait qu'il s'insère intégralement dans la stratégie pour une mobilité durable tout en créant des effets bénéfiques sur la santé publique et en conséquent une diminution des frais liés aux problèmes de santé.

### **Avis de la Chambre des Métiers**

Dans son avis du 23 janvier 2014, la Chambre des Métiers accueille favorablement le projet de loi tout en regrettant que le développement du réseau national des pistes cyclables vise surtout des itinéraires en milieu rural. Selon la chambre professionnelle, des efforts supplémentaires devraient être faits au niveau étatique pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo des citoyens dans leur vie quotidienne, et particulièrement pour les trajets domicile-lieu de travail. En général, la Chambre des Métiers marque son accord avec le projet de loi.

\*

## VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

### *Intitulé*

L'intitulé initial du projet de loi est le suivant:

*Projet de loi relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce et abrogeant la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables*

Dans son avis du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat suggère de faire abstraction, d'une part, de la mention de l'abrogation de la loi du 6 juillet 1999, mention contraire aux règles de la légistique formelle et, d'autre part, de l'évocation de la promotion de la mobilité douce qui restera largement confinée à des initiatives communales subventionnées par l'Etat. Dans ces conditions, il propose l'intitulé suivant:

*Projet de loi relatif au développement d'un réseau routier cyclable*

Les auteurs des amendements gouvernementaux, craignant que la notion de „réseau routier cyclable“ proposé par le Conseil d'Etat ne soit interprétée dans le sens du terme allemand de „*Fahrradstrasse*“ désignant des infrastructures cyclables à capacité élevée, alors que les éléments du réseau cyclable national ne prétendent pas à de telles performances, ont préféré la désignation „réseau cyclable national“ et proposé le nouvel intitulé suivant:

*Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que toute référence à la promotion de la mobilité douce a été abandonnée, mais que le nouvel intitulé comporte un élément nouveau qui reprend l'idée des raccordements que les autorités communales peuvent, en vertu du projet de loi, établir entre le réseau cyclable communal et le réseau cyclable national. Il évoque par ailleurs la possibilité de liaisons que les communes peuvent créer entre deux itinéraires faisant partie du réseau cyclable national. Or, selon le Conseil d'Etat de telles liaisons, à moins qu'elles ne servent des intérêts locaux, devraient constituer des éléments intégrants du réseau cyclable national dont l'Etat assume la responsabilité conceptuelle et financière. Si par contre l'intérêt local est donné pour créer ces liaisons, celles-ci apparaissent sur le plan fonctionnel soit comme relevant du „réseau cyclable communal“ soit comme en assurant les raccordements utiles au réseau cyclable national, sans qu'il soit besoin d'y réserver une dénomination particulière dans le cadre légal au projet. Le Conseil d'Etat estime donc suffisant d'évoquer dans l'intitulé les seuls „raccordements vers les réseaux cyclables communaux“. Il craint en effet que la solution préconisée par les auteurs des amendements ne puisse être utilisée par les autorités étatiques, chargées de la conception et de l'aménagement du réseau cyclable national, pour se décharger de leurs obligations sur les communes en reclassant certains tronçons, voire certains itinéraires du réseau national comme „liaisons entre deux itinéraires du réseau national“ avec pour conséquence de faire assumer par les communes territorialement concernées la charge de la mise en place et de l'entretien de ces parties du réseau cyclable national. L'intitulé à retenir selon le Conseil d'Etat se lirait dès lors comme suit:

*Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux*

Les membres de la Commission décident de suivre la proposition de la Haute Corporation.

Dans ce contexte, les responsables gouvernementaux précisent que le projet de loi n'a jamais visé à reclasser des liaisons cyclables nationales pour transférer l'entretien constructif de ces tronçons vers les communes.

### *Article 1er*

Cet article autorise le Gouvernement à établir un réseau national de pistes cyclables et précise que ce réseau assure les connexions telles que détaillées à l'article 4. Il prévoit en outre que la mission de faire procéder à l'aménagement des infrastructures relève des compétences du ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et que la réalisation de ces infrastructures est d'utilité publique. Pour finir et afin d'augmenter la motivation des communes à compléter le réseau national, il se propose de définir le rôle des communes en tant que promoteurs de la mobilité douce. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. 1er.** *Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national de pistes cyclables, appelé ci-après „le réseau national“, assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur le plan annexé à la présente loi dont il fait partie intégrante.*

*Le ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics, appelé ci-après „le ministre“, est autorisé à ces fins à faire procéder à l'aménagement des infrastructures nécessaires dont la réalisation est d'utilité publique.*

*A côté du réseau national assurant la desserte des différents points d'intérêt majeurs tels que définis à l'article 2, les communes soutiennent la mobilité douce en assurant la mise en œuvre des mesures suivantes:*

- 1. réaliser des liaisons telles que définies à l'article 2, entre deux pistes cyclables relevant du réseau national. La réalisation des liaisons, qui ne font pas partie du réseau national, est d'utilité publique;*
- 2. réaliser des raccords permettant de connecter des pistes cyclables communales au réseau national. La réalisation des raccords, qui ne font pas partie du réseau national, est d'utilité publique;*
- 3. lier les différents points d'intérêt communaux entre eux par des pistes cyclables;*
- 4. aménager, en fonction des caractéristiques des sites urbanisés ou à urbaniser, des zones d'apaisement du trafic telles que des zones de rencontre ou des zones résidentielles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.*

Dans son avis du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- à l'alinéa 1er, les termes „dont il fait partie intégrante“ sont superfétatoires et peuvent être supprimés;
- l'alinéa 2 devrait se limiter à l'évocation du statut d'utilité publique des aménagements d'infrastructures à effectuer. En effet, la compétence du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions pour assurer ces aménagements résulte de l'acte du Chef de l'Etat pris sur base de l'article 76 de la Constitution en vue de fixer les attributions des différents ressorts gouvernementaux;
- l'alinéa 3 introduit de nouvelles obligations légales à charge des communes, au sujet desquelles le Conseil d'Etat ne se prononce pas; il note toutefois que le texte de loi prévoit seulement pour les deux premiers points (raccordement des réseaux locaux au réseau national) de l'alinéa 3 la possibilité d'un subventionnement étatique qui, par voie de conséquence, sera exclu pour les investissements communaux requis en relation avec la mise en œuvre des deux autres points. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat rappelle que la Charte européenne sur l'autonomie locale, signée le 15 octobre 1985 à Strasbourg et approuvée par la loi du 18 mars 1987, prévoit certes la prérogative du législateur national d'attribuer aux collectivités locales des „compétences à des fins spécifiques“, mais retient également que si „il est loisible au législateur d'élargir la sphère d'intervention des communes, il est pourtant nécessaire que la loi formelle qui fixe des obligations aux communes veille à laisser à celles-ci une liberté de moyens appropriée pour y parvenir et à pourvoir à leur capacité organisatrice et financière pour mener à bien les missions dont elle les a chargées“. Si le projet de loi sous rubrique répond à la première exigence (laisser aux communes une liberté de moyens appropriés pour réaliser l'obligation légale), il ne se dédouane que très partiellement de la seconde exigence (pourvoir à la capacité organisatrice et financière pour mener à bien la mission légale dont la commune est nouvellement chargée). Quant au libellé retenu pour déterminer les objectifs légaux, dont la réalisation est confiée aux communes, le Conseil d'Etat y reviendra dans le cadre de l'examen de l'article 2 relatif aux définitions. Il note pourtant dès à présent que les notions „points d'intérêts communaux“ et „zones d'apaisement du trafic“ ne sont pas définies, contrairement à d'autres notions qui ont trait au réseau cyclable national. Enfin, en application du principe de la hiérarchie des normes, une norme juridique ne peut pas se référer à une autre norme juridique de valeur hiérarchiquement inférieure. Aussi le Conseil d'Etat demande-t-il, sous peine d'opposition formelle, de supprimer au point 4 le bout de phrase renvoyant à un arrêté grand-ducal et débutant par les mots „... telles que des zones ...“.

Suite à cet avis, les amendements gouvernementaux ont réservé le libellé suivant à l'article 1er:

**Art. 1er.** *Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables, appelé ci-après „le réseau cyclable national“, assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur le plan annexé à la présente loi dont il fait partie intégrante.*

*Le ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics, appelé ci-après „le ministre“, est autorisé à ces fins à faire procéder à l'aménagement des infrastructures nécessaires dont. La réalisation des infrastructures nécessaires pour établir le réseau cyclable national est d'utilité publique.*

A côté du réseau national assurant la desserte des différents points d'intérêt majeurs tels que définis à l'article 2, les communes soutiennent la mobilité douce en assurant la mise en œuvre des mesures suivantes: Le Gouvernement est autorisé à subsidier suivant les conditions définies par l'article 7 les itinéraires cyclables communaux suivants:

1. réaliser des liaisons telles que définies à l'article 2, entre deux itinéraires cyclables relevant du réseau national. La réalisation des liaisons, qui ne font pas partie du réseau national, est d'utilité publique;
2. réaliser des raccordements permettant de connecter des itinéraires cyclables communaux au réseau cyclable national. La réalisation des raccordements, qui ne font pas partie du réseau cyclable national, est d'utilité publique;
3. lier les différents points d'intérêt communaux entre eux par des pistes cyclables;
4. aménager, en fonction des caractéristiques des sites urbanisés ou à urbaniser, des zones d'apaisement du trafic telles que des zones de rencontre ou des zones résidentielles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Par le biais de cet amendement, l'alinéa 3 est reformulé afin de transformer l'obligation aux communes en une autorisation à l'Etat de subventionner certains projets communaux. Ainsi le nouveau projet de loi laisse aux communes les initiatives utiles pour embrancher le réseau local sur le réseau national.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la fin de la phrase faisant l'objet de l'alinéa 1er: „... sur le plan repris en annexe“.

Quant à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat propose d'écrire: „Les opérations immobilières et les travaux réalisés dans l'intérêt de l'établissement du réseau cyclable national sont reconnus d'utilité publique.“

Quant à l'alinéa 3 la nouvelle orientation que les auteurs des amendements proposent de donner aux dispositions concernées font que cet alinéa a sa place à l'article 7 afin d'éviter des redondances rédactionnelles et renvois inutiles.

Les membres de la Commission décident de suivre l'intégralité des propositions du Conseil d'Etat et de réserver le libellé suivant à l'article 1er:

**Art. 1er.** *Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables, appelé ci-après „le réseau cyclable national“, assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur le plan repris en annexe.*

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

Le Gouvernement est autorisé à subsidier suivant les conditions définies par l'article 7 les itinéraires cyclables communaux suivants:

1. liaisons telles que définies à l'article 2, entre deux itinéraires cyclables relevant du réseau national. La réalisation des liaisons, qui ne font pas partie du réseau national, est d'utilité publique;
2. raccordements permettant de connecter des itinéraires cyclables communaux au réseau cyclable national. La réalisation des raccordements, qui ne font pas partie du réseau cyclable national, est d'utilité publique.

A noter que, dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat fait remarquer que le dossier lui soumis par le biais des amendements parlementaires comporte à la dernière page une représentation cartographique des itinéraires cyclables composant le réseau national. Il suppose que cette carte, qui ne reprend que de façon très schématique les itinéraires en question, a été jointe uniquement à des fins d'information. En effet, une disposition utile fait défaut dans le texte sous avis qui permettrait de considérer cette carte comme faisant partie intégrante de la loi en projet et, même si tel était le cas, le caractère schématique manquerait de la précision requise pour en faire une référence normative. Lors de la réunion du 14 janvier 2015, la commission parlementaire a décidé de retenir à la dernière page une représentation cartographique des itinéraires cyclables composant le réseau national. Cette carte, qui ne reprend que de façon très schématique les itinéraires en question, a été jointe uniquement à des fins d'information. Même si le Conseil d'Etat évoque, à bon escient, que „le caractère schématique manquerait de la précision requise pour en faire une référence normative“, il y a néanmoins lieu de rappeler que l'article 1er du projet de loi dispose que „le gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables, appelé ci-après (...) assurant les connexions énoncées à

l'article 4 et figurées sur le plan repris en annexe.“ En d'autres termes, ladite carte représente graphiquement, à titre d'information, ce que le texte ordonne normativement dans son article 4, pour éviter au lecteur de devoir se représenter les différentes pistes par sa „science personnelle“, en l'obligeant de rallier lui-même les différents itinéraires sur une carte. Il s'agit donc d'un instrument visuel pour faciliter la compréhension du texte qui lui seul revêt un caractère normatif.

#### Article 2

L'article 2 vise à définir les termes spécifiques du projet de loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

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

- (1) „Point d'intérêt majeur“: *Quartiers centraux d'un centre de développement et d'attraction ou d'une localité, zone d'activité nationale, infrastructure scolaire, site touristique, culturel ou sportif, gare ferroviaire, gare routière, hôpital, centre commercial ou point de jonction stratégique, tels qu'énoncés à l'article 4.*
- (2) „Piste cyclable“: *Voie publique ou partie d'une voie publique signalée comme telle par des signaux directionnels tels que définis au point 4.e. de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et se composant des catégories de voies définies par règlement grand-ducal, quel que soit le propriétaire de l'assise et dont le tracé accomplit un rôle de connexion tel qu'énoncé à l'article 4.*
- (3) „Liaison“: *Piste cyclable communale qui fait la jonction entre deux différentes pistes cyclables du réseau national.*
- (4) „Raccord“: *Raccordement d'une piste cyclable communale avec une piste cyclable du réseau national.*
- (5) „Connexion“: *Point de départ et point d'arrivée à desservir par une piste cyclable du réseau national tels que définis à l'article 4.*

Dans son avis du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- dans la mesure où les liaisons locales entre deux points du réseau cyclable national et les raccordements à ce réseau national (terme que le Conseil d'Etat préfère à celui de „raccord“) sont d'utilité publique, le Conseil d'Etat ne s'oppose pas au maintien de la définition des deux notions;
- au regard de la proposition que le Conseil d'Etat fera à l'endroit de l'article 4 pour définir les différentes pistes du réseau national, il estime que les termes „point d'intérêt majeur“ et „connexion“ n'ont pas besoin d'être définis;
- quant à la définition de la notion de „piste cyclable“, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement pour les raisons qui ont déjà motivé son opposition formelle à l'endroit du point 4 de l'alinéa 3 de l'article 1er. Il recommande par ailleurs de remplacer la notion „piste cyclable“ par une notion neutre par rapport à la terminologie actuelle du Code de la route. A titre d'exemple, les termes „axe cyclable“ ou „itinéraire cyclable“ pourraient, selon le Conseil d'Etat, se prêter à ces fins. La définition en question se lirait dès lors comme suit: „*Itinéraire cyclable“: voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national et signalée comme telle, quel que soit le propriétaire de l'assise empruntée.*

Les amendements gouvernementaux ont réservé le libellé suivant à l'article 2:

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

- (1) „Point d'intérêt majeur“: Quartiers centraux d'un centre de développement et d'attraction ou d'une localité, zone d'activité nationale, infrastructure scolaire, site touristique, culturel ou sportif, gare ferroviaire, gare routière, hôpital, centre commercial ou point de jonction stratégique, tels qu'énoncés à l'article 4.
- (1) „Itinéraire cyclable du réseau national“: Voie publique ou partie d'une voie publique signalée comme telle par des signaux directionnels tels que définis au point 4.e. de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et se composant des catégories de voies définies par règlement grand-ducal, quel que soit le propriétaire de l'assise et dont le tracé accomplit un rôle de connexion tel qu'énoncé à l'article 4 faisant partie du réseau cyclable national et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.

- (2) „Itinéraire cyclable du réseau communal“: Voie publique ou partie d’une voie publique faisant partie du réseau cyclable communal et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l’assise empruntée.
- (3) „Liaison“: Itinéraire cyclable communal qui fait la jonction entre deux différents itinéraires cyclables du réseau national.
- (4) „Raccordement“: Raccordement d’un itinéraire cyclable communal avec un itinéraire cyclable du réseau national.
- (5) „Connexion“: Point de départ et point d’arrivée à desservir par une piste cyclable du réseau national tels que définis à l’article 4.
- (5) „Grand axe routier“: route nationale ou chemin repris à plus de 5.000 véhicules par jour.
- (6) „Point d’intérêt communal“: Pôle d’attraction d’une commune tel que les quartiers centraux d’une localité, zones d’activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifs, gares ferroviaires, principaux arrêts pour bus, hôpitaux, centres commerciaux, mairie et administration.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d’Etat note que les auteurs des amendements gouvernementaux se sont efforcés de réserver les suites utiles aux critiques émises dans l’avis du 12 novembre 2013:

- la définition de la notion de „point d’intérêt majeur“ est ainsi supprimée. Il en est de même de celle de la notion de „connexion“;
- la définition de la notion d’„itinéraire cyclable du réseau national“ est celle proposée par le Conseil d’Etat qui ne s’oppose pas à l’ajout d’une nouvelle définition de l’„itinéraire cyclable du réseau communal“, même s’il lui est difficile d’imaginer, surtout dans les localités à caractère rural, un réseau cyclable local structuré en itinéraires cyclables à l’instar de l’approche retenue pour le réseau national. Dans ce contexte, il se demande s’il ne faudrait pas plutôt voir les réseaux communaux comme étant composés de tronçons;
- quant à la „liaison“, le Conseil d’Etat rappelle les fortes réticences qu’il a déjà formulées à l’endroit de l’intitulé. A son avis, il ne fait pas de sens de distinguer entre des liaisons, qui feraient la jonction entre deux ou plusieurs itinéraires du réseau cyclable national tout en ayant un intérêt purement local et comme relevant dès lors de la responsabilité des communes, et les raccordements entre les infrastructures cyclables à caractère local par lesquelles les communes entendent relier leur réseau local au réseau national. Pour les raisons évoquées à l’endroit de l’intitulé le Conseil d’Etat propose de faire abstraction de la définition de la liaison;
- quant à la définition du „raccordement“, le Conseil d’Etat rappelle sa préférence pour la notion de „tronçons cyclables“ qui forment le réseau local. Par ailleurs, pour des raisons de style il faut écrire „raccordement ... à un itinéraire ...“ tout en ajoutant, le cas échéant, l’adjectif „local“ à la notion à définir;
- en ce qui concerne la définition de la notion de „grand axe routier“, ajoutée à la demande du Conseil d’Etat, elle ne donne pas lieu à critique quant au fond. Le Conseil d’Etat propose cependant pour des raisons d’ordre rédactionnel d’écrire: „Grand axe routier: route nationale ou chemin repris supportant en moyenne annuelle une circulation de plus de 5.000 véhicules par jour“;
- les auteurs des amendements gouvernementaux prévoient de reprendre les critères de définition du „point d’intérêt majeur“ pour la notion nouvellement définie du „point d’intérêt communal“. La qualité de la définition n’a pas été améliorée puisqu’elle se limite à énoncer, à titre d’exemples, plusieurs illustrations de ce que l’on peut comprendre par point d’intérêt communal. Une telle énumération exemplative ne peut pas servir comme définition. En effet, l’absence de précision suffisante et l’exhaustivité défailante des critères ne permettent pas d’allouer les subsides selon des critères objectifs et préétablis et entraîneront dès lors une insécurité juridique pernicieuse pour les communes concernées qui amène le Conseil d’Etat à s’opposer formellement à la condition reprise sous le chiffre 3. de la nouvelle version de l’article 7, telle que celle-ci résulte des amendements gouvernementaux sous objet. En conséquence, le Conseil d’Etat propose de supprimer la définition en question;
- en ce qui concerne la numérotation des définitions, le Conseil d’Etat rappelle que, selon la légistique formelle, les chiffres placés entre parenthèses sont réservés à la numérotation des paragraphes subdivisant un article. Dans le cas d’espèce, il y a lieu de recourir à une présentation des définitions

sous forme d'une numérotation utilisant des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse ou des chiffres arabes suivis d'un point.

A la lecture de cet avis complémentaire, les membres de la Commission décident ce qui suit:

- quant à la définition de l'„itinéraire cyclable communal“, elle est maintenue inchangée. En effet, bien qu'il s'agisse d'un saut d'échelle, il est important qu'une infrastructure pour cyclistes fasse partie d'un réseau cyclable entier afin d'éviter que des mesures isolées soient prises par les communes;
- quant à la définition de la „liaison“, la commission parlementaire fait sienne la proposition du Conseil d'Etat; la définition n'est donc pas reprise dans le nouveau texte;
- pour ce qui est de la définition du „raccordement“, l'avis du Conseil d'Etat est partiellement suivi. Une nouvelle proposition de définition, plus claire, est introduite afin de préciser que l'objectif principal du raccordement est de relier par un nouvel itinéraire les efforts communaux en termes d'infrastructures cyclables aux efforts nationaux en termes du réseau cyclable national. Ces efforts réciproques donnent lieu à un financement réciproque, décrit à l'article 7. Cette nouvelle définition fait l'objet d'un amendement parlementaire;
- quant à la définition du „grand axe routier“, la commission parlementaire fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat;
- la définition du „point d'intérêt communal“ est biffée pour donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Le nouveau libellé de l'article 2 sera donc le suivant:

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

1. „Itinéraire cyclable du réseau national“: Voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.
2. „Itinéraire cyclable du réseau communal“: Voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable communal et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.
3. ~~„Liaison“: Itinéraire cyclable communal qui fait la jonction entre deux différents itinéraires cyclables du réseau national.~~
3. „Raccordement“: **Itinéraire cyclable du réseau communal raccordant le réseau cyclable communal à un itinéraire cyclable du réseau national.**
4. „Grand axe routier“: route nationale ou chemin repris supportant en moyenne annuelle une circulation de plus de 5.000 véhicules par jour.
6. ~~„Point d'intérêt communal“: Pôle d'attraction d'une commune tel que les quartiers centraux d'une localité, zones d'activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifs, gares ferroviaires, principaux arrêts pour bus, hôpitaux, centres commerciaux, mairie et administration.~~

Cet amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

### Article 3

L'alinéa 1er de l'article 3 prévoit qu'il importe de profiter au maximum de l'infrastructure existante (des pistes cyclables, des chemins forestiers, ruraux et vicinaux), en favorisant des mesures réglementaires, telles la signalisation directionnelle pour cyclistes, au lieu de travaux d'aménagement d'un nouveau tracé de piste cyclable.

L'alinéa 2 contient des prescriptions quant à la longueur de la piste cyclable par rapport à celle de la voirie normale de l'Etat; il propose de plafonner la longueur des nouvelles connexions par rapport à la voirie normale de l'Etat destinée à la voiture. La longueur de la connexion entre deux points d'intérêt majeurs ne peut pas dépasser de plus de 20% la longueur de la voirie normale de l'Etat faisant la même connexion.

L'alinéa 3 énumère les trois paramètres d'insécurité rendant obligatoires l'installation d'ouvrages de franchissement à savoir: le niveau de visibilité, la densité du trafic et la vitesse maximale autorisée.

L'alinéa 4 prévoit que les traversées des grands axes routiers sans ouvrages de franchissement, en dehors des agglomérations, ne peuvent être autorisées que pour un maximum de deux voies de circulation à traverser.

L'alinéa 5 prévoit que les pistes cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers que les cyclistes.

L'alinéa 6 renvoie la détermination des caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes cyclables à un règlement grand-ducal.

Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

**Art. 3.** *Le réseau national est défini de manière à profiter au maximum de l'infrastructure existante de pistes cyclables et de chemins forestiers, ruraux et vicinaux.*

*A l'exception des tronçons à caractère touristique, les pistes cyclables sont à réaliser de manière à ce que la longueur de la piste cyclable du réseau national soit inférieure à cent-vingt pour cent de la longueur de la voirie normale de l'Etat, assurant la même connexion entre points d'intérêt majeurs.*

*Les pistes cyclables sont aménagées de manière à séparer la circulation des cycles de la circulation des grands axes routiers. Des ouvrages de franchissement dénivelés sont réalisés pour sécuriser les cyclistes sur des intersections en prenant en compte les trois critères suivants:*

1. *niveau de visibilité;*
2. *densité du trafic;*
3. *vitesse maximale autorisée.*

*Les traversées des grands axes routiers sans ouvrages de franchissement, en dehors des agglomérations, ne peuvent être autorisées que pour un maximum de deux voies de circulation à traverser.*

*Les pistes cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.*

*Un règlement grand-ducal détermine les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes cyclables du réseau national et des infrastructures communales pour la mobilité douce.*

Dans son avis du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- même si l'alinéa 1er constitue une copie conforme de l'alinéa 1er de l'article 3 de la loi de 1999, le Conseil d'Etat note la tendance du législateur de se référer à la voirie communale plutôt qu'aux voiries vicinales et rurales pour désigner la voirie locale. Dans l'intérêt d'une terminologie législative cohérente, il propose de reconsidérer le libellé de cet alinéa dans ce sens;
- quant à l'alinéa 2, tout en notant la volonté louable des auteurs du projet de loi de veiller à limiter la longueur des trajets cyclables par rapport à celle des trajets parallèles en automobile, le Conseil d'Etat se demande si le principe légal projeté est réaliste. D'abord, le texte projeté ne précise pas si les points d'intérêt majeur doivent faire partie du même itinéraire cyclable ou s'il peut s'agir de n'importe quel itinéraire à l'intérieur du pays destiné à relier deux points d'intérêt majeur définis à l'article 4. Ensuite, les auteurs introduisent une formulation à connotation subjective où ils prévoient une exception au principe ci-avant pour les tronçons à caractère touristique non autrement définis. Pour ces raisons, le Conseil d'Etat recommande vivement de faire abstraction de la disposition de l'alinéa 2 qui pourrait être avantageusement remplacée, soit par des directives ministérielles s'adressant aux instances administratives compétentes pour l'exécution matérielle de la loi en projet, soit par des recommandations à prévoir dans le futur plan directeur sectoriel „transports“;
- la logique grammaticale requiert une modification rédactionnelle de la première phrase de l'alinéa 3. Il faut ou bien opposer la circulation sur les pistes cyclables à celle sur les grands axes routiers ou bien opposer la circulation cycliste à la circulation automobile. En plus, il y aurait avantage à préciser la notion de „grands axes routiers“, qui n'est pas autrement déterminée. Quant à la deuxième phrase, il faut préciser au point 3 qu'il s'agit de la densité du trafic et de la vitesse maximale autorisée sur la route à travers, le niveau de visibilité valant tant pour la piste cyclable que pour la route. En vue de ne pas mêler des éléments explicatifs aux dispositions normatives, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la deuxième et la troisième phrases de l'alinéa 3: „Aux inter-

*sections d'une piste cyclable avec [un grand axe routier?] des ouvrages de franchissement en dénivelé sont réalisés, lorsque la densité du trafic et la vitesse maximum autorisée [sur le grand axe routier] ainsi que le niveau de visibilité l'exigent. Un règlement grand-ducal détermine les critères qualitatifs rendant obligatoires de tels ouvrages. Ces ouvrages sont de plein droit aménagés aux intersections d'une piste cyclable avec un [grand axe routier] comportant plus de deux voies de circulation“;*

- à l'alinéa 4, il convient de remplacer la notion de „piste cyclable“. En outre, le Conseil d'Etat recommande, dans la ligne des préoccupations de sécurité perçant à travers les modifications qu'il est prévu d'apporter à l'alinéa qui précède, d'interdire formellement dans la loi en projet que des tronçons des itinéraires cyclables où la circulation se fait en commun avec le trafic automobile puissent emprunter un [grand axe routier];
- au dernier alinéa, l'observation concernant le remplacement de la notion de „piste cyclable“ vaut également. En proposant d'étendre la portée des critères d'aménagement et des caractéristiques techniques et réglementaires à respecter en relation avec les tronçons composant le réseau cyclable national à l'ensemble des infrastructures communales servant à la mobilité douce, le règlement grand-ducal à prévoir est censé devoir également fixer des conditions pour l'aménagement des trottoirs, des chemins pour piétons, des espaces piétonniers dans les agglomérations, des sentiers dans les parcs publics, ... A moins que cette finalité soit effectivement souhaitée par les auteurs, le Conseil d'Etat propose de viser uniquement l'aménagement des pistes et des voies cyclables, que celles-ci relèvent de l'Etat ou des communes, tout en y incluant aussi les chemins ouverts à la circulation commune des cyclistes et des piétons.

A la lumière de l'avis du Conseil d'Etat les auteurs des amendements gouvernementaux ont réservé le libellé suivant à l'article 3:

*Art. 3. Le réseau national est défini de manière à profiter au maximum de l'infrastructure existante de pistes cyclables et de chemins forestiers, ruraux et vicinaux de la voirie nationale, communale, rurale et forestière.*

*A l'exception des tronçons à caractère touristique, les pistes cyclables sont à réaliser de manière à ce que la longueur de la piste cyclable du réseau national soit inférieure à cent-vingt pour cent de la longueur de la voirie normale de l'Etat, assurant la même connexion entre points d'intérêt majeurs.*

*Aux intersections d'une piste cyclable avec un grand axe routier des ouvrages de franchissement en dénivelé sont réalisés, lorsque la densité du trafic et la vitesse maximum autorisée sur le grand axe routier ainsi que le niveau de visibilité l'exigent. Un règlement grand-ducal détermine les critères qualitatifs rendant obligatoires de tels ouvrages. Ces ouvrages sont de plein droit aménagés aux intersections d'une piste cyclable avec un [grand axe routier] comportant plus de deux voies de circulation*

*Les pistes cyclables sont aménagées de manière à séparer la circulation des cycles de la circulation des grands axes routiers. Des ouvrages de franchissement dénivelés sont réalisés pour sécuriser les cyclistes sur des intersections en prenant en compte les trois critères suivants:*

- 1. niveau de visibilité;*
- 2. densité du trafic;*
- 3. vitesse maximale autorisée.*

*Les traversées des grands axes routiers sans ouvrages de franchissement, en dehors des agglomérations, ne peuvent être autorisées que pour un maximum de deux voies de circulation à traverser.*

*Les pistes itinéraires cyclables existants ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.*

*Un règlement grand-ducal détermine les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes itinéraires du réseau national et des infrastructures communales pour la mobilité douce ses liaisons et raccordements.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note ce qui suit:

- au 1er alinéa, les observations que Conseil d'Etat avait émises sans son avis du 12 novembre 2013 visaient à faire concorder les termes employés pour désigner l'infrastructure cyclable avec la terminologie communément utilisée par l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la

réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qui distingue entre voirie de l'Etat et voirie communale tout en déterminant les infrastructures constitutives de ces deux types de voirie. Dans l'intérêt de la cohérence des concepts juridiques relevant de la législation routière il y a lieu de s'y tenir strictement en écrivant „... de la voirie nationale et de la voirie communale existantes“. En outre, le commentaire joint aux amendements gouvernementaux soulève la question de savoir si dans le cadre de la mise en place d'une infrastructure ouverte à la circulation cycliste, conçue dans une optique d'intérêt public, voire d'utilité publique, l'Etat a le droit d'empiéter sur des droits de propriété privée en grevant des chemins privés d'une servitude publique sans respecter à cet effet le droit des propriétaires privés à une juste indemnisation. En effet, la Cour constitutionnelle a retenu dans son arrêt 101/13 du 4 octobre 2013 „qu'un changement dans les attributs de la propriété qui est à tel point substantiel qu'il prive celle-ci d'un de ses aspects essentiels peut constituer une expropriation“ et „que les propriétaires touchés peuvent ... suivant la situation concrète du cas d'espèce, le cas échéant faire valoir devant le juge judiciaire un droit à indemnisation ...“. Même si la Cour constitutionnelle n'interdit pas aux pouvoirs publics d'instaurer des servitudes sur la propriété privée, ces servitudes doivent, comme c'est le cas dans l'hypothèse sous examen, être reconnues d'utilité publique par la loi formelle et ouvrir aux propriétaires concernés un droit à une indemnisation, alors qu'il ne fait pas de doute que l'utilisation comme infrastructure cyclable publique d'un chemin privé, qui a été conçu et aménagé pour les uniques besoins de faciliter la desserte des propriétés adjacentes, constitue un changement des aspects essentiels des attributs de propriété de ce chemin et risque dès lors d'être considérée par le juge constitutionnel comme expropriation au sens de la jurisprudence citée;

- quant à la version amendée de l'alinéa 2, la proposition de texte du Conseil d'Etat a été reprise. Toutefois, les auteurs des amendements gouvernementaux ont remplacé à d'autres endroits du texte de loi en projet la notion de „piste cyclable“. Cette modification doit s'appliquer également au libellé de l'alinéa 2. Par ailleurs, une erreur rédactionnelle s'était glissée dans le texte que le Conseil d'Etat avait proposé dans son avis du 12 novembre 2013; il faut lire „critères quantitatifs“ au lieu de „critères qualitatifs“;
- le texte modifié de l'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation;
- quant au dernier alinéa, le Conseil d'Etat rappelle son observation critique à l'endroit de l'intitulé et des articles qui précèdent quant à la notion de „liaison“ qui à son avis doit être considérée selon le cas comme faisant partie du réseau national ou comme se présentant sous forme de raccordement de l'infrastructure locale au réseau national. Il demande d'en tenir compte au niveau de la rédaction définitive de la disposition en question.

A la lecture de cet avis complémentaire, les membres de la Commission décident ce qui suit:

- la proposition rédactionnelle relative à l'alinéa 1er est suivie. Les responsables du Ministère informent en outre du fait qu'une analyse détaillée des itinéraires existants a révélé que l'Etat et les communes sont en possession de presque toutes les emprises du réseau cyclable national. Les quelques chemins forestiers sur terrain privé ont été acquis par l'Etat ou les communes ou les pourparlers pour une acquisition définitive sont en cours. Le Ministère estime donc qu'il est inopportun de s'exposer juridiquement dans le cadre de la présente loi pour un cas de figure théorique. Les membres de la Commission opinent;
- les propositions du Conseil d'Etat sont suivies pour ce qui est des alinéas 2 et 4.

L'article 3 se lira donc comme suit:

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

*Aux intersections d'un itinéraire cyclable avec un grand axe routier, des ouvrages de franchissement en dénivelé sont réalisés, lorsque la densité du trafic et la vitesse maximum autorisée sur le grand axe routier ainsi que le niveau de visibilité l'exigent. Un règlement grand-ducal détermine les critères quantitatifs rendant obligatoires de tels ouvrages. Ces ouvrages sont de plein droit aménagés aux intersections d'une piste cyclable avec un grand axe routier comportant plus de deux voies de circulation.*

*Les itinéraires cyclables existants ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.*

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

#### Article 4

L'article 4 énumère les pistes cyclables du réseau national. Bien que sa structure reste inchangée par rapport à celle de l'article 4 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, les modifications prévues aux articles 2 et 3 imposent quelques changements au niveau de la description des pistes cyclables:

- tout d'abord, au lieu de définir les communes à traverser par une piste cyclable, la nouvelle définition énumère les points d'intérêt majeurs à desservir;
- le verbe „traverser“ a été remplacé par „desservir“, car le réseau national peut assurer la desserte d'un point d'intérêt également par un raccord desservant le site alors que le tronçon principal reste à l'écart du point d'intérêt;
- les accès assurés vers d'autres pistes cyclables du réseau national sont énumérés dans un alinéa à part et ne sont plus emboîtés dans un texte descriptif. Cette démarche découle de l'idée de créer un vrai réseau national et non pas une multitude de pistes isolées;
- la dénomination et les numéros des pistes cyclables restent inchangés;
- les 23 premières pistes cyclables décrites à l'article 4 s'alignent sur les définitions de l'article 4 de la loi du 6 juillet 1999. Des accès vers d'autres pistes cyclables sont ponctuellement ajoutés;
- le projet de loi identifie 5 nouvelles connexions, à savoir: la PC24 nommée „Feelser Jhangeli“, la PC25 nommée „Attert-Wark“, la PC26 nommée „Moselle-Syre“, la PC27 nommée „Kiischendall“ et la PC28 nommée „Réiserbann“;
- un changement fondamental consiste à ne plus annexer à l'article 4 une carte détaillée des tronçons à aménager. Afin de garantir une flexibilité maximale au développement du réseau, la nouvelle carte montre les points d'intérêt majeurs et les connexions entre ces points d'intérêt en ligne droite au lieu d'une carte topographique montrant des tronçons détaillés.

Dans sa version initiale, l'article 4 se lit comme suit:

**Art. 4.** *Le réseau national comprend les pistes cyclables suivantes:*

**PC1** *Connexion du Centre autour de la Ville de Luxembourg*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Ban de Gasperich, Hesperange Parc, Dommeldange Gare*

*Accès vers:*

*PC2, PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28*

**PC2** *La piste cyclable d'Echternach*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Kirchberg Plateau, Ernster, Junglinster Lycée, Junglinster – intersection N11/CR129, Tunnel de Bech*

*Accès vers:*

*PC1, PC3, PC4, PC5*

*Connexion à assurer:*

*Echternach Pont – Luxembourg*

**PC3** *La piste cyclable des Trois Rivières*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Schengen, Remerschen, Remich, Stadtbredimus, Ehnen, Grevenmacher, Wasserbillig Gare, Rosport, Echternach Pont, Reisdorf Pont, Bettel*

*Accès vers:*

*PC2, PC4, PC5, PC6, PC7, PC16, PC23, PC26, PC27*

*Connexion à assurer:*

*Schengen – Bettel*

**PC4** *La piste cyclable de la Syre*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Wecker Gare, Roodt/Syre Gare*

*Accès vers:*

*PC2, PC3, PC26*

*Connexion à assurer:*

*PC2 – PC3*

*PC5 La piste cyclable de l'Ernz Blanche*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Bourglinster, Fischbach, Larochette, Medernach Gare*

*Accès vers:*

*PC2, PC3, PC24*

*Connexion à assurer:*

*PC2 – PC3*

*PC6 La piste cyclable des Trois Cantons*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Château de Sanem, Esch/Alzette Quartier Lallange, Noertzange Gare, Bettembourg Gare, Livange, Frisange Frontière, Mondorf-les-Bains*

*Accès vers:*

*PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC28*

*Connexion à assurer:*

*PC12 – PC3*

*PC7 La piste cyclable „Jangeli“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Ellange Gare*

*Accès vers:*

*PC3, PC6*

*Connexion à assurer:*

*Remich – Mondorf-les-Bains*

*PC8 La piste cyclable de la Terre-Rouge*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Pétange Gare, Bache-Jang Frontière, Gare Belval-Université, Gare Esch/Alzette, Rumelange Gare, Kayl Eglise, Dudelange, Burange*

*Accès vers:*

*PC12, PC6, raccord vers la France sur la hauteur de Belval*

*Connexion à assurer:*

*PC12 – PC6*

*PC9 La piste cyclable „Faubourg Minier“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Reckange/Mess, Leudelange Z.A. Am Bann*

*Accès vers:*

*PC1, PC6, PC8, PC10*

*Connexion à assurer:*

*Château de Sanem – PC1*

*PC10 La piste cyclable „François Faber“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Abweiler*

*Accès vers:*

*PC6, PC9*

*Connexion à assurer:*

*PC6 – PC9*

*PC11 La piste cyclable „Charly Gaul“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Alzingen Ecole, Weiler-la-Tour, Aspelt*

*Accès vers:*

*PC1, PC6*

*Connexion à assurer:*

*PC1 – PC6*

*PC12 La piste cyclable de l'Attert*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Pétange Gare, Clemency, Steinfort-Cité de l'Usine, Tunnel d'Eischen, Noerdange, Useldange, Bissen, Colmar-Berg*

*Accès vers:*

*PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25*

*Connexion à assurer:*

*Pétange Gare – PC15*

*PC13 La piste cyclable „Nicolas Frantz“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Strassen Mairie, Mamer Lycées, Garnich*

*Accès vers:*

*PC1, PC12, PC14*

*Connexion à assurer:*

*PC1 – PC12*

*PC14 La piste cyclable Eisch/Mamer*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Capellen, Kehlen, Schoenfels*

*Accès vers:*

*PC13, PC15*

*Connexion à assurer:*

*PC13 – PC15*

*PC15 La piste cyclable de l'Alzette*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Walferdange, Lorentzweiler, Mersch Gare, Arrêt de Cruchten, Arrêt de Colmar-Berg, Ettelbruck Gare*

*Accès vers:*

*PC1, PC12, PC14, PC16, PC24*

*Connexion à assurer:*

*PC1 – PC16*

*PC16 La piste cyclable de la Moyenne Sûre*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Goebelmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck Gare, Diekirch Gare*

*Accès vers:*

*PC3, PC15, PC19, PC21, PC23, PC25*

*Connexion à assurer:*

*PC20 – PC3*

*PC17 La piste cyclable du Nord-Ouest**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Noerdange, Redange Attert-Lycée, Rambrouch, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif  
Jonction PC20, Niederwampach, Frontière Belge**Accès vers:**PC12, PC18, PC19, PC20, PC21**Connexion à assurer:**PC12 – PC21**PC18 La piste cyclable des Ardoisières**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Rombach-Martelange, Perlé**Accès vers:**PC17**Connexion à assurer:**Frontière belge – PC17**PC19 La piste cyclable du Lac de la Haute-Sûre**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen**Accès vers:**PC16, PC17, PC25**Connexion à assurer:**PC16 – PC17**PC20 La piste cyclable de la Wiltz**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Wiltz Gare, Winseler, Schleif Jonction PC20**Accès vers:**PC17, PC21**Connexion à assurer:**Kautenbach Gare – Schleif Jonction PC20**PC21 La piste cyclable du Nord**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Kautenbach Gare, Arrêt de Wilwerwiltz, Clervaux Gare, Troisvierges Gare**Accès vers:**PC16, PC17, PC22**Connexion à assurer:**PC16 – frontière belge**PC22 La piste cyclable des Ardennes**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Parc Hosingen, Mont St Nicolas, Fouhren**Accès vers:**PC21, PC23**Connexion à assurer:**PC21 – PC23**PC23 La piste cyclable „Benni“**Points d'intérêt majeurs à desservir:**Tandel, Tunnel de Fouhren, Bettel, Vianden Barrage*

*Accès vers:*

*PC3, PC16, PC22*

*Connexion à assurer:*

*PC3 – PC16*

*PC24 La piste cyclable „Feelser Jangeli“*

*Accès vers:*

*PC5, PC15*

*Connexion à assurer:*

*PC15 – PC5*

*PC25 La piste cyclable Attert-Wark*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Grosbous*

*Accès vers:*

*PC12, PC16, PC19*

*Connexion à assurer:*

*Useldange – PC16*

*PC26 La piste cyclable Moselle-Syre*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Gostingen*

*Accès vers:*

*PC3, PC4*

*Connexion à assurer:*

*Ehnen – PC4*

*PC27 La piste cyclable „Kiischtendall“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetière militaire américain, cimetière militaire allemand*

*Accès vers:*

*PC3, PC1*

*Connexion à assurer:*

*Stadtbredimus – PC1*

*PC28 La piste cyclable „Réiserbann“*

*Points d'intérêt majeurs à desservir:*

*Berchem Gare*

*Accès vers:*

*PC1, PC6*

*Connexion à assurer:*

*PC1 – PC6*

Dans son avis du 12 novembre 2013, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il suffit de déterminer le tracé des itinéraires cyclables en précisant, en sus de la dénomination, les points de départ et d'aboutissement ainsi que les points intermédiaires à relier. Cette approche permet en outre de faire l'économie à l'article 2 du projet de loi des définitions du „point d'intérêts majeurs“ et de la „connexion“. Pour le surplus, le Conseil d'Etat laisse à l'appréciation de la Chambre des députés l'intérêt de changer, dans l'optique de la terminologie proposée pour remplacer les termes inappropriés de „piste cyclable“, le sigle „PC“, suivi d'un numéro. Dans ces conditions, la phrase introductive ainsi que la désignation des itinéraires cyclables appelés à former le réseau national sont à libeller comme suit:

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

- *PC1: „itinéraire cyclable périphérique de la capitale, contournant la Ville de Luxembourg, desservant le Ban de Gasperich, Hesperange-Parc et Dommeldange-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC9, PC11, PC13, PC15, PC27 et PC28“;*

- PC2: „itinéraire cyclable d'Echternach-Pont, desservant Kirchberg-Plateau, Ernster, Junglinster-Lycée, Junglinster (intersection N11 x CR129) et le Tunnel de Bech et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC3, PC4 et PC5“;
- PC3: „itinéraire cyclable des Trois Rivières reliant Schengen à Bettel, desservant Remerschen, Remich ... et Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, ...“;
- PC4: „itinéraire cyclable de la Syre, reliant ...“;
- ...

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat préconise d'écrire de façon uniforme les noms composés avec un trait d'union, de préciser les points frontières (en écrivant „Frisange frontière“ – PC6 plutôt que „Frontière belge“ – PC17) et de libeller correctement le point de passage de l'itinéraire PC13 „Strassen-Mairie“. Lorsqu'il est question de points de desserte, d'une part, et d'accès à d'autres itinéraires, d'autre part, le fait de mentionner à deux fois la jonction PC20 en relation avec l'itinéraire PC17 constitue une redondance, qui se répète encore en relation avec les itinéraires PC20, PC22, PC24, PC25, PC26, PC27 et PC28.

Les auteurs des amendements gouvernementaux ont suivi les remarques du Conseil d'Etat. Cependant, ils ont proposé de ne pas changer le sigle „PC“, suivi d'un numéro, car ce changement aurait des répercussions sur la signalisation en place et nécessiterait le remplacement de quelques centaines de panneaux directionnels. Ils ont en outre intégré des itinéraires cyclables supplémentaires dans les trois centres de développement majeurs, afin de favoriser le vélo sur les trajets de courte distance inhérents aux activités de la vie quotidienne. Le nouveau libellé de l'article 4 est le suivant:

**Art. 4.** *Le réseau national comprend les pistes cyclables suivantes:*

- PC1: „itinéraire cyclable du Centre, contournant la Ville de Luxembourg et desservant, Hesperange-Parc, l'Arrêt Pont-Rouge, Dommeldange-Gare, Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28, PC31a et PC31b“;
- PC2: „itinéraire cyclable d'Echternach, desservant la Coque, Kirchberg-Plateau, Luxexpo, Pôle d'échange Höhenhof, Ernster, Junglinster-Lycée, Junglinster (intersection N11/CR129), Bech-Tunnel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC4, PC5 et PC31a“;
- PC3: „itinéraire cyclable des Trois Rivières, desservant Remerschen, Remich, Schengen, Stadtbredimus, Ehnen, Grevenmacher, Wasserbillig-Gare, Rosport, Echternach-Pont, Reisdorf-Pont, Bettel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC5, PC6, PC7, PC16, PC23, PC26, PC27 et la connexion vers la France sur la hauteur de Schengen et les raccords vers l'Allemagne sur la hauteur de Wasserbillig-Gare et entre Echternach-Pont et Rosport“;
- PC4: „itinéraire cyclable de la Syre, desservant Wecker-Gare, Roodt/Syre-Gare, Ernster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3 et PC26“;
- PC5: „itinéraire cyclable de l'Ernz Blanche, desservant Junglinster N11/CR129, Bourglinster, Fischbach, Larochette, Medernach-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, PC16, PC24, PC37“;
- PC6: „itinéraire cyclable des Trois Cantons, desservant Pétange-Gare, Sanem-Château, Lallange-Lycée, Noertzange-Gare, Bettembourg-Gare, Frisange-Frontière, Mondorf-les-Bains et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC28, PC30b, PC30c“;
- PC7: „itinéraire cyclable Jangeli, desservant Mondorf-les-Bains, Ellange-Gare, Remich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC6“;
- PC8: „itinéraire cyclable de la Terre Rouge, desservant Pétange-Gare, Bache-Jang-Frontière, Belval-Université-Gare, Esch/Alzette-Grenz, Rumelange-Gare, Kayl-Eglise, Dudelange, Burange, Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC12 et les connexions vers la France sur la hauteur de Bache-Jang-Frontière et Belval/Université-Gare“;
- PC9: „Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, Dippach-Gare, Leudelange-Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6, PC10“;
- PC10: „itinéraire cyclable François Faber desservant Abweiler et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC9“;

- PC11: „itinéraire cyclable Charly Gaul desservant Hesperange-Parc, Alzingen, Weiler-la-Tour, Aspelt et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6“;
- PC12: „itinéraire cyclable de l'Attert desservant Pétange-Gare, Clemency, Steinfort-Cité de l'Usine, Eischen-Tunnel, Noerdange, Useldange, Bissen, Colmar-Berg et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25 et PC37“;
- PC13: „itinéraire cyclable Nicolas Frantz desservant Strassen-Maire, Mamer-Lycées, Garnich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14 et PC35“;
- PC14: „itinéraire cyclable Eisch-Mamer desservant Mamer-Lycées, Capellen, Kehlen, la réserve naturelle Mamerdall, Kopstal, Schoenfels, Mersch-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15, PC35 et PC37“;
- PC15: „itinéraire cyclable de l'Alzette desservant Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen, Mersch-Gare, Cruchten-Gare, Colmar-Berg-Gare, Ettelbruck-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14, PC16, PC24 et PC37“;
- PC16: „itinéraire cyclable de la Moyenne-Sûre desservant Kautenbach-Gare, Goebelsmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC5, PC15, PC19, PC20, PC21, PC23, PC25, PC32, PC33, PC34“;
- PC17: „itinéraire cyclable de l'Ouest desservant Noerdange, Redange-Attert-Lycée, Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18, PC19, PC20, PC29“;
- PC18: „itinéraire cyclable des Ardoisières desservant Rombach-Martelange, Perlé, Koetschette et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC29 et la connexion vers la Belgique sur la hauteur de Rombach-Martelange“;
- PC19: „itinéraire cyclable du Lac de la Haute-Sûre desservant Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17 et PC25“;
- PC20: „itinéraire cyclable de la Wiltz desservant Schleif, Niederwampach-Frontière, Wiltz-Gare, Winseler, Kautenbach-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17, PC21, PC36 et la connexion vers la Belgique sur la hauteur de Niederwampach-Frontière“;
- PC21: „itinéraire cyclable du Nord desservant Kautenbach-Gare, Wilwerwiltz-Gare, Clervaux-Gare, Troisvierges-Gare, Schmiede-Frontière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC20, PC22 et la connexion vers la Belgique sur la hauteur de Schmiede-Frontière“;
- PC22: „itinéraire cyclable des Ardennes desservant Wilwerwiltz-Gare, Parc Hosingen, Mont St. Nicolas, Fouhren et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC2“;
- PC23: „itinéraire cyclable Benni desservant Tandel, Fouhren-Tunnel, Fouhren, Bettel, Vianden-Barrage et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC16 et PC22“;
- PC24: „itinéraire cyclable Feelser Jangeli assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15“;
- PC25: „itinéraire cyclable Attert-Wark desservant Grosbous, Useldange, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC16 et PC19“;
- PC26: „itinéraire cyclable Moselle-Syre desservant Roodt/Syre-Gare, Gostingen, Ehnen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4“;
- PC27: „itinéraire cyclable Küschtendall desservant Stadtbredimus, Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetières militaires et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC3“;
- PC28: „itinéraire cyclable Réiserbann desservant Berchem-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6“.
- PC29: „itinéraire cyclable villages de la Haute-Sûre desservant Boulaide et le Moulin de Bigonville-Moulin et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC18“;
- PC30a: „itinéraire cyclable Esch/Alzette centre desservant Esch/Alzette-Nonnewisen, Esch/Alzette-CHEM, Esch/Alzette-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC30b et PC30c“;

- PC30b: „itinéraire cyclable Esch/Alzette nord desservant le Esch/Alzette-Lycée de Lallange, Esch/Alzette-Nonnewisen, le site Belval et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a et la connexion vers la France à la hauteur du Site Belval“;
- PC30c: „itinéraire cyclable Gare-Bourgaart desservant Esch/Alzette-Gare et Esch/Alzette-Grenz et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a“;
- PC31a: „Transversale est-ouest de la ville de Luxembourg desservant la Coque, Arrêt Pont Rouge, Parc Municipal et Merl-cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI, PC2, PCI et PC31b“;
- PC31b: „Transversale nord-sud de la ville de Luxembourg desservant le Ville Haute, Gare centrale, Ban de Gasperich, Zone d'activités de Howald et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI et PC31a“;
- PC32: „Antenne de Warken desservant Ettelbruck-Gare, Ettelbruck-Lycées et Ettelbruck-CHdN et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI6 et PC34“;
- PC33: „Antenne de Erpeldange/Sûre desservant Erpeldange/Sûre et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI6 et PC34“;
- PC34: „Axe central Nordstad desservant Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Diekirch-Campus Merten et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI6, PC32 et PC33 sur la future assise du boulevard urbain (RN7)“;
- PC35: „itinéraire cyclable du Mamerdall desservant la réserve naturelle Mamerdall-Mamer-Lycées assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI3 et PCI4“;
- PC36: „itinéraire cyclable du Plateau de l'Oesling desservant Troisvierges-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC20 et PC21“;
- PC37: „itinéraire cyclable Châteaux du Gutland desservant Hollenfels, Schoenfels, Lintgen, Bourglinster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PCI2, PCI4 et PCI5“.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet les commentaires suivants:

- dans la phrase introductive il faut écrire „itinéraires cyclables suivants“ en vue de rester en ligne avec les choix rédactionnels retenus par ailleurs dans le texte du projet de loi;
- la Haute Corporation se demande si pour certains itinéraires longeant les frontières il n'y aurait pas lieu d'indiquer d'autres points d'interconnexion avec les infrastructures cyclables des pays voisins;
- comme la définition de la „connexion“ a été supprimée à l'article 2, il y a lieu d'écrire aux endroits pertinents „raccordements“ (et non pas „raccords“);
- les termes „sur la hauteur“ sont inappropriés comme indiquant un endroit topographique surélevé. Le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme „sur“ par la préposition „à“;
- les auteurs ont opté d'écrire les noms composés avec deux initiales majuscules tout en les reliant par un trait d'union; il y a lieu de veiller à cette écriture tout au long du texte (cf. PC30a ou PC30b Esch/Alzette-Centre et Esch/Alzette-Nord);
- concernant l'itinéraire „PC29“, le Conseil d'Etat estime qu'il suffit d'écrire „Bigonville-Moulin“ (au lieu de „le Moulin de Bigonville-Moulin“);
- quant à l'itinéraire „PC31a“ „Ville de Luxembourg“ s'écrit avec une lettre „V“ initiale majuscule;
- en relation avec l'itinéraire „PC31b“ il faut écrire „la Ville-Haute“;
- pour ce qui est de l'itinéraire „PC33“, il y a lieu d'écrire „Erpeldange“ (et non pas Erpeldange/Sûre);
- le Conseil d'Etat demande la suppression du bout de phrase „sur la future assise du boulevard urbain (RN7)“ qui à défaut d'exister ne peut pas servir de référence géographique pour l'implantation du tronçon considéré de l'itinéraire „PC34“.

Les membres de la Commission prennent en outre connaissance de deux séries d'amendements, introduites respectivement par Messieurs les Députés Max Hahn et Georges Engel:

Monsieur Max Hahn propose l'ajout d'une piste cyclable au réseau cyclable national, afin de favoriser le vélo comme mode de transport au quotidien sur l'axe Bascharage (gare et zone d'activités)-Dippach-Gare-Bertrange (zones d'activités Helfent et Luxembourg-Strassen)-Luxembourg en créant une liaison cyclable directe. Cette piste emprunterait principalement la voirie communale, rurale et forestière existante. Ainsi, il propose d'ajouter:

- PC38: „itinéraire cyclable Bim Diederich desservant Bascharage-Gare, Dippach-Gare, Bertrange-Helfenterbruck et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI, PC6 et PC9“.**

En conséquence, il faut également modifier:

- PC1: „itinéraire cyclable du Centre, contournant la Ville de Luxembourg et desservant, Hesperange-Parc, l'Arrêt Pont-Rouge, Dommeldange-Gare, Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires, PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28, PC31a, PC31b et **PC38**“;
- PC6: „itinéraire cyclable des Trois Cantons, desservant Pétange-Gare, Sanem-Château, Lallange-Lycée, Noertzange-Gare, Bettembourg-Gare, Frisange-Frontière, Mondorf-les-Bains et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC28, PC30b, PC30c et **PC38**“;
- PC9: „Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, Dippach-Gare, Leudelange-Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6, PC10 et **PC38**“.

Monsieur Georges Engel propose quant à lui plusieurs modifications ayant pour objet une modification des points d'intérêt majeurs à desservir par la PC8. De ce fait, le vélo serait favorisé comme mode de transport au quotidien sur l'axe Belval-Université/Gare-Differdange/Fussbann – Differdange/Gare – Niederkorn/Gare – Pétange/Gare en déplaçant la PC8 de son tracé rural vers le milieu urbain. Il propose donc les modifications suivantes:

- PC8: „itinéraire cyclable de la Terre Rouge, desservant Pétange-Gare, **Bache-Jang-Frontière, Niederkorn-Gare, Differdange-Gare, Belvaux-Soleuvre-Gare, Belval-Université-Gare, Esch/Alzette-Grenz, Rumelange-Gare, Kayl-Eglise, Dudelange, Burange, Bettembourg-Gare** et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC12, **PC30b et PC30c, PC38** et les connexions vers la France sur la hauteur de **Bache-Jane Frontière du Site Belval et de Belval/Université-Gare**“;
- PC30b: „itinéraire cyclable Esch/Alzette nord desservant Esch/Alzette-Lycée de Lallange, Esch/Alzette-Nonnewisen, le site Belval et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a **et la connexion vers la France à la hauteur du Site Belval**“.

Ces deux séries d'amendements impliquent également la modification de la carte en annexe au projet de loi.

La Commission entérine ces deux propositions d'amendements et décide d'amender comme suit l'article 4:

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

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

- PC7: „itinéraire cyclable Jangeli, desservant Mondorf-les-Bains, Ellange-Gare, Remich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC6“;
- PC8: „itinéraire cyclable de la Terre Rouge, desservant Pétange-Gare, **Bache-Jang-Frontière, Niederkorn-Gare, Differdange-Gare, Belvaux-Soleuvre-Gare**, Belval-Université-Gare, Esch/Alzette-Grenz, Rumelange-Gare, Kayl-Eglise, Dudelange, Burange, Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC12, **PC30b et PC30c, PC38** et les **interconnexions** vers la France au de Bache-Jane Frontière Site Belval et Belval/Université-Gare“;
- PC9: „Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, **Reckange-Mess Dippach-Gare**, Leudelage-Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI, PC6 et PC10“;
- PC10: „itinéraire cyclable François Faber desservant Abweiler et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC9“;
- PC11: „itinéraire cyclable Charly Gaul desservant Hesperange-Parc, Alzingen, Weiler-la-Tour, Aspelt et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI et PC6“;
- PC12: „itinéraire cyclable de l'Attert desservant Pétange-Gare, Clemency, Steinfort-Cité de l'Usine, Eischen-Tunnel, Noerdange, Useldange, Bissen, Colmar-Berg et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25 et PC37“;
- PC13: „itinéraire cyclable Nicolas Frantz desservant Strassen-Maire, Mamer-Lycées, Garnich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI, PC12, PC14 et PC35“;
- PC14: „itinéraire cyclable Eisch-Mamer desservant Mamer-Lycées, Capellen, Kehlen, la réserve naturelle Mamerdall, Kopstal, Schoenfels, Mersch-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15, PC35 et PC37“;
- PC15: „itinéraire cyclable de l'Alzette desservant Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen, Mersch-Gare, Cruchten-Gare, Colmar-Berg-Gare, Ettelbruck-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PCI, PC12, PC14, PC16, PC24 et PC37“;
- PC16: „itinéraire cyclable de la Moyenne-Sûre desservant Kautenbach-Gare, Goebelsmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC5, PC15, PC19, PC20, PC21, PC23, PC25, PC32, PC33 et PC34“;
- PC17: „itinéraire cyclable de l'Ouest desservant Noerdange, Redange-Attert-Lycée, Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18, PC19, PC20 et PC29“;
- PC18: „itinéraire cyclable des Ardoisières desservant Rombach-Martelange, Perlé, Koetschette et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC29 et **l'interconnexion** vers la Belgique à Rombach-Martelange“;
- PC19: „itinéraire cyclable du Lac de la Haute-Sûre desservant Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17 et PC25“;
- PC20: „itinéraire cyclable de la Wiltz desservant Schleif, Niederwampach-Frontière, Wiltz-Gare, Winseler, Kautenbach-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17, PC21, PC36 et **l'interconnexion** vers la Belgique à Niederwampach-Frontière“;
- PC21: „itinéraire cyclable du Nord desservant Kautenbach-Gare, Wilwerwiltz-Gare, Clervaux-Gare, Troisvierges-Gare, Schmiede-Frontière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC20, PC22, PC36 et **l'interconnexion** vers la Belgique à Schmiede-Frontière“;
- PC22: „itinéraire cyclable des Ardennes desservant Wilwerwiltz-Gare, Parc Hosingen, Mont St. Nicolas, Fohren et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC23“;
- PC23: „itinéraire cyclable Benni desservant Tandel, Fohren-Tunnel, Fohren, Bettel, Vianden-Barrage et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC16 et PC22“;
- PC24: „itinéraire cyclable Feelser Jangeli assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15“;
- PC25: „itinéraire cyclable Attert-Wark desservant Grosbous, Useldange, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC16 et PC19“;

- PC26: „itinéraire cyclable Moselle-Syre desservant Roodt/Syre-Gare, Gostingen, Ehnen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4“;
- PC27: „itinéraire cyclable Kiischtendall desservant Stadtbredimus, Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetières militaires et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC3“;
- PC28: „itinéraire cyclable Réiserbann desservant Berchem-Gare **et Bettembourg-Gare** et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 **et PC6**“.
- PC29: „itinéraire cyclable villages de la Haute-Sûre desservant Boulaide et le Moulin de Bigonville-Moulin et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC18“;
- PC30a: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Centre desservant Esch/Alzette-Nonnewisen, Esch/Alzette-CHEM, Esch/Alzette-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC30b et PC30c“;
- PC30b: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Nord desservant le Esch/Alzette-Lycée de Lallange, Esch/Alzette-Nonnewisen, le site Belval et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a et **l'interconnexion** vers la France à la hauteur du Site Belval“;
- PC30c: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Gare Bourgaart desservant Esch/Alzette-Gare et Esch/Alzette-Grenz et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a“;
- PC31a: „Transversale est-ouest de la Ville de Luxembourg desservant la Coque, Arrêt Pont Rouge, Parc Municipal et Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC2 et PC31b“;
- PC31b: „Transversale nord-sud de la Ville de Luxembourg desservant Parc Municipal, la Ville-Haute, Gare centrale, Ban de Gasperich, Zone d'activités Howald et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC31a“;
- PC32: „Antenne de Warken desservant Ettelbruck-Gare, Ettelbruck-Lycées et Ettelbruck-CHdN et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34“;
- PC33: „Antenne de Erpeldange/Sûre desservant Erpeldange/Sûre et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34“;
- PC34: „Axe central Nordstad desservant Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Diekirch-Campus Merten et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC32 et PC33 sur la future assise du boulevard urbain (RN7)“;
- PC35: „itinéraire cyclable du Mamerdall desservant la réserve naturelle Mamerdall, Mamer-Lycées assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13 et PC14“;
- PC36: „itinéraire cyclable du Plateau de l'Oesling desservant Troisvierges-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC20 et PC21“;
- PC37: „itinéraire cyclable Châteaux du Gutland desservant Hollenfels, Schoenfels, Lintgen, Bourglinster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PC12, PC14 et PC15“.
- PC38: „itinéraire cyclable Bim Diederich desservant Bascharage/Sanem-Gare, Dippach-Gare, Bertrange-Helfenterbruck et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6“.**

Ces différentes modifications visent à:

- modifier la phrase introductive selon la proposition du Conseil d'Etat;
- ajouter le PC38 à l'énumération des itinéraires dont l'accès est assuré par le PC1;
- en ce qui concerne les PC3, PC6, PC8, PC18, PC20, PC21 et PC30b, remplacer le terme „connexion“ par le terme „interconnexion“, terme proposé par le Conseil d'Etat et remplacer l'expression „... sur la hauteur de ...“. Par contre, l'utilisation du terme „raccordement“ pour définir les itinéraires cyclables passant la frontière semble inappropriée aux membres de la Commission, car prêtant à confusion selon la définition à l'article 2;
- à l'endroit du PC6, ajouter l'accès vers le PC38 et les interconnexions vers la France et supprimer l'accès vers le PC28 afin de permettre un itinéraire vers Dudelange (PC8) ou Livange (PC28), les études de variantes étant en cours;
- amender l'itinéraire PC8 pour mieux soutenir le vélo comme mode de transport au quotidien suite à la demande des Communes de Sanem et Differdange. L'ancien itinéraire PC8 se situait à quelques kilomètres des centres de localités de Niedercorn et Differdange;

- pour ce qui est du PC9 et afin d'éviter un double emploi, transférer le point d'intérêt Dippach-Gare au nouvel itinéraire cyclable PC38;
- ajouter le point d'intérêt Bettembourg-Gare au PC28, afin de permettre une liaison du PC6 à Dudelange (PC8) ou à Livange (PC6), les études de variantes étant en cours;
- apporter des modifications rédactionnelles mineures aux endroits de l'énumération des PC29, PC30a, PC30b, PC31a, PC31b, PC33 et PC34, afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat;
- ajouter le nouvel itinéraire cyclable PC38.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose de redresser le nouveau texte sur deux points afin d'assurer une terminologie cohérente à travers l'ensemble de l'article:

- dans la ligne rédactionnelle qui est retenue par ailleurs, il faut écrire en relation avec l'itinéraire PC8 „... Belval-Université-Gare“.
- les auteurs doivent trancher s'ils entendent écrire „site Belval“ ou „Site Belval“, en se décidant pour une lettre initiale minuscule ou majuscule dans la désignation du lieu-dit en question. La Commission décide d'écrire „site Belval“.

#### Article 5

Cet article propose que le réseau national soit réglé comme un chemin repris de la voirie normale de l'Etat en termes de réglementations et permissions. En ce qui concerne les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste, ils sont soumis à une permission de voirie délivrée par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit:

*Art. 5. Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant le réseau national, ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie. Sans préjudice d'autres dispositions légales et réglementaires, les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie.*

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction du début de la deuxième phrase qui devrait dès lors commencer par les termes suivants: „Les travaux à réaliser ...“. Les représentants gouvernementaux informent qu'il a été décidé de suivre cette suggestion de la Haute Corporation et de lire l'article 5 comme suit:

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

Cet intitulé n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

#### Article 6 initial (nouveaux articles 6 et 7)

L'article sous rubrique reprend l'alinéa 5 de l'article 3 ainsi que, sous une forme légèrement modifiée, les dispositions de l'article 7 de la loi de 1999. Par ailleurs, il comporte des dispositions nouvelles au sujet de l'encadrement financier et consultatif de l'Etat pour compte des communes qui prévoient de relier deux éléments du réseau cyclable national par une infrastructure communale ou de raccorder leur réseau local au réseau national. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit:

*Art. 6. Les terrains formant l'assise des pistes cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'Etat, à l'exception de l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux existants, des chemins vicinaux et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un usufruit sur base conventionnelle.*

*Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des pistes cyclables faisant partie du réseau national, tels que précisées à l'article 4, sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons sur chemins vicinaux à l'intérieur d'une agglomération.*

*Afin de compléter le réseau national, les raccords et liaisons communaux tels que définis à l'article 2, ne faisant pas partie du réseau national et qui sont d'utilité publique, peuvent être subventionnés par l'Etat en fonction:*

1. de leur conformité aux dispositions de l'article 3;

2. de leur conformité aux caractéristiques techniques fixées par le règlement grand-ducal pris sur base de l'article 3;
3. de leur cohérence au niveau du réseau national;
4. de l'importance des points d'intérêt à desservir.

*Les subventions sont plafonnées à trente pour cent du montant global du projet d'aménagement de la piste cyclable. D'autres tronçons de pistes cyclables à aménager dans les régions limitrophes du territoire national peuvent être subventionnés par l'Etat.*

*Il est institué un comité interministériel regroupant les représentants des ministères ayant dans leurs attributions les Travaux publics, l'Agriculture, l'Intérieur, le Tourisme et les Sports, chargé de faire des propositions relatives aux subventions et de veiller à la mise en œuvre du réseau national.*

*La mise en place de la signalisation directionnelle des pistes cyclables est à charge de l'Etat.*

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

Le Conseil d'Etat propose de traiter dans deux articles séparés les interventions en faveur du développement et de la conservation du réseau national (alinéas 1er, 2, 6 et 7), d'une part, et le subventionnement et l'encadrement au profit de tiers assuré en la matière par l'Etat (alinéas 3, 4 et 5), d'autre part. Le nouvel article 6 du projet de loi reprendrait dès lors les dispositions des alinéas 1er, 2, 6 et 7 de l'article 6 initial, tandis que celles des alinéas 3, 4 et 5 de l'article 6 initial feraient l'objet d'un nouvel article 7. Le Gouvernement a décidé de suivre cette suggestion.

*Quant au nouvel article 6:*

Le Conseil d'Etat constate qu'à l'alinéa 1er, la terminologie concernant la voirie communale ne concorde pas avec le libellé de l'alinéa 1er de l'article 3. Il demande de rétablir la concordance nécessaire.

Le Conseil d'Etat propose de revoir la rédaction de l'alinéa 2 dans le sens suivant: „*Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des pistes 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 des agglomérations*“.

Le Conseil d'Etat demande qu'à l'alinéa 3 les termes „pistes cyclables“ soient remplacés, il note que le texte projeté ne précise pas que les „pistes cyclables“ visées sont celles du réseau national. Le libellé retenu par les auteurs permet de considérer la charge de l'Etat comme valant sans distinction pour l'ensemble des infrastructures étatiques et communales servant à la circulation cycliste. La Haute Corporation se demande par ailleurs ce qu'il en est de la prise en charge de la pose et de l'entretien des autres signaux routiers requis pour la circulation des cyclistes sur une infrastructure qui leur est propre ou qu'ils doivent partager avec autrui.

Pour ce qui est enfin de l'alinéa 4, le Conseil d'Etat suggère de reformuler comme suit le texte en question: „*L'entretien courant du réseau cyclable national incombe aux communes territorialement compétentes. En cas de carence de la commune territorialement compétente, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont effectuées par l'Etat aux frais de la commune concernée.*“

Les responsables gouvernementaux informent qu'ils ont réservé le libellé suivant au nouvel article 6:

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

*Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.*

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

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que, même si l'Etat entend s'assurer par la voie contractuelle le passage de la circulation cycliste sur des chemins privés, il n'est pas a priori garanti que les propriétaires de ces chemins soient d'accord pour conclure. Les auteurs entendent que l'Etat obtienne ce passage en acquérant l'usufruit de l'assise visée; le Conseil d'Etat se demande s'il n'y a pas d'autres formes juridiques pour obtenir ce passage. Enfin, quant à l'hypothèse où l'Etat n'arrive pas à obtenir ce passage par la voie contractuelle, l'article 1er lui permettra d'acquérir en pleine propriété l'assise nécessaire à la circulation cycliste par la voie d'une expropriation en due forme intervenant selon les règles légales en vigueur. Sur le plan rédactionnel l'article 6 ne donne pas lieu à observation.

A la lecture de cet avis complémentaire, les membres de la commission parlementaire décident de libeller comme suit l'article sous rubrique:

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

*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.*

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

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

Le terme „usufruit sur base conventionnelle“ est donc remplacé par l'expression „un droit de passage ou une convention de servitude“, approche similaire avec les rampes de parking privé sur la voirie étatique. En cas de blocage, l'Etat pourra acquérir en pleine propriété l'assise nécessaire à la circulation cycliste par la voie d'une expropriation en due forme intervenant selon les règles légales en vigueur.

Le Conseil d'Etat propose d'écrire „servitude conventionnelle“ et non pas „convention de servitude“. La Commission fait sienne cette proposition.

*Quant au nouvel article 7:*

Le Conseil d'Etat fait remarquer que le point 2 de l'alinéa 1er du nouvel article 7 est superfétatoire, alors que le renvoi prévu au point 1 à l'article 3 du projet de loi comporte de plein gré une référence aux caractéristiques réglementaires auxquelles doivent répondre les éléments composant le réseau cyclable national. Il convient donc d'en faire abstraction. Le Conseil d'Etat note par ailleurs que les points 3 et 4 du même alinéa sont rédigés dans une approche subjective, car tout critère pour mesurer la cohérence du réseau national où l'importance des points d'intérêt à desservir fait défaut. Il estimerait bien plus logique de se fier au jugement des communes, juges de l'intérêt local, quant à l'opportunité des éléments locaux destinés à compléter l'infrastructure cyclable étatique, puisqu'en fin de compte ce sont elles qui supportent au moins 70 pour cent du coût à charge de leur budget. Dans la phrase introductive, la mention du caractère d'utilité publique de ces initiatives constitue une redite par rapport à l'article 1er.

L'alinéa 4 de l'article 6 du projet gouvernemental doit être scindé, alors que la deuxième phrase introduit une disposition étrangère aux aspects traités à la fois par l'alinéa qui précède et la première phrase.

Dans la mesure où, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement, il est interdit aux autres pouvoirs institutionnels, y compris le législateur, d'intervenir dans cette compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement au maintien de l'alinéa prévoyant l'institution d'un comité interministériel.

Au regard des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat préconise la rédaction suivante pour le nouvel article 7:

*Art. 7. (1) Les liaisons entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables du réseau national et les raccordements à ce réseau des infrastructures cyclables locales créées par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, à condition qu'ils soient conformes aux dispositions de l'article 3.*

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

*Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser [30 pour cent] du coût de l'investissement effectué par la commune.*

*(2) Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'Etat.*

Les responsables gouvernementaux informent qu'ils ont réservé le libellé suivant au nouvel article 7:

*Art. 7. Les liaisons entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables du réseau national et les raccordements à ce réseau des infrastructures cyclables locales créées par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, dans la mesure où ils répondent aux conditions suivantes:*

**1. conformité avec les dispositions de l'article 3;**

**2. renforcement de la cohérence du réseau cyclable national;**

**3. desserte de points d'intérêt communaux.**

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

*Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune.*

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

Ils insistent en effet sur la cohérence au niveau du réseau national afin d'éviter des doubles emplois entre le réseau national cyclable et le réseau local.

Afin de garantir le succès des liaisons et raccordements, il est important de relier les points d'intérêt communaux tels que définis à l'article 2. Suite à cette définition, l'approche des critères de subventionnement n'est plus subjective

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat renvoie à son observation afférente à l'endroit de l'alinéa 3 de l'article 1er et propose d'en regrouper le contenu avec les dispositions de l'article 7. Il rappelle par ailleurs ses objections quant à l'identification de liaisons entre deux itinéraires cyclables du réseau national qui seraient conçues et aménagées par les autorités communales territorialement concernées. Il conviendra par conséquent de disposer qu'une aide financière est susceptible d'être allouée par l'Etat aux communes qui prévoient de créer des raccordements de l'infrastructure cyclable communale vers le réseau cyclable national, à condition que ces raccordements répondent aux critères réglementaires dont question à l'article 3 et respectent les modalités et les caractéristiques techniques prescrites pour l'aménagement des infrastructures cyclables faisant partie du réseau national.

A la lecture de cet avis, il est décidé de réserver le libellé suivant à l'article 7:

*Art. 7. Les ~~liaisons entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables du réseau national et les raccordements à ce réseau des infrastructures cyclables locales créées au réseau national créés~~ par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, dans la mesure où ils répondent aux conditions suivantes:*

*1. conformité avec les dispositions de l'article 3;*

*2. renforcement de la cohérence du réseau cyclable national.*

**3. desserte de points d'intérêt communaux.**

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

*Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune.*

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

Les amendements apportés par la commission parlementaire à l'article 7 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 7 initial (nouvel article 8)*

Cet article abroge la loi du 6 juillet 1999 et n'appelle aucun commentaire:

**Art. 8.** *La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables est abrogée.*

\*

## VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI

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

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables, appelé ci-après „le réseau cyclable national“, assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur le plan repris en annexe.

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

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

1. „Itinéraire cyclable du réseau national“: Voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.
2. „Itinéraire cyclable du réseau communal“: Voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable communal et signalée comme telle, quelque soit le propriétaire de l'assise empruntée.
3. „Raccordement“: Itinéraire cyclable du réseau communal raccordant le réseau cyclable communal à un itinéraire cyclable du réseau national.
4. „Grand axe routier“: route nationale ou chemin repris supportant en moyenne annuelle une circulation de plus de 5.000 véhicules par jour.

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

Aux intersections d'un itinéraire cyclable avec un grand axe routier, des ouvrages de franchissement en dénivelé sont réalisés, lorsque la densité du trafic et la vitesse maximum autorisée sur le grand axe routier ainsi que le niveau de visibilité l'exigent. Un règlement grand-ducal détermine les critères quantitatifs rendant obligatoires de tels ouvrages. Ces ouvrages sont de plein droit aménagés aux intersections d'une piste cyclable avec un grand axe routier comportant plus de deux voies de circulation.

Les itinéraires cyclables existants ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.

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

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

- PC1: „itinéraire cyclable du Centre, contournant la Ville de Luxembourg et desservant, Hesperange-Parc, l'Arrêt Pont-Rouge, Dommeldange-Gare, Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28, PC31a, PC31b et PC38“;

- PC2: „itinéraire cyclable d'Echternach, desservant la Coque, Kirchberg-Plateau, Luxexpo, Pôle d'échange Höhenhof, Ernster, Junglinster-Lycée, Junglinster (intersection N11/CR129), Becht-Tunnel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC4, PC5 et PC31a“;
- PC3: „itinéraire cyclable des Trois Rivières, desservant Remerschen, Remich, Schengen, Stadtbredimus, Ehnen, Grevenmacher, Wasserbillig-Gare, Rosport, Echternach-Pont, Reisdorf-Pont, Bettel et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC4, PC5, PC6, PC7, PC16, PC23, PC26, PC27 et l'interconnexion vers la France à Schengen et les raccords vers l'Allemagne à Wasserbillig-Gare et entre Echternach-Pont et Rosport“;
- PC4: „itinéraire cyclable de la Syre, desservant Wecker-Gare, Roodt/Syre-Gare, Ernster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3 et PC26“;
- PC5: „itinéraire cyclable de l'Ernz Blanche, desservant Junglinster N11/CR129, Bourglinster, Fischbach, Larochette, Medernach-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC2, PC3, PC16, PC24 et PC37“;
- PC6: „itinéraire cyclable des Trois Cantons, desservant Pétange-Gare, Sanem-Château, Noertzange-Gare, Bettembourg-Gare, Frisange-Frontière, Mondorf-les-Bains et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC30b, PC30c et PC38 et l'interconnexion vers la France à Frisange et Mondorf-les-Bains“;
- PC7: „itinéraire cyclable Jangeli, desservant Mondorf-les-Bains, Ellange-Gare, Remich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC6“;
- PC8: „itinéraire cyclable de la Terre Rouge, desservant Pétange-Gare, Niederkorn-Gare, Differdange-Gare, Belvaux-Soleuvre-Gare, Belval-Université-Gare, Esch/Alzette-Grenz, Rumelange-Gare, Kayl-Eglise, Dudelange, Burange, Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC12, PC30b et PC30c, PC38 et les interconnexions vers la France au site Belval et Belval-Université-Gare“;
- PC9: „Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, Reckange-Mess, Leudelange-Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6 et PC10“;
- PC10: „itinéraire cyclable François Faber desservant Abweiler et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC9“;
- PC11: „itinéraire cyclable Charly Gaul desservant Hesperange-Parc, Alzingen, Weiler-la-Tour, Aspelt et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6“;
- PC12: „itinéraire cyclable de l'Attert desservant Pétange-Gare, Clemency, Steinfort-Cité de l'Usine, Eischen-Tunnel, Noerdange, Useldange, Bissen, Colmar-Berg et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25 et PC37“;
- PC13: „itinéraire cyclable Nicolas Frantz desservant Strassen-Maire, Mamer-Lycées, Garnich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14 et PC35“;
- PC14: „itinéraire cyclable Eisch-Mamer desservant Mamer-Lycées, Capellen, Kehlen, la réserve naturelle Mamerdall, Kopstal, Schoenfels, Mersch-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13, PC15, PC35 et PC37“;
- PC15: „itinéraire cyclable de l'Alzette desservant Walferdange, Lorentzweiler, Lintgen, Mersch-Gare, Cruchten-Gare, Colmar-Berg-Gare, Ettelbruck-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14, PC16, PC24 et PC37“;
- PC16: „itinéraire cyclable de la Moyenne-Sûre desservant Kautenbach-Gare, Goebelsmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC5, PC15, PC19, PC20, PC21, PC23, PC25, PC32, PC33 et PC34“;
- PC17: „itinéraire cyclable de l'Ouest desservant Noerdange, Redange-Attert-Lycée, Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18, PC19, PC20 et PC29“;
- PC18: „itinéraire cyclable des Ardoisières desservant Rombach-Martelange, Perlé, Koetschette et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17, PC29 et l'interconnexion vers la Belgique à Rombach-Martelange“;
- PC19: „itinéraire cyclable du Lac de la Haute-Sûre desservant Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17 et PC25“;

- PC20: „itinéraire cyclable de la Wiltz desservant Schleif, Niederwampach-Frontière, Wiltz-Gare, Winseler, Kautenbach-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC17, PC21, PC36 et l'interconnexion vers la Belgique à Niederwampach-Frontière“;
- PC21: „itinéraire cyclable du Nord desservant Kautenbach-Gare, Wilwerwiltz-Gare, Clervaux-Gare, Troisvierges-Gare, Schmiede-Frontière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC20, PC22, PC36 et l'interconnexion vers la Belgique à Schmiede-Frontière“;
- PC22: „itinéraire cyclable des Ardennes desservant Wilwerwiltz-Gare, Parc Hosingen, Mont St. Nicolas, Fohren et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC21 et PC23“;
- PC23: „itinéraire cyclable Benni desservant Tandel, Fohren-Tunnel, Fohren, Bettel, Vianden-Barrage et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC16 et PC22“;
- PC24: „itinéraire cyclable Feelser Jangeli assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15“;
- PC25: „itinéraire cyclable Attert-Wark desservant Useldange, Grosbous, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC16 et PC19“;
- PC26: „itinéraire cyclable Moselle-Syre desservant Roodt/Syre-Gare, Gostingen, Ehnen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4“;
- PC27: „itinéraire cyclable Kiischendall desservant Stadtbredimus, Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetières militaires et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC3“;
- PC28: „itinéraire cyclable Réiserbann desservant Berchem-Gare et Bettembourg-Gare et assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC1“.
- PC29: „itinéraire cyclable villages de la Haute-Sûre desservant Boulaide et Bigonville-Moulin et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC17 et PC18“;
- PC30a: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Centre desservant Esch/Alzette-Nonnewisen, Esch/Alzette-CHEM, Esch/Alzette-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC30b et PC30c“;
- PC30b: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Nord desservant le Esch/Alzette-Lycée de Lallange, Esch/Alzette-Nonnewisen, le site Belval et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a et l'interconnexion vers la France à la hauteur du site Belval“;
- PC30c: „itinéraire cyclable Esch/Alzette-Gare Bourgaart desservant Esch/Alzette-Gare et Esch/Alzette-Grenz et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC8 et PC30a“;
- PC31a: „Transversale est-ouest de la Ville de Luxembourg desservant la Coque, Arrêt Pont Rouge, Parc Municipal et Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC2 et PC31b“;
- PC31b: „Transversale nord-sud de la Ville de Luxembourg desservant Parc Municipal, la Ville-Haute, Gare centrale, Ban de Gasperich, Zone d'activités Howald et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC31a“;
- PC32: „Antenne de Warken desservant Ettelbruck-Gare, Ettelbruck-Lycées et Ettelbruck-CHdN et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34“;
- PC33: „Antenne de Erpeldange desservant Erpeldange et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16 et PC34“;
- PC34: „Axe central Nordstad desservant Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Diekirch-Campus Merten et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC16, PC32 et PC33“;
- PC35: „itinéraire cyclable du Mamerdall desservant la réserve naturelle Mamerdall, Mamer-Lycées assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC13 et PC14“;
- PC36: „itinéraire cyclable du Plateau de l'Oesling desservant Troisvierges-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC20 et PC21“;
- PC37: „itinéraire cyclable Châteaux du Gutland desservant Hollenfels, Schoenfels, Lintgen, Bourglinster et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5, PC12, PC14 et PC15“.
- PC38: „itinéraire cyclable Bim Diederich desservant Bascharage/Sanem-Gare, Dippach-Gare, Bertrange-Helfenterbruck et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6“.

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

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

Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.

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

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

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

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

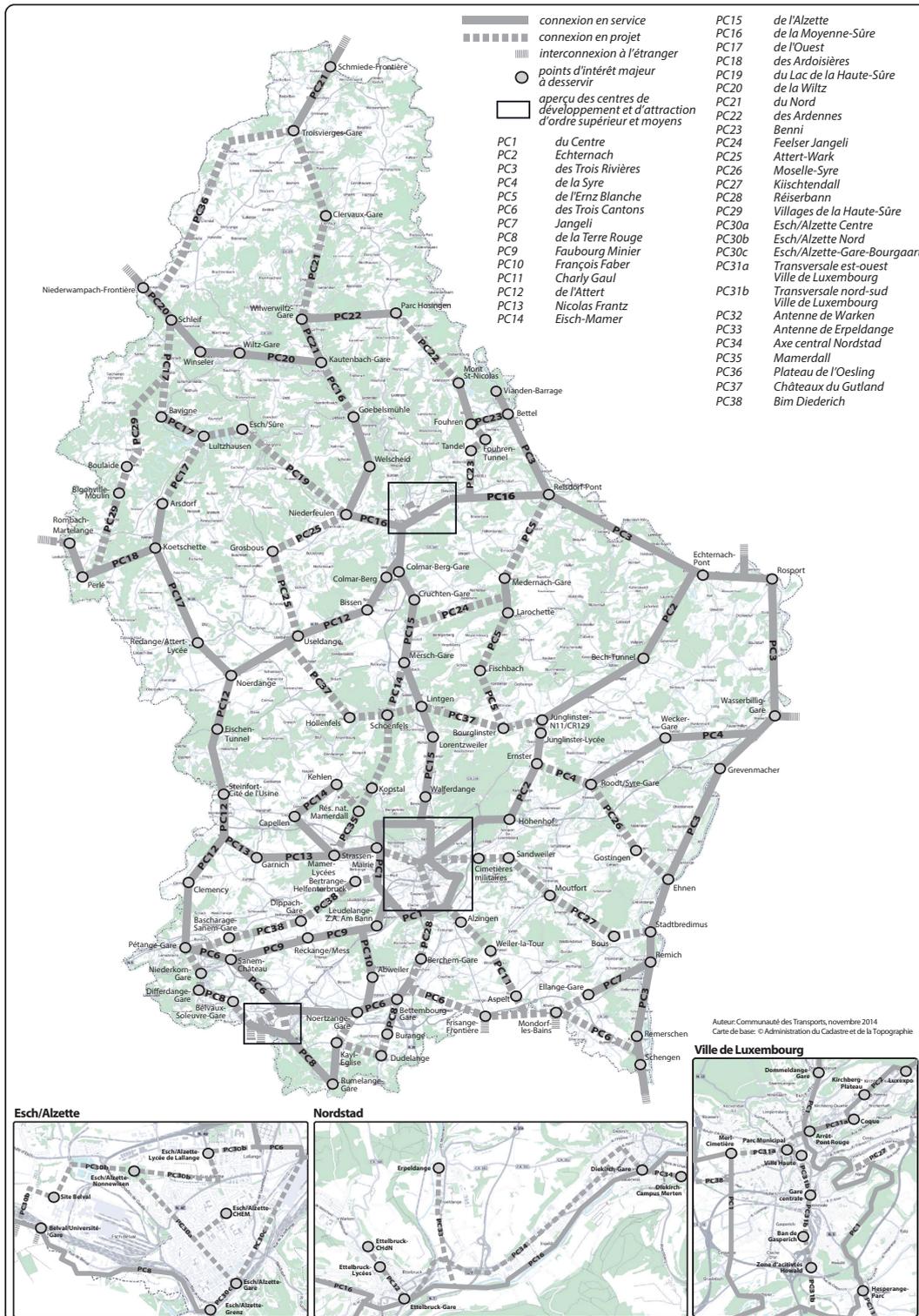
Les aides sont allouées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'Etat et dans les limites des crédits disponibles.

Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune.

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

**Art. 8.** La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables est abrogée.

ANNEXE



Luxembourg, le 4 février 2015.

La Présidente-Rapportrice,  
Josée LORSCHÉ

