

## Exposé des motifs

**Concerne : Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**

### Considérations générales

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal entend développer et clarifier la signalisation directionnelle sur les itinéraires cyclables au Grand-Duché, en vue d'améliorer le guidage des cyclistes et de leur simplifier la prise d'informations sur leur parcours.

En effet, le Gouvernement entend accorder une attention particulière en matière de mobilité, à la mobilité douce, et ce notamment en développant de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables, et ce tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne. Tel est notamment l'objectif visé par la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, qui prévoit de porter ce réseau à 1.400 kilomètres par rapport aux 650 kilomètres aujourd'hui.

Toutefois, le prédit développement va de pair avec la mise en place d'une signalisation cohérente et continue, donnant aux cyclistes en temps utile les indications de direction pertinentes sur l'itinéraire à suivre, leur évitant de se perdre en chemin.

A relever qu'une signalisation directionnelle efficace permet non seulement d'orienter clairement les cyclistes vers les lieux et établissements d'intérêt général ou touristiques mais également à les guider efficacement vers les itinéraires adaptés ou réservés aux cycles, de manière à contribuer à leur sécurité en route. C'est pourquoi même lors de travaux sur les itinéraires cyclables, il est important d'assurer la continuité des directions signalisées, et ce afin d'orienter les cyclistes vers des itinéraires de déviation.

Le concept relatif à la signalisation pour cyclistes proposé par le règlement grand-ducal en projet vise à faciliter la tâche du cycliste en le guidant vers des itinéraires plus directs, plus sûrs et plus agréables. En effet, une signalisation directionnelle cyclable fixée par voie de règlement grand-ducal et par là applicable sur l'ensemble du territoire national permettra une meilleure connexion des réseaux cyclables et une signalisation homogène.

Il est proposé donc que ce concept sera intégré, tout comme l'ensemble de la signalisation routière, de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route.

Le présent avant-projet vise, d'une part, l'adaptation du cadre réglementaire en vue de mettre à disposition des administrations une signalisation directionnelle complète et uniforme sur les différents itinéraires cyclables (nationaux, régionaux ou communaux) et, d'autre part, le rapprochement aux standards et initiatives en matière de signalisation directionnelle des pistes cyclables qui ont déjà fait leurs preuves dans nos pays et régions limitrophes, notamment aux Pays-Bas, en Wallonie et en Rhénanie-Palatinat.

L'élaboration d'une telle signalisation nécessite une concertation de tous les acteurs concernés. C'est pourquoi la Cellule 'Mobilité douce' mise en place au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et le groupe de travail 'Modification du Code de la Route' de la Commission de circulation de l'Etat, en étroite collaboration avec le Ministère du Tourisme, ont réalisé une analyse des itinéraires cyclables quant à leur convivialité d'utilisation et quant au niveau d'information fournies aux cyclistes.

Les résultats de cette analyse ont permis d'aboutir au concept relatif à la signalisation pour cyclistes qu'il est proposé de mettre en œuvre *via* le présent projet de règlement grand-ducal. Le concept proposé porte essentiellement sur les points suivants :

1) La mise en place, sur le réseau cyclable national, d'un deuxième système d'orientation, consistant en particulier d'un système de points-nœuds, c'est-à-dire d'un système de numérotation de croisements des réseaux cyclables qui est facilement compréhensible et applicable sur l'intégralité du réseau des itinéraires cyclables.

Ce deuxième système n'affecte pas la raison d'être du système traditionnel indiquant uniquement des destinations et des itinéraires, mais le complète en offrant aux cyclistes l'avantage de connaître au préalable des points de repère précis qui permettent de poursuivre un parcours d'un croisement numéroté au prochain sans perdre l'orientation.

Le système proposé est inspiré des réseaux cyclables du Limbourg et des Pays-Bas qui sont organisés moyennant des points-nœuds avec un grand succès depuis de nombreuses années.

2) Des plaques amovibles peuvent être ajoutées aux signaux directionnels et permettent ainsi de définir et de signaler de façon aisée les itinéraires d'intérêt touristique, les numéros de pistes cyclables du réseau national et les points-nœuds. Il serait possible de porter à la connaissance des cyclistes plusieurs parcours cyclables dont les tracés pourraient facilement être réaménagés ou complétés. Cette fonctionnalité a été introduite avec succès en Rhénanie-Palatinat.

3) L'introduction de trois pictogrammes, indiquant le pourcentage et la longueur de pentes importantes, la longueur du trajet où le cycliste partage la voie publique avec des voitures et la longueur du trajet où le revêtement ne se prête pas à tous les types de vélo. Le cycliste serait ainsi averti au préalable pour adapter, le cas échéant, son trajet à sa convenance.

Au vu des développements qui précèdent, l'avant-projet de règlement grand-ducal en question a pour objet d'intégrer ce concept relatif à la signalisation pour cyclistes dans les dispositions sur la signalisation routière stipulées à la « IV<sup>e</sup> section – De la signalisation routière » de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité et en particulier au chapitre « V. Signaux d'indication ».

En effet, plusieurs modifications s'imposent dans ce chapitre, dont les principales concernent 1) la dissociation des itinéraires cyclables, en matière de signalisation, des autres voiries, 2) l'introduction de la notion de « points-nœuds » et 3) l'ajout de numéros d'identification d'itinéraires cyclables et de « points-nœuds » dans la rubrique 23.

De par la structure hiérarchique du chapitre sous objet, les éléments de signalisation directionnelle concernant les cyclistes sont actuellement regroupés exclusivement sous la rubrique « 4.e. Signaux directionnels sur les itinéraires cyclables » qui est subordonnée à la rubrique « 4. Signaux directionnels placés sur la voirie normale ». Toutefois, il se peut que les itinéraires cyclables doivent être signalés également en dehors de la voirie normale et que selon leur emplacement, les signaux sont à considérer soit comme présignaux directionnels, soit comme signaux directionnels.

En effet, deux approches pour la signalisation directionnelle d'itinéraires cyclables sont envisageables.

La première considère le cycle comme un véhicule parmi les autres et ne jalonne ces itinéraires que s'ils sont distincts des itinéraires routiers. Ce choix répond à l'objectif de ne pas saturer la vision des usagers par un trop grand nombre d'informations.

La seconde cherche à assurer la continuité des principaux itinéraires cyclables, y compris lorsque ceux-ci se superposent aux itinéraires routiers. L'objectif est de guider le cycliste d'un bout à l'autre de son parcours et de lui simplifier la prise d'information.

L'intérêt du présent avant-projet de règlement grand-ducal est de mettre en œuvre sur le réseau cycliste luxembourgeois cette dernière approche.

Par conséquent, il s'avère opportun de séparer, au sein du chapitre « *V. Signaux d'indication* », les signaux sur les itinéraires cyclables (sous-rubrique 4.e.) clairement des dispositions concernant la présignalisation (rubriques 1,2 et 3), des signaux directionnels placés sur la voirie normale (rubrique 4), des signaux directionnels sur la grande voirie (rubrique 5) et de tous les autres signaux d'indication (rubriques 6 à 48).

Il convient de redresser l'ordre hiérarchique de la sous-rubrique « *4.e. Signaux directionnels sur les itinéraires cyclables* » en attribuant à cette dernière un numéro de rubrique d'un ordre hiérarchiquement supérieur, notamment celui de « *4bis* ». Le choix d'insérer une nouvelle rubrique après la rubrique 4 permet de conserver la numérotation en continu des codes des signaux E,7... . (Toutefois s'imposerait l'insertion d'une nouvelle rubrique 4a plutôt que 4bis, par analogie aux rubriques 24a, 24b, 24c et 24d qui ont été insérées ultérieurement après la rubrique 24. Or l'insertion d'une nouvelle rubrique 4a mènerait à une confusion sensible avec la sous-rubrique actuelle « *4.a. Direction d'une agglomération* »).

Le fait que le réseau cyclable à signaler constitue un réseau à part, bien qu'il soit à certains endroits superposé au réseau routier, exige un intitulé peu contraignant. La rubrique 4bis projetée aurait donc pour intitulé « *Présignalisation et signalisation directionnelle en relation avec les itinéraires cyclables* ».

## Commentaire des articles

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

- 1) La sous-rubrique « *4.e. Signaux directionnels sur les itinéraires cyclables* » est supprimée. Les dispositions sont remplacées selon les modalités qui suivent.
- 2) Une nouvelle rubrique est créée au même niveau hiérarchique que les signalisations directionnelles de la voirie normale et de la grande voirie. Elle porte la désignation « *4bis. Présignalisation et signalisation directionnelle en relation avec les itinéraires cyclables* ».

Le signal E,7a projeté garde la même fonction que le signal E,7a en vigueur ; il sera toutefois complété. Il s'adresse aux cyclistes qui ne se trouvent pas sur un itinéraire cyclable et qui veulent en atteindre un. Le signal est par conséquent placé sur une voie également utilisée par d'autres usagers. Il indique la direction et la distance pour atteindre un itinéraire cyclable spécifique, notamment le plus proche. Il est dorénavant complété par l'apposition des signaux E,21e, E,21f et E,21g qui montrent les numéros d'identification d'un point-nœud et d'un itinéraire cyclable nationale ou régional.

Le signal E,7b projeté est à considérer comme présignal directionnel. Il est aménagé sur un itinéraire cyclable à l'approche d'une intersection de plusieurs voies dont au moins une est un itinéraire cyclable et annonce la direction à suivre pour atteindre une destination. Le présignal E,7b est en principe suivi, sur la prochaine intersection, par le signal directionnel E,7c. Le signal E,7b peut être configuré et complété selon les mêmes modalités que le signal directionnel E,7c.

Le signal E,7c projeté est à considérer comme signal directionnel. Il est placé sur une intersection de plusieurs voies dont au moins une est un itinéraire cyclable. Il indique la direction à suivre pour atteindre une destination.

Le signal E,7c reste l'indicateur de direction principal pour annoncer une agglomération, un lieu-dit ou un quartier d'une agglomération. Le signal E,7c projeté sera représenté sur un support indiquant une seule direction moyennant une pointe, à l'instar des signaux directionnels E,4a à E,6j. Le signal E,7c projeté garde cependant sa qualité d'être facilement identifiable par rapport aux signaux directionnels placés sur la voirie normale ou grande voirie précités, puisqu'il s'adresse aux cyclistes uniquement et ne doivent pas induire en erreur les autres usagers de la route.

L'article précise que des pictogrammes peuvent être ajoutés au signal E,7c pour donner des informations supplémentaires sur les destinations ou encore sur le chemin qui mène vers les destinations. Afin d'assurer un maximum de cohérence, l'avant-projet définit exactement où les pictogrammes sont à apposer. Les données fournissant des détails sur les destinations précèdent notamment l'inscription de destination, tandis que les données concernant les caractéristiques d'un tronçon, à savoir une montée exceptionnelle, un revêtement difficilement praticable ou du trafic automobile considérable, suivent l'inscription de destination.

Le signal E,7c projeté sert à donner le plus d'informations possibles sur les endroits des réseaux cyclables et peut ainsi être complété par l'apposition des signaux E,21e, E,21f et E,21g qui montrent respectivement les numéros d'identification d'un point-nœud et d'un itinéraire cyclable nationale ou régional.

Le signal E,7d projeté est un nouveau type de signal dont la fonction n'existe actuellement pas. Il est placé sur un itinéraire cyclable et indique aux cyclistes quelle est la direction à prendre pour continuer sur l'itinéraire qu'ils empruntent. Les flèches peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

- 3) L'aspect visuel du signal E,9aa projeté, indiquant le début d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération, est modifié afin d'être plus cohérent avec l'ensemble de la signalisation pour cyclistes. Le signal E,9ba projeté, adapté de façon analogue, indique la fin d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération. Les signaux E,9aa et E,9ba ne peuvent être placés que sur itinéraires cyclables qui ne longent pas une chaussée.
- 4) La rubrique «23. Identification» est complétée par trois signaux indiquant respectivement le numéro d'identification d'un point-nœud, d'un itinéraire cyclable national et d'un itinéraire cyclable régional ou communal.

L'introduction de ces signaux s'impose puisque le concept envisagé est basé sur l'affichage complet par les moyens d'identification intelligibles et cohérents des réseaux cyclables et du réseau de points-nœuds.

Le signal E,21e projeté indique le numéro d'identification d'un point-nœud.

Le signal E,21f projeté indique le numéro d'identification d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national.

Le signal E,21g projeté indique un itinéraire cyclable régional ou local qui ne fait pas partie du réseau cyclable national.

Afin de fournir une information univoque et cohérente aux usagers, l'avant-projet détermine quels signaux peuvent être complétés par les signaux E,21e à E,21g projetés et quelle sera leur position exacte. Les signaux E,21e à E,21g projetés peuvent compléter les signaux E,7a et E,7c projetés. Lorsque les signaux E,21e à E,21g projetés complètent le signal E,7c projeté, ils sont apposés sur des panneaux fixés en-dessous de ce signal, le signal E,21e projeté y étant placé sous la flèche ou la pointe de flèche. Il est précisé que le signal E,21e projeté peut apparaître isolément sur un panneau placé sur une intersection, étant donné qu'il peut identifier cette intersection par le numéro qu'il porte.

- 5) La rubrique 24 est complétée par la signalisation de déviation adressée aux cyclistes pour rejoindre l'itinéraire cyclable actuel en cas de chantier. Le signal peut être complété par un panneau additionnel portant le nom d'une destination locale, d'une rue, de l'itinéraire cyclable ou la longueur de la déviation.
- 6) Au point 1) des « Dispositions générales concernant les signaux d'indication » sont redressées et complétées les définitions des principes de colorisation des signaux d'indication en fonction des modifications envisagées par le présent avant-projet.
- 7) Comme le concept de signalisation annonce simultanément deux systèmes d'orientation, il est indispensable que les supports utilisés et leur emplacement soient uniformes et cohérents. Il y a donc lieu d'ajouter aux « Dispositions générales concernant les signaux d'indication » un point 10) par lequel sont fixés les dimensions des signaux et leurs panneaux additionnels.

### *Ad article 2*

L'article 2 final comporte la formule exécutoire.

### **Justification de l'urgence :**

L'évolution rapide des nouveaux itinéraires cyclables du réseau national se voit encore accrue par les nombreuses initiatives communales et régionales (LEADER West, Belval, Naturparken etc.). Une adaptation rapide du Code de la Route s'impose pour permettre la mise en place, dans les plus brefs délais, d'une signalisation cohérente et uniforme sur les itinéraires cyclables, signalisation trop souvent négligée.

Force est de relever que l'absence de signalisation ou une signalisation interrompue voire inadéquate peut être source d'accidents du fait d'hésitations de la part du cycliste.

La croissance du réseau cycliste est au-delà poussée par les effets bénéfiques qu'apporte le potentiel du cyclotourisme au Grand-Duché. Un réseau cyclable en voie de développement, bien organisé en réseau de « points-noeuds », se caractérisant par une signalisation directionnelle uniforme et améliorant ainsi la lisibilité des itinéraires cyclables permettra sûrement à promouvoir la mobilité douce et à contribuer à une activité économique accrue et des retombées sur tout le territoire. Un système opérationnel avant la saison estivale serait un grand avantage pour les usagers visés.

Les mesures règlementaires projetées ainsi que la signalisation afférente sont réalisées de façon pareille dans des pays voisins qui font notamment partie de la Grande-Région. A noter que les panneaux de signalisation portant les signaux conformes à la réglementation actuellement en vigueur sont sur le point d'être aménagés sur les nouveaux tronçons d'itinéraires cyclables. Le recours à la procédure d'urgence permettrait d'éviter une situation coûteuse lorsqu'un nouveau mode de signalisation rendrait nécessaire une deuxième installation des panneaux de signalisation.