

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

# Priorité aux piétons et cyclistes

## Recommandations de la Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ aux partis politiques dans le cadre des élections législatives

La Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI), a.s.b.l. fondée le 29 mars 1985, compte aujourd'hui près de 1500 membres. Depuis sa fondation, elle met tout en œuvre pour que le vélo retrouve sa place dans l'espace public. La LVI s'engage en faveur d'un vivre-ensemble égalitaire de tous les usagers de la route même si la sécurité et les intérêts des cyclistes nous tiennent tout particulièrement à cœur. A ces fins, nous intervenons de manière ciblée auprès des autorités administratives et politiques compétentes et nous menons des actions de sensibilisation diversifiées.

### **Pour que chacun puisse se déplacer à vélo, sous de bonnes conditions et en toute sécurité.**

Face aux défis que pose la mobilité au Luxembourg, la LVI souhaite, en vue des élections nationales du 14 octobre, attirer l'attention des partis politiques sur un levier encore largement sous-exploité au Luxembourg: les modes de déplacement actifs et plus particulièrement le vélo. Qu'il s'agisse de santé, de tourisme, d'économie, d'environnement ou de qualité de vie, le vélo est une réponse efficace et peu coûteuse pour moderniser notre pays et améliorer le quotidien des citoyens.

Nous revendiquons que la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire s'inspirent du modèle de villes viables, à l'image de nombre de villes et régions internationales qui réaménagent l'espace public en faveur de la mobilité active, créant ainsi une nouvelle qualité de vie et offrant une réponse aux nombreux défis d'un développement durable de notre société.

Mais ceci exige une volonté politique résolue en faveur d'un renversement du crédo actuel en matière de mobilité, qui consiste trop souvent encore en une priorisation absolue de la circulation automobile et une volonté de garantir à tout prix la fluidité du trafic motorisé. Une telle politique électorale du «plaire à tout le monde» n'a pas d'avenir et il est grand temps de rééquilibrer l'ordre des priorités en faveur des modes actifs en s'inspirant par exemple du principe «STOP», adopté en Flandre, et qui consiste à opérer une hiérarchisation claire entre différents modes de déplacement: priorité aux piétons, puis aux cyclistes, ensuite aux transports en commun et enfin au trafic individuel motorisé (en néerlandais Stappers=piétons, Trappers=cyclistes, Openbaar vervoer=transports publics, Privaat vervoer=transports privés).

C'est avec satisfaction que nous constatons qu'au cours de la période législative actuelle, nombreuses de nos revendications de longue date ont été réalisées. Afin d'encourager le prochain gouvernement à poursuivre cette évolution positive, la LVI adresse une série de recommandations aux partis politiques.

### **Le développement des infrastructures cyclables**

En 2014, François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures, établit une «Cellule mobilité douce» (CMD) au sein de son ministère ainsi qu'une «Division de la mobilité durable» (DMD) au sein de l'Administration des ponts et chaussées, qui auront comme rôle le développement et la promotion de la mobilité active au niveau national et devront notamment assurer l'inclusion systématique d'infrastructures pour la mobilité active dans tout projet de construction. Depuis les élections nationales de 1999, la LVI avait revendiqué un tel organe en charge de la planification de la mobilité active. Suite à une manifestation cycliste organisée par la LVI en 2014, une des premières interventions du nouveau ministre fût l'adaptation du projet de rénovation

du Pont Adolphe, intégrant une passerelle pour cyclistes et piétons.

Le 28 avril 2015, la loi relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux entre en vigueur. Cette loi prévoit non seulement le comblement des lacunes existantes du réseau national (avec 500 km d'itinéraires supplémentaires prévus), mais surtout d'améliorer les liaisons pour les déplacements au quotidien (tandis que la loi précédente de 1999 était surtout axée sur les itinéraires touristiques) et de proposer un soutien financier aux communes pour le raccordement de leurs réseaux au réseau national. Entre 2015 et 2018, 21 km d'itinéraires cyclables ont ainsi été réalisés, 24 km se trouvent actuellement en chantier et 284 km supplémentaires sont en phase de planification (chiffres de fin janvier 2018).

Cependant, le règlement grand-ducal afférent à ladite loi et déterminant les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des itinéraires cyclables du réseau national et de ses raccordements est toujours en suspens et la LVI revendique un vote rapide de celui-ci.

Le 3 septembre 2016, un règlement grand-ducal concernant la signalisation des itinéraires cyclables et ayant comme objectif l'amélioration et la modernisation de la signalisation luxembourgeoise en s'inspirant des « best practices » de nos pays voisins est publié.

Une réalisation conséquente des itinéraires cyclables prévus, l'actualisation de la signalisation et une analyse continue de futurs projets infrastructurels assurant une place à la mobilité active ne présupposent pas seulement l'établissement d'un agenda d'échéances et d'un inventaire des priorités quant à leur réalisation mais aussi la mise à disposition des moyens budgétaires et humains nécessaires. Afin que ces moyens soient effectivement à la hauteur de l'objectif gouvernemental d'un partage modal de 10 % (trajets domicile-travail <5 km), respectivement 15 % (trajets domicile-école <5 km) en faveur des déplacements à vélo jusqu'en 2025 (Modu 2.0), la LVI demande que la même quote-part du budget mobilité du ministère du Déve-



© Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ (LVI)

loppement durable et des Infrastructures (MDDI) et des administrations afférentes soit logiquement dédiée à ces infrastructures. De même, au vu des objectifs visés, la LVI demande que les ressources humaines de la CMD ainsi que de la DMD soient renforcées.

### La création d'un « centre du cycle »

Un souhait de longue date, ayant même donné naissance en 2007 à une a.s.b.l. à part entière: la création d'un « centre du cycle » faisant office de centre d'accueil, d'information et de formation pour le public. Un tel lieu de rencontre pourrait rassembler sous un même toit point d'information, expositions, activités et manifestations autour du vélo, atelier de réparation, service de location de vélos, vélo-école, associations cyclistes ou tout autre service promouvant le cyclisme au quotidien et le tourisme à vélo. Malgré de nombreuses tentatives de négociation avec les autorités compétentes, un tel lieu d'accueil n'a toujours pas pu être réalisé et reste l'une des revendications clé de la LVI.

### Une meilleure intégration du vélo dans la chaîne de mobilité

Pour que le vélo puisse pleinement déployer son potentiel, il importe de le promouvoir au sein de la chaîne de mobilité, donc de pouvoir le combiner selon ses besoins avec d'autres modes de transport. Faciliter l'intermodalité pour les cyclistes requiert une bonne accessibilité et signalisation des pôles d'échange, la mise à disposition d'emplacements de stationnement sécurisés aux arrêts et gares et enfin l'amélioration du service de transport de vélos dans les trains et bus. Bien que nous nous félicitons de l'installation de parcs

à vélos sécurisés (mBox) auprès de nombreuses gares et autres points d'intérêt ou encore de la gratuité du transport de vélos dans les moyens de transport publics, il reste des efforts à faire, notamment en ce qui concerne les capacités et le confort de ce dernier!

Une autre condition essentielle pour encourager l'usage du vélo au quotidien est l'accessibilité à vélo (pour visiteurs et employés) des lieux ouverts au public (immeubles, installations ou espaces publics relevant de l'État, des communes et des établissements publics). Ceci présuppose la création et la signalisation d'itinéraires et autres infrastructures cyclables et la mise à disposition d'emplacements de stationnement de qualité.

### La sécurité des piétons et cyclistes

Un pas important pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes et piétons fut l'actualisation d'une série de dispositions du Code de la Route concernant la mobilité active, entrées en vigueur le 1er mai 2018. Dans le but d'informer et de sensibiliser les automobilistes aux droits et devoirs des usagers de la route les plus vulnérables, la LVI préconise une meilleure intégration des dispositions concernant les piétons et cyclistes dans le programme des cours de Code de la Route pour l'obtention du permis de conduire et, de façon générale, l'organisation régulière de campagnes de sensibilisation et d'information au niveau national.

### Une fiscalité en faveur de la mobilité active

Le 1er janvier 2017 entre en vigueur une réforme fiscale qui, pour la première fois, bénéficie également aux cyclistes en intro-



MBox, Gare Diddeleng via Wikimedia Commons © JWH

duisant, d'un côté, un abatement (symbolique) sur l'achat d'un vélo ou d'un pédélec et en incluant, d'autre part, le vélo dans la catégorie des véhicules éligibles en tant que véhicule de fonction.

Afin de prioriser davantage les modes de déplacement actifs, la LVI recommande une extension de ces avantages fiscaux et d'autres avantages financiers pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien et propose en outre d'inciter les employeurs à la promotion du vélo auprès de leurs employés p.ex. à travers

l'offre de services spécifiques (douches, casiers, vélos de service etc.) ou d'incitations financières (p.ex. allocation d'un « budget mobilité » comme alternative aux voitures de fonction, indemnité kilométrique vélo, aides à la réparation etc.)

### La création d'une culture vélo dès le plus jeune âge

Vu le succès des vélo-écoles organisées par la LVI et une demande toujours croissante, la LVI recommande l'intégration du vélo dans le programme de l'éducation physique et sportive des écoles primaires et secondaires. La promotion du ramassage scolaire à vélo (« Vélobus ») est un autre moyen de sensibiliser les enfants à la pratique du vélo dès le plus jeune âge. Enfin, nous suggérons une meilleure incorporation des dispositions du Code de la Route et des règles de conduite lors de l'utilisation d'un cycle dans le programme scolaire.

### Une stratégie nationale pour la promotion du tourisme à vélo

Le tourisme à vélo est en croissance constante partout en Europe et les retombées économiques sont considérables. Afin

d'améliorer l'offre existante au Grand-Duché et de présenter le Luxembourg comme une destination phare pour le tourisme à vélo, la LVI revendique le développement d'une véritable stratégie de marketing nationale. SuisseMobile ([www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org)) est un bon exemple de marketing couronné de succès. En 2017, la LVI avait organisé une conférence pour présenter le projet en question aux acteurs touristiques luxembourgeois, jusqu'ici sans résultat positif.

Les éléments-clé d'une offre touristique de qualité sont évidemment le développement et la revalorisation du réseau cyclable national, sa connexion aux réseaux des pays limitrophes et le renforcement de l'offre de services qui y sont liés. Ceci concerne notamment l'extension du service de location de vélos (Rent a bike) sur l'ensemble du pays. En outre, la mise en place d'un service de transport de bagages pour randonneurs et cyclistes sur le territoire du Grand-Duché constituerait un atout commercial exceptionnel au niveau européen. ♦

Une version complète des recommandations de la LVI aux partis politiques peut être consultée sur le site [www.lvi.lu](http://www.lvi.lu).

Piste cyclable Kirchberg © Michael Merten

