



CHAMBRE DES SALAIRES
LUXEMBOURG

12 novembre 2013

AVIS I/49/2013

- relatif au 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
- relatif au projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi relative au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce

..... AVIS
.....

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 [L VI] ;
- 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,



Norbert TREMUTH
Directeur



Jean-Claude REDING
Président

L'avis a été adopté à l'unanimité.