



VELOmobil

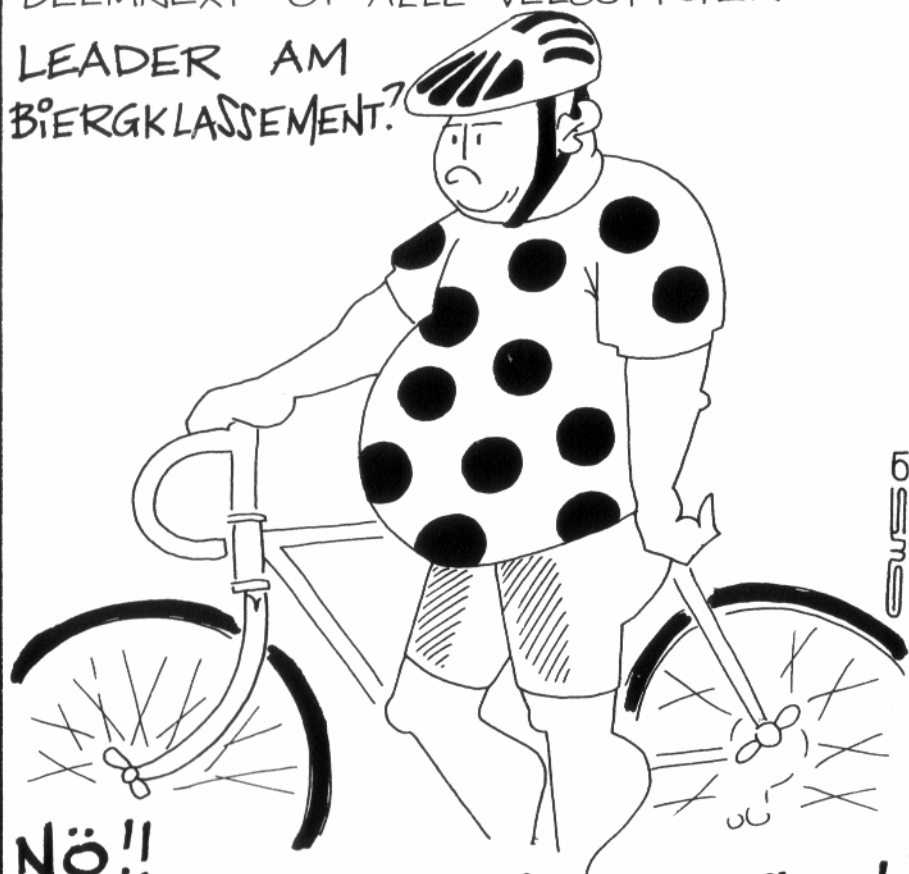
# LVI - INFO

Nr. 45  
Dezember 2001

[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)

Lëtzebuenger Vélos - Initiativ

DEEMNEXT OP ALLE VELOSPÏSTEN:  
LEADER AM  
BIERGKLASSEMENT?



Nö!!

AFFER VUM PUNKTEFÜHRER SCHÄIN!

## Assemblée Générale

### Generalversammlung der LVI

Freitag,

25. Januar 2002

im Kinosch

der Kulturfabrik

116, route de Luxembourg

Esch/Alzette

19.30 Uhr



VELOmobil

### Assemblée Générale de la LVI,

vendredi,

25 janvier 2002

au Kinosch

de la Kulturfabrik

116, route Luxembourg

Esch/Alzette

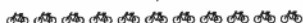
19h30

Dieses Jahr findet die Generalversammlung wieder im "Kinosch" der Escher Kulturfabrik statt. Wir werden uns alle Mühe geben Ihnen einen unterhaltsamen Überblick über unsere Arbeit des vergangenen Jahres zu geben. Und wenn alles klappt werden Sie einen interessanten Vortrag zum neuen Verkehrskonzept der Stadt Esch hören. Wenn das kein guter Grund ist vorbeizuschauen...

Obwohl wir während der Pause kein Eis am Stiel vorgesehen haben, sind Sie trotzdem wie immer auf einen kleinen Imbiss zum Schluss unserer Versammlung eingeladen.

Notre assemblée générale se tiendra à nouveau dans la salle de cinéma "Kinosch" de la Kulturfabrik à Esch/Alzette. Nous tâcherons de vous présenter sous une forme attrayante le rapport de nos activités de l'année passée. Et si tout s'arrange vous aurez droit à une conférence sur le nouveau concept d'aménagement urbain de la ville d'Esch. Cela vous tente?

D'accord, nous n'avons pas prévu la distribution de crème glacée à l'entracte, mais cela ne veut pas dire que nous ayons oublié la traditionnelle agape à la fin de notre assemblée.



### Sommaire

Editorial.....	3
Entrevue : Ville de Luxembourg - LVI.....	4
Weltneuheit: Indoor-Radwanderwege.....	9
Notre courrier .....	11
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt.....	14
VeloTour Luxembourg - News .....	15
ECF-News .....	17
Le vélo sur l'autre planète .....	21
Calendrier / Termine.....	26

*Editorial***"Question de choix"**

VELOmobil

Une année pleine de bonnes surprises et de nouvelles encourageantes se termine : La mise à jour du Code de la Route concernant le trafic cycliste, la parution du guide "VeloTour Luxembourg", la "Journée européenne sans voiture" qui semble enfin prendre pied - et vélo - aussi à Luxembourg.

En somme on peut dire que c'est aussi le travail de la LVI durant les 16 années de son existence qui commence à porter ses fruits.

Nous osons prétendre que sans les "Vélosmanif", sans les lettres et communiqués de presse, sans les conférences et tables-rondes, sans la présence à d'innombrables manifestations, foires, expositions et fêtes pendant toutes ces années le vélo n'aurait pas à Luxembourg l'importance qu'il a aujourd'hui.

A ne pas oublier que 2001 était aussi "l'année du bénévolat". Si on est d'accord que beaucoup de menu travail, que beaucoup de réalisations ne peuvent se faire que sur base du bénévolat, il faut tout de même avouer que les organisations qui ont les meilleurs "résultats" sont celles qui ont un encadrement professionnel, même si le mouvement est porté et les orientations données par des bénévoles. L'essentiel de la « gérance » quotidienne est nécessairement l'affaire de "permanents". Ce sont eux qui vont faire les démarches, qui rédigent lettres, communiqués et rapports. Ce sont eux qui peuvent assister aux réunions, conférences et ateliers qui se déroulent trop souvent pendant les heures de travail des communs mortels. Ce sont eux qui peuvent assister à des cours de formation permettant de passer leur savoir-faire aux bénévoles de leurs organisations.

La LVI fut sollicitée en 2001 à plusieurs reprises pour présenter son avis sur des sujets tels que le réseau cyclable transfrontalier en SaarLorLux, le tourisme à vélo au Grand-Duché, l'inventaire des pistes cyclables existantes du Grand-Duché dans le cadre du projet « Réseau européen des voies vertes », le projet-pilote pour le balisage touristique du réseau national de pistes cyclables, les installations de stationnement pour vélos à Luxembourg-Ville.

A la longue il ne sera pas possible de maintenir ce rythme. Il y aura un choix à faire. Ou bien nous resterons présents sur le terrain comme jusqu'à maintenant, pour soigner le contact avec nos membres et le grand public. Ou bien nous allons nous concentrer sur le travail de fond, en élaborant des projets, en participant à des congrès et colloques, en organisant des séminaires pour améliorer nos propres connaissances.

Choix qui pourrait éventuellement nous amener à réfléchir sur la création d'un poste de permanent au sein de la LVI.

## Compte-rendu de l'entrevue du 31 janvier 2001 entre la Ville de Luxembourg et la LVI

*Mieux vaut tard que jamais! Combien de fois relisez-vous un rapport fait il y a un certain temps pour vérifier à quel point les intentions y énoncées ont été effectivement réalisées? Rarement?! Pour cette raison, et pour d'autres, la LVI vous offre l'occasion d'en faire une fois l'expérience. C. à d. que nous publions, 11 mois après, le rapport sur notre entrevue auprès de la Ville Luxembourg. Et comme nous avons l'habitude de voir aussi le côté positif de chaque chose, nous estimons qu'il est fort intéressant d'évaluer quels sujets abordés ont trouvé quelles réponses. En d'autres termes, nous nous excusons de publier avec près d'une année de retard un rapport d'une réunion somme toute intéressante.*

En janvier dernier, nous avons demandé et obtenu une entrevue auprès de la Ville de Luxembourg, en l'occurrence avec l'échevin responsable de la circulation Paul Henri Meyers et les responsables du Service technique de la Circulation Ed. Streitz et Guy Zander. Après une brève introduction présentant la LVI et son travail à Monsieur Meyers (que nous n'avions pas encore rencontré), cette réunion suivait fidèlement l'ordre du jour que nous avions préalablement soumis à la Ville et dont les différents points sont relevés en gras dans la suite du texte.

Le premier point abordé était celui d'un **Responsable vélo**, demandé aussi bien au niveau national qu'à celui de la Ville. Les responsables communaux n'en voient pas l'opportunité, les contacts excellents qui existent avec la Commune et surtout avec les exécutants du Service de la Circulation pouvant continuer comme dans le passé, sans un Monsieur ou une Madame Vélo spécifique et uniquement occupé(e) à cela. Une amélioration de ces contacts sera encore possible avec l'élargissement du Service de la Circulation. Au moins une personne se consacrera dorénavant au vélo, aux transports en commun et au stationnement résidentiel. Cette personne aura du pain sur la planche avec la préparation du départ du Tour de France, promotion du cyclisme par excellence selon les responsables de la Commune. Elle devra en outre s'occuper plus efficacement de la communication du Service de la Circulation, afin de mieux faire connaître au public le travail très précieux qui se fait depuis longtemps à l'ombre.

Ensuite, en quelque sorte de fil en aiguille, le **Plan global pour le trafic cycliste** de la Ville de Luxembourg a été abordé, dont cette personne devra également s'occuper. Le plan d'un réseau cohérent de pistes cyclables existe déjà depuis près de vingt ans, mais il doit être parfait et actualisé. Une nette amélioration et simplification dans le domaine technique et juridique devraient d'ailleurs apparaître dans ce domaine avec la prise en compte de la brochure publiée par la Commission de

Circulation auprès du Ministère des Transports, qui rassemble toutes les données sur les différentes formes de pistes cyclables et qui fixe un bon nombre de principes de base.

Pour respecter l'idée de plan global, il est primordial d'inclure le vélo dès le stade de la planification dans tous les grands projets routiers, car rajouter par la suite des ponts piétonniers et cyclistes, par exemple près du Rond-point Gluck à Gasperich, engendre des frais nettement plus élevés. Dans ce sens, il faut aussi veiller à ce que le vélo ne soit pas oublié dans la planification du projet Null+ ou BTB, par exemple dans le cadre de l'aménagement du Pont Grande-Duchesse Charlotte. Pour combler plus facilement les dernières lacunes du réseau cyclable de la Ville, il serait idéal d'ouvrir les couloirs de circulation des bus aux vélos. idée reprise dans la brochure de la Commission de la Circulation.

Un autre projet de la Ville concerne les installations de stationnements pour cyclistes, ouvertes ou fermées (vélo-box). Le Service de Circulation est chargé par le conseil échevinal de déterminer le nombre idéal et la localisation optimale de telles installations.

A notre question sur l'intérêt de la Ville de Luxembourg au projet «Cities for cyclists», aucune réponse ne put être donnée car le dossier de présentation de cette initiative regroupant les villes favorables à la circulation cycliste s'était apparemment perdu dans les dédales de l'administration communale. Il en va d'ailleurs de même pour le dossier Eurovelo.

En ce qui concerne l'initiative européenne «En ville, sans ma voiture», prévue pour le samedi 22 septembre 2001, la Ville préfère attendre une décision au niveau national, car à cause des liens étroits entre les différents réseaux de transport en commun, la ville ne pourra pas faire cavalier seul. Comme le 22 septembre sera un samedi, un préjugé favorable du conseil échevinal existe, contrairement à l'année dernière.

Un autre point assez controversé concerne les **zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels**, qui donnent lieu à de nombreuses discussions et polémiques. Dans ce domaine, rien ne se fait aisément, les partisans et les détracteurs étant souvent aussi forts et influents les uns que les autres. D'ailleurs, de grands travaux d'infrastructure en cours freinent des décisions globales par quartiers, comme à Limpertsberg p.ex. Cependant, un développement sensible est en vue, en dépit des contraintes extérieures précitées.

Un point de détail qui refait régulièrement surface, car il n'a toujours pas trouvé de solution, concerne la pose de pictogrammes sur les bus acceptant le transport de vélos. Une coordination entre le Service de la Circulation et le Ministère des Transports devrait pouvoir tout résoudre.

---

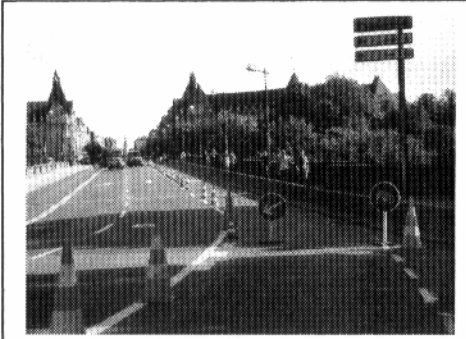
Afin de faciliter la prise de contact direct avec les personnes concernées, une **liste téléphonique des responsables du trafic cycliste** pourrait être publiée, à l'instar du modèle qui fonctionne à Zurich. La fonction de responsable vélo pourrait d'ailleurs faire partie des attributions du Bureau des citoyens (Biergeramt) ou du médiateur (Ombudsman).

Cause d'éternels **conflits**, le stationnement illicite sur les pistes cyclables comme sur les emplacements pour handicapés sera nettement contré par un nouveau règlement municipal, qui confère plus de pouvoir aux gardes municipaux (Pecherten), afin qu'ils puissent faire régner plus d'ordre dans la ville en envoyant à la fourrière les véhicules qui gênent, tâche réservée jusque-là à la police, qui semblait trop débordée ou trop peu intéressée à intervenir efficacement.

Après ces questions ponctuelles, toute une liste d'axes à problèmes, en projet, ou de liens souhaités furent abordés.

- Le lien gare centrale - pont pour piétons - Bonnevoie - piste cyclable de l'Alzette PC 1 existe et est bien fréquenté, mais il devrait recevoir une signalisation adéquate, si possible dès les quais de la gare, afin de permettre aussi à des gens qui ne connaissent pas ou peu la Ville de pouvoir en profiter. Pour pallier l'état catastrophique du pont pour piétons, des travaux d'entretien semblent prévus, alors qu'une reconstruction complète est liée à un éventuel réaménagement des rotondes à Bonnevoie et de leurs alentours. Dans ce contexte, Monsieur Meyers a aussi évoqué la possibilité d'une réorganisation complète de la Place de la Gare, en relation avec la construction du tunnel sous l'avenue de la Liberté. Il est envisagé de rassembler tous les arrêts de bus (VdL et RGTR) sur le côté droit de la Gare (emplacements RGTR actuels), afin d'aménager un espace fleuri et agréable de l'autre côté. Un groupe de travail est en train de réfléchir sur ces propositions et devrait remettre ses conclusions à moyen terme.
- Une liaison entre Dommeldange et Kirchberg est à envisager. Elle passerait par Raspert et le Fonds St. Martin, liaison en pente mais facile à réaliser. Ce tracé est préférable au passage à travers la forêt, où les chemins sont en trop mauvais état.
- Les plans concernant le trajet Bertrange - Helfenterbruck - Merl - Cessange - Gasperich - Gare sont déjà assez avancés et concrets. Un bureau d'ingénieurs doit se prononcer sur la partie allant de Bertrange au cimetière de Merl et, après l'accord de principe, un accord définitif doit être trouvé avec le Ministère de l'Environnement.
- En ce qui concerne l'axe Cimetière de Merl - Centre-Ville, elle pourrait passer par le Val Sainte Croix et la Place de l'Etoile réaménagée pour emprunter vers

le centre la voie des bus dans l'avenue Emile Reuter. Dans le cadre de la nouvelle Place de l'Etoile, diverses possibilités sont envisagées pour faciliter la vie des cyclistes.



Luxembourg-Ville (22 septembre 2001)  
Piste cyclable sur le pont Adolphe

- Le problème de la liaison dangereuse Centre-Ville – Gare semble sur le point d'être résolu, les cyclistes pouvant d'ores et déjà suivre la rue Zithe. La partie en contresens jusqu'au cinéma Marivaux est officiellement ouverte, il reste à apporter une signalisation adéquate entre le Marivaux et la place de Paris.

D'autres propositions concernent une liaison entre le Cents par le « Tawioun » vers Kirchberg et Echternach et la suppression des places de stationnement le

long de l'avenue Monterey après l'ouverture du parking souterrain en vue de faire continuer la piste cyclable par l'avenue et non plus par le parc.

Une partie des **points noirs** qui nous tiennent à cœur et que nous connaissons d'ailleurs aussi par cœur, car ils cherchent leur solution depuis belle lurette, ont déjà été évoqués dans l'énumération des axes problématiques ou souhaitables. Souvent l'adaptation d'un détail permettrait de rendre la vie des cyclistes beaucoup plus sûre et agréable, comme il ressort de certains des exemples suivants.

- Au croisement PC 1 - route Cloche d'Or – Leudelange, les cyclistes doivent croiser une route à trafic dense après un démarrage en côte. En aplatisant les abords directs du croisement avec la route d'Esch, les cyclistes pourraient partir plus vite et mieux traverser.
- La pente sur la PC 1 qui descend du Eicherfeld à Beggen est très raide et dangereuse. Malheureusement il ne semble y avoir d'autre solution, car aménager le chemin en serpentines reviendrait trop cher. Par contre, une signalisation renforcée pourrait davantage rendre attentif au danger.
- Le nouvel aménagement de la place de l'Etoile a été évoqué dans les points concernant les principales axes, à savoir Limpertsberg - Merl/Belair et Limpertsberg - Centre-Ville. Les responsables ont promis que le trafic cycliste ne sera sûrement pas oublié dans le nouvel aménagement.
- Le Pont J.-P. Buchler n'a pas été oublié, mais il n'y a rien de nouveau à son sujet

- Le Rond-Point Gluck (Gasperich - Howald) est lui aussi réaménagé, à la place de l'ancien tunnel étroit et à sens unique, un nouveau tunnel est construit, dans lequel est prévu un passage surélevé pour les cyclistes et les piétons. Un nouveau pont reliera Gasperich à Howald, où un parc public sera aménagé le long des voies de chemin de fer.
- Le Boulevard urbain Kirchberg n'est pas près d'être fini, mais même si les pistes cyclables n'apparaissent pas pour le moment, elles se retrouvent toujours belle et bien sur les plans et l'espace qui leur sera réservé est laissé vide.
- Le Tunnel pour le trafic motorisé entre Place de Paris et Pont J.-P. Buchler, ainsi que le réaménagement de l'Avenue de la Liberté ont été évoqués dans les points concernant les axes, il est essentiel d'y englober dès le début le trafic cycliste.
- De même, le réaménagement de la Place de la Gare a été évoqué dans les points concernant les axes.

Dans le domaine du **tourisme**, suite semble devoir être donnée à une partie des revendications de longue date de la LVI. Elles trouveront leur solution dans les principes de base édités dans la brochure sur la circulation cyclable de la Commission de la Circulation du Ministère des Transports.

- Le balisage directionnel et kilométrique PC 1 pourra bientôt être entamé, les nouveaux panneaux sont définis dans la brochure et pourront apparaître en photo dans le nouveau guide.
- Le guide touristique avec carte topographique pour cyclistes va être édité au début de l'été, Monsieur Zander participera à l'élaboration du plan détaillé des pistes cyclables de la Ville.
- Un plan de la ville de Luxembourg avec pistes cyclables, tiré à part de la carte accompagnant le guide peut être envisagé.
- Si les visites guidées à vélo organisées par le musée d'histoire de la Ville de Luxembourg reprennent, la LVI est toujours intéressée à encadrer les groupes.

Enfin, pour conclure cet entretien fort intéressant, la **LVI** a voulu plaider sa propre cause en demandant si la Ville de Luxembourg ne pourrait mettre à notre disposition un bureau et surtout un entrepôt pour matériel, car les locaux que nous partageons avec le Mouvement écologique sont exigus et notre grand matériel déposé dans une grange ouverte où il subit les aléas du climat et risque des détériorations dues à des personnes peu délicates.



## **Weltgrößtes Indoor-Radwegenetz entsteht in Luxemburg**

### **400 km saisonunabhängige Radwege**

Manchmal liegt es am Wetter, dass nicht alle Luxemburger samt aller Touristen von morgens bis abends mit dem Fahrrad unterwegs sind. Es ist halt lustiger im Trockenen zu radeln. Was liegt also näher als die schon bestehenden 400 km Radwege zu überdachen? Sozusagen ein nationales Indoor-Radwegenetz. Eine Weltpremiere, und eine nachhaltige obendrein.

Was sind schon 700 m Indoor-Skipiste gegen 400.000 m Indoor-Fahrradpisten? Ausnahmslos alle Gegenden des Landes werden durch dieses Projekt einen nie gekannten touristischen Aufschwung erleben. Zudem wird die Herstellung eines 400 km langen Stahlgerüsts einen Großauftrag für ARCELOR darstellen, der sich sehen lässt. Hinzu kommen 800 km Rohrleitungen, welche an jeder Kilometermarke Pressluft und Wasser liefern.

Auf der Gesamtlänge der Überdachung werden Solarzellen installiert, die erlauben, die 400 km Radwege nachts zu beleuchten. Bei niedrigen Temperaturen sorgt eine Wärmeschlange unter der Decke dafür, dass man auch dann noch im sportlichen T-Shirt radeln kann. Und der überschüssige Strom wird ins Netz eingespeist.

400.000 m Länge x 2 m Breite macht sage und schreibe 800.000 m<sup>2</sup> Solarzellen. Sowas gabs noch nie.

An etwas windigen Stellen werden Seitenwände montiert, die als Infotafeln dienen und darüber hinaus als Werbeflächen vergeben werden. "Die Vermietung einiger tausend Quadratmeter Werbefläche erlauben, dass das Projekt sich in Kürze rentabilisiert", meinte einer der Promotoren.

Die LVI wird nicht verpassen für der Eröffnung das trikore Bändchen zu stiften.

### **Erster Skifahrer Frischluft-Vergiftung erlegen.**

-lvi- Dass Indoor-Skipisten keine sinnlosen Einrichtungen sind zeigt ein leider tragisches Ereignis. Im Wintersportort Hintergucklingen kam es zum ersten Todesfall eines Skiurlaubs durch eine Frischluftvergiftung. Der 42-jährige G.S. klagte schon nach einigen Tagen Skifahren im Winterurlaub über unerklärliches Unwohlsein. Sein Zustand sollte dann zwei Tage später zur fatalen Folge führen. Der eingeflogene Arzt konnte nur noch den Tod durch Hyperoxygenvergiftung feststellen. Kommentar eines Lokalpolitikers: " Man kann nicht das ganze Jahr im Büro verbringen und sich dann urplötzlich stundenlang der frischen Luft aussetzen und das zusätzlich bei sonnigem Wetter. Bei Skifahren auf Indoorpisten, wie sie in Luxemburg geplant sind, wäre dies nicht passiert."

## Notre courrier

Lëtzebuerg, den 18. September 2001

### Oppene Bréif un de Komitee vum Stater Geschäftsverband.

Iwwert de Sënn an den Zweck vun engem europawäiten autofräien Dag wëlle mer net elo diskutéieren (dat kënne mer awer wierklech gär nohuelen!), awer mir hätten e puer Froen zum Selbstverständnis vum Stater Geschäftsverband...

Wunne nëmme Geschäftsleit an der Stad Lëtzebuerg?

Wivill Geschäftsleit wunnen am Stadkäer?

Wivill Geschäftsleit, déi dir verried, wunnen am Stadkäer?

Am Numm vu wivill Membere schwätzt de Stater Geschäftsverband?

Wivill Prozent vun de Stater Geschäftsleit ginn duerch de Geschäftsverband vertrueden?

Wie gëtt eigentlech gefrot wa fir d'Braderie d'Stroossen an der ganzer Stad gespaart ginn?

Firwat mussen fir d'Stater Braderie är Clienten all zu Fouss duerch d'Stad lafen?

Wär et net méi kamoud wann de Client mam Auto kéint vu Geschäft zu Geschäft fueren?

Firwat mussen all Gemengen aus dem ganze Land matmaache wa Stater Braderie ass?

Firwat fënnt de Stater Geschäftsverband et normal datt een net méi däerf gratis an der Groussgaass parken?

Wivill Parkplaze ginn der Stad eigentlech duerch d'Foussgängerzon verluer?

Grad do kéint jo jidder Automobilist kamoud virun deem Geschäft parken an deem e wëllt akafen, viraus gesat datt net grad en aneren Automobilist virun deem selwechte Geschäft wëllt parken. Mee et komme jo seelen zwee Clienten ausgerechent zu där selwechter Zäit an dat selwecht Geschäft!

De Komitee vun der LVI



Lëtzebuerg, de 25. September 2001

### Un d'LVI,

An den Dierfer gët et ëmmer méi Wunnstrossen, wat u sech ze begreissen ass. Et därf een awer och net vergiessen, dass an anere Strossen doduerch de Verkéier immens zuhëlt, an déi Awunner gin domat bestroft. Virwat net déi Säiten, déi mat Beem a Gesträich bepflanzt gin als Vélospuer anzeechnen?

Ech fannen, dass d'Kanner an déi erwuessen an hirem Duerf an d'Schoul, an d'Sportshal, resp. an de Buttek missten mam Vëlo kënnge fueren, an dat op enger Vëlosspuer, well soss ass ët liewensgefëerlech.

Déi Toutisten, déi an esit Land kommen, sin zum groussen Deel Holl'ner an déi fuere bekanntlech gäre Vëlo. Et gët jo mëttlerweil vill Vëloswéer, awer et muss een e Steck fueren iir een drop ass. Ech stelle fest, dass am Eisleck, am Ourdall asw. d'Stroosen schéi breet sin. Firwat nët op all Säit eng Vëlosspuer anzeechnen?

An iwwerhapt, firwat nët direkt bei all nei Stross eng Vëlosspuer virgesin?

E. Dupont



**A Madame Erna Hennicot-Schoepges**

**Ministre des Travaux Publics**

Luxembourg, le 6 novembre 2001

...

Vous savez certainement que la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ" est l'auteur d'un guide touristique avec carte topographique pour cyclistes, paru aux Editions Binsfeld au mois de juillet 2001. Ce guide propose des randonnées cyclistes sur les pistes du réseau national.

Afin de mieux pouvoir répondre aux multiples questions adressées à notre association suite à la parution de ce guide, nous nous permettons de solliciter une entrevue auprès de votre Ministère afin de mieux nous informer sur l'état d'avancement des travaux de différents tronçons du réseau national de pistes cyclables, à savoir:

- Luxembourg: connexion Centre-Ville / Plateau Kirchberg / Echternach (PC2)
- Echternach: connexion PC 2 et PC3 le long de la Sûre
- Moersdorf - Wasserbillig (PC 3)
- Junglinster - Larochette - Reisdorf (PC 5)
- Tëtelbiërg (PC 8)
- Mamer: connexion PC 13 et PC 14 au lieu-dit Tossebiërg
- Mamer - Mersch (PC 14)
- Lorentzweiler - Lintgen (PC 15)
- Merkholtz-Wiltz (PC 20)
- Hosingen: N7 entre Schinker et Huuscht (PC 22)

A la même occasion nous aimerions rappeler nos doléances concernant le pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare, lesquelles ont été adressées à votre ministère en date du 14 novembre 1997.

...

"Lëtzebuerger Vëlos - Initiativ" a.s.b.l.



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

Le <b>14 novembre 1997</b> 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 <b>pont J.-P. Buchler</b> à Luxembourg-Gare. (voir LVI-Info No 29 et LVI-Info No 45)	Pas encore de réponse.
Le <b>1er août 2001</b> la LVI adresse un courrier à la commune de Betzdorf, ainsi qu'au Ministère du Tourisme, à l'ASTA et au SIAS, concernant un tronçon de <b>piste cyclable dangereux</b> . (voir LVI-Info No 44)	Pas de nouvelles, bonnes nouvelles. Malheureusement la LVI n'a pas eu de réponse à sa lettre, mais nous avouons volontier que la réfection du chemin en question nous semble beaucoup plus important que de long courrier. (v.p. 15)
Le <b>10 septembre 2001</b> la LVI adresse un courrier au <b>Ministre de l'Environnement</b> concernant la prise en compte du trafic cycliste lors du conseil informel à Louvain-la-Neuve en date du 15 septembre 2001. (voir <a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a> )	Pas encore de réponse.
Le <b>10 septembre 2001</b> la LVI adresse un courrier au <b>Ministre des Transports</b> concernant la prise en compte du trafic cycliste lors du conseil informel à Louvain-la-Neuve en date du 15 septembre 2001. (voir <a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a> )	V. p. 19
Le <b>6 novembre 2001</b> la LVI demande une entrevue auprès de Madame le <b>Ministre des Travaux Publics</b> pour être renseignée sur l' <b>avancement des travaux concernant le réseau national de pistes cyclables</b> . (voir LVI-Info No 45)	Pas encore de réponse.

**Am 25. Januar 2002 um 19.30 Uhr  
Generalversammlung der LVI im Kinosch der Escher Kulturfabrik**

## VeloTour Luxembourg - News

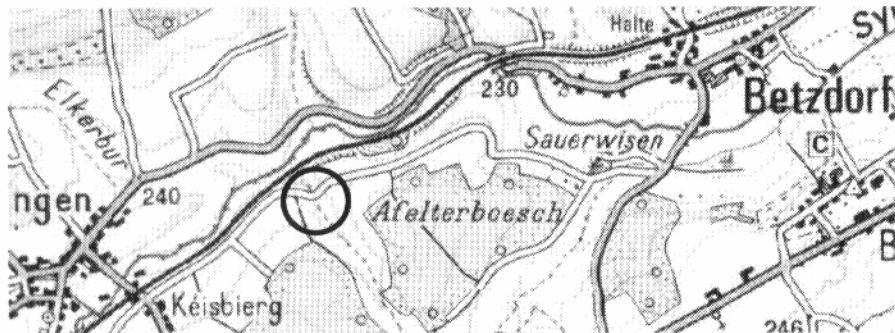
"Vëloswee Syrdall" entre Betzdorf et Olingen. (Tour 3 et 6 du guide VeloTour Luxembourg)



Photo Paul Schieres

En date du **1er août 2001** la LVI avait adressé un courrier à la commune de Betzdorf, ainsi qu'au Ministère du Tourisme, à l'ASTA et au SIAS, concernant un tronçon de **piste cyclable dangereux** (voir LVI-Info No 44). La surface du tronçon Betzdorf - Olingen était dans un très mauvais état. C'est avec grande satisfaction que nous avons constaté lors d'une récente randonnée que le chemin a reçu une **nouvelle surface**. Nous n'avons malheureusement pas eu de réponse écrite à notre courrier y relatif, réponse que nous aurions publiée avec plaisir.

C'est grâce à l'élimination de ses points noirs aussi que le réseau national de pistes cyclables ne va pas manquer de devenir de plus en plus un attrait touristique de premier ordre.



*"En Ville, sans ma voiture!"*

© LVI 2001

*En guise de conclusion de l'action du 22 septembre "En ville, sans ma voiture !" nous publions ci-dessous l'éditorial d'un supplément du journal "Le Monde" consacré à cette journée. Nous estimons qu'il n'y a rien à ajouter à ces réflexions.*

**Voiture et ville: état des lieux**

Il va falloir l'admettre, même si ce sera douloureux: la fin du règne de l'automobile est inexorable. Chaque jour nous le démontre. Elle asphyxie nos villes; la litanie des ses kilomètres de bouchons nous conduit à l'absurde; elle, symbole passé du

temps gagné, nous en fait perdre de plus en plus; les coûts de ses infrastructures deviennent vertigineux; gigantesque faucheuse, elle nous arrache les êtres aimés. Par la force des choses et de l'évidence, la bagnole, reine de nos comportements, va devoir perdre de sa superbe. Mais la bête résiste. Parce que renverser un siècle de mauvaises habitudes, d'asservissement individualiste si largement partagé, et lutter contre des lobbies aussi puissant que les constructeurs et les multinationales pétrolières n'est pas mince.

Supprimer quelques mètres de voiries rue de Rivoli à Paris, comme s'est engagé à le faire le candidat Bertrand Delanoë avant d'être élu maire, et toutes les oppositions se liguent contre cette "inadmissible atteinte à la liberté de circulation". Admettons que la mesure parisienne n'ait pas été suffisamment préparée, que son annonce ait manqué de pédagogie. Mais même présentée dans un paquet cadeau, elle aurait suscitée autant de courroux.

Pourtant on ne voit jamais un automobiliste coincé dans son embouteillage quotidien se dresser contre l'imbécilité de sa situation, appeler ses voisins de la file de gauche à rompre les chaînes de leur galère commune. Il faudra du temps pour revenir à la raison, apprendre à se passer de sa voiture pour ces petits trajets de moins de trois kilomètres qui font l'essentiel des déplacements urbains.

"La voiture, ça tue, ça pollue et ça rend con" proclamait sans fioritures un slogan des années 1970. Quelques joyeux utopistes rêvaient tout haut d'un An 01. 22 septembre 2001, "En ville, sans ma voiture!", une nouvelle journée, en France, en Europe, et même dans le monde. Rien de bien révolutionnaire dans ces rituels annuels. Juste une pause dans la folle course des quatre-roues.

(Dans: "Le Monde", 20 septembre 2001)



## ECF - News

### MEMORANDUM

**pour le conseil européen informel des ministres  
des transports et de l'environnement  
Louvain-La-Neuve, 15 septembre 2001**

#### **European bicycle users present EU ministers five priorities to promote cycling in Europe**

During the informal council of ministers for transport and the environment on 15 September 2001 in Louvain La Neuve, ECF organized a large scale bicycle event, focused on stressing the relevance of the bicycle at European public policy level. Ministers and officials were welcomed by a large group of children at the station, and came into contact with about 3000 bicycle users awaiting departure of the morning bike ride "Beau Velo de Ravel" from the RTBF (Belgian French speaking radio).

**Horst Hahn-Klößner, ECF President, handed out the ECF Memorandum to Transport Minister Durant and Environment Minister Aelvoet, in the presence of ministers and journalists from all over Europe. Five children unveiled the five ECF priorities**

- 1) treat the bicycle as a normal mode of transport**
- 2) Intermodality**
- 3) Road safety**
- 4) European Cycle Route Network**
- 5) Integration of policies**

and each child distributed a priority to Minister Durant.

The ECF booth gave the opportunity for some ministers and journalists to discuss cycling objectives with ECF delegates from Belgium, France, Germany, Italy, the Netherlands and Spain. The Flemish Fietzersbond exhibited documentation on long distance cycle routes, their Dutch colleagues exhibited material on dead spot mirrors for trucks, while ECF held an exhibition on Intermodality. Pro Velo (B) took responsibility for the bicycle event itself: with a mass distribution of leaflets and posters in advance, a press conference at the "Maison du Vélo" in Brussels as well as excellent on site organisation.



### Chancen nutzen

Mindestpreise für Benzin, weniger Luftbelastung durch Lkw: Das Fahrrad stand beim EU-Gipfel der 30 Umwelt- und Verkehrsminister in Belgien wieder nicht auf der Tagesordnung. Doch am Thema Fahrrad kamen die Minister trotzdem nicht vorbei. Der ECF, der Dachverband der europäischen Fahrradverbände, hatte vorgesorgt und 3.000 Radfahrer zur Begrüßung geschickt. Zugleich überreichten belgische Kinder und ECF-Präsident Horst Hahn-Klößner den gastgebenden belgischen Verkehrs- und Umweltministerinnen Isabelle Durant und Magda Aelvoet ein Fahrrad-Memorandum. Kernforderung: die Interessen von Radfahrern auch auf EU-Ebene berücksichtigen. Die EU müsste für gleiche europäische Verhältnisse sorgen.

Dass auch das Fahrrad einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten könnte, erläuterte ECF-Präsident Hahn-Klößner den Ministern während der Konferenzpausen: "Wenn in Europa nur 30 Prozent der Autofahrten unter sechs Kilometern auf das Fahrrad verlagert werden könnte, würde der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 65 bis 70 Millionen Tonnen sinken."

**ECF-Generalsekretärin Marie Caroline Coppieters wertet den Gipfel trotz fehlender Beschlüsse als Erfolg. "Am Rande war zu hören, dass das Fahrrad in Zukunft eine größere Rolle spielen wird."**



*Dans le cadre du conseil informel à Louvain-la-Neuve la LVI avait adressé un courrier au Ministre des Transports ainsi qu'au Ministre de l'Environnement luxembourgeois. Ces deux lettres sont publiées sur notre site [www.lvi.lu](http://www.lvi.lu). Nous publions ci-dessous la réponse que la LVI a reçue du Ministre des Transports. Le Ministre de l'Environnement n'a pas répondu jusqu'à cette date.*

**A la LVI**

Luxembourg, le 18 septembre 2001

**Concerne: Conseil "Transport et Environnement" du 14 - 16 septembre 2001**

Monsieur le Président,

Votre courrier du 10 septembre 2001 m'est bien parvenu.

Point n'est besoin de rappeler les initiatives récentes de mon département prises en faveur de la place du vélo dans la circulation routière que vous avez soutenues, ce dont je vous remercie.

Je comprends votre souci de voir ancrer solidement les intérêts cyclistes dans le cadre de la future politique de mobilité que l'Union Européenne entend promouvoir. Je comprends également votre volonté de manifester ces intérêts vis-à-vis des Ministres présents à Louvain lors du week-end prochain. Je voudrais d'ailleurs à cet égard vous assurer de tout mon soutien moral.

Quant à l'opportunité d'évoquer vos préoccupations dans le cadre des travaux programmés, je me dois de freiner vos espoirs alors que la présidence a défini un cadre très serré pour le débat politique. A mes grands regrets, conditionnés par des considérations qui dépassent le thème évoqué dans votre courrier précité, ce débat portera en effet exclusivement sur le transport marchandises et les voies et moyens d'arrêter voir d'inverser l'hémorragie des parts du rail et de la voie d'eau que ces modes de transports sont en train de perdre sur le marché des transports au profit de la route.

Rien n'empêchera pourtant de revenir à vos doléances à une occasion ultérieure plus propice.

...

Henri GRETHEN

Ministre des Transports



**La Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) regroupe les associations d'utilisateurs de la bicyclette à travers l'Europe. Elle compte 40 associations dans 25 pays.**



## 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 !

### Vente

Vends vélo course Peugeot Victory modèle 2000, cadre acier 60cm, 24vitesses Shimano 3 plateaux, compteur incl. 500km, très bon état. Prix: 400 EUR.

Stéphane DESTOMBES, tél.: 0033 3 82880854 après 20h00

Kindersitz Römer Hamax, Anschnallgurt, Befestigung per Kupplung an der Sattelstange, f. Selbststaholer. Preis: 25 EUR.

Robert BERG, Tel.: 021728976

### 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 idéale: 3 x 6 m.**



## Adresses Internet Adressen

<b>LVI</b> www.lvi.lu	<b>Mouvement Ecologique</b> www.emweltcenter.lu
<b>European Cyclists Federation</b> www.ecf.com	<b>Euro Velo Routes</b> www.eurovelo.org
<b>Cities for Cyclists</b> www.ecf.com/networks	<b>Velo-City Conferences</b> www.ecf.com/networks
<b>ADFC Saarland</b> adfc.saar-online.de	<b>ADFC Trier</b> www.adfc-trier.de
<b>Dansk Cyclist's Federation</b> www.dcf.dk	<b>Ideenwerkstatt "de friefugle"</b> www.friefugle.dk
<b>International Bicycle Fund</b> www.ibike.org	<b>Sustrans National Cycle Network</b> www.sustrans.org.uk/
<b>Vivre à Vélo en Ville</b> www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	<b>Klima - Bündnis</b> www.klimabuendnis.org
<b>Pro Vélo</b> www.provelo.org	<b>Veloland Schweiz</b> www.veloland.ch
<b>Erlebnistage und Events per Rad</b> www.adfc.de/aktuell/aktev.htm	<b>GRACQ</b> www.gracq.org
<b>Fahrradfreundliche Übernachtung</b> www.bettundbike.de	<b>Contrat de rivière de l'Attert</b> www.attert.com

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

### Perth / Australie

**L'Australie a choisie d'utiliser la persuasion.**

Perth, capitale de l'Etat de l'Australie occidentale, a réduit de 14% la circulation automobile dans une zone test en utilisant... la persuasion. Le système, baptisé "marketing individualisé" par le cabinet de conseil allemand "Socialdata" qui l'a créé, consiste à **appeler des personnes à leur domicile pour leur demander si elles souhaiteraient éviter de voyager dans leur automobile tous les jours**. Les gens intéressés reçoivent par la poste un **itinéraire personnalisé** leur indiquant la manière la plus rapide de se rendre au travail en utilisant des **modes de transport écologique** (bus, vélo, marche). Le coût de l'opération (arrêts de bus supplémentaires, brochures, études...) a été compensé en trois ans, grâce, notamment, à une augmentation des recettes des compagnies de transport public.

(dans: Le Monde, 22.9.2001)



Si on pense VELO

ATTENTION !

Un bon conseil

Le plus grand choix

Les meilleures conditions

Un service après vente garanti

LA SUPER ADRESSE

CYCLES

**EDY SCHUTZ**

32, rue du Commerce

L-3450 DUDELANGE

Téléphone 51.18.40



### Québec / Canada

#### Taxi et vélo: Un mariage de raison



Non, ce ne sont pas les rickshaw de Calcutta qui débarquent à Montréal. L'opération taxi + vélo est simplement une nouvelle solution de transport pour les cyclistes.

Quelque 80 taxis de la région métropolitaine (Longueuil, Montréal et Laval) sont maintenant équipés de **supports à vélo**. Désormais, un petit ennui mécanique, une averse

soudaine ou un coup de flemme ne mettront plus le cycliste dans l'embarras. Il lui suffira d'appeler un taxi, d'installer le vélo sur le support, et en voiture Simone ! Des frais de trois dollars seront perçus en plus de ceux de la course.

Ce projet pilote de deux ans est une initiative de Vélo Québec, qui en connaît un rayon en matière de solutions de transport. **L'idée originale vient de Copenhague où la plupart des taxis sont équipés de supports à vélo.** À Montréal, ce service sur mesure sera offert d'avril à novembre et on estime à 240000 le nombre de cyclistes qui pourront ainsi élargir leur champ d'action.

Si c'est Vélo Québec qui a été maître d'œuvre de cette dynamique, le financement est venu du ministère des Transports du Québec pour la plus grande part (60%) et de l'Agence métropolitaine de transport. Quant à eux, les taxis ont dû s'équiper d'un système de fixation pour le support à vélo.

(dans: Vélo Québec en ligne, [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca))



**VELO**  
**SPORT**  
**LENTER**

**Distributeur  
des  
marques :**



**KOGA**  
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

**SCOTT**  
USA

**WHEELER**  
WORLDWIDE

**BROERS MARC S.à.r.l.**

Entretiens et réparations soignées toutes marques



19, rue de Bonnevoie  
50m du parking Neipperg  
L-1260 LUXEMBOURG

**Tél.: 48 02 02**  
**Fax: 48 06 56**

## München / Deutschland

**Geschäft mit Leihrädern läuft auch bei schlechtem Wetter. Deutsche Bahn mit Verleihquote von "Call-a-Bike" hochzufrieden - 3600 feste Kunden gewonnen.**

Ein positive Zwischenbilanz zieht die Deutsche Bahn bezüglich der Leihräder, "Callbikes", die das Unternehmen seit Mitte Oktober in der Landeshauptstadt vermietet. Der **Kundenstamm umfasst bereits 3 600 Personen**, knapp 250 Leih-Fahrräder sind täglich im Einsatz. Das Angebot wird auch im Winter uneingeschränkt im gesamten Stadtgebiet verfügbar sein.

"Wir sind mit den Umsatzzahlen sehr zufrieden" berichtet Bahn-Sprecherin Daniela Bals. "Für die Testphase haben wir absichtlich die schlechtere Jahreszeit gewählt. Hier können wir am besten Aufschlüsse über das Kundenverhalten gewinnen." Im Frühjahr beabsichtigt man bei der Bahn, ein erstes Fazit zu ziehen. Deshalb werden alle 1 000 Leihräder auch im Winter unverändert zum Einsatz kommen. Die Drahtesel bleiben der Witterung schutzlos ausgeliefert - qualitätsmindernde Einflüsse wie Schnee und Eis nimmt das Unternehmen billigend in Kauf. Bei der Bahn setzt man auf Innovation, das ursprüngliche Angebot von "Call a bike" wurde in einigen Bereichen neu gestaltet. **Seit Mitte Oktober sind die Kunden nicht mehr an Telefonzellen gebunden, die Fahrräder können nun auch per Handy ausgeliehen und an jeder beliebigen Kreuzung abgeliefert werden. Jedes Vehikel hat jetzt eine eigene Telefonnummer, was Verleih und Rückgabe erheblich vereinfacht.** "Wir haben registriert, dass an großen Plätzen wie Stachus oder Münchner Freiheit in der Regel mehr Fahrräder ausgeliehen werden als in abgelegenen Straßen", erzählt Daniela Bals. Eine weitere Auswirkung des neuen Konzepts: Die Leihräder verändern regelmäßig ihre Standorte.

Die Call-a-Bike-Idee stammt ursprünglich von einem Münchner Start-up-Unternehmen, das Ende 2000 den Geschäftsbetrieb aufnahm. Im Sommer dieses Jahres hat die Bahn einige Teile der mittlerweile in finanzielle Schwierigkeiten geratene Firma übernommen. Unter der Regie der Bahntochter DB Rent soll "Call a Bike" zukünftig auch in anderen Großstädten und touristischen Zentren angeboten werden. "Wir wollen ein bundesweit einheitliches Qualitäts- und Preisniveau erreichen", sagt Geschäftsführer Christian Hogl. In München kosten die Callbikes derzeit pro Fahrt 1,80 Euro (3,51 Mark) Grundgebühr plus drei Cent (sechs Pfennige) pro Minute. Bei Vielfahrern, die einen Jahresbeitrag von 20 Euro geleistet haben, entfällt die Grundgebühr.

(in: Die Welt, 11.2001)



## Paris / Frankreich

### Paris hat Fahrrad-Beauftragten

Auch Paris hat nun einen Fahrrad-Beauftragten. Die rot-grüne Stadtregierung vergab den Posten an **Jean-Luc Marchal**, der bislang für die **Förderung des Radverkehrs in Straßburg** zuständig war. Ziel sei es, in den nächsten Jahren **Paris** zu einer **Fahrrad-Modellstadt** zu machen, hieß es.

Der im März gewählte Bürgermeister Bertrand Delanoë hat sich eine radikale Änderung der jahrzehntelang an den Bedürfnissen der Autofahrer ausgerichteten Verkehrspolitik zur Aufgabe gemacht. So wurden in der französischen Hauptstadt bereits Fahrspuren für Busse und Radfahrer mit Betonschwellen geschützt, und er Stadtrat beschloss jüngst den Bau einer Straßenbahn am Stadtrand.

(in: [www.radwelt-online.de](http://www.radwelt-online.de) )



## Berlin / Deutschland

### Doppelt so viel Geld für Radwege

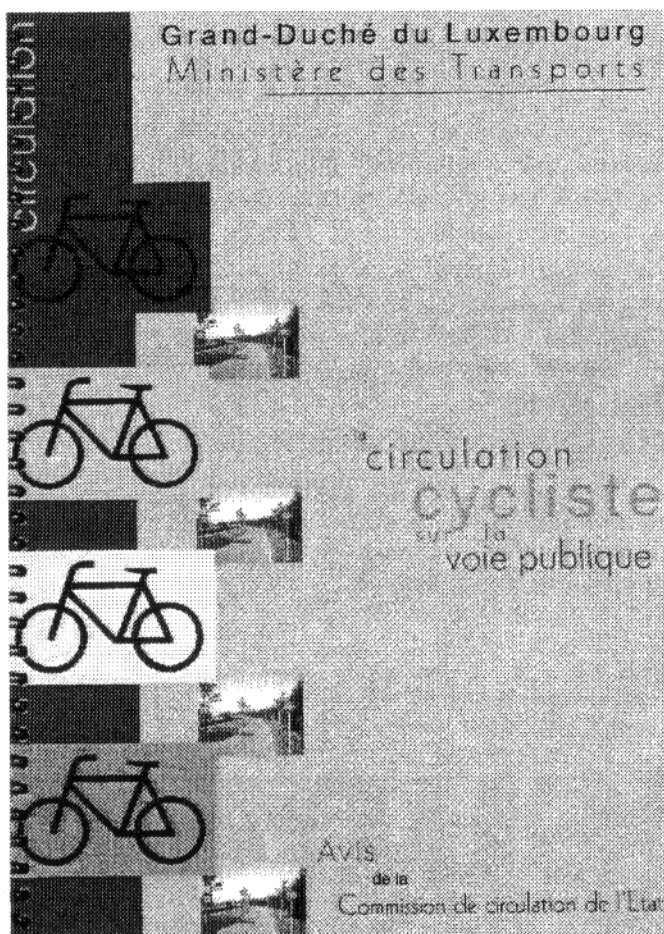
Der deutsche Bundestag hat im November doppelt soviel Geld für **Bau und Erhaltung von Radwegen** beschlossen und dafür **erstmalig einen eigenen Haushaltsposten** geschaffen. Im kommenden Jahr sollen 100 Millionen Euro für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen zur Verfügung stehen. Das ist doppelt soviel wie im Vorjahr. "Wir sehen das als **Einstieg in den Nationalen Radverkehrsplan**, den die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode verabschieden sollte", sagte Wolfgang Große, Bundesvorsitzender des ADFC.

Der ADFC macht sich für einen solchen "Nationalen Radverkehrsplan" seit Jahren stark und hatte dafür ursprünglich eine Summe von jährlich 800 Millionen Euro gefordert. Große wertet die jetzige Verdopplung deshalb als richtigen Schritt für die Fahrradförderung. (in: [www.adfc.de](http://www.adfc.de) 30.11.2001)

**co-labor** S.C.  
*ären Expert am Gaart!*  
105, route d'Arlon L-1140 Luxembourg  
Tél.: 44.78.83 / Fax: 45.92.45

**Luxembourg****"La circulation cycliste sur la voie publique"**

L'avis de la Commission de Circulation de l'Etat auprès du Ministère des Transports sur la "Circulation cycliste sur la voie publique" est depuis quelques jours **en vente dans les librairies sous forme de brochure**. N'hésitez pas d'acquérir ce document qui reprend, sous une forme attrayante, toutes les modifications du code de la route en vigueur depuis le 1er août 2001. En plus vous y trouverez les recommandations de la commission quant aux aménagements d'espaces cyclables.



## Calendrier / Termine

25.01.2002	<b>Assemblée générale de la LVI</b> 19h30 Kinosch / Kulturfabrik 116, route de Luxembourg Esch/Alzette
7. - 8.06.2002	<b>Assemblée générale de l'ECF à Luxembourg</b> Kulturfabrik Esch/Alzette
13. - 15.09.2002	<b>Oeko-Foire 2002</b> La foire alternative - Die alternative Messe Luxembourg - Kirchberg



# le gaz naturel

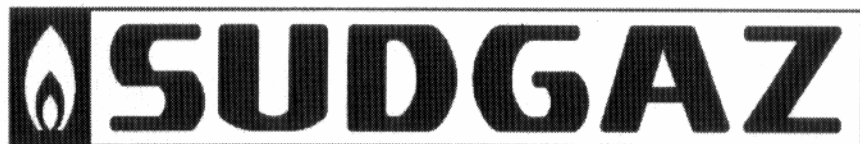


★ pratique

★ économique

★ écologique

par





## 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 10,- € 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.: 26.43.11.22)

## 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 10,- € 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.: 26.43.11.22)

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 45 Dezember 2001
Erscheint	700
Heft Nr 46	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint März 2002
	LVI A.s.b.l.
	6, rue Vauban
	L-2663 Luxembourg
Internet	<a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a>
E-Mail	<a href="mailto:lvi@pt.lu">lvi@pt.lu</a>
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 la

EUROPEAN  
CYCLISTS'  
FEDERATION

EUROPÄISCHER  
RADFAHRER  
VERBAND

FEDERATION  
EUROPÉENNE  
DES CYCLISTES



*Il est avéré que des aménagements isolés ne suffisent pas pour rendre la circulation en vélo attractive et sûre. Afin de développer l'usage du vélo, la constitution d'un réseau cyclable étendu et continu et offrant un environnement apaisé est indispensable.*

La Commission de Circulation de l'Etat auprès du Ministère des Transports  
dans son avis sur la "Circulation cycliste sur la voie publique"  
Luxembourg, le 7 février 2001



VELO *mobil*

*Vläicht nët ëmmer,  
awer ëmmer léiwer.*