

N° 6600

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

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**

* * *

*(Dépôt: le 30.7.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (18.7.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Annexe.....	9
4) Exposé des motifs.....	10
5) Commentaire des articles.....	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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.

Palais de Luxembourg, le 18 juillet 2013

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PC1 Connexion du Centre autour de la Ville de Luxembourg

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Ban de Gasperich, Hesperange Parc, Dommeldange Gare

Accès vers:

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

PC2 La piste cyclable d'Echternach

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

PC1, PC3, PC4, PC5

Connexion à assurer:

Echternach Pont – Luxembourg

PC3 La piste cyclable des Trois Rivières

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

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

Connexion à assurer:

Schengen – Bettel

PC4 La piste cyclable de la Syre

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Wecker Gare, Roodt/Syre Gare

Accès vers:

PC2, PC3, PC26

Connexion à assurer:

PC2 – PC3

PC5 La piste cyclable de l'Ernz Blanche

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Bourglinster, Fischbach, Larochette, Medernach Gare

Accès vers:

PC2, PC3, PC24

Connexion à assurer:

PC2 – PC3

PC6 La piste cyclable des Trois Cantons

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

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

Connexion à assurer:

PC12 – PC3

PC7 La piste cyclable „Jangeli“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Ellange Gare

Accès vers:

PC3, PC6

Connexion à assurer:

Remich – Mondorf-les-Bains

PC8 La piste cyclable de la Terre-Rouge

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

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

Connexion à assurer:

PC12 – PC6

PC9 La piste cyclable „Faubourg Minier“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Reckange/Mess, Leudelange Z.A. Am Bann

Accès vers:

PC1, PC6, PC8, PC10

Connexion à assurer:

Château de Sanem – PC1

PC10 La piste cyclable „François Faber“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Abweiler

Accès vers:

PC6, PC9

Connexion à assurer:

PC6 – PC9

PC11 La piste cyclable „Charly Gaul“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Alzingen Ecole, Weiler-la-Tour, Aspelt

Accès vers:

PC1, PC6

Connexion à assurer:

PC1 – PC6 – PC12 La piste cyclable de l'Attert

PC12 La piste cyclable de l'Attert

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

PC6, PC8, PC13, PC15, PC17, PC25

Connexion à assurer:

Pétange Gare – PC15

PC13 La piste cyclable „Nicolas Frantz“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Strassen Mairie, Mamer Lycées, Garnich

Accès vers:

PC1, PC12, PC14

Connexion à assurer:

PC1 – PC12

PC14 La piste cyclable Eisch/Mamer

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Capellen, Kehlen, Schoenfels

Accès vers:

PC13, PC15

Connexion à assurer:

PC13 – PC15

PC15 La piste cyclable de l'Alzette

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

PC1, PC12, PC14, PC16, PC24

Connexion à assurer:

PC1 – PC16

PC16 La piste cyclable de la Moyenne Sûre

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Goebelmühle, Welscheid, Niederfeulen, Ettelbruck Gare, Diekirch Gare

Accès vers:

PC3, PC15, PC19, PC21, PC23, PC25

Connexion à assurer:

PC20 – PC3

PC17 La piste cyclable du Nord-Ouest

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Noerdange, Redange Attert-Lycée, Rambrouch, Arsdorf, Lultzhausen, Bavigne, Schleif Jonction PC20, Niederwampach, Frontière Belge

Accès vers:

PC12, PC18, PC19, PC20, PC21

Connexion à assurer:

PC12 – PC21

PC18 La piste cyclable des Ardoisières

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Rombach-Martelange, Perlé

Accès vers:

PC17

Connexion à assurer:

Frontière belge – PC 17

PC19 La piste cyclable du Lac de la Haute-Sûre

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Lultzhausen, Esch/Sûre, Niederfeulen

Accès vers:

PC16, PC17, PC25

Connexion à assurer:

PC16 – PC17

PC20 La piste cyclable de la Wiltz

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Wiltz Gare, Winseler, Schleif Jonction PC20

Accès vers:

PC17, PC21

Connexion à assurer:

Kautenbach Gare – Schleif Jonction PC20

PC21 La piste cyclable du Nord

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Kautenbach Gare, Arrêt de Wilwerwiltz, Clervaux Gare, Troisvierges Gare

Accès vers:

PC16, PC17, PC22

Connexion à assurer:

PC16 – frontière belge

PC22 La piste cyclable des Ardennes

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Parc Hosingen, Mont St Nicolas, Fohren

Accès vers:

PC21, PC23

Connexion à assurer:

PC21 – PC23

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

PC24 La piste cyclable „Feelser Jangeli“

Accès vers:

PC5, PC15

Connexion à assurer:

PC15 – PC5

PC25 La piste cyclable Attert-Wark

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Grosbous

Accès vers:

PC12, PC16, PC19

Connexion à assurer:

Useldange – PC16

PC26 La piste cyclable Moselle-Syre

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Gostingen

Accès vers:

PC3, PC4

Connexion à assurer:

Ehnen – PC4

PC27 La piste cyclable „Kiischtendall“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

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

Accès vers:

PC3, PC1

Connexion à assurer:

Stadtbredimus – PC1

PC28 La piste cyclable „Réiserbann“

Points d'intérêt majeurs à desservir:

Berchem Gare

Accès vers:

PC1, PC6

Connexion à assurer:

PC1 – PC6

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.

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

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

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

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

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

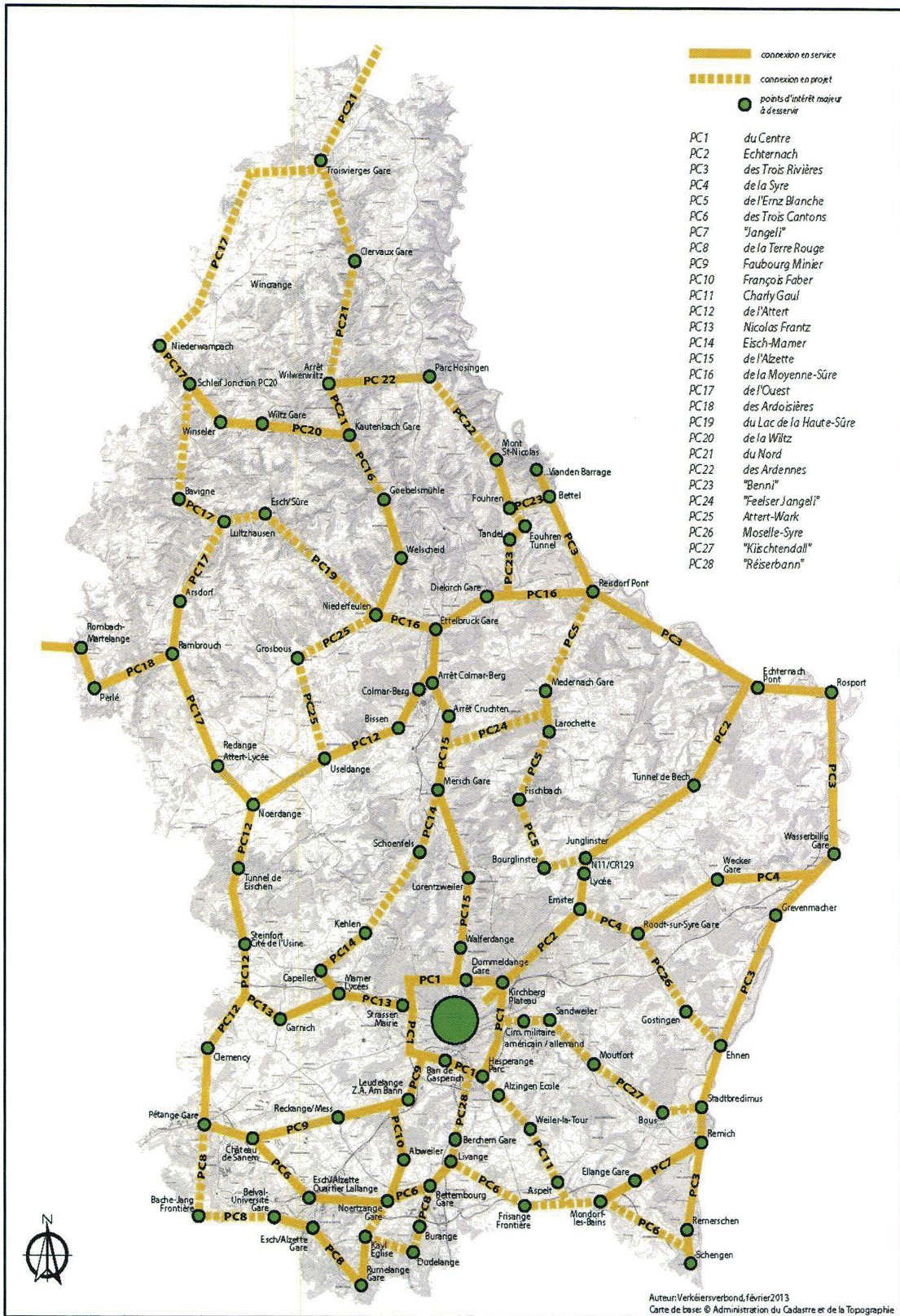
Il est institué un comité interministériel regroupant les représentants des ministères ayant dans leurs attributions les Travaux publics, l'Agriculture, l'Intérieur, le Tourisme et les Sports, chargé de faire des propositions relatives aux subventions et de veiller à la mise en oeuvre du réseau national.

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

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

Art. 7. La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables est abrogée.

ANNEXE



EXPOSE DES MOTIFS

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.

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.

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 rapide¹.

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.

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.

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.

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;

¹ Voir, Stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers, Ministère du développement durable et des infrastructures, 19 avril 2012, page 22.

- la Ville de Luxembourg;
- le Mouvement écologique;
- la *Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ* (LVI);
- la Sécurité routière.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

L'intitulé précise que le projet de loi abroge la loi du 6 juillet 1999. Il comporte aussi une référence à l'objectif de promouvoir la mobilité douce, tel que préconisé par la stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers.

Ad Article 1er

L'alinéa 1er est inspiré de l'alinéa 1er de l'article 1er de la loi du 6 juillet 1999 en ce qu'il autorise le Gouvernement à établir un réseau national de pistes cyclables. Il est par ailleurs précisé que ce réseau assure les connexions telles que détaillées à l'article 4 et représentées par le plan annexé au projet de loi. Le terme „connexion“ est plus amplement défini à l'article 2 du présent projet de loi.

L'alinéa 2 réitère une disposition de l'article 1er alinéa 2 de la loi du 6 juillet 1999 en ce qu'il prévoit que la mission de faire procéder à l'aménagement des infrastructures relève des compétences du ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics. L'aménagement des infrastructures nécessaires à l'établissement d'un réseau national de pistes cyclables est d'utilité publique.

A l'alinéa 3, il est proposé, dans l'objectif d'augmenter la motivation des communes à compléter le réseau national, de définir le rôle des communes en tant que promoteurs de la mobilité douce. Il y a lieu de citer non seulement l'aménagement de raccords vers le réseau national et la mise en place de liaisons locales entières entre pistes cyclables du réseau national mais aussi, la nécessité de procéder à des mesures d'apaisement du trafic.

Ad Article 2

L'article 2 vise à définir les termes spécifiques du projet de loi.

Il s'impose de prévoir en premier lieu un nouveau terme permettant de développer un réseau pour les trajets en vélo au quotidien.

C'est pourquoi le paragraphe (1), au lieu de définir uniquement les territoires communaux à traverser, définit les points d'intérêt majeurs à desservir par le réseau national. Afin de bien distinguer d'une part, les missions d'un réseau local qui figure parmi les compétences communales et d'autre part, le réseau national, ces points d'intérêt majeurs doivent avoir un rayon d'attraction régional ou national au niveau économique, touristique, culturel ou en terme d'intermodalité avec le transport en commun.

Les points d'intérêt majeurs sont plus amplement décrits à l'article 4 du projet de loi.

Le paragraphe (2) donne une nouvelle définition de la notion de piste cyclable. Le manque de flexibilité dû à la définition de tracés détaillés (ancien article 4 de la loi du 6 juillet 1999) risque de freiner le développement du réseau national. La loi du 6 juillet 1999 définit en son article 2 la notion de piste cyclable comme étant une „voie publique ou partie d'une voie publique réservée à la circulation des cycles, quel que soit le propriétaire de l'assise et dont le tracé est nettement séparé de la voirie de l'Etat“.

Au cours des 15 dernières années, on a pu constater que cette définition se heurtait souvent aux contraintes accrues en termes d'emprises privées ou de protection de zones sensibles.

Pour ces raisons, la définition de la notion de piste cyclable suggérée au paragraphe (2) ne prévoit plus la séparation nette entre piste cyclable et voirie de l'Etat. Le réseau national de demain devra davantage desservir des points d'intérêt majeurs à l'intérieur des agglomérations. Il s'impose dès lors de prévoir une possibilité d'aménagements plus urbains, c'est-à-dire des tracés sur voies suggestives qui ne disposent que d'un marquage séparatif. Il est en effet impossible d'aménager à l'intérieur des agglomérations, un réseau de pistes cyclables exhaustif en site propre qui soit conforme à la définition d'une piste cyclable retenue par la loi du 6 juillet 1999. Par ailleurs, le réseau national n'est pas sys-

tématiquement réservé aux cyclistes. Par exemple, un chemin rural réglementé par un panneau C2 „circulation interdite“ est aussi ouvert aux automobilistes riverains. Il convient donc de réécrire l'ancienne définition de la loi du 6 juillet 1999.

Ainsi, à l'avenir, il devra être possible d'inclure dans le réseau national de pistes cyclables les intersections entre le réseau et les chemins forestiers, les chemins vicinaux et les chemins repris à usage mixte ou même, les voies suggestives.

La définition proposée retient donc tout d'abord que, la piste cyclable est une voie publique ou une partie d'une voie publique. Cette précision se justifie par la circonstance que l'article 2 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que, la voie publique comprend les pistes cyclables.

Selon la nouvelle définition, seule la signalisation directionnelle mise en place par l'Administration des ponts et chaussées permettra de qualifier une voie publique de piste cyclable. Bien évidemment, la nouvelle définition continue à inclure les diverses voies cyclables prévues par l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques qui distingue aux points 1.21 à 1.24 entre les notions de piste cyclable obligatoire, de voie cyclable obligatoire, de voie cyclable suggestive et de chemin obligatoire pour cyclistes et piétons. Mais la nouvelle définition va au-delà de ce qui est prévu par l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, en ce qu'elle permet de définir comme piste cyclable toute voie signalée comme telle indépendamment de la catégorie des voies en cause et indépendamment du fait qu'elle soit obligatoire pour cyclistes ou seulement destinée à leur usage. Par ailleurs dans ce même souci de flexibilité, la nouvelle définition permettra de déterminer par voie de règlement grand-ducal les catégories de voies constituant les pistes cyclables.

Reste à préciser que la définition proposée reprend l'ancien libellé du point 1. de l'article 2 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables en ce qu'il y est indiqué que l'appartenance de la piste cyclable au réseau national de pistes cyclables n'est pas tributaire de la qualité du propriétaire de l'assise de celle-ci.

Le paragraphe (3) définit le terme de liaison. Il est précisé que la liaison est une piste cyclable du réseau communal qui fait la jonction entre deux pistes cyclables du réseau national.

Le paragraphe (4) prévoit de simplifier la définition du terme embranchement contenue dans la loi du 6 juillet 1999 en la remplaçant par le terme „raccord“. Faisant double emploi avec le nouveau terme „point d'intérêt majeur“, la référence à un site d'intérêt particulier est à supprimer.

Enfin, le paragraphe (5) définit le terme de connexion qui remplit l'objectif principal du réseau national qui est de créer un véritable réseau national reliant les pistes cyclables entre elles.

Ad Article 3

A l'instar de la loi du 6 juillet 1999, l'alinéa 1er de l'article 3 continue à prévoir qu'il importe de profiter au maximum de l'infrastructure existante (des pistes cyclables, des chemins forestiers, ruraux et vicinaux). Le maintien de cette disposition se justifie dans la mesure où, pour des raisons financières et écologiques, il convient de tenir compte au maximum des infrastructures existantes en favorisant des mesures réglementaires, telles la signalisation directionnelle pour cyclistes, au lieu de travaux d'aménagement d'un nouveau tracé de piste cyclable.

L'alinéa 2 contient des prescriptions quant à la longueur de la piste cyclable par rapport à celle de la voirie normale de l'Etat. Le projet de loi entend promouvoir l'utilisation du vélo au quotidien. Cet objectif risque d'être compromis si, pour contourner des problèmes d'emprises privées ou de zones sensibles, des chemins alternatifs beaucoup trop longs sont emmenagés. Les usagers qui au quotidien cherchent en l'utilisation du vélo une liaison rapide, concurrentielle et alternative à la voiture privée risquent d'être découragés. Il est dès lors proposé de plafonner la longueur des nouvelles connexions par rapport à la voirie normale de l'Etat destinée à la voiture. La longueur de la connexion entre deux points d'intérêt majeurs ne peut pas dépasser de plus de 20% la longueur de la voirie normale de l'Etat faisant la même connexion.

Le pourcentage de 20% s'oriente à la recommandation allemande „*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*“ qui fixe le détour maximal à 10% par rapport à la voirie normale. Pour des raisons financières et écologiques, le projet de loi porte le seuil recommandé de 10% à 20%.

La loi du 6 juillet 1999 prévoit à l'alinéa 2 de l'article 3 que „[L]es itinéraires sont aménagés de manière à éviter les conflits avec la circulation des grands axes routiers et au besoin des ouvrages de

franchissement dénivelés sont réalisés“. Il s'impose de revoir cette formulation subjective et c'est pourquoi à l'alinéa 3, il est proposé d'énumérer les trois paramètres d'insécurité rendant obligatoires l'installation d'ouvrages de franchissement à savoir:

- le niveau de visibilité;
- la densité du trafic;
- la vitesse maximale autorisée.

Souvent les ouvrages de franchissement sont perçus d'un oeil critique par les cyclistes. D'un côté, ils sont un moyen adéquat pour augmenter considérablement la sécurité sur des traversées à risque, en revanche, de l'autre côté, ces ouvrages sont souvent synonymes de détours importants et/ou de pentes importantes pour arriver à niveau de l'ouvrage. Puis, la traversée de l'ouvrage est en elle-même souvent accompagnée d'un sentiment d'insécurité des cyclistes dû à des souterrains mal éclairés ou encore des tracés difficilement perceptibles.

L'Administration des ponts et chaussées devra être en mesure de définir au cas par cas la nécessité d'installer des ouvrages de franchissement.

Les deux alinéas 4 et 5 de l'article 3 de la loi du 6 juillet 1999 portant sur des liaisons et pistes cyclables dans les régions limitrophes du territoire national à intégrer dans le réseau national, sont reformulés à l'endroit de l'article 6 du présent projet de loi.

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

L'alinéa 5 reprend une disposition de la loi du 6 juillet 1999 prévoyant que les pistes cyclables existantes ou à créer peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers que les cyclistes.

L'alinéa 6 renvoie la détermination des caractéristiques techniques de l'aménagement des pistes cyclables à un règlement grand-ducal. En ce, il ne se distingue pas de l'alinéa 6 de l'article 3 de la loi du 6 juillet 1999 sauf à préciser que le règlement grand-ducal à prendre déterminera également les caractéristiques techniques des infrastructures communales à mettre en place pour promouvoir la mobilité douce.

Ad Article 4

Bien que la structure de l'article 4, à savoir la définition de chaque piste cyclable, reste inchangée, les modifications prévues aux articles 2 et 3 imposent quelques changements au niveau de la description des pistes cyclables.

Tout d'abord, au lieu de définir les communes à traverser par une piste cyclable, la nouvelle définition doit énumérer les points d'intérêt majeurs à desservir. Le verbe „traverser“ a été remplacé par „desservir“, car le réseau national peut assurer la desserte d'un point d'intérêt également par un raccord desservant le site alors que le tronçon principal reste à l'écart du point d'intérêt.

Les accès assurés vers d'autres pistes cyclables du réseau national sont à énumérer dans un alinéa à part et ne sont plus emboîtés dans un texte descriptif. Cette démarche découle de l'idée de créer un vrai réseau national et non pas une multitude de pistes isolées.

La dénomination et les numéros des pistes cyclables restent inchangés.

Les 23 pistes cyclables décrites à l'article 4 s'alignent sur les définitions de l'article 4 de la loi du 6 juillet 1999. Des accès vers d'autres pistes cyclables sont ponctuellement ajoutés.

Un changement fondamental consiste à ne plus annexer à l'article 4 une carte détaillée des tronçons à aménager. Afin de garantir une flexibilité maximale au développement du réseau, la nouvelle carte montre les points d'intérêt majeurs et les connexions entre ces points d'intérêt en ligne droite au lieu d'une carte topographique montrant des tronçons détaillés.

Etant donné que 350 km du réseau national, soit un tiers du réseau défini en 1999 reste encore à être construit ou indiqué, le projet de loi n'identifie que 5 nouvelles connexions, à savoir:

- La PC24 nommée „Feelser Jhangeli“ faisant la liaison entre la PC5 et PC15. Cette liaison peut se faire partiellement sur l'ancien tracé de la voie ferrée précitée (+/- 7 km) ou entre Rollingen et Erzen (+/- 9 km). Afin de ne pas retarder la réalisation de cette liaison stratégiquement importante

et à défaut de point d'intérêt à rayon d'attraction régional ou national, la loi ne prévoit aucun point d'intérêt majeur à desservir entre la PC5 et la PC15.

- La PC25 nommée „Attert-Wark“, vise à combler le réseau entre ces deux vallées déjà desservies par des pistes cyclables très populaires. Le point d'intérêt majeur de Grosbous est à interpréter d'une façon stratégique, car depuis toujours cette localité était un carrefour pour les axes sud-nord (Luxembourg-Wiltz) et est-ouest (Nordstad-Rédange).
- Les PC26 et PC27 visent à optimiser la liaison entre la région mosellane, très populaire en termes de cyclotourisme et le centre du pays avec la capitale et son potentiel énorme en termes de vélo comme moyen de locomotion au quotidien. Etant donné que la topographie ne permet que deux ascensions relativement faibles longeant des ruisseaux, la PC26 est prévue entre Ehnen et Roodt-Syre où la vallée de la „Gouschténgerbaach“ permet une montée praticable pour la mobilité douce. La PC27 est proposée dans la vallée du „Kiischtendall“ entre Stadtbredimus, Moutfort et Sandweiler en faisant la connexion vers la PC1. La liaison de la localité de Sandweiler au réseau urbain de la Ville de Luxembourg pourra augmenter considérablement le potentiel de la mobilité douce dans les communes de Contern et Sandweiler disposant d'un réseau local bien développé.
- La PC28 complète les 7 corridors de pistes cyclables du réseau national vers Luxembourg-Ville. Le „Réiserbann“ avec sa proximité à Luxembourg-Ville et sa topographie favorable à la pratique de la mobilité douce au quotidien sera mis en valeur par l'aménagement d'une piste cyclable du réseau national.

Ad Article 5

L'expérience des 15 dernières années a montré que l'article 5 relatif aux aménagements à faire sur les propriétés privées bordant le réseau national est majoritairement ignoré.

Il est proposé que le réseau national soit réglé comme un chemin repris de la voirie normale de l'Etat en termes de réglementations et permissions.

En ce qui concerne les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste, au lieu que les travaux à réaliser soient soumis à une autorisation du ministre, il est proposé de soumettre les travaux sur l'assise même du réseau à une permission de voirie. Conformément à l'article 1er de la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, tous aménagements, signalisations ou travaux quelconques au-dessus, en dessous ou le long de la voirie de l'Etat requièrent une permission de voirie. Cette permission est délivrée par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

Ad Article 6

Afin d'éviter un double emploi avec les dispositions du Code de la route (loi modifiée du 14 février 1955) en matière de signalisation, des règles de circulation et de pose des signaux, il est proposé de ne plus reprendre l'article 6 de la loi du 6 juillet 1999. La signalisation et les règles de circulation du réseau national font déjà partie intégrante du Code de la route d'où il n'est pas nécessaire de les répéter ici.

Les éléments de l'ancien article 7 de la loi du 6 juillet 1999 figurent maintenant à l'article 6.

L'alinéa 1er regroupe les dispositions relatives à l'assise des pistes cyclables du réseau national.

Les dispositions concernant la propriété et les dépenses d'aménagement restent inchangées par rapport à l'article 7 de la loi du 6 juillet 1999. Il est clair que l'Etat ne devient que propriétaire pour les pistes cyclables qu'il aménage par ses propres soins. L'article 3 précise que le réseau national doit profiter au maximum de l'infrastructure existante, soit des chemins forestiers, ruraux et vicinaux. L'usage de cette infrastructure existante par les cyclistes peut être réglé par un usufruit sans que l'Etat en devienne propriétaire.

A l'alinéa 2 il est indiqué que les dépenses d'aménagement et de l'entretien constructif des pistes cyclables faisant partie du réseau national et assurant la fonction de connexion, tels que précisés à l'article 4, sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons sur chemins vicinaux à l'intérieur d'une agglomération.

Dans l'objectif d'augmenter la motivation des communes à compléter le réseau national, il est proposé, à l'alinéa 3, d'élargir l'utilité publique du réseau communal non seulement aux raccords (embran-

chements selon la loi du 6 juillet 1999) vers le réseau national mais aussi aux liaisons communales entières entre deux pistes cyclables du réseau national. Bien évidemment, il faut que ces raccords et liaisons soient conformes à l'article 3 et au règlement grand-ducal pris sur sa base. S'y ajoute, qu'ils doivent être cohérents au niveau du réseau national et desservir des points d'intérêt d'une certaine importance.

A l'alinéa 4, il est également proposé de subventionner tous les raccords et liaisons locales vers le réseau national jusqu'à 30% du montant global de l'aménagement. Les communes voulant bénéficier d'une subvention doivent aménager les tronçons de façon à ce qu'ils correspondent aux critères techniques du règlement grand-ducal afférent. Aussi des tronçons de pistes cyclables pourront être aménagés dans les régions limitrophes du territoire national et recevoir une subvention étatique.

Avant d'accorder une subvention, l'Etat contrôle la cohérence de ces tronçons locaux, afin de garantir la conformité de ces raccords et liaisons stratégiquement importants du point de vue du réseau et du type d'aménagement. L'alinéa 5 prévoit que ce contrôle ainsi que la mise en oeuvre du réseau national sont effectués par un comité interministériel composé des acteurs étatiques compétents en la matière.

L'alinéa 6 règle la pose des panneaux de signalisation directionnelle du réseau national qui sera assurée par l'Administration des ponts et chaussées.

L'alinéa 7 prévoit que l'entretien courant reste à charge des communes.

Ad Article 7

L'article 7 abroge la loi du 6 juillet 1999 et prévoit les formalités de publicité de la future loi.

