



VELOmobil

LVI - INFO

Nr. 38
März 2000

Lëtzebuenger Velos - Initiativ



Le nouveau comité LVI-2000 est arrivé...

Dans sa réunion du 9 février 2000 le nouveau comité de la LVI a retenu la répartition des charges suivantes:

Président: Muller Gust
Vice-Président: Bertemes Jang
Secrétaire: Slunecko Nicole
Trésorière: Sahl Jacqueline
Membres: Franck Georges, Sahl Roby, Schieres Paul

Nous tenons à remercier les cinq membres sortants, à savoir Fabiana Bartolozzi, Marianne Ehmann, Anne Jungblut, Fränz Flammang et Wolfgang Zenner de leur engagement en faveur de notre cause commune.

Comme nouveaux membres du comité, nous saluons Georges Franck et Paul Schieres pour renforcer notre équipe. Deux autres candidatures pour le comité, à savoir celles de Abbes Jacoby et de JemP Weydert, n'ont pu être retenues puisque les statuts de la LVI stipulent qu'un mandataire politique ne peut être membre du comité de notre association.

Sie erhalten tatsächlich **noch** einen "LVI-Kalenner". Wir möchten Sie bitten unseren Kalender Freunden als Werbung für die LVI weiterzugeben. Oder Sie können den "LVI-Kalenner" an ihrem Arbeitsplatz aufhängen, oder ganz zufällig beim nächsten Friseurbesuch dort liegen lassen. Wir lassen Ihrer Phantasie freien Lauf - und sollten Sie noch einige Exemplare benötigen, Anruf genügt (Tel.: 43.90.30).

Vous recevez effectivement **encore** un "LVI-Kalenner". Nous vous demandons de faire un peu de publicité en passant notre calendrier à des ami(e)s. Ou de l'afficher à votre lieu de travail. Ou de le laisser par hasard sur la table des journaux de votre coiffeur. Bref, vous allez trouver l'endroit idéal pour notre pub, et si vous avez besoin d'autres exemplaires, n'hésitez pas à appeler le No 43.90.30.

SOMMAIRE

Editorial	3
Rapport A.G. 2000.....	4
ECF-News "En ville, sans ma voiture !" 22 septembre 2000	6
Nos randonnées	7
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt	9
Vakanz ... emol anescht	10
Le vélo sur l'autre planète	12
Calendrier / Termine.....	13

Internet: www.lvi.lu / E-Mail: lvi@pt.lu



VELOmobil

En premier lieu nous tenons à remercier nos membres qui, avec presque 50 présences à l'**assemblée générale**, ont montré l'intérêt qu'ils accordent à la LVI. De cette manière le comité se sent confirmé dans son travail et sa manière d'agir. Petit clin d'oeil à ceux qui étaient présents: nous avons déjà réservé une salle plus vaste et plus confortable pour l'année prochaine.

En tant qu'asbl nous sommes bien obligés de distribuer des titres tel que président et autres décorations, mais c'est surtout le travail d'équipe qui fonctionne depuis des années et le **nouveau comité** compte en faire autant à l'avenir. Vous trouvez la répartition des charges au sein du comité à la page ci-contre. Comme vous le constatez nous avons dû refuser deux nouveaux collaborateurs, suite à une incompatibilité de nos statuts avec des mandats politiques. Nous allons faire examiner cette question par un spécialiste en la matière et proposer éventuellement des stipulations moins sévères à cet égard.

Au courant de l'année 2000 une **campagne** en faveur d'installations de stationnement pour vélos près de bâtiments publics, terrains et halls sportifs, salles de manifestations, etc... sera lancée. Avec notre campagne nous entendons viser avant tout les instances politiques ainsi que les fédérations de tous genres afin de les sensibiliser pour notre requête.

Des réunions auprès de différentes instances communales et gouvernementales sont prévues au courant de l'année. Par ailleurs, c'est avec grande satisfaction que nous avons appris dans la déclaration du nouveau collège échevinal qu'un "Responsable Vélo" va être nommé pour la Ville de Luxembourg. Nous ne manquerons pas de prendre rendez-vous pour un échange de vues.

Du côté loisirs, nous avons déjà lancé les préparatifs de notre grand projet de cette année: la collaboration à une publication, en tant qu'auteurs, d'une carte topographique du réseau national des pistes cyclables avec un guide touristique de 10 randonnées à vélos. Date de parution: début 2001. Au cas où des membres seraient intéressé(e)s à participer à ce projet nous les invitons à nous contacter au téléphone 43.90.30 du Mouvement Ecologique.

Le comité de la LVI

- A l'époque on disait: il reste du pain sur la planche !

Vortrag von Herrn Paul Schmit, Präsident der Verkehrskommission im Transportministerium anlässlich der Generalversammlung der LVI am 21. Januar 2000.



Als Vorstandsmitglied führte Gust Muller ins Thema ein und griff bei dieser Gelegenheit noch einmal die Hauptforderung der LVI nach einem hauptamtlichen Fahrradbeauftragten im Transportministerium auf, eine Forderung, die anlässlich der nationalen Wahlen von zahlreichen Bürgern durch eine Postkartenaktion unterstützt wurde. Alsdann übergab er dem Gastredner das Wort.

(Paul Schmit, Präsident der Verkehrskommission)

Paul Schmit und die LVI hätten sich kennen gelernt bei Unterredungen in der nationalen Verkehrskommission. Dieser angeregte Dialog solle nun weitergeführt werden.

Eine zeitlich begrenzte Glanzzeit des Fahrrads habe es in Luxemburg nur in Ermangelung eines Besseren gegeben. Sobald die allgemeine Motorisierung für den Einzelnen finanzierbar wurde sei das Fahrrad in Vergessenheit geraten und habe eine trendbedingte Wiedergeburt nur in Form von körperlicher Freizeitgestaltung in den 80er- und 90er-Jahren erlebt. Der Umstand, dass der **Fahrradverkehrsanteil in Luxemburg**, gemäss einer Umfrage vom Oktober 95, nur bei 1% liege, (im Gegensatz zu Deutschland mit 10%) sei für ihn der eindeutige Beweis dafür, dass das Fahrrad im Luxemburger Verkehrswesen unbedeutend sei. Die Erklärung liege seines Erachtens vorrangig in der Topographie Luxemburgs.

Da allerdings in der Regierungserklärung eine **Revision des Code de la Route** bezüglich des Fahrrads vorgesehen sei, habe man sich dessen angenommen.

Der Code de la Route, in den 50er- und 60er-Jahren entstanden, habe dem Auto eine bedeutend wichtigere Position zugestanden als den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Radfahrern und Fußgängern. Der Straßenbau habe dies verstärkt. Dessen müsse man sich bewusst sein, bevor man eine grundlegende Änderung des Code de la Route angehen könne.

Was die seiner Meinung nach prinzipielle Forderung nach einem **hauptamtlichen Fahrradbeauftragten** anbelangt, zeigte sich Herr Schmit beeindruckt von der Zahl der **ingesandten Postkarten**, müsse allerdings mitteilen, dass sein Ministerium sich ganz klar gegen eine solche Forderung geäußert habe. Es könne dazu führen, dass immer weitere Anfragen in diese Richtung gingen, und dass schlussendlich mehr Beauftragte im Ministerium arbeiteten als gewöhnliche Beamte. Angesichts der Tatsache, dass die Kompetenzen im Verkehrsbereich zwischen Ministère des Travaux Publicques und Ministère des Transports aufgeteilt seien, würde dies die Lösung von anstehenden Problemen nur erschweren. Wäre diese Person im Transportministerium angesiedelt, hätte sie keine Befugnisse, wenn es um bauliche Infrastrukturen ginge.

Deshalb also die ganz pragmatische Antwort, dass der Transportminister der nationalen Verkehrskommission den Auftrag erteilt habe, als Dialogpartner zu fungieren. In dieser Kommission seien alle Zuständigkeiten im Transportbereich versammelt. Er selbst ist Präsident dieser Kommission, Vizepräsident ist der Direktor der Straßenbauverwaltung.

Anschluß ging Herr Schmit vorgesehene Änderungen des Code de la Route durch :

Im Code de la Route werde festgehalten, welche Ausstattung ein Fahrrad im Verkehr auszeichnen müsse, was wie transportiert werden dürfe und welche Wege der Fahrradfahrer benutzen müsse. Das 1983 von der Verkehrskommission entwickelte Dokument als Richtlinie zur Gestaltung von **Fahrradpisten** müsse sonder Zweifel überarbeitet werden. Es wurde zwischenzeitlich auch versucht ein Konzept der **Richtungsbeschilderung** zu erstellen, damit es ein einheitliches Bild in ganz Luxemburg gebe. Einige Gemeinden, wie die Stadt Luxemburg, berücksichtigten dies bereits.

VORSICHT, HOROSKOP!



Türen, die bislang verschlossen waren, öffnen sich Ihnen unverhofft.

In der Verkehrskommission seien alle reglementarischen Belange betreffend das Fahrrad herausgegriffen und überarbeitet worden. Neue Definitionen müssten entwickelt werden. Was ist eine Fahrradpiste? Was ist eine Fahrradspur? Wie regelt man die gemeinsame Nutzung der Fahrradpisten durch Fußgänger und Radfahrer ?

Es sei auch versucht worden die verschiedenen Ausstattungsmöglichkeiten der modernen Fahrräder einzuschließen, unter anderem die **Kinderanhänger**. Die anfängliche schwache Akzeptanz bei den Mitgliedern der Verkehrskommission sei gewachsen, so dass einer Freigabe nichts mehr im Wege stehen sollte. Doch das Fahrrad sei heute nicht mehr was es einmal war. Das mache die Dinge nicht einfacher. Auch Elektrofahrräder mit Hilfsmotor sollen eingeschlossen werden.

Auch zum **Fahrverhalten** sollen neuen Regelungen geschaffen werden, insbesondere im Kreisverkehr und vor Ampelschaltungen. Man müsse sich aber an internationale Bestimmungen halten. Wichtig für die Sicherheit des Radfahrers sei vor allem, dass der Autofahrer bereit sei, die neuen Regelungen einzuhalten.

Das Befahren der **Autobusspuren** sei wahrscheinlich in nächster Zukunft möglich, allerdings nicht generell, sondern nur unter bestimmten Bedingungen, je nach Breite der Spur und nach Frequenz des Linienverkehrs.

Was die Möglichkeit des Befahrens einer **Einbahnstraße** in entgegengesetzter Richtung betreffe, so bestehe große Zurückhaltung vor einer eventuellen Öffnung in diese Richtung.

Spezielle **Fahrradstraßen** seien nicht vorgesehen, da es rechtlich gesehen keine Handhabe gebe den Radfahrern mehr Rechte zuzugestehen als den anderen Verkehrsteilnehmern. Dies lasse sich aber leicht umgehen, indem einem allgemeinen Fahrverbotsschild der Hinweis hinzugefügt werde: sauf vélos.

Allgemein müsse man eingestehen, dass das Ausmaß der vielen Details nicht im Vorhinein erkannt worden war, was ein Abschätzen des Zeitaufwandes unmöglich machte. Man denke aber, die Vorarbeit bis Anfang März abgeschlossen zu haben, um sie dann dem zuständigen Minister vorlegen zu können.



Der Redner bedankte sich beim interessierten Publikum und erbot sich nach der anschließenden, angeregten Diskussion die neuen Anstöße und Ideen mit ins Ministerium zu nehmen.

Die vielfältigen **Fragen der Zuhörerschaft** zeugten einerseits von einem starken Interesse, andererseits aber auch von einer gewissen Unzufriedenheit mit bestimmten Antworten auf langjährige Forderungen der LVI. Ohne auf die einzelnen Fragen einzugehen, werden im Folgenden die Antworten von Herrn Schmit zusammengefasst.

Die Überlegung, bei einer Öffnung der **Busspuren** für Fahrräder die Busfahrer speziell zu schulen und prinzipiell einzubinden fand der Redner interessant und in Luxemburg anwendbar.

Er wiederholte, dass das Ministerium auf seinem Standpunkt bleibe, keinen speziellen **Fahrradbeauftragten** in den Ministerien anzusiedeln. Die Hälfte der Mitglieder der Verkehrskommission seien Radfahrer, außer einer einzigen Person allerdings nur in der Freizeit.

Der Fahrradverkehr in **Fußgängerzonen** müsse Gemeinden unterliegen.

Herr Schmit verteidigte erneut die Beibehaltung **Einbahnstraßen**. Seien die betreffenden Straßen breit, bestünde die Möglichkeit, eine Spur einzuzeichnen. Was die Zusammenarbeit mit den **Gemeinden** Absicht, in deren Kompetenzen einzugreifen. Es sei einer technischen Beratung, die gegebenenfalls werden könne.

Betreffend die Beschilderung von **Bussen**, Fahrrädern erlauben, räumte Paul Schmit sein nicht Folge geleistet zu haben. Er werde dies Wege leiten.

Abschließend stellte Herr Schmit noch einmal telefonischen Kontakt für die LVI zur Verfügung. Es sei nicht nötig für jede Kleinigkeit langatmigen Schriftverkehr zu führen.



Une raison supplémentaire
de faire du vélo
(dans: Bicyc'lette No 20 / 01.2000)

den Entscheidungen der jeweiligen

der restriktiven Regelung von zu eng, sei es zu gefährlich, seien sie zuzeichnen.

betreffe, so bestehe nicht die bestehe allerdings die Möglichkeit von einer Broschüre begleitet

welche die Mitnahme von Versäumnis ein, dieser Umsetzung allerdings schnellstmöglich in die

seine Person als direkten, auch

Laure

Malheureusement la prise de position officielle du Ministère des Transports concernant notre revendication pour un "responsable du trafic cycliste" nous est parvenue après le bouclage de cet LVI-Info.

Nous allons publier ce courrier dans notre prochain LVI-Info No 39 qui paraîtra vers la mi-juin

La "European Cyclists Federation" regroupe 52 associations dans 31 pays avec plus de 400.000 membres.



«EN VILLE, SANS MA VOITURE !»

Journée européenne

VENDREDI 22 SEPTEMBRE 2000

Tous les pays et les villes de l'Union européenne sont invités à participer à la prochaine journée européenne «**En ville, sans ma voiture !**» qui aura lieu le **vendredi 22 septembre 2000**.

Pourquoi ?

Les problèmes de mobilité urbaine, la pollution de l'air, le bruit préoccupent de plus en plus les Européens. Pourtant, si la plupart des grandes villes euro-

péennes subissent de fortes atteintes liées à la circulation automobile, **le parc automobile et le trafic urbain européens ne cessent d'augmenter**, entraînant une dégradation de la qualité de vie et de la santé des citoyens (bruit, pollution de l'air, envahissement des espaces publics, stress...).

Préoccupée par cette situation, l'**Union européenne** a d'ores et déjà adopté une Directive-cadre sur la qualité de l'air ambiant (96/62/CE) visant à garantir la santé publique et le cadre de vie des citoyens européens tandis qu'une Directive relative au bruit est en cours d'élaboration.

La journée «**En ville, sans ma voiture ?**», initiée en 1998 par le ministère français de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, s'inscrit donc dans une démarche de **reconquête des villes** : elle doit constituer une action de **sensibilisation forte** en vue d'encourager le développement de comportements compatibles avec une **meilleure mobilité urbaine** et la protection de l'environnement. Elle doit également permettre aux citoyens européens de retrouver leur ville et leur patrimoine dans un environnement plus serein.

Faire prendre conscience des nuisances engendrées par l'usage inconsidéré de la voiture individuelle en ville, **réaffirmer la place des piétons, des cyclistes et des transports publics urbains**, tels sont les principaux objectifs de cette journée.

Une journée européenne

Chaque année à la même date, le **22 septembre**, les villes européennes participant à l'opération réservent un périmètre aux piétons, aux vélos, aux véhicules dits propres qui fonctionnent au Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL), au Gaz Naturel Véhicules (GNV), aux véhicules électriques... et, surtout, **aux transports publics**.

Il ne s'agit pas simplement de limiter la circulation dans quelques rues mais bien de **permettre aux citoyens de découvrir d'autres modes de transport et de vivre cette journée sans restreindre leur mobilité**.

C'est aussi l'occasion pour les municipalités ou les agglomérations de **tester de nouvelles mesures en matière de déplacements** ou de nouveaux aménagements comme par exemple des systèmes de livraisons par véhicules dits propres, une nouvelle ligne de transport public, le covoiturage dans les entreprises, des parkings vélos gardés, etc.

Des animations et débats publics sur les thèmes de l'environnement, des transports urbains et de l'avenir de la ville peuvent également compléter le dispositif pour donner une dimension pédagogique et citoyenne à cette journée.

Une journée qui a déjà fait ses preuves

Au cours des années 90, des **initiatives locales de plus en plus nombreuses** (« Don't choke Britain » au Royaume Uni, « Mobil ohne Auto » en Allemagne, « Auto reflexio » en Catalogne, La Rochelle, Reykjavik, Heidelberg, Bologne...) proposent avec succès aux citoyens européens de réfléchir à une **mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement**. Ces opérations ont toutes connu une forte adhésion de la part de la population avec un **taux de satisfaction toujours supérieur à 80%**.

Soucieux de prendre en compte le concept de développement durable dans le domaine des transports, le Ministère français de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a lancé en 1998 une opération d'envergure nationale. Trente cinq villes françaises ont répondu à l'appel en organisant le 22 septembre 1998 la première journée «**En ville, sans ma voiture ?**» qui a rencontré une adhésion marquée de la part des citoyens.

Ces initiatives rejoignent les priorités de l'Union européenne en matière de mobilité, de transports urbains et de politique durable pour la ville. Aussi, la Commission européenne, Direction Générale Environnement, a-t-elle décidé d'apporter son soutien politique et financier – dans le cadre du programme LIFE-Environnement – à l'organisation d'une journée européenne «**En ville, sans ma voiture !**» dont la prochaine édition aura lieu le **22 septembre 2000**.

www.22september.org

L'ECF, ainsi que la LVI soutiennent l'action "En ville, sans ma voiture !". Dans le prochain LVI-Info No 39 du mois de juin nous allons revenir sur les démarches entreprises par la LVI pour cette journée à Luxembourg.

■

Mam JemP an den Ourdall (~ 150 km)

Samstag - Montag, 29. April bis 1. Mai

Rdv	Luxemburg-Bhf: 9:00
En Train	Luxemburg 9:13 – Ettelbrück 9:37
A Vélo	3 Tage zwischen Our und Clerve, etwa 50 km am Tag, mittelschwer
Repas	morgens und abends: Hotel/Restaurant; mittags: wird besprochen
Nuitée	Hotel (oder auch vielleicht anderswo!?)
Inscription	→ 3.4.2000 / Max. 12 Personen
Infos	38.05.82 JemP Weydert

Nach der Arbeit das Vergnügen! Ende 1999 hat die LVI im Auftrag des interkommunalen Syndikates des Ourtals (SIVOUR) alle geeigneten Wege in den 13 angeschlossenen Gemeinden per Rad abgefahren und Vorschläge für ein regionales Radwegnetz unterbreitet. Diese Arbeit erfolgte im Rahmen eines grenzüberschreitenden LEADER-Projektes. Am verlängerten Wochenende des 1. Mai 2000 werden wir den Lohn unserer Mühen ernten und einige der schönsten Strecken abradeln. Kultur, Natur, umweltpolitische Initiativen (z.B. Windräder) und "Produits du Terroir" werden uns die Tour über die Koppen im zukünftigen Naturpark Our versüßen. Die Zukunft liegt in der Region (und auf dem Fahrradsattel) - und "das Gute liegt so nah"! Detailliertes Programm auf Anfrage.

Zur Saarpedal nach Saarburg (~ 40 km)

Dimanche, 21 mai 2000

Journée sans voitures entre Konz et Merzig le long de la Sarre

Rdv	10h00 - Gare de Luxembourg
En Train	Luxembourg (10.33) - Wasserbillig (10.59)
A Vélo	Wasserbillig - Saarburg - Wasserbillig
Repas	Petite restauration le long de la route ou pique-nique
En Train	Wasserbillig - Luxembourg
Infos	021/25.42.82 Jang Bertemes

Cette randonnée s'adresse à toute la famille. Puisque la route entre Konz et Merzig est interdite aux voitures automobiles il est possible de se promener à vélo en toute tranquillité. Et dans chaque village il y a l'animation pour tous les goûts.

Mam Velo uewenaus duerch d'Eislek (~ 95 km)

Samedi - Dimanche, 13 - 14 mai 2000

Le premier jour de notre randonnée, nous parcourons la vallée de la Clerve avec comme point d'attraction Clervaux et Cinqfontaines. Après une petite colline nous atteignons Troisvierges avec l'Auberge de Jeunesse, notre auberge pour la nuit. Le soir, visite de Troisvierges.

Le jour suivant, nous parcourons le vaste plateau villages, ses prés et ses forêts. Puis nous traversons les localités de Stoltzembourg et de donnée sur le "réseau national des pistes Pour notre randonnée, nous empruntons en ma-
pour le projet LVI-SIVOUR. Possibilité de randonnée.

Cette randonnée est organisée en collaboration **Jeunesse**". Le prix en demi-pension varie de 760 participant et du confort des chambres. Le ne sont pas inclus dans le prix.



du Nord de l'Oesling avec ses petits descendons dans la vallée de l'Our et Vianden, où nous continuons notre randcyclables" jusqu'à Ettelbruck.

jeure partie des **itinéraires sélectionnés** nous joindre pour une partie de la

avec la "**Centrale des Auberges de** à 940 LuF, dépendant de l'âge du transport et le pique-nique du dimanche

Rdv	Samedi 13 mai 2000: 14h00 - Gare de Luxembourg
En Train	Luxembourg - Kautenbach
A Vélo	Kautenbach-Wilwerwiltz-Clervaux-Troisvierges (~30km)
Nuitée	Auberge de Jeunesse Troisvierges
A Vélo	Troisvierges - Basbellain - Binsfeld - Marnach - Stolzembourg - Vianden - Diekirch - Ettelbrück (~65km)
Repas	Pique-nique
En Train	Ettelbruck - Luxembourg
Inscription	→ 10 mai 2000 / Max. 12 personnes
Infos	40.33.04 ou 021/10.10.10 Paul Schieres
Prix	760,- - 940,- LUF (sans frais de transport / pique-nique du dimanche-midi)

De Fritures - Tour (60 km - 110 km)
Samedi, 27 Mai 2000
sur pistes cyclables / über Radwege

Cela fait longtemps que vous avez envie d'aller manger une friture au bord de la Moselle. Alors pourquoi pas à vélo?

A première vue notre randonnée semble très longue. Plus de cent kilomètres en une journée. Ne vous laissez pas décourager et tentez une fois l'expérience. En roulant à une vitesse moyenne de 15 km/h, cela veut dire se promener à vélo, il vous faut sept heures pour faire 105 kilomètres. Et comme nous prévoyons toute la journée pour faire ce trajet il nous reste le temps pour nous reposer pendant l'heure de midi et même de visiter l'une ou l'autre curiosité.

Et si vous n'avez pas le temps de nous rejoindre pour toute la journée, retrouvez-nous à Ettelbruck en prenant le train, bien entendu avec votre vélo, ou bien à Echternach en empruntant la superbe piste cyclable de Luxembourg à Echternach.

Et le soir, après cette friture bien méritée, le train nous ramène au point de départ.

- A. →● 8h30 Luxembourg-Gare
Luxembourg - Steinfort - Ettelbruck - Echternach - Born (~ 100 km)
- B. →● 13h30 Luxembourg-Gare
13h50 Luxembourg - Ettelbruck 14h24
Rassemblement / Treff (A+B) : Ettelbruck-Gare: 14h30
Ettelbruck - Echternach - Born (~ 50 km)
- C. →● 13h30 Théâtre Municipal de la Ville de Luxembourg (Glacis)
Luxembourg - Echternach - Born (~ 60 km)
Rassemblement / Treff (A+B+C) : Echternach-Pont: 16h30

Friture ou / oder "à la carte" Restaurant Kirchen Born 19h00	Inscription jusqu'au / Anmeldung bis Jeudi / Donnerstag 25 juin 2000 ☎ : 36.97.43 Gust > 19h00
---	--

Et comme dessert - Und als Nachtisch

Born - Wasserbillig (~8 km)

Wasserbillig - Luxembourg toutes les heures / jede Stunde

Vérifiez l'éclairage de votre vélo ! Fahrradlichtanlage überprüfen !

Den AllerJhangendags - Tour 2000

Jeudi 22 - Dimanche 25 juin 2000

Amsterdam - Maastricht

(60 - 70 km par jour /pro Tag)

Onsen Auslandstour an Holland, deen ausnahmsweis zweemol an Däitschland an duerno ganz iwwerraschend an Holland goug, d'lescht Joer ausnahmsweis a ganz iwwerraschend zu Lëtzebuerg wor, geet dëst Joer wi bal ëmmer an Holland. Mir fue-re gréisstendeels iwwer Velosweër, mee wann et muss sinn och emol iwwert eng Landstrooss. Et ass och nach wichteg ze wësen, datt mer spadséiere fueren an datt mer onst Gepäck selwer transportéieren. Course-Veloen sin éischter schlecht fir dësen Tour gëeegent.

D'Etappen hun tëschent 60 a 70 km, esou datt Zäit bleiwt fir e bësschen Kulturismus. Mir schlofen an Hotellen oder Pensiou-nen tëscht 1.400,- an 1.800,- LUF mam Kaffi. Et gi maximum 12 Leit ugeholl an et fiirt jiddereen op seng eege Verantwortung mat.

En Train Luxembourg - Amsterdam
A Vélo Amsterdam - Maastricht
En Train Maastricht - Luxembourg
Inscription → 3.4.2000 / Max. 12 personnes
Acompte 1.000,- LUF → 3 avril 2000
Compte CCP-L 44274-42 Gust Muller "AJT-2000"
Infos 36.97.43 Gust Muller



“Wat Dir scho laang eng Kéier soe wollt...”

Le 14 novembre 1997 la LVI soumet, suite à une entrevue avec un responsable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propositions concernant le pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare. (voir LVI-Info No 29)	Pas encore de réponse.
Lors de la campagne électorale en 1999 plus de 1300 cartes postales ont été adressées au Ministère des Transports revendi-quant un "responsable du trafic cycliste".	La prise de position du Ministère des Trans-ports, dans sa nouvelle composition, sera publiée dans le prochain LVI-Info No 39 qui paraîtra vers la mi-juin. (voir page 7)

Ballade à vélo en Angleterre Récit de voyage et mode d'emploi



En été 1999, mon fils Guillaume (14 ans) et moi avons passé deux semaines en fort belles ballades à vélo sur des parcours balisés.

D'abord la **"White Roses Cycle Route"** (côté Est) de Kingston-upon-Hull (encore appelé Hull tout simplement via York et le "North York Moors National Park" jusqu'à Northallerton (5 jours, 210 Km);

Ensuite **C2C** (lire: Sea to Sea ou Coast to Coast) de Tynemouth (et Newcastle) sur la Mer du Nord à travers le "Lake District National Park", jusqu'à Whitehaven (et St. Bees) sur la Mer d'Irlande (6 jours, 260 km)

Comme ce séjour nous a bien plu à tous les deux, j'essaie de faire un petit résumé de mes impressions pour les membres de la LVI.

Trois raisons pour cyclier au Royaume-Uni

1. Les Anglais et leurs pubs

J'ai trouvé les Anglais très accueillants, toujours prêts à fournir un renseignement aux "aliens" ou de rendre service. (Je suis un peu pédagogue vieux jeu: j'avais emmené mon fils pour qu'il améliore son anglais. Son commentaire dans sa première carte postale à sa mère: "Et kënn ee néierens eleng stoen, si (d'Englänner) komme gläich mat engem schwätzen", ce qui le gênait un peu, parce qu'il ne comprenait pas tout et ne savait pas bien répondre, mais ce qui est évidemment la joie de quiconque recherche le contact avec les autochtones.

Autochtones que l'on retrouve nombreux le soir au pub autour de nombreuses et bonnes bières; même le plus petit village perdu dans la lande a son pub, et l'animation est garantie et chaleureuse.

Last but not least: hors des grandes villes (250.000 habitants et plus) les automobilistes sont très respectueux de la sécurité des cyclistes.

2. Le "National Cycle Network"

SUSTRANS a l'ambition de baliser jusqu'en 2005 6.500 miles (10.500 km) de pistes cyclables sûres pour les cyclistes même débutants, utiles pour les déplacements locaux et mémorables pour les visiteurs, et accessoirement de créer par là 5.000 emplois supplémentaires. Ce réseau permettra de traverser le Royaume-Uni en vélo du Sud des Cornouailles au Nord de l'Ecosse, sur des pistes sans voitures ou des routes avec peu de circulation.

Bon nombre de sections du réseau sont déjà en place; des cartes avec des indications précises (y compris touristiques et le profil topographique) permettent de suivre facilement les pistes cyclables (y compris de choisir des variantes plus sportives).

Si dans le **"White Roses Cycle Route"** ce sont surtout la très belle ville de York et sa cathédrale, ainsi que les bruyères et les pentes raides (25%) des cousses du "North York Moors National Park" qui nous ont impressionnés, la **C2C** est une piste à part. Elle a remporté à juste titre le 1er prix du tourisme durable en 1995. Elle combine la beauté des collines et des lacs du Lake District, le paysage magnifique et la solitude des bruyères et des landes à moutons des monts Pennines du nord avec le passage (également très agréable) dans le berceau du développement industriel de l'Angleterre victorienne. C'est une piste assez exigeante physiquement (du calibre des Ardennes), mais splendide, et c'est quelque chose de se baigner au départ dans la Mer du Nord pour nager une semaine après dans la Mer d'Irlande.

3. Culture, Nightlife, gastronomie et autres...

Chacun(e) choisit ici ce qu'il veut: je citerai le World Music (WOMAD)-Festival à Reading fin juillet et le début du championnat de football vers la mi-août.

Quand on en a marre des "fish and chips", on peut manger très bien: indien, pakistanais, anglais, mais c'est un peu plus cher. Mieux vaut s'abstenir en Angleterre de vin et de cuisine italienne: les deux sont hors de prix!

Rien de tel pour commencer une bonne journée de vélo qu'un solide "English Breakfast".

Mode d'emploi et petits trucs (prix 1999)

Passage A-R de Zeebrugge(B) à Hull (UK) en cabine "economy" 2 adultes (+ 2 vélos) avec PSO-Ferries: 9.180,- LUF (cabine; réservation préalable obligatoire, mais il est possible de changer de date ultérieurement s'il reste des places libres.

(Et pour ceux qui en ont la possibilité: la piste cyclable de Bruges à Zeebrugge est une des plus belles d'Europe, même s'il pleut chaque fois que j'y roule!)

Nous avons réalisé en train les jonctions entre nos différents parcours à bicyclette; depuis Madame Thatcher, différentes compagnies ferroviaires se partageant le réseau:

Les unes emmènent les vélos gratuitement, les autres demandent 3 £/vélo. Dans tous les cas, il est recommandé de réserver le transport de vélos la veille, sinon le chef de train est libre d'admettre ou non les vélos (en fonction des places libres).

Le Continent s'efforce de faire tout différemment des Anglais: en Angleterre on roule à gauche. Attention surtout quand on traverse une route!

Nous avons fait le circuit avec des vélos "semi-course"; des vélos "trekking" ou VTT auraient été préférables.

Inutile d'emmener des appareils électriques (sèche-cheveux, rasoirs,...) en Angleterre (et déjà sur le ferry) toutes les prises sont triples.

Nous avons toujours passé les nuits dans des "B+B" (Bed and Breakfast), prix variant entre 15 et 25 £/nuit et personne. Sauf une fois sur 8 nous sommes toujours bien tombés; deux ou trois fois même sur des maisons et des gens remarquables.

Nous avons toujours trouvé un logement, même alors que les vacances scolaires avaient commencé. Moyennant une participation de 3£ les TIC (Tourist Information Center) aident les touristes à trouver un B+B.

Les auberges de jeunesse sont un peu moins chères, ont un grand confort (y compris chambres individuelles), ont l'avantage d'avoir un équipement collectif (machines à laver p.ex.) mais en général il faut réserver, ce qui est moins flexible.

Le vent souffle avec une grande régularité de l'Ouest vers l'Est. Contrairement à ce que nous avons fait, il vaut donc mieux commencer le périple à la Mer d'Irlande. A moins de faire une boucle: "Reivers Cycle Route" qui suit le mur d'Hadrien, donc la frontière historique entre l'Angleterre et l'Ecosse, et de revenir ensuite par la C2C.

Informations supplémentaires:

Jos Thill, 31, rue de la Vallée, L-3591 Dudelange

SUSTRANS Information Service <http://www.sustrans.org.uk>

PO Box 21, Bristol, BS99 2HA Tél.: (UK) 117 929.0888

CTC (Cyclist's Touring Club) <http://www.ctc.org.uk>

On trouve une description sommaire de 12 itinéraires CTC (entre 250 et 1.600 km) sous l'adresse ci-dessus puis [/coast2coast.html](http://coast2coast.html)

Jos



Petites annonces

La LVI - Info vous permet de placer une annonce en relation avec le vélo: Achats, ventes, vacances en vélo, accessoires etc...
L'annonce privée est gratuite !

Location:

La "LVI" loue un poste télévision-vidéo (monobloc) pour expositions ou stands d'informations.

☎ : 43.90.30 Mouvement Ecologique

Avis de Recherche:

La LVI cherche un local (garage, entrepôt, hangar,...) pour entreposer son matériel (parcours, stand d'exposition). Le local en question doit se trouver de préférence à Luxembourg-Ville ou dans une commune limitrophe. Le local doit disposer d'un éclairage adéquat et être accessible à tout moment. Superficie minimum : 4x8 m.

LVI www.emweltzenter.lu	Mouvement Ecologique www.emweltzenter.lu
European Cyclists Federation http://www.ecf.com	Euro Velo Routes http://www.ecf.com/eurovelo
Cities for Cyclists http://www.ecf.com/cfc	European Cyclist Magazine http://www.ecf.com/magazine
Velo-City Conferences http://www.ecf.com/velocity	ADFC Trier www.adfc-trier.de
Dansk Cyclist's Federation www.dcf.dk	Bicycle News Agency cycling.org/mailling.lists/bikenews/
International Bicycle Fund www.ibike.org	Sustrans National Cycle Network www.sustrans.org.uk/
Vivre à Vélo en Ville www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	Klima - Bündnis www.klimabuendnis.org
Strassen für Alle www.vcs-ate.ch/de/news/	Velo Mondial 2000 www.velomondial2000.nl
Erlebnistage und Events per Rad www.adfc.de/aktuell/aktev.htm	GRACQ users.skynet.be/gracq
Vélo Québec www.velo.qc.ca	Maribor Cyclist's Network - MkM kamen.uni-mb/MkM/
Biking from UK to Australia www.undercurrents.org/bike2oz	"En ville, sans ma voiture !" www.22september.org

Le vélo sur l'autre planète / De Velo op deem anere Planéit

Münsterland (Deutschland)

Taxibusse im Studentakt.

Im schwach besiedelten südlichen Münsterland ersetzen Taxibusse den Linienverkehr zwischen kleineren Orten. **Sie verkehren stündlich zwischen 6 und 22 Uhr - allerdings müssen sie eine halbe Stunde vorher telefonisch bestellt werden.** Die Mobilitätszentrale "*frag + fahr*" berät Kunden über die günstigsten Verbindungsmöglichkeiten und nimmt die Bestellungen entgegen. Auf vier der sechs Linien sind 95 Prozent des Angebotes ausgelastet. Grund für die Verkehrsbetriebe, wieder den Einsatz von Linienbussen zu erwägen.

(in: Umwelt, Nr 01/05.01.2000)

Road Accidents Outstrip War, HIV Deaths

Road accidents will kill or disable more people than war, tuberculosis or HIV by 2020, the International Red Cross said in its annual disaster report. Astrid Noklebye Heiberg, president of the IFRC and Red Crescent Societies, told a news conference in Delhi that traffic accidents caused at least 500,000 deaths every year. **Traffic accidents will become the third largest cause of disability and premature death after clinical depression and heart disease and way ahead of war and HIV**, which gain more attention. It is estimated that 15 million people are injured in accidents, mostly the poor and young. Fatality rates ranged from about **180 deaths per 10,000 vehicles annually in Ethiopia to 1.9 for Australia and Japan**. Heiberg pointed out that **traffic accidents "cost the South almost as much as all the aid they receive"**. The IFRC has launched several programs to reduce the effects of accidents. Engineering - from car design to street lights - is effective in curbing the number of road crashes than efforts to change driver behavior.

(in: AFP News, June 1999)

Calendrier / Termine

29.4.-1.5.2000	Mam JemP an den Ourdall (voir p. 11)
13. - 14.5.2000	Mam Velo uewenaus duerch d'Eislek (voir p. 12)
21.5.2000	Zur Saarpedal nach Saarburg (voir p. 11) Journée sans voitures entre Konz et Merzig (Sarre).
27.5.2000	De Fritures - Tour (voir p. 13)
1.-10.6.2000	Grenz-Tour 2000 (komplett) Bayerischer Wald (D) - Böhmer Wald (CZ) - Mühlviertel (A)
16. - 18.6.2000	Assemblée générale de l'ECF - Den Haag
18. - 22.6.2000	Velo Mondial 2000 - Amsterdam The year 2000 is an excellent opportunity to promote the bicycle as the symbol of a new era. Velo Mondial 2000, 18-22 June 2000, in Amsterdam, hopes to: challenge planners and policy makers, with an integrated vision on the role of bicycling, in the promotion of sustainable development; and to see commitments made to promote and implement concrete models for change. (for more information : www.velomondial2000.nl)
18.6.2000	Happy Mosel (Tél.: CFL 4990 - 4990) Journée sans voitures de Schweich à Cochem (Moselle)
22.-25.6.2000	Den AllerJhangendags - Tour 2000 (voir p. 14) Amsterdam - Maastricht sur les routes cyclables des Pays-Bas.
10.9.2000	Mam Velo op d'Musel Une promenade jusqu'au bord de la Moselle.
15.-17.9.2000	Oeko - Foire 2000 La foire alternative - Die alternative Messe Stand d'informations et parcours d'adresse pour enfants Informationsstand und Geschicklichkeitsfahren für Kinder Foire Internationale Luxembourg - Kirchberg
22.9.2000	"En ville, sans ma voiture?" Journée européenne sans voiture (voir p. ??).

Weitsicht bei der Automobilindustrie !

**Jede etwas renommierte Automarke
hat neuerdings auch Fahrräder im Angebot.
Präventiv zum Verkehrskollaps ?**

Soutenez notre travail !

La LVI est une association sans but lucratif qui a pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité des cyclistes au quotidien. Le vélo est une réponse moderne au trafic chaotique, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores dans les agglomérations. En complément, la LVI a pour but de promouvoir le cyclisme de loisirs.

Vous avez lu ce *LVI - Info* ? Vous n'êtes pas encore membre de la LVI ? Vous aimeriez soutenir le vélo comme moyen de transport ? Devenez membre de la LVI en versant un minimum de 400,- LUF sur notre compte CCP 82 564-17 avec la mention "Nouveau membre". Comme membre vous allez recevoir notre "LVI - Info" quatre fois par an.

Nos réunions se tiennent à l'adresse ci-dessous. (tél.: 43.90.30)

Unterstützen Sie unsere Arbeit !

Die LVI ist eine Gesellschaft ohne Gewinnzweck, deren Ziel es ist, die Sicherheit für Radfahrer im täglichen Straßenverkehr zu verbessern. Radfahren ist eine moderne Antwort auf Verkehrschaos, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung in Wohngebieten. Die LVI fördert ebenfalls das Radfahren als Freizeitgestaltung.

Sie haben dieses *LVI - Info* gelesen ? Sie sind noch nicht Mitglied der LVI ? Sie möchten das Fahrrad als Transportmittel fördern ? Werden Sie Mitglied der LVI indem Sie mindestens 400,- LUF auf das Postscheckkonto 82 564-17 , mit dem Vermerk "Neues Mitglied", überweisen. Als Mitglied erhalten Sie unser "LVI - Info" viermal im Jahr.

Unsere Versammlungen finden an untenstehender Adresse statt. (Tel.: 43.90.30)

Impressum	LVI-INFO
	Heft Nr 38 März 2000
Auflage	650
Erscheint	Vierteljährlich
Heft Nr 39	erscheint Juni 2000
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Internet	www.emweltzenter.lu
E-Mail	lvi.info@pt.lu
CCP L	82 564-17
Druck	Rapid-Press

La rédaction apprécie toute forme de collaboration. Des informations, articles, rapports, photos, caricatures concernant le vélo sont à envoyer à notre adresse.

Die Redaktion freut sich über jede Form der Mitarbeit. Informationen, Artikel, Berichte, Fotos, Karikaturen usw. zum Thema Fahrrad können an unsere Adresse gesandt werden.

La LVI est membre de l'ECF

EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION

• EUROPÄISCHER
RADFAHRER
VERBAND

• FEDERATION
EUROPÉENNE
DES CYCLISTES

