



PROVELO *Info*

Nr. 127 03/2022



LUXEMBOURG BY CYCLE 2021



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration du cadastre
et de la topographie

Set de 2 cartes du réseau cyclable 1:50.000

avec légende trilingue (FR, EN, DE)

Disponible dans les librairies et chez ProVelo.lu a.s.b.l.
pour **10 euros** (frais d'envoi non inclus)

www.provelo.lu

Editorial

European Mobility Week 2022: "Meilleures Connexions"

Après le grand succès de la semaine de la mobilité (EMV) de 2021 qui mettait l'accent sur la sécurité et la santé (mentale) avec plus de 3100 villes participantes, le thème de l'édition de cette année est celui des « meilleures connexions » - l'objectif est surtout la réflexion sur les manières dont l'individu se déplace dans l'espace qui l'entoure. Les organisateurs de la EMV veulent donc mettre en avant des modèles permettant de « reconnecter » d'un côté les gens entre eux, mais également de réaliser la connexion entre les divers espaces publics. L'aspect des « meilleures connexions » cible également le niveau planificateur des espaces publics : la EMV réclame ainsi plus d'échanges entre planificateurs, acteurs politiques, "service providers" et la société civile dans cette matière.

Sur leur site, les organisateurs de la EMV évoquent certaines villes-exemples qui réalisent des projets modèles pour atteindre ces buts. Parmi eux par exemple le développement de « multimodal mobility hubs » à Lisbonne, l'engagement des habitants dans des projets de zone 30km/h à Bologne ou encore la restructuration de places publiques en zones de rencontre à Malmö. Les organisateurs sont optimistes que l'échange de ces bonnes pratiques, l'inspiration réciproque entre les responsables politiques et le « bon

exemple » pourraient déclencher un effet de cascade pour une mobilité plus durable. Tous les « best practice » peuvent être consultés sur <https://mobilityweek.eu/theme-2022/>.

Au Luxembourg, l'utilisation du vélo ne cesse d'augmenter – les compteurs vélo de la ville de Luxembourg étaient au début de septembre 2022 déjà à l'effectif total de l'année 2021. De plus en plus de politiciens reconnaissent que le partage de l'espace public devrait se faire de façon plus équitable. L'expansion du réseau cycliste avance, parfois lent, parfois plus rapide. De l'autre côté, le débat autour la conception et la restructuration de certains espaces de rencontres et places publiques comme le Knuedler est lancé depuis quelques semaines dans les médias sociaux. Dans le cadre de la EMV, il nous semble important que la planification devienne encore plus participative, les processus plus transparents et plus rapides.

Dans ce contexte, chers lecteurs, nous faisons appel à vous de réfléchir si les villes et les communes dans lesquelles vous vivez et vous vous déplacez au quotidien répondent à vos besoins de mobilité, de rencontre et de bien-être. Puis, nous vous encourageons de faire attention aux visions politiques élaborées dans les programmes lors des élections de 2023.





SO GEHT MOBILITÄT FÜR ALLE!

Mit Schwung, Know-how und Kreativität macht Mobilitätsexpertin Katja Diehl Lust auf eine Gesellschaft, die gemeinsam eine attraktive und klimafreundliche Zukunft für alle baut – mit mehr Lebensqualität in Städten und auf dem Land.



SPiegel
Bestseller

S. FISCHER



De Minister François Bausch organiséiert eng öffentlech Versammlung fir un enger Table Ronde deelzehuelen, bei där de Ministère déi däitsch Schrëftstellerin Katja Diehl op Lëtzebuerg invitéiert fir hiert Buch "Autokorrektur - Mobility für eine lebenswerte Welt" ze presentéieren, bei am Auditorium vum Cercle Cité stattfënt, den 18. Oktober um 18h30.

Vun 18.30 bis 20.00 Auer gëtt eng Presentatioun vum Buch organiséiert, wou d'Katja Diehl hiert Buch virstellt an och Passagé vum hirem Buch virliest. Speider kënt et zu enger Table Ronde mat der Schrëftstellerin, dem Här François Bausch, eiser Presidentin Monique Goldschmit an dem Här Florian Hertweck. Schlussendlech gëtt um 20.00 Auer eng Ënnerschrëftstoun organiséiert, wou d'Madamm Diehl hier Bicher fir de Grand public ënnerschreiwe kann.

D'Reunioun publique gëtt op Däitsch gehalen an eng Iwwersetzung op franséisch an englesch ass virgesinn.



RESTAURANT BIOLOGIQUE SALON DE THE



3, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg

Tel.:+352 26196182

www.casafabiana.lu

ouvert du lundi au vendredi de 10.00 à 17.00 h
samedi de 10.00 à 16.00 h
le vendredi soir à partir de 19.00 h
les autres soirs sur réservation
à partir de 12 personnes
service traiteur sur demande

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Projet pilote – En vélo à l'école	6
Regionales Fahrradkonzept Region Müllerthal	7
Neue ProVelo Homepage	7
Regionaler Mobilitätsplan für die Stadt Brüssel	8
Nei Vëlospist um Pont Buchler an Blvd. de Kiev	10
Nei 30er Zone am Duerfkär vu Konsdref	11
Radparkplatz am luxemburgischen Hauptbahnhof?	12
Réaménagement de l'Avenue Porte-Neuve	13
Aweiung Vëlospist Boulevard Prince Henri	14
Mam Vëlo vu Miersch / Diddeleng an d' Stad	15
Good News	16
Projet social pour vélos à Mersch	17
Questions / réponses / Communiqués	18
Record mondial dessin GPS	20
Alles op de Vëlo 25e Edition	20



Rendez-vous / Termine

18.10.22	Diskussionsrunde mit Katja Diehl
19.10.22	Vëloscafé Oekosoph
08.11.22	Campagne Eclairage

Page de garde : Photo par Tristan Schmurr

Projet pilote – En vélo à l'école, en toute sécurité !

Ce matin, dans la cour de récréation du campus scolaire de Strassen, les enfants ayant participé au projet pilote « En vélo à l'école, en toute sécurité » ont reçu une sonnette de vélo en guise de remerciement des mains de Nico Pundel, maire de la commune.

Depuis plusieurs semaines, en étroite collaboration entre l'administration communale, la Maison relais, l'a.s.b.l. ProVelo et le Klima-Bündnis Lëtzebuerg, ce projet-pilote avait l'objectif de garantir un chemin sécurisé vers l'école au profit de tous les enfants habitant les Cités Pescher 1 – 4, situées de l'autre côté de la route d'Arlon.

Ce projet pilote comprenait plusieurs phases :

- L'identification et l'adaptation d'un parcours de vélo sécurisé menant du quartier d'habitation à l'école;
- Des cours de vélo destinés aux enfants de 8 à 12 ans;
- Un accompagnement sur le trajet scolaire tout au long des 2 dernières semaines de l'année scolaire.

Durant les deux semaines passées, entre 7 et 9 enfants à vélo ont ainsi été accompagnés tous les matins à l'école par les deux associations ProVelo et Klima-Bündnis Lëtzebuerg, sous l'œil bienveillant de la Police grand-ducale et du Service Circulation de la commune.

Leurs parents étaient également invités à se joindre au peloton. Les enfants ont ainsi mieux appris à maîtriser leur chemin et leur bicyclette, tout en respectant la réglementation du code de la route. Pour l'occasion, la commune de Strassen avait appliqué un marquage spécial sur le parcours.

Au cours de l'été, la commune de Strassen et les autres parties prenantes vont se concerter afin de tirer les conclusions du projet pilote. Il s'agira notamment de décider si un tel accompagnement à vélo pourra être pérennisé, respectivement élargi à d'autres quartiers d'habitation pour les années scolaires à venir.

Communiqué de Presse Klimabündnis & ProVelo & Commune de Strassen (14.07.2022)



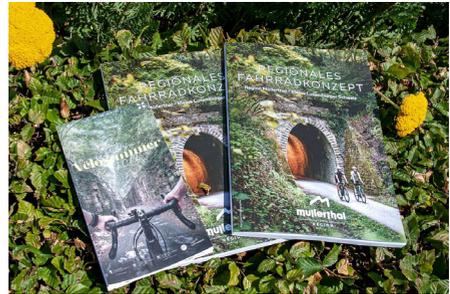
"Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal"

Am Samstag dem 9. Juli wurde in Waldbillig im Beisein von Tourismusminister Lex Delles und zahlreichen lokalen Politikern offiziell das regionale Radwegkonzept für die Region Müllerthal vorgestellt. Ziel ist es die jeweiligen Ortschaften der Region miteinander zu verbinden und es den Einwohnern und Touristen zu ermöglichen sich sicher und fernab von Autoverkehr fortzubewegen. Der Großteil des Radwegenetzes konzentriert sich auf bereits bestehende Wege, welche den Vorteil haben, dass sie nicht erst erbaut und genehmigt werden müssen.



Nun liegt den Gemeinden ein vollständiges Konzept mit Verbesserungsvorschlägen vor, welche nun umgesetzt werden müssen. In einer nächsten Phase sollen die Radwege ausgeschildert werden.

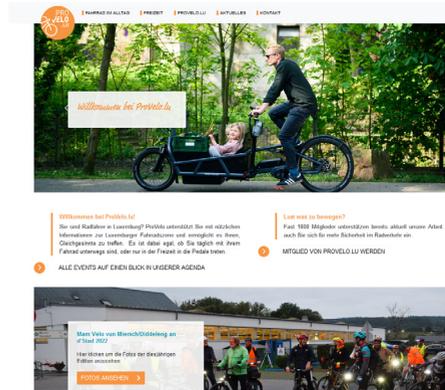
Das Projekt "Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal" läuft seit April 2020 und wurde nun nach mehr als 2 Jahren Arbeit abgeschlossen. Wir als ProVelo waren als Experten in dem Projekt eingebunden und haben das Konzept mit seiner Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse ausgearbeitet.



Bilder vom Wort Fotograf Alain Piron (Artikel vom 11. Juli 2022)

www.provelo.lu - die neue ProVelo Homepage ist endlich da!

Nach langer Zeit ist es nun endlich so weit – die neue Version unserer Webseite ist seit Anfang September in Betrieb. Neben den üblichen medialen Inhalten (A5 Karte, ProVelo Info, Fotogalerien) und einer anschaulichen Übersicht unserer bevorstehenden Termine, können sie auf www.provelo.lu in Zukunft auch eine ganze Reihe von Artikeln zur Radmobilität, dem Fahrradtourismus und dem politischen Geschehen rund ums Fahrrad in Luxemburg lesen. Wir freuen uns auf euren Besuch sowie euer mögliches Feedback.



Good Move - Ein regionaler Mobilitätsplan für die Stadt Brüssel für die Jahre 2020 - 2030

Der neue Verkehrsplan für das Brüsseler Stadtzentrum zielt darauf ab, den Verkehr zu reduzieren und lebenswertere Viertel in der gesamten Stadt zu schaffen. Der Plan ist Teil eines wachsenden politischen Trends in ganz Europa, der eine Abkehr von der autoorientierten Stadtpolitik anstrebt.

Am 16. August 2022 wurde im Rahmen des Mobilitätsplans "Good Move" der Region Brüssel-Hauptstadt ein neuer Verkehrsplan für das Brüsseler Stadtzentrum eingeführt. Der neue Plan wird den Autoverkehr in mehreren Teilen des Stadtzentrums, dem so genannten Pentagon, einschränken, mit dem übergeordneten Ziel, die lokalen Viertel für alle Verkehrsträger, einschließlich des Fahrrads, besser zugänglich, angenehmer und sicherer zu machen.

Laut Bart Dhondt, dem Beigeordneten für Mobilität der Stadt, wird der Plan eine wirksame Rolle bei der Verwirklichung des Ziels der Region spielen, den Autoverkehr bis 2030 um 24 % zu reduzieren, wobei der Schwerpunkt darauf liegt, Autos von außerhalb Brüssels daran zu hindern, das Stadtzentrum zu durchqueren. Stattdessen werden Autofahrer, die durch das Zentrum fahren, auf den Stadtring geleitet, während neue Parkregelungen diejenigen, die das Pentagon besuchen wollen, zum nächstgelegenen Parkplatz leiten werden. Diese "Zielschleifen" werden dazu beitragen, die Zahl der Autos zu verringern, die auf der Suche nach einem Parkplatz durch die Stadt fahren.

Darüber hinaus werden die Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Pentagon nicht mehr mit Verkehr verstopft sein. Der Verkehrsplan sieht 27 Änderungen in der ganzen Stadt vor, darunter Änderungen der Verkehrsrichtung, die Einrichtung kleiner Fußgängerzonen oder Zonen mit Zugangsbeschränkungen sowie Busspuren.

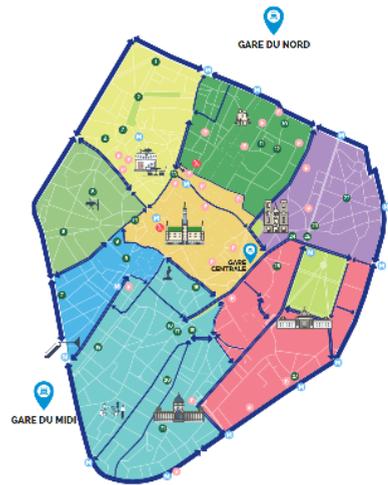


Diagramm der in der ganzen Stadt durchgeführten Änderungen. Quelle: bruxelles.be

"Wenn man sich die Zahlen ansieht, benutzen nur 20 bis 25 Prozent der Menschen, die hier leben oder zur Arbeit kommen, ein Auto", sagte Dhondt kürzlich in einem Interview mit POLITICO. "Der größte Teil unseres Verkehrs kommt von Menschen, die auf der Durchreise zu anderen Orten sind, also schicken wir sie aus dem Stadtzentrum heraus."

"Das Ziel von all dem ist es, mehr Platz zum Leben zu schaffen, für Kinder zum Spielen, für Bewohner, die sicher zu Fuß gehen und Rad fahren können", fügte er hinzu.

Weniger Autos, sicherere Straßen, mehr Fahrräder ... oder?

Die Sorge um die Sicherheit ist eines der größten Hindernisse, das die Menschen davon abhält, aufs Fahrrad zu steigen.

Laut einer kürzlich von der Europäischen Kommission veröffentlichten Studie ist das Auto das Fahrzeug, das in der EU am häufigsten an tödlichen Unfällen beteiligt ist. Diese Erkenntnisse gelten auch für Brüssel, wo die Zahl der Verletzten und Todesopfer in den letzten zwei Jahren erheblich zurückgegangen ist, da in der gesamten Region kontinuierlich Good-Move-Vorschriften umgesetzt wurden, um den öffentlichen Raum weniger autoorientiert zu gestalten, wie z. B. die Einführung von 30 km/h-Zonen.

Auch wenn es noch zu früh ist, um festzustellen, ob die jüngsten Änderungen am Mobilitätskonzept des Pentagons die Bedingungen für Radfahrer im Stadtzentrum drastisch verbessern werden, kann man mit Fug und Recht behaupten, dass die Umsetzung der Bestrebungen, die Zahl der Autos in der Stadt zu verringern, ein Schritt in die richtige Richtung ist - ein Trend, der sich auch anderswo auf der Welt durchzusetzen beginnt.

Tatsächlich gibt es inzwischen eine lange Liste von Städten in ganz Europa, die mutige Schritte unternommen haben, um die Verkehrsüberlastung in ihren Stadtzentren zu verringern und die Straßen für die Menschen und nicht für Autos und Parkplätze zurückzugewinnen. Von Städten in der Größe von Leuven (Belgien) oder Pontevedra (Spanien) bis hin zu den Metropolen Barcelona und Paris ist ein Wandel in der Stadtpolitik zu beobachten, der die Gleichheit des Zugangs und die Verbesserung der Lebensqualität für alle der Nutzung von Privatfahrzeugen vorzieht. Obwohl umstritten, wird immer deutlicher, dass diese Politik, sobald sie eingeführt ist, auch Wahlen gewinnt.

Der Bürgermeister von Mailand wurde kürzlich wiedergewählt und versprach, die während der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Reformen im Bereich des

Radverkehrs fortzusetzen, und auch die Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, wurde trotz des lautstarken Widerstands aus einigen Kreisen mit deutlichem Vorsprung für eine zweite Amtszeit bestätigt. Die Pandemie hat den Bürgern in allen Städten gezeigt, dass es auch anders geht, und es kommt ein Punkt, an dem die von lautstarken Kritikern geschürte "Bikelash"-Kontroverse ermüdend wird und offensichtlich dem gesunden Menschenverstand zuwiderläuft.

Brüssel reiht sich nun in eine wachsende Liste von Städten ein, deren Verwaltungen sich verantwortungsbewusst den zahlreichen Herausforderungen stellen, mit denen unsere Gesellschaften konfrontiert sind. Herausforderungen wie die zunehmende Verkehrsüberlastung, die Verschlechterung der Luftqualität, die CO2-Emissionen, der knappe und ungleich verteilte öffentliche Raum und der ungleiche Zugang zur Mobilität können alle durch die Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fußgängerverkehrs und natürlich des Radverkehrs angegangen werden.



Nei Vëlospist um Pont Buchler an Blvd. de Kyiv

Säit August ass d'Vëlospist, déi vun der Gare iwwert de Pont Buchler an de Boulevard de Kyiv a Richtung Bouneweg féiert, op. Dëst ass ee vu ville Puzzelstécker wat am Vëlosnetz vun der Stad Lëtzebuerg nach gefeelt huet. Déi Stater Gare ass lo vu béide Säiten iwwert eng sécher a separat Vëlospist accessibel. Zu engem spéideren Zäitpunkt soll dann nach de Stater Quartier Gaasperech un dës Vëlospist ugebonne ginn. Aus dem "Millewee" soll een als Vëlosfuerer oder Foussgänger kënnen iwwert eng Ramp op de Pont Buchler fuere respektiv goen.

Dëst ass sécherlech e Schratt an déi richteg Richtung, well virun dëser Vëlospist war d'Streck iwwert de Pont Buchler ëmmer en Tabu fir all Vëlosfuerer an d'Gare schwéier vu Bouneweg ze areechen.



velosophie.lu

velosophie s. à r. l.
15, rue St Ulric
L-2651 Luxembourg-Grund
info@velosophie.lu

Öffnungszeiten
Mittwoch, Donnerstag, Freitag 13:00 - 18:30
Samstag 11:00 - 17:00
sowie auf Termin tel: +352 26 20 01 32

Wir machen Ihre Radreise zum Genuss

Radtouren | Radwanderkarten | Fahrradtaschen

Sie planen eine Radreise.

Bei uns finden Sie kompetente Beratung und viele interessante selbst ausgearbeitete Gruppenreisen.

Gerne buchen wir Ihnen auch Ihre TraumRadreise aus dem Katalog.

Radkarten, Fahrradtaschen, Fahrradkörbe, wir haben die richtige Auswahl für Ihre Radreise und das Fahrrad im Alltag, in unserem Laden.



Nei 30er Zone am Duerfkär vu Konsdref

Route de Luxembourg, eng Strooss wou ee soss duerft mat 50km/h fueren, ass säit kuerzem eng 30er Zone.

Schonn deemools huet kaum ee sech un déi 50km/h gehale, well et de Bierg of geet an d'Strooss dozou aluet schnell ze fueren. Wéi soll dat dann nëmme goen, wann d'Leit solle mat 30km/h fueren?

Duerch Blummebacken an der Strooss an tückeche Rietsvirfaarten ass et der Gemeng gelongen den Tempo reell an dëser Strooss op 30km/h ze reduzéieren.

D'Lëtzebuerger Strooss zu Konsdref ass e gutt Beispill wéi eng 30er Zone hautderdaags soll reamenagéiert a geplangt ginn.

Just Tempo 30 Schëlde ophänken an sech op Kontrollen vun der Police verlossen,

geet haut net méi duer!

Vu Vitesslimitatiounen an den Dierfer profitéieren mir alleguer.



Visit 
Guttland

**ENTDECKEN SIE DIE GUTTLAND
GUTTLAND REGION MIT DEM RAD**

**DÉCOUVREZ LA RÉGION
GUTTLAND À VÉLO**



Neben den zahlreichen, gut befahrbaren nationalen Radwegen, bieten Ihnen sowohl die thematischen Wege, als auch die Mountainbike-Routen Action und Fahrspaß!



En plus des nombreuses pistes cyclables nationales, des pistes thématiques ainsi que les itinéraires VTT vous offrent action et plaisir sur le vélo !



> 130 km
Fahrradwege/
pistes cyclables



Office Régional du Tourisme Centre/Ouest
+352 28 22 78 62 . info@visitguttland.lu

visitguttland.lu



Unterirdischer Radparkplatz am luxemburgischen Hauptbahnhof?

Seit mehreren Monaten, sogar Jahren liegt der Vorplatz des hauptstädtischen Bahnhofs in Luxemburg brach. Die Renovierungsarbeiten des CFL Gebäudes sollen noch abgewartet werden, bis man mit der Umgestaltung des Platzes anfangen will. Verschiedene konkrete Ideen wurden auch bereits ausgearbeitet. Die Idee eines unterirdischen Fahrradparkhauses, in welchem weit über 1000 Fahrräder abgestellt werden können, wird dabei immer wieder genannt. Auch von Seiten der CFL und des Ministeriums für Mobilität und öffentliche Arbeiten wird die Idee unterstützt, jedoch fehlt momentan noch die Zustimmung der städtischen Gemeindeverantwortlichen.

Dass Herr Bausch dem ganzen Projekt des unterirdischen Parkhauses für Fahrräder positiv gegenüber steht ist wenig überraschend, schaut man sich den "Plan national de la Mobilité" für das Jahr 2035 an. In etwa 13 Jahren sollen nur noch um die 50% der Verkehrsleistungen mit dem Auto gemacht werden. Sprich wir brauchen mehr Personen die mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad fahren. Ein großes Fahrradparkhaus am städtischen Hauptbahnhof würde den Weg in Richtung mehr nachhaltige Mobilität sicherlich fördern und den Weg zu mehr Multimodalität vereinfachen. Mit dem Zug oder Bus zum Hauptbahnhof kommen, um sich dort mit seinem eigenen Fahrrad weiter zu bewegen oder vice versa, würde sicherlich den ein oder anderen dazu bewegen auf sein Auto zu verzichten.

In einem Interview mit RTL behauptete der Schöffe Serge Wilmes, dass man als Stadt Luxemburg nicht gegen die Idee eines unterirdischen Fahrradparkhauses sei, jedoch hätte man nun endlich die Möglichkeit

auf der Place de la Gare einen schönen und belebten Platz zu schaffen.

Dass der Platz sich mittlerweile rechtswidrig zu einem Autoparkplatz verwandelt hat, scheint aber momentan niemanden zu stören. Die Stadt Luxemburg möchte die Bürger an der Entscheidung, was aus dem Platz werden soll, beteiligen, was ProVelo begrüßt.

Für ProVelo steht jedoch außer Frage, dass dieses unterirdische Fahrradparkhaus ein wichtiger Schritt in Richtung mehr Fahrradverkehr und weniger Autoverkehr ist. Abstellmöglichkeiten, wo man sein Fahrrad guten Gewissens abstellen kann, fehlen weiterhin in der Stadt Luxemburg. Im Ausland gibt es bereits zahlreiche Beispiele, wie ein solcher großflächiger Fahrradabstellplatz aussehen und funktionieren kann. Eine Werkstatt, in welcher kleine Reparaturen am Fahrrad vorgenommen werden können, sollte in einer solchen Infrastruktur nicht fehlen. Auch die Möglichkeit auf Leihfahrräder zurückgreifen zu können, sollte hier mit integriert werden.

Dass es sich um eine unterirdische Infrastruktur handeln soll, ist wichtig zu betonen, da diese somit nicht in Konkurrenz mit der Idee eines belebten Platzes steht. Schaut man sich die letzten Projekte der Stadt Luxemburg jedoch an, darf man sich wohl wenig Hoffnung auf eine lebhafte sowie grüne Neugestaltung der Place de la Gare machen. Bei den Projekten Knuedler, Place de Paris, Rue du Fossé sowie der Neugestaltung der Avenue Pasteur wurde wenig nach den Prinzipien einer lebenswerten Stadt geplant.

Réaménagement de l'Avenue Porte-Neuve : faire de la place à la mobilité durable

Il y a quelques jours, l'association "Natur&Umwelt" s'est positionnée contre l'enlèvement d'arbres du parc municipal de la VdL, dans le cadre d'une extension du tram par l'avenue de la Porte-Neuve. L'association préférerait une restructuration de l'espace routier existant entre les différents moyens de transport durables (tram/bus,vélo,piéton).

ProVelo soutient cette revendication entièrement et propose une avenue avec des corridors dédiés aux transports publics, aux piétons et aux vélos sur la chaussée existante de l'avenue de la Porte Neuve, ceci avec le but de soulager les conflits entre les piétons et cyclistes sur des infrastructures mixtes au lieu de maintenir l'accessibilité inconditionnelle du trafic motorisé individuel au centre-ville à tout prix.

Dans le cadre de l'étude « Eise Mobilitätsplang fir Muer », plus de 50 % des participants seraient prêts à utiliser leur voiture moins souvent sous condition que des alternatives qualitatives existent. Que ce soit lors des réunions de quartier de la VdL ou lors de celles concernant le PNM2035, l'intérêt des participants portait avant tout sur l'optimisation du transport public et des réseaux cyclables.

De plus en plus d'habitants sont désireux d'une nouvelle mobilité urbaine. La question principale est désormais si les politiques et les planificateurs sont prêts eux aussi ?

Le projet du tram sur l'avenue de la porte neuve est à nouveau une chance pour les élus de démontrer leurs priorités quant aux différents modes de déplacement et de faire preuve que le résultat du « Mobilitätsplang », lancé il y a 1 an, n'est

pas censé être le « Business as usual », mais une réelle réflexion sur les habitudes et les besoins de mobilité qui existent dans une ville moderne.

A l'étranger, de plus en plus de villes - dont très bientôt le cœur de Bruxelles - réorganisent leurs réseaux routiers pour ainsi réduire le trafic de transit et apaiser les quartiers résidentiels et les centres villes. L'objectif de telles mesures est une amélioration de la qualité de vie, une réduction des accidents impliquant des piétons et un meilleur équilibre entre tous les différents modes de transport existants.

Au Luxembourg nous devons enfin mettre en question la dominance de la voiture individuelle et par conséquent réfléchir sur le besoin d'une redistribution de l'espace routier en faveur de de la mobilité durable.

Discuter l'enlèvement d'espaces verts lors d'une période prolongée de sécheresse et de canicules sous le prétexte de la mobilité durable est un non-sens.

La majorité des enlèvements d'arbres qui ont été attribués au vélo ces dernières années était en réalité à attribuer à un manque de vision et de volonté pour une mobilité différente dans laquelle le trafic motorisé individuel ne jouerait plus le rôle central et devrait sacrifier une partie de son espace.

Alors, soyons francs : une mobilité orientée vers le futur, devrait être une planification en faveur d'un accès direct, sans détour, pour la mobilité douce et les transports publics, et ce au détriment du trafic motorisé.

Mobilitéitswoch

Aweigung Vëlospist Boulevard Prince Henri

Eng separat bidirektional Vëlospist um Boulevard Prince Henri!

Och wann et aktuell nach éischter no engem Provisorium ausgesäit, si mir awer zefridde mat dem neie "Vëloswee". No enger éischter Befuerung an Analyse kënnen mir soen:

D'Vëlospist ass kloer vum motoriséierte Verkéier a vun de Foussgänger getrennt. D'Vëlospist ass och gréisstendeels breet genuch fir bidirektionale Vëlosverkéier. Duerch dës Verbindung kann ee schnell a sécher aus der Av. Emile Reuter an d'Av. Jean-Pierre Pescatore fuere wou een den Uschloss un d'Vëlospist a Richtung Kierchbierg kritt.

Lo brauche mir awer nach d'Verlängerung bis an d'Avenue Marie-Therèse, datt een och vun hei sécher a schnell duerch de ganze Prënze Réng kënnt. Opfaart op d'Vëlospist laanscht d'Véloh-Statioun aus der Av. Emile Reuter ass aktuell nach net ideal. Hei misst ee kucken fir d'Opfaart nach ze verbreederen, well den Accès zu de Véloh'en zu Konflikter féiere wäert.

Allgemeng geet et awer definitiv an déi richteg Richtung a mir si frou datt et viru geet.

Not only on Kirchberg, but also in the inner city, a new bike connection on a physically separated infrastructure was added to the network. As part of the Mobility Week, the city officials inaugurated a first new segment on the Bvd. Prince Henri, from Av Pasteur to Avenue Reuter on the 22nd of September. In the mid-term (after some infrastructure works) this bike path will be extended until Pont Adolphe to offer a fast alternative to cyclists currently traveling through the park, in hopes of reducing existing conflicts between cyclists and pedestrians.

The infrastructure still leaves some room for small improvements, but is overall quite comfortable and ProVelo is happy that protected bikelanes are becoming more prevalent around the city.



Mobilitéitswoch

Mam Vëlo vun Miersch / Diddeleng an d'Stad

Den Dënschdeg 20. September hu mir eis wéi all Joer am Kader vun der Mobilitéitswoch Moies op de Wee an d'Stad gemaach. An Zesummenaarbecht mat Vëlo Diddeleng hu mir och dëst Joer erëm zwou Equipe Richtung Stad zesumme kritt : eng vu Miersch an eng vun Diddeleng aus.

Am Ganze ware méi wéi 40 Leit mat ënnerwee. Wéi esou oft war et d'Zil vun der Aktioun ze weisen, dass och e bësse méi laang Strecken am Alldag mam Vëlo zréckzeleeë sinn, an dat deelweis esou guer méi séier wéi mam Auto ka geschéien. Wéi ëmmer huet d'Aktioun eis et erlaabt, déi positiv Changementer um Reseau ënnerwee fir an d'Stad ënner d'Lupp ze huelen, mee och d'Problemlazen ze erkennen.

Esou konnte mir déi nei Deelstreck vum PC1 genéissen, déi iwwert dat aalt Industriegebitt zu Dummeldeng féiert an soumat eng wichteg Verbindung fir Cyclisten duerstellt, déi aus dem

Uelzechtall an d'Stad komme wëllen. Een vun den Haaptgeforepunkten ass a bleift d'Verbinding iwwer d'Kromm Längten zu Walfer – hei ass eng separat an domat geséichert Vëlospist batter néideg, zemoos well vill Autosfuerer des Stréck nach ëmmer notze fir d'Beggener Strooss ze evitéieren.

Praktesch zäitgläich sinn déi zwou den Equipe beim Knuedler ukomm an wéi ëmmer mat engem Kaffi an enger Mëtsch empfaange ginn. Bei der wuelverdëngter Verstärkung konnte mir eis bei engem längere Gespréich mam Mobilitéitschäffen Patrick Goldschmidt austauschen, dee vill vun eisen Usiichtspunkten gedeelt huet. Virun allem hat en eis awer eng ganz gutt Nouvelle matzedeele : déi vun enger separater Vëlosbande um Boulevard Prince Henri. Merci un d'Stad Lëtzebuerg fir den Accueil an all eis Frënn a Memberen déi matgefuer sinn – mir hoffen dir sidd och d'nächst Joer erëm dobäi.



Good News - Kirchberg, rue d'Erasmus

Le 29 juillet, l'inauguration d'une nouvelle infrastructure cyclable a eu lieu dans la rue d'Erasmus au Kirchberg. Des analyses du Fonds de Kirchberg ont démontré qu'il y avait plus d'espace que nécessaire pour les véhicules motorisés dans la partie basse (vers l'avenue JFK) de cette rue et la décision a été prise de transformer une voie en piste cyclable protégée bidirectionnelle et de mettre la place supplémentaire sur le trottoir à disposition des restaurateurs. Dans la partie supérieure (vers le bd Adenauer) les flux de cyclistes et piétons ont été séparés sur les 2 chemins parallèles existants pour y réduire les conflits entre usagers. Même si la mise en place de cette nouvelle liaison n'est pas sans défauts, avec quelques obstacles qui restent dans la

trajectoire des cyclistes, ProVelo se ravit de cette conversion d'espace routier en espace pour la mobilité active et espère que ces petits défauts pourront à terme encore être corrigés.



Good News - Kirchberg, Pont Bech

L'annonce de la réhabilitation du Pont Bech il y a 1,5 ans, avait provoqué le mécontentement de bon nombre de cyclistes. Rétrécir les voies cyclables davantage pour augmenter la largeur de l'espace disponible aux automobilistes ne semble guère dans l'esprit du temps.

Heureusement, il semble que les objections de ProVelo et d'autres acteurs ont été entendues et que la voie cyclable actuelle sera au moins transformée en chemin pour piétons et cyclistes. Elle sera surélevée par rapport aux voitures, même si des informations quand à sa largeur finale font défaut.

Il est cependant déplorable que lors de la phase de travaux il a été décidé de maintenir la circulation motorisée dans une direction plutôt que de réserver la place disponible à la mobilité active (et les

transports publics?). Les cyclistes voulant parvenir au "vieux Kirchberg" à partir du bd Adenauer doivent ainsi désormais faire un détour de plus d'un kilomètre qui aurait, à nos yeux, plutôt dû être imposé aux automobilistes.



Projet social pour vélos à Mersch

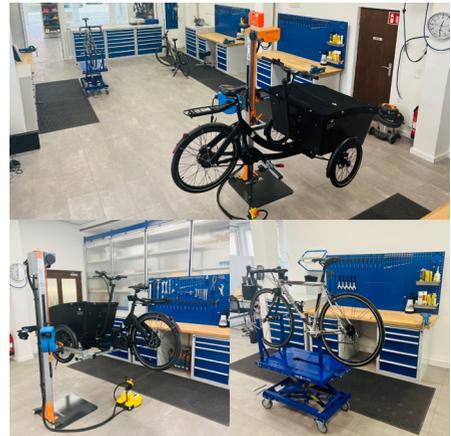


CNDS Nei Aarbecht est une structure d'activation sociale par le travail. Elle a été créée en 1986 par le Comité National de Défense Sociale (CNDS) pour proposer une (ré)insertion sociale et professionnelle. A partir du 1er octobre, le service se développe et ouvrira un nouveau projet social à Mersch 24, rue de la Gare.

Le vélo est le centre de ce nouveau projet. Vous pouvez acheter un vélo d'occasion, demander des réparations, acheter des accessoires neufs ou d'occasion, faire l'entretien de votre vélo électrique, faire un nettoyage professionnel ou vendre votre vélo sur commission. Les vélos qui nous sont offerts, sont remis en état et vendus dans notre magasin. Si ce n'est plus possible de remettre un vélo en état, les pièces détachées seront récupérées et réutilisées pour d'autres vélos offerts, ceci dans l'optique de l'économie circulaire. Dans une deuxième étape, nous allons

aider les communes de la région à garantir la propreté de leurs pistes cyclables et alentours, ceci à l'aide de cargobikes. Ce travail et cet encadrement de nos mécaniciens-vélo ont pour objet de proposer une occupation journalière à des personnes isolées et éloignées du marché du travail et de les (ré)activer et (ré)intégrer au niveau social et professionnel. Tout don de matériel et tout achat soutiendra nos projets sociaux.

Texte et photos par Cnds Nei Aarbecht



Save the date : Vëloscafé 19. October at l'Oekosoph!

On October 19th, we're once again hosting a "Vëloscafé" - this event is an informal exchange and meant to meet likeminded people who like to discuss and celebrate cycling culture. It is also a possibility for cyclists to get to know our association and our work better and to exchange ideas and viewpoints. So we invite all of you to come by and have a chat over some beers with our committee and our employees at the Oekosoph in Pfaffenthal on October 19th starting from 6 pm. Got any problems with your bike ? A

cycling repair stand, in collaboration with "The Happy Cyclist" will also be present. Finger Food cooked by Oekosoph's Lou will be provided as well!



Des pistes cyclables tant bien que mal !

Lettre ouverte au collègue échevinal de la ville de Luxembourg

Avec la fin de la première phase et le début de la deuxième phase des travaux pour la mise en place d'une piste cyclable dans l'avenue Pasteur au Limpertsberg, il devient évident que la solution qui a été retenue pose de nombreux problèmes pour les cyclistes, pour les piétons et pour les restaurateurs.

La piste cyclable est déjà régulièrement obstruée par le stationnement illégal de voitures ou lors de la sortie des poubelles. L'espace disponible aux piétons ne mesure par endroits guère plus d'un mètre et des conflits avec les cyclistes sont préprogrammés aux heures de pointe quand le trottoir devient insuffisant pour maîtriser les flux de piétons ou quand celui-ci est obstrué lui-même.

Les restaurateurs à leur tour ont perdu leur terrasses qui contribuaient à l'atmosphère conviviale de l'endroit et au chiffre d'affaire des restaurants qui récupèrent toujours de la pandémie. Tout ceci pour garantir le maintien du trafic de transit motorisé en ligne directe à travers un quartier principalement résidentiel qui profiterait beaucoup plus d'une réduction et d'un apaisement du trafic valorisant ainsi un espace public partagé.

ProVelo avait pointé ces problèmes dès le début des discussions et réitère donc à nouveau sa revendication de l'année précédente, qui consiste à réaliser une fermeture (temporaire) de la partie basse de l'avenue Pasteur au trafic de transit motorisé. L'été se prête particulièrement bien pour réserver la chaussée à la mobilité douce, réduire le trafic de transit et mettre plus de place à disposition des restaurateurs pour y installer leur terrasses. Le succès d'une telle mesure pourra être déterminé par une évaluation de l'action avec tous les acteurs concernés par la suite.

Un autre aménagement temporaire revendiqué par ProVelo avait d'ailleurs été réalisé au niveau de l'Avenue Marie-Thérèse l'été passé, sous forme d'une piste cyclable « pop-up », tant bien que mal et sans impliquant ProVelo lors de la mise en place ou lors de l'évaluation du succès de la mesure.

Depuis début juin l'information circule que les voies cyclables actuelles y seront surélevées pour séparer les cyclistes du trafic motorisé. Cette infrastructure cyclable restera cependant assez étroite, interrompue au niveau de l'arrêt de bus – y inclus des angles droits à négocier - et au niveau de la Villa Baldauff pour y maintenir les 4 voies du trafic motorisé. La nouvelle infrastructure prévue sur cet axe n'est guère digne d'une infrastructure cyclable d'une capitale qui se dit « avant-gardiste » au sujet du vélo.

ProVelo revendique par conséquent la mise en place de larges voies cyclables sécurisées et confortables, par la suppression d'une voie de circulation du trafic motorisé sur toute sa longueur. Sinon la propose actuelle risque aussi de rapidement s'avérer comme inadéquate. En ce qui concerne l'avant-gardisme, Paris démontre d'ailleurs bien comment l'apaisement du trafic, la promotion de la mobilité active et la végétalisation de la ville peuvent aller de pair.

La canicule actuelle souligne plus que jamais que dans les agglomérations, la mise en place de nouvelles infrastructures pour la mobilité active ne peut se faire qu'au dépens de l'espace dédié au trafic motorisé, qui contribue de façon importante au changement climatique, plutôt qu'au dépens d'arbres – tel que c'était le cas dans l'avenue Pasteur – ou d'autres espaces verts qui réduisent ses impacts

(21.07.2022)

Questions, réponses et communiqués

Objet : Mise en place d'une infrastructure cyclable en site propre au bd. de la Pétrusse

Lettre du 03.03	Réponse de la VdL du 22.07
<p>(...) - Avez-vous analysé la possibilité de mettre en place une piste bidirectionnelle ou des pistes cyclables unidirectionnelles en site propre de part et d'autre de la chaussée en supprimant des places de parking à cette fin, pour mieux sécuriser tous les cyclistes ? Combien de places de parking auraient été concernés et quel est leur taux d'occupation? Existait-il d'autres contraintes à la mise en place d'infrastructures en site propre dans les deux directions de circulation ?</p> <p>- En absence d'infrastructures cyclables en site propre pour chaque direction, et considérant le trafic et les vitesses actuelles dans cette rue où la vitesse n'est limité à 30 km/h qu'en théorie, n'aurait-il pas été opportun de rétrécir la chaussée d'avantage pour ralentir et dissuader le trafic de transit – considérant que le gabarit minimal de 3,70m semble très confortable, même pour la circulation de bus – et de mettre cette place a disposition de l'infrastructure cyclable pour la rapprocher des largeurs « confortables » (2,0+0,5m) des recommandations de veloplengen. lu ?</p> <p>- Par quels moyens réaliserez-vous une séparation entre la piste cyclable et la bande de stationnement afin d'éviter que les voitures stationneront partiellement sur la piste ?</p>	<p>(...) Il est prévu de mettre en place une infrastructure cyclable en site propre pour les cyclistes en contresens et non pas une piste cyclable bidirectionnelle. Le raisonnement de cette approche réside notamment dans le fait que le boulevard de la Pétrusse est une rue interquartier intégrée dans la zone 30 km/h cohérente couvrant l'ensemble du quartier de la Gare et que(...) dans une telle rue, la circulation cyclable emprunte en toute sécurité la chaussée, conjointement avec la circulation motorisée, de sorte qu'il ne s'avère pas nécessaire d'y prévoir des infrastructures cyclables en site propre. Les cyclistes qui descendent le boulevard de la Pétrusse n'ont aucun problème a s'adapter à la vitesse du trafic motorise en raison de la déclivité du terrain et de la limitation de la vitesse maximale à 30 km/h et ne sont donc ni freines par les véhicules, ni ne constituent une gêne pour ces derniers. Cependant, les cyclistes circulant dans le sens inverse risqueront d'avoir une vitesse réduite en raison de la montée et ils sont susceptibles d'être gênés par le trafic motorise. Dans un souci de sécurité il a donc été décidé de prévoir un contresens cyclable en site propre en dehors de la chaussée pour le tronçon en question du boulevard de la Pétrusse.</p> <p>En ce qui concerne la séparation de la circulation cyclable du trafic motorisé ainsi que du flux piétonnier(...) le contresens de la piste cyclable sera tout d'abord séparé des véhicules stationnés (...) ainsi que clairement et distinctement séparée du trottoir par une bordure d'une part et par un revêtement différent d'autre part afin de garantir un flux de circulation, propre et sûr à tous les usagers de la route. Les aménagements dédiés seront donc bien perceptibles pour chaque catégorie d'usagers.</p>

Record mondial : le plus grand dessin GPS jamais réalisé

Un couple italo-britannique a récemment battu trois records du monde pour le plus grand dessin GPS réalisé en vélo. L'entreprise a pris 131 jours au couple, qui a fait du vélo avec son chien, et a traversé la France, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg.

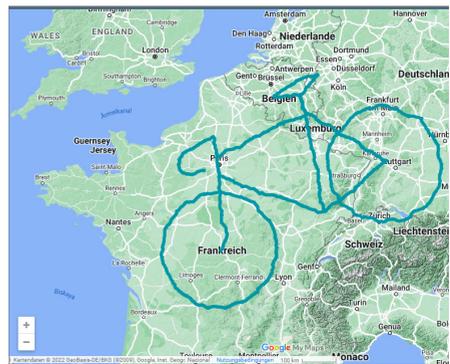
L'objectif d'Arianna et de Daniel était de sensibiliser le public à l'efficacité du vélo pour réduire les émissions de carbone, comme l'indique le titre de leur campagne : <https://bicycleswillsavetheworld.com/>.

Au total, le tour a parcouru 7237 km et s'est terminé par le dessin GPS d'un vélo géant sur la moitié de la carte de l'Europe. Vous trouverez plus d'informations et documentation sur la préparation et le déroulement du tour lui-même.

En faisant leur tour, ils voulaient signaler que le trafic cycliste transfrontalier, voir international est un phénomène bien réel -

certaines des zones qu'ils ont traversées sont des zones de transit cruciales pour cyclistes au niveau européen. En 2018 par exemple, plus de 300 000 cyclistes ont traversé la frontière germano-suisse entre Weil-am-Rhein et Bâle.

Ainsi, ce dessin GPS a réellement mis en évidence le potentiel du vélo pour encourager le transport durable, tant pour les loisirs que pour le vélo au quotidien.



"Alles op de Vëlo" - 25e anniversaire

Après 2 années de pause, une nouvelle édition du « Alles op de Vëlo » a finalement pu avoir lieu de nouveau dans le Mamerdall dimanche, le 17 juillet 2022 - ce fût également le 25e anniversaire de l'édition de cet évènement, organisé depuis longtemps par le Mouvement Ecologique.

Jeunes et adultes étaient présents pour pédaler ensemble sur la route le long du Mamerdall qui relie Mamer à Mersch et pour découvrir ainsi ce magnifique paysage. Le but de l'action était comme toujours la sensibilisation pour des infrastructures cyclables plus efficaces permettant d'ouvrir ce genre d'espace non seulement aux voitures mais également à la mobilité active.

ProVelo était, comme à chaque édition,

de nouveau présent avec son stand d'information à Kopstal, premier grand point de ravitaillement et de détente en partant à partir de Mamer. Dans une ambiance amicale, nous avons pu donner conseil à de nombreux cyclistes désireux de se renseigner sur notre travail ainsi que l'offre cycliste au Luxembourg.



VENNBAHN



Faszinierende Landschaften, Grenzlandflair, Vennbahn Geschichten

Durch den nördlichen Teil des Éislek schlängelt sich die mehrfach international prämierte Vennbahn. Von Troisvierges aus, einmal quer durch Ostbelgien bis nach Aachen in Deutschland, erwarten Dich auf 125 km eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft. Der Radweg, mit insgesamt 6 Etappen, durchquert das einmalige Hochmoor Hohes Venn. Los geht's!

www.vennbahn.eu
www.visit-eislek.lu



Ardennes

Dikrich

mëllerdall

miselerland

Rent a Bike Ardennes

www.touristinfowiltz.lu
(+352) 95 74 44

Rent a Bike Dikrich

www.rentabike.lu
(+352) 26 80 33 76

Rent a Bike Miselerland

www.rentabike-miselerland.lu
(+352) 621 21 78 08

Rent a Bike Mëllerdall

www.rentabike-mellerdall.lu
(+352) 621 473 441

A vélo, découvrez les régions du Luxembourg de manière conviviale!

Pratique, familial, économique, écologique, Rent a Bike est un service de location de bicyclettes pour les petits et les grands.

Mit dem Fahrrad die Regionen Luxemburgs bequem entdecken!

Praktisch, einfach, günstig und umweltschonend ist Rent a Bike ein Fahrradmietservice für Jung und Alt.



Place au vélo!

Le vélo est un moyen de transport flexible, bon marché et durable et constitue donc une réponse moderne aux problèmes de trafic, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Une mobilité intelligente à laquelle on prend plaisir!

Depuis 1985, ProVelo défend les intérêts des cyclistes et a pour objectif l'amélioration des conditions de sécurité et la promotion du vélo comme moyen de transport, ainsi que la promotion du cyclisme de loisirs. Nous nous engageons pour une cohabitation respectueuse de tous les usagers de la route.

Afin de donner le poids nécessaire à nos revendications, nous avons besoin de votre soutien, que ce soit en tant que membre, par vos cotisations ou par des dons!

Merci pour votre participation.

Platz für das Fahrrad!

Das Fahrrad ist ein flexibles, preiswertes und nachhaltiges Transportmittel und bietet somit eine zukunftsorientierte Alternative zu Verkehrschaos, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung. Intelligente Mobilität, die dazu noch Spaß macht!

Seit 1985 vertritt ProVelo die Interessen der Radfahrer mit dem Ziel, die Sicherheit im täglichen Straßenverkehr zu verbessern und somit das Fahrrad als Transportmittel sowie als Freizeitgestaltung zu fördern. Wir engagieren uns für ein gleichberechtigtes und rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Um unseren Forderungen das nötige Gewicht zu verleihen brauchen wir Ihre Unterstützung, ob als Mitglied, über Beiträge oder Spenden!

Herzlichen Dank, dass Sie dabei sind.

Souhaitez-vous recevoir notre courrier par voie électronique? Alors envoyez-nous votre nom et votre adresse e-mail (info@provelo.lu).

Möchten Sie unsere Post lieber als E-Mail empfangen? Dann schicken Sie uns Ihren Namen und Ihre E-Mail-Adresse (info@provelo.lu).

Impressum

Heft Nr. 127 3/2022 - September 2022
Auflage: 1000 Exemplare
Herausgeber: ProVelo a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon: (+352) 43 90 30 29
Internet: www.provelo.lu
www.facebook.com/ProVelo.lu
E-Mail: info@provelo.lu
Konto: CCPLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000
BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos: ProVelo.lu Archiv, Klein Jo, Semion Smolenskiy
Anouk Flesch, Paul Schieres, Joël Schadeck, Sven Becker
Druck: Printing Ossa, recycliertes Papier



ProVelo.lu
est membre
de la



DÉCOUVRIR LE LUXEMBOURG

Naturellement

EN TRAIN



CFL MOBILE

Bénéficiez de nos services :

- *Révision et montage à la carte*
- *Personnalisation de vélos*
- *Réparation professionnelle*
- *Enlèvement et livraison de vélos*



www.velocentergoedert.lu



velocenter
goedert
love your bike