

Le réseau cyclable national

Nul ne peut nier que ces derniers temps, le grand public découvre et redécouvre dans une mesure toujours croissante l'usage de la bicyclette. Les raisons de cette évolution sont multiples: souci écologique, l'attrance d'activités de plein air, le goût de l'effort physique, des motifs de santé ou tout simplement le plaisir voire l'amour du vélo. Cette fascination que la bicyclette a exercé depuis son invention et qui trouve, peut être, sa source dans le fait que cette machine si simple et si universelle est la symbiose parfaite entre la liberté du déplacement individuel et le respect environnemental le plus large.

Si pour la plupart de nos concitoyens ce ne sont plus les contraintes économiques qui poussent à l'utilisation du vélo pour leurs nécessaires déplacements, il ne faut pas perdre de vue que le cyclisme est devenu un facteur économique non négligeable. Il est un moteur important du développement touristique et surtout un promoteur du tourisme doux, particulièrement

bien adapté à notre pays. La variation de nos paysages, les attractions touristiques, les sites historiques et industriels, réunis sur un territoire restreint offrent des conditions idéales pour le cyclotourisme. Un atout que les différents acteurs du secteur Horesca se doivent d'exploiter.

Mentionnons enfin l'enracinement traditionnel du cyclisme dans notre pays et qui nous a valu quelques-unes de nos plus belles pages sportives et dont l'évolution récente laisse présager des lendemains meilleurs.

Dans cette ambiance générale favorable au vélo et au vu de l'intensité du trafic motorisé sur nos réseaux routiers, les autorités étatiques et communales se sont vues confrontées à une demande de création de pistes cyclables de plus en plus pressante. A défaut d'un concept d'ensemble, des actions ont vu le jour, à l'initiative soit des autorités locales ou régio-

nales, soit gouvernementales visant à suppléer à ces besoins et à aménager, souvent avec les moyens du bord, des pistes cyclables.

Pour louable que furent ces initiatives, elles avaient leurs limites et la nécessité de la création d'un réseau national s'est imposée. L'administration des Ponts et Chaussées, en étroite collaboration avec le Ministère du Tourisme et le Service technique de l'Agriculture, ont donc mis sur pied un plan directeur pour la création d'un réseau cyclable national. L'objectif central est la création d'un réseau cohérent couvrant tout le territoire du Luxembourg et sur lequel peuvent (et doivent) se greffer des pistes cyclables régionales ou communales.

Pour l'établissement de ce plan les auteurs se sont laissés guider par plusieurs principes:

- relier les principales localités;
- relier les sites touristiques, historiques



Grand-Duché de Luxembourg
Ministère des Travaux Publics
Administration des Ponts et Chaussées

Plan directeur
pour la création d'un
Réseau Cyclable National

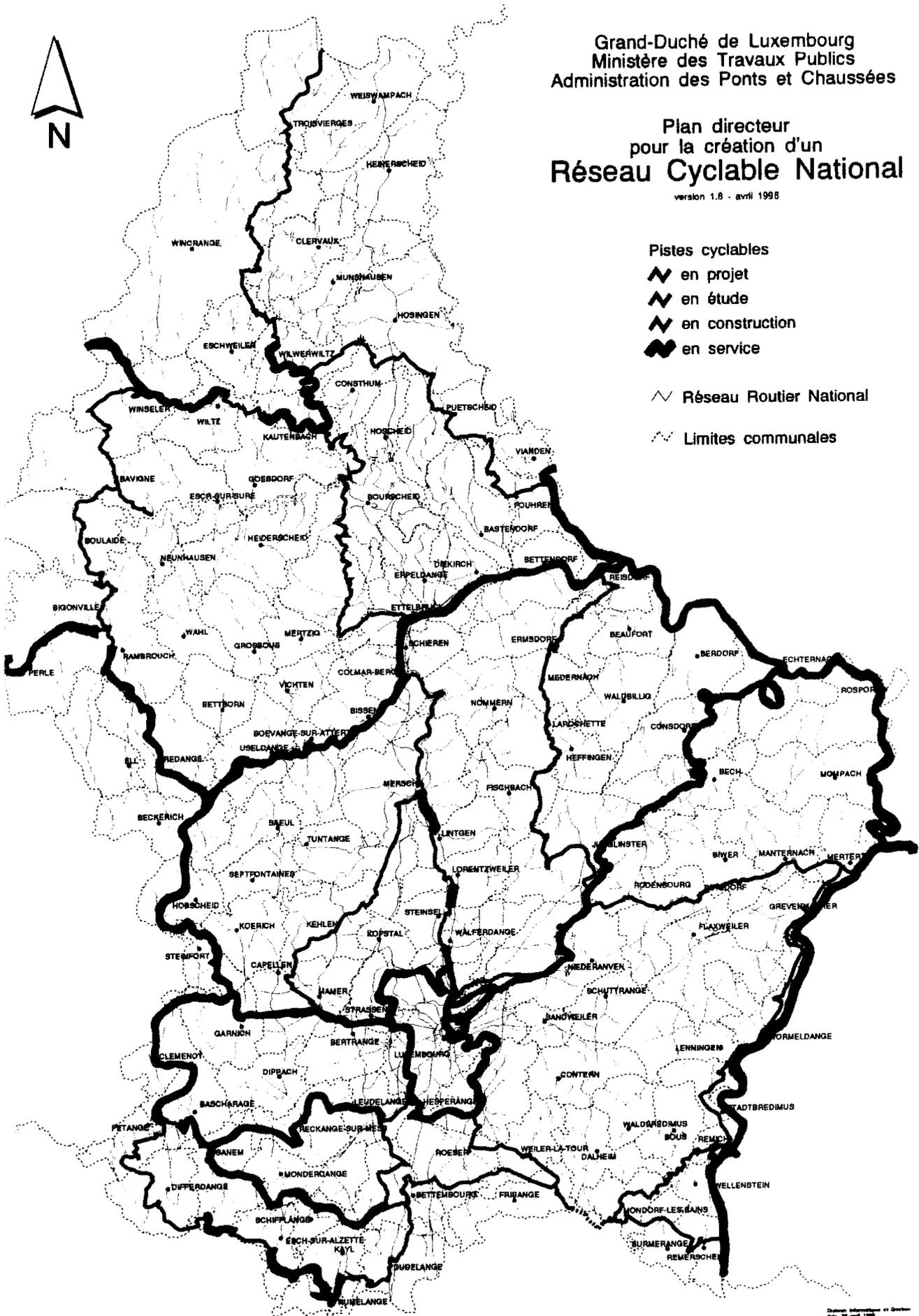
version 1.8 - avril 1998

Pistes cyclables

-  en projet
-  en étude
-  en construction
-  en service

 Réseau Routier National

 Limites communales



Document d'Information et d'Orientation
du 23 avril 1998

De Velo am Alldag

et industriels majeurs;

- incorporer les infrastructures déjà existantes;
- rechercher autant que possible des itinéraires à la topographie favorable à la pratique du vélo;
- utiliser en priorité des chemins ruraux et forestiers existants afin de réduire au maximum les ouvertures à neuf et donc l'utilisation de terres vierges;
- rechercher des itinéraires variés et de grande beauté tout en satisfaisant aux impératifs de la protection de la nature.

A la même occasion les caractéristiques géométriques et constructives des pistes cyclables ont été retenues.

Le plan directeur ne se voit pas en schéma strict et inamovible mais il est adaptable et lors des phases de réalisation concrète les tracés définitifs sont retenus de commun accord avec les parties concernées. L'aménagement des pistes à l'intérieur

des localités est en principe de la compétence des autorités communales.

Le plan directeur pour la création d'un réseau cyclable national retient quelques 800 km de pistes dont actuellement plus de 360 km sont en service.

La réalisation constructive du réseau qui doit bien sûr se faire dans les limites des moyens budgétaires qui lui sont assignés, se heurte malheureusement sur le terrain à de multiples obstacles dont les principaux sont les problèmes d'emprises et l'obtention des autorisations requises.

A cela s'ajoute le véritable embroglio juridique et statutaire dans lequel se débattent actuellement les pistes cyclable. En effet les terrains qu'ils occupent sont soit communaux, soit privés. Ils occupent des voies propres, des chemins ruraux, des chemins forestiers, des chemins vicinaux et des CR déclassés qui tous jouissent de statuts différents. Une nouvelle initiative

législative tentera d'y remédier après qu'un premier projet de loi s'est heurté à l'opposition du Conseil d'Etat. Elle devra clarifier la situation juridique des pistes cyclables et permettre de résoudre les problèmes de responsabilité et de fixer les règles de circulation. D'autre part elle devra définir les obligations étatiques et communales en matière d'entretien et de signalisation.

Malgré tous les obstacles et difficultés, la réalisation sur le terrain se poursuit et les utilisateurs disposent déjà aujourd'hui d'une palette attrayante de pistes cyclables. D'ailleurs le public ne s'y trompe pas, l'accueil et la fréquentation des pistes dépassent les espérances, démontrant leur utilité et leur nécessité.

C'est bien là le meilleur gage pour que les efforts et les réalisations continuent et s'amplifient.

Paul Reimen