

**Communiqué de presse commun des associations/organisations ProVelo.lu,  
Mouvement Ecologique, VELO Diddeleng, Esch Biken, Véloration Esch, FEVR,  
Sécurité Routière Luxembourg, eis Stad a.s.b.l. ainsi que de nombreux activistes  
de la communauté cycliste luxembourgeoise :**

En 2018, l'Assemblée générale des Nations Unies a déclaré le 3 juin comme Journée mondiale de la bicyclette. Cette journée revendique la promotion de la mobilité durable, la sécurité des usagers vulnérables par la planification d'infrastructures adaptées et la prise en considération des cyclistes dans les stratégies de développement. La manifestation à vélo du 5 juin reflète exactement ces revendications. En tant qu'associations œuvrant dans les domaines de la mobilité active et de la durabilité, notre objectif est que chacun doit pouvoir se déplacer à vélo là où il/elle le veut et ceci en toute sécurité.

Le tracé de notre manifestation est ainsi fortement influencé par la qualité des infrastructures cyclables qu'on retrouve à différents endroits et sur diverses liaisons cyclables de la Ville de Luxembourg. Ces endroits symboliques pour le statut - croissant, restant néanmoins trop faible - du vélo dans la planification de Luxembourg-Ville reflètent des situations identiques qu'on peut trouver dans notre pays entier.

1) L'avenue de la liberté : exemple d'infrastructure modèle pour les futurs projets concernant la mobilité urbaine. Redistribution de l'espace du trafic individuel motorisé vers les formes de mobilité durables (tram, vélos, piétons), afin d'améliorer la qualité de vie.

2) La passerelle sous le pont Adolphe : infrastructure exemplaire même si elle impose toujours un détour aux cyclistes par rapport au trafic motorisé. Son existence est due entre autres à une manifestation vélo organisée en 2014 par ProVelo pour assurer que le vélo soit pris en compte lors du projet de rénovation du pont.

3) L'avenue Marie Thérèse : exemple pour « la peinture seule n'est une infrastructure ». La voie cyclable existante expose ses usagers régulièrement à des dangers soit par des véhicules bloquant ou empiétant sur la voirie, soit par des dépassements sans distance suffisante.

4) Le boulevard Prince Henri : liaison extrêmement importante pour connecter le Limpertsberg et le Kirchberg à la gare centrale. Actuellement, les cyclistes sont forcés de faire un détour par le parc, créant ainsi des conflits entre piétons et cyclistes plutôt que de toucher à l'espace attribué au trafic motorisé.

5) La rue Fresez : rue à 30 km/h typique pour le Luxembourg. Cette rue a été mise à nouveau en 2020 sans aménagement spécial pour un apaisement du trafic ou une réduction de la vitesse, démontrant que des panneaux 30 et des priorités à droite ne suffisent pas pour créer une réelle sécurité pour la mobilité active.

6) L'avenue Pasteur : rue fortement fréquentée par le trafic de transit avec manque d'une infrastructure (bidirectionnelle et sécurisée) pour les cyclistes. Exemple pour la nécessité d'un autre aménagement urbain : Nous proposons de fermer une partie de la rue au trafic motorisé (sauf bus et accès garages privés) et d'ainsi améliorer la qualité de vie des résidents. Une telle solution serait désirable dans nombreux quartiers au sein des centres urbains du Luxembourg.

7) La voie réservée aux piétons et cyclistes longeant le Tram au Glacis : Exemple de la mise en conflit entre piétons et cyclistes, montrant un défaut typique dans la planification de l'infrastructure pour la mobilité

durable. L'aménagement provisoire de barrières coupe l'accès direct des piétons vers le tram et incite au déplacement des barrières sur la piste cyclable. Une solution « temporaire » selon la Ville, mais pour combien de temps encore ?

8) La construction de l'ascenseur panoramique du Pfaffenthal et celle de la passerelle en bois vers le pont GD Charlotte : nouvelle infrastructure bien réalisée qui a multiplié l'accessibilité du vélo vers la Ville pour les habitants de toute la vallée de l'Alzette. C'est un vrai projet phare avec une énorme plus-value pour les déplacements quotidiens ainsi que pour les touristes.

Nous nous attendons le même effet avec le pont Cents-Kirchberg une fois que celui-ci soit construit.

9) Place de la Constitution : suppression des places de stationnement afin de l'aménager en « espace vital et de vivre-ensemble » (installation de terrasses, d'aires de jeu...)

10) Point général : Nécessité de réseaux cyclables sécurisés menant au centre-ville par les grands axes de la périphérie comme la place d'Eich, le Rollingergrund, la route d'Esch ou encore la route de Thionville.

## Les signataires



Annexe : Carte du tracé

