

LVI

# Chronique d'une renaissance

## Le travail de la Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI) pour la promotion du vélo

De 1984 à 1997, la LVI organise annuellement au mois de juin la «Velosmanif», manifestation lors de laquelle les cyclistes rendent attentif à leurs doléances et revendiquent la reconnaissance du vélo comme moyen de transport à part entière et à chances égales.

Au mois de *novembre 1993*, la LVI présente, en collaboration avec le Mouvement écologique et l'Oeko-Fonds, une étude *Dem Vëlo eng Chance*, réalisée par le Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung de Cologne/Bonn. Cette étude revendique un concept-vélo pour la ville de Luxembourg.

Le *29 mai 1997* (1996) (entre parenthèses, dans ce texte, l'année de la présentation d'une revendication par la LVI), la LVI présente au ministère des Transports ses propositions concernant la nouvelle édition de la brochure *L'aménagement de pistes cyclables*, datant de 1983. Suite aux revendications, une mise à jour du *Code de la Route* est envisagée.

En vue des élections parlementaires en 1999, la LVI demande la nomination d'un responsable pour le trafic cycliste auprès du ministère des Transports.

Depuis 1999, la LVI édite annuellement une carte schématique du réseau national des pistes cyclables.

Le *6 juillet 1999*, vote de la loi portant création d'un réseau national de pistes cyclables.

Le *7 février 2001* le ministre des Transports présente l'avis de la commission de circulation concernant la «Circulation cycliste sur la voie publique». Suite à ce document, les modifications au code de la route sont mises en vigueur le *1<sup>er</sup> août 2001* avec entre autres la possibilité d'ouvrir des couloirs bus aux cyclistes et le contre-sens en sens unique pour cyclistes. Le transport d'enfants en remorque pour vélos est désormais autorisé.

Le *30 mars 2001* la LVI est invitée par l'office national du tourisme pour présenter son point de vue sur le tourisme à vélo au Luxembourg. À cette occasion, la LVI demande l'introduction du label «bed+bike» pour les établissements d'hébergements.

Le *6 juillet 2001*, parution de la 1<sup>re</sup> édition du guide touristique *VeloTour Luxembourg*, dont la LVI est l'auteure.

La LVI organise l'assemblée générale de l'European Cyclists' Federation (ECF) à Luxembourg, du *7 au 8 juin 2002*.

Le ministère de l'Intérieur organise un colloque sur la «Mobilité alternative» le *8 juillet 2004*.

Le *20 octobre 2004*, le Fonds Kirchberg organise un groupe de travail pour la réalisation d'un réseau piétons-cyclistes sur le plateau du Kirchberg.

Le *18 novembre 2005*, une table ronde sur la «Mobilité douce» est organisée par le ministère des Transports, le ministère des Travaux publics, le ministère de l'Aménagement du territoire et la Communauté des transports. Participent à côté du LVI également l'ECF (European Cyclists' Federation). Suite à cette table ronde un groupe de travail est instauré pour l'élaboration d'un plan national Mobilité douce.

En 2006 (1993) la Ville de Luxembourg lance l'étude d'un concept-vélo pour le territoire de la ville. La LVI est membre du comité de suivi de ce projet.

À partir du *1<sup>er</sup> mars 2006*, le transport des vélos est gratuit dans les transports publics à Luxembourg.

Dans le cadre de la réalisation du concept vélo, un couloir-vélo est inauguré sur le Viaduc lors de la semaine de la mobilité en 2007 (1993).

La Ville de Luxembourg lance le *21 mars 2008* (1996) son système de location de vélos sous le nom de Vel'oh.

Le *2 juin 2008* (2001) la première édition de l'action «Mam Vëlo op d'Schaff» est lancée par la Communauté des Transports en collaboration avec la LVI.

---

La Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ, LVI, qui fut fondée officiellement comme a.s.b.l. le 29 mars 1985, compte aujourd'hui presque 1500 membres ; en 2017, elle est dirigée par un comité de dix bénévoles et emploie aujourd'hui trois personnes.

En *juin 2008* se tient la première vélo-école pour adultes, organisée par la LVI en collaboration avec la Ville de Luxembourg, répétée annuellement depuis lors.

Le *15 septembre 2008*, trois ministres (Transports, Travaux publics et Aménagement du territoire) présentent le « Plan d'action national mobilité douce ».

Depuis *2009*, le Guide CFL Rail/randonnées/vélo comprend des randonnées cyclistes de gare en gare. La LVI est l'auteure de cette partie du guide.

Lors de l'assemblée générale de la LVI le *22 janvier 2010*, le ministre du Développement durable et des Infrastructures, annonce une révision de la loi sur le réseau national de pistes cyclables et l'adaptation du code de la route concernant le trafic non-motorisé.

La LVI édite au mois de *mars 2010* une carte topographique *Luxembourg by Cycle* à l'échelle 1:100 000, reprenant le réseau national ainsi que des itinéraires cyclables régionaux. La 5<sup>e</sup> édition de cette carte est sortie en mars 2017.

Le *29 juin 2010*, le comité de suivi « Mobilité douce » est constitué. Ce groupe a pour but la mise en œuvre systématique du « Plan national Mobilité douce ». La LVI est membre de ce groupe de travail.

Le *19 novembre 2010* (2001), la ministre du Tourisme sollicite la collaboration de la LVI pour la mise en place du label « bed+bike » à Luxembourg.

Le *11 novembre 2010* la LVI présente son livre « Mam Vëlo do! » qui retrace l'histoire du vélo à Luxembourg. Le même jour a lieu la fête officielle du 25<sup>e</sup> anniversaire de la LVI.

À la foire « Vakanz », la ministre du Tourisme déclare le tourisme actif, et notamment le tourisme vélo, comme sujet phare pour *2011*. Depuis lors, la LVI organise régulièrement, sur demande de l'Office national du tourisme, des voyages de presse pour journalistes étrangers.

Le *28 février 2011* (2001), a lieu la première remise du label « bed+bike ». Au

jour d'hui, 91 établissements d'hébergements portent ce label.

Le *7 mai 2011*, première « Fête du Vélo » à la place d'Armes, organisée par la Ville de Luxembourg, initiative poursuivie annuellement à la place de la Constitution jusqu'en 2014.

Sur initiative de l'ECEF, la LVI organise le *9 décembre 2011*, avec le soutien du MDDI, une conférence, sur un outil d'évaluation des effets bénéfiques de l'usage du vélo nommé « Life Cycle ».

*Juillet 2012*, première vélo-école pour enfants, organisée par la LVI avec le soutien du « Klimabündnis Mamer », répétée annuellement depuis lors par la LVI.

Le *19 avril 2012*, le MDDI présente « La stratégie globale pour une mobilité durable, MODU », visant une part modale de la mobilité douce de 25 % à l'horizon 2020.

En *décembre 2011*, la LVI devient « National EuroVelo Coordination Center » pour le Grand-Duché. Fondé par l'ECEF, « EuroVelo » est un réseau d'itinéraires cyclables de grandes randonnées parcourant l'Europe actuellement sur quinze routes différentes.

Le *6 novembre 2012*, une campagne « Eclairage » pour cyclistes est lancée par la LVI en collaboration avec la Police grand-ducale. Cette action continue d'être organisée annuellement.

*2013*, démarrage du projet LVI « Uelzechtdall », la promotion du trafic cycliste sur la liaison Luxembourg-Mersch, ou comment démontrer l'augmentation de fréquentation d'une liaison cyclable en fonction de la réalisation d'améliorations significatives de l'infrastructure.

Le *2 juillet 2013*, inauguration de la « Vennbahn », piste cyclable de 125 km sur une ancienne ligne de chemin de fer entre Troisvierges et Aix-la-Chapelle. Suite à l'augmentation significative de vélotouristes dans la région, la commune de Troisvierges sollicite le soutien de la LVI pour l'élaboration d'un concept vélo. Ouverture de la première « Vélo's Statioun »,

point-service pour cyclistes, le *8 octobre 2015* à Troisvierges.

Le *24 février 2014* (2007), la LVI organise une manifestation sur le pont Adolphe demandant une solution bidirectionnelle pour le trafic cycliste sur ce pont.

Ce même *24 février 2014*, la nouvelle loi relative au réseau national cyclable (remplaçant celle de 1999) est votée à l'unanimité à la Chambre des Députés. Presque toutes les propositions formulées par la LVI au sein du comité de suivi ont été adoptées. Cette nouvelle loi prévoit entre autres trois pistes cyclables nationales en milieu urbain.

Une « cellule mobilité douce » est instaurée le *24 février 2014* (1999), auprès du ministère du Développement durable et des Infrastructures.

*9 avril 2014*, inauguration de la première « mBox », parking vélos sécurisé gratuit, en gare de Luxembourg.

À partir de *novembre 2014* (2001), les autobus du service public R.G.T.R. acceptant les vélos qui portent un autocollant « Vélo ».

Le *18 mai 2015*, une division de la mobilité durable est créée auprès de l'Administration des ponts et chaussées. Cette division est chargée entre autres de la conception détaillée du réseau cyclable national. Elle est le corollaire logique de la cellule mobilité douce auprès du MDDI.

En *2015*, notre action « Vision! » consiste dans l'élaboration de visions alternatives de l'espace public en quatre endroits de la ville de Luxembourg sous forme de photomontages qui furent et seront exposés dans l'espace public sous forme de grands calicots.

Revendiqué depuis 1994, l'enlèvement des bacs à fleurs sur le Pont Buchler à Luxembourg-Gare est enfin réalisé, et le *5 août 2015* la circulation cycliste est autorisée sur les trottoirs de ce pont.

À partir de l'année scolaire *2015*, le Lycée technique du Centre offre une formation de capacité professionnelle pour mécani-

icien de cycles et à partir de 2017 un diplôme d'aptitude professionnelle pour mécanicien de cycles.

En février 2016 (2011), levée de l'obligation d'enregistrement et de contrôle des pédélecs et remorques à vélos par le Service national de contrôle technique, SNCT.

Dans le cadre de la Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne s'est tenue le 7 octobre 2015 la première réunion informelle des ministres des Transports dédiée exclusivement au vélo comme mode de transport. Les ministres et secrétaires d'État adoptent une Décla-

*ration sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat et de l'environnement. La même année la LVI édite des Recommandations pour l'élaboration d'un concept vélo communal.*

La LVI remet à la ville de Luxembourg le 11 juillet 2016 une pétition en faveur d'un pont pour piétons et cyclistes entre le quartier du Cents et le plateau du Kirchberg avec raccordement du quartier de Neudorf par ascenseur.

13 juillet 2016, «Promenade à vélo» dans la capitale, organisée par la Ville de Luxembourg.

Le 22 juillet 2016 (1993), l'ascenseur pour piétons et cyclistes, lien important pour la mobilité douce, entre le quartier Pfaffenthal et la Ville-Haute est inauguré.

Le 12 octobre 2016, une nouvelle signalétique des itinéraires cyclables est présentée par le MDDI et sera mise en place dès 2017. La LVI a participé à l'élaboration de cette signalétique.

Les douze compteurs vélos installés sur le territoire de la ville de Luxembourg affichent un total de plus d'un million de déplacements cyclistes en 2016. ♦

## Visions!

### Notre plaidoyer pour une ville viable

À l'aide de photomontages, la LVI a développé une vision pour la Ville de Luxembourg: Les zones urbaines actuellement très fréquentées se transforment pour dévoiler une nouvelle dimension de la vie et de l'espace publics tels que nous les aimerions les connaître.

La voie publique est réservée à la mobilité alternative et propose suffisamment d'espace pour les piétons et les cyclistes, assez de possibilités de jeux pour les enfants, beaucoup de place pour les havres de paix, les rencontres et la communication. Les commerces de proximité et les établissements gastronomiques fleurissent, et le patrimoine architectural est pleinement mis en valeur.

Nous sommes d'avis que la ville doit exister pour l'homme. Grâce à son facteur de bien-être unique, elle doit inviter tout un chacun, jeunes et moins jeunes, à s'attarder et à profiter des lieux et leur permettre de se déplacer librement et en toute sécurité. Mais nous souhaitons également plaider en faveur d'une alternative qui réaménage l'espace public, gomme les éventuelles erreurs architecturales du passé, requalifie les routes et fait naître une nouvelle ambiance urbaine, adaptée à l'homme.

Et cette vision ne s'applique sûrement pas exclusivement à la capitale. Elle est adaptable à d'autres localités asphyxiées et dominées par le «tout motorisé». Notre vision deviendra-t-elle bientôt réalité? Cela relève uniquement de la volonté politique!

LVI

