



Lëtzebuurger
Vëlos-Initiativ

LVI-Info

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu

No 110
2/2018





Velocenter Goedert un service complet

hinsfeld



Une gamme de vélos et trottinettes adaptés à tous vos besoins de mobilité.

*Un service entretien complet : révision, montage à la carte,
personnalisation de vélos, réparation professionnelle.*

Marques disponibles chez Velocenter Goedert:

Achielle | Argon 18 | Bergamont | Cannondale | Early Rider | e-twov | Gocycle
GT Bicycles | Inmotion | Italjet | Micro | Puky | Schindelhauer | Viper

shop

atelier

Hollerich Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu



**velocenter
goedert**
love your bike

Verspielt die Stadt Luxemburg ihre Vorbildfunktion?!?

Radfahrer haben es momentan ziemlich schwer in der Stadt Luxemburg.

Die Brücken von der Oberstadt ins Bahnhofsviertel werden wegen Bauarbeiten für den Radverkehr gesperrt, es gibt immer noch keine guten Anschlüsse an diese Brücken und eine Verbesserung ist hier aktuell kaum absehbar, eher im Gegenteil...

Schleichend verschlechtern sich nämlich im Moment die Bedingungen für den hauptstädtischen Radverkehr: neben der Entfernung des „SAS“ in Richtung Avenue Victor Hugo (auf Limpertsberg, wo wir seit langem die immer katastrophaleren Zustände für Radfahrer und Fußgänger beklagen), der geplanten Entfernung des Suggestivstreifens auf dem Boulevard Grande-Duchesse Charlotte (ohne gleichzeitige Öffnung der hier geplanten Busspur für den Radverkehr, s. S. 11/12), fehlenden Lösungen für den Radverkehr zwischen der Avenue Monterey und dem Stadtzentrum (über den Boulevard Royal) oder während der Bauarbeiten für die Tram in der Avenue Emile Reuter, den wegfallenden Fahrradspuren vor dem Postgebäude am Bahnhof und, was man eigentlich nicht für möglich gehalten hätte, einem neuen Linksabbieger für den

Autoverkehr im Rond-point Schuman, der dort für zahlreiche Konflikte mit querenden Radfahrern und Passanten sorgt, gibt es noch immer keine Lösung für eine sichere und bequeme Umleitung wenn demnächst die Erweiterung der „Al Bréck“ eine längerfristige Sperrung der Radverbindung auf einer der Hauptachsen zwischen Bahnhofsviertel und Oberstadt mit sich bringt. (Die von der LVI vorgeschlagene Wegführung über die Rue Sainte-Zithe wurde von der Stadt Luxemburg abgelehnt, s. LVI-Info 109).

Wenn die Stadt Luxemburg den Radverkehr weiterhin fördern will, dann muss sie diesem auch mehr Raum zur Verfügung stellen und auch während größeren Bauarbeiten für sichere Alternativen für Radfahrer und Fußgänger sorgen. Dies ist vor allem eine Frage der Prioritätensetzung und letztendlich der politischen Courage. Es kann nicht sein, daß die Verkehrspolitik einer Hauptstadt mit Vorbildcharakter im Jahre 2018 die Priorität immer noch auf den motorisierten Individualverkehr legt und aktive Mobilität bei der Planung oft das Schlusslicht bildet! Lebenswerte, vitale Städte entstehen dort, wo Platz für Radfahrer und Fußgänger, für Begegnung und Kommunikation geschaffen wird.



mBox

Un service gratuit
www.m-box.lu

26 stations au Luxembourg

LOOSS ET RULLEN



verkeërs
verbond

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
Mobilisation au MDDI	6
Stationnement sauvage	8
Questions et réponses	9
Elections législatives 2018	14
Nationales	16
Stad Lëtzebuerg	18
Vëloskonzept Beaufort	20
Réckbléck	20
Internationales	22
Impressum	26



Vëlosland Lëtzebuerg - Let's make it happen!

Rendez-vous / Termine

16. - 22.09.2018

European Mobility Week
www.mobiliteitswoch.lu

16.09.2018

Mam Vëlo duerch d'Regioun Mëllerdall
www.mullerthal/velosdag

16.09.2018

Autofräie Sauerdall
Erpeldange-sur-Sûre - Michelau

17.09. - 07.10.2018

Tour du Duerf
www.tourduduerf.lu

18.09.2018

Table ronde mat de politesche Parteien
„Vëlospolitik zu Lëtzebuerg -
Wéi fuere mir weider?“
Oekozer Pafendall, 19h00

20.09.2018

Mam Vëlo vu Miersch an d'Stad
www.lvi.lu

26. - 28.09.2018

EuroVelo and Cycle Tourism Conference
Limburg, Belgium
www.euroveloconference2018.com

Titelsäit: Rond-point Schuman (Karikatur: Carlo Schneider)

Mobilisation au MDDI

Modu 2.0

Le 29 mai 2018, le ministre du Développement durable et des Infrastructures François Bausch a dévoilé la nouvelle stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0, actualisant la stratégie de 2012 et complétant le projet de plan sectoriel transports déposé en avril et présenté par la suite au grand public lors de 4 conférences régionales.

Modu 2.0 suit les principes fondamentaux de la stratégie précédente (agir pour une multimodalité et un renforcement des transports en commun et des modes actifs) en fournissant cependant des chiffres actuels et en fixant des objectifs pour l'horizon 2025. En outre, Modu 2.0 intègre les progrès technologiques récents, assure la cohérence avec de nouvelles stratégies globales et nationales (accord de Paris sur le Climat, Troisième Révolution Industrielle) et s'adresse plus explicitement aux quatre acteurs de la mobilité que sont les citoyens, les communes, les employeurs et l'État.

Ce dernier point est aussi reflété par l'intitulé de la stratégie, «Mobilität zusammen erreichen», qui indique le prérequis d'une évolution vers un partage de la responsabilité entre ces acteurs afin de développer une mobilité viable au Luxembourg.

C'est ainsi que la nouvelle stratégie propose des conseils, idées et mesures à tous les acteurs

pour contribuer à atteindre les 4 objectifs prévus: améliorer la part modale des moyens de transport durables pour les déplacements domicile-travail et domicile-école, augmenter le taux d'occupation moyen des voitures et rendre les transports en commun plus attractifs.

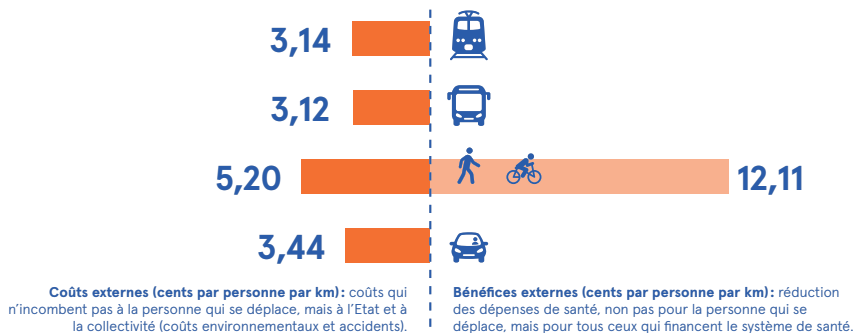
Coûts de la mobilité

Début juillet, le ministre a présenté une étude réalisée par des bureaux spécialisés analysant les coûts et les bénéfices de projets de transport au Luxembourg, prenant en compte non seulement les frais directement liées à la construction des infrastructures, mais également les coûts externes liés à l'environnement et à la santé et qui incombent à l'État et à la collectivité.

L'étude montre que seule la mobilité active (piétons/cyclistes), en réduisant les dépenses de santé pour la collectivité, génère un bénéfice net. Un argument à retenir pour la prochaine fois qu'un automobiliste prétend que les cyclistes, ne payant pas d'impôts pour leur moyen de transport, ne contribueraient donc pas aux coûts de leurs infrastructures.

Afin de faciliter une telle analyse du rapport efficacité-coûts d'un projet de transport et de comparer différents projets entre eux a été développé le logiciel Mobimpact qui sera disponible à partir de 2018.

Plus d'infos: www.mddi.lu



(Source: Modu 2.0)



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



IN DER NATUR UNTERWEGS - MIT DER NATUR ZU HAUSE



MENUISERIE



MÖBEL - PARKETT - KÜCHEN - TREPPEN

«J'en ai juste pour 2 minutes...»

Vignette autocollante contre le stationnement sauvage

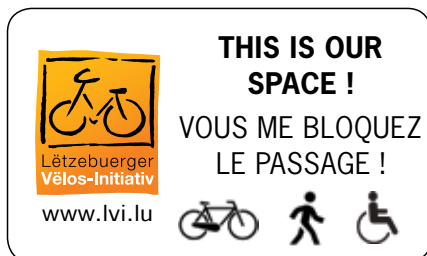
Qui n'en a pas déjà fait l'expérience ou y est même régulièrement confronté... aux voitures et camionnettes s'arrêtant ou carrément garées sur les voies cyclables, les trottoirs ou autres chemins et passages réservés à la mobilité active ou sur les places réservées aux moins valides?

Cela arrive malheureusement trop souvent et souvent ce délit est apparemment considéré comme inoffensif.

Bien qu'interdit, les chauffeurs fautifs ne semblent pas se rendre compte que leur comportement négligent n'est non seulement gênant, mais met réellement en danger les usagers de la route les plus vulnérables. En effet, trop souvent les piétons sont ainsi obligés à descendre du trottoir et à marcher sur la chaussée ou les cyclistes doivent faire un détour et se faufiler à travers le trafic motorisé.



Situation courante au boulevard F. D. Roosevelt (Luxembourg-Ville)



Vignette autocollante disponible auprès de la LVI

Pour sensibiliser les automobilistes indécis, la LVI met à disposition des vignettes autocollantes «This is our space! / Vous me bloquez le passage!». Au revers gommé, il suffit d'humidifier ces vignettes pour ensuite les appliquer sur le pare-brise ou le rétroviseur d'un véhicule mal stationné. Les vignettes étant facilement détachables, le but de l'action consiste à faire réfléchir l'automobiliste sur son comportement.

Les vignettes sont disponibles auprès de la LVI, distribuées sur nos stands d'information et seront envoyées prochainement à nos membres.



Initiative d'un cycliste colonais, qui a garé son vélo, muni d'un panneau «Parti chercher du pain», sur la chaussée. (Source: Twitter)

Questions et réponses

Lettre à la BEI, 08.05.2018	Réponse de la BEI, 06.06.2018
<p>Objet : Piste cyclable le long du Boulevard Konrad Adenauer à la hauteur de la BEI</p> <p>(...) nous nous permettons de vous contacter au sujet du tronçon de piste cyclable sur le Boulevard K. Adenauer entre ses intersections avec la Rue Charles-Léon Hammes et la station Vel'oh sur le Boulevard K. Adenauer devant votre bâtiment. Sur une distance de 300 m, le trottoir nord du Boulevard K. Adenauer le long du siège de la BEI est réservé aux seuls piétons et ne peut plus être emprunté par les cyclistes. Ainsi, les cyclistes sont redirigés vers le trottoir sud du Boulevard K. Adenauer et sont donc forcés à traverser la chaussée à deux reprises s'ils souhaitent poursuivre leur route du côté nord du boulevard ou veulent aller vers l'arrêt du tram ainsi qu'au funiculaire.</p> <p>Suite à diverses interventions de notre part, mais aussi de la part du SILK, auprès du Fonds Kirchberg, de la Ville de Luxembourg et du ministère du Développement durable et des Infrastructures, il s'avère que les terrains nécessaires à la réalisation d'une piste cyclable sur le côté nord du Boulevard K. Adenauer appartiendraient à la BEI. Est-ce bien le cas ?</p> <p>D'après les informations du MDDI, des discussions ont été menées avec votre établissement à ce sujet. Par la présente, nous prenons la respectueuse liberté de vous demander si des pourparlers avec votre établissement ont été menées et quels en sont les résultats ? Quelle est votre position face à la possibilité d'aménager une piste cyclable sur le trottoir longeant votre siège? (...)</p>	<p>(...) La question que vous soulevez fait effectivement l'objet de discussions entre la BEI, la Ville de Luxembourg et le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg (le «Fonds»).</p> <p>À ce jour, les services de la BEI sont dans l'attente d'informations nécessaires à l'avancement de ces discussions et à l'analyse des différents points que la question en objet soulève.</p> <p>L'aménagement d'une piste cyclable, telle qu'envisagée par le Fonds, nécessiterait en effet la mise à disposition par la BEI d'une partie de son terrain, ce qui soulève non seulement des aspects d'ordre juridique et technique mais également des aspects relatifs à la sécurité des personnes et des bâtiments appartenant à la BEI.</p> <p>Par ailleurs, la construction prochaine du nouvel immeuble de la BEI ajoute à la complexité de ce dossier, puisqu'elle aura des incidences sur l'aménagement du campus de la BEI et de la voirie concernée.</p> <p>Dans ce contexte, nous ne sommes pas en mesure de vous donner davantage d'informations à ce stade, mais nous pouvons vous assurer que la BEI continuera à collaborer avec les Autorités Luxembourgeoises compétentes autant qu'il lui sera possible. (...)</p> <div data-bbox="572 1098 994 1393">  </div> <p>Trottoir réservé aux piétons le long de la BEI.</p>

Questions et réponses

Lettre au Verkéiersverbond, 08.05.2018	Réponse du Verkéiersverbond, 28.06.2018
<p>Objet : Sécurisation des parcs à vélo mBox</p> <p>(...) Suite à l'information d'un de nos membres, dont le vélo a été volé dans une station mBox à Dudelange en février dernier, nous prenons la respectueuse liberté de vous demander des renseignements quand à la sécurisation des parcs à vélo mBox:</p> <p>1) Disposez-vous de statistiques relatifs aux vols de vélo dans les mBox? Quelle est leur récurrence?</p> <p>2) Apparemment il y a eu un problème avec la sécurisation électronique de ladite station mBox à Dudelange. Quelle est la récurrence de ce type de problème?</p>	<p>(...) nous avons le plaisir de vous adresser ci-après nos réponses à vos questions:</p> <p>1)(...)Le Verkéiersverbond n'a connaissance que d'un vol de vélo, commis au cours du mois de février 2018 au moment où une mBox n'avait pas été sécurisée suite à une panne électrique. Depuis l'ouverture de la première mBox inaugurée le 7 avril 2014, le Verkéiersverbond n'a pris connaissance que de sept dépositions de plaintes pour vols de vélo.</p> <p>2) (...) Depuis le 1^{er} janvier 2018 à ce jour, l'équipe technique est intervenue 8 fois à des fins de maintenance sur 5 des 25 parcs à vélo mBox.</p>



**GEFÜHRTE MOUNTAINBIKE
TOUREN IN DER REGION
MÜLLERTHAL**

Preise und Informationen finden Sie in unserer Broschüre Guided Tours 2018.

Tourismusverband Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz
 Tel.: (+352) 72 04 57-1 | info@mullerthal.lu | www.mullerthal.lu

**VISIT
LUXEMBOURG**

Lettre au Verkéiersverbond, (suite)	Réponse du Verkéiersverbond (suite)
<p>3) Est-ce que le Verkéiersverbond informe les utilisateurs des mBox en cas de dysfonctionnements du système et de quelle manière ceci est-il fait?</p> <p>4) Qui est responsable en cas de vol lors d'un dysfonctionnement du système dans le contexte de l'article 5.3. du règlement relatif aux conditions d'utilisation du service mBox.</p> <p>(...)</p>	<p>3) (...) Ayant conscience que chaque dysfonctionnement occasionne un désagrément pour ses clients, le Verkéiersverbond met tout en œuvre pour que chaque intervention technique soit réalisée dans les meilleurs délais. La décision d'installer des panneaux d'informations dans les parcs à vélo sécurisés a été prise afin de faciliter la communication d'un dysfonctionnement et de garantir une intervention rapide de l'équipe technique.</p> <p>4) (...) En règle générale, le propriétaire du vélo est responsable pour la sécurisation de celui-ci à l'intérieur de la mBox. (...)</p> <p>4.5. L'utilisateur doit veiller à sécuriser son cycle en l'attachant avec un cadenas ou tout autre moyen de sécurisation. Il doit également s'assurer qu'il n'encombre pas l'entrée et l'allée centrale de la mBox, que la porte de l'emplacement est correctement refermée à chaque entrée et sortie de la mBox, qu'il ne dépose pas d'objet(s) ou de colis autre(s) que le cycle à l'intérieur d'une mBox.</p> <p>4.6. L'utilisateur certifie qu'il est titulaire d'une police d'assurance responsabilité civile.</p> <p>L'article 5.3 (...) précise que l'utilisateur est responsable en cas de vol ou de détérioration d'un vélo stationné dans une mBox.</p> <p>5.3. La responsabilité du Verkéiersverbond et de la SNCFL ainsi que de son personnel ne saurait être engagée en cas de vol ou de détérioration d'un vélo stationné dans une mBox, sauf si l'utilisateur peut prouver une faute de ces derniers.</p> <p>L'utilisateur est responsable de la sécurisation de son vélo à l'intérieur de la mBox, tandis que le Verkéiersverbond s'engage à assurer un accès restrictif aux parcs à vélos sécurisés. (...)</p>
<p>Lettre à la VdL, 08.05.2018</p> <p>Objet : Voie suggestive le long du Boulevard Grande-Duchesse Charlotte</p> <p>(...) Nous nous permettons de vous contacter au sujet (...) de la connexion entre la Place de l'Étoile et le centre-ville.</p>	<p>Réponse de la Ville de Luxembourg, 05.07.2018</p> <p>(...) je puis vous confirmer que dans le cadre du projet de la prise en service du pôle d'échange du tramway à la Place de l'Etoile, il s'avère nécessaire d'aménager une voie-bus au boulevard pré-cité, alors que dès le mois de septembre 2018, le réseau des transports publics connaîtra des adaptations substantielles.</p> <p>En effet, les bus en direction entrée-ville ne passeront plus par l'av. Emile Reuter, de sorte à ce que les charges de bus seront plus importantes au bd Grande-Duchesse Charlotte, d'où la nécessité d'y procéder à l'aménagement d'une voie-bus.</p>

Questions et réponses

Lettre à la VdL (suite)	Réponse de la VdL (suite)
<p>Est-ce bien juste que la Ville de Luxembourg prévoie l'enlèvement de la voie suggestive le long du Boulevard Grande-Duchesse Charlotte?</p> <p>Par la présente, nous prenons la respectueuse liberté de vous demander de bien vouloir nous fournir des informations concernant les raisons de cette mesure. Quand est-ce que cela sera réalisé et pour quelle durée? Est-il prévu de baliser un itinéraire alternatif pour les cyclistes?</p> <p>Nous sommes d'avis que toute suppression d'un itinéraire cyclable existant constitue une dégradation du réseau dans son ensemble, voilà pourquoi la LVI ne pourra pas accepter une telle mesure.</p> <p>En outre, nous nous interrogeons sur la liaison cyclable entre la Place de l'Étoile et le centre-ville pendant le chantier du tram le long de l'Avenue Emile Reuter. Comment sera assuré l'accès des cyclistes vers le centre-ville (parc municipal) pendant ces travaux?</p> <p>(...)</p>	<p>Afin que le projet puisse être réalisé selon les règles de l'art et les normes en la matière, on ne peut malheureusement éviter certains corollaires, tels que la suppression de places de stationnement du côté impair et de la voie suggestive pour vélos qui y existe présentement.</p> <p>Dès lors, les vélos circuleront sur ce tronçon ensemble avec le trafic motorisé individuel, donc sur la gauche de la voie-bus projetée être aménagée. Cette option s'avère être la seule, surtout aussi sous l'objectif de maintenir le parcours de la vélo-route 2 et de ne pas trop l'altérer.</p> <p>Il m'importe dans ce contexte de mentionner, qu'il a bien été examiné s'il y avait moyen d'ouvrir la future voie-bus à la circulation des vélos, mais une telle option n'a pas pu être retenue, cela pour un nombre de raisons, comme p.ex. la largeur de la voie bus (entre 3,20 m et 3,50 m), la longueur du tronçon (360 m), la vitesse maximale autorisée (50 km/h), mais surtout la fréquence assez élevée des bus prévus circuler au boulevard Grande-Duchesse Charlotte; tous des éléments qui d'un point de vue sécurité ont inéluctablement mis en échec l'option examinée. (...)</p>
Lettre au MDDI, 14.05.2018	
<p>Objet: PC1 - Glissières de sécurité</p> <p>(...) Nous nous permettons de vous contacter au sujet des glissières de sécurité installées le long de la Rue du Bouillon à Cessange (tracé de la PC1) et de manière plus générale le long d'itinéraires cyclables du réseau cyclable national sur routes.</p> <p>Bien que la LVI ne s'oppose pas à l'installation de telles glissières de sécurité, force est de constater qu'elles constituent un danger potentiel le long de routes faisant office d'itinéraires cycables nationaux en limitant les possibilités d'esquive pour les cyclistes.</p> <p>En vue d'une amélioration de la sécurité des cyclistes le long de routes munies de glissières pour la protection des automobilistes, nous suggérons soit d'aménager une infrastructure cyclable séparée du trafic motorisé derrière les glissières soit de marquer au moins une voie suggestive sur la chaussée. (...)</p> <p>Pas de réponse jusqu'au 16.07.2018</p>	

 **30 KM**

DÉCOUVREZ LA RÉGION DU MULLERTHAL À VÉLO

DIMANCHE 16 SEPTEMBRE 2018



POUR TOUTE LA FAMILLE



LOCATION DE VÉLOS

Heringer Millen → Grondhaff → Echternach → Heringer Millen



10H-18H

Participation gratuite
Circuit fermé sans voitures
Animation & Catering
Navette gratuite

www.mullerthal.lu/velosdag



REGION MULLERTHAL
Petite Suisse
Luxembourgeoise



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

Direction générale du tourisme

Elections législatives 2018

Face aux défis que pose la mobilité au Luxembourg, la LVI souhaite, en vue des élections nationales du 14 octobre, attirer l'attention des partis politiques sur un levier encore largement sous-exploité au Luxembourg: les modes de déplacement actifs et plus particulièrement le vélo. Qu'il s'agisse de santé, de tourisme, d'économie, d'environnement ou de qualité de vie, le vélo est une réponse efficace et peu coûteuse pour moderniser notre pays et améliorer le quotidien des citoyens.

Nous revendiquons que la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire s'inspirent du modèle de villes viables, à l'image de nombre de villes et régions internationales qui réaménagent l'espace public en faveur de la mobilité active, créant ainsi une nouvelle qualité de vie et offrant une réponse aux nombreux défis d'un développement durable de notre société.

Mais ceci exige une volonté politique résolue en faveur d'un renversement du crédo actuel en matière de mobilité, qui malheureusement consiste trop souvent encore en une priorisation absolue de la circulation automobile et une volonté de garantir à tout prix la fluidité du trafic motorisé. Une telle politique électoraliste du «plaire à tout le monde» n'a pas d'avenir et il est grand temps de rééquilibrer l'ordre des priorités en faveur des modes actifs en s'inspirant par exemple du principe «STOP», adopté en Flandre, et qui consiste à opérer une hiérarchisation claire entre différents modes de déplacement: priorité aux piétons, puis aux cyclistes, ensuite aux transports en commun et enfin au trafic individuel motorisé (en néerlandais: **Stappers**=piétons, **Trappers**=cyclistes, **Openbaar vervoer**=transports publics, **Privaat vervoer**=transports privés).

C'est l'heure de passer à l'acte et d'accorder clairement la priorité aux modes de transport les moins polluants!

Afin de promouvoir davantage la mobilité active, la LVI adresse aux partis politiques les recommandations suivantes:

1) La mise en oeuvre conséquente de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Ceci présuppose l'établissement d'un agenda d'échéances et d'un inventaire des **priorités** quant à la réalisation des itinéraires cyclables prévus. (...)

Afin de garantir le développement conséquent du réseau national, la LVI suggère un réexamen des **subsidés étatiques**. (...)

Finalement, la LVI revendique un **vote rapide du règlement grand-ducal afférent** à ladite loi et déterminant les modalités et les caractéristiques techniques de l'aménagement des itinéraires cyclables du réseau national et de ses raccordements.

2) La réalisation de la signalisation du réseau cyclable national suivant les dispositions définies dans le règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

3) La mise à disposition des moyens budgétaires et humains nécessaires au développement conséquent du réseau cyclable national.

Afin que les moyens budgétaires et humains soient effectivement à la hauteur de l'objectif gouvernemental d'un partage modal de 10% (trajets domicile-travail inférieurs à 5 km), respectivement 15% (trajets domicile-école inférieurs à 5 km) en faveur des déplacements à vélo jusqu'en 2025 (Modu 2.0), la LVI demande que la même quote-part du budget mobilité du ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) et des administrations

Priorité aux piétons et cyclistes!

afférentes soit logiquement dédiée à des infrastructures cyclables. (...)

De même, au vu des objectifs visés, la LVI demande que les ressources humaines de la cellule mobilité douce au sein du MDDI ainsi que de la division de la mobilité durable au sein de l'Administration des ponts et chaussées, en charge de la planification nationale de la mobilité active, soient renforcées.

4) La création d'un «**centre du cycle**» faisant office de centre d'accueil, d'information et de formation pour le public. Un tel lieu de rencontre pourrait unir sous un même toit point d'information, expositions, activités et manifestations autour du vélo, atelier de réparation, service de location de vélos, vélo-école, associations cyclistes ou tout autre service promouvant le cyclisme au quotidien et le tourisme à vélo. Afin d'attirer un large public, la localisation centrale d'un tel établissement est primordiale.

5) L'**intégration du vélo dans la chaîne de mobilité**. Pour que le vélo puisse pleinement déployer son potentiel, il importe de le promouvoir au sein de la chaîne de mobilité, donc de pouvoir le combiner selon ses besoins avec d'autres modes de transport.

Faciliter l'intermodalité pour les cyclistes requiert une bonne accessibilité et signalisation des pôles d'échange, la mise à disposition d'emplacements de stationnement sécurisés aux arrêts et gares et enfin l'amélioration du service de transport de vélos dans les trains et bus.

6) L'obligation de **garantir l'accessibilité à vélo lors de la construction ou de la rénovation de lieux ouverts au public** (immeubles, installations ou espaces publics relevant de l'Etat, des communes et des établissements publics). Ceci implique la création et la signalisation d'itinéraires et autres infrastructures cyclables et la mise à disposition d'emplacements de stationnement de qualité.

7) L'obligation de créer des **emplacements de stationnement pour vélos** (pour visiteurs et employés se déplaçant à vélo pour rejoindre leur lieu de travail) auprès de/ dans tout bâtiment relevant de l'Etat, des communes et des établissements publics.

Parallèlement, la LVI recommande aux autorités publiques d'éliminer le règlement des exigences minimales de places de stationnement pour voitures individuelles et de le remplacer par des exigences maximales.

8) L'extension des **avantages fiscaux et autres avantages financiers** pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien.

Aussi, la LVI propose d'inciter les employeurs à la promotion du vélo auprès de leurs employés p.ex. à travers l'offre de services spécifiques (douches, casiers, vélos de service etc.) ou d'attraits financiers (p.ex. allocation d'un «budget mobilité» comme alternative aux voitures de service, indemnité kilométrique vélo, aides à la réparation etc.).

9) Afin de créer une culture vélo dès le plus jeune âge, la LVI recommande l'**intégration du vélo dans le programme de l'éducation physique et sportive des écoles** primaires et secondaires et la promotion du ramassage scolaire à vélo («Velobus»). De même, nous suggérons une meilleure incorporation des dispositions du Code de la Route et des règles de conduite lors de l'utilisation d'un cycle dans le programme scolaire.

INVITATION

**Table ronde avec les partis politiques
„Vëlospolitik zu Lëtzebuerg -
Wéi fuere mir weider?“**

**Mardi, le 18 septembre 2018
à 19h00**

à l'Oekozerter Pafendall

Elections législatives 2018

10) Une meilleure **intégration des dispositions concernant les piétons et cyclistes dans le programme des cours de Code de la Route** pour l'obtention du permis de conduire.

11) Le **tourisme à vélo** est en croissance constante partout en Europe et les retombées économiques sont considérables. Afin d'améliorer l'offre au Grand-Duché et de présenter le Luxembourg comme destination phare du tourisme à vélo, la LVI revendique le **développement d'une stratégie de marketing nationale**. (...)

Les éléments-clé d'une offre touristique de qualité sont évidemment le développement et la **revalorisation du réseau cyclable national**, sa connexion aux réseaux des pays limitrophes et le renforcement de l'offre de services y relatifs.

Ceci concerne notamment l'extension du service de **location de vélos** (Rent a bike)

sur l'ensemble du pays. En outre, la mise en place d'un service de **transport de bagages** pour randonneurs et cyclistes sur le territoire du Grand-Duché constituerait un atout commercial exceptionnel au niveau européen.

Autre revendication de longue date est le développement et la promotion d'un **«Radroutenplaner»** (planificateur d'itinéraires cyclables).

Finalement, pour compléter l'offre d'infrastructures d'hébergement, la LVI recommande une incitation à l'**investissement dans le secteur de l'horesca**.

12) La LVI propose la promotion de la mobilité active à travers l'organisation de **campagnes de sensibilisation et d'information** au niveau national.

Une version détaillée de nos recommandations aux partis politiques peut être consultée sur notre site www.lvi.lu.

Nationales

Dippach

Eine neue Radwegeverbindung von Dippach-Gare zur PC9 in Reckange-Leudelage wurde kürzlich realisiert.

Die entsprechende Beschilderung wird demnächst ebenfalls vor Ort angebracht.





ÜBER 100 KM RADWEGE

Vor den Toren der Hauptstadt erwartet Sie eine verwunschene Kulisse aus charmanten Dörfern mit zahlreichen restaurierten, imposanten Burgenanlagen und bezaubernde Naturlandschaften.

Über 100 km Radwege schlängeln sich durch sanft hügelige Landschaften. Ein besonderer Ausflugstipp ist der Attert-Radweg, welche einer ehemaligen Eisenbahnstrecke folgt und Sie durch imposante Tunnel und Viadukte entlang stillgelegter Bahnhöfe führt.

Nationale und regionale Radwege, thematische Routen, Mountainbike Strecken, geführte Rad- und Mountainbike Touren und „Bed & Bike“ Unterkünfte; alle Zutaten für einen unvergesslichen Radurlaub sind in der Guttland Region geboten.

PLUS DE 100 KM DE PISTES CYCLABLES

Aux portes de Luxembourg-ville se trouve le décor enchanteur de la région Guttland. Des villages de charme avec des anciennes fermes, des châteaux imposants et des merveilleux paysages naturels vous attendent.

Des centaines de kilomètres de pistes cyclables serpentent à travers des paysages doux et vallonnés. Une belle escapade vous offre la Piste Cyclable de l'Attert qui suit un ancien tracé du chemin de fer et vous emmène à travers des tunnels et viaducs imposants en passant par d'anciennes gares.

Pistes cyclables nationales et régionales, itinéraires thématiques, circuits VTT, tours guidés à vélo ou en VTT et des hébergements «Bed & Bike»; tout est réuni pour un séjour à deux roues à la hauteur de vos attentes.

+352 28 22 78 62 / info@guttland.lu / www.guttland.lu



VENNBahn

MEHR ALS EINE GEWÖHNLICHE FAHRRADTOUR



Machen Sie sich bereit für ein wahres grenzüberschreitendes Fahrraderlebnis! Zwischen Aachen (D) und Troisvierges (L) haben Sie die Möglichkeit sich auf 125 km eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft im deutsch-belgisch-luxemburgischen Grenzgebiet zu erradeln.

Weitere Infos:

www.vennbahn.eu • www.visit-eislek.lu



Stad Lëtzebuerg

Die Zahl der Radfahrer in Luxemburg-Stadt steigt kontinuierlich. Man sieht es nicht nur tagtäglich auf den Straßen und Radwegen der Hauptstadt, die Zahlen belegen es auch. Seit Inbetriebnahme des Zählers auf dem Viadukt verzeichnet dieser jedes Jahr neue Rekorde. So auch dieses Jahr als Anfang Juli bereits die Zahl der 100.000 Radbewegungen überschritten wurde. Letztes Jahr wurden insgesamt mehr als 212.000 Durchfahrten gezählt.

Obschon wir der Meinung sind, dass die Entwicklung der hauptstädtischen Radinfrastrukturen diesem anhaltenden Trend derzeit nicht wirklich gerecht wird, gibt es dennoch eine positive Meldung: die Anzahl der Fahrradparkstände im unterirdischen Parking Knuedler wurde kürzlich von 14 auf 28 verdoppelt.



Automatischer Zähler am Viadukt (04.07.2018)

Pont Adolphe - Réouverture de la passerelle pour cyclistes et piétons

Fermée pendant six semaines en raison du remplacement du revêtement provisoire, la passerelle est dorénavant de nouveau ouverte à la circulation.



Luxembourg-Pfaffenthal, Rue St. Mathieu

Sept mois après la mise en service de la gare Pfaffenthal/Kirchberg, le trottoir donnant accès aux emplacements de stationnement pour vélos et à la mBox a enfin été abaissé. Malheureusement, une mise à zéro n'est toujours pas donnée et la longueur du tronçon abaissé est également critiquable. D'ailleurs, comment est-ce possible qu'un tel réflexe ne soit toujours pas assimilé par les services responsables et qu'il faut à chaque occasion rappeler de tels détails?



VELO SPORT CENTER



ENTRETIEN ET
REPARATIONS

www.vsc.lu

19, rue de Bonnevoie
(à 50m du Parking Neipperg)
L-1260 Luxembourg
Tel: +352 48 02 02



HAIBIHE

KOGA®

 SCOTT

BROMPTON

RIESE & MÜLLER

E Vëloskonzept fir d'Gemeng Beaufort

Am Fréijoer hate mir e Rendez-vous mat dem Schäfferot vun der Beauforter Gemeng. D'Gemeng Beaufort wëll gäre méi Leit op de Vëlo kréien. E Resultat aus der Versammlung ass, datt d'Vëlos-Initiativ, an Zesummenaarbecht mat der Gemeng, souwuel fir de Vëlo am Alldag wéi och fir de Vëlostourismus en Netz auszeschaffen wäert, dat (méi) sécher an direkt Deplacementer an der Gemeng an doriwwer eraus erlaabt.

No enger éischter Informationsversammlung (inklusive "Workshop") mat interesséierten Awwunner den 21. Juni steet elo d'Offueren a Kontrolléiere vun alle méigleche Verbindungen duerch d'LVI iwwert de Summer um Programm fir der Gemeng dann am Hierscht eng Netzproposé an e Mesurékatalog kënnen ze presentéiere fir datt si d'Ëmsetzung an Ugrëff huele kënnen.



Während der Optaktveranstaltung am Juni konnten interesséiert Bierger aktiv matschaffen fir hir Gemeng méi vëlosfrëndlech ze gestalten.

Déi vëlosfrëndlech Weeër sollen uschléissend och eng korrekt Vëlosbeschëlderung kréien fir se besser siichtbar ze maachen an d'Vëlosfuerer an d' Gemeng ze féieren.

Réckbléck

Info-Owend "Code de la Route" 5. Juni 2018

De Code de la Route ass keen einfacht Thema, dat huet een op eiser Presentatioun zum Thema unhand vun de ville Froen, déi gestallt goufen, gemierkt.

Den 1. Mee sinn Ännerunge fir d'Vëlosfuerer an d'Foussgänger am Code de la Route a Kraaft getrueden. Vill gouf driwwer diskutéiert. Ufanks Juni huet d'Vëlos-Initiativ dann och eng Konferenz zum Thema organiséiert op där net nëmmen d'Ännerungen, ma allgemeng Reegelen vum Code de la Route betreffend Vëlosfuerer thematiséiert goufen.

Obwuel dee selwechten Owend och d'Virstellung vum Modu 2.0 an der Stad war, hu ronn 30 Leit de Wee an den Oekozerter fonnt fir der Presentatioun nozelauscheren a sech dono un der Diskussioun ze bedeelegen.



Hei gëing et dann och ëm eng ganz Panoplie vun Themen, vum richtegen Equipement vum Vëlo iwwert dat richtegt Verhalen am Verkéier, déi verschidde Vëlosinfrastrukturen an d'Existenz/Feelene vun enger Benotzungspflicht heivun ...

Nieft engem **Dokument** mat alle wichtegen Punkten, déi déi sougenannten "mobilité active" betreffen, ass fir déi Leit, déi net dobäi konnte sinn, och e **Video** vun der Presentatioun op eisem Internetsite www.lvi.lu ze fannen.

Réckbléck

Cours de refamiliarisation avec le vélo à Esch-Belval 9-11 juillet 2018

Géré par la Croix-Rouge, le Club senior Prénzebiërg-Mosaïque Club (Esch-sur-Alzette) a organisé, en collaboration avec la LVI, un workshop de refamiliarisation avec le vélo.

S'adressant aux initiés, ayant éventuellement perdu la pratique du vélo et désirant réapprendre à rouler en sécurité, le cours a été organisé en trois sessions de deux heures chacune. Les participantes ont pu redécouvrir le vélo par le biais d'une panoplie de différents gestes et actions. Pouvoir bien démarrer, s'arrêter au bon moment sont des éléments essentiels pour se sentir bien à l'aise à vélo. Cette expérience leurs a permis de devenir

plus à l'aise dans leur maniement du vélo. Une promenade à vélo dans les alentours a clôturé cette session de redécouverte.



Les participantes sur la Place de l'Académie à Esch-Belval.



Ardennes

Dikrich

mëlldall

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 Mëlldall

www.rentabike-mëlldall.lu

(+352) 79 06 43

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.



Internationales

Annual General Meeting of the European Cyclists' Federation (ECF)

On the weekend from 18th to 20th of May 2018 it was again time for the Annual General Meeting of the European Cyclists' Federation which the LVI, as one of its members, attended.

This year's host was the Italian cycling organization FIAB which was welcoming their European counterparts to the city of Milan for 3 days of a cycling related program.

The General Meeting was preceded by a day of advocacy and organizational workshops on topics such as the influencing of political agendas during election periods which ended with a welcome dinner for all the members that same evening.

On Saturday 19th, the actual assembly then took place in the Civic Aquarium of Milan. It was here that in addition to the usual statutory part of the assembly, the welcoming of 3 new bicycle organizations to the ECF family, the adoption of the ECF Vision 2030 and the (re) election of 3 vice-presidents – Raluca Fiser, Damien Ó Tuama and Alessandro Tursi – ECF also elected a new president for the first time in 12 years after long-time president Manfred Neun had decided to step down by the 1st of January 2018.

It was Christophe Najdovski, deputy Major of Paris, responsible for mobility in the city

since 2014, that won the unanimous vote from the ECF members that were present and thus succeeds to Manfred Neun (and interim President Lars Stömgren, one of the 7 vice-presidents) for this role.

Mr. Najdovski, involved in many of the bike-friendly changes that took place in Paris over the last couple of years, exclaimed in his speech that he is “looking forward to bring my knowledge and experience of public mobility policies, in particular those of cycling, to help ECF with the development of cycling practice at a European level and beyond”.

After the lunch break a session of short workshops/discussion groups was organized in which participants talked about topics concerning the future of ECF AGMs and of ECF member involvement in activities and policy shaping and were asked to draw from their national experiences to come up with ideas for potential improvements of ECF and vice-versa.

Finally, the last day was composed of more leisurely side-activities constituted by either a long (50 km) or a short (10 km) bike-tour to experience some of the bicycle infrastructure – and touristic sights – that the city of Milan and its surroundings have to offer.

For more information visit: www.ecf.com



(Source: www.ecf.com)

LUXEMBOURG BY CYCLE

EDITION 2017/18

1:100.000

LËTZEBUERGER VËLOS-INITIATIV



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Administration des ponts et chaussées

Carte des pistes cyclables au Luxembourg

1:100.000

avec légende en français/allemand/anglais

Prix: 5 euros + frais d'envoi



en vente chez les librairies et la
Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ a.s.b.l.

6, rue Vauban L-2663 Luxembourg

Tél. (+352) 43 90 30 29

Fax. (+352) 20 40 30 29

www.lvi.lu

lvi@velo.lu

Internationales

Directives européennes : freins ou moteurs?

Quatre directives ou règlements européens ayant un impact sur le vélo sont en cours de discussion. Ceux-ci pourraient favoriser ou, au contraire, freiner l'usage du vélo en Europe. La Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) surveille de près ces dossiers et nous en livre son analyse.

1. L'embarquement des vélos dans les trains internationaux

Ce problème est bien connu des voyageurs longue distance à vélo : il est très compliqué, voire impossible actuellement, de traverser le continent en train accompagné de son vélo (du moins dans un temps raisonnable). La plupart des compagnies ferroviaires internationales rechignent à embarquer des vélos non démontés.

Or l'Union européenne pourrait les y contraindre, en glissant dans le «*Règlement des droits et devoirs des voyageurs ferroviaires européens*» une obligation de transport d'un nombre minimum de vélos pour toutes les compagnies ferroviaires européennes.

Ce règlement est actuellement en discussion au Parlement européen, et fait donc l'objet d'un intense lobbying de la part des associations cyclistes européennes. [La LVI a adressé un courrier y relatif au député européen Georges Bach, membre de la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen.]

2. Une assurance obligatoire pour tous les vélos électriques?

Tous les véhicules à moteur circulant dans l'Union européenne doivent être assurés. Jusqu'à présent, cette obligation avait toujours été interprétée comme s'appliquant uniquement aux véhicules auto-moteurs (qui avancent tout seul, sans propulsion humaine). Hélas, après un conflit à ce sujet en Slovaquie, la Cour européenne de justice a tranché :

tous les véhicules équipés d'un moteur doivent être assurés. Ceci incluerait donc également les vélos électriques.

Suite à cela, la Commission s'est décidée à clarifier cette directive... malheureusement sa proposition actuelle va dans le même sens. Même si la directive permettra toujours à un état membre d'exempter certains véhicules d'une obligation d'assurance, cela pourrait déboucher sur un patchwork de législations nationales différentes, et donner un coup de frein à l'essor des vélos à assistance électrique.

La pression se poursuit donc sur le Parlement européen et les États membres pour changer le projet de la Commission. [La LVI interviendra également dans ce dossier auprès du MDDI et de la Commission européenne.]

3. Nouveaux dispositifs de sécurité routière dans les voitures

La Commission européenne réfléchit actuellement à imposer toute une série de technologies de sécurité aux véhicules circulant dans l'Union.

Au rang de celles-ci figureraient :

- un limiteur de vitesse automatique (via une résistance sur la pédale d'accélérateur),
- un freinage automatique d'urgence en cas de détection de piétons/cyclistes,
- un avertisseur automatique de présence de piétons/cyclistes pour les camions,
- un design des véhicules réduisant la dangerosité pour les piétons/cyclistes.

Environ 25000 vies pourraient être épargnées dans les 15 prochaines années si ces technologies étaient rendues obligatoires dans les voitures et les camions.

L'ECF demande donc au Parlement européen et aux États membres de soutenir ces mesures proposées par la Commission, et d'aller encore plus loin en imposant aussi le freinage automatique aux camions en cas de détection d'un piéton/vélo.

4. Des infrastructures routières qui prennent en compte les cyclistes

La directive sur la «gestion de la sécurité des infrastructures routières», qui date de 2008, est également en cours de révision. Cette directive mettait jusqu'à présent surtout l'accent sur la sécurité des automobilistes et prenait très peu en compte les piétons et les cyclistes.

Voici les améliorations de la nouvelle mouture:

- les besoins des cyclistes devront être pris en compte dès la conception d'un axe routier,
- les audits de sécurité routière et les inspections incorporeront les cyclistes,
- les relevés routiers devront mentionner les infrastructures cyclables, ainsi que le trafic cycliste existant et potentiel.

La portée de cette directive ne concernerait plus seulement le réseau routier transnational (TEN), mais s'appliquerait à toutes les «nationales» et à toutes les routes faisant l'objet d'un subside européen.

L'ECF souhaiterait que le Parlement améliore encore la proposition de la Commission, en étant plus concret sur le type d'infrastructure cyclable attendue (critères de qualité minimaux), mais également en introduisant le vélo dans la formation des «auditeurs en sécurité routière».

(Source: www.gracq.org)



Wir machen Ihre Radreise zum Genuss Radtouren | Radwanderkarten | Fahrradtaschen

Kommen Sie mit auf eine erste Schnuppertour vom 23. - 24. August: Ahrradweg - von Blankenheim nach Remagen. Diese Tour eignet sich besonders für Leute die gerne mal eine erste Radtour in der Gruppe machen möchten

Sie planen eine Radreise. Es macht Ihnen Freude die Reise selbst zu planen. Bei uns finden Sie die entsprechenden Fahrradkarten. Wir haben eine große Auswahl von Karten aus ganz Europa. Sie finden eine große Auswahl an Fahrradtaschen für die Reise sowie für den Alltag. Bei uns können Sie ebenfalls hochwertige Fahrradtaschen (Ortlieb) für die Fahrradreise ausleihen.

Gerne buchen wir Ihnen auch Ihre TraumRadreise aus dem Katalog. Wir arbeiten zusammen mit Wikinger Reisen, Radissimo, France à vélo, France Eco Tours, Girolibero, Boat Bike Tours und anderen.

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, la LVI 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 die LVI 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 (lvi@velo.lu).

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

Impressum

Heft Nr. 110	2/2018 - Juli 2018
Auflage:	1000 Exemplare
Herausgeber:	LVI a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(+352) 43 90 30 29 / (+352) 20 40 30 29
Internet:	www.lvi.lu www.facebook.com/letzebuerger.velosinitiativ
E-Mail:	lvi@velo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos:	LVI Archiv, Croix-Rouge, Faber Paul, Goldschmit Monique
Druck:	Printing Ossa, recycliertes Papier



La LVI
est membre
de la





NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern

Bio
Marché

1 Rollingergrund

- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio-Metzlerei Quintus

2 Merl

- ✓ Bio Marché

3 Munsbach

- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie
- ✓ Restaurant & Catering
- ✓ beauty & culture
Naturkosmetik, Geschenkartikel,
Bücher, Haushaltswaren etc.

4 Erpeldange

- ✓ Bio Marché

5 Hupperdange

- ✓ Bio Haff Buttek

6 Dudelange

- ✓ Bio Marché

7 Esch-Belval

- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio@Home
Bestellung über Internet
www.bio-at-home.lu

8 Rollingen (Mersch)

- ✓ Bio Haff Buttek

9 Windhof

- ✓ Bio Haff Buttek

*Goûtez le bio,
goûtez la vie!*



Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëttel

www.naturata.lu

Prenez un autre chemin avec etika!

Vélotour avec Velosophie, un projet d'etika



Nos vélotours avec visites de projets

dim 29 juillet: Vallées de la Sûre et de l'Alzette
(KlOWATT, usine de cogénération à Roost)

sam 15 septembre: Randonnée vers la Minette
(De Biobuttek et le **centre de recyclage** à Differdange)

dim 30 septembre: Randonnée dans la vallée de la Syre
(EquiEnerCoop, moulin à eau, installation **biogaz**)

Vous êtes un entrepreneur ou un particulier qui cherche à financer un projet écologique et/ou social. En partenariat avec la Banque et Caisse d'Épargne de l'Etat, Luxembourg (BCEE), etika propose une offre de crédit à taux réduit pour soutenir de tels projets au Luxembourg. Contactez-nous pour en savoir plus et économisez sur vos intérêts bancaires!

