

N° 6600²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Métiers (23.1.2014).....	1
2) Avis de la Chambre de Commerce (22.11.2013).....	2
3) Avis de la Chambre des Salariés (12.11.2013)	4

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(23.1.2014)

Par sa lettre du 23 septembre 2013, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique qui réforment le cadre légal et réglementaire concernant le réseau national de pistes cyclables et la promotion de la mobilité douce.

La nécessité de promouvoir la mobilité durable¹ est d'autant plus importante, suivant les auteurs de la présente réforme, que la voiture reste au Luxembourg le moyen de transport privilégié en milieu urbain, alors que le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les distances allant jusqu'à 3 km.

Afin de promouvoir la circulation en vélo et la mobilité douce, le projet de loi sous rubrique porte abrogation de la loi du 6 juillet 1999 qui avait mis en place le réseau national de pistes cyclables (ci-après: „loi de 1999“).

Suivant l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi sous avis, la loi de 1999 n'est pas adaptée car elle est principalement axée sur la sécurité des cyclistes, poursuivant essentiellement un objectif de promotion du vélo pour un usage à des fins sportives, touristiques ou écologiques.

Tout en reprenant certaines dispositions antérieures, et en particulier les tracés des pistes cyclables existantes, les principales avancées de la réforme portent, d'une part, sur une meilleure intégration des communes comme vecteurs de promotion du réseau national des pistes cyclables et de la mobilité douce et, d'autre part, sur la plus grande flexibilité accordée à la notion de piste cyclable.

Intégration des communes en tant que promoteurs de la mobilité douce

Le projet de loi sous avis prévoit une série de mesures à mettre en œuvre au niveau communal, dont la réalisation de „raccords“ entre pistes cyclables locales et nationales, la réalisation de „liaisons“ entre deux pistes nationales, la réalisation de pistes cyclables entre les différents points d'intérêts communaux, et l'aménagement de zones d'apaisement du trafic, qu'il s'agisse de zones de rencontre ou de zones résidentielles.

¹ Dans le cadre des objectifs d'Europe 2020, le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre non couverts par le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) de 20% par rapport aux niveaux de 2005.

Le projet mentionne par ailleurs que les „liaisons“ seront reconnues „d'utilité publique“, au même titre que les raccords. Ceux-ci pourront de surcroît être subventionnés par l'Etat, dans la limite de 30% du montant global du projet d'aménagement de la piste cyclable.

Assouplissement de la notion de „piste cyclable“

Afin de faciliter l'implémentation des pistes cyclables, le projet de loi sous rubrique en propose une définition élargie, en supprimant les deux restrictions trop contraignantes prévues par la loi de 1999, à savoir l'obligation d'un tracé séparé de la voirie de l'Etat et l'exclusivité d'utilisation de la piste à la circulation de cycles.

Dans le même ordre d'idées, le projet de loi sous avis supprime les dispositions spécifiques de la loi de 1999 afin de régler le réseau national des pistes cyclables comme des chemins repris de la voirie normale.

Le projet de loi sous avis reprend les 23 pistes cyclables prévues dans la loi de 1999, dont un tiers reste encore à être construit, soit 350 kms, et prévoit 5 nouvelles connexions.

Le réseau national des pistes cyclables fait l'objet d'un plan annexé au présent projet de loi, et il est précisé que la longueur d'une piste cyclable entre deux points d'intérêt majeur par rapport à la voirie normale de l'Etat ne doit pas dépasser de plus de 20% la longueur de la voirie afin que l'utilisation du vélo reste concurrentielle à celle de la voiture.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis détermine les modalités et caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes cyclables du réseau national et des infrastructures communales pour la mobilité douce. Il a été pris conformément au projet d'article 3 du projet de loi sous rubrique et permet tant de diversifier les pistes cyclables que d'augmenter la flexibilité du réseau national, sans pour autant réduire la sécurité et le confort des usagers.

Si la Chambre des Métiers accueille favorablement le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, elle regrette que le développement du réseau national des pistes cyclables vise surtout des itinéraires en milieu rural et elle considère que plus d'efforts devraient être prévus au niveau étatique pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo des citoyens dans leur vie quotidienne, et particulièrement pour les trajets domicile-lieu de travail.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers marque son accord avec le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Luxembourg, le 23 janvier 2014

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(22.11.2013)

Le projet de loi, relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce, ainsi que le projet de règlement sous avis ont pour objectif de créer un cadre légal réglementaire favorisant davantage la mobilité douce dans les trajets quotidiens. Le projet de loi abroge par ailleurs la loi du 6 juillet 1999² portant création d'un réseau national de pistes cyclables. D'après ses auteurs, le projet de loi sous avis constitue un changement de paradigme qui consiste notamment à passer de l'approche du vélo „moyen de divertissement“ à l'approche plus utilitaire du vélo „moyen de transport“. Le projet de règlement grand-ducal, quant à lui, couvre les changements au niveau des modalités et caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes cyclables du réseau national afférent.

² Mémorial A n° 97 du 22 juillet 1999 – p. 1886

En dépit d'un territoire exigu et assez faiblement peuplé, le Luxembourg se caractérise par une empreinte écologique non négligeable. Dans le cadre des objectifs d'Europe 2020, le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre non couverts par le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) de 20%³ par rapport aux niveaux de 2005. Ces dernières années, de nombreuses mesures ont fait leur apparition, comme une meilleure performance énergétique des immeubles ou encore la promotion des énergies renouvelables. Pourtant, malgré ces efforts louables, il semble opportun de rappeler que le contributeur principal en termes d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) reste toujours le secteur du transport engendrant plus que 60%⁴ des émissions CO₂ non couverts par le SEQUE et ce largement sous l'influence de la vente transfrontalière de produits pétroliers. Selon l'exposé des motifs, il importe de relever que 40% des trajets quotidiens sont inférieurs à 3 km et qu'en milieu urbain, le vélo est considéré comme le mode de transport le plus rapide pour une distance se situant entre 1 et 3 km. A part de la réduction des émissions CO₂, la mobilité douce entraînera par ailleurs des effets positifs en terme de santé publique, créant avant tout un effet préventif contre l'obésité, les maladies cardio-vasculaires ou encore le stress, et diminuant ainsi les frais de santé et ceux liés à l'absentéisme.

La Chambre de Commerce salue l'initiative visant la promotion de la mobilité douce qui s'insère intégralement dans la stratégie pour une mobilité durable. Le projet de loi sous avis soutient l'intention déclarée des pouvoirs politiques de vouloir atteindre le „modal split“ 25/75 qui prévoit un taux de répartition de la mobilité douce et du trafic individuel motorisé de 25%/75% d'ici 2020. Ainsi, l'aménagement graduel du réseau national de pistes cyclables permet une nouvelle orientation des déplacements quotidiens et une réponse plus adaptée aux besoins des flux de trafic futurs.

*

COMMENTAIRE D'ARTICLES

Concernant l'article 4 du projet de loi

L'article 4 du projet de loi sous avis définit les 23 pistes cyclables formant l'ensemble du réseau national. Aux yeux de la Chambre de Commerce, l'article 4 devrait être intégré dans le projet de règlement grand-ducal sous avis afin de simplifier les procédures législatives au cas où une piste cyclable devrait être ajoutée ou modifiée. De cette manière, il ne faudrait pas alors à chaque fois modifier la loi en question.

Concernant l'article 6 du projet de loi

L'article 6 regroupe les dispositions relatives aux terrains formant l'assise des pistes cyclables du réseau national qui restent inchangées par rapport à la loi du 6 juillet 1999. Le premier paragraphe du présent article dispose que les terrains sont acquis, qu'ils soient privés ou publics, par l'Etat. La Chambre de Commerce est d'avis que le présent article ne se prononce pas assez clairement par rapport au sort des propriétaires des terrains privés. Il semble donc opportun de clarifier dans le présent article les dispositions quant à une expropriation des terrains concernés ainsi qu'aux procédures d'indemnités afférentes.

Vu la nature technique du projet de règlement grand-ducal sous avis, la Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler à l'égard des amendements proposés.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

3 Afin de faire face aux défis liés au changement climatique, les Etats membres de l'Union européenne se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre non couverts par le SCEQE de 20% par rapport à l'année 2005. Voir aussi: „Recommandation du Conseil concernant le programme de réforme du Luxembourg pour 2013“: http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/csr2013_luxembourg_fr.pdf

4 „Recommandation du Conseil concernant le programme de réforme du Luxembourg pour 2013“: http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/csr2013_luxembourg_fr.pdf

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(12.11.2013)

Par lettre du 23 septembre 2013, réf.: 189338/004492 FV-Win, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. La première loi portant création d'un réseau national de pistes cyclables date de 1999. A l'époque, les auteurs de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables (ci-après la loi du 6 juillet 1999), sont partis de l'acceptation que d'un côté, le nombre de cyclistes ne cesse de croître alors que de l'autre côté, l'espace-rue est loin d'accueillir les cyclistes en toute sécurité.

2. La loi du 6 juillet 1999 a donc pour objectif de créer une base légale pour l'aménagement d'un réseau national fortement axé sur la sécurité des cyclistes. Le réseau en tant que tel, cible essentiellement un usage du vélo à des fins sportives, touristiques, voire écologiques.

3. Aujourd'hui cet objectif ne correspond plus à l'image du vélo. La Stratégie pour une mobilité durable a montré que d'un côté, 40% des trajets quotidiens sont inférieurs à 3 km alors que de l'autre côté, le Luxembourg détient le record européen de l'utilisation de la voiture individuelle avec une part de 60% sur des trajets compris entre 0 et 1 km. En 2009, seuls 13% des déplacements quotidiens ont été effectués à pied ou à vélo. Si tel est le cas, c'est parce que jusqu'ici le vélo a été perçu comme moyen de divertissement et non comme moyen de transport. Or, il est évident que, le vélo est de loin le moyen de déplacement le plus efficace pour les trajets à courte distance. En effet, en milieu urbain, le vélo est presque toujours plus rapide que la voiture, surtout s'il est utilisé en combinaison avec les moyens de transports en commun. D'une façon générale, il est établi que pour une distance se situant entre 1 et 3 km, le vélo est le mode de transport le plus rapide.

4. Il va sans dire que la promotion de la mobilité douce passe aujourd'hui avant tout par la promotion du vélo comme moyen de transport. C'est pourquoi, par sa Stratégie pour une mobilité durable, 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. Il faut toutefois nuancer entre les espaces urbains et les espaces ruraux. En effet, l'objectif des 25% est à considérer comme moyenne nationale. Il va de soi que le partage modal devra être largement supérieur au sein des zones urbaines, tandis qu'il sera souvent moindre en zone rurale, où les trajets sont bien plus longs.

5. Le projet de loi constitue, pour ainsi dire, le fondement d'un changement de paradigmes qui, en matière d'aménagement des pistes cyclables, consiste à passer de l'approche purement sécuritaire du vélo-moyen de divertissement sportif à l'approche plus utilitaire du vélo-moyen de transport. Il va de soi, que le nouveau réseau national de pistes cyclables ne sera pas pour autant moins sûr. Au contraire, les pistes cyclables seront aménagées de manière à séparer la circulation des cycles de la circulation des grands axes routiers et des ouvrages de franchissement dénivelés pourront être réalisés pour sécuriser les cyclistes sur des intersections et ce en fonction du niveau de visibilité, de la densité du trafic et de la vitesse maximale autorisée.

6. Les prémisses du projet de loi peuvent être résumées comme suit:

- créer une législation qui permet 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 qui constitue l'épine dorsale à parfaire par les communes au niveau local.

7. Le présent projet de loi a été élaboré par le Groupe de travail mobilité douce, issu du plan d'action national „mobilité douce“ de 2008 et qui a regroupé tous les acteurs compétents du secteur, à savoir:

- le Verkéiersverbond (Communauté des Transports) (présidence);
- le Ministère du Développement durable et des Infrastructures;

- le Ministère de l'Intérieur et de la Grande Région;
- l'Administration des ponts et chaussées;
- la Police Grand-Ducale;
- le Syndicat des villes et communes luxembourgeoises (Syvicol);
- la Ville d'Esch/Alzette;
- la Ville de Luxembourg;
- le Mouvement écologique;
- la Letzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI);
- la Sécurité routière.

8. Le projet de règlement grand-ducal, quant à lui, permet de diversifier les catégories de voies ouvertes à la circulation des cycles et d'augmenter la flexibilité du réseau national afin de créer un milieu favorable à une extension conséquente permettant de promouvoir la mobilité douce.

9. Il est certain, que cette augmentation de flexibilité ne doit pas réduire la sécurité et le confort des usagers du réseau national et des pistes cyclables communales d'où la nécessité d'élaborer par voie du présent règlement, les exigences techniques auxquelles les pistes cyclables devront répondre.

10. La CSL a l'honneur de vous communiquer qu'elle approuve les projet de loi et de règlement grand-ducal cités sous rubrique.

Luxembourg, le 12 novembre 2013

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

