



CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 25 juin 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 21 mai 2014 (09h00), 27 mai 2014 (14h30), 28 mai 2014 (10h30) et 28 mai 2014 (14h00)
2. 6600 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
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, Mme Tess Burton (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Christophe Reuter, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marc Schilling, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Christiane Wickler

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 21 mai 2014 (09h00), 27 mai 2014 (14h30), 28 mai 2014 (10h30) et 28 mai 2014 (14h00)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6600 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

Mme Josée Lorsché est nommée rapportrice du projet de loi sous rubrique.

En bref, ce projet de loi remplacera la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables qui avait créé une base légale pour l'aménagement d'un réseau national fortement axé sur la sécurité des cyclistes en ciblant essentiellement un usage du vélo à des fins sportives ou touristiques.

Il est vrai que jusqu'ici le vélo a été perçu comme moyen de divertissement et non comme moyen de transport et que, tandis que 40% des trajets quotidiens portent sur une distance de moins de 3 kilomètres, seuls 13% de ces déplacements sont effectués à pied ou à vélo. Pourtant, il est établi qu'en milieu urbain, le vélo est le mode de transport le plus rapide et le plus efficace pour les distances se situant entre 1 et 3 km.

C'est pourquoi, par sa stratégie pour une mobilité durable (« MoDu »), le Gouvernement s'est fixé pour objectif qu'à l'horizon 2020, 25% des déplacements quotidiens se feront par le biais de la mobilité douce et a décidé de promouvoir le vélo comme moyen de transport.

Ainsi, le projet de loi sous rubrique a pour objectif de :

- contribuer à la réalisation d'une infrastructure susceptible de favoriser le vélo sur les trajets de courte distance inhérents aux activités de la vie quotidienne (trajets domicile-lieu de travail, courses ménagères, ...) ;
- créer une législation permettant d'augmenter continuellement la part de la mobilité douce dans les trajets quotidiens ;
- prévoir une complémentarité entre les transports en commun et la mobilité douce ;
- créer un milieu favorable et flexible au développement du réseau ;
- motiver les communes à compléter le réseau national au niveau local.

Pour les détails exhaustifs du projet de loi, il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

*

Les membres de la commission procèdent à l'examen du tableau synoptique annexé au présent procès-verbal. Ce document reprend, article par article, le texte initial du projet de loi, les commentaires afférents du Conseil d'Etat dans son avis du 12 novembre 2013 et le suivi que le Gouvernement a réservé à ces commentaires. A noter que les amendements gouvernementaux présentés dans ce document ont été transmis au Conseil d'Etat pour avis

complémentaire. Lors de l'examen des articles du projet de loi, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- pour ce qui est du nouvel intitulé du projet, le groupe parlementaire CSV regrette que le Gouvernement ait décidé de donner suite à la suggestion du Conseil d'Etat de biffer l'expression « mobilité douce », car il est d'avis que ces termes véhiculent parfaitement les objectifs fixés par la stratégie « MoDu ». Monsieur le Ministre fait valoir que la future loi doit être appréhendée comme un complément au Plan sectoriel « Transports » et rappelle que le nouveau Gouvernement s'est en tout état de cause donné les moyens de promouvoir la mobilité douce (création d'une cellule *ad hoc* au sein du Ministère). Il souligne en outre que la mobilité douce ne se réduit pas aux trajets effectués à vélo ;
- à l'article 2, un membre de la Commission se demande si la définition d'un « grand axe routier » n'aurait pas plutôt sa place au sein d'une loi plus générale. Il estime en outre que l'expression « 5000 véhicules par jour » devrait être affinée pour rendre compte qu'il s'agit d'une moyenne effectuée sur un certain laps de temps ;
- le principe de l'alinéa 2 (initial) de l'article 3 sera repris dans une note ministérielle. Il est entendu que les tronçons à caractère touristique ne seront pas concernés par cette circulaire ministérielle ;
- l'article 4, qui définit précisément chaque itinéraire cyclable, est illustré par une carte reprise en annexe du présent procès-verbal. Dans ce contexte et suite à plusieurs questions afférentes, il est précisé que les parcours exacts des nouveaux itinéraires cyclables ne sont pas actés dans la future loi et seront définis au fur et à mesure ;
- les modalités relatives aux aides financières dont peuvent bénéficier les communes dans le cadre de la création de liaisons ou de raccordements au réseau national sont détaillées à l'article 7 (nouveau) ;
- des efforts devraient être consentis afin que le réseau cyclable soit, d'une manière générale, mieux intégré au tracé du réseau ferroviaire ;
- une part minimale des terrains accueillant le réseau cyclable se trouve en mains privées. Dans la pratique, les servitudes ne posent pas de problème ;
- le calendrier de la concrétisation du réseau de pistes dépendra bien évidemment des budgets qui y seront alloués. Il faut d'ailleurs savoir que le poste budgétaire afférent a été sensiblement augmenté cette année.

*

Faute de temps, il est convenu de reprendre l'examen des articles du projet de loi (à partir de l'article 5) lors d'une prochaine réunion.

A noter que plusieurs documents de travail non examinés par les membres de la Commission du Développement durable sont annexés, à titre informatif, au présent procès-verbal.

3. Divers

L'adoption du projet de rapport concernant le projet de loi n°6654 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la

construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13, initialement prévue au cours de la présente réunion, a été reportée au 3 juillet prochain à 09h30.

Le projet de loi n°6697 relatif à l'équipement des bâtiments de la première phase de construction de la Cité des Sciences à Belval, qui revêt un caractère d'urgence et qui doit être évacué avant les vacances estivales, sera également examiné lors de la réunion du 3 juillet prochain. A la demande de plusieurs membres de la Commission du Développement durable, les membres de la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Médias, des Communications et de l'Espace seront également conviés à cette réunion.

Luxembourg, le 1^{er} juillet 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

6600/01 Projet de loi initial	Avis Conseil d'Etat	Amendements gouvernementaux	Commentaire TP
<p>Projet de loi relative 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</p>	<p>Si la Chambre des députés est d'accord avec l'approche gouvernementale de remplacer la loi précitée du 6 juillet 1999 dans son intégralité, il y a lieu de faire abstraction de l'abrogation de celle-ci dans l'intitulé. En effet, selon les règles de la légistique formelle, „le remplacement d'un acte [normatif] dans son intégralité n'est pas mentionné dans l'intitulé de l'acte qui le génère“.</p> <p>Par ailleurs, le Conseil d'Etat réitère son observation critique à l'égard de l'évocation de la promotion de la mobilité douce qui restera largement confinée à des initiatives communales subventionnées par l'Etat.</p> <p>Dans ces conditions, le Conseil d'Etat préférerait évoquer l'objet de la loi dans les termes suivants: „Projet de loi relatif au développement d'un réseau routier cyclable“</p>	<p>L'intitulé du projet de loi est modifié comme suit :</p> <p>Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal</p>	<p>Afin d'éviter toute confusion avec la définition du terme « piste cyclable » du Code de la Route, il est proposé de modifier l'intitulé du projet. Le terme « réseau routier cyclable » semble être trop associé aux initiatives récentes au Danemark et en Allemagne désignant des pistes cyclables à haute capacité (« Fahrradstraße »).</p>
<p>Art. 1^{er}. 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.</p>	<p>Ad Article 1er A l'alinéa 1er, les termes „dont il fait partie intégrante“ s'avèrent superflus et pourront par conséquent être supprimés.</p>	<p>Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'e-pisteseyelablesitinéraires 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.</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>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.</p>	<p>L'alinéa 2 devrait à son tour 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, comme documenté d'ailleurs par l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères (cf. article 1er sous 6. Ministère du Développement durable et des Infrastructures, point IV 3, dernier tiret).</p>	<p>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 <u>La réalisation des infrastructures nécessaires pour établir un réseau cyclable national est d'utilité publique.</u></p>	<p>pas de commentaires</p>

<p>1. 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 :</p> <p>2. 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;</p> <p>3. 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;</p> <p>4. lier les différents points d'intérêt communaux entre eux par des pistes cyclables;</p> <p>5. 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.</p>	<p>L'alinéa 3 qui dans la loi de 1999 laisse aux communes les initiatives utiles pour embrancher le réseau local sur le réseau national est reformulé par les auteurs du projet de loi avec l'objectif „d'augmenter la motivation des communes à compléter le réseau national [et] de définir le rôle des communes en tant que promoteurs de la mobilité douce“.</p> <p>Le nouveau texte fait de la faculté légale actuelle une obligation pour les communes d'assurer la mise en place des embranchements de leurs réseaux locaux au réseau national. En outre, il crée à leur charge des obligations nouvelles qui consisteront à rendre accessibles les „points d'intérêt communaux“ par le biais de pistes cyclables et à créer des zones d'apaisement du trafic dans les sites urbanisés et à urbaniser.</p> <p>L'alinéa 3 prévoit encore que les infrastructures locales qui relient deux pistes du réseau national ou qui relient à celui-ci le réseau cyclable local sont d'utilité publique, statut que les auteurs omettent de réserver également aux autres éléments du réseau cyclable local.</p> <p>L'introduction de nouvelles obligations légales à charge des communes constitue a priori une question d'opportunité politique à laquelle il appartient à la Chambre des députés de répondre. Le Conseil d'Etat note toutefois que le texte de loi sous examen 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. Le Conseil d'Etat signale que dans le cadre de son avis du 6 juin 2012 relatif à la proposition de loi portant modification et nouvel ordonnancement de la Constitution, il avait rappelé 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“, et il avait retenu 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</p>	<p>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: <u>Le Gouvernement est autorisé à subsidier suivant les conditions définies par l'article 7 les itinéraires cyclables communaux suivants :</u></p> <p>1. réaliser des liaisons telles que définies à l'article 2, entre deux pistes itinéraires <u>pistes itinéraires</u> cyclables relevant du réseau national. La réalisation des liaisons, qui ne font pas partie du réseau national, est d'utilité publique;</p> <p>2. réaliser des raccords raccordements permettant de connecter des pistes itinéraires <u>pistes itinéraires</u> cyclables communales <u>communales</u> au réseau cyclable <u>cyclable</u> national. La réalisation des raccordements <u>raccordements</u>, qui ne font pas partie du réseau cyclable <u>cyclable</u> national, est d'utilité publique;</p> <p>3. lier les différents points d'intérêt communaux tels que définis à l'article 2 entre eux par des pistes itinéraires cyclables communaux;</p> <p>4.3. aménager, en fonction des caractéristiques des sites urbanisés ou à urbaniser, des zones d'apaisement du trafic telles que des zones de rencontre</p>	<p>L'obligation aux communes a été reformulée en une autorisation à l'Etat de subventionner certains projets communaux.</p> <p>Ainsi le nouveau projet de loi laisse aux communes les initiatives utiles pour embrancher le réseau local sur le réseau national. Les recommandations en terme de « zone d'apaisement de trafic » et le réseau cyclable communal interne seront intégrées dans l'avant-projet de règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »</p>
---	--	--	--

	<p>capacité organisatrice et financière pour mener à bien les missions dont elle les a chargées“.2 Si dans le cas d’espèce la loi répond à la première exigence (laisser aux communes une liberté de moyens appropriés pour réaliser l’obligation légale), elle 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).</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
<p>Art. 2. Aux termes de la présente loi on entend par :</p> <p>(1) « Point d’intérêt majeur » :</p> <p>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.</p>	<p>Ad Article 2</p> <p>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. ...</p>	<p>Art. 2. Aux termes de la présente loi on entend par :</p> <p>(1) « Point d’intérêt majeur » :</p> <p>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.</p>	<p>pas de commentaires</p>

<p>(2) « Piste cyclable » :</p> <p>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.</p>	<p>Quant à la définition de la notion de „piste cyclable“, le Conseil d'Etat doit s'y opposer 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.</p> <p>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“.</p>	<p>(1) « Piste-Itinéraire cyclable <u>du réseau national</u> » :</p> <p>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, quel</p>	<p>pas de commentaires</p>
		<p>(2) « <u>Itinéraire cyclable du réseau communal</u> » :</p> <p><u>Voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable communal et signalée comme telle, quel que soit le propriétaire de l'assise empruntée.</u></p>	<p>Afin de définir toutes les composants du réseau cyclable, il est proposé de définir également le réseau communal</p>
<p>(3) « Liaison » :</p> <p>Piste cyclable communale qui fait la jonction entre deux différentes pistes cyclables du réseau national.</p>		<p>(3) « Liaison » :</p> <p><u>Piste-Itinéraire</u> cyclable communale qui fait la jonction entre deux différents pistes-itinéraires cyclables <u>du réseau national</u> du réseau national.</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>(4) « Raccord » :</p> <p>Raccordement d'une piste cyclable communale avec une piste cyclable du réseau national.</p>		<p>(4) « Raccordement » :</p> <p>Raccordement d'une piste-itinéraire cyclable communale avec une piste un itinéraire cyclable <u>du réseau national</u> du réseau national.</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>(5) « Connexion » :</p> <p>Point de départ et point d'arrivée à desservir par une piste cyclable du réseau national tels que définis à l'article 4.</p>		<p>(1) « Connexion » :</p> <p>Point de départ et point d'arrivée à desservir par une piste cyclable du réseau national tels que</p>	<p>pas de commentaires</p>
	<p>En plus, y aurait-il avantage à préciser ce qu'il faut entendre par „grands axes routiers“, notion qui n'est pas autrement déterminée.</p>	<p>(5) « <u>Grands axes routiers</u> »</p> <p><u>routes nationales etou chemins repris à plus de 5000 véhicules par jour</u></p>	<p>A titre d'exemple : Correspond à la charge de trafic journalière sur la Route du Vin entre Stradtbredimus et Wormeldange (N10) ou le CR102 entre Quatre-Vents et Kehlen. http://www.pch.public.lu/trafic/comptage/index.html</p>

	alors que tout critère pour mesurer la cohérence du réseau national où l'importance des points d'intérêt à desservir fait défaut.	<u>(6) « Point d'intérêt communal »</u> <u>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 central, hôpitaux, centres commerciaux, mairies et administrations</u>	à la page 7 de l'avis, le Conseil d'Etat déplore le fait que le projet de loi a une approche particulièrement subjective en terme de subventionnement des communes, alors que tout critère pour mesurer l'importance des points d'intérêt communaux à desservir fait défaut. Afin d'analyser les projets communaux voulant bénéficier d'une aide d'Etat de façon objective, il est proposé de définir le terme « point d'intérêt communal ».
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.	Ad Article 3 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.	Art. 3. Le réseau national est défini de manière à profiter au maximum de l'infrastructure existante de pistes d'itinéraires cyclables et de chemins forestiers, ruraux et vicinaux de la voirie nationale, communale, rurale et forestière.	Il a lieu de noter que des chemins ruraux et forestiers n'appartiennent pas exclusivement aux communes.
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 pourcents de la longueur de la voirie normale de l'Etat, assurant la même connexion entre points d'intérêt majeurs.	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. Enfin, alors qu'ils prennent soin de supprimer à l'alinéa 3 une formulation à cause de sa connotation subjective, les auteurs en introduisent une autre à l'endroit de l'alinéa 2 où ils prévoient une exception au principe ci-avant pour les tronçons à caractère touristique non autrement définis. Pour toutes les raisons qui précèdent, le Conseil d'Etat recommande vivement de faire abstraction dans la future loi de la disposition formelle sous examen 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“ à édicter dans le cadre de la nouvelle législation sur l'aménagement du territoire.	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 pourcents de la longueur de la voirie normale de l'Etat, assurant la même connexion entre points d'intérêt majeurs.	Le principe de l'alinéa 2 sera repris dans une note ministérielle.

<p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. niveau de visibilité ; 2. densité du trafic; 3. vitesse maximale autorisée. <p>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.</p>	<p>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 phrase de l'alinéa 3:</p> <p>„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.“</p>	<p><u>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.</u>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. niveau de visibilité ; 2. densité du trafic; 3. vitesse maximale autorisée. <p>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.</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Les pistes cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.</p>	<p>A l'alinéa 4, il convient de remplacer la notion de „piste cyclable“. Même si l'alinéa est repris textuellement de la loi précitée de 1999, 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].</p>	<p>Les pistes itinéraires cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.</p>	<p>Les itinéraires cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes.</p>

<p>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.</p>	<p>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</p>	<p>Un règlement grand-ducal détermine les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des itinéraires cyclables du réseau national et des infrastructures communales pour cyclistes ses liaisons et raccordements.</p>	<p>Le Règlement grand-ducal vise uniquement l'aménagement du réseau cyclable national et ses liaisons et raccordements.</p>
<p>Art. 4. Le réseau national comprend les pistes cyclables suivantes :</p> <p>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, PC 15, PC27, PC28</p>	<p>Ad Article 4 Considérations générales Il n'en reste pas moins que l'apport étatique projeté à la mobilité douce restera largement cantonné dans le carcan du développement d'un maillage du territoire national en liaisons cyclables, qui au regard de son orientation et de sa localisation continuera prioritairement à servir l'activité sportive, les loisirs et l'industrie touristique plutôt que de constituer une contribution concrète et efficace à la réalisation d'une infrastructure susceptible de favoriser le vélo sur les trajets de courte distance inhérents aux activités de la vie quotidienne (trajets domicile-lieu de travail, courses ménagères, ...)</p> <p>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.</p> <p>Dans ces conditions, la phrase introductive ainsi que la désignation des itinéraires cyclables appelés à former le réseau national sont à libeller</p>	<p>Art. 4. Le réseau national comprend les pistes cyclables suivantes :</p> <p>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 »;</p>	<p>Art. 4. Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants</p> <p>Dans les 3 centres de développement majeurs, des itinéraires cyclables supplémentaires ont été intégrés pour favoriser le vélo sur les trajets de courte distance inhérents aux activités de la vie quotidienne (PC30a, 30b, 30c, 31, 32, 33...)</p> <p>Il est proposé de ne pas changer le sigle „PC“, suivi d'un numéro. Ce changement aurait des répercussions sur la signalisation en place (quelques centaines de panneaux directionnels à remplacer).</p>

	<p>comme suit:</p> <p>„Art. 4. Le réseau cyclable national comprend les itinéraires cyclables suivants:</p> <p>– 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“;</p>		
<p>PC2 La piste cyclable d'Echternach</p> <p>Points d'intérêt majeurs à desservir : Kirchberg Plateau, Ernster, Junglinster Lycée, Junglinster – intersection N11/CR129, Tunnel de Bech</p> <p>Accès vers : PC1, PC3, PC4, PC5</p> <p>Connexion à assurer : Echternach Pont – Luxembourg</p>	<p>– 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“;</p>	<p>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 »;</p>	
<p>PC3 La piste cyclable des Trois Rivières</p> <p>Points d'intérêt majeurs à desservir : Schengen, Remerschen, Remich, Stadtbredimus, Ehnen, Grevenmacher, Wasserbillig Gare, Rosport, Echternach Pont, Reisdorf Pont, Bettel</p> <p>Accès vers : PC 2, PC4, PC5, PC6, PC7, PC16, PC 23, PC26, PC27</p> <p>Connexion à assurer : Schengen – Bettel</p>	<p>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, ...“;</p>	<p>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 raccord vers l'Allemagne sur la hauteur de Wasserbillig-Gare et entre Echternach-Pont et Rosport»;</p>	
<p>PC4 La piste cyclable de la Syre</p> <p>Points d'intérêt majeurs à desservir : Wecker Gare, Roodt/Syre Gare</p> <p>Accès vers : PC2, PC3, PC26</p> <p>Connexion à assurer : PC2 – PC3</p>	<p>PC4: „itinéraire cyclable de la Syre, reliant ...“;</p> <p>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 en libellant 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.</p>	<p>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 »;</p>	

<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	<p>Livange n'est plus un point d'intérêt majeur pour la PC 6 car la localité sera desservie par le PC28</p>
<p>PC7 La piste cyclable « Jangeli » Points d'intérêt majeurs à desservir : Ellange Gare Accès vers : PC3, PC6 Connexion à assurer : Remich – Mondorf-les-Bains</p>		<p>PC7 : « itinéraire cyclable Jangeli, desservant Mondorf-les-Bains, Ellange-Gare, Remich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC6 »</p>	
<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	<p>Le point d'intérêt majeur Dippach-Gare semble plus intéressant pour le vélo au quotidien que Reckange-sur-Mess.</p>

<p>PC10 La piste cyclable « François Faber » Points d'intérêt majeurs à desservir : Abweiler Accès vers : PC6, PC9 Connexion à assurer : PC6-PC9</p>		<p>PC10 : « itinéraire cyclable François Faber desservant Abweiler et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6 et PC9 ;</p>	
<p>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</p>		<p>PC11 : « itinéraire cyclable Charly Gaul desservant Hesperange-Parc, Alzingen, Weiler-la-Tour, Aspelt et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	
<p>PC13 La piste cyclable « Nicolas Frantz » Points d'intérêt majeurs à desservir : Strassen Maire, Mamer Lycées, Garnich Accès vers : PC1, PC12, PC14 Connexion à assurer : PC1 - PC12</p>		<p>PC13 : « itinéraire cyclable Nicolas Frantz desservant Strassen-Maire, Mamer-Lycées, Garnich et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC12, PC14 et PC35 » ;</p>	
<p>PC14 La piste cyclable Eisch/Mamer Points d'intérêt majeurs à desservir : Capellen, Kehlen, Schoenfels Accès vers : PC13, PC15 Connexion à assurer : PC13 - PC15</p>		<p>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 » ;</p>	<p>Suivant l'avis du LVI (Lëtzebuerger Velos Initiative l'avis du LVI (Lëtzebuerger Velos Initiative)</p>

<p>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</p>		<p>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 »;</p>	
<p>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</p>		<p>PC16 : « itinéraire cyclable de la Moyenne-Sûre desservant Kautenbach-Gare, Goebelsmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck-Gare, Diekirch-Gare, Reisdorf-Pont et assurant l'accès vers PC3, PC5, PC15, PC19, PC20, PC21, PC23, PC25, PC32, PC33, PC34 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>PC17 : « itinéraire cyclable de l'Ouest desservant Noerdange, Redange-Attart-Lycée, Koetschette, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC18, PC19, PC20, PC29;</p>	
<p>PC18 La piste cyclable des Ardoisières Points d'intérêt majeurs à desservir : Rombach-Martelange, Perlé Accès vers : PC17 Connexion à assurer : Frontière belge – PC17</p>		<p>PC18 : « itinéraire cyclable des Ardoisières desservant Rombach-Martelange, Perlé, Koetschette et assurant l'accès vers l'itinéraire cyclable PC17, PC29 et la connexion vers la Belgique sur la hauteur de Rombach-Martelange» ;</p>	
<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	<p>La jonction au PC20 et la desserte de Bavigne ont été ajoutées aux fonctions de la PC19 pour des raisons touristiques et stratégiques.</p>

<p>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</p>		<p>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 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>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» ;</p>	
<p>PC22 La piste cyclable des Ardennes Points d'intérêt majeurs à desservir : Parc Hosingen, Mont St. Nicolas, Fohren Accès vers : PC21, PC23 Connexion à assurer : PC21 - PC23</p>		<p>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.</p>	
<p>PC23 La piste cyclable « Benni » Points d'intérêt majeurs à desservir : Tandel, Tunnel de Fohren, Bettel, Vianden Barrage Accès vers : PC3, PC16, PC22 Connexion à assurer : PC3 - PC16</p>		<p>PC23 : « itinéraire cyclable Benni desservant Tandel, Fohren-Tunnel, Fohren, Bettel, Vianden- Barrage et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC16 et PC22 » ;</p>	
<p>PC24 La piste cyclable « Feelser Jangeli » Accès vers : PC5, PC15 Connexion à assurer : PC15 - PC5</p>		<p>PC24 : « itinéraire cyclable Feelser Jangeli assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC5 et PC15</p>	
<p>PC25 La piste cyclable Attert-Wark Points d'intérêt majeurs à desservir : Grosbous, Accès vers : PC12, PC16, PC19 Connexion à assurer : Useldange - PC16</p>		<p>PC25 : « itinéraire cyclable Attert-Wark desservant Grosbous, Useldange, Niederfeulen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC12, PC16 et PC19 » ;</p>	

<p>PC26 La piste cyclable Moselle-Syre Points d'intérêt majeurs à desservir : Gostingen Accès vers : PC3, PC4 Connexion à assurer : Ehnen - PC4</p>		<p>PC26 : « itinéraire cyclable Moselle-Syre desservant Roodt/Syre-Gare, Gostingen, Ehnen et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3 et PC4 » ;</p>	
<p>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</p>		<p>PC27 : « itinéraire cyclable Kiischtendall desservant Stadtbredimus, Bous, Moutfort, Sandweiler, cimetières militaires et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC3 ; »</p>	
<p>PC28 La piste cyclable « Réiserbann » Points d'intérêt majeurs à desservir : Berchem-Gare Accès vers : PC1, PC6 Connexion à assurer : PC1 - PC6</p>		<p>PC28 : « itinéraire cyclable Réiserbann desservant Berchem-Gare et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6 ».</p>	
		<p>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 »</p>	<p>Suivant l'avis du LVI (Lëtzebuerger Velos Initiative) l'avis du LVI (Lëtzebuerger Velos Initiative)</p>
		<p>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 »</p>	<p>Dans les 3 centres de développement majeurs, des itinéraires cyclables supplémentaires ont été intégrés pour favoriser le vélo sur les trajets de courte distance inhérents aux activités de la vie quotidienne (PC30a, 30b, 30c, 31, 32, 33...)</p>
		<p>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 »</p>	
		<p>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 »</p>	

		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, PC1 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 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 futur 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 »	

<p>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.</p>	<p>Ad Article 5. ... le Conseil d’Etat propose cependant de faire abstraction du début de la deuxième phrase qui devrait dès lors commencer par les termes suivants: „Les travaux à réaliser sur l’assise même ...“</p>	<p>Art. 5. Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant <u>un itinéraire cyclable</u> le-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 la piste <u>l’itinéraire cyclable du réseau national</u>, à l’exception des travaux de conservation et d’entretien, sont soumis à l’obtention d’une permission de voirie.</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>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.</p>	<p>Ad Article 6. la terminologie concernant la voirie communale ne concorde pas avec le libellé de l’alinéa 1er de l’article 3. Il y a lieu de rétablir à cet égard la concordance nécessaire.</p>	<p>Art. 6. Les terrains formant l’assise des <u>pistes itinéraires</u> cyclables du réseau national, qu’ils soient privés ou publics, sont acquis par l’Etat, à l’exception de l’assise <u>de la voirie communales des chemins forestiers et ruraux communaux</u> existant<u>es</u>, des chemins vicinaux et des terrains sur lesquels l’Etat acquiert un usufruit sur base conventionnelle.</p>	<p>Pas de commentaires</p>

<p>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.</p>	<p>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.“</p>	<p><u>Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des pistes 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.</u></p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Les subventions sont plafonnées à trente pourcents 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.</p> <p>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.</p> <p>La mise en place de la signalisation directionnelle des pistes cyclables est à charge de l'Etat.</p>	<p>il est proposé 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.</p>	<p>Les subventions sont plafonnées à trente pourcents 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.</p> <p>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.</p> <p>La mise en place de la signalisation directionnelle des pistes cyclables est à charge de l'Etat.</p>	<p>Pas de commentaires</p>

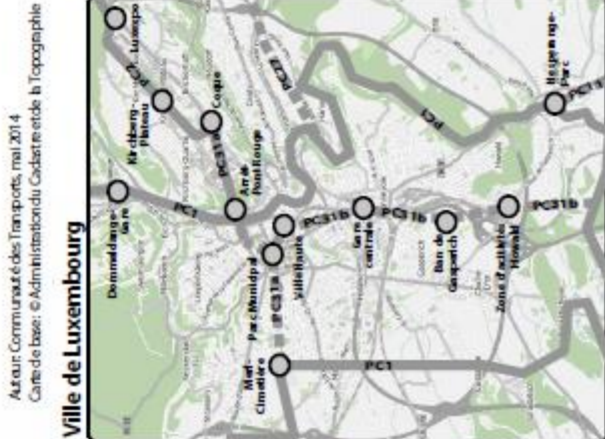
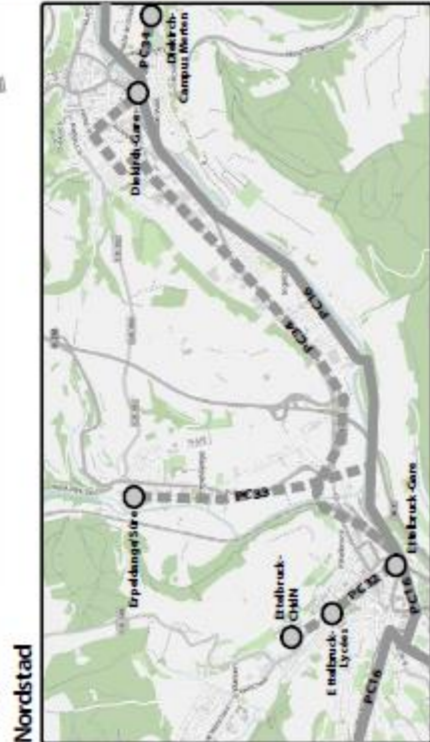
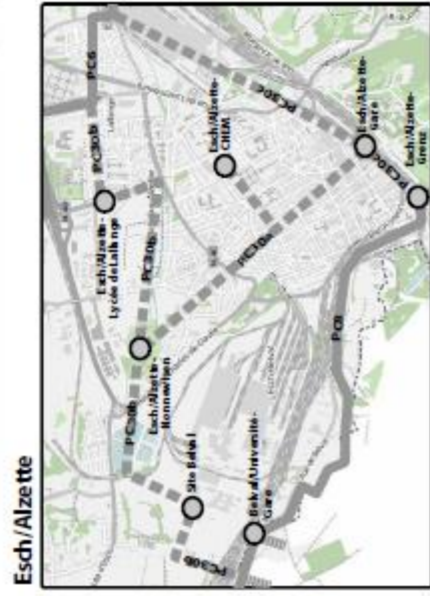
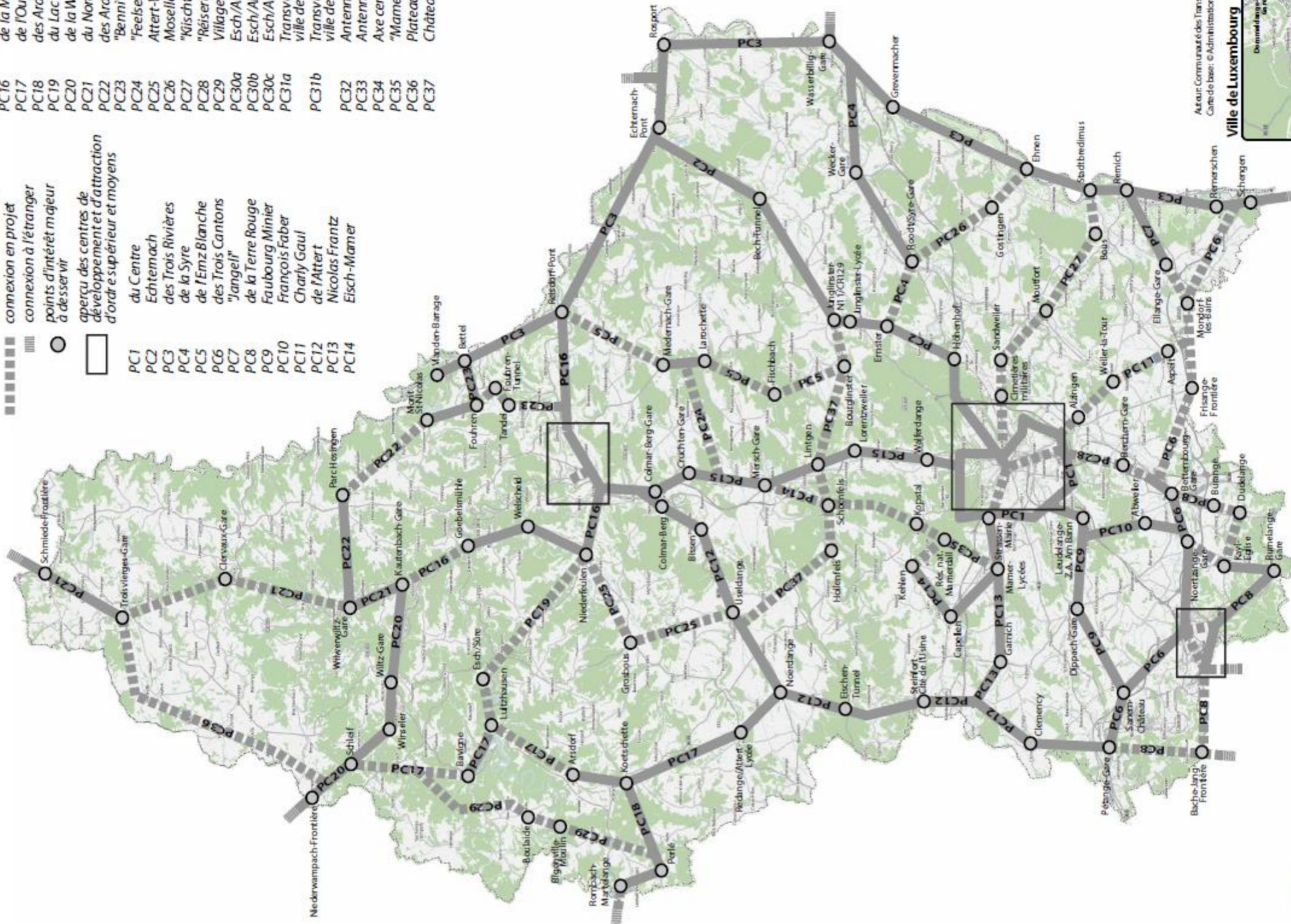
<p>La mise en place de la signalisation directionnelle des pistes cyclables est à charge de l'Etat.</p>	<p>Hormis que pour les raisons évoquées à l'endroit de l'article 2, le Conseil d'Etat demande qu'à l'alinéa 3 de l'article 6 (nouveau selon le Conseil d'Etat) les termes „pistes cyclables“ soient remplacés, 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.</p> <p>Qu'en est-il par ailleurs 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? Le simple fait d'évoquer le souci d'éviter des redondances avec le Code de la route (cf. commentaire des articles) ne permet pas d'y répondre de manière satisfaisante. Le Conseil d'Etat renvoie à cet effet à son avis du 30 avril 2013 relatif au projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 (doc. parl. n° 65173)</p>	<p>La mise en place, <u>la pose et l'entretien</u> de la signalisation directionnelle des <u>pistes-itinéraires cyclables du réseau national</u> est-son à charge de l'Etat. <u>A l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation des cyclistes sur le réseau cyclable national seront mise en place, posés et entretenus par l'Etat</u></p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>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.</p>	<p>Pour ce qui est enfin de l'alinéa 4 de l'article 6 (nouveau selon le Conseil d'Etat), il reprend textuellement les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 7 de la loi de 1999. Compte tenu des difficultés soulevées en relation avec l'emploi non conforme de la notion de pistes cyclables, le Conseil d'Etat suggère de reformuler comme suit le texte en question:</p> <p>„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.“</p>	<p><u>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.</u></p>	<p>Intégration des précisions demandées par le Conseil d'Etat</p>

<p>Art. 7. 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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Ad Article 7. le point 2 de l'alinéa 1er du nouvel article 7 (selon le Conseil d'Etat) 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 échet par conséquent de faire abstraction de ce point 2.</p> <p>Les points 3 et 4 du même alinéa sont rédigés dans une approche particulièrement subjective alors que tout critère pour mesurer la cohérence du réseau national où l'importance des points d'intérêt à desservir fait défaut. Le Conseil d'Etat 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</p>	<p><u>Art. 7. (1) Les liaisons et raccordements au réseau national créés par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, à condition qu'ils se soient conformés dans la mesure où ils répondent aux conditions suivantes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>conformité avec les dispositions de l'article 3 ; et cohérent avec le réseau national cyclable.</u> 2. <u>de leur cohérence au niveau renforcement de la cohérence du réseau-réseau cyclable national ;</u> 3. <u>desserte des de points d'intérêt communaux. à desservir</u> 	<p>Nous insistons sur la cohérence au niveau du réseau national afin d'éviter des doubles emplois entre le réseau national cyclable et le réseau local.</p> <p>Afin de garantir le succès des liaisons et raccords, il est important de relier les points d'intérêt communaux tels que définis à l'article 2.</p> <p>Suite à cette définition, l'approche des critères de subventionnement n'est plus subjective.</p>
---	--	--	---

<p>Les subventions sont plafonnées à trente pour cents 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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. Aussi le Conseil d'Etat doit-il s'opposer formellement au maintien de l'alinéa prévoyant l'institution d'un comité interministériel.</p> <p>Au regard des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat préconise la rédaction suivante pour le nouvel article 7:</p> <p>„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.</p> <p>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.</p> <p>Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser [30 pour cent] du coût de l'investissement effectué par la commune.</p> <p>Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'Etat.“</p>	<p><u>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.</u></p> <p><u>Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser [30 pour cent] du coût de l'investissement effectué par la commune.</u></p> <p><u>Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'Etat.</u></p>	<p>Pas de commentaires</p>
--	---	--	----------------------------

- PC15 de l'Alzette
- PC16 de la Moyenne-Sûre
- PC17 de l'Ouest
- PC18 des Ardoisières
- PC19 du Lac de la Haute-Sûre
- PC20 de la Wiltz
- PC21 du Nord
- PC22 des Ardennes
- PC23 "Benni"
- PC24 "Feelser Jangeli"
- PC25 Attert-Wark
- PC26 Moselle-Syre
- PC27 "Kischendall"
- PC28 "Rëiser bann"
- PC29 Villages de la Haute-Sûre
- PC30a Esch/Alzette centre
- PC30b Esch/Alzette nord
- PC30c Esch/Alzette-Gare-Bourgaart
- PC31a Transversale est-ouest
- PC31b ville de Luxembourg
- PC31c Transversale nord-sud
- PC31d ville de Luxembourg
- PC32 Antenne de Warken
- PC33 Antenne de Erpeldange/Sûre
- PC34 Axe central Nordstad
- PC35 "Mamerdall"
- PC36 Plateau de l'Oesling
- PC37 Châteaux du Gutland

- connexion en service
- ▬ connexion en projet
- ▬▬▬ connexion à l'étranger
- points d'intérêt majeur à desservir
- aperçu des centres de développement et d'attraction d'ordre supérieur et moyens
- PC1 du Centre
- PC2 Echternach
- PC3 des Trois Rivières
- PC4 de la Syre
- PC5 de l'Emz Blanche
- PC6 des Trois Cantons
- PC7 "Jangeli"
- PC8 de la Terre Rouge
- PC9 Faubourg Minier
- PC10 François Faber
- PC11 Charly Gaul
- PC12 de l'Attert
- PC13 Nicolas Franz
- PC14 Esch-Mamer



Auteur: Communauté des Transports, mai 2014
Carte de base: © Administration du Cadastre et de la Topographie

6600/01 Projet de règlement grand-ducal initial	Avis conseil d'Etat	Amendements gouvernementaux	Commentaire TP
<p>Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce</p>	<p>Le Conseil d'Etat entend d'abord renvoyer à ses observations critiques concernant l'intitulé de la loi de base qui sont reprises dans son avis précité de ce jour. Pour le surplus, il y a lieu de mentionner correctement l'intitulé de la loi en projet par l'évocation du libellé complet de celle-ci. Au regard de son observation formulée dans le cadre des considérations générales qui précèdent, le Conseil d'Etat estime qu'il n'est pas exact d'évoquer dans l'intitulé l'exécution de la loi de base, du moment que les dispositions réglementaires en projet sont apparemment censées s'appliquer uniquement aux infrastructures cyclables mises en place et gérées par l'Etat.</p>	<p>Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal</p>	<p>Afin d'éviter toute confusion avec la définition du terme « piste cyclable » du Code de la Route, il est proposé de modifier l'intitulé du projet. Le terme « réseau routier cyclable » semble être trop associé aux initiatives récentes au Danemark et en Allemagne désignant des pistes cyclables à haute capacité (« Fahrradstraße »).</p> <p>Les dispositions réglementaires en projet ne s'appliquent pas uniquement aux infrastructures cyclables mises en place et gérées par l'Etat mais aussi aux liaisons et raccordements vers le réseau communal.</p>
<p>Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,</p> <p>Vu la loi du relative 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 ;</p>	<p>Le visa relatif à la mention de la loi en projet doit être adapté conformément au libellé finalement retenu pour son intitulé.</p>	<p>Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,</p> <p>Vu la loi du relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal. 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 ;</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;</p> <p>Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;</p>	<p>Un texte de même valeur normative ne peut pas servir de fondement légal à un autre règlement grand-ducal. Aussi convient-il de supprimer le visa relatif à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.</p>	<p>Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>Vu l'avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;</p>	<p>Le visa concernant la consultation des chambres professionnelles doit être adapté en fonction des avis effectivement parvenus au Gouvernement au moment où le projet de règlement grand-ducal sera soumis à la signature grand-ducale.</p>	<p>Vu l'avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;</p>	<p>pas de commentaires</p>

<p>Notre Conseil d'Etat entendu;</p> <p>Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil;</p>	<p>Pas de commentaires</p>	<p>Notre Conseil d'Etat entendu;</p> <p>Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Art. 1er. Les voies publiques du réseau national de pistes cyclables dénommé ci-après « le réseau national », longent la voirie de l'Etat ou suivent un tracé indépendant de celle-ci.</p>	<p>L'alinéa 1er de l'article sous examen est à adapter en fonction du choix à faire par les auteurs du règlement grand-ducal en projet entre la limitation du champ d'application de celui-ci au réseau national d'itinéraires cyclables et l'extension de ce champ d'application aux infrastructures cyclables mises en place par les communes.</p> <p>Tout en renvoyant à la composition du réseau national telle que déterminée à l'article 2, le Conseil d'Etat estime qu'il ne suffit pas de voir uniquement l'élément « pistes cyclables » du réseau national, alors que ce dernier comporte de toute évidence encore d'autres types de voies publiques.</p>	<p>Art. 1er. Les voies publiques du réseau <u>cyclable</u> national de pistes cyclables dénommé ci-après « le réseau national » <u>et les liaisons et raccordements dénommés ci-après « le réseau communal »</u>, longent la voirie de l'Etat ou suivent un tracé indépendant de celle-ci.</p>	<p>Les dispositions réglementaires en projet ne s'appliquent pas uniquement aux infrastructures cyclables mises en place et gérées par l'Etat mais aussi aux liaisons et raccordements vers le réseau communal.</p>
<p>Lorsqu'à l'extérieur d'une agglomération elles longent la voirie de l'Etat, elles doivent être nettement séparées de celle-ci par une zone de protection ou par une autre séparation matérielle à l'exception des chemins repris à moins de 500 véhicules par direction et par jour.</p>	<p>A l'alinéa 2, il convient d'écrire, à l'instar du libellé de l'article 3, qu'il s'agit de chemins repris « dont la charge journalière est inférieure à 500 véhicules par direction ». Le Conseil d'Etat se demande encore si ce plafond a trait uniquement aux véhicules à moteur empruntant le chemin repris en question ou s'il faut y inclure aussi les vélos.</p>	<p>Lorsqu'à l'extérieur d'une agglomération elles-le <u>réseau national et communal longent</u> la voirie de l'Etat, elles-il doit<u>doivent</u> être nettement séparées de celle-ci par une zone de protection ou par une autre séparation matérielle à l'exception des chemins repris <u>dont la charge journalière est inférieure à moins de 500 véhicules automoteurs par direction-et par jour.</u></p>	<p>Dans le contexte de l'alinéa 2 fortement axé sur la sécurité des cyclistes, il est clair que la proposition de texte se réfère aux véhicules automoteurs</p>
<p>Si la visibilité le permet, le réseau national peut être signalé sur des chemins repris sans séparation matérielle, sous condition que la charge de trafic journalière de ces chemins soit inférieure à 500 véhicules par direction.</p>	<p>idem</p>	<p>Si la visibilité le permet, le réseau national <u>et communal</u> peut être signalé sur des chemins repris <u>dont la charge journalière est inférieure à 500 véhicules automoteurs par direction</u> sans séparation matérielle, sous condition que la charge de trafic journalière de ces chemins soit inférieure à 500 véhicules par direction.</p>	<p>idem</p>






<p>Art. 2. Le réseau national se compose des catégories de voies publiques suivantes:</p> <p>(1) les pistes et voies cyclables obligatoires, indiquées par le signal D,4;</p> <p>(2) les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, indiqués respectivement par les signaux D,5a et D,5b;</p> <p>(3) les chemins forestiers ou ruraux munis du signal C,2, complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté / frei»;</p> <p>(4) les chemins vicinaux, ou les chemins repris à moins de 500 véhicules par jour et direction;</p> <p>(5) les voies suggestives sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations.</p> <p>Les parties du réseau national reprises sous (3), (4) et (5) ne sont pas indiquées par des signaux à effet obligatoire.</p>	<p>Le recours à des chiffres arabes placés entre parenthèses est réservé à la subdivision d'un article en paragraphes. Dans une énumération du genre de l'article sous examen, il y a lieu d'utiliser des chiffres arabes ou des lettres suivis d'une parenthèse fermante.</p> <p>Au point 4), il est préférable de parler des chemins communaux. Par ailleurs, l'observation faite à l'endroit de l'alinéa 2 de l'article 1er vaut également dans ce contexte.</p> <p>Dans la mesure où la signalisation obligatoire est indiquée sous les points 1) et 2) de l'alinéa 1er, l'alinéa 2 devient superfétatoire et doit être supprimé.</p>	<p>Art. 2. Le réseau national se compose des catégories de voies publiques suivantes:</p> <p>(1) les pistes et voies cyclables obligatoires, indiquées par le signal D,4;</p> <p>(2) les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, indiqués respectivement par les signaux D,5a et D,5b;</p> <p>(3) les chemins forestiers ou ruraux munis du signal C,2, complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté / frei»;</p> <p>(4) les chemins vicinaux communaux, ou les chemins repris à moins de 500 véhicules par jour et direction;</p> <p>(5) les voies suggestives sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations.</p> <p>Les parties du réseau national reprises sous (3), (4) et (5) ne sont pas indiquées par des signaux à effet obligatoire.</p>	<p>pas de commentaires</p>
<p>Art. 3. Le soubassement est réalisé de manière à ce qu'il résiste aux sollicitations du co-utilisateur, présentant le poids en charge le plus élevé. L'emploi de matériaux, issus des hauts-fourneaux, n'est pas autorisé pour la réalisation du soubassement.</p>	<p>Sans observations</p>	<p>Art. 3. Le soubassement est réalisé de manière à ce qu'il résiste aux sollicitations du co-utilisateur, présentant le poids en charge le plus élevé. L'emploi de matériaux, issus des hauts-fourneaux, n'est pas autorisé pour la réalisation du soubassement.</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Art. 4. La couche de roulement est réalisée de manière à se présenter sous forme de plate-forme unie exempte de tous matériaux pointus, pouvant affecter les pneumatiques des cycles au-delà d'une usure normale.</p> <p>Selon la nature des terrains traversés, la structure de la couche de roulement sur base d'un liant hydraulique, hydrocarboné ou végétal biodégradable peut être étanche ou perméable. Toutefois, sur les sections d'une pente comportant un degré de déclivité supérieur à 4% le recours à une couche de roulement perméable n'est pas autorisé.</p>	<p>L'article sous examen ne donne pas lieu à critique quant au fond.</p> <p>En ce qui concerne la deuxième phrase de l'alinéa 2, il y aurait cependant lieu d'écrire « ... sur les sections qui comportent une pente d'un degré de déclivité ... ».</p>	<p>Art. 4. La couche de roulement est réalisée de manière à se présenter sous forme de plate-forme unie exempte de tous matériaux pointus, pouvant affecter les pneumatiques des cycles au-delà d'une usure normale.</p> <p><u>La couche de roulement est constituée par un revêtement sur base d'un liant hydrocarboné ou hydraulique.</u></p> <p>Selon la nature des terrains traversés, la structure de la couche de roulement sur base d'un liant hydraulique, hydrocarboné ou végétal biodégradable peut être étanche ou perméable. Toutefois, sur les sections d'une pente comportant un degré de déclivité supérieur à 4% le recours à une couche de roulement perméable n'est pas autorisé.</p>	<p>Le détail de la structure de roulement sera défini dans une note ministérielle. Par voie de conséquence, il est proposé de traiter les dispositions techniques de la couche de roulement de façon sommaire dans le projet de règlement afférant.</p>

<p>Art. 5. Pour la réalisation des futures pistes du réseau national, les gabarits minimaux suivants sont à respecter :</p>	<p>Dans la ligne de la présentation rédactionnelle des autres dispositions du règlement grand-ducal en projet, il y a lieu d'écrire dans la phrase introductive « ... sont respectés: ».</p>	<p>Art. 5. Pour la réalisation des futures pistes itinéraires cyclables du réseau national <u>ainsi que les liaisons et raccordements subsidiés par l'Etat</u>, les gabarits minimaux suivants sont à respecter <u>respectés</u> :</p>	<p>Pas de commentaires</p>																																																																				
<p>a. La largeur minimale de l'assise selon la création d'une classification HA (à l'extérieur des agglomérations) et IA (à l'intérieur des agglomérations):</p> <table border="1" data-bbox="172 590 762 926"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégorie de voie</th> <th colspan="2">Voie bidirectionnelle</th> <th colspan="2">Voie unidirectionnelle</th> </tr> <tr> <th>HA</th> <th>IA</th> <th>HA</th> <th>IA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,60 m</td> <td>1,60 m</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>2,50 m</td> <td>3,00 m</td> <td>1,60 m</td> <td>2,00 m</td> </tr> <tr> <td>(3)</td> <td>3,50 m</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(4)</td> <td>3,50 m</td> <td>3,50 m</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(5)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)</td> </tr> </tbody> </table>	Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle		HA	IA	HA	IA	(1)	2,50 m	2,50 m	1,60 m	1,60 m	(2)	2,50 m	3,00 m	1,60 m	2,00 m	(3)	3,50 m	-	-	-	(4)	3,50 m	3,50 m	-	-	(5)	-	-	-	1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)	<p>Si les auteurs entendent faire usage de phrases entières dans l'énumération qui suit, cette syntaxe doit s'appliquer également à la phrase introductive du point a).</p> <p>Dans la ligne de l'observation faite à l'endroit de la phrase introductive, le Conseil d'Etat propose de concevoir le libellé des exigences reprises au point c) sans recourir au verbe « devoir », mais en écrivant « comportent » ou « comporte », à l'alinéa 1er, voire « est située » et « restent dégagés », aux alinéas 3 et 4.</p> <p>Le Conseil d'Etat estime encore que les infrastructures cyclables qui longent une chaussée, qu'elles y soient intégrées sous forme de voies cyclables ou qu'elles longent la chaussée sur une assiette distincte, ne doivent – pour des raisons évidentes de sécurité – être ouvertes à la circulation des cyclistes que dans le sens de la circulation automobile du moment qu'elles sont unidirectionnelles. Cette règle est à prévoir dans le contexte du règlement en projet et la signalisation verticale et le marquage doivent en tenir compte.</p>	<p>a. La largeur minimale de l'assise <u>la couche de roulement</u> selon la création d'une classification HA (à l'extérieur des agglomérations) et IA (à l'intérieur des agglomérations) <u>comporte les dimensions suivantes</u>:</p> <table border="1" data-bbox="1409 590 2000 926"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégorie de voie</th> <th colspan="2">Voie bidirectionnelle</th> <th colspan="2">Voie unidirectionnelle</th> </tr> <tr> <th>HA</th> <th>IA</th> <th>HA</th> <th>IA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,60 m</td> <td>1,60 m</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>2,50 m</td> <td>3,00 m</td> <td>1,60 m</td> <td>2,00 m</td> </tr> <tr> <td>(3)</td> <td>3,50 m</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(4)</td> <td>3,50 m</td> <td>3,50 m</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(5)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)</td> </tr> </tbody> </table>	Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle		HA	IA	HA	IA	(1)	2,50 m	2,50 m	1,60 m	1,60 m	(2)	2,50 m	3,00 m	1,60 m	2,00 m	(3)	3,50 m	-	-	-	(4)	3,50 m	3,50 m	-	-	(5)	-	-	-	1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)	<p>Etant donné que le Conseil d'Etat a exprimé ses réserves de prévoir des gabarits minima pour le réseau cyclable communal alors que les subsides ne portent que sur des liaisons et raccordement, il est proposé de fixer des gabarits minima pour le réseau national et les intersections communales subsidiés.</p> <p>Par voie de conséquence, il est proposé de prévoir les mêmes gabarits minimaux que pour le réseau national.</p>
Catégorie de voie		Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle																																																																			
	HA	IA	HA	IA																																																																			
(1)	2,50 m	2,50 m	1,60 m	1,60 m																																																																			
(2)	2,50 m	3,00 m	1,60 m	2,00 m																																																																			
(3)	3,50 m	-	-	-																																																																			
(4)	3,50 m	3,50 m	-	-																																																																			
(5)	-	-	-	1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)																																																																			
Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle																																																																				
	HA	IA	HA	IA																																																																			
(1)	2,50 m	2,50 m	1,60 m	1,60 m																																																																			
(2)	2,50 m	3,00 m	1,60 m	2,00 m																																																																			
(3)	3,50 m	-	-	-																																																																			
(4)	3,50 m	3,50 m	-	-																																																																			
(5)	-	-	-	1,25 m (4,00 m pour la bande de circulation unidirectionnelle entière)																																																																			
<p>Pour les pistes cyclables communales de catégorie (1) et (2), les gabarits minimaux suivants sont recommandés :</p> <table border="1" data-bbox="172 1346 762 1482"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégorie de voie</th> <th colspan="2">Voie bidirectionnelle</th> <th colspan="2">Voie unidirectionnelle</th> </tr> <tr> <th>HA</th> <th>IA</th> <th>HA</th> <th>IA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,20 m</td> <td>1,20 m</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,50 m</td> <td>1,50 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les gabarits minimaux des catégories (3), (4) et (5) sont identiques aux prescriptions relatives au réseau national.</p>	Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle		HA	IA	HA	IA	(1)	2,50 m	2,50 m	1,20 m	1,20 m	(2)	2,50 m	2,50 m	1,50 m	1,50 m	<p>Sans observations</p>	<p>Pour les pistes cyclables communales de catégorie (1) et (2), les gabarits minimaux suivants sont recommandés :</p> <table border="1" data-bbox="1409 1346 2000 1482"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégorie de voie</th> <th colspan="2">Voie bidirectionnelle</th> <th colspan="2">Voie unidirectionnelle</th> </tr> <tr> <th>HA</th> <th>IA</th> <th>HA</th> <th>IA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,20 m</td> <td>1,20 m</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>2,50 m</td> <td>2,50 m</td> <td>1,50 m</td> <td>1,50 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les gabarits minimaux des catégories (3), (4) et (5) sont identiques aux prescriptions relatives au réseau national.</p>	Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle		HA	IA	HA	IA	(1)	2,50 m	2,50 m	1,20 m	1,20 m	(2)	2,50 m	2,50 m	1,50 m	1,50 m	<p>Pas de commentaires</p>																														
Catégorie de voie		Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle																																																																			
	HA	IA	HA	IA																																																																			
(1)	2,50 m	2,50 m	1,20 m	1,20 m																																																																			
(2)	2,50 m	2,50 m	1,50 m	1,50 m																																																																			
Catégorie de voie	Voie bidirectionnelle		Voie unidirectionnelle																																																																				
	HA	IA	HA	IA																																																																			
(1)	2,50 m	2,50 m	1,20 m	1,20 m																																																																			
(2)	2,50 m	2,50 m	1,50 m	1,50 m																																																																			
<p>Pour le réseau national et communal de pistes cyclables, il peut être dérogé, dans des cas exceptionnels dûment motivés, aux gabarits minimaux définis pour la catégorie de voie (1) et (2) voie bidirectionnelle HA. Toutefois, en aucun cas, les gabarits peuvent être inférieurs à 2,00 m.</p>	<p>Sans observations</p>	<p>Pour le réseau national et communal de pistes cyclables, il peut être dérogé, dans des cas exceptionnels dûment motivés, aux gabarits minimaux définis pour la catégorie de voie (1) et (2) voie bidirectionnelle HA. Toutefois, en aucun cas, les gabarits peuvent être inférieurs à 2,00 m.</p>	<p>Pas de commentaires</p>																																																																				

<p>a. La hauteur libre minimale est de 2,50 m pour les voies publiques des catégories (1) et (2) et de 4,50 m pour les voies publiques des catégories (3), (4) et (5).</p>		<p>b. La hauteur libre minimale est de 2,50 m pour les voies publiques des catégories (1) et (2) et de 4,50 m pour les voies publiques des catégories (3), (4) et (5).</p>	
<p>c. L'assise d'une piste cyclable ou d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons en site propre doit comporter des deux côtés un accotement d'une largeur minimale de 0,50 m. Sans préjudice des dispositions des articles 1er et 7, l'assise d'une piste cyclable ou d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, longeant une chaussée, doit comporter du côté de la chaussée, soit une zone de protection d'une largeur minimale de 0,50 m, soit une surélévation d'une hauteur minimale de 0,10 m en section courante, soit une autre séparation matérielle. L'accotement doit comporter une largeur minimale de 0,50 m.</p>	<p>Sans observations</p>	<p>c. L'assise d'un itinéraire cyclable de catégorie (1) ou (2) doit comporter des deux côtés un accotement d'une largeur minimale de 0,50 m. Sans préjudice des dispositions des articles 1er et 7, l'assise d'un itinéraire cyclable de catégorie (1) ou (2), longeant une chaussée, doit comporter du côté de la chaussée, soit une zone de protection d'une largeur minimale de 0,50 m, soit une surélévation d'une hauteur minimale de 0,10 m en section courante, soit une autre séparation matérielle. L'accotement doit comporter une largeur minimale de 0,50 m.</p>	<p>Suppression de la disposition sur les accotements (répétition de l'article 5) et uniformisation des types d'itinéraires cyclables suivant l'article 5.</p>
<p>Les dispositions de l'alinéa qui précède sont facultatives à l'intérieur d'une agglomération.</p> <p>Pour un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, la partie réservée aux cyclistes doit être située du côté de la chaussée.</p> <p>Les accotements doivent rester dégagés de tout obstacle vertical en dehors des signaux routiers.</p>	<p>Sans observations</p>	<p>Les dispositions de l'alinéa qui précède sont facultatives à l'intérieur d'une agglomération.</p> <p>Pour un chemin obligatoire pour cyclistes et un itinéraire cyclable de la catégorie (2), la partie réservée aux cyclistes doit être située du côté de la chaussée.</p> <p>Les accotements doivent rester dégagés de tout obstacle vertical <u>et de végétation herbacée</u> en dehors des signaux routiers.</p>	<p>uniformisation des types d'itinéraires cyclables suivant l'article 5 et ouverture pour le fauchage tardif.</p>
<p>Art. 6. Les signaux routiers doivent être réalisés et mis en place de manière à ne constituer aucun risque pour les usagers.</p>	<p>A l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat recommande de s'aligner au libellé de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 en disposant que « Les signaux routiers destinés aux infrastructures cyclables sont conçus et posés de manière ... ».</p>	<p>Art. 6. Les signaux routiers <u>destinés aux infrastructures cyclables sont conçus et posés de manière doivent être réalisés et mis en place de manière</u> à ne constituer aucun risque pour les usagers.</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Les endroits de transition entre les différentes catégories de voies publiques sont indiqués aux usagers par une signalisation et un marquage routier appropriés. Il en est de même du marquage indiquant la traversée à niveau d'une chaussée.</p>	<p>L'alinéa 2 ne comporte aucune valeur normative puisqu'il ne fait que renvoyer de façon imprécise aux règles généralement applicables de l'arrêté grand-ducal précité. Le Conseil d'Etat en demande la suppression.</p>	<p>Les endroits de transition entre les différentes catégories de voies publiques sont indiqués aux usagers par une signalisation et un marquage routier appropriés. Il en est de même du marquage indiquant la traversée à niveau d'une chaussée.</p>	

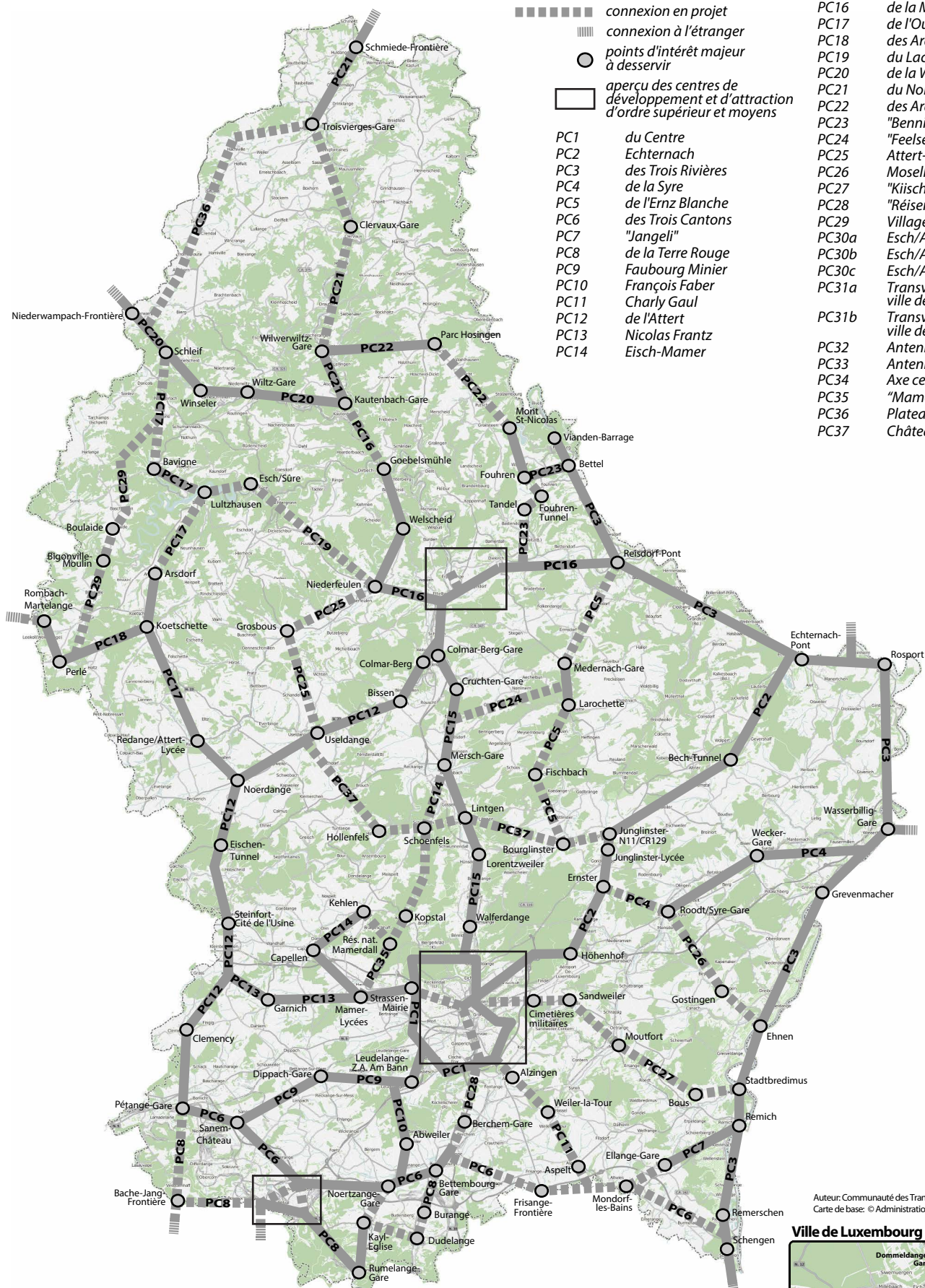
<p>Aux extrémités des voies publiques des catégories (1) et (2), ainsi qu'à leurs intersections avec des chemins forestiers, ruraux et vicinaux, des poteaux rabattables verticaux ou des barrières amovibles peuvent être mis en place pour empêcher l'accès des véhicules non autorisés à y circuler. Les poteaux et les barrières amovibles doivent comporter des bandes réfléchissantes de couleur rouge et blanche en alternance. Les poteaux sont à pré-signaliser par un marquage au sol axial d'au moins 4 mètres par direction d'approche.</p>	<p>Dans la deuxième phrase de l'alinéa 3 (2 selon le Conseil d'Etat), il y a lieu d'écrire pour les raisons évoquées à l'endroit de l'article 5 « comportent » au lieu de « doivent comporter ». Dans la troisième phrase, il faut éviter le recours au terme « pré-signaliser », inconnu des dictionnaires, en écrivant: « Les poteaux sont signalés à leur approche par ... d'au moins 4 mètres dans chaque direction ».</p>	<p>Aux extrémités des voies publiques des catégories (1) et (2), ainsi qu'à leurs intersections avec des chemins forestiers, ruraux et vicinaux, des poteaux rabattables verticaux ou des barrières amovibles peuvent être mis en place pour empêcher l'accès des véhicules non autorisés à y circuler. Les poteaux et les barrières amovibles doivent comporter <u>comportent</u> des bandes réfléchissantes de couleur rouge et blanche en alternance. Les poteaux sont à pré-signaliser <u>signalés à leur approche</u> par un marquage au sol axial d'au moins 4 mètres par direction d'approche <u>dans chaque direction</u>.</p>	<p>Pas de commentaires</p>
<p>Art. 7. Le long des voies publiques visées à l'article 2, les clôtures d'enclos sous forme de fils de fer barbelés sont interdites, à moins qu'elles ne soient aménagées en retrait d'une clôture constituée d'au moins cinq fils de fer lisses ou de fils de fer maillés, et à condition qu'elles ne comportent pas plus de trois rangées de fils barbelés, qui sont distantes d'au moins 0,25 m de la clôture de fils lisses ou de fils maillés et qui ne dépassent, ni vers le haut ni vers le bas, la limite des fils extérieurs de ladite clôture.</p>	<p>Sans observations</p>	<p>Art. 7. Le long des voies publiques visées à l'article 2, les clôtures d'enclos sous forme de fils de fer barbelés sont interdites, à moins qu'elles ne soient aménagées en retrait d'une clôture constituée d'au moins cinq fils de fer lisses ou de fils de fer maillés, et à condition qu'elles ne comportent pas plus de trois rangées de fils barbelés, qui sont distantes d'au moins 0,25 m de la clôture de fils lisses ou de fils maillés et qui ne dépassent, ni vers le haut ni vers le bas, la limite des fils extérieurs de ladite clôture.</p> <p><u>La pointe des poteaux de clôture ne doivent pas présenter de côté tranchant</u></p>	<p>Le risque de blessure par des poteaux de clôture a été pris en compte par le nouveau texte.</p>
<p>Lorsqu'une chaussée est longée par une piste cyclable ou un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons et qu'elle est équipée du côté de l'infrastructure cyclable d'un dispositif de retenue, celui-ci doit se trouver entre la chaussée et l'infrastructure cyclable. Les dispositifs de retenue ainsi que tout équipement ou mobilier routiers situés à moins de 5 m de l'infrastructure cyclable doivent être aménagés de façon à ne pas constituer des risques pour les usagers qui y circulent.</p>	<p>Il est difficile au Conseil d'Etat de comprendre la signification de l'expression « dispositif de retenue » utilisée par ailleurs dans l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 pour désigner des systèmes techniques permettant d'attacher des enfants en bas âge dans les véhicules à moteur, lorsque leur taille ne leur permet pas encore de mettre la ceinture de sécurité.</p> <p>Pour éviter toute méprise en matière de terminologie employée dans le cadre de la législation routière, le Conseil d'Etat invite les auteurs à remplacer l'expression en question. Par ailleurs, il échet, pour les raisons déjà évoquées, d'écrire dans la dernière phrase « sont aménagés » au lieu de « doivent être aménagés ».</p>	<p>Lorsqu'une chaussée est longée par une piste cyclable ou un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons et qu'elle est équipée du côté de l'infrastructure cyclable d'une dispositif de retenue <u>glissière de sécurité</u>, celle-ci doit se trouver entre la chaussée et l'infrastructure cyclable. Les dispositifs de retenue <u>glissières</u> ainsi que tout équipement ou mobilier routiers situés à moins de 5 m de l'infrastructure cyclable doivent être <u>sont</u> aménagés de façon à ne pas constituer des risques pour les usagers qui y circulent.</p> <p><u>Des ouvrages de franchissement dénivelés sont réalisés pour sécuriser les cyclistes sur les intersections suivantes :</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. niveau de visibilité</u> inférieur à 200m <u>2. densité du trafic</u> supérieure à 5000 véhicules par jour ; <u>3. vitesse maximale autorisée</u> supérieur à 50 km/h. 	<p>Les critères recommandant des ouvrages de franchissement sont intégrés dans le Règlement grand-ducal au lieu de l'article 2 de la loi sur le réseau cyclable national (cf avis Conseil d'Etat).</p>

	Article 8 (nouveau selon le Conseil d'Etat) Conformément à son observation formulée dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose d'insérer un article qui prévoit l'abrogation du règlement grand-ducal précité du 1er août 2011.	<u>Art. 8. Le règlement grand-ducal du 1er août 2001 portant création d'un réseau national de pistes cyclables est abrogé</u>	Pas de commentaires
Art. 9. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes Moyennes et du Tourisme, Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement Rural et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement, qui sera publié au Mémorial.	Sans observation.	Art. 9. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes Moyennes et du Tourisme, Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement Rural et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement, qui sera publié au Mémorial.	Pas de commentaires

-  connexion en service
-  connexion en projet
-  connexion à l'étranger
-  points d'intérêt majeur à desservir
-  aperçu des centres de développement et d'attraction d'ordre supérieur et moyens

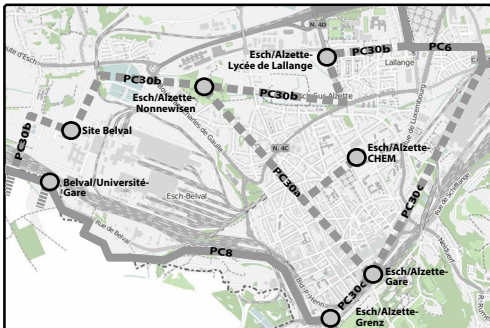
- PC15 de l'Alzette
- PC16 de la Moyenne-Sûre
- PC17 de l'Ouest
- PC18 des Ardoisières
- PC19 du Lac de la Haute-Sûre
- PC20 de la Wiltz
- PC21 du Nord
- PC22 des Ardennes
- PC23 "Benni"
- PC24 "Feelser Jangeli"
- PC25 Attert-Wark
- PC26 Moselle-Syre
- PC27 "Kiischtendall"
- PC28 "Réiserbann"
- PC29 Villages de la Haute-Sûre
- PC30a Esch/Alzette centre
- PC30b Esch/Alzette nord
- PC30c Esch/Alzette-Gare-Bourgaart
- PC31a Transversale est-ouest ville de Luxembourg
- PC31b Transversale nord-sud ville de Luxembourg
- PC32 Antenne de Warken
- PC33 Antenne de Erpeldange/Sûre
- PC34 Axe central Nordstad
- PC35 "Mamerdall"
- PC36 Plateau de l'Oesling
- PC37 Châteaux du Gutland

- PC1 du Centre
- PC2 Echternach
- PC3 des Trois Rivières
- PC4 de la Syre
- PC5 de l'Ernz Blanche
- PC6 des Trois Cantons
- PC7 "Jangeli"
- PC8 de la Terre Rouge
- PC9 Faubourg Minier
- PC10 François Faber
- PC11 Charly Gaul
- PC12 de l'Attert
- PC13 Nicolas Frantz
- PC14 Eisch-Mamer

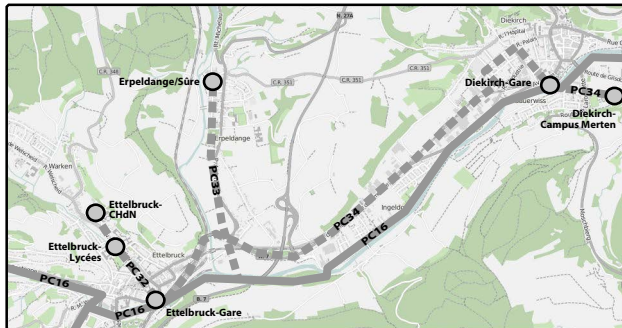


Auteur: Communauté des Transports, mai 2014
 Carte de base: © Administration du Cadastre et de la Topographie

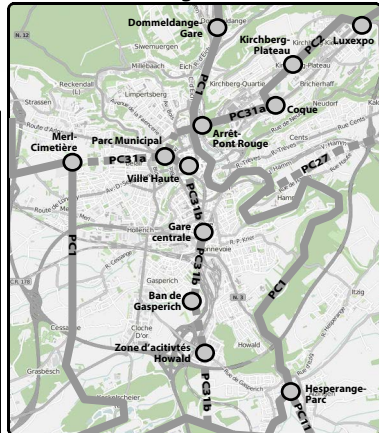
Esch/Alzette



Nordstad



Ville de Luxembourg





D,4

Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire

Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal



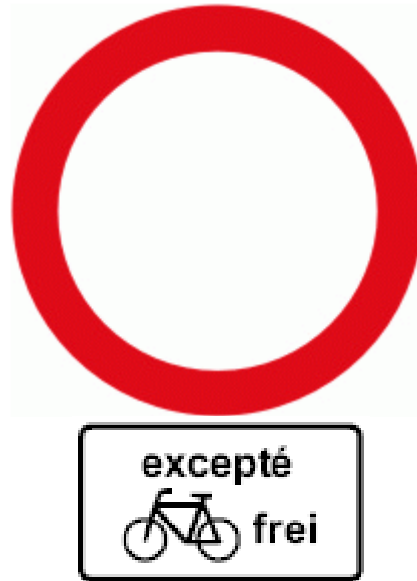
D,5a



D5,b

Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons

Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal



C,2

Circulation interdite dans les deux sens,
sauf pour cycles

Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal

Chemins Repris



Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal

Voie suggestive



Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal



Surélévation
exemple « Copenhagen lane »

Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du ... relative au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal



Poteaux rabattables et barrières amovibles