

# A 05 30 KM/H SUR UNE ROUTE DE LIAISON

## Sujets traités

Tronçons éligibles sur une route étatique .....	2
Concept d'aménagement par mode de déplacement .....	3
Principales caractéristiques d'aménagement .....	5
Signalisation et régimes de priorité .....	8
Récapitulatif .....	10

## En résumé

Les routes de liaison, dont la quasi-totalité font partie de la voirie étatique, ont pour vocation de transporter un trafic important, y compris de transit et de poids lourds. Si les conditions d'éligibilité sont remplies, une route de liaison peut être apaisée à 30 km/h sur un tronçon d'une longueur allant jusqu'à environ 200 mètres. C'est typiquement le cas dans la centralité d'une localité, mais également aux abords d'une école ou lorsqu'un itinéraire cyclable majeur emprunte une route de liaison sur un court tronçon.

## 30 km/h sur une route de liaison dans une localité type ↓



# Tronçons éligibles sur une route étatique

L'aménagement d'un tronçon limité à 30 km/h sur la voirie étatique à l'intérieur d'une agglomération peut être opportun :

- a. lorsque les **fonctions et usages de l'espace public** (p. ex. établissements publics, commerces, aires de jeux et restaurants) se trouvant au bord du tronçon en question génèrent des flux importants de piétons ou de cyclistes et qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h est nécessaire pour améliorer la sécurité routière ou l'équilibre entre la vie communautaire et la circulation motorisée;
- b. lorsque le tronçon se trouve sur une **interconnexion primordiale pour les piétons et cyclistes** entre les principaux quartiers de l'agglomération et qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h est nécessaire pour assurer la sécurité et l'attractivité de l'interconnexion en question;
- c. lorsque la chaussée du tronçon constitue un **maillon d'un itinéraire cyclable majeur** (p. ex. réseau cyclable national) et qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h est nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes sur la chaussée > voir [www.veloplange.lu](http://www.veloplange.lu);
- d. à hauteur **d'écoles fondamentales, de lycées, de maisons relais, d'arrêts importants pour le transport scolaire ou de chemins principaux vers ces établissements**. La réalisation d'un tronçon limité à 30 km/h permet alors d'assurer au mieux la sécurité des enfants et d'inciter les automobilistes à rouler de façon raisonnable et attentive.

L'aménagement d'un tronçon limité à 30 km/h **ne doit pas pour autant repousser le trafic** vers une route qui se caractérise par la même fonction (ou une fonction permettant davantage d'apaisement) ou avoir d'impact négatif notable sur les transports en commun.

Une route identifiée comme une grande route de trafic international (aussi nommée « route européenne ») ou une route menant à un échangeur autoroutier ne peut en principe pas être prise en considération.



Tronçon limité à 30 km/h aux abords immédiats d'un établissement scolaire

## Établissements scolaires

Il est tout particulièrement recommandé de prendre les mesures d'apaisement de la circulation nécessaires pour **assurer la sécurité des enfants aux abords immédiats d'établissements scolaires** (école fondamentale, lycée et maison relais).

À cet effet, l'aménagement d'un tronçon limité à 30 km/h est d'office possible à hauteur de ces établissements pour autant que les accès se font par ce tronçon de route et que des mesures constructives de réduction de la vitesse sont mises en œuvre. > Voir [fiche A13](#)

# Concept d'aménagement par mode de déplacement

L'aménagement d'un tronçon d'une route de liaison sur lequel la vitesse est limitée à 30 km/h poursuit deux objectifs principaux : améliorer la sécurité des déplacements piétons et cyclistes et accompagner une requalification urbaine dans les endroits connaissant des flux importants de piétons et cyclistes.



## Piétons

Sur une route de liaison limitée à 30 km/h, l'espace dédié aux piétons **doit être séparé du trafic motorisé et cycliste** au moyen de mesures constructives. Cette séparation doit être matérialisée par un trottoir surélevé.

La route en question doit être munie d'un **trottoir suffisamment large des deux côtés**. Afin de permettre une bonne circulation piétonne, les lampadaires, arbres et autres objets doivent être placés de façon à maximiser le gabarit libre d'obstacles.

Les aménagements pour les piétons et cyclistes (trottoirs, traversées pour les piétons et cyclistes, arrêts de bus, etc.) doivent être conçus **conformément à la loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous** des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs.



## Cyclistes

Les routes de liaison accueillent en général un volume de trafic motorisé important. Le plus souvent, elles constituent également le **principal accès cyclable** au centre de la localité, respectivement aux localités voisines.

En règle générale, **l'assise cyclable doit être séparée au moyen de mesures constructives** tant du volume de trafic motorisé que des flux piétons, **et ce également sur le tronçon apaisé**. Les aménagements cyclables doivent être reliés au réseau cyclable au-delà du tronçon apaisé.

Il est **possible de déroger à la séparation physique** sur un tronçon apaisé. Une telle dérogation dépend essentiellement du volume de trafic motorisé, qui doit dans ce cas être particulièrement faible pour une route de liaison. Les aménagements cyclables de type « confortable » doivent être choisis conformément aux recommandations figurant sur le site [www.veloplengen.lu](http://www.veloplengen.lu).



## Transports en commun

Si le tronçon apaisé accueille un nombre élevé de bus, les **mesures d'apaisement doivent être adaptées** de sorte à ne pas perturber le flux de bus.

Si possible, l'arrêt de bus doit être aménagé en cap sur le tronçon apaisé à 30 km/h.



### Trafic individuel motorisé

L'aménagement de la chaussée sur un tronçon limité à 30 km/h **doit se distinguer clairement** de celui des tronçons limités à 50 km/h qui l'entourent. L'objectif est de rendre attentifs les automobilistes aux flux importants de piétons et cyclistes le long du tronçon apaisé et de garantir le respect de la vitesse maximale autorisée.

De plus, l'aménagement doit permettre **d'absorber le trafic motorisé de transit**, qu'il s'agisse des transports publics, du transport individuel motorisé ou de poids lourds.



### Stationnement

Le nombre d'emplacements de stationnement pour les voitures **doit être réduit au strict minimum** afin d'élargir les espaces pour les piétons et cyclistes.

#### Représentation d'une route de liaison apaisée à 30 km/h ⬇



# Principales caractéristiques d'aménagement

Un tronçon limité à 30 km/h peut être réalisé à condition que des mesures constructives soient mises en œuvre pour que les automobilistes respectent cette limitation de vitesse. Il est important de créer une situation « type » à travers le pays.

## Largeur du trottoir

Pour les trottoirs situés à l'écart de lieux générant des flux particulièrement importants de piétons (écoles, centres-villes, gares, pôles d'échanges, etc.), **la largeur recommandée est de 2 mètres libres d'obstacles**. Dans les endroits où il n'est pas possible de remplir ce critère, les obstacles doivent être disposés de manière à gêner le moins possible les piétons et à **laisser un passage libre d'au moins 1,5 mètre**.

## Largeur de la chaussée

La **largeur recommandée** de la chaussée est en règle générale de **6,5 mètres**. Elle peut cependant varier en fonction de la géométrie de la route, du volume de trafic, de la part de poids lourds dans le trafic, etc.

Dans le cas de la **voirie étatique**, la largeur de chaussée minimale à respecter doit être fixée au cas par cas en concertation avec l'Administration des ponts et chaussées.

## Mesures constructives d'apaisement de la circulation

La **transition** vers une zone 30 km/h est **signalée par une ou plusieurs mesures constructives**. [> Voir fiche A11](#)

La chaussée **peut être rétrécie ponctuellement à 6 mètres** (cas de croisement déterminant : poids lourd - poids lourd à 30 km/h) par des mesures constructives. [> Voir fiche A13](#) La largeur des rétrécissements peut varier en fonction de la géométrie de la route, du volume de trafic, de la part de poids lourds dans le trafic, etc.

Dans le cas de la **voirie étatique**, les détails techniques doivent être fixés au cas par cas en concertation avec l'Administration des ponts et chaussées. [> Voir fiche A14](#)

Des **mesures constructives** de réduction de la vitesse **doivent être répétées** sur le tronçon afin d'inciter les automobilistes à rouler à 30 km/h tout en tenant compte du flux de véhicules sur cette voie (notamment les bus et poids lourds et les flux exceptionnels).

### Revêtement

La couche de roulement de la partie carrossable doit être réalisée avec un **revêtement clair**. Le revêtement des trottoirs ou de l'assise pour les piétons (dans le cas d'un chemin pour les piétons et cyclistes) doit être réalisé dans une couleur similaire à celle de la couche de roulement.

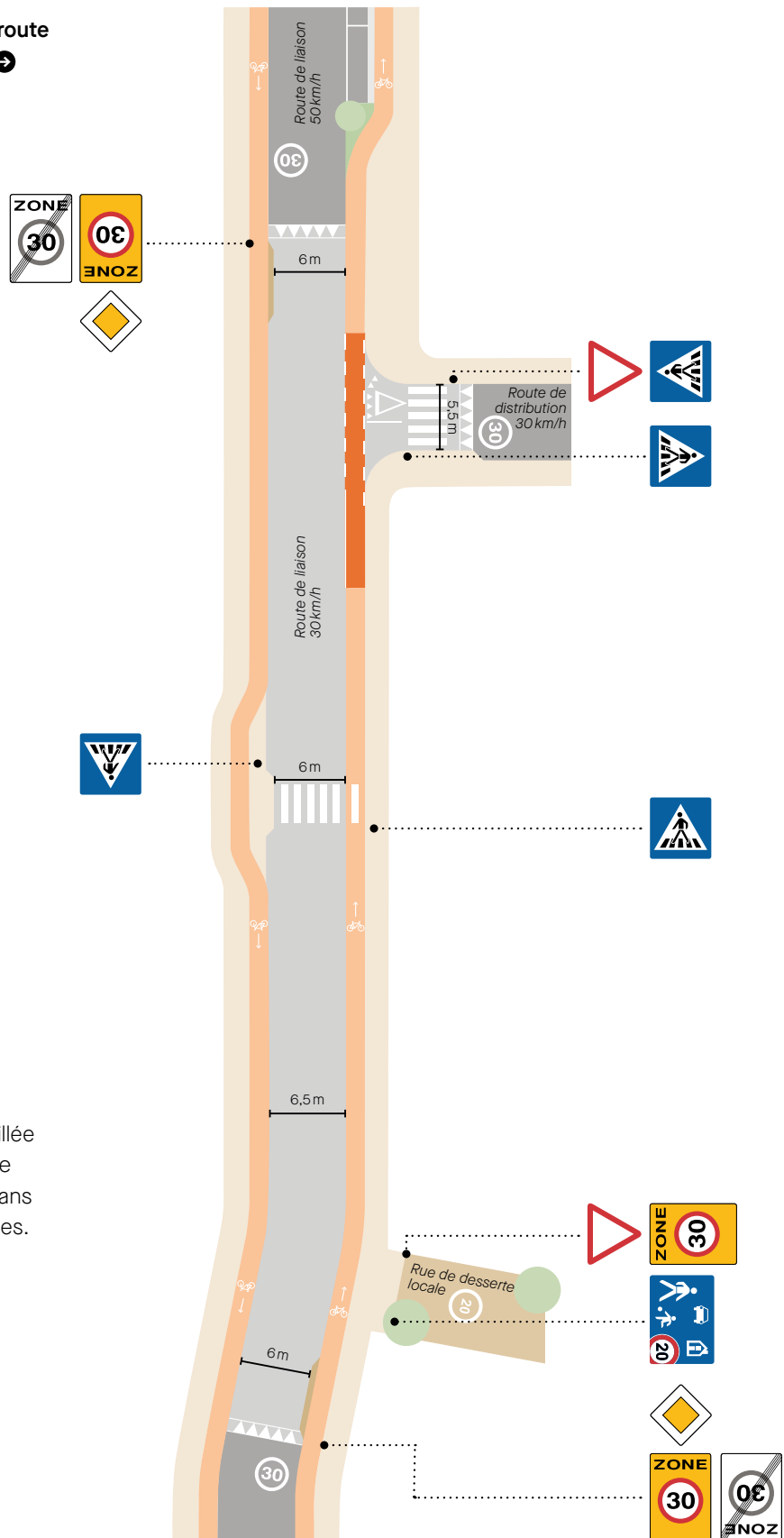
### Longueur du tronçon

La longueur du tronçon doit en principe être **limitée à environ 200 mètres**. Si la configuration des lieux ou des mesures constructives empêchent les automobilistes d'accélérer et que les autres conditions pour une telle limitation de vitesse sont remplies, l'aménagement d'un tronçon plus long peut être envisagé.



Plateau et revêtement clair sur un tronçon limité à 30 km/h

Représentation en plan d'une route de liaison apaisée à 30 km/h ➔



La représentation ne tient pas compte d'une planification détaillée de l'aménagement cyclable. Ce sujet est développé en détail dans les lignes directrices ministérielles.

> Voir [www.veloplengen.lu](http://www.veloplengen.lu)

-  Trottoir ou trottoir traversant
-  Passage pour piétons
-  Aménagements cyclables
-  Chaussée
-  Revêtement clair
-  Rampe

# Signalisation et régimes de priorité

Un tronçon limité à 30 km/h sur une route de liaison peut être intégré dans une zone 30 km/h existante ou, s'il est dépourvu de carrefour, être signalé comme un tronçon « isolé ». Une route de liaison conserve la priorité sur les routes de distribution ou les rues de desserte locale adjacentes, et ce, même si le tronçon est intégré dans une zone 30 km/h.

## Signalisation de l'entrée et de la sortie du tronçon apaisé



C,14



C,17b



H,1



H,2

### Signalisation verticale

Le **début d'un tronçon isolé est indiqué par le signal C,14** « limitation de vitesse » muni de l'inscription « 30 » et, dans le sens de la sortie, par le signal C,17b marquant la fin du tronçon.

Si une rue latérale réglementée en **zone 30 km/h** débouche sur le tronçon en question, celui-ci est **intégré dans la zone respectivo**. La zone est indiquée par le signal H,1 « début de zone » portant le signal C,14 muni de l'inscription « 30 ». Comme pour toute signalisation zonale, **le signal de la zone 30 km/h** (H,1 avec C,14) **ne doit être prévu qu'au début de la zone** et s'applique ensuite à toutes les rues qui débouchent sur cette zone. La fin de zone est indiquée par le signal H,2 (à placer au revers du signal H,1) ou par une signalisation marquant le début d'une nouvelle zone (p.ex. zone résidentielle).

Le signal H,1 **peut porter d'autres signaux** si d'autres dispositions sont applicables dans la même zone (p.ex. en matière de stationnement). Si les dispositions zonales varient dans les rues adjacentes, le signal H,1 comportant l'intégralité des dispositions en vigueur doit être répété.

Les signaux H,1 et C,14 doivent être mis en place **du côté droit de la chaussée** dans le champ visuel des automobilistes. La signalisation zonale est placée en principe sur l'élément de rétrécissement de la chaussée ou sur le trottoir mais ne doit pas constituer une gêne pour les piétons et les cyclistes. Un **passage libre d'une largeur d'au moins 1,5 mètre** doit ainsi être garanti pour ces usagers de la route. Le bord des signaux doit se trouver à une distance d'au moins 0,5 mètre du bord de la chaussée.





Marquage au sol du signal C,14

### Signalisation horizontale

Un **marquage au sol** du signal C,14 « limitation de vitesse » **portant l'inscription « 30 »** doit être mis en place au niveau d'une transition et peut être répété à l'intérieur de la zone pour avertir les usagers de la route de la présence d'un tronçon à trafic apaisé. [> Voir fiche A11](#)  
Le marquage doit être peint en **blanc**. L'usage de toute autre couleur est interdit.

## Régimes de priorité



B,3



B,1



B,2a

Contrairement aux zones 30 km/h sur les rues de desserte locale, les routes de liaison **gardent la priorité par rapport aux routes adjacentes**, même si la route de liaison est également limitée à 30 km/h. L'intersection peut être marquée par le signal B,3 sur la route de liaison et doit être indiquée par le signal B,1 ou B,2a sur la rue adjacente.



E,11a

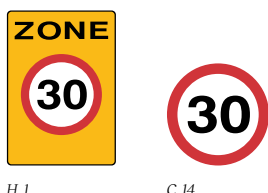


E,11b

Des **passages pour piétons** (E,11a) et des **passages combinés pour piétons et cyclistes** (E,11b), sécurisés le cas échéant par des signaux colorés lumineux, peuvent être mis en place **si les flux de piétons et cyclistes existants ou projetés l'imposent**.

# Récapitulatif

## 30 km/h sur une route de liaison



### APPLICATION

Route de liaison

### PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Trottoir des deux côtés
Largeur du trottoir	≥ 2 mètres
Infrastructure cyclable	Séparation physique du trafic motorisé et des piétons – aménagement selon les recommandations figurant sur le site > <a href="http://www.veloplengen.lu">www.veloplengen.lu</a>
Largeur de la chaussée	6,5 mètres
Largeur minimale de la chaussée rétrécie	6 mètres
Longueur maximale du tronçon apaisé	environ 200 mètres
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	≤ 100 mètres, selon faisabilité technique
Revêtement routier	Revêtement clair
Stationnement	À éviter

### SIGNALISATION ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

Signalisation verticale	H, 1/H, 2 ou C, 14/C, 17b
Signalisation horizontale	Marquage au sol « 30 »
Priorité à droite	Non
Passage pour piétons	Oui, si les flux piétons et cyclistes existants ou projetés l'imposent
Signal coloré lumineux	

**Procédures:** voirie de l'État > [Voir fiche A14](#); voirie communale > [Voir fiche A15](#)