



Elections législatives 2018

# **Recommandations de la Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ aux partis politiques**

Juin 2018

## Priorité aux piétons et cyclistes!

Le Luxembourg est un pays où le trafic est focalisé sur la mobilité individuelle motorisée, ce qui a des conséquences néfastes sur l'aménagement de notre territoire et notamment des centres urbains, la mobilité et la qualité de vie de ses citoyens, la santé et l'environnement.

Pour répondre à ces enjeux, la LVI souhaite 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 credo actuel en matière de mobilité, qui malheureusement 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 électoraliste 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 l'heure de passer à l'acte et d'accorder clairement la priorité aux modes de transport les moins polluants et d'ouvrir ainsi la porte à des solutions innovantes et tournées vers l'avenir!

# Recommandations de la Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ aux partis politiques dans le cadre des élections législatives 2018

Forte de son expérience de terrain et de sa connaissance des dossiers relatifs à la promotion de la mobilité active, la LVI adresse aux partis politiques présentant une liste aux élections législatives du 14 octobre 2018 les recommandations suivantes:

1. La **misen en oeuvre conséquente de la loi du 28 avril 2015** relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Ceci présuppose l'établissement d'un agenda d'échéances et d'un **inventaire des priorités** quand à la réalisation des itinéraires cyclables prévus. La LVI recommande une rapide réalisation des projets en phase de planification et un priorisation de l'aménagement des maillons manquants du réseau existant et de la sécurisation des points noirs. Autre aspect à considérer est l'intérêt que présentent les différents itinéraires tant pour les déplacements quotidiens (connexion des localités limitrophes aux centres urbains Nordstad, ville de Luxembourg et Esch, desserte des POI, réalisation de voies express vélo) que d'un point de vue touristique (maillons manquants, connexions vers les réseaux cyclables des pays voisins).

Afin de garantir le développement conséquent du réseau national, la LVI suggère un réexamen des **subsidés étatiques**. Pour permettre à toutes les communes de développer leurs infrastructures cyclables, nous proposons une augmentation du financement par l'Etat des liaisons entre itinéraires cyclables nationaux et des raccordements au réseau national. De même, nous préconisons l'introduction d'un subside pour l'élaboration de concepts vélo communaux.

Finalement, la LVI revendique un vote rapide du **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.

2. La réalisation de la **signalisation du réseau cyclable national** suivant les dispositions définies dans le règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

3. La mise à disposition des **moyens budgétaires et humains** nécessaires au développement conséquent du réseau cyclable national.

Afin que les moyens budgétaires et humains soient effectivement à la hauteur de l'objectif gouvernemental d'un partage modal de 10% (trajets domicile-travail inférieurs à 5 km), respectivement 15% (trajets domicile-école inférieurs à 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 Développement durable et des Infrastructures (MDDI) et des administrations afférentes soit logiquement dédiée à des infrastructures cyclables. Dans ce contexte, la LVI rappelle que, rien qu'en considérant la réduction des dépenses de santé subséquentes, les investissements dans la mobilité active en général et dans les infrastructures cyclables en particulier, s'avèrent bénéficiaires. En effet, pour chaque kilomètre qu'une personne parcourt à pied ou à vélo, elle évite 6,9 cents de dépenses à la société, tandis que tout autre mode de transport n'engendre que des coûts externes (coûts environnementaux, accidents, subsidés) (Modu 2.0).

De même, au vu des objectifs visés, la LVI demande que les ressources humaines de la cellule mobilité douce au sein du MDDI ainsi que de la division de la mobilité durable au sein de l'Administration des ponts et chaussées, en charge de la planification nationale de la mobilité active, soient renforcées.

## Recommandations de la Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ aux partis politiques dans le cadre des élections législatives 2018

4. 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 unir 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. Afin d'attirer un large public, la localisation centrale d'un tel établissement est primordiale.
5. **L'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.
6. L'obligation de **garantir l'accessibilité à vélo lors de la construction ou de la rénovation de lieux ouverts au public** (immeubles, installations ou espaces publics relevant de l'Etat, des communes et des établissements publics). Ceci implique la création et la signalisation d'itinéraires et autres infrastructures cyclables et la mise à disposition d'emplacements de stationnement de qualité.
7. L'obligation de créer des **emplacements de stationnement pour vélos** (pour visiteurs et employés se déplaçant à vélo pour rejoindre leur lieu de travail) auprès de/dans tout bâtiment relevant de l'Etat, des communes et des établissements publics.  

Parallèlement, la LVI recommande aux autorités publiques d'éliminer le règlement des exigences minimales de places de stationnement pour voitures individuelles et de le remplacer par des exigences maximales.
8. L'extension des **avantages fiscaux et autres avantages financiers** pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien.  

Aussi, la LVI propose 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'attraits financiers (p.ex. allocation d'un «budget mobilité» comme alternative aux voitures de service, indemnité kilométrique vélo, aides à la réparation etc.).
9. Afin de créer une culture vélo dès le plus jeune âge, la LVI recommande **l'intégration du vélo dans le programme de l'éducation physique et sportive des écoles** primaires et secondaires et la promotion du ramassage scolaire à vélo («Velobus»). De même, 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.
10. 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.

# Recommandations de la Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ aux partis politiques dans le cadre des élections législatives 2018

11. Le **tourisme à vélo** est en croissance constante partout en Europe et les retombées économiques sont considérables. Afin d'améliorer l'offre au Grand-Duché et de présenter le Luxembourg comme destination phare du tourisme à vélo, la LVI revendique le **développement d'une stratégie de marketing nationale**. Un très bon exemple pour un marketing couronné de succès peut être consulté sur le site [www.suissemobile.org](http://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.

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 y relatifs.

Ceci concerne notamment l'extension du service de **location de vélos** (Rent a bike), existant actuellement au Mullerthal, dans les Ardennes et le long de la Moselle, 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.

Autre revendication de longue date est le développement et la promotion d'un **«Radroutenplaner»** (planificateur d'itinéraires cyclables), moyen convivial pour planifier un séjour cyclotouristique au Luxembourg.

Finalement, pour compléter l'offre d'infrastructures d'hébergement, la LVI recommande une incitation à l'**investissement dans le secteur de l'horesca**.

12. La LVI propose la promotion de la mobilité active à travers l'organisation de **campagnes de sensibilisation et d'information** au niveau national.

## Contact

### Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI) a.s.b.l.

6, Rue Vauban  
L-2663 Luxembourg

T +352 43 90 30 29

F +352 20 40 30 29

E [lvi@velo.lu](mailto:lvi@velo.lu)

[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)