



Lëtzebuenger
Vëlos-Initiativ

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI)

A.s.b.l. fondée en 1985, comptant actuellement plus de 1200 membres, ayant pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité des cyclistes au quotidien et de promouvoir le cyclisme de loisir.

www.lvi.lu

DOSSIER DE PRESSE

Conférence de presse du mercredi, 15 janvier 2014
(Centrale des Auberges de Jeunesse - Pfaffenthal)
**«Le vélo dans le programme gouvernemental –
recommandations pour la mise en œuvre.»**

Extraits du programme gouvernemental en annexe

La LVI salue que le gouvernement s'est fixé des objectifs ambitieux pour la promotion de la mobilité douce (cyclistes et piétons). Forte de son expérience de terrain et de sa connaissance des dossiers, la LVI adresse à trois ministères-clé les recommandations suivantes :

Ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) - MM. Bausch et Gira

- Afin que les **moyens budgétaires** et humains soient effectivement à la hauteur de l'objectif gouvernemental d'un partage modal de 25% en faveur de la mobilité douce (déplacements piétons et cyclistes dans la mobilité globale), la LVI demande que 25% du budget mobilité du MDDI et des administrations afférentes soit logiquement dédié à des infrastructures pour la mobilité douce. Dans ce contexte, la LVI rappelle que, rien qu'en considérant la réduction des dépenses de santé subséquentes, les investissements dans la mobilité douce en général et dans les infrastructures cyclables en particulier, s'avèrent bénéficiaires. Ainsi, l'OMS (Organisation Mondiale pour la Santé) estime qu'en Autriche, une part de 5% de mobilité cycliste économise annuellement 400 millions d'euros et sauve quelque 400 vies (pour 50 victimes cyclistes de la route) [WHO – HEAT]. Rapporté sur la population du Grand-Duché, cela équivaldrait à quelque 25 millions d'euros et 25 vies sauvées par an !
- Le rôle-clé dans l'élaboration et la réalisation de cette stratégie reviendra à la «**cellule mobilité douce**». Pour que celle-ci soit efficace, la LVI demande que la cellule mobilité douce :
 - soit **composée d'experts qui utilisent eux-mêmes le vélo pour leurs déplacements quotidiens**. Le partage modal n'évoluera pas à cause de nouveaux tracés sur des cartes, mais lorsque le cycliste se rendra compte que les petits dangers et obstacles sur ses trajets auront disparu. En tant que «force vive de la société», la **LVI souhaite être associée à cette cellule** ;
 - soit représentée avec des droits d'initiative et de veto **aussi bien au sein du nouveau «département en charge de la planification de la mobilité» qu'au sein de l'administration en charge de la réalisation des projets** (Ponts et Chaussées). Ainsi, le suivi des intérêts de la mobilité douce sera assuré sur toute la durée des projets ;
 - soit dotée des **moyens budgétaires et humains** nécessaires à élaborer activement, ensemble avec les nombreuses communes qui n'en ont pas l'expertise, des plans et des infrastructures pour la mobilité douce ;
 - fasse saisir de façon systématique et communique de manière transparente les **statistiques sur la mobilité douce**.
- Pour que le réseau national des pistes cyclables puisse effectivement être développé de façon conséquente, la LVI demande qu'en plus d'une mise à disposition des moyens budgétaires nécessaires, le **projet de loi sur le réseau national des pistes cyclables** (et son règlement grand-ducal) soit rapidement voté, mais avec les **modifications** suivantes:
 - **augmentation du financement par l'Etat des liaisons** entre pistes cyclables et des raccordements entre communes et pistes cyclables en cas d'ouverture à neuf ;
 - **ajout de pistes cyclables dans les grandes agglomérations** (Luxembourg et communes limitrophes, Esch-sur-Alzette et Belval, Nordstad) afin d'offrir à un grand nombre d'habitants la possibilité de se rendre au travail à vélo en toute sécurité ;

- ajout de la **piste cyclable «Mamerdall» entre Bertrange et Mersch**, demandée en 2013 par les conseils communaux des six communes concernées par le tracé (Bertrange, Strassen, Kopstal, Steinsel, Lorentzweiler et Mersch) ;
- maintien du projet de **piste cyclable «villages de la Haute-Sûre»** afin de raccorder touristiquement les villages de Bigonville, Boulaide et Baschleiden au parc naturel en créant une boucle de pistes cyclables longue d'une quarantaine de kilomètres.

Département de l'Environnement au MDDI – Mme Dieschbourg et M. Gira

Beaucoup de pistes cyclables projetées pour élargir le réseau national traversent des paysages protégés à différents niveaux. Si le gouvernement veut effectivement accélérer le développement de ce réseau, alors le Département de l'Environnement et ses administrations (adm. de la nature et des forêts, de la gestion de l'eau) doivent **s'impliquer plus en amont et de façon encore plus constructive dans le choix des tracés, des gabarits et du revêtement**. Rappelons que non seulement le vélo apporte des **économies évidentes en CO2**, mais que la **mobilité douce est de loin la façon la plus écologique de sensibiliser la population** à la beauté et la diversité de nos paysages. Or, seule une population sensibilisée à son environnement se donnera les moyens de le protéger. La LVI fait les recommandations suivantes :

- **Tracés** : impliquer le Département de l'Environnement dans le choix du tracé dès le début. Pour les zones sensibles, mettre à point une stratégie selon laquelle une piste cyclable de transit passe à l'écart du biotope mais est reliée à celui-ci par des sentiers didactiques pédestres.
- **Revêtements** : autoriser des revêtements praticables par tout type de vélo même par temps de pluie. Afin que les discussions entre administrations (adm. de la nature et des forêts, des Ponts et Chaussées) au sujet du revêtement cessent de retarder, voire de bloquer la construction de pistes cyclables, la **LVI propose qu'en 2014 toutes les parties concernées par l'autorisation, la construction et l'utilisation de pistes cyclables se rendent ensemble à Würzburg (Bavière) et se fassent présenter les résultats scientifiques de la «Teststrecke Ludwigkai»**. Il s'agit d'une piste cyclable le long de la rivière Main composée de neuf sections à revêtements différents. Au cours des quatre années passées, ces revêtements ont été évalués aussi bien par des milliers de cyclistes que scientifiquement selon des critères écologiques, structurels et d'entretien. Ce voyage d'études pourrait être organisé par la cellule mobilité douce du MDDI.

Ministère de l'Economie – M. E. Schneider et Mme Closener

Le tourisme à vélo: un secteur d'avenir!

«Le tourisme est un secteur économique très important, qui est souvent sous-estimé au Luxembourg. Cependant, pour l'année 2012, le WTTC (World Travel and Tourism Council) estime l'impact direct et indirect du secteur sur le PIB luxembourgeois à 5,7 %. Plus de 17.500 emplois sont directement ou indirectement liés au secteur, ce qui représente 7,6 % de l'emploi total.» (Ministère des Classes moyennes et du Tourisme, 6 décembre 2012).

Au niveau européen, le tourisme à vélo sous toutes ses formes connaît, depuis des années, une croissance constante.

La LVI salue la volonté politique d'établir un suivi **statistique** plus global du secteur touristique (voir programme gouvernemental en annexe).

Les compteurs de vélos installés en septembre 2013 à six endroits du réseau national de pistes cyclables en sont un élément (voir carte en annexe). L'installation de compteurs de vélos est une revendication de longue date de la LVI, qui a été réitérée dans le cadre de la convention Uelzechtdall. La LVI souhaite que ce moyen efficace de relevés statistiques soit utilisé plus souvent pour prouver, chiffres à l'appui, que l'usage du vélo au quotidien et pour les loisirs est en constante progression.

La revalorisation et l'expansion du réseau national de pistes cyclables, voulues par la nouvelle loi en cours d'instance, porteront certainement leurs fruits tant en ce qui concerne l'usage du vélo comme moyen de transport au quotidien, que pour l'usage du vélo comme activité de loisirs.

En ce qui concerne l'infrastructure, la LVI revendique qu'un agenda d'échéances soit établi, avec une **priorité à accorder à la réalisation des maillons manquants** importants d'un point de vue touristique:

- PC5: Junglinster - Larochette et Medernach - Reisdorf
- PC11: Hesperange - Aspelt et PC6: Aspelt - Schengen, raccord vers Chemin de la Moselle
- PC16: Goebelsmühle - Kautenbach et PC21: Wilwerwiltz - Troisvierges, raccord vers Vennbahn
- PC17: Rambrouch - Koetschette, raccord vers Martelange (RAVeL)
- PC17: Arsdorf - Lultzhausen
- PC20: Merkholtz - Paradiso, raccord vers Bastogne (RAVeL)

Comme le rayon d'action des cyclotouristes peut se situer entre 30 km et 80 km par jour, il est évident que cette forme de tourisme implique aussi la **Grande Région**. D'où l'importance de **connecter le réseau national aux réseaux des pays limitrophes**, à savoir :

- PC3 - Moselradweg (Wasserbillig - Trier - Koblenz)
- PC3 - Chemin de la Moselle (Schengen - Thionville - Metz)
- PC20 - RAVeL (Wiltz - Bastogne - Gouvy)
- PC21 - Vennbahn (Troisvierges - St.Vith - Aachen)

La route EuroVelo 5, Via Romea Francigena relie Londres avec Rome en passant par: Grande-Bretagne - France - Belgique - Luxembourg - France - Suisse - Italie (3.900 km). A Luxembourg le trajet de cette route passe par les PC18, PC17, PC12, PC13, PC1, PC11, PC6, PC3.

L'extension du système de location de vélos "**RentaBike**", existant déjà dans les régions Ardennes, Mullerthal et Moselle, au territoire du Grand-Duché apporterait une plus-value non négligeable.

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. Ce service pourrait être organisé par la structure du système "RentaBike". RentaBike Miselerland l'a déjà réalisé en 2013 pour la région mosellane.

Vu que l'ouest du Grand-Duché surtout présente un manque d'**infrastructures hôtelières**, une incitation à l'investissement serait importante pour compléter l'offre touristique dans cette région.

Le succès du label «**bed+bike**», avec presque 80 établissements affichant aujourd'hui ce label instauré en 2011 à Luxembourg, est une preuve que le secteur Horesca mise aussi sur une clientèle recherchant d'autres offres touristiques.

Le Luxembourg dispose des capacités nécessaires au développement de ce domaine. En parallèle à tous les efforts pour compléter l'infrastructure et l'offre de services y relatifs, il importe de développer une **stratégie de marketing pour présenter le Grand-Duché comme destination de premier ordre pour le tourisme à vélo**.

Un très bon exemple pour un marketing couronné de succès peut être consulté sur le site www.suissemobile.org, qui démontre, chiffres à l'appui, l'importance et l'efficacité d'une stratégie coordonnée pour le succès d'un tourisme doux.

Pour faire le point sur l'existant et discuter des évolutions futures souhaitables, la LVI préconise l'organisation d'une **table ronde** rassemblant tous les acteurs intervenant dans le secteur touristique.

Pour tous renseignements supplémentaires:

LVI a.s.b.l.

43 90 30 29 / lvi@velo.lu

Extraits du programme gouvernemental 2013-2018:

Mobilité douce: p.74-75

L'objectif est de prévoir une bonne desserte par les transports publics et de considérer la mobilité douce dès la planification de toute infrastructure routière et ferroviaire, de bâtiments publics, de nouveaux logements, de la mise en place d'offres de loisirs et de la création de centres commerciaux et d'introduire une gestion ciblée des aires de stationnement.

A cet effet, le Gouvernement compte créer un département en charge de la planification de la mobilité. Cette entité sera en charge de l'analyse des besoins en mobilité à court, moyen et long terme, du développement des scénarios d'évolution de la mobilité et de la planification conséquente des infrastructures nécessaires.

Le Gouvernement compte développer et promouvoir la mobilité douce en instaurant une cellule en charge de la mobilité douce. En effet, atteindre l'objectif d'un modal split de 25% de mobilité douce ne peut être atteint que si les ressources humaines et budgétaires sont à la hauteur des ambitions. Il est prévu de développer de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité des piétons. Le Gouvernement compte développer en étroite concertation avec les communes les initiatives nécessaires à cet objectif.

Tourisme : p.56-57

Afin de disposer des informations statistiques indispensables pour établir, exécuter et suivre une stratégie nationale en matière de tourisme, un compte satellite du tourisme sera mis en place en collaboration étroite avec le Statec. Le potentiel du tourisme écologique sera davantage valorisé. Les pistes cyclables et chemins de randonnées pédestres seront pris en compte pour développer de nouveaux produits touristiques et les produits du terroir seront systématiquement inclus dans le cadre de la promotion touristique.

Santé: p.159

Le Gouvernement mettra en oeuvre les efforts nécessaires afin de renforcer davantage la promotion de la santé et la prévention des maladies de manière intégrée, dans l'esprit de l'approche relative à l'intégration des questions de santé dans toutes les politiques (« health in all policies »), essentielle afin d'assurer la pérennité à long terme de notre système.

Participation: p.70-71

Dans ce contexte [politique nationale du développement durable], le Gouvernement compte systématiser davantage l'implication des forces vives de la société dans les processus de consultation lors de l'élaboration de nouvelles politiques.