

A 06 30 KM/H SUR UNE ROUTE DE DISTRIBUTION

Sujets traités

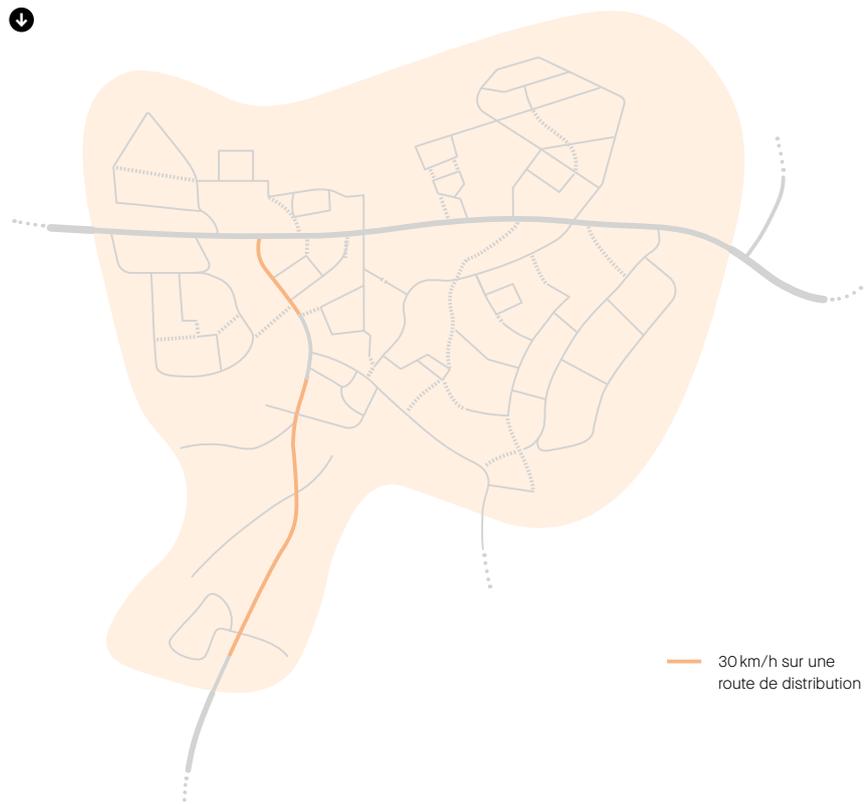
Tronçons éligibles sur une route étatique	2
Concept d'aménagement par mode de déplacement	3
Principales caractéristiques d'aménagement	5
Signalisation et régimes de priorité	13
Récapitulatif	15

En résumé

Sur une route de distribution, il est possible d'appliquer une limitation de vitesse à 30 km/h sur un tronçon dont la longueur peut être déterminée par l'Administration communale. La mise en place d'une telle limitation de vitesse est cependant conditionnée à des aménagements dont certains sont obligatoires sur la voirie étatique.

Sur la voirie communale, la Commission de circulation de l'État vérifie la conformité des aménagements avec les présentes lignes directrices.

30 km/h sur une route de distribution dans une localité type



Tronçons éligibles sur une route étatique

Sur le réseau routier étatique, les routes de distribution peuvent être apaisées sur un tronçon à définir par l'Administration communale. Des mesures d'apaisement constructives doivent être prises afin de garantir le respect de la limitation de vitesse.

- > Une route de distribution peut uniquement être limitée à 30 km/h, si **les rues de desserte locale débouchant sur le tronçon concerné sont limitées à 20 ou 30 km/h.**
- > Une route de distribution peut être apaisée à 30 km/h **indépendamment de sa longueur ou des fonctions longeant le tronçon concerné.** Il revient à l'Administration communale de déterminer les tronçons à apaiser et d'élaborer un plan de réaménagement de la voirie en vue d'obtenir **les autorisations.**
> [Voir fiches A14 et A15](#)
- > Des **mesures constructives**, à valider par le groupe de travail « Apaisements de trafic sur la voirie de l'État », doivent être prévues afin de garantir que les vitesses pratiquées correspondent à la limitation de vitesse. > [Voir fiche A 13](#) Une **mise en œuvre à court terme** est possible avec des mesures provisoires ou intermédiaires en attendant un réaménagement complet du tronçon à plus longue échéance.
- > La **classification d'une voirie étatique** en tant que « route de distribution » **appartient aux autorités étatiques.** Les publications étatiques en la matière, à commencer par les cartes incluses dans le Plan national de mobilité 2035, offrent une première orientation aux communes. > [Voir www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu)

Recommandations pour déterminer les routes de distribution à apaiser prioritairement

Sur les routes de distribution, le choix de la position et de la longueur du tronçon à apaiser revient à l'Administration communale. Bien qu'elle soit en principe libre d'apaiser, quel que soit le contexte, l'ensemble de la traversée de la localité, il est **recommandé** de tenir compte des aspects suivants lors du choix du tronçon à apaiser :

- > **Le contexte urbain et l'acceptation d'un apaisement qui en découle**
> [Voir fiche A04, page 4](#) Une limitation de vitesse avec relativement peu d'aménagements est d'autant mieux comprise et respectée que le bâti est dense et continu des deux côtés de la route, que l'espace entre les façades est étroit et que les points d'attraction le long du tronçon sont nombreux. Au contraire, sur une route longée de constructions en retrait ou de terrains vagues,

il sera nécessaire de prévoir un grand nombre d'aménagements afin de faire respecter la vitesse maximale et la mesure risque de susciter de l'incompréhension auprès des usagers de la route.

- > **L'objectif de l'apaisement de la circulation** > [Voir fiche A01](#)
Le tronçon à apaiser peut varier en fonction de l'objectif à atteindre. Sur certaines **routes étroites**, la limitation de la vitesse est la seule mesure possible pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons. Dans ce cas, l'apaisement d'un tronçon relativement long, indépendamment du contexte urbain, peut être opportun. À l'inverse, si l'objectif est avant tout **d'améliorer la qualité de séjour** dans le centre de la localité, il peut s'avérer plus judicieux de choisir un tronçon plus court, centré sur le secteur visé.

Concept d'aménagement par mode de déplacement

L'objectif principal d'une réglementation de la limitation de vitesse à 30 km/h sur une route de distribution est d'assurer la sécurité des déplacements piétons et cyclistes.



Piétons

Sur une route de distribution 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

La nécessité ou non de prévoir des aménagements cyclables **dépend essentiellement de la charge de trafic** sur le tronçon concerné. Sur les tronçons à trafic élevé, des aménagements cyclables physiquement séparés du trafic motorisé et des piétons sont nécessaires. Les aménagements cyclables de type « confortable » doivent être choisis conformément aux recommandations figurant sur le site > www.veloplangen.lu. Sur les tronçons à trafic faible, une circulation des cyclistes en trafic mixte peut être acceptée.

À noter que sur des routes de distribution où la largeur de l'espace public est très limitée, la mise à 30 km/h peut représenter la seule solution pour améliorer la **cohabitation entre cyclistes et véhicules motorisés**.



Transports en commun

Si le tronçon apaisé accueille un nombre élevé de bus, les **mesures d'apaisement, et en particulier les rétrécissements de la chaussée, doivent être adaptées** de sorte à ne pas perturber le croisement de deux bus.



Trafic individuel motorisé

En plus des **mesures constructives** nécessaires au respect de la limitation de vitesse > [voir fiche A13](#), des **mesures de réduction du trafic** > [voir fiche A12](#) peuvent s'avérer judicieuses, l'objectif étant d'inciter les automobilistes à rejoindre une route de liaison sur le trajet le plus court. > [Voir fiche A04, page 4](#)



Stationnement

Le stationnement résidentiel le long de la route est possible, mais **doit être limité autant que possible** afin de libérer de l'espace pour des infrastructures pour les cyclistes et piétons. Il est recommandé de **regrouper le stationnement** à l'écart de la chaussée.

> [Voir www.parken.lu](http://www.parken.lu) - P03

Principales caractéristiques d'aménagement

Les caractéristiques d'aménagement d'une route de distribution limitée à 30 km/h doivent être déterminées en fonction de la charge de trafic, du cas de croisement déterminant retenu et de la fréquence de croisement des véhicules.

> **Route de distribution à trafic élevé** > Voir page 7

> **450 véhicules en heure de pointe dans les deux sens***

Si le projet de réaménagement d'une route de distribution à trafic important ne s'accompagne pas de mesures de réduction du trafic > voir fiche A 12, **il doit être conçu de manière à ne pas gêner le trafic motorisé**. Les rétrécissements ne doivent pas être inférieurs à 5,5 mètres (cas de croisement déterminant : poids lourd - voiture à 30 km/h). Le rétrécissement visuel peut être réduit à 5 mètres à l'aide d'un marquage au sol. Une **séparation physique** entre les piétons, les cyclistes et le trafic motorisé est indispensable.

> **Route de distribution à faible trafic** > Voir page 10

< **250 véhicules en heure de pointe dans les deux sens***

En cas de trafic faible et à condition que la route **n'accueille ni un trafic élevé de bus (plus de deux bus par heure et par sens) ni des flux élevés de poids lourds ni des volumes importants de flux exceptionnels**, il est possible de réaménager la voie publique de manière plus conséquente au profit des piétons et du concept paysager. Il est ainsi permis de rétrécir la chaussée à 3,5 (circulation alternée de véhicules) ou 4,5 mètres (cas de croisement déterminant : vélo ou voiture - voiture à 30 km/h). Sur ces routes, les cyclistes peuvent en général circuler en trafic mixte.

> **Situation intermédiaire**

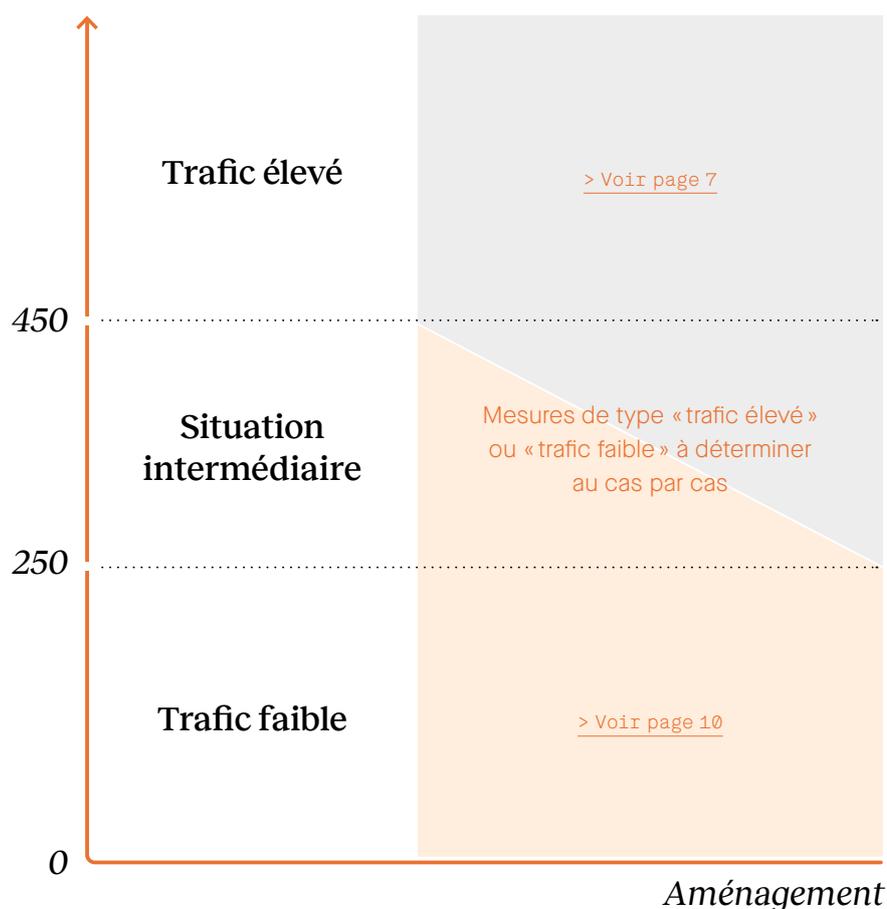
Entre 250 et 450 véhicules en heure de pointe dans les deux sens*

Pour cette situation, les aménagements nécessaires pour faire respecter la limitation de vitesse à 30 km/h doivent être **évalués au cas par cas**.

* Ces charges de trafic indiquent un ordre de grandeur. Le cas de croisement déterminant retenu et la fréquence de croisement entre deux véhicules doivent également être pris en compte pour définir les caractéristiques d'aménagement.

Définition des caractéristiques d'aménagement d'une route de distribution apaisée à 30 km/h ⬇

Charge de trafic indicative (deux sens confondus)
en nombre de véhicules motorisés en heure de pointe



L'aménagement d'un tronçon limité à 30 km/h sur une route de distribution nécessite la mise en œuvre de **mesures constructives** afin de garantir le respect de la vitesse maximale autorisée. Sur une route à faible trafic, la latitude pour réaliser ces mesures est plus importante que sur une route à trafic élevé où les mesures constructives ne doivent pas entraver la fluidité du trafic. Dans tous les cas, les aménagements doivent également **tenir compte des caractéristiques inhérentes au tronçon** et notamment du volume de poids lourds et de bus circulant sur le tronçon.

Route de distribution à trafic élevé

> 450 véhicules en heure de pointe dans les deux sens

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 mètres** (cas de croisement déterminant : poids lourd - poids lourd à 30 km/h). Elle peut varier en fonction de la géométrie de la route, du volume de trafic, de la part de poids lourds dans le trafic, etc.

Pour les **voiries étatiques**, 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 A 11](#)

La chaussée peut être **rétrécie ponctuellement à 5,5 mètres** (cas de croisement déterminant : poids lourd - voiture à 30 km/h) par des mesures constructives > [voir fiche A 13](#) et **visuellement à 5 mètres** à l'aide d'un marquage au sol. La **longueur d'un tel rétrécissement ponctuel** peut atteindre **jusqu'à 10 mètres** (15 mètres en combinaison avec un plateau).

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 A 14](#)

Une **mesure constructive** adaptée au type et au volume de poids lourds circulant sur le tronçon doit être prévue **tous les 100 à 200 mètres** afin que les automobilistes n'accélèrent pas entre deux mesures successives.

Revêtement

À l'exception des transitions, et éventuellement de la revalorisation urbanistique d'une centralité, le revêtement peut être réalisé dans le même **enrobé bitumineux** que les tronçons non apaisés.

Longueur du tronçon

Il n'y a **aucune restriction** en ce qui concerne la longueur du tronçon à l'intérieur de la localité. Il appartient à l'Administration communale de la déterminer.

**Représentation d'une route de distribution
(trafic élevé) apaisée à 30 km/h ⚡**



Route de distribution à faible trafic

< 250 véhicules en heure de pointe dans les deux sens

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 de **6 mètres** (cas de croisement déterminant : poids lourd - poids lourd à 30 km/h). Elle peut varier en fonction de la géométrie de la route, du volume de trafic, de la part de poids lourds dans le trafic, etc. Pour les **voiries étatiques**, 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 A 11](#)

La **longueur d'un rétrécissement** peut atteindre **jusqu'à 10 mètres** (15 mètres en combinaison avec un plateau). Pour qu'un cycliste puisse croiser une voiture au niveau de ce rétrécissement, deux aménagements sont possibles :

- > **rétrécissement à 3,5 mètres** (circulation alternée de véhicules) si un **by-pass** pour les cyclistes d'une largeur minimale de 1,25 mètre peut être réalisé ;
- > **rétrécissement à 4,5 mètres** (cas de croisement déterminant : vélo ou voiture - voiture à 30 km/h) **sans by-pass** pour les cyclistes.

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 A 14](#)

Une **mesure constructive** adaptée au type et au volume de poids lourds circulant sur le tronçon doit être prévue **tous les 50 à 100 mètres** afin que les automobilistes n'accélèrent pas entre deux mesures successives.

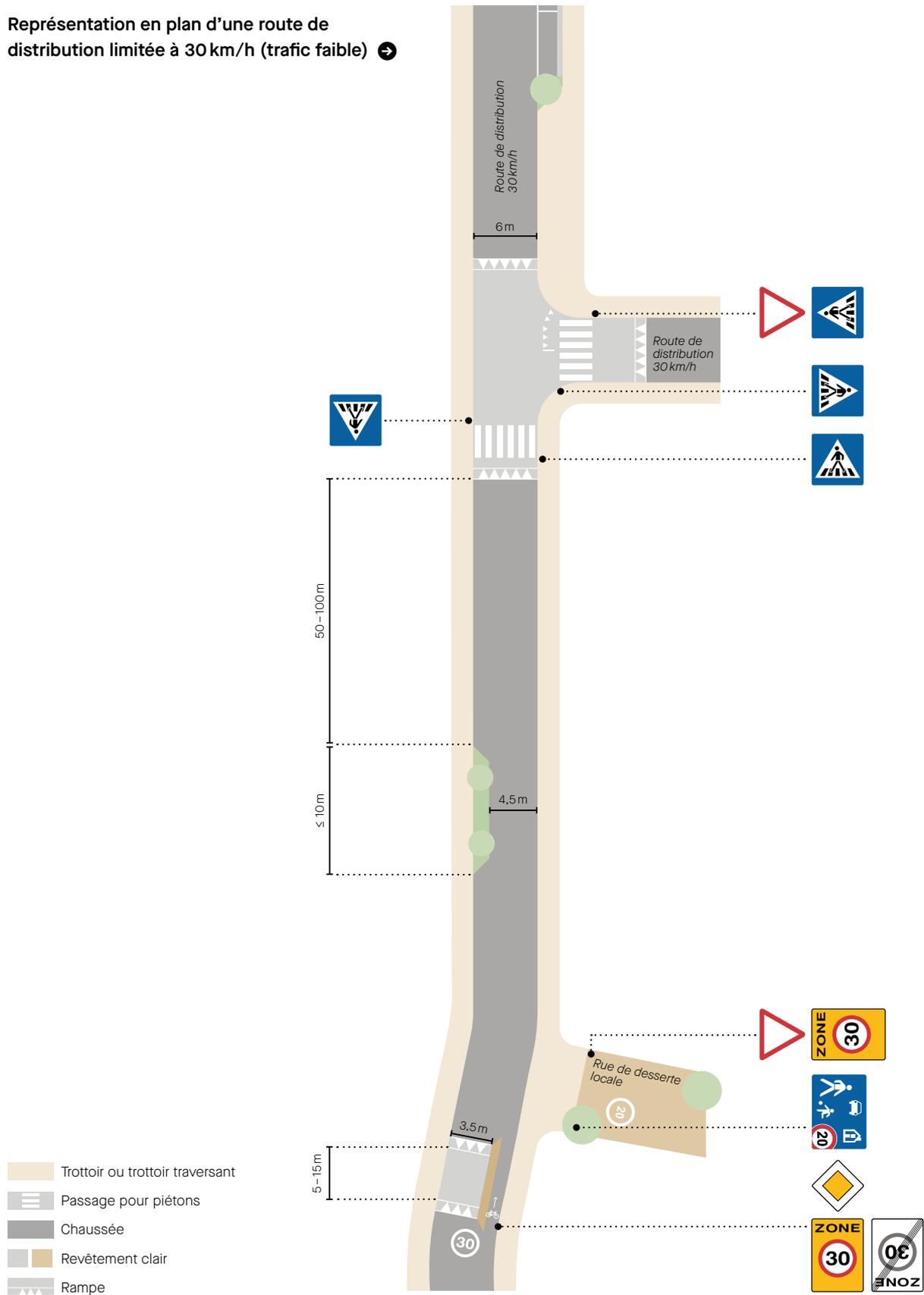
Revêtement

À l'exception des transitions, et éventuellement de la revalorisation urbanistique d'une centralité, le revêtement peut être réalisé dans le même **enrobé bitumineux** que les tronçons non apaisés.

Longueur du tronçon

Il n'y a **aucune restriction** en ce qui concerne la longueur du tronçon à l'intérieur de la localité. Il appartient à l'Administration communale de la déterminer.

Représentation en plan d'une route de distribution limitée à 30 km/h (trafic faible) →





Route de distribution (30 km/h) avec une charge de trafic faible

Signalisation et régimes de priorité

Une route de distribution limitée à 30 km/h peut être intégrée dans une zone 30 km/h existante ou, si elle est dépourvue de carrefour, être signalée comme un tronçon isolé. Une route de distribution étatique conserve la priorité sur les routes de distribution communales 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

Sur la **voirie de l'État**, les routes de distribution **gardent la priorité par rapport aux routes adjacentes**, même si la route de distribution est également limitée à 30 km/h. Ce même principe est recommandé sur les **routes de distribution communales à trafic élevé**. [> Voir fiche A11](#)

L'intersection peut être marquée par un signal B,3 sur la route de distribution et doit être indiquée par un signal B,1 ou B,2a sur la rue adjacente.



A,23

Sur les **routes de distribution communales**, en particulier celles à trafic faible, la **priorité à droite peut également être appliquée aux intersections**. Dans ce cas, le signal A,23 est à prévoir à chaque branche du carrefour.



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 distribution



H, I



C, H

APPLICATION

Route de distribution

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Trottoir des deux côtés
Largeur du trottoir	≥ 2 mètres
Infrastructure cyclable	Trafic faible : circulation mixte, sauf exception Trafic élevé : séparation physique avec le trafic motorisé et les piétons Aménagements selon > www.veloplengen.lu
Largeur de la chaussée	6 mètres
Largeur minimale de la chaussée rétrécie	Longueur d'un rétrécissement jusqu'à 10 mètres (15 mètres en combinaison avec un plateau) Trafic faible : 3,5 mètres avec un by-pass pour les cyclistes 4,5 mètres sans by-pass pour les cyclistes Trafic élevé : 5,5 mètres
Longueur maximale du tronçon apaisé	/
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	Trafic faible : 50 à 100 mètres Trafic élevé : 100 à 200 mètres
Revêtement routier	Enrobé bitumineux (ponctuellement : revêtement clair)
Stationnement	Stationnement résidentiel le long de la route possible, mais à réduire au minimum

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	Voirie communale : possible, sauf pour trottoirs traversants Voirie étatique : non
Passage pour piétons	Si des 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](#)

