

# A 04

## CLASSIFICATION FONCTIONNELLE ET TYPES DE RÉGLEMENTATION

### Sujets traités

Classification fonctionnelle du réseau routier .....	2
Schéma de circulation pour les rues de desserte locale .....	9
Détermination du type de réglementation .....	10
Récapitulatif .....	13

### En résumé

La réglementation applicable et l'aménagement à prévoir pour chaque route se déterminent en trois étapes :

1. Application de la classification fonctionnelle aux routes de la localité > [Voir page 2](#)
2. Choix d'un schéma de circulation adapté à cette classification fonctionnelle > [Voir page 9](#)
3. Choix du type de réglementation applicable à chaque route ou tronçon de route de la localité > [Voir page 10](#)

### Glossaire

**Schéma de circulation** Décrit l'organisation des différentes voies de circulation dans un espace donné, tel qu'un quartier. Il peut favoriser ou, au contraire, empêcher le trafic de transit dans un quartier.

**Statut de la route** Indique le gestionnaire de la route. Alors que les routes étatiques sont gérées par l'Administration des ponts et chaussées, les routes communales se trouvent sous la tutelle des Administrations communales.

**Trafic de transit** Trafic motorisé traversant une zone bien délimitée, dont l'origine et la destination sont situées en dehors de la zone en question.

**Classification fonctionnelle du réseau routier** Caractérisation de tous les tronçons de route étatique ou communale selon leurs rôles respectifs pour les flux de trafic motorisé, les transports en commun routiers et les déplacements à vélo et à pied, selon les concepts issus du Plan national de mobilité 2035. Chaque type de route est associé à des caractéristiques d'aménagement spécifiques.

# Classification fonctionnelle du réseau routier

D'après le Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035), chaque tronçon de route, qu'il soit étatique ou communal, peut être attribué à une fonction qui est associée à des modes de transport à prioriser et à des caractéristiques d'aménagement spécifiques.

> Voir [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | pages 83 à 91

À l'intérieur d'une agglomération, chaque tronçon de route est censé remplir l'une des **trois fonctions** suivantes :

- Route de liaison > Voir page 3
- Route de distribution > Voir page 4
- Rue de desserte locale (sans transit motorisé) > Voir page 7

## Réseau viaire et centralités dans une localité type



### Quelle importance revêt le statut de la route ?

Il existe deux statuts de route, à savoir les **routes étatiques** et les **routes communales**. Le rôle de la route et le type de réglementation à y appliquer doivent être définis en tenant compte de la cohérence d'ensemble du réseau routier, indépendamment du statut administratif de la route.

Une **modification de la classification des routes étatiques** n'est possible que sur la base d'un concept de mobilité élaboré à l'échelle régionale et **en étroite collaboration avec les services étatiques** compétents.

Par contre, selon le statut de la route en question, les procédures administratives à respecter changent :

- > Sur la **voirie étatique**, tout projet de réduction de la vitesse ou de mise en place d'une mesure de réduction de la vitesse nécessite une concertation préalable avec **l'Administration des ponts et chaussées** et l'établissement d'une **permission de voirie**. > Voir [fiche A14](#)
- > Pour toute modification réglementaire sur le **réseau communal**, la **Commission de circulation de l'État** vérifie la conformité des aménagements avec les présentes lignes directrices. > Voir [fiche A15](#)

## Route de liaison

Une route de liaison peut remplir **deux fonctions** :

1. Elle canalise le **trafic de transit à l'échelle régionale, voire nationale** lorsqu'il n'existe pas de possibilité de contourner une localité. Elle traverse alors cette localité de bout en bout.
2. Elle constitue une **importante voie d'accès** au centre de la localité. Dans ce cas, elle ne traverse pas la localité, mais perd en importance pour le trafic motorisé à proximité du centre en devenant une route de distribution ayant pour principale vocation de distribuer le trafic vers les différentes destinations autour du centre de localité.

En règle générale, les routes de liaison sont des **axes importants pour les transports en commun et pour le réseau cyclable**. La fluidité des transports en commun, avec des aménagements de priorisation adaptés, et la présence d'infrastructures cyclables physiquement séparées du trafic motorisé et des piétons constituent donc des critères déterminants. L'aménagement des routes de liaison **doit permettre d'accueillir un trafic motorisé important**, y compris de poids lourds.

Le réseau des routes de liaison (qui sont en règle générale étatiques et se prolongent en route principale hors localité) est défini selon les publications étatiques en la matière, à commencer par les cartes incluses dans le PNM 2035.

Sur les **routes de liaison**, il est possible de déroger à la vitesse standard de **50 km/h** sur des **tronçons d'une longueur allant jusqu'à environ 200 mètres**. Une telle mesure est notamment possible dans le cadre d'une requalification urbaine d'une centralité, aux abords des écoles ou lorsqu'un itinéraire cyclable majeur emprunte une route de liaison sur un court tronçon. > [Voir fiche A05](#)



Apaisement à 30 km/h sur un tronçon de route de liaison étatique

## — Route de distribution

Les routes de distribution (se prolongeant en route de connexion hors localité) n'ont pas pour vocation primaire d'accueillir des flux de transit de longue distance. Leur rôle est principalement de **distribuer les flux vers les différents quartiers** de la localité et de **permettre l'accès vers une route de liaison** (respectivement vers une route principale hors localité). Contrairement à la fluidité des transports en commun et la qualité des aménagements cyclables et piétons, **la capacité et la fluidité du trafic individuel motorisé ne sont pas les critères déterminants** pour l'aménagement d'une route de distribution.

À échelle intercommunale, la route de distribution accueille bien un trafic « de transit » dans le sens où la destination ne se trouve pas dans tous les cas dans la même localité. Cependant, ce transit n'a pas d'importance à une échelle régionale ou nationale. En effet, en termes de volume de trafic, les flux générés par une localité rurale sont comparables à ceux générés par un quartier densément peuplé d'une centralité urbaine. **Deux contextes**, décrits ci-après, permettent de recourir à la qualification de « route de distribution ».

**Contexte rural :** La route de distribution **relie plusieurs localités** et leur donne un accès à une route principale ou une route de liaison. [> Voir page 5](#)

**Contexte urbain :** La route de distribution **relie différents quartiers d'une même localité** et permet de rejoindre une ou plusieurs routes de liaison menant à la sortie de la localité. [> Voir page 6](#)

Les routes de distribution sont situées tant sur la **voirie étatique** que sur la **voirie communale**. Elles peuvent être **limitées à 50 ou 30 km/h** [> voir fiche A06](#) et il est possible d'aménager une **zone de rencontre** au niveau des centralités [> voir fiche A08](#).



Route de distribution (30 km/h) dans un contexte rural



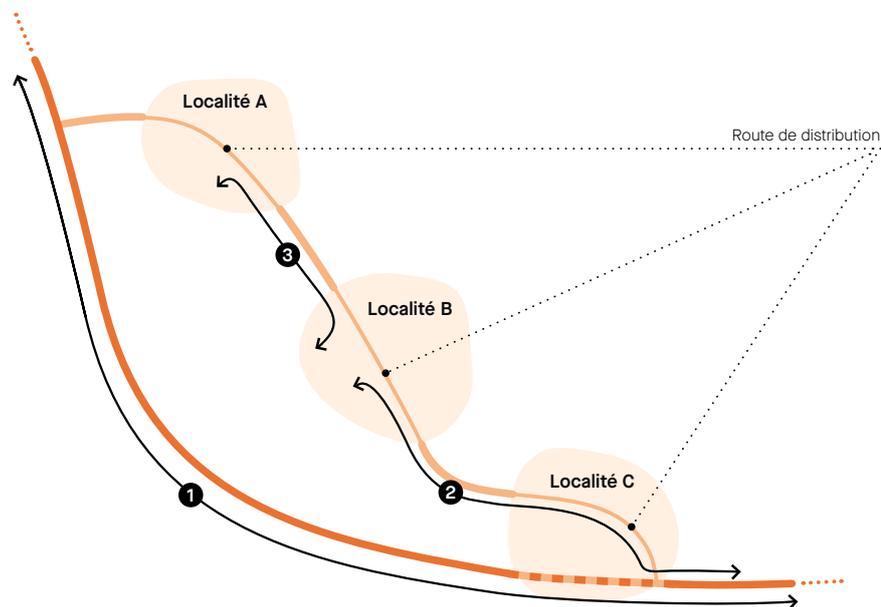
Route de distribution (50 km/h) dans un contexte urbain

### Contexte rural d'une route de distribution : distribution du trafic entre plusieurs localités et vers une route de liaison ou une route principale

En milieu rural, une même route de distribution (se prolongeant en route de connexion hors localité) peut **relier et traverser plusieurs localités** avant de rejoindre une route de liaison ou une route principale.

Dans l'exemple ci-dessous d'une route de distribution traversant les localités A, B et C, le seul trafic de transit légitime est celui ayant comme origine ou destination l'une des deux autres localités. Un **trafic de transit parasite** d'ordre régional, généré par exemple par des conducteurs qui empruntent un raccourci par rapport à une route principale congestionnée, ne peut en règle générale pas être évité, mais **peut être découragé par un apaisement substantiel** de la circulation dans les localités A, B et C. Voilà pourquoi les flux de trafic de transit parasite ne doivent pas entrer en considération dans le choix de l'aménagement d'une route de distribution. Il faut cependant **prendre en compte les besoins de flux exceptionnels**, tels que les convois exceptionnels, les transports militaires, etc.

#### Route de distribution dans un contexte rural ↓



- ❶ Trafic motorisé de transit régional ou national hors localité sur une route principale (route de liaison en localité)
- ❷ Trafic motorisé d'accès aux localités
- ❸ Trafic motorisé interlocalités

#### Réseau routier hors agglomération

Route principale ———> .....>  
Route de connexion ———> .....>

#### Réseau routier en agglomération

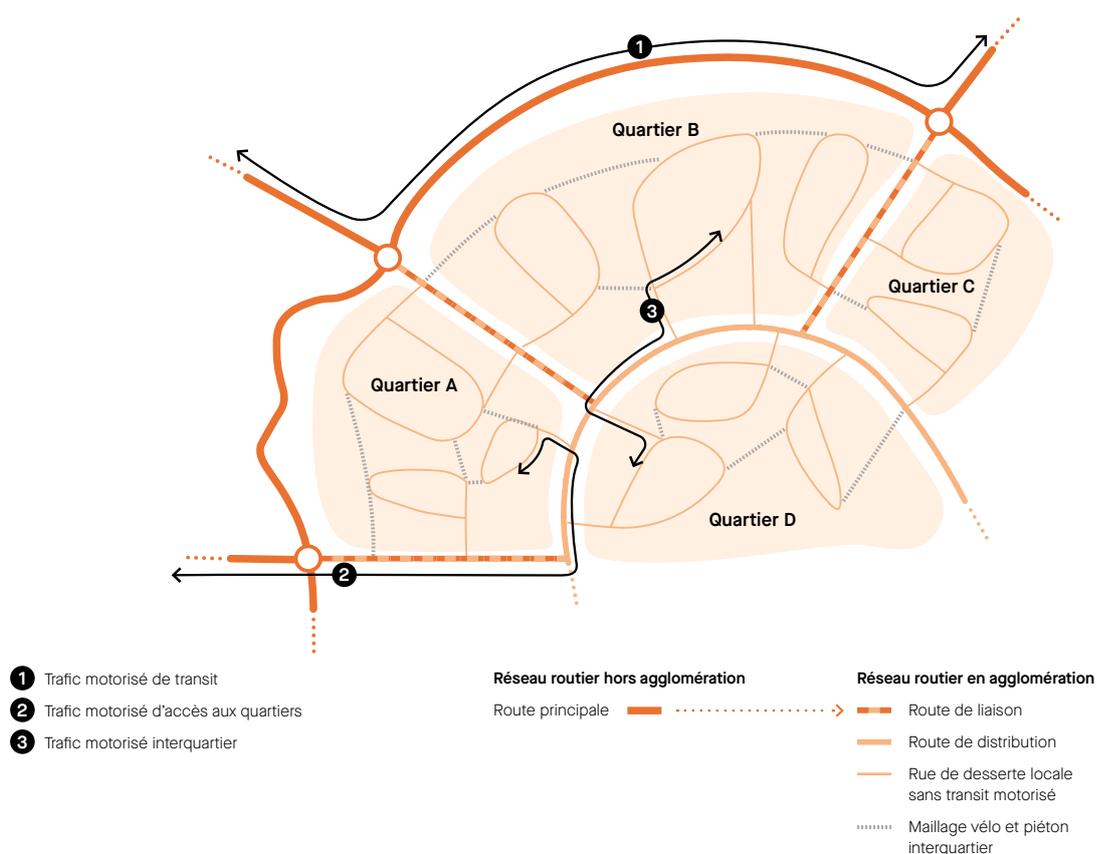
Route de liaison ———>  
Route de distribution ———>

### Contexte urbain d'une route de distribution : distribution du trafic dans les différents quartiers d'une localité

Dans les localités de taille plus importante, les routes de distribution ont pour fonction de **distribuer le trafic motorisé vers les différents quartiers depuis une route de liaison.**

Dans un contexte urbain, les routes de distribution accueillent donc un trafic de **transit local** entre un quartier et la route de liaison la plus proche. Leur fonction n'est cependant pas de permettre la traversée de bout en bout de la localité et donc de faire office de raccourci entre deux routes de liaison. Il n'est pas toujours possible d'empêcher physiquement ce type de transit. Cependant, les besoins de ce type de flux ne doivent pas entrer en considération lors du choix de l'aménagement d'une route de distribution.

#### Route de distribution dans un contexte urbain



## — Rue de desserte locale

Les rues de desserte locale ont comme unique fonction de **desservir chaque adresse**. Seul le trafic motorisé à destination du quartier emprunte ce type de rue. **Le transit** entre deux routes de distribution ou de liaison **ne doit pas être possible** par des rues de desserte locale. Cet objectif est atteint si chaque ensemble de rues de desserte locale n'est connecté qu'à une même route de distribution ou de liaison.

Dans une rue de desserte locale, l'aménagement doit avant tout **favoriser les déplacements piétons et cyclistes**. Ces rues forment des maillons essentiels des réseaux piétons et cyclables, surtout si elles sont connectées entre elles par un maillage vélo et piéton interquartier. **Le trafic motorisé ne doit jouer qu'un rôle subordonné** dans le choix de l'aménagement.

La quasi-totalité des rues de desserte locale appartiennent à la **voirie communale**. Elles sont limitées à **30 km/h** > [voir fiche A07](#) ou réglementées comme **zone résidentielle** > [voir fiche A09](#) voire comme **zone de rencontre** > [voir fiche A08](#).



Rue de desserte locale (30 km/h)

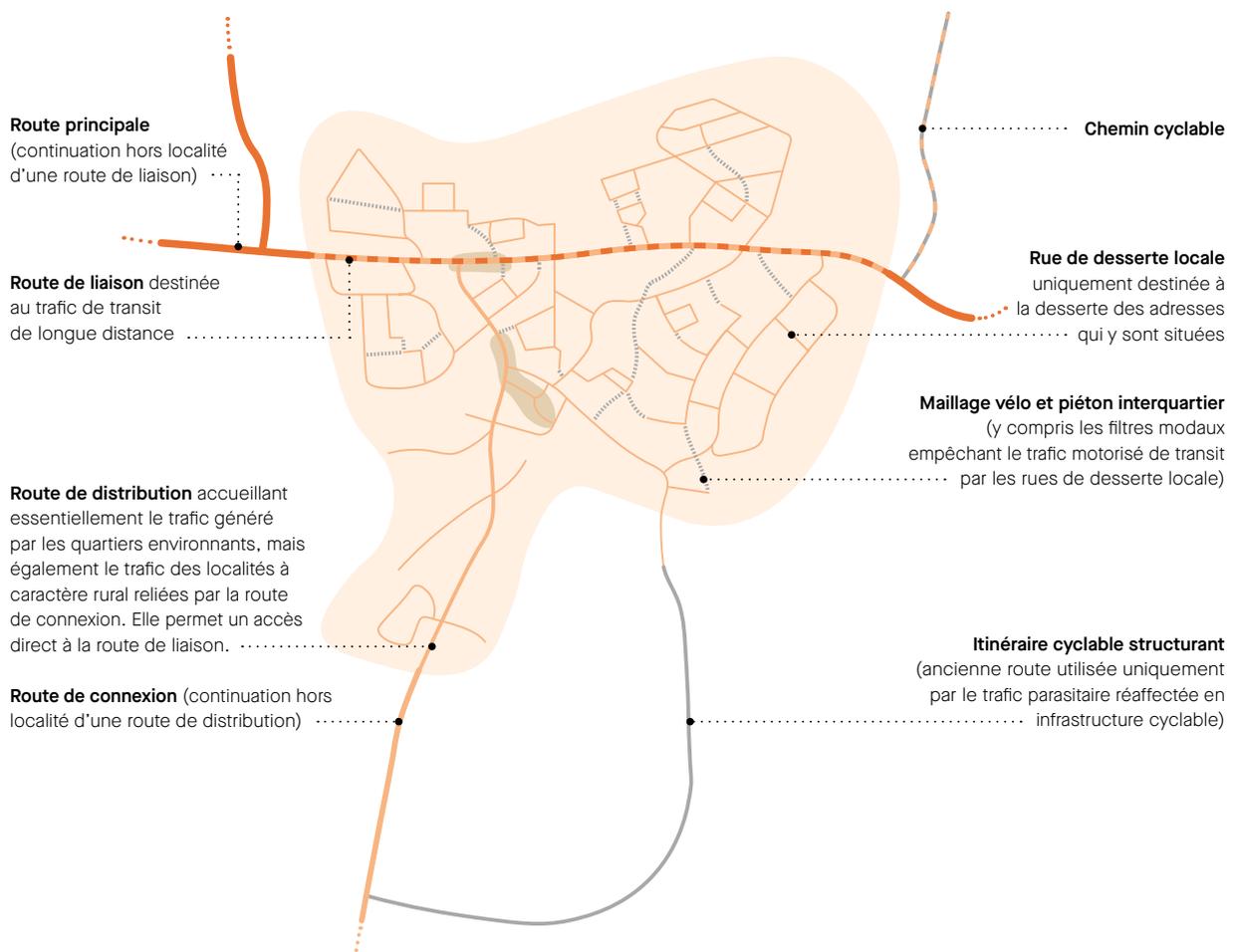
# Application de la classification fonctionnelle

La **première étape** du choix de la réglementation pour les différentes routes consiste à **appliquer la classification fonctionnelle** à chaque route de la localité. Il est évident que la classification fonctionnelle au niveau local doit être cohérente avec la classification fonctionnelle au niveau régional.

À cet effet, le Plan national de mobilité > voir [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu), pages 94 et 95 prévoit une approche itérative. Au niveau d'une localité, il convient de répondre aux **trois questions** suivantes sur le trafic motorisé dans la localité:

- > *Y a-t-il des routes par lesquelles doit passer le transit de longue distance ?*  
À noter qu'une telle route n'existe pas dans chaque localité. Si elle existe, elle a la fonction de **route de liaison**.
- > *Vers quelles routes le trafic plus local des quartiers de la localité, respectivement des localités voisines, doit-il être orienté ?*  
Ces routes ont la fonction de **route de distribution**.
- > *Quelles sont les rues à vocation uniquement résidentielle sur lesquelles seul le trafic qui y a son origine ou sa destination doit circuler ?*  
Ces rues ont la fonction de **rue de desserte locale**.

## Exemple d'application de la classification fonctionnelle dans une localité type ↓



# Schéma de circulation pour les rues de desserte locale

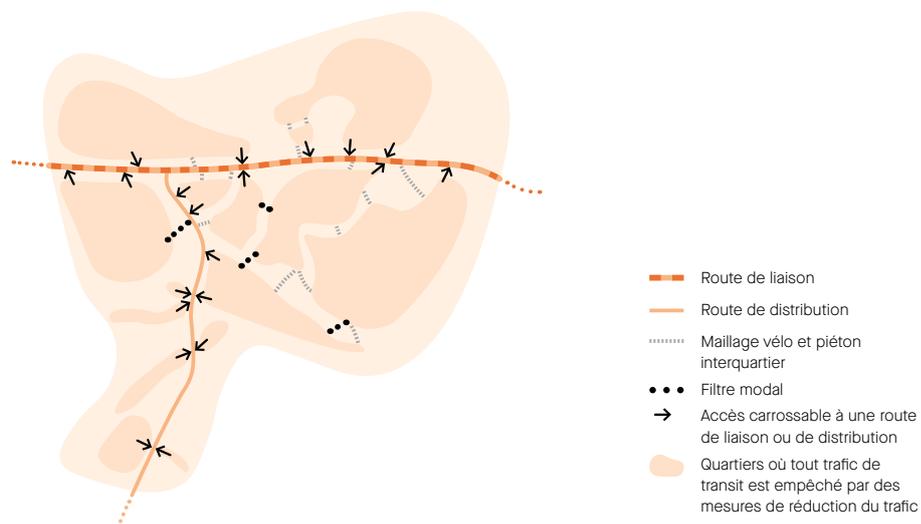
La classification fonctionnelle ne porte ses fruits que si elle se traduit par une organisation et un aménagement des voies publiques qui y correspondent. Il est primordial que les rues de desserte locale ne puissent pas être utilisées comme itinéraire alternatif à des routes de distribution ou de liaison. Ce n'est qu'à cette condition que les rues de desserte locale peuvent favoriser les déplacements piétons et cyclistes.

La **deuxième étape** du choix de la réglementation à appliquer consiste à **définir pour chaque quartier** où cela est nécessaire **un schéma de circulation** écartant tout trafic superflu des rues de desserte locale.

Ces schémas de circulation s'appuient sur des **mesures de réduction du trafic** telles que les filtres modaux ou les sens uniques. [> Voir fiche A12](#)  
Ils créent des quartiers isolés pour le trafic motorisé individuel, mais perméables pour les piétons et les cyclistes et contribuent à :

- > **réduire** de manière significative **le trafic motorisé dans le quartier**, ce qui améliore la sécurité des piétons et cyclistes;
- > assurer que les **cheminements les plus directs** entre les différentes parties de la localité soient réservés aux déplacements à pied et à vélo. Cela crée un **cercle vertueux de réduction du trafic motorisé** en rendant ces modes de déplacement particulièrement compétitifs pour les trajets de courte distance au sein de la localité.

## Schéma de circulation empêchant tout trafic de transit dans les quartiers résidentiels de la localité type ⚡



# Détermination du type de réglementation

Une fois la classification fonctionnelle et le schéma de circulation établis, la troisième étape consiste à déterminer la réglementation à appliquer à chaque tronçon de route en fonction du contexte urbain et du volume de trafic motorisé.



H,1

## Zone 30 km/h

Une limitation de vitesse à 30 km/h est possible quelle que soit la fonction de la route. La zone 30 km/h inclut l'ensemble des rues limitées à 30 km/h. Elle peut donc comprendre, en plus des rues de desserte locale, des tronçons de routes de liaison ou de routes de distribution.

Selon la classification de la route, les règles d'application varient :

- > Sur une **route de liaison**, une limitation de vitesse à 30 km/h peut être appliquée sur un **tronçon d'une longueur allant jusqu'à environ 200 mètres** en vue d'une requalification urbaine dans les centralités, aux abords d'une école ou lorsqu'un itinéraire cyclable majeur emprunte une route de liaison sur un court tronçon. > [Voir fiche A05](#)
- > Sur une **route de distribution**, la limitation de vitesse à 30 km/h peut être appliquée **sans restriction relative à la longueur du tronçon**. Il est cependant nécessaire de tenir compte du volume de trafic pour définir l'aménagement. > [Voir fiche A06](#)
- > Sur une **rue de desserte locale**, la limitation de vitesse à 30 km/h est applicable sans limitations particulières. > [Voir fiche A07](#)

Sur les tronçons situés sur la **voirie étatique**, des conditions d'aménagement spécifiques s'appliquent et doivent être **validées au cas par cas avec l'Administration des ponts et chaussées**.

---

## Zone 30 km/h ou vitesse 30 km/h ?



C,14

Dans certains cas, la vitesse peut être limitée à 30 km/h en dehors des zones 30 km/h moyennant la mise en place du **signal C, 14** « limitation de vitesse ».

Il s'agit en l'occurrence de tronçons isolés de la voirie étatique ou communale qui ne forment pas de carrefour avec une autre route limitée à 30 km/h.



E, 26a

### Zone de rencontre

Dans les centralités de certaines localités, une zone de rencontre permet de créer une situation de **cohabitation entre les différents modes de transport**. Cette cohabitation fonctionne d'autant mieux qu'il existe un certain équilibre entre les flux motorisés et les flux piétons et cyclistes.

- > Sur une **route de distribution**, la zone de rencontre permet de combiner la **mise en valeur d'une centralité** et l'apaisement de la circulation.  
> [Voir fiche A08](#)
- > Sur une **rue de desserte locale**, une zone de rencontre peut être aménagée si le quartier concerné présente une **certaine forme de centralité**. Les principes d'aménagement ne diffèrent pas de ceux d'une zone de rencontre sur une route de distribution.
- > Sur une **route de liaison**, la mise en place d'une zone de rencontre constitue un **cas exceptionnel** qui n'est pas abordé en détail dans les présentes lignes directrices ministérielles, mais qui doit être examiné en étroite concertation avec les autorités compétentes.



E, 25a

### Zone résidentielle

La zone résidentielle ne s'applique qu'à des **rues de desserte locale**. Elle constitue un **lieu de rencontre** pour les habitants du quartier, mais également une **plateforme de jeu** pour les enfants. Du point de vue du Code de la route, les enfants ont le droit de jouer sur la totalité de la voie publique. > [Voir fiche A09](#)



E, 27a

### Zone piétonne

Comme son nom l'indique, une zone piétonne est **réservée aux piétons**. Elle concerne en général une ou plusieurs rues dans le **centre-ville**, dont elle **renforce le caractère commercial et touristique**.

L'accès peut être autorisé aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs ainsi qu'à d'autres catégories d'usagers tels que les cyclistes, dans les limites déterminées par l'Administration communale.

> [Voir fiche A10](#)

## Exemple d'application des réglementations à une localité type 📍



### \*Zone 30 km/h ou zone résidentielle sur une rue de desserte locale ?

Dans une **zone résidentielle**, tous les usagers **partagent un même espace** et les enfants peuvent jouer sur toute la largeur de la voie publique. Dans une **zone 30 km/h**, les piétons sont **séparés physiquement** des véhicules par un trottoir.

Le choix d'aménager une zone résidentielle dépend donc du fait que le **volume de trafic motorisé soit suffisamment faible** pour que les piétons puissent s'approprier l'espace public et, en particulier, pour que les enfants puissent jouer sur la voie publique.

# Récapitulatif

## Possibilités d'apaisement en fonction de la classification fonctionnelle

		VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE		
		50 km/h	30 km/h	20 km/h
CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	Route de liaison <a href="#">&gt; Voir page 3</a>		 <b>ZONE 30 KM/H SUR UNE ROUTE DE LIAISON</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A05</a>	—
	Route de distribution <a href="#">&gt; Voir page 4</a>	*	 <b>ZONE 30 KM/H SUR UNE ROUTE DE DISTRIBUTION</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A06</a>	 <b>ZONE DE RENCONTRE</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A08</a>
	Rue de desserte locale sans transit motorisé <a href="#">&gt; Voir page 7</a>		 <b>ZONE 30 KM/H SUR UNE RUE DE DESSERTE LOCALE</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A07</a>	 <b>ZONE RÉSIDENNELLE</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A09</a>
	Zone piétonne	—	—	 <b>ZONE PIÉTONNE</b> <a href="#">&gt; Voir fiche A10</a>

\* Des mesures de réduction de la vitesse à 50 km/h sont possibles, notamment aux entrées d'agglomération. [> Voir fiche A13](#)



### La rue cyclable, un élément du réseau cyclable avant d'être une mesure d'apaisement

Dans une rue cyclable, la vitesse est également **limitée à 30 km/h**. La mise en place d'une rue cyclable est toutefois avant tout une mesure destinée à **compléter le réseau cyclable** en mettant en évidence un itinéraire en particulier au sein d'une zone apaisée.

Le choix d'aménager ou non une rue cyclable ne résulte donc pas de réflexions relatives à l'apaisement de la circulation, mais doit dépendre de la définition du réseau cyclable. Pour cette raison, **la signalisation d'une rue cyclable peut se superposer à celle d'une zone 30 km/h**.

Pour plus de détails sur la mise en œuvre d'une rue cyclable, voir les recommandations figurant sur le site [www.veloplangen.lu](http://www.veloplangen.lu).

