

THEMA

MOBILITÉ DOUCE

Luxembourg cyclable

Richard Graf

REGARDS

À en croire les programmes électoraux, un bel avenir sera réservé à la bicyclette.

Annoncée une première fois au mois de juillet, la conférence de presse du ministre des Transports, François Bausch (Déi Gréng), sur les nouvelles dispositions légales en matière de réseau de pistes cyclables avait été reportée au mois de septembre pour être annulée une deuxième fois. Finalement, elle devrait avoir lieu le 2 octobre - si l'agenda chargé du ministre en cette fin de campagne électorale ne la bouscule pas à nouveau.

Une condition préalable à la tenue de cette conférence de presse vient en tout cas d'être remplie : vendredi dernier, le Conseil de gouvernement a adopté le projet de loi « modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ».

Derrière ce titre un peu monstrueux se cache un nombre de dispositions qui devraient - enfin - booster le développement du réseau de pistes cyclables, qui n'a guère évolué depuis sa mise en place en 1999... sous l'égide d'un certain Robert Goebbels (LSAP).

L'actuelle coalition a certes légiféré en 2015 pour jeter les bases d'un agrandissement du réseau et surtout pour une meilleure interconnexion entre ce réseau et les réseaux locaux existants ou en devenir. Mais il s'est avéré qu'en pratique, le développement des pistes nécessitait encore quelques précisions et surtout une

meilleure répartition des rôles en matière de planification et surtout de mise en place de nouveaux tronçons.

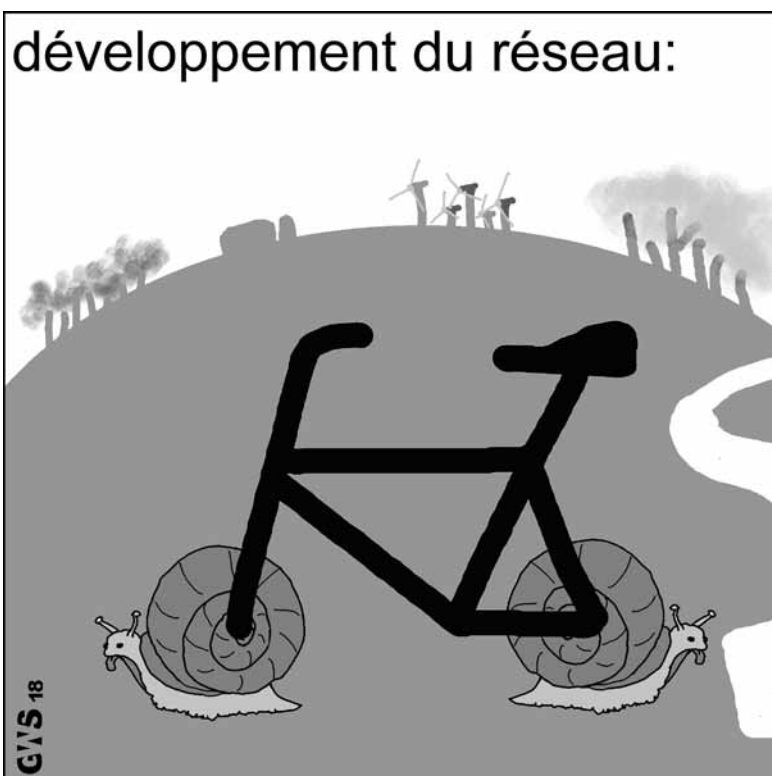
Comme il n'y a pas eu de briefing de la presse concernant le Conseil de gouvernement - ce qui est devenu la norme pendant cette législature -, il faut se fier au communiqué de presse en attendant des explications plus détaillées, avec quelques semaines de retard. Outre le développement du réseau et son extension par rapport à ce qui avait été prévu en 2015, le texte vise un toilettage des définitions utilisées en la matière et tente de « clarifier les conditions d'octroi de subventions pour les raccords au réseau cyclable national ».

Le projet veut aussi « assurer une cohérence avec la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ». Depuis le 1er mai de cette année, certaines règles importantes concernant la mobilité douce en général et les cyclistes en particulier ont été mises en place. Il s'agira donc de faire suivre les infrastructures pour que ces dispositions puissent être appliquées, notamment quand les cyclistes interfèrent avec d'autres formes de trafic.

Finalement, il est prévu de réaliser une base cartographique détaillée à l'échelle 1/20.000 « qui renseigne sur les tracés détaillés des itinéraires cyclables nationaux ». Ces tracés ne sont en effet décrits que sommairement sous la législation en vigueur.

Plus de vélos que de voitures

Vu son dépôt tardif, le projet ne sera débattu que par la prochaine Chambre issue des élections du 14 octobre. Mais ce retard - plutôt dû à la technicité du dossier - ne signifie pas nécessairement que le projet ne trouvera pas de majorité politique pour



Luxe somptueux ou symbole de la subordination à l'automobile : la passerelle sous le pont Adolphe ne fait pas l'unanimité parmi les cyclistes. Pour réduire les conflits avec les piétons, on vient de redessiner l'espace qui leur est réservé.

être adopté, même si le prochain ministre des Transports n'était plus issu des rangs des Verts.

Comme l'a montré le débat organisé par la Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ (LVI) avec les représentants des partis politiques en lice pour les élections nationales, mardi soir, le consensus sur un développement du réseau des pistes cyclables et sur une amélioration des conditions d'utilisation des vélos en général n'a plus besoin d'être mis en place.

Comme pour tout débat en relation avec les élections, on a surtout demandé aux partis de déployer leurs programmes. Cette chorégraphie, inévitable car il faut donner la parole à huit mandataires différents pour chaque bloc de questions, ne laisse que peu de place au débat, et encore moins à l'analyse des raisons des retards que connaît le Luxembourg en la matière.

En lisant les programmes électoraux des scrutins antérieurs, on peut cependant rapidement repérer les « ralliés de la dernière heure » en matière de mobilité douce et d'utilisation du vélo. Mais la LVI avait si bien fait son travail dans le passé que la plupart des partis se voyaient déjà obligés d'au moins mentionner la bicyclette dans leurs programmes de l'époque. Cela se faisait cependant un peu comme on parle de minorités à protéger : il faut bien les mentionner, mais on sait qu'électoralement elles ne font pas le poids.

Avec une population qui statistiquement dispose de plus de bicyclettes que de voitures, comme a pu le constater la députée verte Josée Lorsché lors du débat de mardi, mais surtout avec une certaine renaissance de l'utilisation de la bicyclette du moins à des fins de loisirs, une telle approche en catimini ne semble plus faire recette.

Justement les Verts : ils n'ont pas à se justifier de leur attachement à l'utilisation du vélo, mais doivent dorénavant défendre le bilan d'une législature qui, en matière de réalisation de pistes cyclables, n'a que peu à son actif. S'il est vrai que le budget relatif à la mobilité douce a été quadruplé et qu'une cellule spécifique a été mise en place au sein du ministère, la déception parmi les militants de la LVI (et de l'électorat vert) n'a rien d'étonnant. Et ceci pas seulement parce que cinq années de législature ne peuvent résorber les retards accumulés des trois décennies précédentes.

Il y a aussi la dure réalité d'une mobilité en crise, où les bricolages quotidiens anéantissent souvent les petits progrès qu'on aurait pu observer. Lors de chantiers, quand il s'agit de réduire l'espace disponible au trafic, c'est encore trop souvent la piste cyclable qui est éliminée en premier et, en deuxième lieu, ce sont les piétons qui sont obligés de passer de l'autre côté de la rue pour continuer leur chemin, avant qu'on ne commence à amenuiser l'espace disponible pour les voitures.

Maillons faibles

Là où les belles voies cyclables croisent les routes principales, les élans sont non seulement freinés, mais les « solutions » proposées aux cyclistes s'avèrent aussi peu sécurisantes. De tels maillons faibles empêchent souvent le recours à la bicyclette, surtout aux heures de pointe : les vélos peuvent être majoritaires dans les garages... ils restent bien minoritaires dans les rues.

Mais si le nombre de kilomètres de voies cyclables réalisé est moins important que ce qui avait été annoncé, il faut reconnaître que le ter-



PHOTO : WOXX

rain est en train d'être bien préparé. Comme à travers cette étude (1) sur la « cyclabilité » de la région sud du pays (et de la région frontalière française adjacente) qui devrait aider les décideurs communaux à donner plus d'espace aux bicyclettes.

Comme l'a remarqué ce mardi François Bausch lors de la présentation de cette étude, commanditée avec Pro-Sud par le Groupement européen de coopération territoriale Alzette-Belval (GECT) qu'il préside, 35 pour cent des déplacements en dessous d'un kilomètre sont réalisés en voiture au Luxembourg. Pour les distances comprises entre un et cinq kilomètres, ce taux monte à 66 pour cent. Or, justement pour les déplacements de cet ordre de distance, la bicyclette s'avère le moyen de transport le plus rapide. L'étude de cyclabilité menée par le bureau belgo-néerlandais Tridée a dressé un relevé détaillé de l'état des voies à disposition des vélos à l'heure actuelle, tout en évaluant, en ayant recours aussi à l'expertise de la LVI, les besoins en voies sécurisées en vue d'amener le plus grand nombre de personnes à utili-

ser la bicyclette pour les trajets quotidiens. Une deuxième phase de l'étude va maintenant faire des propositions plus concrètes aux différentes communes, mais aussi au ministère, pour garantir les liaisons intercommunales quasi inexistantes.

Si l'actuel ministre des Transports a su faire avancer le dossier du tram de façon à pouvoir l'inaugurer en temps utile - et non seulement d'un point de vue électoral -, il a été moins chanceux en matière de voies cyclables. Son ou sa successeur-e profitera cependant des planifications en cours. Et si la nouvelle loi permet vraiment de déclencher le processus, la LVI pourra se consacrer à une nouvelle vision - comme elle avait osé le faire en 2015 en « recadrant » quatre endroits emblématiques de la capitale réservés à la mobilité douce, comme nous le rappelle la couverture de la présente édition du woxx. Les discussions seront alors peut-être à nouveau un peu plus animées.

(1) http://www.prosud.lu/documents/download/516/etude-de-cyclabilite-sud_2018