

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTERE DES TRANSPORTS

Commission de circulation
de l'Etat

AVIS

RELATIF AUX LIGNES DIRECTRICES A APPLIQUER POUR FIXER LES VITESSES MAXIMALES AUTORISEES

septembre 2001

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTERE DES TRANSPORTS

Commission de circulation
de l'Etat

legis/loi/pdc-points/avis vitesse

AVIS

RELATIF AUX LIGNES DIRECTRICES A APPLIQUER POUR

FIXER LES VITESSES MAXIMALES AUTORISEES

Vu et approuvé
Luxembourg, le 7 novembre 2001

Henri GRETHEN
Ministre des Transports

Le présent avis a été élaboré par le Comité Permanent de la Commission de circulation de l'Etat avec les concours des membres suivants :

Paul SCHMIT	Commissaire du Gouvernement, Ministère des Transports, Président de la Commission de circulation de l'Etat,
Maggy HUSSLEIN	Attachée de Gouvernement, Ministère des Transports, Vice-Présidente de la Commission de circulation de l'Etat,
Georges MOLITOR	Directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées, Vice-Président de la Commission de circulation de l'Etat,
Pierre BASTENDORFF	Rédacteur principal, Ministère des Transports, Secrétaire de la Commission de circulation de l'Etat,
Roland KAYSER	Rédacteur, Ministère des Transports, Secrétaire adjoint de la Commission de circulation de l'Etat,
Patrick EVEN	Commissaire Principal, Police Grand-Ducale, Membre suppléant,
Charles HAMEN	1 ^{er} Commissaire Divisionnaire, Police Grand-Ducale, Membre effectif,
Paul HOFFMANN	Ingénieur du Service de la circulation de la Ville de Luxembourg, Membre suppléant,
Romain SPAUS	Ingénieur-inspecteur, Administration des Ponts et Chaussées, Membre suppléant,
Edouard STREITZ	Chef de service, Service de la circulation de la Ville de Luxembourg, Membre effectif,
Robert WELTER	Substitut principal, Parquet de Luxembourg, Membre effectif,
Pierre WIES	Vice-Président du Syvicol, Membre effectif.

La Commission de la circulation de l'Etat tient à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de cet avis ou qui se sont chargées des travaux de secrétariat au sein du Ministère des Transports.

Sommaire :

	Page
1. Considérations liminaires	3
2. La législation en vigueur	4
2.1. La détermination réglementaire de la vitesse autorisée	4
2.2. Les recommandations complémentaires pour une application cohérente des principes réglementaires	5
3. L'intérêt d'un système cohérent de la vitesse au niveau national	7
3.1. L'analyse de la situation actuelle: un concept défaillant	7
3.2. Les principes à la base du système préconisé	10
3.3. Les critères d'application pratiques du système	11
4. Les contrôles de la vitesse	15
4.1. Les moyens disponibles	15
4.1.1. La Police de la Route	15
4.1.2. Les radars	15
4.1.3. Les prises d'images des auteurs d'infractions	16
4.2. Les contrôles	17
4.3. Encadrement communication des contrôles routiers effectués par la Police Grand-Ducale	18
5. Conclusions	19
6. Avis d'approbation de l'Assemblée Plénière	21
7. Annexes	22

1. Considérations liminaires

Point n'est besoin de répéter que la vitesse joue un rôle déterminant pour la circulation et la sécurité routières. Tantôt synonyme de mobilité et de rapidité tantôt facteur de genèse prédominant des accidents graves, la vitesse compte parmi les sujets sensibles en matière de gestion et de régulation du trafic.

L'introduction de limitations générales de la vitesse dans les années 70 a, à l'époque, entraîné une régression significative des accidents graves. Les mesures d'apaisement conséquentes des traversées des localités, la création d'un réseau autoroutier, l'élimination progressive des points noirs ont également contribué à la réduction du nombre et de la gravité des accidents dus à la vitesse.

Aujourd'hui c'est souvent la vitesse mal adaptée aux circonstances (configuration des lieux, état de la route, problèmes de visibilité dus à la cécité nocturne, conditions atmosphériques, densité du trafic,...) qui est à l'origine de l'accident.

Par ailleurs, les conditions d'une circulation fluide ou le gabarit généreux d'une route incitent à conduire à une vitesse supérieure au plafond réglementaire autorisé.

Enfin, des contrôles de la vitesse ressentis par une grande partie de la population comme étant trop peu fréquents et comme étant concentrés sur des tronçons de route où la surveillance et l'immobilisation des véhicules sont possibles dans de bonnes conditions pour le travail des forces de l'ordre ne sont pas faits pour faire comprendre aux usagers de la route la nécessité des limitations générales de la vitesse, la modulation de celles-ci en raison des circonstances particulières du moment ou du lieu ou encore le bien-fondé d'une répression sévère du non-respect des règles imposées, surtout quand l'infraction est flagrante et démesurée.

Le nouveau délit de grande vitesse (= excès de vitesse dépassant de 20 km/h + 20% la vitesse autorisée selon le projet gouvernemental) qu'il est prévu d'introduire dans la législation routière, ensemble avec le concept du permis à points, fait l'objet de critiques qui visent moins le principe même que la question du manque de consistance dans le choix des limites réglementaires de la vitesse applicables sur le réseau routier national.

Or, l'efficacité du délit en projet pour influencer sur l'évolution de la sécurité routière dépendra largement de l'acceptation de son bien-fondé par la majorité des automobilistes ainsi que des conditions pour les forces de l'ordre de contrôler le respect des limitations de la vitesse en vigueur.

C'est pourquoi il faut, de l'avis de la Commission de la circulation de l'Etat, dès à présent créer les préalables nécessaires à la réalisation de ces deux conditions en définissant sur base de la répartition actuelle des compétences légales en matière de réglementation et de gestion routières la façon de gérer désormais le dossier des limitations réglementaires de la vitesse. Parallèlement une réorientation de la politique de surveillance de la circulation routière sera de mise pour donner aux contrôles de la vitesse la régularité souhaitée et une application assurant en tout temps une couverture intégrale du réseau routier national.

2. La législation en vigueur

2.1. La détermination réglementaire de la vitesse maximale autorisée

La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que la vitesse peut de façon générale être limitée sur les voies publiques du Grand-Duché et que des limitations particulières de la vitesse peuvent en outre être édictées par voie de règlement grand-ducal ou par voie de règlement communal, et exceptionnellement par règlement ministériel.

L'article 139 modifié de l'arrêté grand-ducal portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route) comporte les limitations générales de la vitesse qui, sans préjudice des dérogations particulières pour certaines catégories de conducteurs et de véhicules, sont les suivantes:

- à l'intérieur des agglomérations..... 50 km/h
- à l'extérieur des agglomérations sur la voirie normale
 - pour les véhicules d'une mma <3500kg..... 90 km/h
 - pour les poids lourds autobus et ensembles de véhicules..... 75 km/h
- sur les autoroutes
 - pour les véhicules d'une mma <3500 kg..... 120 km/h
 - pour les poids lourds, autobus et ensembles de véhicules..... 90 km/h

Les plafonds réglementaires ne font pas obstruction aux principes généraux du droit de la circulation routière (art 139 et 140 modifiés du Code de la Route) qui prévoient,

- qu'il est interdit de conduire à une vitesse dangereuse suivant les circonstances,
- qu'il faut conduire en sorte à rester constamment maître de son véhicule et à pouvoir s'arrêter dans le champ de visibilité vers l'avant,
- qu'il ne faut pas constituer une gêne (p.ex. en conduisant sans raison valable à une vitesse excessivement réduite, ou un danger pour la circulation d'autrui).

Des règlements grand-ducaux ayant un effet permanent ou temporaire et s'appliquant à un ou plusieurs tronçons de route peuvent déroger aux limitations générales de l'article 139 du Code de la Route (art. 3 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée). Des règlements communaux pris par les autorités communales territorialement compétentes peuvent faire de même.

En cas d'urgence lorsque la voirie de l'Etat est concernée (en dehors des agglomérations : sans restriction ; - à l'intérieur des agglomérations: en cas de carence des autorités communales territorialement compétentes pour réglementer) le règlement grand-ducal peut être remplacé par un règlement du Ministre des Travaux Publics. Ce règlement ministériel devient caduc si après 3 mois il n'est pas repris dans un règlement grand-ducal (art. 3 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée).

En cas d'urgence (art.58 de la loi communale du 13 décembre 1988) lorsque la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou la voirie communale est concernée, la compétence réglementaire revenant normalement au Conseil communal est exercée par le collège échevinal qui doit faire approuver les règlements édictés lors de la prochaine séance du Conseil communal et soumettre ceux-ci par la suite à l'approbation de l'autorité supérieure (approbation par le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Transports).

Le Code de la Route comporte en outre deux dispositions spéciales en matière de limitations particulières de la vitesse.

L'article 102bis modifié qui comporte les dispositions réglementaires généralement applicables aux chantiers mobiles routiers (application d'enduit sur la chaussée, réparation des dégâts de dégel, élagage d'arbres routiers, mise en place de portiques pour la signalisation routière, nettoyage et fauchage des accotements et des bermes,...) prévoit des limitations particulières de la vitesse du moment que les critères du chantier mobile sont réunis:

- A la hauteur des chantiers mobiles sur les autoroutes la vitesse est limitée à 60 km/h sur la chaussée autoroutière concernée par la fermeture d'une voie de circulation.
- Lorsque le chantier mobile est ouvert sur un autre type de route, y compris la situation où le chantier demande la fermeture intégrale d'une chaussée autoroutière et l'ouverture concomitante de l'autre chaussée dans les deux sens, la vitesse est limitée à 50 km/h.

L'article 156bis définit le cadre réglementaire de la signalisation routière à message variable qui a notamment trouvé son application en relation avec la mise en œuvre sur le réseau autoroutier du projet CITA. En vertu de ces dispositions la vitesse maximale autorisée peut sur certains tronçons autoroutiers être réduite à 90, 70 ou 50 km/h, lorsque les circonstances dues à l'état de la chaussée, à la fluidité du trafic ou aux circonstances atmosphériques l'imposent.

2.2. Les recommandations complémentaires pour une application cohérente des principes réglementaires

Au-delà des principes réglementaires répertoriés sous 2.1. il convient aussi de mentionner les directives à respecter en sus sur base d'avis de la Commission de circulation de l'Etat et d'instructions de la direction des Ponts et Chaussées:

- avis du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application des dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération;
- avis du 10 novembre 1993 au sujet des limitations de la vitesse valables en-dehors des agglomérations;
- instruction de la direction des Ponts et Chaussées SV1 du 25 septembre 1996 sur les lignes de conduites concernant la mise en place des panneaux de localisation et la limitation de la vitesse de circulation à l'extérieur des agglomérations;
- avis du 3 mai 1999 concernant les critères d'apaisement du trafic applicables aux traversées d'agglomérations sur base de l'évaluation du projet d'apaisement de la N12 dans la traversée de Saeul;

- projet d'avis sur la réglementation et la signalisation des chantiers routiers en voie d'élaboration au sein de la Commission de circulation de l'Etat.

Ces avis sont reproduits en annexe, à l'exception du projet sur les chantiers routiers.

La Commission voudrait une nouvelle fois insister sur la nécessité de respecter les critères réglementaires de l'agglomération lors de la pose des signaux de localisation. En effet, c'est l'endroit d'implantation de ces signaux qui détermine les règles de circulation valables en agglomération, dont notamment la limitation à 50 km/h de la vitesse admise.

A titre de rappel la définition de l'agglomération, telle que reprise sous 1° de l'article 2 modifié du Code de la Route, se présente comme suit:

« 1° Agglomération: Espace de fonds bâtis comprenant au moins dix maisons d'habitation. Les limites de l'agglomération sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons qui disposent chacune d'un accès individuel à la voie publique et qui sont distantes l'une de l'autre de moins de 100 mètres; ces limites sont indiquées par des signaux de localisation placés au bord de la voie publique, dans la mesure où la configuration des lieux le permet, à moins de 100 m de la première et de la dernière maison ayant un accès individuel à cette voie publique.

Les dispositions relatives aux agglomérations sont applicables aux lieux-dits qui répondent aux critères de la définition ci - avant. »

L'effet du présent avis dépendra dans une large mesure du respect scrupuleux des critères de définition ci-avant par les services en charge de la mise en place des signaux de localisation (sur la voirie de l'Etat: les services régionaux de l'Administration des Ponts et Chaussées, sur la voirie communale: les services techniques communaux).

3. L'intérêt d'un système cohérent de limitations de la vitesse au niveau national

3.1. L'analyse de la situation actuelle: un concept défaillant

L'observation par les conducteurs d'une vitesse adaptée aux circonstances tient tant à la configuration des lieux et à l'aménagement de l'espace routier qu'à la réglementation applicable et aux contrôles effectués pour faire respecter cette réglementation.

Très souvent **les problèmes dus au non-respect des limites réglementaires doivent être attribués à un manque de concordance entre l'aménagement d'une route et l'urbanisation riveraine**. Tel est notamment le cas quand un tronçon de route a été aménagé selon les normes valables pour la voirie en rase campagne, mais que l'extension des localités qu'il est censé relier, a conduit le long de cette route à une urbanisation riveraine initialement non prévue. Le confort de roulement de la chaussée incite dans ces conditions à pratiquer des vitesses qui ne sont pas compatibles avec les aspirations de sécurité et de qualité de vie de l'habitat riverain.

Par ailleurs, le respect des limitations réglementaires est certes une question de contrôles organisés avec la régularité et la fréquence nécessaires. Il semble pourtant tout au moins aussi **important que l'automobiliste comprenne la limitation comme une règle que le bon sens impose dans l'intérêt de sa propre sécurité**, et non comme une démarche qui constitue au mieux une information indicative attirant son attention sur un endroit dangereux ou un passage difficile et au pire une pure tracasserie administrative permettant aux forces de l'ordre de décerner des avertissements taxés.

La Commission rappelle à cet égard la nécessité pour les gestionnaires de la voirie étatique et communale de se conformer aux recommandations reprises dans les avis précités en appliquant à bon escient les limitations à 50 km/h en relation avec les traversées des fonds bâtis (cf. définition précitée de l'agglomération) et en recourant dans les conditions indiquées dans ces avis aux limitations de 70 km/h (sur les tronçons de transition entre l'extérieur et l'intérieur de l'agglomération) et de 30 km/h (dans les zones à trafic apaisé dont l'espace routier a été préalablement aménagé en conséquence). Par ailleurs, **les limitations dérogatoires aux vitesses maximales généralement autorisées peuvent dans la plupart des cas sur les routes en rase campagne être remplacées par une signalisation d'avertissement du danger bien plus explicite pour le risque encouru**. Enfin, à certains endroits du réseau autoroutier notamment où la configuration particulière des lieux commande de ralentir, il peut s'avérer indiqué de **mettre en place des signaux indiquant la vitesse conseillée (signal F,18) plutôt que d'imposer une réduction de la vitesse autorisée**.

Quant à la mise en place des limitations réglementaires **il est indispensable que les signaux posés forment un système cohérent qui est fondé sur des principes identiques valables pour l'ensemble du réseau routier luxembourgeois et appliqués avec la discipline requise par les pouvoirs publics**, que ceux-ci agissent pour compte de l'Etat ou pour compte des Communes.

Afin d'illustrer la pertinence de cette exigence la Commission voudrait relever quelques exemples représentatifs de signaux de limitation de la vitesse manifestement mal placés. Ce relevé est loin d'être complet, les exemples retenus ayant en plus été sélectionnés de façon purement arbitraire.

- Est-il nécessaire de limiter la vitesse à 20 km/h dans le virage sous forme d'épingle à cheveux de la route N1 entre Senningerberg et Senningen? La Commission estime que des signaux d'avertissement annonçant le virage dangereux auraient suffi.
- La définition de l'agglomération n'autorise pas la mise en place de panneaux de localisation sur la route N10 pour annoncer le village de Bivels, les limites de la localité se trouvant sur le CR355. La Commission estime que la limitation de la vitesse de 50 km/h devra de ce fait être supprimée sur la N10.
- La remarque qui précède vaut également pour les panneaux de localisation de Grundhof implantés sur la N10.
- Le tronçon de la route N11 formant contournement de Dommeldange ne comporte qu'un seul accès individuel. De l'avis de la Commission une limitation de 70 km/h devrait s'y appliquer.
- La N7 comporte à partir de Friedhaff 3 voies de circulation, et la vitesse y est limitée à 110 km/h. La N11 entre Luxembourg et Echternach comporte également sur de longs tronçons à 3 voies de circulation, mais la vitesse y est limitée à 90 km/h. De l'avis de la Commission le maximum de la vitesse sur la N11 pourrait également être porté à 110 km/h sur les tronçons à 3 voies du moment qu'il y a 2 voies ouvertes dans le même sens (marquage à l'italienne).
- Même si la partie Ehlerange - Pétange de la A13 est aménagée comme autoroute, la vitesse y est limitée à 90 km/h. En présence de la dérogation précitée valable pour la N7 la Commission plaide pour un relèvement de la vitesse de la A13 à 120 km/h et d'indiquer les passages dangereux par des signaux d'avertissements de danger appropriés et éventuellement par une vitesse conseillée de 110 km/h.
- Au lieu-dit Birgerkraitz la vitesse est limitée sans raison apparente à 50 km/h. L'application des recommandations émises par ailleurs par la Commission de circulation de l'Etat y requiert un relèvement du plafond réglementaire à 70 km/h.
- Le tunnel de Cents sur la A1 comporte une limitation de la vitesse à 100 km/h, contrairement à d'autres tronçons autoroutiers couverts, dont notamment le tunnel de Howald tout proche sur la même A1 où la vitesse est limitée conformément au Code de la Route à 90 km/h.

Le long du chantier très étendu du boulevard Kennedy à Luxembourg-Kirchberg la vitesse est limitée à 50 km/h, bien que la pratique de plusieurs mois d'existence de ce chantier montre que l'automobiliste moyen y circule à au moins 70 km/h sans risque d'accident excessif. La Commission se prononce pour un relèvement du plafond réglementaire à 70 km/h.

- Le tronçon de la N7 entre l'intersection du CR306 descendant vers Bissen et le giratoire à Mierscherbiérg est limité sans raison apparente à 70 km/h. Hormis le tronçon d'approche de l'échangeur avec le futur contournement autoroutier de Mersch, la Commission propose de relever la vitesse à 90 km/h.
- A un moment où la configuration du chemin rural traversant la N11 au lieu-dit Rippiger Kopp obligeait le trafic agricole à emprunter la route nationale sur une centaine de mètres, la vitesse y avait été limitée à 70 km/h. Comme entre-temps l'intersection avec le chemin rural a été redressée, il est indiqué de revenir à la normale en portant à nouveau à 90 km/h le maximum de la vitesse autorisée.
- La limitation de la vitesse valant sur la voie express à Esch-sur-Alzette entre l'échangeur de Schiffange et le rond-point Raemerich devrait de l'avis de la Commission être portée de 90 à 120 km/h tout en y indiquant une vitesse conseillée de 90 km/h.
- Sur le tronçon de transition entre l'autoroute A4 et la voirie urbaine à Hollerich la vitesse est limitée à 50 km/h. La Commission propose un relèvement à 70 km/h pour les deux sens tout en veillant parallèlement à allonger la phase jaune des signaux colorés lumineux posés sur ce tronçon.
- La vitesse maximale autorisée sur la N4 à l'entrée d'Esch-sur-Alzette (rue de Luxembourg) devrait de l'avis de la Commission être relevée de 50 à 70 km/h pour ce qui est du tronçon situé entre le cimetière et le pont enjambant la rue Pierre Dupong.
Sur le tronçon du CR162 entre Filsdorf et Brehm la vitesse se trouve limitée à 50 km/h pour faciliter la sortie des camions desservant une décharge pour matériaux inertes du chantier de la A13. De l'avis de la Commission il y a lieu d'y appliquer une limitation de la vitesse de 90 km/h tout en attirant l'attention sur la sortie de camions au moyen de signaux d'avertissement de danger appropriés.
- Enfin, la Commission rappelle les instructions en vigueur de ne pas limiter la vitesse à l'approche des giratoires (avis révisé du 10 mai 1995). Or, elle doit constater que ces instructions sont largement ignorées et qu'il existe même des situations où la vitesse est limitée à 50 km/h à l'entrée du giratoire et qu'à la sortie une limitation de 70 km/h est levée (giratoire à Rippweiler-Barrière).

Il serait possible de multiplier les cas du genre pour souligner encore davantage l'ampleur du problème et partant la **difficulté pour l'automobiliste de s'orienter à la signalisation routière pour adapter sa vitesse**. Cette situation n'est pas faite pour contribuer à la sécurité, mais incite l'automobiliste de façon générale à ne pas respecter les limites de la vitesse signifiées par les panneaux routiers, également aux endroits où la limitation prescrite est pleinement justifiée.

Le reproche de cet état des choses à l'adresse des responsables de la gestion routière et de la mise en place des panneaux de signalisation ne suffit certainement pas pour améliorer la situation, car très souvent l'information et la sensibilisation font défaut chez les concernés qui ne prennent dès lors pas conscience du problème et optent partant fréquemment pour la mauvaise solution. C'est pourquoi il s'avère indiqué, de l'avis de la Commission de circulation d'Etat, de procéder ensemble avec la Direction des Ponts & Chaussées et la Police Grand-Ducale ainsi qu'avec le Syvicol à une campagne de formation ciblée pour préparer les concernés à dorénavant faire un travail qualité dans le cadre de la sécurité routière.

3.2. Les principes à la base du système préconisé

Un système cohérent et généralement applicable des limitations de la vitesse s'avère une *condicio sine qua non* pour pouvoir imposer la discipline nécessaire pour assurer le niveau de sécurité souhaité. De l'avis de la Commission la cohérence du système à mettre en place devra s'orienter selon les paramètres suivants:

Même si l'accident routier est normalement dû à une concordance fortuite de circonstances malencontreuses impliquant le comportement du conducteur, l'état ou la configuration de la chaussée, les conditions de la météorologie et du trafic, ... il est établi que **dans plus de la moitié des accidents graves la vitesse a joué un rôle prédominant**.

Consciente de l'importance que le facteur de l'infrastructure peut jouer dans la genèse des accidents la Commission tient à relever l'un des objectifs que le Gouvernement s'est posé en matière de sécurité routière, lorsque dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 il prévoit que « *conscient du rôle important de l'environnement routier pour le comportement de l'utilisateur de la route et pour sa sécurité, il mettra en place les structures permettant de soumettre à un audit de sécurité les projets de construction et de réaménagement routiers* ». De l'avis de la Commission il s'avère hautement indiqué de mettre rapidement en œuvre ce point du programme gouvernemental.

Dans ce même ordre d'idées il importe de façon générale à **concevoir l'aménagement et l'équipement de la chaussée pour inciter les conducteurs à modérer leur vitesse** en fonction de l'environnement routier.

Si un réaménagement de l'infrastructure n'est pas possible, il y a intérêt, avant d'envisager une limitation dérogatoire de la vitesse maximale autorisée, d'**examiner si le risque visé n'est pas susceptible d'être cerné grâce à un signal d'avertissement de danger**

normalement plus explicite quant au type de danger à rencontrer qu'un signal de limitation de la vitesse.

Par ailleurs, le **recours à la signalisation indiquant la vitesse conseillée** sur un tronçon routier déterminé peut également s'avérer une alternative surtout sur le réseau autoroutier.

La limitation réglementaire de la vitesse doit être cohérente avec l'aménagement routier; elle ne doit surtout pas être considérée comme panacée pour neutraliser les dangers et les incommodations dus à un trafic ressenti comme trop rapide et trop bruyant en raison du gabarit trop généreux du couloir de circulation. S'il y a lieu à réduction du plafond réglementaire de la vitesse autorisée cette initiative doit aller de pair avec des mesures d'aménagement routier tendant dans le même sens.

Le choix des limitations dérogatoires doit obéir à des critères identiques sur l'ensemble du réseau. Le nombre des choix possibles doit être réduit au strict minimum.

Afin que la façon de limiter les vitesses selon une seule et même logique soit acceptée comme solution de bon sens par l'usager de la route il faut

- que pour initier des limitations dérogatoires **les pouvoirs publics compétents fassent en toute circonstance preuve de la discipline requise** et ne s'écartent en aucun cas des principes qui précèdent;
- que **toute initiative en la matière prenne dûment en considération l'acceptabilité de la limitation à introduire** par une grande majorité des automobilistes (si par exemple plus d'un tiers d'automobilistes ne respectent pas la limitation en place, la cohérence avec l'infrastructure n'est sans doute pas donnée).

Enfin, compte tenu de nombreux écarts constatés sur l'ensemble du réseau routier luxembourgeois, la Commission estime qu'**un effort prioritaire devra à courte échéance être entrepris pour adapter la situation existante aux principes énoncés.**

3.3. Les critères d'application pratiques du système

La Commission de circulation de l'Etat recommande l'application des critères suivants dans les hypothèses où des maxima dérogatoires par rapport aux limitations générales de la vitesse doivent être envisagés:

- a) En principe les limitations générales de la vitesse prévues par l'article 139 du Code de la Route sont seules applicables.*
- b) Sur les autoroutes il n'y aura pas de modulation de la vitesse en-dehors de modalités de fonctionnement du projet CITA et des limitations dégressives de la vitesse appliquées dans les bretelles des sorties ainsi que des croix et jonctions autoroutières.*

- c) *A l'extérieur des agglomérations sur les routes de rase campagne les passages dangereux seront signalés par des signaux d'avertissement, et il n'y aura en principe pas de limitation dérogatoire par rapport à la vitesse autorisée de 90 km/h.*
Toute dérogation (vers le bas ou vers le haut) qui pour des raisons de configuration des lieux ou d'état de la chaussée devrait néanmoins être autorisée, sera préalablement avisée par la Commission de circulation de l'Etat dans les conditions indiquées dans son avis précité du 10 novembre 1993 sur les limitations de la vitesse valables en-dehors des agglomérations. A titre de rappel les critères en question sont les suivants:
- intersections avec une route nationale ou un chemin repris comportant un trafic latéral important ou présentant une visibilité réduite, y compris les tronçons de voirie normale d'un échangeur autoroutier qui demandent des manœuvres de tourne-à-gauche pour le trafic accédant à l'autoroute ou quittant celle-ci;*
 - lieux-dits comportant plusieurs maisons riveraines, sans répondre aux critères d'assimilation aux agglomérations;*
 - endroits comportant des traversées fréquentes de piétons, de cyclistes, de véhicules agricoles ou de bétail;*
 - tronçons dangereux dont le risque d'accident excessivement élevé a été dûment constaté dans un avis circonstancié de la Commission de circulation de l'Etat (cf. N16 entre Aspelt et Altwies en cas de pluie, tronçons sinueux du CR101 entre Kopstal et Schoenfels).*
- d) *A l'intérieur des agglomérations des dérogations par rapport à la limitation à 50 km/h de la vitesse admise ne sont autorisées que dans le cadre des projets d'apaisement du trafic validés par la Commission de circulation de l'Etat sur base de son avis précité du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application et dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50km/h en agglomération.*
- e) *Sur les tronçons de transition marquant le passage de la route de rase campagne vers l'intérieur d'une agglomération la vitesse sera limitée à 70 km/h conformément aux modalités reprises dans l'avis précité de la Commission de circulation de l'Etat du 10 novembre 1993 au sujet des limitations de la vitesse valables en dehors des agglomérations.*
- f) *A la hauteur des chantiers la vitesse maximale est fixée de façon à éviter des limitations plus contraignantes que les références ci-après:*
- à l'intérieur des agglomérations*
 - sur les tronçons autorisant normalement une vitesse maximale de 50 ou 70 km/h: 50 km/h,*
 - dans les zones à trafic apaisé (zones à 30 km/h, zones résidentielles, zones piétonnes): pas de changement par rapport à la limite ordinaire de 30 ou 20 km/h;*
 - sur les routes en rase campagne*
 - du moment que le chantier sur une route à 2 voies requiert la fermeture d'une voie de circulation: 50 km/h,*

- du moment que le chantier sur une route à 2 voies ne comporte qu'un rétrécissement d'une ou des voie(s) de circulation: 70 km/h,
- du moment que le chantier sur une route à 3 voies requiert le rétrécissement ou la fermeture d'une seule voie de circulation: 70 km/h;
- sur les autoroutes (uniquement pour la chaussée autoroutière comportant le chantier)
 - si une seule voie de circulation reste ouverte: 70 km/h,
 - si plus d'une voie de circulation reste ouverte:
 - 70 km/h sur la voie jouxtant le chantier,
 - 90 km/h sur la ou les autres voies (indiquées par des signaux du modèle G,2a),
 - si plus d'une voie de circulation reste ouverte, mais que le chantier affecte la partie centrale de l'autoroute: 70 km/h sur toutes les voies,
 - si le chantier comporte la déviation d'une partie ou de la totalité du trafic sur la chaussée ouverte à contresens: 70 km/h sur toutes les voies.

A l'approche des chantiers des limitations dégressives permettant de réduire progressivement la vitesse autorisée au niveau réglementaire à appliquer à la hauteur du chantier seront appliquées.

Du moment que les travaux de chantier sont interrompus (p.ex. pendant les fins de semaine) ou prennent fin, il conviendra d'enlever incontinent les signaux de limitation particulière de la vitesse.

g) Toute réglementation spéciale non conforme aux modalités ci-avant devra être préalablement soumise à l'avis de la Commission de circulation de l'Etat.

h) Au regard des considérations qui précèdent et consciente des vitesses réellement pratiquées la Commission préconise

- de revoir dans les sens de la lettre f) les limitations de la vitesse tant en ce qui concerne les chantiers en général que pour ce qui est des principes réglementaires applicables aux chantiers mobiles;
- de relever le plafond réglementaire de la vitesse autorisée sur autoroute de 120 à 130 km/h, sans préjudice des critères de fonctionnement du CITA, tout en prévoyant un plafond réglementaire réduit à 110 km/h en cas de pluie ou de brouillard (nonobstant l'obligation générale d'adapter la vitesse au champ de visibilité);
- d'amender en conséquence les articles 102bis et 139 du Code de la Route tout en alignant aux dispositions modifiées les directives relatives à la réglementation et à la signalisation des chantiers.

i) Afin de rétablir au plus vite la situation conformément aux principes sus-énoncés, il échet de procéder à court terme à l'enlèvement des signaux de limitation de la vitesse posés sans base réglementaire ainsi qu'à la mise à jour des réglementations ad hoc prévoyant des limitations contraires aux directives ci-avant. Comme, au vu de l'état d'avancement de la procédure, les dispositions légales en projet pourront prévisiblement entrer en vigueur dès le début 2002, une mise en œuvre rapide de la présente recommandation s'impose dès maintenant.

j) *Enfin, le passé a montré que même si les recommandations ci-avant permettent de rétablir la cohérence, il est à craindre que sans un suivi conséquent la situation ne risque de se détériorer de nouveau au cours des années prochaines. C'est pourquoi la Commission offre ses services pour effectuer à des intervalles réguliers des audits tant auprès des Communes que sur la voirie de l'Etat gérée par les Ponts et Chaussées. Ces audits qui pourraient être effectués à l'initiative des Communes concernées et de la direction des Ponts et Chaussées ou encore à la demande d'une autre instance étatique (notamment le Ministre des Transports, le Ministre de l'Intérieur ou la Direction générale de la Police grand-ducale) ou à la demande de l'Automobile Club feraient l'objet d'une certification officielle de la part de la Commission, communiquée à l'instance gestionnaire et seraient susceptibles d'un suivi régulier sous forme d'audits de contrôle intervenant tous les 5 ans.*

Au regard de l'important volume de travail en perspective en relation avec les audits en question, la Commission propose de donner en première phase la priorité aux grands chantiers routiers de la voirie étatique ainsi qu'au réseau étatique et vicinal sur le territoire des Communes rurales.

4. Les contrôles de la vitesse

L'étude ILReS 2001 sur la Police Grand-Ducale a montré que les contrôles de la circulation routière, en général, et de la vitesse, en particulier, sont ressentis comme trop peu nombreux par le public.

En outre, ce public accepte difficilement d'être contrôlé à un endroit mal choisi ou encore si la limitation de la vitesse au lieu de contrôle ne lui semble pas adaptée à la configuration de la chaussée.

Le but des contrôles de vitesse effectués par la police n'est certainement pas de piéger les automobilistes, mais de leur faire prendre conscience des risques encourus par un dépassement de la vitesse aux endroits où celle-ci est limitée.

Les orientations, telles que prévues dans cet avis, devraient mener à une répartition plus adéquate des limitations de la vitesse et à une meilleure acceptation des contrôles effectués par la police. Il s'avère donc que la nouvelle réglementation des limitations valorisera le travail de la police sur le terrain.

4.1. Les moyens disponibles

4.1.1. La Police de la Route

L'organigramme de la Police Grand-Ducale prévoit 6 services de "Police de la Route" régionaux et 1 service national (UCPR). Quelque 60 agents sont affectés en permanence en personne à ces services, sans compter l'effort en matière de surveillance de la circulation consenti en général par les commissariats de police locaux.

Une trop grande centralisation s'avèrerait trop lente dans sa réaction et trop loin des événements pour agir efficacement et en connaissance de cause. En somme le champ d'activité d'une unité de police de la route doit se caractériser par une étendue assez restreinte pour que le fonctionnaire individuel puisse avoir une connaissance parfaite des lieux de garantir une intervention rapide, mais qu'en même temps le champ d'activité ait sensé une dimension suffisamment grande pour pouvoir surveiller et comprendre l'ensemble du déroulement du trafic régional.

Cette conception de la "Police de la Route" a été retenue dans le cadre de la régionalisation de la Police Grand-Ducale.

4.1.2. Les radars

La police dispose actuellement en 2001 de 75 radars pour une longueur du réseau routier luxembourgeois de ± 6000 km - donc 1 radar pour 80 km/route.

Le projet de loi en cours de procédure sur le permis à points retient le principe de l'homologation des cinémomètres. Dans l'intérêt de l'acceptation des résultats auxquels donnent lieu les contrôles il semble en effet hautement indiqué que les instruments utilisés par la Police Grand-Ducale pour mesurer la vitesse soient agréés et soumis à des intervalles réguliers à des contrôles de fonctionnement par un organisme indépendant.

4.1.3. La prise d'images des auteurs d'infractions

Le Grand-Duché de Luxembourg ne dispose pas en ce moment de caméras utilisées comme moyen de contrôle en matière de circulation.

Toutefois, dans son avis du 4 mai 1998 sur la « Sécurité de la circulation sur autoroute » la Commission avait déjà souligné l'intérêt de légiférer en la matière en vue d'autoriser la prise d'images des auteurs d'infractions.

« Les prises d'image de contrevenants par des caméras fixes ou mobiles, agencées par les membres de la force publique ou déclenchées automatiquement en cas d'infraction ont un impact positif indéniable sur la sécurité routière.

En effet, sachant son comportement surveillé l'automobiliste sera davantage enclin à respecter les règles de la circulation routière et à faire preuve d'une conduite réfléchie et responsable, que dans une situation où une présence forcément moins fréquente de contrôles classiques donne rapidement lieu à un sentiment d'impunité. S'y ajoute la difficulté d'organiser ces contrôles sur autoroute, alors que ceux-ci requièrent, s'ils doivent être organisés dans des conditions minimales de sécurité pour le personnel de contrôle et pour les automobilistes contrôlés, un effectif important qu'il est normalement difficile de rassembler.

Enfin, les expériences acquises dans les pays limitrophes qui utilisent de tels moyens depuis de longue date (Belgique, France, Allemagne, Suisse,...) semblent avoir été concluantes sur le plan de la sécurité routière. En effet, comme les solutions mises au point ont pris en compte les impératifs relatifs à la protection de la vie privée, elles devraient pouvoir servir dans le cadre d'une solution nationale du problème évoqué.

Quant à la question de la protection de la sphère privée des particuliers, la Commission rappelle que la problématique de la prise d'images par des caméras est actuellement analysée par un groupe de travail fonctionnant au sein du Ministère de la Justice. Ce groupe a eu une première et seule réunion le 5 juillet 1995. La Commission estime qu'il faudra faire aboutir le travail entrepris au plus vite afin d'être arrêté sur une utilisation possible de l'équipement sous examen en matière de circulation routière et, dans l'affirmative, sur les conditions juridiques et pratiques de sa mise en œuvre.

En conclusion, la Commission de circulation de l'Etat se dit convaincue des avantages de la prise d'images de contrevenants en trafic autoroutier pour la sécurité de la circulation, en général, et pour ceux qui contrôlent et ceux qui sont contrôlés, en particulier. Elle recommande de faire aboutir au plus vite l'étude sur les conditions dans lesquelles pareil équipement pourrait dorénavant être utilisé tout en tenant compte de façon appropriée des implications de cette utilisation pour la vie privée des concernés. »

Par la suite, la question avait été évoquée dans le cadre des travaux préparatoires sur la nouvelle législation en projet relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il appartiendra aux services du Ministère de l'Intérieur de veiller ensemble avec le Ministère des Communications à créer sur base des principes légaux retenus dans la législation précitée le cadre réglementaire pour une mise en œuvre appropriée de la prise d'images d'auteurs d'infractions routières sans mettre en cause l'intimité de la vie privée des concernés.

Dans ce contexte le projet d'utilisation de caméras vidéos mobiles, pourrait constituer un moyen de répression complémentaire pour surveiller des comportements carrément agressifs (donc sélectifs), pour lesquels les preuves sont difficiles à constituer avec d'autres moyens. Il échet pourtant de faire également à cet égard respecter les principes de protection de la vie privée des concernés.

L'utilisation des équipements du CITA pour des contrôles de vitesse devrait de même pouvoir être envisagée en vue d'un plus grand respect généralisé des vitesses sur autoroute. Une telle exploitation existe déjà en Belgique et en Allemagne et a fait ses preuves. Les principes gouvernant la protection de la vie privée des concernés devraient également s'appliquer dans ce contexte.

4.2. Les contrôles

Se focaliser sur les seuls contrôles « radar » pour avoir une incidence concrète sur le comportement fautif en rapport avec la vitesse constituerait une approche incomplète. Pour ce faire il y a lieu de considérer l'ensemble des contrôles de police, ainsi que la présence policière en général pour avoir une répercussion tangible sur les comportements. Par ailleurs, il s'avère que la répression et la prévention doivent aller de paire.

Il est évident que la visibilité des forces de l'ordre au bord de la route est un élément essentiel de la prévention. Cette visibilité peut être sensiblement accrue et soutenue par une médiatisation systématique de toutes les opérations policières liées à la problématique en question.

La « peur du gendarme », la possibilité de tomber dans un contrôle routier en tout lieu et à toute heure, le bon sens dans le choix du lieu et de la fréquence des contrôles, associés à un catalogue explicatif sur le bien-fondé des actions peut s'avérer comme combinaison gagnante dans la lutte contre la vitesse excessive. Aussi convient-il d'exercer une pression continue sur la population routière par des contrôles des vitesses ciblés qui auront lieu sur l'ensemble du réseau national et à toute heure de la journée et de la nuit.

4.3. Encadrement et communication des contrôles routiers effectués par la Police Grand-Ducale

Si les contrôles sont certes effectués dans une optique répressive, ils offrent cependant aussi l'occasion pour véhiculer, accessoirement un message de prévention.

Le contrôle doit être motivé, expliqué et documenté. Des indications précises quant au lieu, aux aspects techniques et aux possibles effets négatifs de l'infraction, ainsi qu'à la philosophie de la sanction appliquée contribueront à mieux faire comprendre à l'usager de la route les raisons du contrôle et l'intérêt pour sa propre sécurité et celle des autres de respecter les limitations réglementaires de la vitesse.

La création d'une cellule « Communication/Presse » de la Police Grand-Ducale permet de relayer le message et de multiplier l'effort des opérations de contrôles en collaboration avec la presse écrite, parlée et télévisée.

5. Conclusions

La Commission de circulation de l'Etat se permet de proposer les points d'actions suivants pour mettre en place le système cohérent des limitations de la vitesse préconisé à la lumière de l'analyse qui précède.

- I** A priori le régime réglementaire des vitesses maximales autorisées par le Code de la Route est à maintenir sauf pour ce qui est
 - de la limitation valable sur autoroute qu'il est proposé de porter de 120 à 130 km/h;
 - des limitations applicables à la hauteur des chantiers qu'il faudra uniformiser suivant les critères repris dans un avis que la Commission se propose de finaliser prochainement.
- II** Les critères d'application des maxima réglementaires dérogatoires aux limitations générales de la vitesse tels que préconisés par la Commission de circulation de l'Etat sont formellement approuvés par le Gouvernement et transmis sous forme d'instruction aux gestionnaires de la voirie en vue de leur transposition.
- III** Les services régionaux des Ponts et Chaussées devront être invités en particulier
 - à revoir sans délai l'implantation des panneaux de localisation pour les rendre conformes aux critères de définition de l'agglomération;
 - à adapter avant la fin de l'année en cours la signalisation de la voirie de l'Etat non conforme aux directives préconisées pour rendre cohérentes les limitations de la vitesse.
- IV** Les Communes devront, avec l'aide du Syvicol, être invitées à la même discipline pour assurer la cohérence des limitations en place sur la voirie vicinale avec le système préconisé pour la voirie de l'Etat.
- V** Une formation ciblée des agents étatiques et communaux en charge de la gestion de la voirie devra être mise au point sur l'initiative de la Commission de circulation de l'Etat et organisée avec le concours des Ponts et Chaussées, de la Police grand-ducale et du Syvicol.
- VI** La Commission de circulation de l'Etat pourra être chargée d'effectuer des audits réguliers sur l'application conforme des principes régissant la mise en place des limitations de la vitesse.
- VII** Le Ministère des Transports et le Ministère des Travaux Publics prendront ensemble l'initiative de mettre au point le cadre légal, administratif et technique pour organiser des audits de sécurité sur les projets de construction et de réaménagement routiers à l'instar des modèles appliqués, notamment au Royaume-Uni et en France.
- VIII** Les contrôles de la vitesse effectués par la Police grand-ducale seront intensifiés tout en veillant aux conditions proposées pour améliorer l'efficacité et l'acceptation de la surveillance policière sur les routes.

- | |
|---|
| <p>IX Il appartiendra au Ministère de l'Intérieur et au Ministère des Communications de se concerter pour rendre possibles la surveillance du trafic au moyen de caméras ainsi que la prise d'images des auteurs d'infractions dans des conditions conformes à la future législation sur la protection de la sphère privée des particuliers.</p> <p>X En vue de pouvoir homologuer les instruments de dépistage des excès de vitesse la base légale requise sera constituée dans le cadre de la législation en projet sur le permis à points.</p> |
|---|

Luxembourg, le 28 septembre 2001
Pour la Commission de circulation de l'Etat

Paul Schmit
Président

Avis relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées
6. Avis d'approbation de l'Assemblée Plénière

Lors de son Assemblée Plénière du 21 décembre 2001, la Commission de circulation de l'État a approuvé l'avis relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées.

L'introduction du permis à points et du délit de grande vitesse requiert la mise en place d'un système cohérent de limitations de la vitesse. En effet, de nombreuses limitations de la vitesse ne correspondent pas à la configuration des lieux et au confort de roulement des chaussées où elles s'appliquent.

Or, il est un fait que des limitations cohérentes et adaptées aux circonstances influencent le comportement des automobilistes et contribuent ainsi à la compréhension de leur bien-fondé et à leur respect.

Afin de mettre en œuvre les critères établis par le présent avis, la Commission propose d'une part, de reconsidérer ensemble avec les instances communales et étatiques compétentes, les signalisations actuellement en place.

Comme la loi sur le permis à points et le délit de grande vitesse prévoit une modulation de la limitation de la vitesse sur les autoroutes de respectivement 130 km/h dans des conditions atmosphériques favorables et de 110 km/h dans le cas d'une dégradation desdites conditions, la Commission note l'intérêt de disposer d'une définition explicative des précipitations et en particulier de la pluie.

La Commission propose de lancer une campagne de sensibilisation visant à expliquer aux automobilistes le principe de la modulation de la limitation de la vitesse sur les autoroutes et les raisons de sécurité des limitations de la vitesse en général.

La Commission reconnaît que la phase de sensibilisation doit être suivie d'une phase répressive. Lors de cette phase la Police Grand-Ducale devra procéder à des contrôles intensifiés du respect des limitations, tout en partant du principe de la "tolérance 0".

Dans ce contexte, la Commission constate que les cinémomètres actuellement en service ne sont pas munis d'un dispositif permettant l'enregistrement des infractions et que l'adaptation des appareils s'avère très coûteuse. Aussi, la Commission retient-elle qu'il sera proposé au Gouvernement et à la Chambre des Députés que l'équipement actuellement en service pourra continuer à être utilisé, mais que les nouveaux radars devront être équipés en sorte à permettre l'enregistrement des constatations faites, tel que souhaitée par la Chambre des Députés.

Consciente de l'effet d'amélioration que la surveillance de la circulation par des caméras peut avoir sur la sécurité routière, la Commission rappelle son avis du 4 mai 1998 sur la sécurité de la circulation sur autoroute et plus particulièrement le chapitre 6.3. relatif à la prise d'images des auteurs d'infractions. La Commission reconnaît cependant que l'utilisation de caméras ne doit en aucun cas compromettre la protection de la vie privée d'autrui.

Luxembourg, le 21 janvier 2002
Pour la Commission de circulation de l'Etat

Roland KAYSER
Secrétaire adjoint

- I. avis du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application des dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération
- II. avis du 10 novembre 1993 au sujet des limitations de la vitesse valables en-dehors des agglomérations
- III. instruction de la direction des Ponts et Chaussées SV1 du 25 septembre 1996 sur les lignes de conduites concernant la mise en place des panneaux de localisation et la limitation de la vitesse de circulation à l'extérieur des agglomérations
- IV. avis du 3 mai 1999 concernant les critères d'apaisement du trafic applicables aux traversées d'agglomérations sur base de l'évaluation du projet d'apaisement de la N12 dans la traversée de Saeul

ANNEXE I

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Commission de Circulation
de l'État

Luxembourg, le
19-21, Boulevard Royal
L-2938 Luxembourg

135/ph/91

Avis

concernant les critères d'application des dérogations locales admises
à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération

1. considérations générales

1.1. une limitation modulée de la vitesse en agglomération

Les conclusions de la table ronde qui a eu lieu le 10 octobre 1991 en guise de clôture du débat national sur l'introduction de la limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération, prévoient qu'exceptionnellement les Communes peuvent appliquer une limite dérogatoire de la vitesse autorisée, fixée selon le cas à 30 km/h ou à 70 km/h.

L'initiative de pareille dérogation appartient donc aux Communes qui sont tenues de respecter pour ce faire les critères objectifs généraux à établir par la Commission de circulation de l'Etat. La Commission de circulation de l'Etat avisera par ailleurs chaque initiative communale sur base de ces critères.

Dans sa séance du 08 novembre 1991 le Conseil de Gouvernement s'est déclaré d'accord avec cette approche.

La Commission de circulation de l'Etat estime que son avis du 1er juillet 1986 concernant la limitation réglementaire de la vitesse à l'intérieur des agglomérations constitue une référence utile pour l'établissement des critères d'application de la limitation dérogatoire de 30 km/h. A ces fins la Commission renvoie explicitement aux chapitres 1 (la vitesse comme paramètre de la sécurité routière) et 2 (les avantages et les limites d'une réduction de la vitesse réglementaire) de cet avis qui sont reproduits en annexe au présent avis.

Par ailleurs, les critères sélectionnés par les autorités nationales de France et de Belgique pour autoriser des dérogations locales "vers le haut" ont servi de modèle pour déterminer les conditions à respecter en vue de l'introduction sur certains tronçons routiers d'une limitation de la vitesse à 70 km/h.

1.2. l'aspect légal de la question

Les dispositions réglementaires relatives aux limitations générales de la vitesse à l'intérieur des agglomérations sont reprises à l'article 139 du Code de la route. Il interdit en plus de conduire tant à l'intérieur qu'en dehors des localités à une vitesse dangereuse selon les circonstances, et, tout conducteur est obligé, en vertu de l'article 140, de conduire de sorte à rester constamment maître de son véhicule tout en tenant compte de l'état de la chaussée, de la visibilité et du chargement.

Dans les localités, la vitesse sera de manière générale limitée à 50 km/h.

La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit la possibilité d'y déroger par règlement grand-ducal ou communal et, sous certaines conditions, par décision du Ministre des Travaux Publics (cf. article 3 et 5 modifiées de la loi précitée). En pratique, c'est le pouvoir communal qui a jusqu'à présent plus particulièrement usé de cette faculté, bien que dans l'intérêt d'une application uniforme de la législation routière la Commission de circulation de l'Etat ait toujours été très réticente pour aviser favorablement pareilles dérogations. Elle a en effet estimé que la généralisation de la modulation réglementaire de la vitesse maximale selon la configuration des lieux augmente le nombre de signaux et rend leur compréhensibilité plus difficile; en plus, de par cette situation le conducteur s'habitue à s'orienter au moyen des signaux plutôt qu'à tenir compte de la configuration des lieux.

En présence de la réglementation sur la signalisation à validité zonale et sous réserve d'un concept de circulation intégré au niveau local qui doit obligatoirement englober le paramètre infrastructure, des limitations inférieures à 50 km/h peuvent être tolérées dans le respect des directives déterminées ci-après.

Une approche similaire doit être envisagée pour l'application à certains tronçons routiers d'une limite de vitesse portée à 70 km/h.

1.3. la nécessité d'hiérarchiser le réseau routier local

Les autorités communales doivent être conscientes des fonctions assumées par les différentes parties de la voirie situées à l'intérieur de leurs localités. A ces fins il importe de fonder les choix en matière de régulation du trafic (et notamment de limitation de la vitesse) et d'aménagement de la voirie sur une hiérarchisation des voies publiques de chaque localité en distinguant au moins entre les trois catégories de voies suivantes:

- voies de 1er ordre, telles les voies principales et notamment les routes nationales et les chemins repris, empruntés plus particulièrement par le trafic de transit;
- voies de 2e ordre, telle la voirie locale assurant la liaison entre quartiers ou avec les voies principales;
- voies de 3e ordre, telles les voies de desserte à l'intérieur des quartiers à vocation résidentielle et des zones industrielles.

2. les zones à 30 km/h

2.1. les critères d'encadrement

- a) La mise en oeuvre de la limitation dérogatoire de la vitesse à 30 km/h doit comporter pour les autorités communales l'obligation de n'appliquer cette limitation qu'à des ensembles contigus de rues et de places permettant de recourir à la signalisation à validité zonale pour matérialiser la réglementation de la vitesse. Cette approche évite la création d'îlots de sécurité isolés et une prolifération excessive de signaux routiers. Elle contribue en outre à une identification plus poussée des riverains avec les intérêts du quartier, notamment quant à la qualité de vie et à la sécurité routière, attitude qui renforce le respect des mesures d'apaisement du trafic à intervenir.

Dans les ensembles de voies et de places publiques aménagées en zone résidentielle ou en zone piétonne la limitation de vitesse de 20 km/h restera d'application, tout comme les autres dispositions réglementaires et exigences d'aménagement inhérentes à ces concepts (cf. art. 139, 3e alinéa sous e), art. 162ter et art. 162quater du Code de la Route; Ministerielles Rundschreiben über die Einrichtung von Wohnzonen du 1er décembre 1981).

- b) La limitation de la vitesse à 30 km/h ne s'appliquera que sur les voies de 3e ordre et -très exceptionnellement- les voies de 2e ordre, lorsque celles-ci s'intègrent dans un ensemble de voies de 3e ordre à un degré tel que leur exclusion serait ressentie comme rupture de l'optique de zone.
- c) Dans les zones à 30 km/h la fonction de séjour (habitat, déplacements à pieds, courses ménagères, rencontres) doit prévaloir. La circulation automobile n'y a qu'un intérêt principalement local.
- d) Même si un concept intégré de limitations de la vitesse en assure a priori un meilleur respect, les signaux ne suffisent pas à eux seuls pour faire accepter aux automobilistes une limitation de la vitesse à 30 km/h si la configuration de la chaussée permet des vitesses manifestement supérieures. Un réaménagement de la voirie par des interventions constructives doit donc aller de pair avec cette limitation de la vitesse en vue de dissuader des vitesses supérieures à ce plafond réglementaire.

2.2. les conditions concomitantes de régulation du trafic et d'aménagement routier

La Commission de circulation de l'Etat insiste sur la nécessité de situer l'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans le cadre d'un faisceau de mesures concomitantes aptes à contribuer au respect du nouveau plafond réglementaire, en dehors d'un renforcement excessif des moyens de répression pénale et de contrôle de police.

Les aménagements à envisager doivent notamment briser les longues lignes droites et prohiber une circulation trop aisée et rapide, mais ne peuvent ni constituer un danger pour les véhicules qui ne dépassent pas une vitesse de 30-40 km/h, ni gêner excessivement le passage des transports publics; ils doivent être bien visibles, tant de jour que de nuit.

De l'avis de la Commission, les mesures suivantes entrent en ligne de compte:

- a) application de la règle de la priorité à droite (sans signalisation verticale afférente) à toutes les intersections à l'intérieur de la zone;
- b) renonciation à l'ouverture de tronçons à sens unique à l'intérieur de la zone, à moins que la largeur du couloir subsistant pour le trafic en mouvement ne présente des rétrécissements à moins de 3 m sur chaque section de tout au plus 100 m;
- c) au niveau de la signalisation routière:
 - application de la signalisation à validité zonale,
 - suppression de la signalisation à effet directionnel à l'intérieur de la zone,
 - limitation des signaux d'avertissement de danger au strict nécessaire (p.ex. pour indiquer un obstacle qui serait imprévisible pour un conducteur circulant à plus de 30 km/h);
- d) suppression des signaux colorés lumineux à l'intérieur de la zone;
- e) révision du marquage horizontal en vue notamment de rétrécir le couloir de circulation de la chaussée (p.ex. disposition modifiée des emplacements de stationnement) et suppression du marquage médian;
- f) suppression des interdictions de stationnement sur la chaussée (notamment pour réduire le couloir de circulation) et, le cas échéant, des autorisations de stationnement sur le trottoir;
- g) renonciation aux passages pour piétons, sauf à l'entrée de la zone ainsi qu'aux endroits dangereux particulièrement fréquentés par les piétons (p.ex. aux abords d'une école, d'une église,.....);

- h) renonciation aux pistes cyclables, sauf éventuellement en vue de réduire la largeur du couloir de circulation;
- i) interventions constructives au niveau de l'infrastructure pour marquer de façon matérielle l'entrée de la "zone à 30 km/h" (p.ex. rétrécissements de la chaussée, surfaces surélevées ou trottoirs munis d'avant-corps, déplacements latéraux du couloir de circulation) et dans la mesure de possible, répétition de ces interventions à l'intérieur de la zone;
- j) rétrécissement à 5,50 m de la largeur maximale du couloir de circulation sur les chaussées ouvertes aux deux sens de la circulation.

De l'avis de la Commission l'introduction de la limite à 30 km/h doit comporter la réalisation d'une part substantielle des mesures ci-avant, paquet dont les mesures sous a), i) et j) doivent obligatoirement faire partie.

La Commission recommande par ailleurs aux Communes de prévoir parallèlement à l'ouverture de ces zones à 30 km/h un programme de sensibilisation des usagers et une intensification des contrôles de la vitesse par les forces de l'ordre.

3. les tronçons à 70 km/h

3.1. les critères d'encadrement

L'abaissement à 50 km/h de la vitesse maximale admise en agglomération, combinée à une modulation des limites réglementaires de la vitesse permet de prévoir des tronçons où une vitesse de 70 km/h peut être autorisée en fonction du niveau de sécurité et des aménagements routiers et urbains en place.

Deux types de voies sont concernés

- les grandes artères avec carrefours espacés et aménagés, peu ou pas d'accès riverains directs, stationnement aménagé;
- les entrées d'agglomération, là où une zone de transition existe entre le signal de localisation et le bâti dense.

Seules entrent donc en ligne de compte les voies de 1er ordre (cf. point 1.3 ci-avant) dont la fonction principale, celle de l'évacuation du trafic, prime sur celle du séjour. En plus, il doit s'agir d'artères à caractère péri-urbain ou de maillons d'axes interurbains caractérisés par un trafic à forte propension de transit.

3.2. les conditions concomitantes

L'application de "la limite de 70 km/h à ces types de voies ne doit être envisagée que si les conflits de circulation sont strictement limités et convenablement traités" (rapport Gerondeau pour une politique européenne de sécurité routière - février 1991).

L'aménagement du tronçon doit être conçu avec le but qu'un trafic se déplaçant à 70 km/h puisse s'y dérouler sans danger.

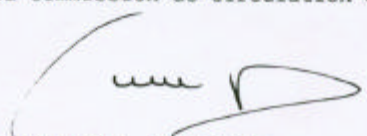
A ces fins les situations de conflits doivent être limitées au strict minimum:

- a) trottoirs et, le cas échéant, chemins pour piétons et pistes cyclables,
- b) passage protégé pour le trafic automobile au moyen de signaux de priorité (signal B,3 ou A,22a ou signaux colorés lumineux assurant le parcours en onde verte) dans les intersections,
- c) voies de desserte avec un nombre restreint de points d'échanges avec la chaussée principale,
- d) limitation du nombre des accès privés à deux par tronçon de 100 m pour chaque côté de la route;
- e) voie du milieu pour les véhicules devant effectuer des manoeuvres de tourne-à-gauche (obligatoirement pour bifurquer dans une rue latérale et dans la mesure du possible pour accéder à une propriété riveraine);
- f) bande de stationnement nettement délimitée pour les véhicules immobilisés.

Dans le but de préserver la qualité de vie des riverains la Commission estime que l'application de la limitation de 70 km/h ne doit être envisagée que sur des artères à caractère péri-urbain ou des maillons d'axes interurbains où la densité du bâti est très faible. Les propriétés riveraines doivent soit avoir une vocation industrielle ou commerciale, soit - s'il s'agit d'immeubles à caractère résidentiel - être situées à une distance d'au moins 10 m du bord de la chaussée.

Tout comme pour les zones à 30 km/h la Commission recommande aux Communes de prévoir parallèlement à l'introduction de la limitation de 70 km/h une intensification des contrôles de la vitesse par les forces de l'ordre, l'utilité de la sensibilisation des usagers paraissant moins évidente dans ce contexte.

Luxembourg, le 10 janvier 1992
Pour la Commission de circulation de l'Etat,



Paul SCHMIT, président

A n n e x e

Concerne: extrait de l'avis de la Commission de circulation de l'Etat du 1er juillet 1986, sur la limitation réglementaire de la vitesse à l'intérieur des agglomérations

"1. la vitesse comme paramètre de la sécurité routière

Il est un fait que la qualité du trafic routier est fonction de la vitesse et que la sécurité de la circulation en dépend étroitement.

Cette constatation est particulièrement vraie à l'intérieur des agglomérations où l'espace routier assume encore d'autres fonctions que celles qui sont spécifiques au seul trafic automobile. La vocation plurifonctionnelle de la route dans les ensembles de fonds bâtis n'est pas toujours perçue par l'automobiliste; c'est une des causes majeures des accidents mortels de la dernière décennie qui se sont produits pour 48% à l'intérieur des localités; il est par ailleurs établi que plus de 70% de l'ensemble des accidents ont lieu dans les agglomérations. Cette vérité que confirme les statistiques des autres pays européens, a fait dire à la Commission Höcherl (RFA) dans son rapport de septembre 1982 sur l'introduction de la limitation de la vitesse à 30 km/h:

"Trotz der heute gültigen Geschwindigkeitsregelung sind zu hohe nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten nach wie vor die häufigste Unfallursache. Vor allem die grosse Anzahl innerörtlicher Unfälle mit Kindern und älteren Menschen als Fussgänger erfordert geringere Fahrgeschwindigkeiten."

Les expériences-pilotes et les analyses scientifiques qui ont été réalisées en la matière dans un passé récent, arrivent toutes à la conclusion que la vitesse mal choisie, voire dangereuse selon les circonstances est en premier lieu responsable de la fréquence des accidents à l'intérieur des agglomérations, et une réduction des limites de la vitesse autorisée permet d'améliorer la sécurité à condition qu'elle intervienne dans le cadre d'un faisceau de mesures aptes à en renforcer le respect.

La vitesse n'est certes pas le seul phénomène à l'origine de l'insécurité de la route dans les espaces bâtis, car les situations conflictuelles y sont beaucoup plus fréquentes qu'en rase campagne. Le nombre plus élevé de piétons et de cyclistes, une plus grande hétérogénéité du trafic, de plus nombreux points d'intersections,.... sont autant d'exemples à citer dans ce contexte. Si les situations de conflits contribuent sans aucun doute à l'insécurité routière, les dangers qu'elles renferment s'aggravent avec l'augmentation de la vitesse.

Les remèdes classiques qui consistent principalement dans l'élimination des endroits dangereux dans les traversées des localités et dans la séparation très stricte des différentes catégories d'usagers, ont échoué. En effet, l'élimination des obstacles "naturels" permet des vitesses plus élevées; par ailleurs, la séparation du trafic par catégories d'usagers table sur des besoins d'espace élevés et tient nullement compte de la destination multifonctionnelle de la voie publique à l'intérieur des localités.

Dans des circonstances particulières l'aménagement de voies de contournement ou la redistribution de l'espace routier en vue d'en soustraire une partie à la circulation automobile permettent de résoudre le problème. Le recours systématique à ces types de solution entraîne toutefois un coût très élevé pour la collectivité. De plus, il existe maint exemple concret, où la destination de la route de contournement est détournée pour étendre l'urbanisation de la localité le long de cette nouvelle infrastructure routière. A ce sujet, la Commission estime que par analogie à ce qui existe pour la grande voirie, un statut légal devra être créé pour les voies de contournement, en vue notamment de faciliter la réalisation des projets et pour mieux imposer le respect de leur vocation.

Enfin, si la construction des chaussées larges et rectilignes assure un écoulement rapide et confortable à l'extérieur des agglomérations, les critères vitesse et capacité doivent perdre leur importance lors de la conception des traversées. Dans cet ordre d'idées, il importe surtout de marquer ostensiblement la transition par l'aménagement particulier de l'entrée des localités et notamment par une nette optique de rétrécissement de la chaussée pour mieux attirer l'attention de l'automobiliste sur le caractère multifonctionnel de la voie publique à laquelle il va accéder et pour l'inciter à réduire sa vitesse.

Dans ces conditions, les limites réglementaires de la vitesse à l'intérieur des agglomérations méritent un réexamen approfondi, à l'égal de ce qui s'est fait dans d'autres pays, tels les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne ou la Suisse.

Il n'est pas possible de dégager des exemples étrangers une solution préconçue qui serait applicable sans retouche au Luxembourg, alors que la tradition légale de ces pays, leur configuration géographique et leur degré d'urbanisation de même que les habitudes particulières de leurs automobilistes ont fait choisir des solutions adaptées aux besoins nationaux.

Malgré la disparité des solutions retenues, les régimes étrangers présentent certaines convergences, notamment au niveau des études préalables et des motifs à la base du nouveau régime des vitesses autorisées. L'étude des dossiers étrangers amène cependant la Commission de circulation de l'Etat à mettre en garde les autorités publiques contre l'illusion de solutions réglementaires parfaites. Elle estime en effet que l'efficacité des mesures retenues devra être éprouvée par une mise en application suffisamment longue pour pouvoir conclure valablement.

2. Les avantages et les limites d'une réduction de la vitesse réglementaire

La réduction de la vitesse dans les rues à vocation résidentielle comporte beaucoup d'avantages tant du point de vue sécurité routière qu'à d'autres égards, sans que la mise en pratique n'en paraisse pourtant exempte de certaines difficultés.

Sur le plan de la protection de l'environnement et de la consommation d'énergie, l'effet d'une réduction des vitesses maximales autorisées promet d'être positif. En effet, les émissions sonores et polluantes s'en trouveront diminuées et la consommation de carburant baissera.

Sur le plan social, l'usage multifonctionnel de la voie publique en sortira réconforté sans besoin de créer des infrastructures distinctes pour les différentes catégories d'usagers du domaine public.

Sur le plan de la sécurité, des vitesses moins élevées assurent une meilleure perception des dangers qui prennent leur origine généralement aux abords de la chaussée. En effet, le champ de visibilité du conducteur est fonction de la vitesse, un champ étroit et étiré correspondant aux vitesses élevées et un champ élargi et court correspondant aux vitesses réduites. Des vitesses moins élevées réduisent par ailleurs la distance d'arrêt et atténuent la force du choc de collision. Elles assurent une consistance plus homogène du trafic et elles incitent à la conduite défensive.



ANNEXE III

Instruction directoriale SV1

Lignes de conduite concernant la mise en place des panneaux de localisation et la limitation de la vitesse de circulation à l'extérieur des agglomérations
--

L'objet de la présente instruction est de préciser les limites des compétences territoriales respectives en matière de signalisation de notre administration et des communes et de fournir des lignes de conduite pour la limitation de la vitesse de circulation à l'extérieur des agglomérations.

I Mise en place des panneaux de localisation.

L'administration des Ponts et Chaussées est uniquement compétente pour la mise en place et la conservation des signaux et panneaux de signalisation sur les parties des routes de l'Etat à l'extérieur des agglomérations, alors qu'à l'intérieur des localités cette compétence revient aux autorités communales. Les limites de compétences sont donc définies par les entrées et sorties d'agglomération, matérialisées sur le terrain par les panneaux de localisation.

Conformément aux stipulations de l'article 111 du Code de la Route, il appartient à l'administration des Ponts et Chaussées de poser et de conserver les signaux de localisation sur la voirie de l'Etat. Il y a deux sortes de panneaux de localisation destinés à indiquer l'une le début et la fin des **localités**, l'autre le début et la fin les **lieux-dits**.

a. Les localités.

Une agglomération est un espace de fonds bâtis qui comprend au moins dix maisons d'habitation qui ont un accès individuel à la voirie publique. Les limites de la localité sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons bâties distantes l'une de l'autre de moins de 100 mètres et disposant chacune d'un accès individuel à la voirie de l'Etat.

A l'entrée d'une agglomération le panneau de localisation est à placer à moins de 100 mètres du premier immeuble bâti faisant partie de la localité. Le panneau de localisation d'une localité se présente comme illustré sur la *planche 1 de l'ANNEXE I*. Sur la face frontale il comporte le signal de limitation de vitesse, une plaquette avec le numéro de la route sur laquelle il se trouve et un panneau indiquant en écriture noire sur fond jaune en français, et facultativement en luxembourgeois, le nom de la localité à laquelle on accède. Sur la face arrière se trouve le signal de fin de limitation de vitesse, la plaquette avec le numéro de la route et, barré en rouge, le nom de la localité qu'on vient de quitter et facultativement le nom de la prochaine localité qu'on atteint en poursuivant son chemin sur cette même route. Si la route prend fin avant qu'une autre localité ne soit atteinte, il faut renoncer à cette dernière inscription. On évitera notamment d'y inscrire le numéro de la route qu'on rejoint par le carrefour où se termine la voie sur laquelle on circule.

Lorsque deux localités se suivent sans interruption des zones urbanisées, le signal de localisation peut être simplifié en renonçant sur le panneau placé du côté gauche de la chaussée au signal de fin de limitation de vitesse et sur le panneau placé du côté droit de la chaussée au signal de limitation de vitesse, deux signaux qui s'annulent mutuellement, et en laissant de côté sur le panneau gauche le nom de la localité suivante vu qu'il fait double emploi avec le nom de la localité qui se trouve sur le panneau droit. Le panneau de localisation simplifié est représenté à la *planche 2 de l'ANNEXE I*.

Force est de constater que cette réglementation pourtant précise n'est pas toujours respectée, et qu'en particulier les signaux de localisation sont très souvent trop éloignés des entrées de localité. Ces négligences incitent au non-respect des signaux et des réglementations qui s'y rattachent, dont surtout la limitation de la vitesse de 50 km/h en agglomération. Il importe donc de rapprocher les panneaux de localisation le plus près que possible des fonds bâtis et de limiter ainsi au plus strict nécessaire la longueur des traversées des localités.

Pour faciliter la compréhension, voici quelques **règles d'application**

- ? L'usage répandu de placer les signaux de localisation sur la limite du périmètre d'agglomération est en contradiction avec le texte du Code de la Route qui dit de façon très claire que le panneau doit se trouver à moins de 100 mètres du premier **immeuble bâti**.

En cas d'extension de l'agglomération le long de la route de l'Etat par des constructions disposant d'un accès individuel à cette route, le panneau de localisation doit être déplacé en conséquence.

- ? Si les conditions de visibilité sur le panneau sont bonnes, celui-ci doit être placé le plus près possible de la première maison.

Seulement en cas de mauvaises conditions de visibilité, p.ex. lorsque la première maison est cachée par un point haut ou se trouve derrière un virage aigu, le panneau est à mettre devant ces obstacles.

- ? Les portails marquant l'entrée des agglomérations ou tout autre système de ralentisseur destiné à freiner la vitesse de circulation doivent être aménagés de façon à se trouver devant le panneau de localisation.

Les seuils de détection de la vitesse connectés aux panneaux digitaux mis en place pour rappeler la limitation de la vitesse doivent être installés derrière le panneau de localisation.

b. Les lieux-dits.

Un lieu-dit peut être :

1. une agglomération avec moins de dix maisons d'habitation disposant chacune d'un accès individuel à la voirie publique; par voie publique il faut entendre tant les chemins ératiques que communaux servant à la desserte des maisons;
2. une ferme, un café ou une autre construction isolée;
3. un carrefour.

Il n'existe pas de limitation de vitesse générale pour les lieux-dits.

La Commission de Circulation de l'Etat recommande dans son avis du 10 novembre 1993 concernant les limitations de la vitesse en-dehors des agglomérations de limiter aux lieux-dits, sur les routes disposant de plusieurs maisons d'habitation avec accès individuels à la voirie de l'Etat dont question, la vitesse à 70 km/h. Toute autre limitation de vitesse aux lieux-dits doit obligatoirement être soumise à l'appréciation de la Commission de Circulation de l'Etat.

Comme au sens du Code de la Route les lieux-dits ne font pas parties des localités, toutes les limitations de vitesse ainsi que la mise en place de tout autre panneau de signalisation doivent faire l'objet d'un règlement grand-ducal à présenter par le département des Travaux Publics, chaque fois qu'elles concernent la voirie de l'Etat (route nationale ou chemin repris).

Le panneau de localisation d'un lieu-dit se présente comme indiqué à la *planche 3 de l'ANNEXE I*.

Deux versions différentes sont actuellement en utilisation :

- ? Les panneaux avec écriture blanche sur fond bleu correspondant aux prescriptions du Code de la Route (signal F,14).
- ? Les panneaux qui, à l'instar de la signalisation directionnelle des lieux-dits et dans le but d'éviter toute confusion avec la signalisation des autoroutes, se présentent avec une écriture noire sur fond blanc.

Cette dernière présentation est contraire au texte de la Convention Internationale de Vienne, de sorte que pour le moment elle ne peut pas être reprise dans le Code de la Route.

Les inscriptions sur le signal de localisation des lieux-dits se font dans une seule langue, qui peut être le Français, l'Allemand ou le Luxembourgeois suivant l'appellation communément utilisée du lieu-dit. Voici quelques exemples :

en français :	Rippweiler barrière, Poteau de Doncols, Quatre-Vents
en allemand :	Vogelsmühle, Schiltzberg
en luxembourgeois :	Pommerlach, Biirgerkräiz, Stafelter

Avec l'extension des zones habitées un lieu-dit peut se transformer en agglomération tout comme en cas d'abandon de maisons une agglomération peut redevenir un lieu-dit.

D'une manière générale il y a lieu de garantir par tout temps une libre vue sur les panneaux de localisation.

Dans la mesure du possible les panneaux sont dès lors à placer sur un fond stabilisé au pavé ou gravier, de manière à éviter qu'ils soient masqués par des herbes ou des plantations. Suivant les stipulations de l'article 108 du Code de la Route, l'écart latéral entre le bord de la chaussée et le cadre du panneau doit être au minimum de 50 cm. (*planche 4 de l'ANNEXE I*)

II Limitation de la vitesse de circulation à l'approche des localités.

Comme illustré sur la *planche 1 de l'ANNEXE II*, la limite de la localité est définie par le premier bloc de trois maisons distantes l'une de l'autre de moins de 100 mètres.

Si à l'extérieur de cette limite fixée par l'article 2 du Code de la Route se trouvent des maisons d'habitation avec accès individuels ou collectifs ou des établissements à utilisation industrielle, la vitesse peut être limitée à 70 km/h dans cette zone de transition qui se situe entre l'extérieur et l'intérieur de l'agglomération à laquelle elle se rattache.

L'ANNEXE II montre quelques exemples qui sous cette forme sont également acceptés par la Commission de Circulation de l'Etat (voir avis du 10 novembre 1993).

Planche 1 Limitation de la vitesse à 70 km/h conseillée sur l'intégralité du tronçon de la voirie étatique comportant des accès individuels au-delà de la délimitation réglementaire de l'agglomération.

Planche 2 Limitation de la vitesse à 70 km/h conseillée sur la section de route bordée par des lotissements avec accès collectifs à la voirie de l'Etat.

Planche 3 Limitation de la vitesse à 70 km/h conseillée sur la section de route bordée d'établissements industriels avec accès individuels ou collectifs.

Planche 4 Cette planche fait état d'une situation exceptionnelle, à savoir celle d'une route passant à côté d'une agglomération, mais le long de laquelle il y a un nombre restreint de maisons (moins de 10) disposant d'accès individuels à la voirie. En application du Code de la Route on se trouve à l'extérieur de l'agglomération ; la Commission de Circulation de l'Etat recommande d'y limiter la vitesse à 70 km/h.

En cas de difficulté de repérage il est envisageable de mettre en place des panneaux de localisation avec des signaux limitant la vitesse à 70 km/h. Cette solution a été choisie sur la N12 en bordure de la localité de Bour (exemple représenté à la page 48 de la plaquette « Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts » éditée par le ministère des Transports).

La différence entre les deux solutions est la suivante :

Solution Code de la Route :

La limitation de la vitesse à 70 km/h est une restriction par rapport à la limitation générale de 90 km/h. Le tronçon de route est dans la compétence étatique.

Solution avec signaux de localisation :

La vitesse de 70 km/h est une exception à la règle générale de 50 km/h valable à l'intérieur des agglomérations. Le tronçon de route se trouvant entre les panneaux passe dans la compétence communale

III Limitation de la vitesse de circulation en rase campagne.

Les derniers temps notre administration est de plus en plus fréquemment saisie par des demandes de limitation de vitesse sollicitant pour des tronçons de routes nationales et de chemins repris une dérogation par rapport à la limite générale de 90 km/h valable à l'extérieur des agglomérations.

D'emblée il y a lieu de rappeler qu'une limitation de la vitesse de circulation, comme d'ailleurs toute autre interdiction ou obligation qui n'est

pas justifiée et dont le bien-fondé n'est pas compris par les usagers de la route, ne constitue pas un gain de sécurité. Bien au contraire l'attitude de vouloir enlever toute responsabilité aux automobilistes par la limitation systématique de la vitesse de circulation chaque fois que le conducteur doit adapter sa conduite aux circonstances de la route et à la configuration des lieux incarne une source potentielle d'insécurité. En effet, toute faille dans le système risque de conduire à l'accident tout comme tout excès injustifié dépouille la prescription de son effet.

Au lieu de céder trop vite à la pression des autorités locales ou des associations de défense d'intérêts locaux tendant à résoudre tous les problèmes de circulation par des limitations de vitesse et voulant éduquer collectivement les usagers de la route par des restrictions souvent excessives, il y a lieu de responsabiliser les chauffeurs en les informant par des panneaux adéquats de la nature du problème. Au lieu de limiter la vitesse de circulation dans un virage dangereux, il vaut mieux avertir les automobilistes de la présence de ce virage, p.ex. par la mise en place du signal A,1a complété au besoin par un panneau additionnel avec l'inscription « virage dangereux ».

Aux cas où une limitation de la vitesse est justifiée, il faut rechercher une association compréhensible des signaux d'avertissement des dangers et de limitation de vitesse, afin que l'automobiliste saisisse d'un seul coup la raison de cette restriction.

Des exemples de combinaisons de signaux conseillées sont donnés aux *planches 1 et 2 de l'ANNEXE III*.

La section de la route sur laquelle s'applique la restriction de la vitesse de circulation doit être limitée au strict nécessaire. La vitesse de circulation maximale autorisée ne doit pas nécessairement être la même dans les deux sens de circulation.

Ainsi il se peut que les caractéristiques de la route exigent une limitation de la vitesse à l'approche d'une agglomération alors qu'à la sortie, c'est-à-dire pour le trafic roulant en sens inverse, cette restriction ne soit pas nécessaire (voir *planche 3 de l'ANNEXE III*).

De même tout signal de limitation de vitesse est à placer à une distance appropriée devant la source du danger, tandis que le signal de fin de limitation de vitesse peut être implanté directement derrière la source du danger. Dans ce cas particulier, illustré sur la *planche 4 de l'ANNEXE III*, pour un carrefour dangereux, il faut placer le signal de fin de limitation de vitesse sur un propre support au lieu de le fixer au revers du signal limitant la vitesse dans le sens opposé de la circulation.

D'autres recommandations concernant les panneaux de localisation et les limitations de la vitesse de circulation tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations sont données dans les avis annexés de la Commission de Circulation de l'Etat.

Le directeur des Ponts et Chaussées,
[s. Nico MARMANN]

- Annexes:**
- I Les panneaux de localisation pour localités et lieux-dits.
 - II Limitation de la vitesse de circulation à l'approche des localités.
 - III Combinaison conseillée des signaux d'avertissement avec les signaux de limitation de vitesse.
 - IV Avis de la Commission de Circulation de l'Etat du 10 novembre 1993 au sujet des limitations de la vitesse valables en-dehors des agglomérations.
 - V Avis de la Commission de Circulation de l'Etat du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application des dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération.

N.B. Les graphiques des annexes I, II et III sont disponibles sur fichiers informatiques pour le logiciel COREL-DRAW. Sur demande la distribution est assurée par la DIG.

Toutefois, il ne faut pas méconnaître qu'une réduction de la vitesse comporte aussi des limites.

Le trafic automobile, tout comme les autres modes de transport joue un rôle essentiel pour la bonne marche de l'économie; il ne saura pourtant y suffire qu'à condition de se dérouler avec la constance et la fluidité qu'exige cet objectif.

En plus, il n'est guère possible de faire observer les limitations de la vitesse au-delà de leur acceptation volontaire par les automobilistes à moins d'être assuré de contrôles fréquents et réguliers. Il est difficile d'amener les conducteurs à réduire leur vitesse sur une chaussée conçue et aménagée en priorité pour un trafic automobile fluide et confortable. En effet, la vitesse est fonction de la conception et de l'aménagement de la voie publique; elle est également une question de mentalité des automobilistes plutôt qu'une question de signaux et de contrôles. Aussi conviendra-t-il de renoncer aux mesures ponctuelles limitées à tel tronçon routier au profit d'un concept intégré au niveau local. Ce concept sera conforme à des directives valables sur le plan national et prévoira des mesures d'accompagnement tant au niveau de la signalisation routière qu'au niveau de l'aménagement de l'infrastructure."

ANNEXE II

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Commission de Circulation
de l'État

P.RC/93/483

Luxembourg, le
19-21, Boulevard Royal
L-2938 Luxembourg

Avis au sujet des limitations de la vitesse valables en-dehors des agglomérations

Dans le contexte de l'abaissement à partir du 1er juillet 1992 de la limite réglementaire de la vitesse en agglomération de 60 à 50 km/h, le Gouvernement avait exprimé, par la voix de Monsieur le Ministre des Transports et des Travaux Publics, le souhait de revoir également les limites de la vitesse appliquées en-dehors des localités avec le double objectif d'analyser l'opportunité de ces limitations et de procéder dans la mesure du possible à une meilleure harmonisation des limitations à retenir.

Sur base de cette décision, l'Administration des Ponts et Chaussées a dressé un relevé exhaustif des dérogations à la limite générale de 90 km/h pratiquées en-dehors des agglomérations. En vue de l'analyse du problème il paraît indiqué de distinguer selon que la limitation s'applique à un tronçon de transition à l'entrée d'une localité ou à une section de route en rase campagne, les autoroutes étant exclues du cadre du présent avis.

Avant de passer à l'examen des deux volets de l'analyse il importe de rappeler les principes réglementaires de la délimitation des agglomérations et des compétences pour placer les signaux de localisation qui définissent le contour des localités; en effet, le champ d'application du présent avis est conditionné par cette définition. Par ailleurs, il semble indiqué de voir comment les conclusions du présent avis sont applicables au cas particulier des chantiers routiers.

1. la définition de l'agglomération

L'article 2 du Code de la route stipule qu'une agglomération est un espace qui comprend au moins dix maisons d'habitation et dont les limites sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons, distantes l'une de l'autre de moins de 100 m et dont au moins dix maisons ont un accès sur la voie publique où sera placé le signal de localisation. Les entrées et les sorties d'une agglomération sont spécialement désignées comme telles par des signaux de localisation placés, dans la mesure où la configuration des lieux le permet, à moins de 100 m du premier et du dernier immeuble bâti faisant partie de l'agglomération. Cette règle vaut également pour les panneaux d'indication des lieux-dits, lorsque ceux-ci répondent aux critères de définition de l'agglomération.

L'article 111 du Code de la route dit que sur la voirie de l'Etat (routes nationales et chemins repris) les signaux de localisation sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

Cette réglementation claire et précise n'est pas toujours respectée et les panneaux de localisation se trouvent souvent à plusieurs centaines de mètres de l'entrée des localités. Le but de sensibiliser les automobilistes à respecter la limitation de vitesse de 50 km/h en agglomération valable, sauf indication contraire, à partir du signal de localisation, tout comme le souci de respecter les exigences formelles du code de la route qui fixe clairement l'endroit de la pose du panneau à moins de 100 m du premier immeuble bâti de l'agglomération commandent de rapprocher ces panneaux le plus près possible de fonds bâtis, à moins que la configuration des lieux ne s'oppose à cette règle pour des raisons de sécurité, comme p.ex. pour une entrée en agglomération située derrière un virage étroit ou derrière un point haut avec visibilité réduite.

En cas d'extension de l'agglomération le long d'une route, le panneau de localisation devra être déplacé en conséquence.

D'une manière générale, il y a lieu de garantir par tout temps une libre vue sur le panneau de localisation.

Dans la mesure du possible les panneaux sont dès lors à placer sur un fond stabilisé au pavé ou au gravier, de manière à éviter d'être masqués par des herbes ou des plantations. Suivant les stipulations de l'article 108 du Code de la route l'écart entre le bord de la route et le cadre du panneau doit être au minimum de 50 cm.

2. les dérogations à la limite générale de la vitesse de 90 km/h en rase campagne

Une première question que soulève ce volet du dossier tient à la fréquence du recours à la modulation de la vitesse en fonction de la configuration de la route (virages, sommets, rétrécissements, intersections,...).

La Commission de circulation de l'Etat est d'avis que la réglementation routière ne doit pas conduire à une situation de fait où toute responsabilité est enlevée à l'automobiliste, lorsqu'il s'agit d'adapter sa conduite aux circonstances et à la configuration des lieux. Toute faille dans le système d'un recours outré aux limitations réglementaires risque en effet de conduire à l'accident, tout comme tout excès injustifié dépouille la prescription de son effet.

La Commission penche vers un emploi plus systématique des signaux d'avertissement pour informer l'automobiliste de l'approche d'une situation dangereuse. Plutôt que de fixer des orientations en cette matière elle propose de laisser au gestionnaire de la route le soin de juger de l'usage et de l'emplacement de ces signaux.

Par ailleurs, des limites de vitesse mieux harmonisées améliorent la compréhension et le respect des injonctions qu'elles comportent pour l'automobiliste. Ceci amène la Commission à proposer de ne retenir que deux niveaux dérogatoires à la limitation générale de respectivement 90 km/h pour les voitures et de 75 km/h pour les poids lourds, soit 110 km/h et 70 km/h, tout en sachant que les 110 km/h ne seront d'application que pour les seules voitures et autres véhicules de moins de 3,5t.

- quant à la dérogation de 110 km/h

Une augmentation du plafond de la vitesse admise à 110 km/h n'entre pas en ligne de compte sur les routes à deux voies.

Notant par ailleurs l'intention de l'Administration des Ponts et Chaussées de réaménager en chaussées à 2 voies toutes les routes à 3 voies, à l'exception, pour le moment, des routes

E421 Diekirch-Wemperhardt et

E29 Luxembourg-Echternach,

elle estime que la limitation de la vitesse peut être portée à 110 km/h sur certains tronçons des 2 routes en question.

Il convient toutefois pour ce faire de respecter les conditions suivantes:

- la limitation de 110 km/h n'est pas applicable aux poids lourds et aux autobus et autocars dont la vitesse reste limitée à 75 km/h;
- elle exige le marquage à l'italienne des tronçons auxquels elle s'applique;
- elle ne s'applique que dans le sens comportant deux voies ouvertes à la circulation.

La limitation est indiquée par le signal C,14 portant le chiffre 110, complété par un panneau additionnel du modèle 5 adopté. L'endroit où prend fin cette limitation est indiquée par le signal C,14 (avec le chiffre 90) complété de nouveau par un panneau additionnel du modèle 5 adapté, plutôt que par le signal C,17a ou C,17b.

- quant à la dérogation de 70 km/h

Une limite dérogatoire à 70 km/h est justifiée sur les autres routes en rase campagne dans les conditions suivantes:

- intersections avec une route nationale ou un chemin repris comportant un trafic latéral important ou présentant une visibilité réduite;
 - lieux-dits comportant plusieurs maisons riveraines, sans répondre aux critères d'assimilation aux agglomérations;
 - endroits comportant des traversées fréquentes de piétons, de cyclistes, de véhicules agricoles ou de bétail;
 - tronçons dangereux dont le risque d'accident excessivement élevé a été dûment constaté dans un avis circonstancié de la Commission de circulation de l'Etat (cf. R.N.16 entre Aspelt et Altwies en cas de pluie, tronçons sinueux du CR101/102 entre Kopstal et Mersch).
- N.B. le même avis spécifique pourra exceptionnellement sur des tronçons limités conclure à une limitation de la vitesse de 50 km/h.

3 les dérogations à la limite générale de la vitesse de 90 km/h à l'approche des agglomérations

L'hypothèse sous examen concerne les tronçons de transition de la voirie de l'Etat (routes nationales et chemins repris) entre rase campagne et fonds bâtis situés avant le signal de localisation et implique la compétence de l'Etat tant pour la gestion de l'infrastructure que pour la réglementation de la circulation. Par contre, les tronçons situés derrière le signal de localisation se trouvent à l'intérieur de l'agglomération et engagent par conséquent la compétence communale; pour ce qui est de ce 2e aspect qui n'est pas traité dans le cadre du présent avis la Commission renvoie à son avis du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application des dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération (cf. paragraphe 3 les tronçons à 70 km/h).

D'emblée, il faut souligner que la question constitue avant tout un problème d'urbanisation ayant trait aux conditions d'application de la législation sur l'aménagement général des villes et communes et aux autorisations d'accès privés à la voirie de l'Etat en-dehors des localités (cf. loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'Etat).

Il n'appartient pas à la Commission d'apprécier les arguments qui, dans le cadre de l'aménagement urbain et de la mise en place des infrastructures collectives plaident à une délimitation rigoureuse de l'urbanisation au périmètre légalement tracé. Elle estime toutefois que tant l'augmentation inutile des frais d'entretien d'une voirie régulièrement mise à partie par la mise en souterrain des raccordements, que les problèmes de fluidité et de sécurité du trafic engendrés par ces chantiers justifient à eux seuls une observation sans faille des principes légaux précités. En outre l'expérience montre que l'automobiliste a beaucoup de mal à observer la limite de vitesse de 50 km/h dans des traversées interminables qui s'allongent sous l'effet de l'extension excessive du périmètre le long de la voirie de l'Etat et conduisent souvent à des excès de vitesse et des comportements intempestifs sur les rares tronçons subsistant entre deux agglomérations dus au besoin psychologique de se défaire de la frustration accumulée sous l'effet des contraintes réglementaires imposant des vitesses plus basses que ne les permettrait le gabarit de la chaussée.

Partant du principe que l'intérêt public doit primer l'intérêt privé, il faut empêcher que la voirie étatique soit détournée pour étendre l'urbanisation (y compris les zones industrielles) au-delà du périmètre et trouée d'accès privés au détriment de la fluidité et de la sécurité du trafic qui l'emprunte.

L'opportunité de limitations de vitesse particulières dès avant l'accès à la localité proprement dite est donc bien davantage un problème d'aménagement urbain et routier qu'une question de réglementation de la circulation.

La Commission de circulation de l'Etat préconise dès lors que toute extension du périmètre d'une localité le long de la voirie de l'Etat, que ce soit à des fins résidentielles, commerciales, artisanales, industrielles ou de loisirs, comporte obligatoirement en parallèle à la chaussée principale des voies de desserte à emprunter par le trafic local (=Ziel- und Quellverkehr). L'échange du trafic entre ces voies de desserte et la chaussée principale devra se faire par le biais d'un nombre très limité (un ou deux) de points d'intersection à aménager et à protéger en fonction de la fréquence du trafic, de la visibilité et des autres circonstances locales.

Tout en préconisant de faire de ce concept d'aménagement routier la règle lors de futures extensions des périmètres, la Commission estime que la vitesse pourra être limitée à 70 km/h dès avant les points d'intersection mentionnés.

Au cas où pareilles voies de desserte s'avéreraient impossibles en raison de l'occupation existante des sols, la Commission conseille l'application de la limite de 70 km/h sur l'intégralité du tronçon de voie étatique comportant des accès individuels au-delà des limites légales du périmètre.

Dans ces cas particuliers caractérisés notamment par un passage fréquent de piétons ou une visibilité réduite une limitation de la vitesse à 50 km/h pourra exceptionnellement être envisagée sur base d'un examen spécifique de la situation que la Commission entend se réserver.

4. les limitations de la vitesse à la hauteur des chantiers routiers en rase campagne

Dans le cadre des travaux préparatoires à l'abaissement de la limitation de vitesse en agglomération de 60 à 50 km/h, le principe d'une harmonisation générale des niveaux réglementaires de la vitesse a été retenu, et le niveau pour limiter la vitesse à la hauteur des chantiers a été fixé à 50 km/h, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités.

La limitation de la vitesse à 60 km/h a pourtant été maintenue pour les chantiers mobiles sur autoroute (cf. art. 102bis du Code de la Route).

La Commission estime que la confirmation de ces principes s'impose:

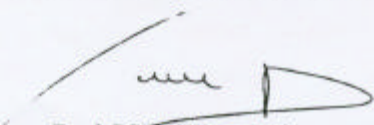
- 60 km/h pour les chantiers autoroutiers, à moins que les travaux n'autorisent une vitesse supérieure à la hauteur de chantiers autres que les chantiers mobiles (où le plafond de 60 km/h est arrêté de façon réglementaire);
- 50 km/h pour tous les autres chantiers routiers.

5. transposition réglementaire des principes ci-avant

Il est évident qu'à l'exception des panneaux de localisation qui sont posés en fonction des critères de l'article 2 sous 1° du Code de la Route ainsi que des signaux installés à la hauteur des chantiers mobiles en application des modalités réglementaires de l'article 102bis du Code de la Route, les signaux ci-avant requièrent préalablement à leur mise en place l'édition d'un règlement grand-ducal énonçant la règle juridique dont les signaux en cause ne sont que la représentation matérielle.

Luxembourg, le 10 novembre 1993

Pour la Commission de Circulation de l'Etat,



Paul SCHMIT, président

SIGNAL DE LOCALISATION

C 14



signal de limitation de vitesse

en règle générale : 50 km/h

exceptionnellement : 70 km/h

E 21 d



numéro de la route

159 chemin repris

31 route nationale

E 44 route européenne

E 9 a



désignation de la localité

en haut : en langue française

en bas : en langue luxembourgeoise
(facultatif)

placé à droite de la chaussée
dans le sens de la circulation

C 17 b



fin de limitation de vitesse

numéro de la route

159 chemin repris

31 route nationale

E 44 route européenne

E 21 d



E 9 c



en haut : nom de la localité suivante
(facultatif)

en bas : **fin de la localité**

placé à gauche de la chaussée
dans le sens de la circulation

Instruction directoriale
SV 1

ANNEXE I
planche 1

SIGNAL DE LOCALISATION (cas spécial)

Lorsque pour deux localités qui se suivent, les zones urbanisées se touchent, et que les panneaux de début de localité et de fin de localité se trouvent au même PK des deux côtés de la chaussée, on peut renoncer à la mise en place des signaux suivants :

côté droit : C14 limitation de la vitesse à 50 km/h

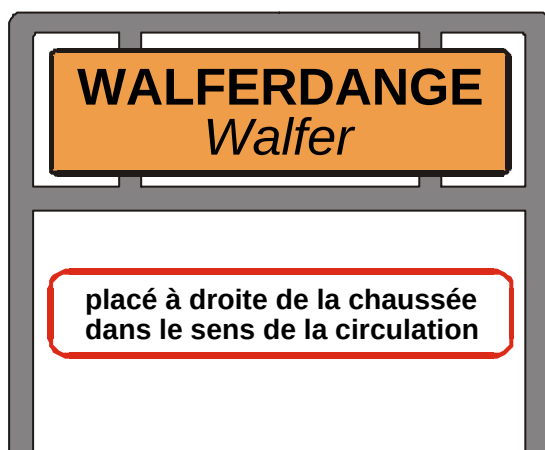
E 21 d numéro de la route

côté gauche : C 17 b fin de la limitation de vitesse

E 21 d numéro de la route

E 9 c nom de la localité suivante

E 9 a

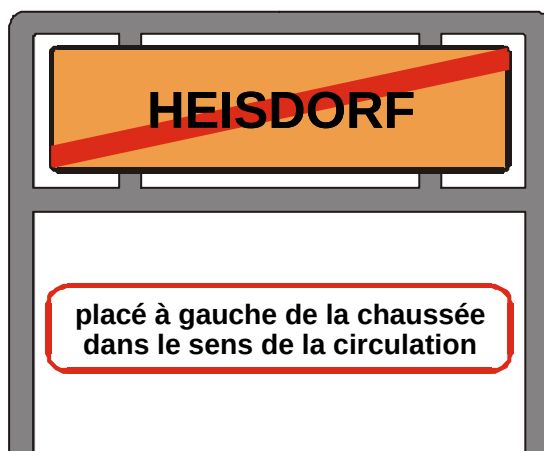


désignation de la localité

en haut : en langue française

en bas : en langue luxembourgeoise
(facultatif)

E 9 c



fin de la localité

Instruction directoriale
SV 1

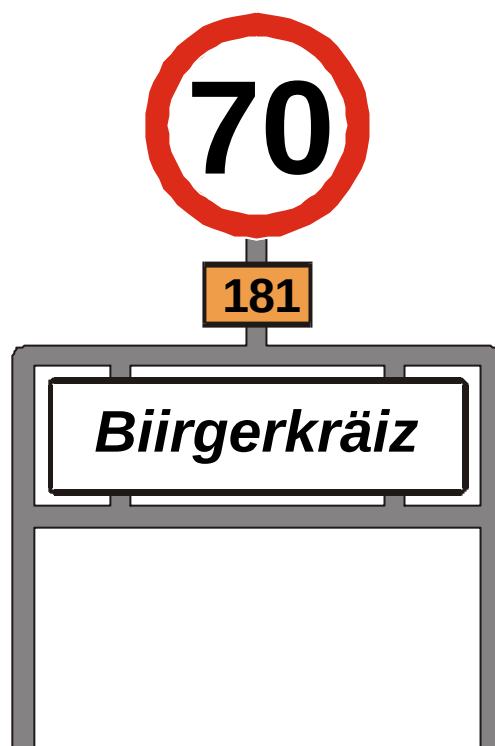
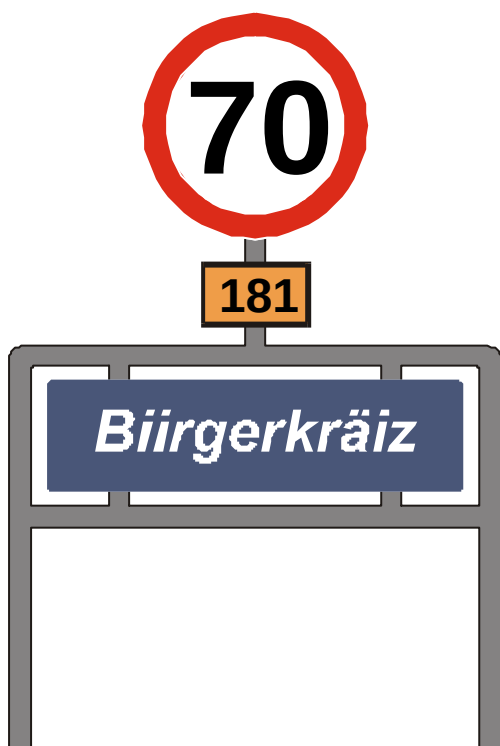
ANNEXE I
planche 2

SIGNAL DE LOCALISATION des lieux-dits

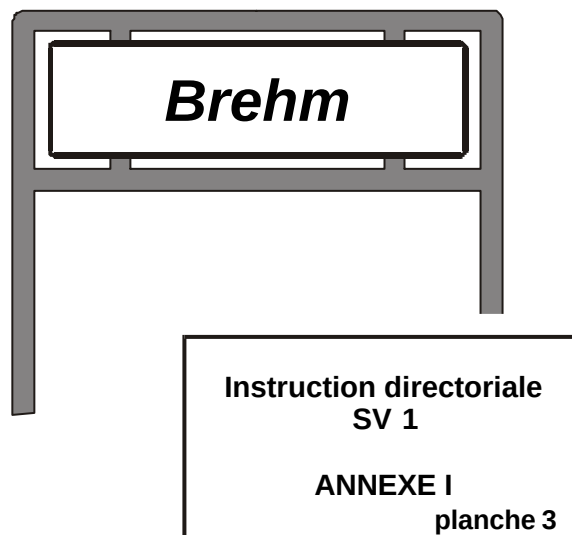
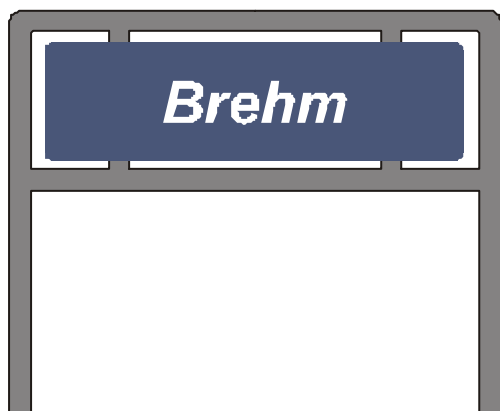
Code de la Route

Présentation D S R L

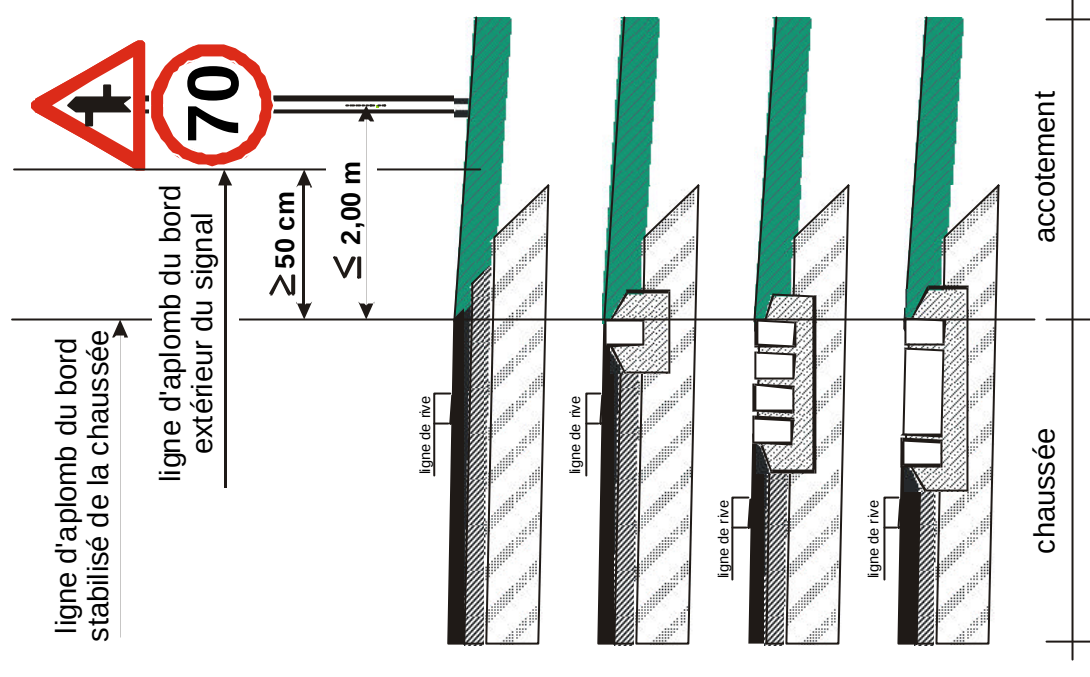
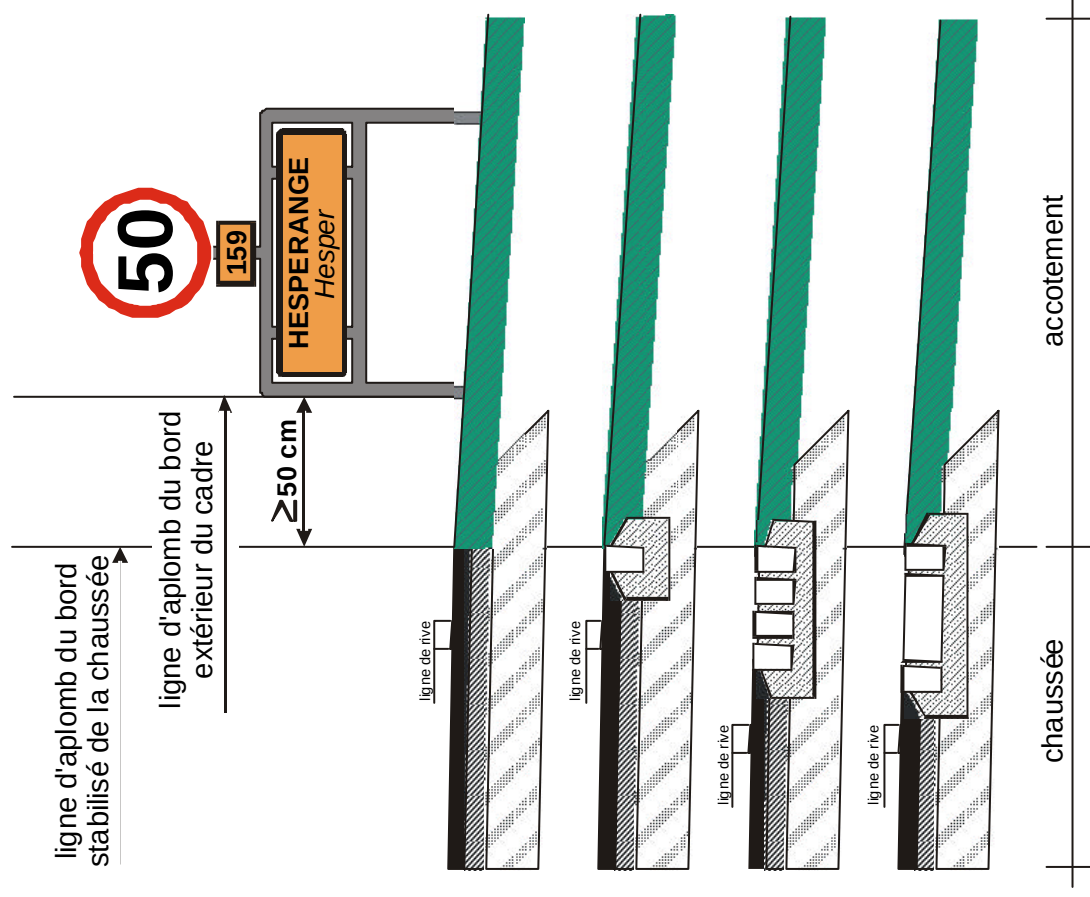
1. Lieu-dit avec limitation de la vitesse à 70 km/h



2. Lieu-dit sans limitation de vitesse



Implantation des signaux par rapport au bord de la chaussée (art. 108 du Code de la Route)

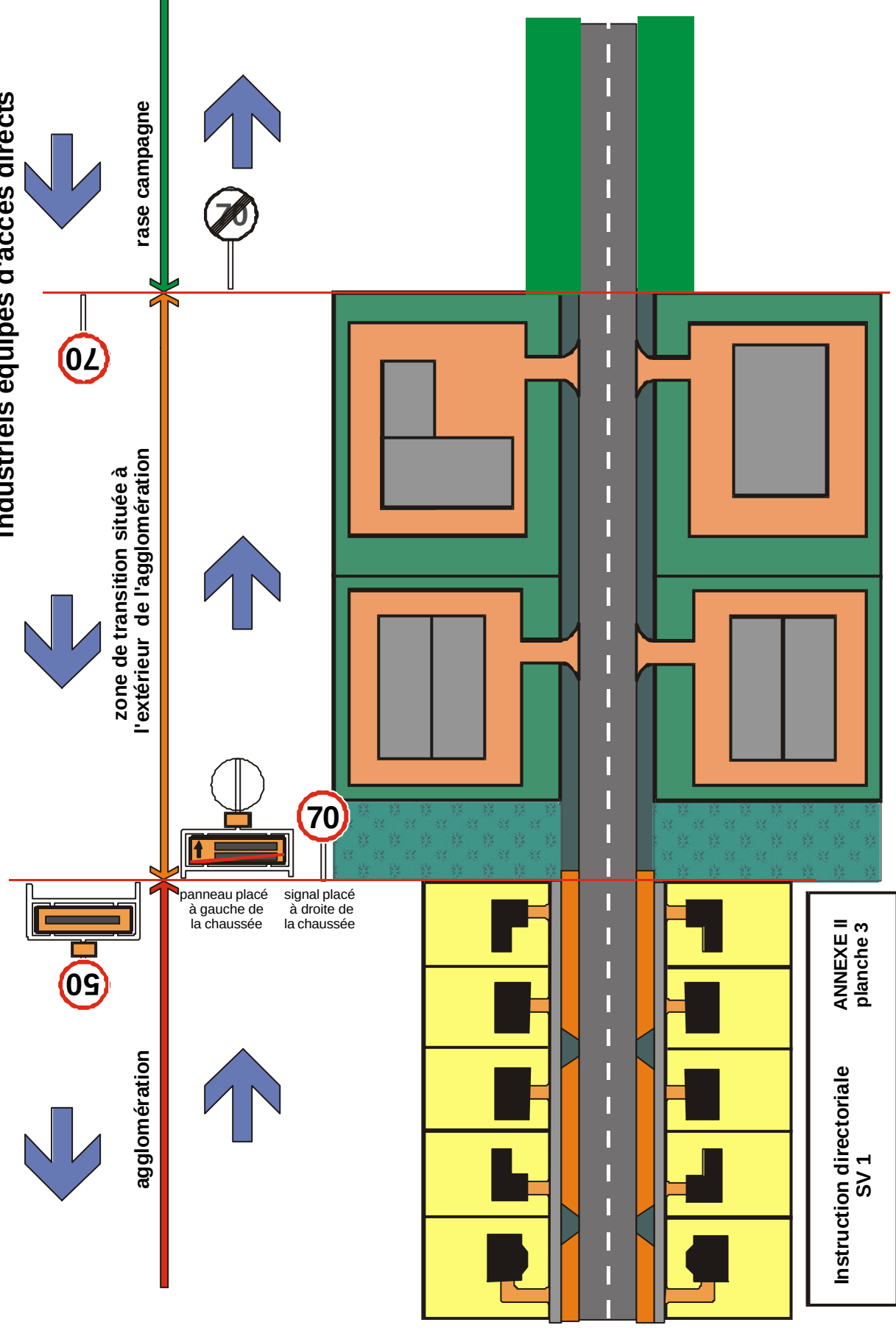


Instruction directoriale
SV 1

ANNEXE I
planche 4

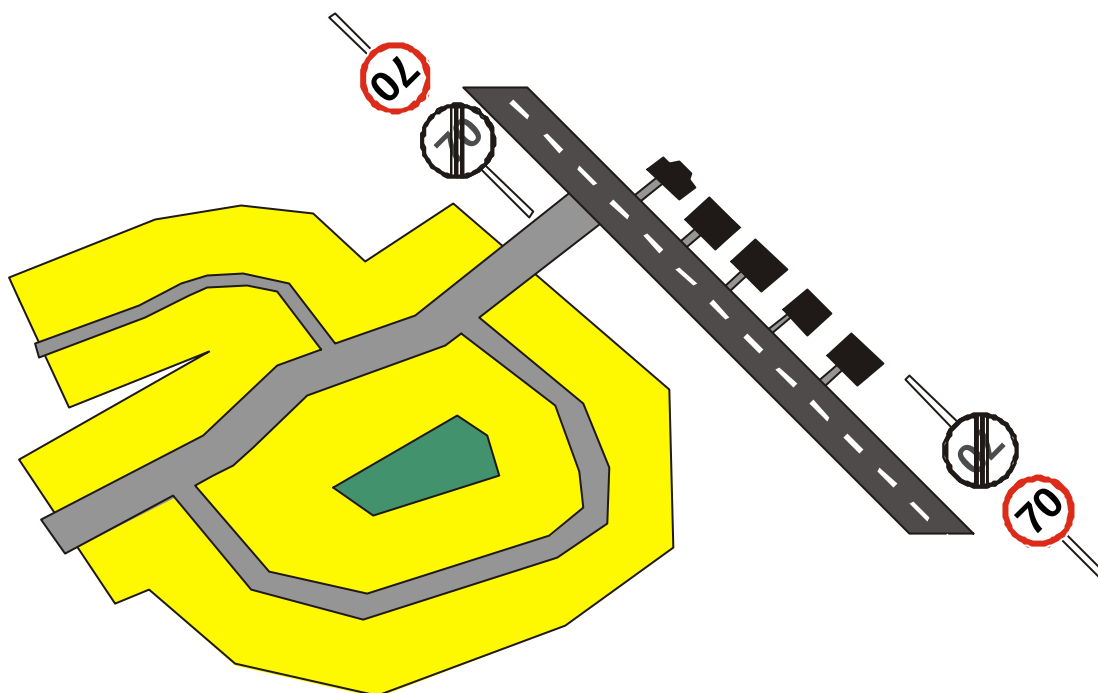
The diagram shows a road layout with a central dashed line and two solid lines. On the left, a red line marks the 'section faisant partie de l'agglomération' (agglomeration section), and a green line marks the 'zone de transition située à l'extérieur de l'agglomération' (transition zone outside the agglomeration). A speed limit sign of 70 km/h is placed in the transition zone, with a note 'limitation à 70 km/h sur la section avec accès individuels' (limitation to 70 km/h on the section with individual access). A 'panneau placé à gauche de la chaussée' (sign placed to the left of the roadway) is also shown. Distances are indicated: 120 m between the sign and the start of the transition zone, 40 m between the sign and the start of the agglomeration section, and 140 m between the sign and the end of the transition zone. The sign is placed to the left of the roadway, with a distance of less than 100 m between the sign and the start of the transition zone.

3. Modulation de la vitesse à l'approche d'une localité : zone de transition avec bâtiments industriels équipés d'accès directs

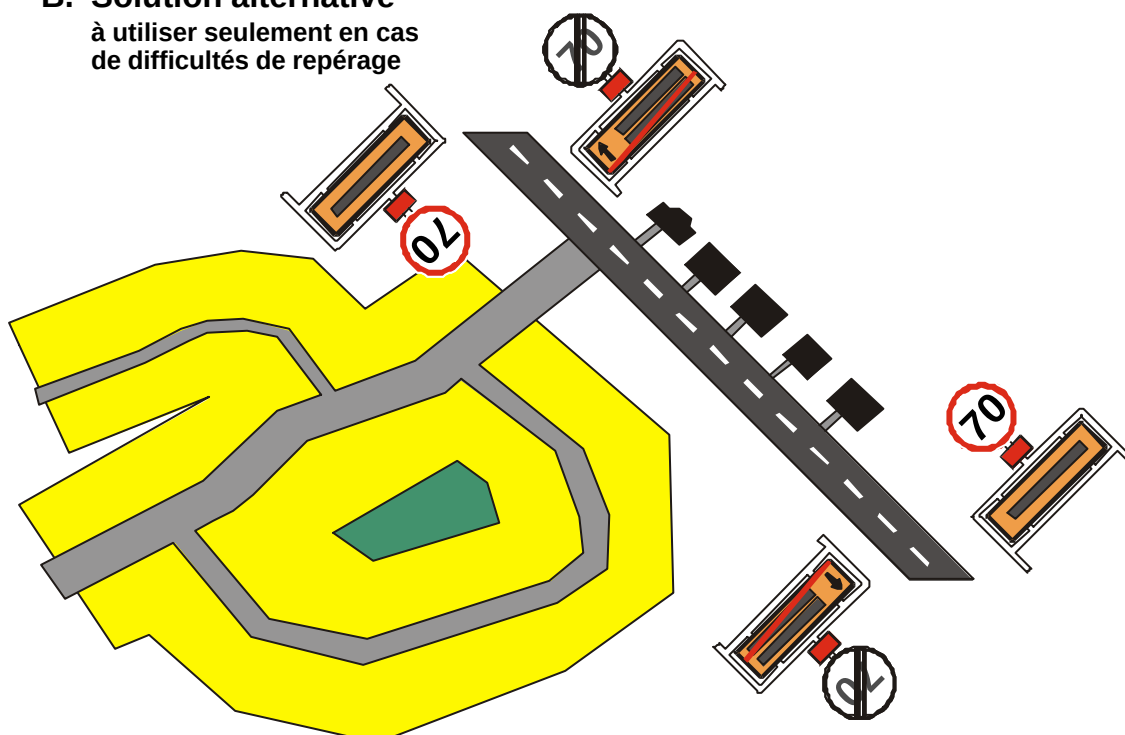


4. Cas spécial : moins de dix maisons d'habitation avec accès direct à la voirie concernée par la limitation de vitesse.

A. Solution suivant le Code de la Route.



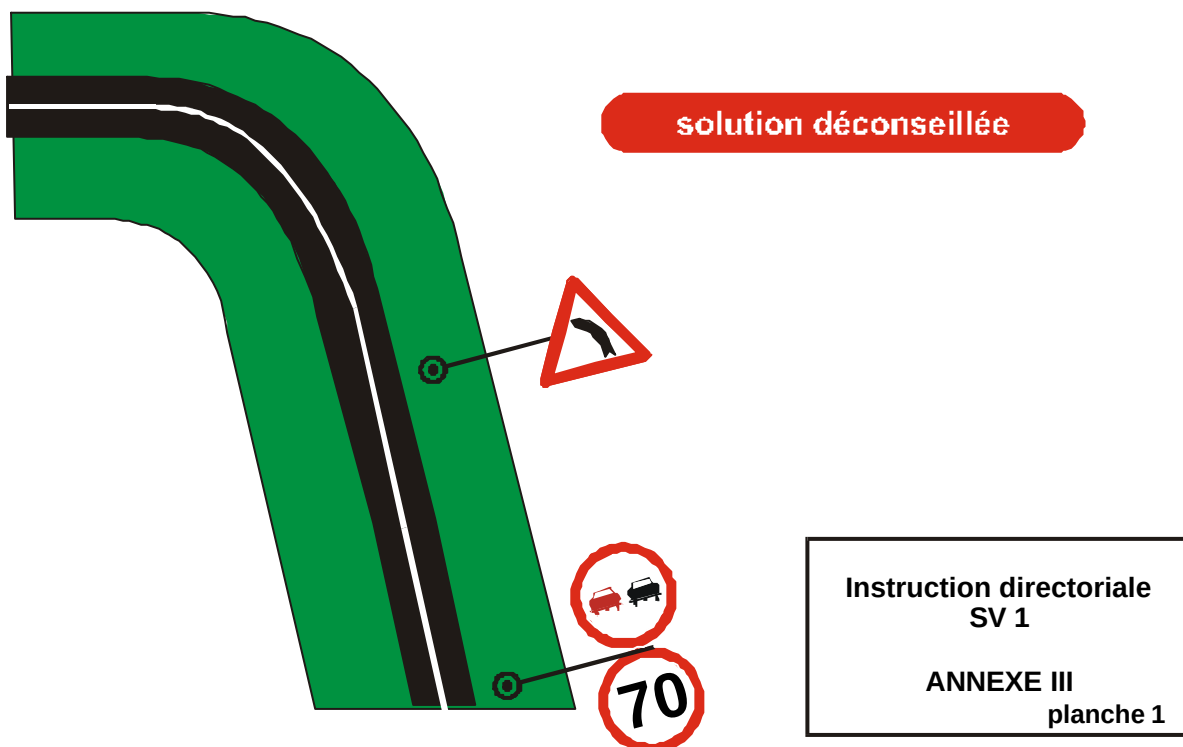
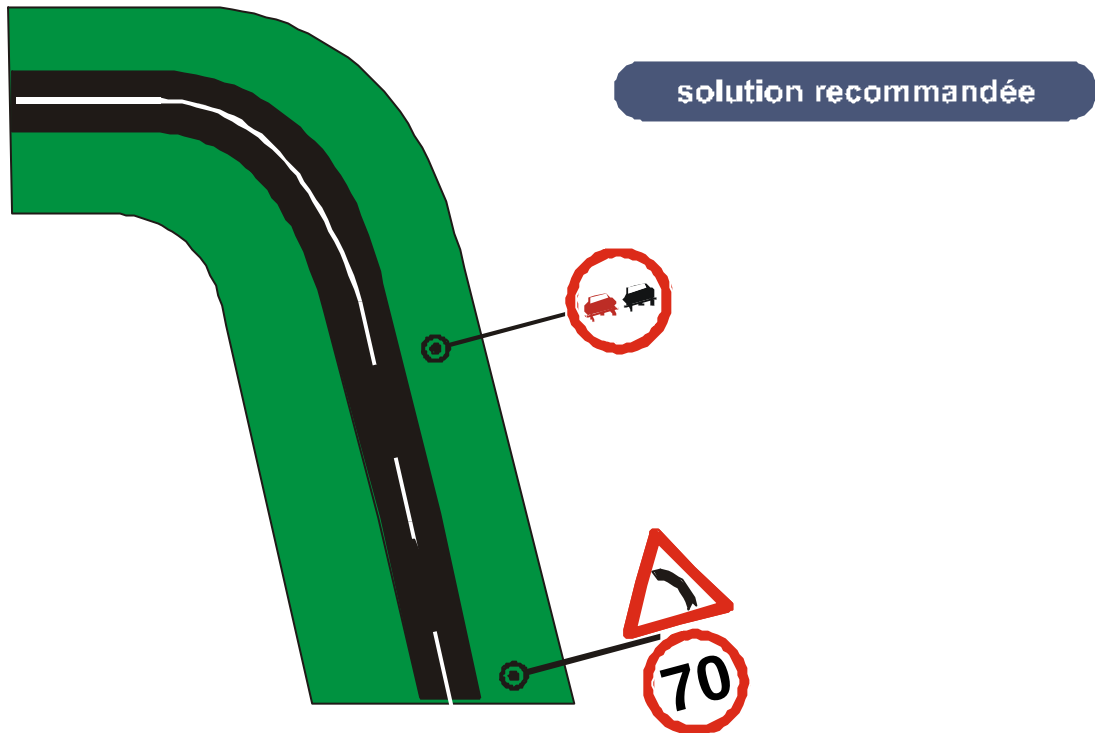
B. Solution alternative
à utiliser seulement en cas
de difficultés de repérage



Instruction directoriale
SV 1

ANNEXE II
planche 4

Combinaison des signaux d'avertissement avec les signaux de limitation de vitesse



Combinaison des signaux d'avertissement avec les signaux de limitation de vitesse

Propositions de combinaison



limitation de vitesse
à l'approche d'un
passage de cyclistes



limitation de vitesse
à l'approche d'une
signalisation lumineuse



limitation de vitesse
à l'approche d'un
passage pour piétons



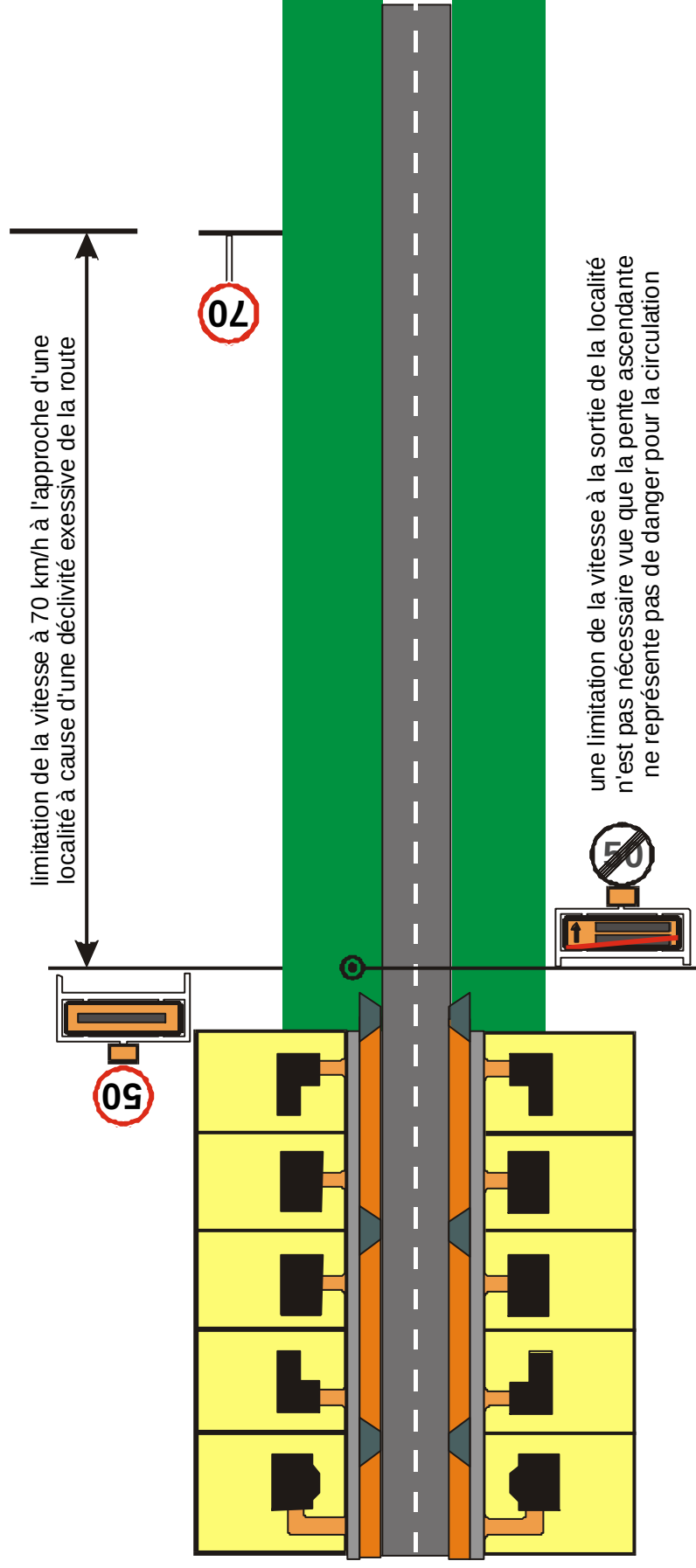
limitation de vitesse
à l'approche d'un
carrefour dangereux

Instruction directoriale
SV 1

ANNEXE III
planche 2

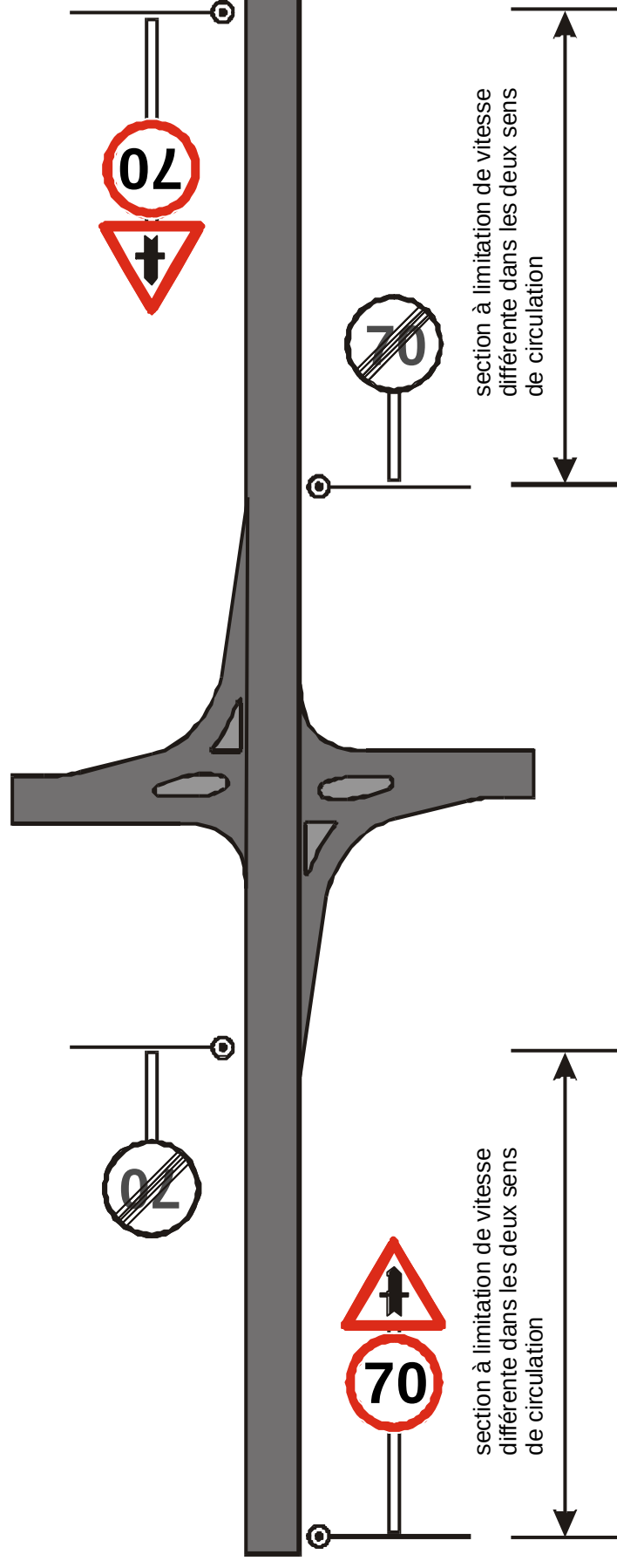
Limitation de vitesse différente dans les deux sens de circulation.

I. A l'entrée et à la sortie d'une localité.



Limitation de vitesse différente dans les deux sens de circulation.

II. Devant et derrière une source de danger.



Instruction directrice
SV 1

ANNEXE III
planche 4

ANNEXE IV

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTERE DES TRANSPORTS

Commission de circulation
de l'Etat

cw/cce/cs/avis/98/049

Avis de la Commission de circulation de l'Etat concernant les critères d'apaisement du trafic applicables aux traversées d'agglomérations sur base de l'évaluation du projet d'apaisement de la N12 dans la traversée de Saeul

Saisie d'une pétition d'habitants de Saeul au sujet d'inconforts subies par les riverains de la N12 à Saeul en raison du trafic de transit, la Commission de circulation de l'Etat a tenu de mettre à profit cette intervention pour soumettre à un examen critique les critères d'aménagement des traversées et pour dégager quelques orientations fondamentales pour les futurs projets en la matière, avant d'appliquer ces conclusions au cas particulier de Saeul.

1. Considérations liminaires

Le projet de réaménagement de la route nationale N12 dans la traversée de Saeul date de l'époque pionnière de la réalisation de mesures d'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations, en vue de freiner par des moyens constructifs la vitesse des usagers de la route. Le but recherché est de concevoir l'aménagement routier de façon à revoir le tracé et la configuration de la chaussée dans le sens des limitations réglementaires de la vitesse qui s'y appliquent. Les instruments utilisés, empruntés à la littérature spécialisée de l'époque, sont d'un côté l'emploi de revêtements de type et de couleur différents de l'asphalte traditionnel et de l'autre côté l'aménagement d'îlots obligeant le trafic à dévier de sa trajectoire rectiligne et à rouler en chicane pour contourner ces obstacles artificiels.

La traversée de Saeul a marqué un tournant dans la philosophie de la construction routière en zone d'habitation en abandonnant le principe de la priorité absolue de la circulation automobile et en cherchant une amélioration de la cohabitation nécessaire des riverains et du trafic routier par une augmentation tant de la sécurité que de la qualité de vie des riverains, tout en maintenant un confort de roulement suffisant pour les usagers de la route motorisés.

Par la suite la N12, route peu fréquentée à l'époque, a connu une croissance énorme de la circulation avec une quote-part importante de trafic lourd. Ce phénomène doit principalement être attribué à l'absence d'une liaison autoroutière entre la capitale et le Nord du pays qui se fait sentir de façon de plus en plus aiguë.

Une autre donne nouvelle tient à la nécessité d'une organisation de la circulation sur un réseau routier moderne bien structuré et hiérarchisé, réservant les routes nationales au déroulement de la circulation sur le plan régional et conférant aux chemins repris les fonctions de connexion entre localités et d'organisation de la circulation sur le plan local. La cohérence de ce nouveau réseau a été établie par les diverses opérations de reclassement, déclassement et échange de voirie entreprise par la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement partiel de la voirie. La conception de ce réseau sera améliorée par les nouveaux projets routiers et en particulier par le programme des contournements des localités qui vise à éliminer celles des traversées d'agglomération où un dénominateur commun entre l'exigence de fluidité du trafic de transit et l'aspiration des riverains à une meilleure qualité de vie n'est plus réalisable par les moyens conventionnels.

Les nombreuses demandes des autorités communales en faveur de contournements locaux a amené l'Etat à faire élaborer par un groupe de travail réunissant des experts des départements de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement, de l'Intérieur et des Travaux Publics un catalogue des critères d'évaluation des projets à élaborer, catalogue qui a été intégré dans un programme directeur approuvé par le Conseil de Gouvernement le 3 octobre 1997.

2. Les critères d'apaisement du trafic proposés pour les traversées des agglomérations

Les mesures d'apaisement du trafic à appliquer à une traversée d'agglomération sont fonction du statut juridique de cette voie publique. L'importance des interventions constructives en vue d'un ralentissement de la circulation automobile et de l'utilisation de l'espace routier à d'autres fins que la fluidité du trafic motorisé doit être à l'inverse du niveau que la voie prise en compte occupe dans la hiérarchie du réseau routier. Sur une route nationale la sécurité et la fluidité du trafic automobile doivent prévaloir, tandis que l'aménagement conforme aux zones à 30 km/h défini ailleurs (cf. avis de la Commission de Circulation de l'Etat du 10 janvier 1992 concernant les critères d'application des dérogations locales admises à la limite réglementaire de la vitesse de 50 km/h en agglomération) sied à des voies de desserte de lotissements et de quartiers résidentiels.

La Commission entend limiter les conditions générales développées sous l'intitulé du présent chapitre aux seules traversées de localité. A cet égard les mesures suivantes méritent d'être analysées de façon plus détaillée:

- l'aménagement des entrées des localités;
- le choix entre trottoirs et usoirs;
- l'aménagement d'îlots médians;
- l'aménagement de passages pour piétons;
- l'emploi du pavé comme revêtement routier et l'emploi de revêtements routiers de couleurs différentes;
- l'utilisation de mobilier routier.

2.1. L'aménagement des entrées en agglomération

La perception par les automobilistes de la transition entre route de rase campagne et traversée de localité est particulièrement importante. En effet, l'attention de l'automobiliste doit être attirée sur le changement de fonction de la route et de l'environnement routier dès l'entrée en agglomération afin de lui permettre d'adapter sa façon de conduire aux exigences de l'espace multifonctionnel que représente la voie publique à l'intérieur des fonds bâtis.

Le périmètre d'urbanisation de nombreuses localités a pourtant subi des extensions suite au dernier aménagement de la traversée. Sous l'effet de ces extensions qui progressent normalement le long du tissu routier la transition naturelle entre rase campagne et fonds bâti soulignée par l'aménagement routier initial s'est effacée. Surtout en milieu rural il en devient difficile pour les usagers de la route de bien percevoir les entrées des agglomérations.

Comme malgré l'extension du périmètre bâti le tracé de la route a gardé le gabarit et la géométrie initiaux, la traversée de nombreuses localités ressemble dès lors sur les premières centaines de mètres à partir du panneau de localisation fréquemment bien davantage à une route de rase campagne qu'à une traversée de localité. Force est de constater que la limite réglementaire de la vitesse à 50 km/h n'en est dès lors que rarement respectée.

Un palliatif pour parer aux conséquences d'une telle situation consiste dans l'aménagement sous forme de portail de l'entrée de l'agglomération. Il semble à cet égard utile de rappeler qu'aux termes de la réglementation routière (cf. article 2 du Code de la Route) l'entrée de l'agglomération est marquée par le panneau de localisation (Ortstafel).

L'endroit de l'aménagement du portail doit impérativement être choisi en sorte à se placer devant le panneau de localisation à partir duquel s'appliquent les conditions de circulation en agglomération.

Les paramètres clés d'un tel aménagement se présentent comme suit (graphiques 1a et 1b) :

- Rétrécissement optique de la chaussée généralement plus large en rase campagne que dans la traversée par la réalisation de zones latérales, certes franchissables par les voitures mais constituées d'un revêtement de couleur et de type différent que celui de la chaussée même et dégageant sur leur passage un bruit de roulement destiné à attirer l'attention de l'automobiliste. Ces zones peuvent présenter une pente de 10 % au maximum.
- Plantation des deux côtés de la chaussée d'arbres à haute tige pour marquer visuellement le portail et pour inciter les usagers de la route par l'effet optique de rétrécissement du gabarit routier de baisser intuitivement la vitesse. Comme les arbres à haute tige mettent du temps à développer leur couronnes, l'effet tunnel peut être soutenu par la plantation de haies vives poussant plus rapidement.
- Suppression du marquage routier médian à l'approche du portail; pour mieux visualiser le portail durant la nuit l'apposition d'un marquage latéral en forme d'entonnoir est recommandée. Le recours à des lignes de marquage profilées dégageant un bruit sonore à leur passage est de nature à augmenter l'efficacité de l'aménagement, mais peut être ressenti de manière désagréable par les riverains les plus proches.
- Mise en place du signal de localisation derrière le portail. L'aménagement du type portail est à faire de préférence à une distance d'environ 50 m de la première maison. Il doit avoir une longueur minimale de 45 m et comporter des deux côtés de la chaussée une rangée d'au moins trois arbres alignés.

En tout état de cause la Commission déconseille la mise en place d'un passage pour piétons à l'entrée d'une agglomération. En effet, l'existence d'un tel passage est certainement le moyen le moins approprié pour freiner la vitesse du trafic automobile; les besoins de traverser la voie publique sont très peu fréquents, et l'existence du passage procure aux rares piétons un sentiment de sécurité d'autant plus fallacieux qu'en ces endroits la vitesse des automobilistes risque, malgré les mesures de ralentissement préconisées ci-avant, d'être nettement plus élevée qu'à l'intérieur des agglomérations.

Dans l'hypothèse où un chemin pour piétons se prolonge au-delà des confins du fonds bâti d'une localité, il est recommandé de concevoir l'aménagement de cette infrastructure suivant les indications des graphiques 2a) et 2b).

2.2. Le choix entre trottoir et usoir

Parmi les parties de la voie publique réservées plus particulièrement à la circulation piétonne le Code de la Route permet de distinguer entre les trottoirs proprement dits et les usoirs, espaces à usage mixte qui font partie des accotements et que les piétons doivent emprunter en l'absence de trottoir. Le présent avis fait abstraction des réglementations spécifiques concernant l'utilisation des chemins réservés aux piétons ou la place des piétons dans les zones résidentielles et les zones piétonnes; la Commission renvoie à cet égard à son avis cce/cs/avis/97/078 du 18 décembre 1997 concernant l'aménagement des parties de la voie publique réservées aux piétons.

Le trottoir se conçoit comme partie de la voie publique aménagée en surélévation par rapport à la chaussée et réservée à la circulation des piétons et des catégories d'usagers de la route y assimilées (graphique 3). La surélévation varie entre 2 et 13 cm. Elle est destinée à informer de visu les automobilistes de la délimitation de la chaussée. La différence de niveau entre trottoir et chaussée constitue par ailleurs un obstacle matériel propre à

dissuader les automobilistes à le franchir; il convient donc d'attirer l'attention sur l'importance de la hauteur du trottoir en vue de faire respecter cet espace protégé.

Aux termes de l'article 105 du Code de la Route le trottoir doit comporter une largeur libre d'au moins 1 mètre pour la circulation des piétons.

La Commission recommande d'assortir en principe la voirie de l'Etat d'un trottoir en agglomération, en particulier sur les sections de route à forte intensité de trafic. Dans l'hypothèse où un côté de la route est laissé en friche, il suffit d'un trottoir du seul côté bâti.

Quant à l'usoir (graphique 3), il est recommandé d'en limiter l'aménagement aux agglomérations en milieu rural et en particulier aux voies étatiques à faible circulation automobile et à l'ensemble de la voirie communale. L'usoir peut également se prêter dans le cadre d'aménagements particuliers ayant pour objet l'apaisement du trafic.

L'usoir doit être considéré comme accotement au sens du Code de la Route; par définition il n'a pas d'affectation légalement prévue, bien qu'il puisse s'avérer opportun d'affecter les différentes parties d'un tel espace à un usage déterminé et de réserver en particulier un couloir protégé à la circulation des piétons (largeur minimale de 1 mètre, signalisation et marquage spécifiques).

2.3. L'aménagement d'îlots médians

Un îlot de verdure ou construit qui est aménagé dans la chaussée, constitue toujours un obstacle pour la circulation routière. Le recours à ce type d'aménagement est uniquement justifié dans l'intérêt de la sécurité, et en particulier dans l'intérêt de la protection d'une catégorie d'usagers vis-à-vis d'une autre. Les aménagements pour des raisons urbanistiques ou esthétiques sont à éviter, du moins sur les routes d'ordre supérieur et les routes comportant une quote-part importante de trafic en transit.

Il existe plusieurs types d'îlots médians :

? les îlots séparateurs de voies

Ce type d'îlot aménagé comme terre-plein central continu séparant les couloirs réservés aux deux sens de la circulation est principalement utilisée à des fins urbanistiques, telle que la création d'une double allée d'arbres d'alignement.

En milieu urbain ce type d'aménagement présente les inconvénients suivants:

- élargissement de la plate-forme routière: s'il y a seulement un couloir de circulation sur chaque côté, celui-ci doit avoir une largeur minimale de 4,50 m;
- impossibilité d'accéder aux bâtiments se trouvant du côté gauche de la voie et obligation de faire des détours pour accéder à ces propriétés;
- risque d'augmentation de la vitesse de circulation et particulièrement de celle du trafic en transit qui circule comme sur une chaussée à sens unique démunie de points de conflits potentiels avec le trafic à contre-sens.

En zone commerciale ou artisanale les îlots séparateurs de voies, équipés aux deux extrémités de carrefours giratoires, peuvent exceptionnellement être utilisés pour mieux organiser l'accès aux établissements riverains. Dans cette application spécifique il est délibérément renoncé aux mouvements de tourne à gauche. Pour chaque sens de circulation il s'avère avantageux d'avoir deux voies, celle de gauche étant destinée au trafic allant tout droit, et celle de droite servant aux mouvements d'accès et de sortie qui de par définition se limitent aux échanges avec les établissements situés du côté droit de l'axe routier considéré. Cet aménagement particulier sert avant tout à assainir des situations existantes de commerces implantés des côtés d'une route principale et pourvus d'accès directs à celle-ci.

? les îlots aux abords de carrefours

Sur la voie secondaire non prioritaire, ces îlots, généralement sans verdure pour des raisons de visibilité, servent à canaliser la circulation et à guider les usagers sur les voies appropriées en fonction de leur destination.

Sur la voie principale prioritaire les îlots servent normalement à protéger les automobilistes en attente sur la piste de tourne à gauche contre le risque de collision avec une voiture s'approchant en sens inverse.

A l'approche d'un carrefour giratoire les îlots triangulaires guidant les usagers de la route dans l'anneau du rond-point peuvent être prolongés dans les branches des routes y raccordées. Cette mesure peut s'avérer particulièrement utile pour avertir les usagers de la route de l'approche d'un giratoire mal perceptible.

? les îlots médians ponctuels sans déviation de la circulation

En milieu urbain et périurbain une chaussée à trois voies peut être aménagée de manière à réserver la voie du milieu aux divers mouvements de tourne-à-gauche, c'est-à-dire tant à ceux qui quittent la voie principale pour accéder à des établissements riverains que pour ceux qui sortent de ces établissements en vue de se réinsérer dans la circulation.

Pour protéger les usagers de la route ralentissant ou immobilisés dans cette voie du milieu contre des automobilistes voulant dépasser ou doubler des files, l'aménagement à intervalle irrégulier d'îlots de verdure infranchissables placés dans cette voie médiane s'avère indispensable.

? les îlots de refuge pour piétons

Ce type d'îlots (cf. graphiques 4a et 4b) est aménagé au milieu d'une chaussée fortement empruntée pour faciliter la traversée des piétons par la subdivision de leur trajectoire en deux demi-traversées.

La plate-forme de refuge médian doit être bien visible pour les usagers de la route de jour et de nuit et garantir une vue dégagée sur la plate-forme d'attente pour détecter les piétons s'apprêtant à traverser la route. La plate-forme médiane doit avoir une largeur minimale de 1,80 m et sa réalisation ne doit pas se faire au détriment de la largeur des trottoirs latéraux qui doivent avoir une largeur d'au moins 1,50 m et assurer un passage libre de 1 m.

Si dans une traversée de localité plusieurs îlots de refuge pour piétons sont aménagés, et que ces refuges contraignent le trafic automobile à une déviation (graphique 4b), ils devront être suffisamment espacés pour épargner au trafic de devoir rouler en slalom pour les contourner.

? les îlots-chicanes

Les îlots médians qui n'ont pas d'autre raison d'être que celle de chercher à freiner la circulation en obligeant les automobilistes à contourner ces types d'obstacle artificiel n'ont pas leur place sur une route d'ordre supérieur. Il convient de prohiber formellement ce type d'aménagement.

2.4. La présence de passages pour piétons

Le passage pour piétons est formé par des marques au sol obligatoirement parallèles à l'axe de la chaussée; il est signalé à l'aplomb par le signal E,11a et son approche doit être annoncée par le signal A,11a si la configuration des lieux et notamment le manque de visibilité l'exigent (art. 110 du Code de la Route).

En milieu rural ni la densité du trafic automobile ni la fréquence des mouvements de traversée de la chaussée ne justifient normalement l'aménagement de passages pour piétons. La littérature scientifique confirme que le piéton a tendance à choisir l'endroit pour traverser la chaussée indépendamment de la présence d'un passage

pour piétons ressentie souvent comme chicanerie réglementaire lorsque celui-ci est contraint dans un rayon de 50m à faire le détour par le passage. De l'avis de la Commission il est de mauvaise législation que de vouloir à tout prix créer des règles de circulation dont le respect s'avère a priori aléatoire.

En milieu urbain sur les voies publiques fréquentées tout comme dans les traversées de villages par les grands axes routiers le recours au passage pour piétons est indiqué, notamment aux endroits où une certaine fréquence piétonne est constatée comme les abords des écoles, des églises ou d'autres lieux publics ou commerciaux.

En milieu rural et hormis l'hypothèse d'endroits comportant une fréquence piétonne élevée, la Commission recommande de renoncer aux passages pour piétons, en particulier le long des voies publiques ne comportant pas de trottoirs.

En tout état de cause le choix de l'endroit d'implantation d'un passage pour piétons requiert la plus grande circonspection de la part des autorités communales surtout en ce qui concerne les conditions de visibilité, et pour le trafic automobile et pour les piétons.

Il est conseillé de prévoir ces passages de préférence dans le cadre d'une intersection et de les aménager de manière à éviter aux piétons qui entendent les emprunter des détours difficilement acceptables.

Dans le cas particulier où le passage pour piétons traverse une chaussée longée de bandes de stationnement il convient d'interrompre ces bandes sur la largeur du passage au moyen d'un avant-corps prolongeant à niveau le trottoir jusqu'au couloir de circulation (graphique 5). En l'absence d'un tel avant-corps il y a lieu d'instaurer un espace de sécurité long de 3 m qui est destiné à améliorer la vue sur les piétons et qui a la forme d'une plage de raies obliques parallèles, encadrées par une ligne continue.

Les plantations ainsi que d'autres formes de mobilier routier aux abords d'un passage pour piétons en rehaussent sans doute la perception, mais risquent de cacher la vue sur des enfants s'appêtant à traverser la chaussée. Ce risque est notamment donné lorsque l'agrément naturel est constitué par des arbustes à feuillage compact. La Commission recommande dès lors des arbres à haute tige.

Dans l'intérêt de la visibilité des piétons il y a lieu de munir les passages d'un éclairage spécial se distinguant de l'éclairage routier avoisinant toutes les fois que la priorité du passage n'est pas réglée par des signaux colorés lumineux. A ces fins les autorités communales voudront s'adresser au Service de l'éclairage public des Ponts et Chaussées.

A proximité des arrêts d'autobus, l'implantation d'un passage pour piétons doit se faire pour les mêmes raisons de visibilité de façon à ce que les voyageurs ayant quitté le bus puissent traverser la chaussée derrière le véhicule à l'arrêt (graphique 6). Ceci implique que des arrêts munis d'un passage pour piétons soient, non pas aménagés l'un en face de l'autre, mais décalés l'un par rapport à l'autre, le passage pour piétons se trouvant en leur milieu.

2.5. L'emploi du pavé comme revêtement routier et l'emploi de revêtements routiers de couleurs différentes

Très à la mode il y a une dizaine d'années, l'emploi du pavé comme revêtement routier tombe de plus en plus en désuétude pour les raisons suivantes:

- il résiste assez mal aux sollicitations des poids lourds, particulièrement lorsqu'il est posé dans les carrefours ou les virages;
- il dégage, lors du passage des véhicules, un bruit de roulement fort désagréable pour les riverains;
- il accuse une rugosité moins bonne que celle d'un revêtement en asphalte et peut être source de danger, particulièrement lorsqu'il est posé dans des endroits à freinage fréquent comme les carrefours, passages pour piétons ou à leur approche.

Dans le même ordre d'idées le choix de certaines formes de revêtement de couleur différente pour marquer certains endroits de la voie publique peut poser un problème d'adhérence analogue.

La Commission juge utile d'attirer l'attention sur le résultat d'enquêtes menées à l'étranger (notamment en Allemagne) dans le domaine des marques au sol qui soulignent en général le manque d'efficacité de ces

aménagements sur le comportement des automobilistes. A cet égard la publication «Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS); Teil 2 - Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS - 2)» éditée par la «Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen» mérite d'être signalée.

Il y a lieu par ailleurs de prendre en considération la modification, sur une surface assez étendue, de la rugosité du revêtement de la voie, nonobstant l'adjonction ou non d'un granulat à la peinture. La conséquence en est l'augmentation des risques de dérapage (en particulier des deux-roues), notamment en cas de freinage au contact du marquage.

Au-delà de ces considérations techniques, la Commission constate que d'un point de vue visuel, les marquages de couleur différente s'intègrent difficilement à leur environnement.

Dans les conditions énoncées la Commission déconseille en principe l'emploi du pavé et le recours à des matériaux de couleurs différentes en matière de revêtement routier, tout en ne méconnaissant pas que dans le cadre de la préservation de sites historiques ou en vue de sauvegarder le cachet traditionnel d'un village ou d'un quartier un revêtement en pavé peut s'avérer justifié.

2.6. Le choix du mobilier routier

La littérature technique, les modèles étrangers et l'expérience acquise grâce à la réalisation de projets indigènes en matière d'apaisement de la circulation, d'une part, et des extensions du réseau autoroutier, d'autre part, ont permis de redécouvrir le grand éventail des modèles de mobilier routier.

Tant pour des raisons tenant à l'esthétique du site qu'à la fonctionnalité des éléments utilisés, la Commission recommande de ne pas recourir à du mobilier autoroutier pour façonner des traversées de localités, tout comme, à l'inverse le mobilier utilisé dans le cadre des projets d'apaisement du quartier trafic dans des résidentiels ou des centres de village rural n'a pas sa place sur le réseau autoroutier. En effet, l'automobiliste a tendance à associer de façon inconsciente le comportement qu'il a usuellement aux endroits où il rencontre tel type d'équipement routier à l'apparition de ces mêmes équipements, même si les conditions de circulation sont fondamentalement différentes aux endroits où ces équipements sont, le cas échéant, utilisés à tort.

En ce qui concerne le mobilier routier, la Commission renvoie par ailleurs au cahier des charges des permissions de voirie des Ponts et Chaussées.

3. Conclusions pour le cas de figure de Saeul

Le projet d'aménagement de la traversée de Saeul a eu le grand mérite de permettre des expériences innovatrices en matière d'apaisement du trafic en appliquant les principes antérieurement dégagés également aux grands axes routiers en agglomération, et il a permis de faire avancer le savoir-faire des concepteurs routiers.

A la lumière des évolutions rappelées au point 1. du présent avis, la Commission apprécie comme suit la situation actuelle:

- ? Compte tenu des expériences relatives à l'emploi du pavé, les plages de pavé aménagées il y a dix ans ont entretemps été enlevées et remplacées par du béton asphaltique.
- ? Les effets de l'augmentation substantielle du trafic et notamment du passage de poids lourds devront être supportés par les riverains jusqu'à l'ouverture de la Route du Nord actuellement en construction.
- ? Des contrôles réguliers de la vitesse à l'intérieur de Saeul par les forces de l'ordre semblent être le moyen efficace pour enrayer le non-respect des limitations réglementaires.

Pour ne pas détruire le concept d'ensemble de la traversée, la Commission estime qu'il y a lieu de renoncer à toute autre forme d'équipements électroniques tels que contrôles par caméra ou radar (dont la question de l'usage légal n'est pas réglée), ainsi qu'indicateurs de vitesse clignotants ou signaux clignotants orange.

En tout état de cause, une modification de la situation constructive en place n'est à l'heure actuelle pas envisageable. Si une telle hypothèse est donnée un jour, le concept d'un éventuel réaménagement de cette traversée devra reposer sur le difficile dénominateur commun entre le caractère de route nationale de cette traversée et les multiples autres fonctions inhérentes à tout espace routier situé à l'intérieur des localités en milieu rural.

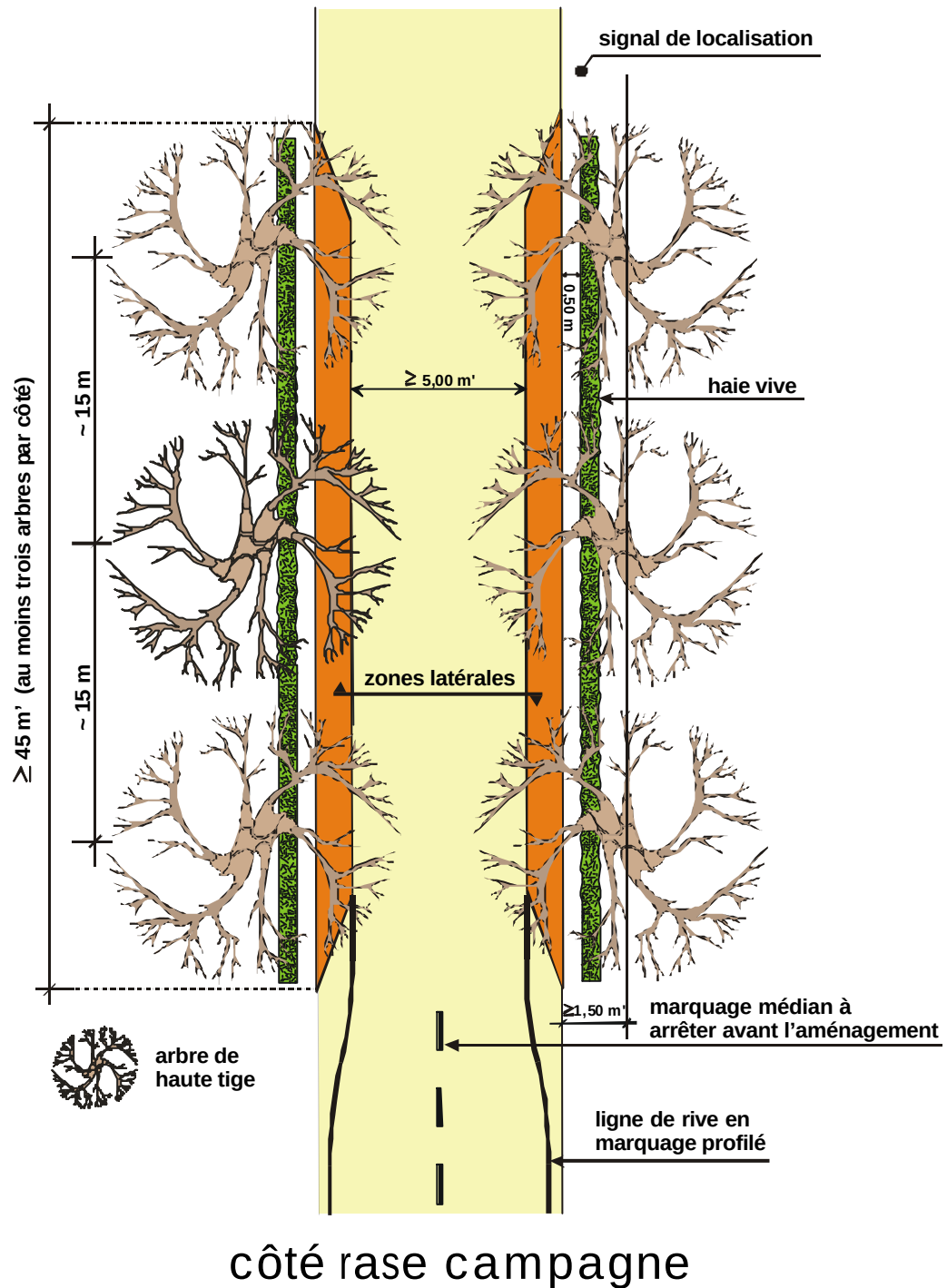
En effet, la perspective d'un contournement de Saeul s'avère peu réaliste au vu de la situation morphologique de la localité et de ses ramifications (point d'intersection de deux routes nationales: N8 x N12). La solution ne pourra dès lors consister que dans une cohabitation équilibrée entre le trafic de transit empruntant la N12 dans sa traversée de Saeul et la circulation locale.

Luxembourg, le 3 mai 1999

Pour la Commission de circulation de l'Etat

Paul SCHMIT
Président

Aménagement type Portail Vue en plan côté agglomération

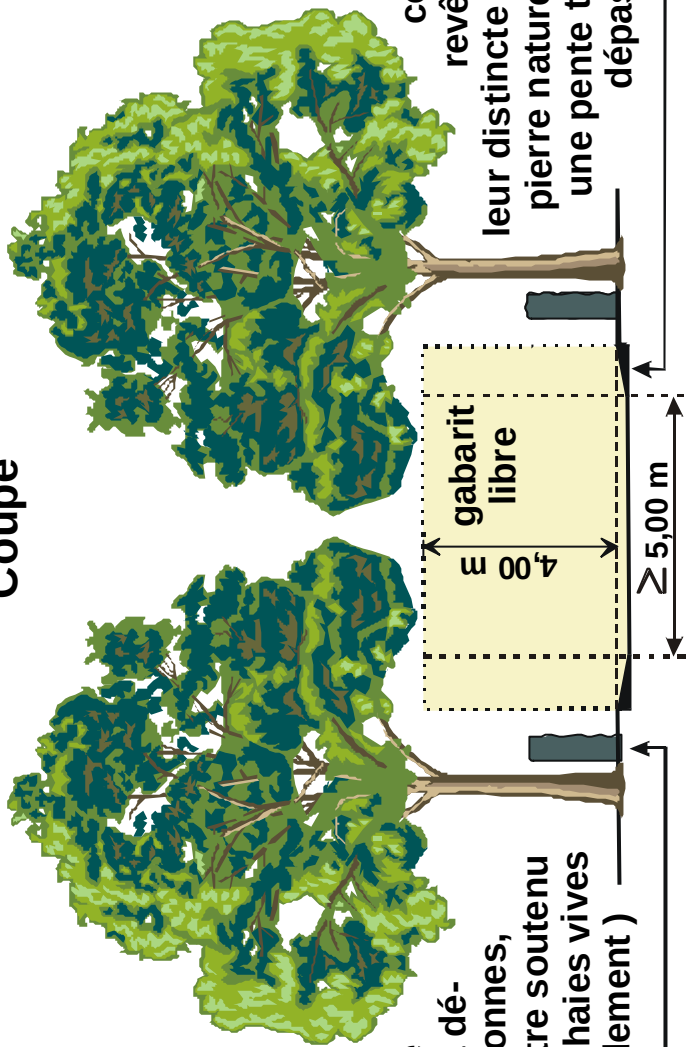


1er mai 1999

graphique 1a

Aménagement type Portail Coupe

haie vive plantée
avec un recul de
50 cm (comme les
arbres de haute tige
mettent du temps à dé-
velopper leurs couronnes,
l'effet tunnel peut être soutenu
par la plantation de haies vives
poussant plus rapidement)



zones latérales
constituées d'un
revêtement en cou-
leur distincte ou de pavés en
pierre naturelle et accusant
une pente transversale ne
dépassant pas 10 %

1er mai 1999

graphique 1b

Chemin pour piétons ou voie obligatoire pour cyclistes et piétons à l'extérieur de l'agglomération



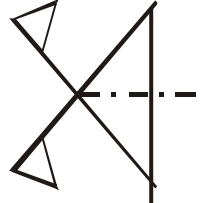
D, 5

Chemin pour piétons
largeur $\geq 1,50$ m

Voie obligatoire pour
cyclistes et piétons
largeur $\geq 3,00$ m



D, 5b



chaussée

bande de verdure

Largeur : L *

* $L \leq 1,00$ m : dispositif de retenue obligatoire
 $1,00 \text{ m} < L < 2,00$ m : dispositif de retenue recommandé
 $L \geq 2,00$ m : pas de dispositif de retenue, écran de verdure recommandé

glissière de sécurité
(métallique ou en bois)

2,5 % →

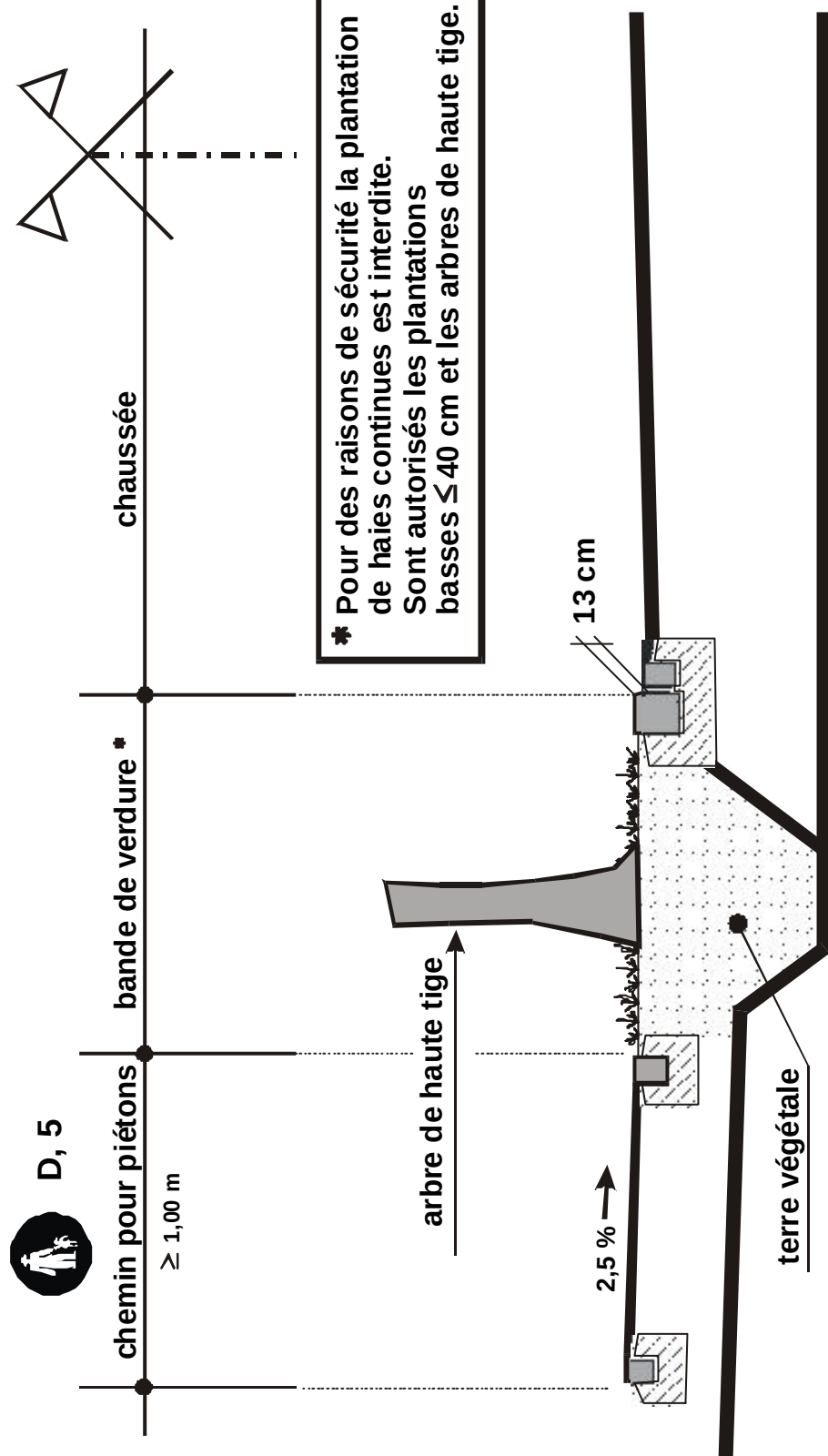
≥ 50 cm

Terre plein sous forme
de cunette; évacuation
des eaux de surface à
assurer

1er mai 1999

graphique 2a

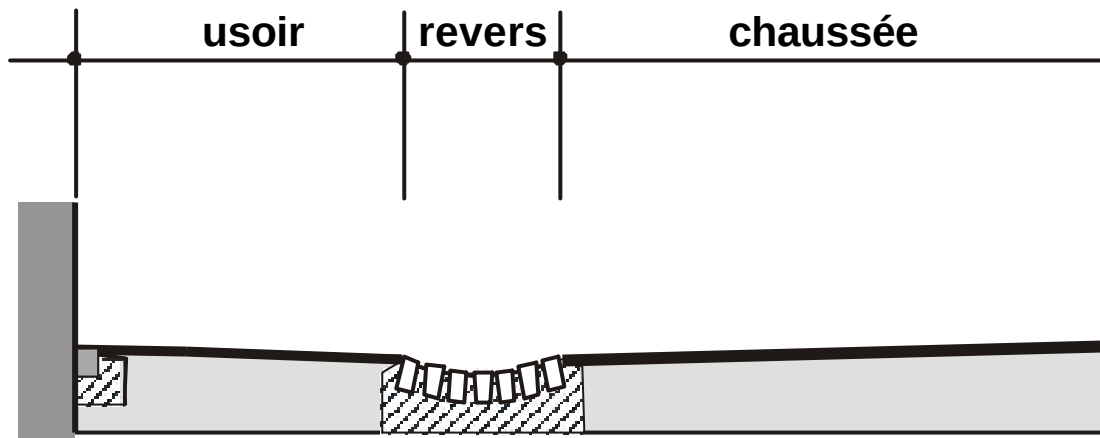
Chemin pour piétons à l'intérieur de l'agglomération



1er mai 1999

graphique 2b

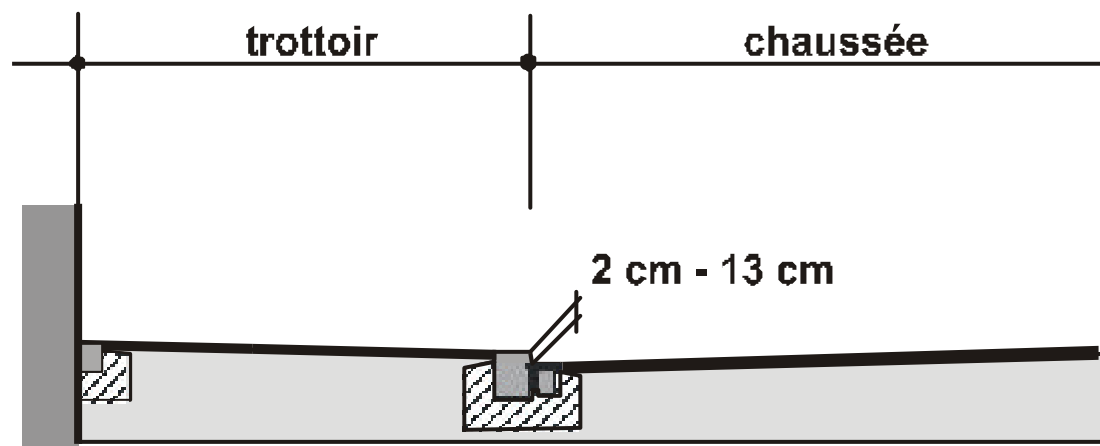
Chaussée avec revers et usoir



1er mai 1999

graphique 3a

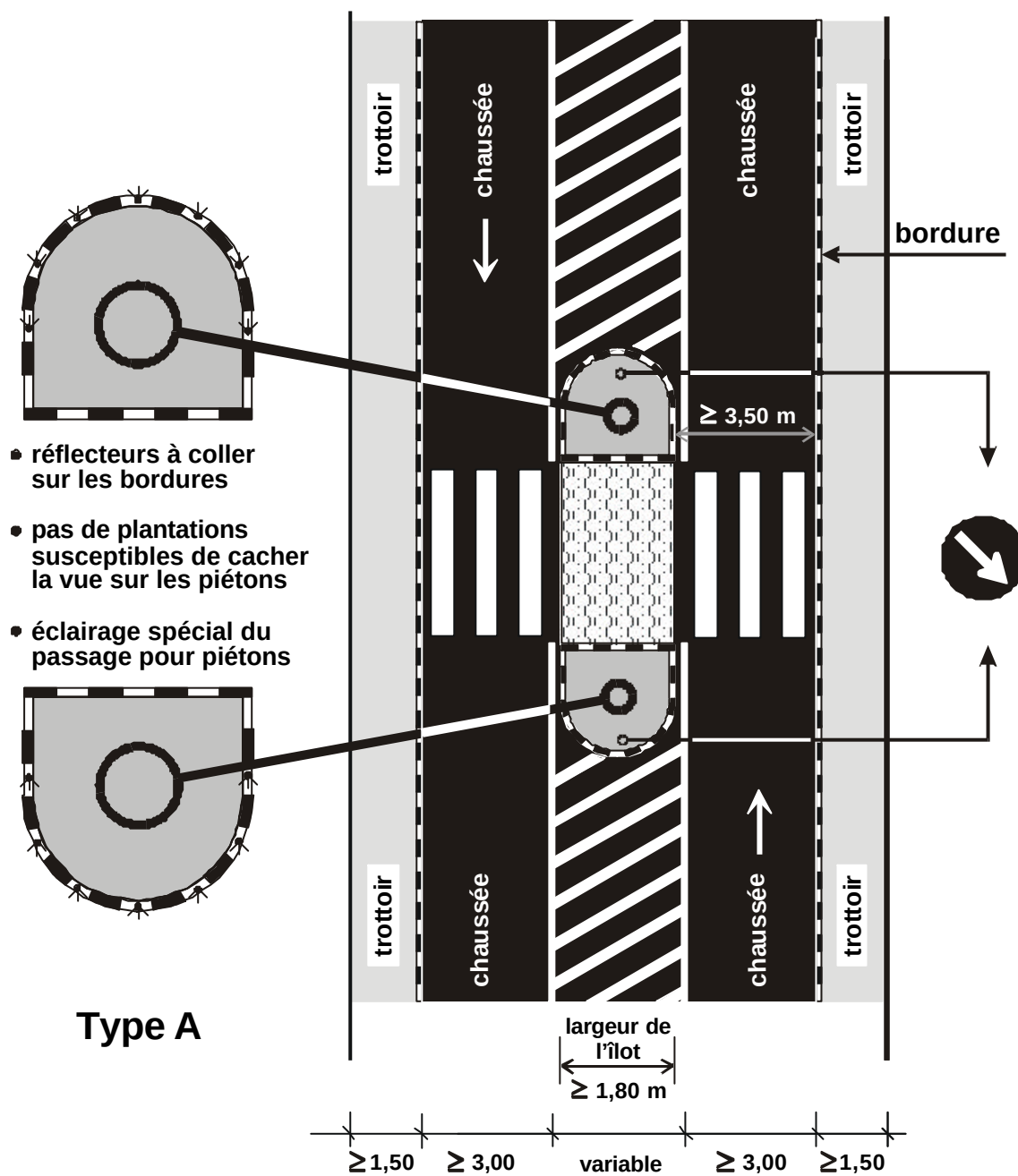
Chaussée avec trottoir



1er mai 1999

graphique 3b

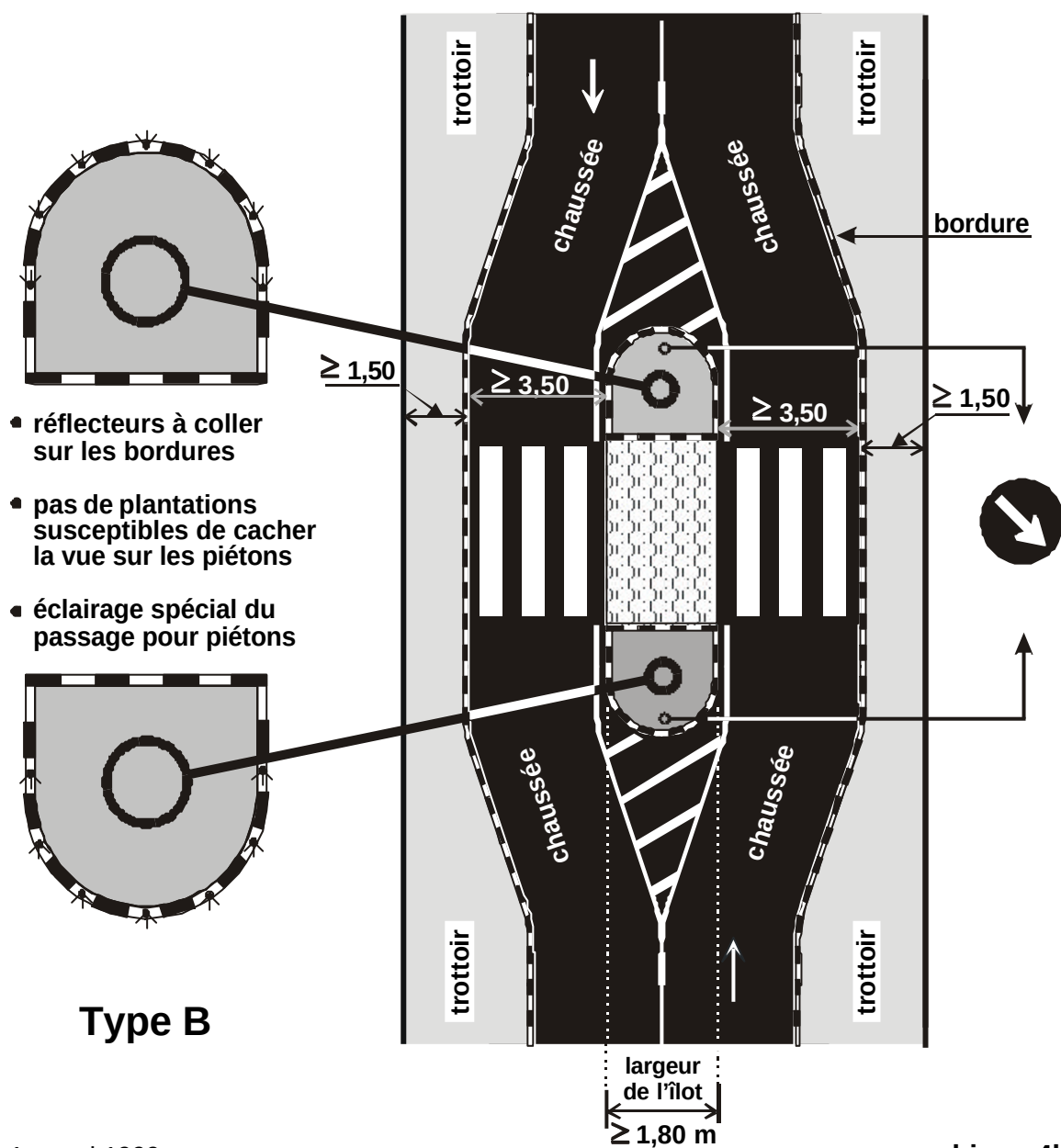
Passage pour piétons avec îlot central " sans déviation du trafic "



1er mai 1999

graphique 4a

Passage pour piétons avec îlot central “ avec déviation du trafic ”



1er mai 1999

graphique 4b

Passage pour piétons avec avancée

The diagram illustrates a pedestrian crossing with an advance (avancée) for vehicles. It shows a cross-section of the road with various zones and dimensions.

Labels and Dimensions:

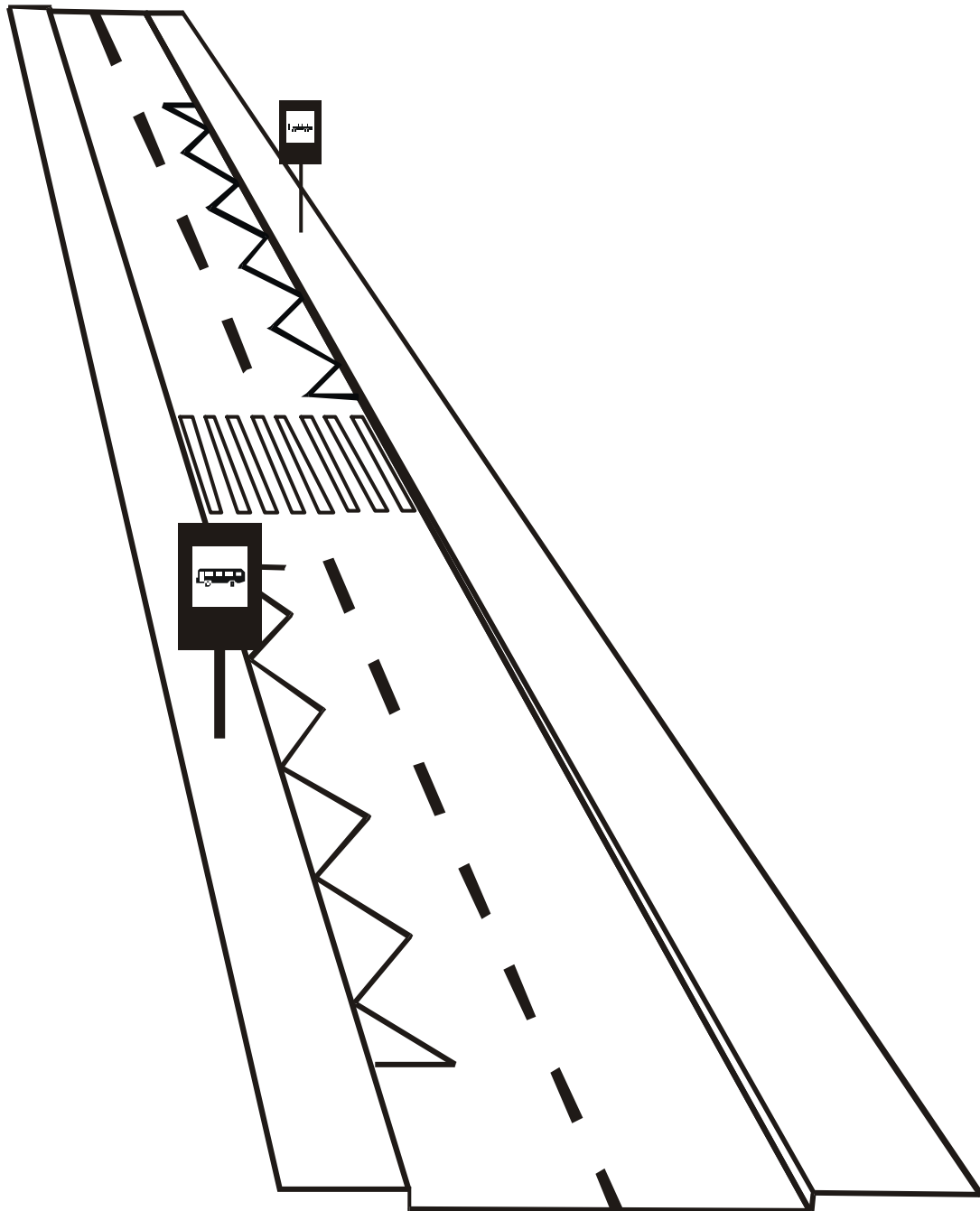
- bordure**: The edge of the road.
- bande de stationnement**: The parking band.
- chaussée**: The roadway.
- trottoir**: The sidewalk.
- bornes de séparation**: Separation bollards.
- îlot de verdure (facultatif) pas de plantations basses seulement 1 arbre de haute tige**: Optional green island with no low plantings, only 1 high tree.
- Dimensions**: $>1,50$, $\approx 2,00$, variable, $\geq 1,50$.

Signage:

- E, 11a**: A triangular warning sign showing a pedestrian crossing.

graphique 5

Disposition des arrêts pour bus



1er mai 1999

graphique 6

p.s. Remarque finale

Nonobstant les critères de définition précis de l'agglomération figurant à l'article 2 du Code de la Route et nonobstant l'existence d'une législation contraignante en matière de périmètre d'aménagement des localités et de permission de voirie requises pour les accès à la voirie de l'Etat, la transition entre rase campagne et agglomération n'est pas toujours aisément perceptible pour le conducteur.

Il est vrai que cette situation constitue avant de tout un problème d'urbanisation. Souvent elle génère pourtant aussi un problème de démarcation des compétences étatiques et communales en matière de gestion, de réglementation et choix de la signalisation des routes nationales et des chemins repris, le choix de l'endroit où poser le signal de localisation. Elle peut en outre donner lieu à des cas de conflit dangereux entre le trafic de transit, qui se prévalut des règles de circulation valables sur une route de rase campagne et la circulation locale, qui considère le tronçon de transition longé par des commerces et des industries ou par des maisons d'habitation nouvellement créées comme faisant partie intégrante de l'espace multifonctionnel caractérisant les traversées.

Tout en renvoyant à son avis du 10 novembre 1993 au sujet des limitations de la vitesse valables en dehors des agglomérations, la Commission de circulation de l'Etat se doit de rappeler l'absolue nécessité de ne pas prolonger le périmètre bâti avec ses accès sur la voie publique au-delà des limites de l'agglomération marquées par les signaux de localisation.

Si, en raison d'autorisations de bâtir antérieures ou en raison de la configuration particulière des lieux, les principes ci-avant s'avèrent difficiles à appliquer, la Commission recommande de concevoir l'aménagement routier suivant les modèles proposés dans l'instruction directoriale SV1 du 25 septembre 1996 relative aux lignes de conduite concernant la mise en place des panneaux de localisation et la limitation de la vitesse de circulation à l'extérieur des agglomérations et reproduits ci-après.