

A 07 30 KM/H SUR UNE RUE DE DESSERTE LOCALE

Sujets traités

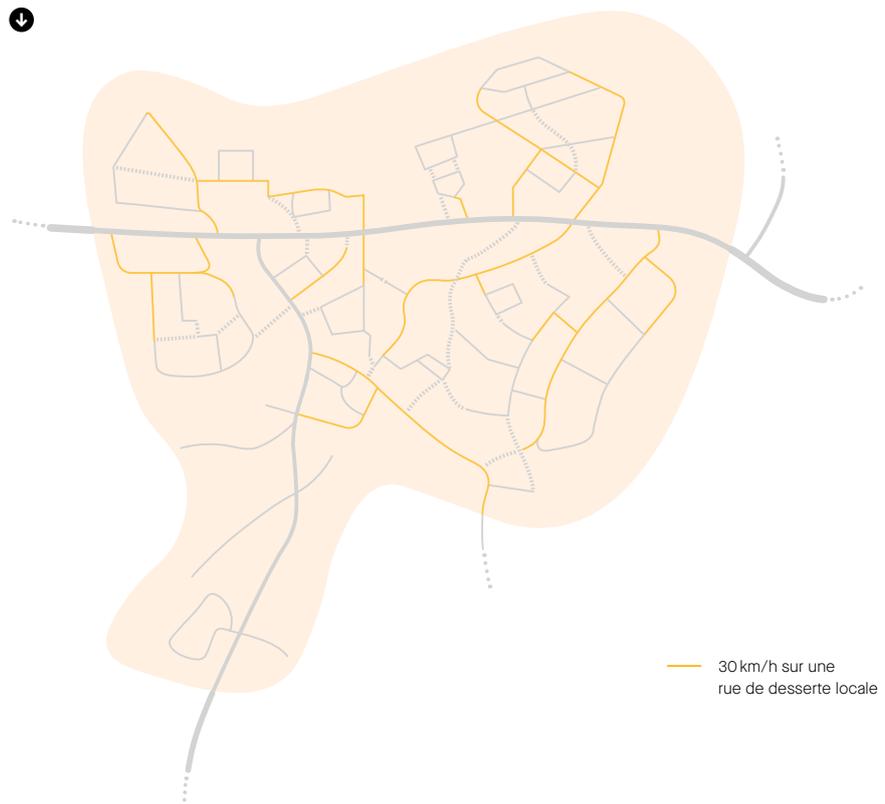
Concept d'aménagement par mode de déplacement	2
Principales caractéristiques d'aménagement	5
Signalisation et régimes de priorité	8
Récapitulatif	10

En résumé

Sur une rue de desserte locale dans un quartier à vocation résidentielle, il est possible d'appliquer une limitation de vitesse à 30 km/h. Pour que cette limitation soit observée, certaines caractéristiques d'aménagement ainsi que des règles de signalisation et de priorité doivent être respectées.

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

Rues de desserte locale limitées à 30 km/h dans une localité type ↓



Concept d'aménagement par mode de déplacement

Sur une rue de desserte locale limitée à 30 km/h, l'aménagement de l'espace public doit inviter les usagers de la route à se déplacer à pied et à vélo plutôt qu'en voiture.



Piétons

Dans une rue de desserte locale limitée à 30 km/h, les piétons doivent être **séparés du trafic motorisé**. De chaque côté, un trottoir ou un usoir suffisamment large et libre d'obstacles (lampadaires, arbres, etc.) doit permettre une bonne circulation piétonne.

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.

Quand préférer l'aménagement d'un usoir à un trottoir surélevé ?



Aménagement d'une rue de desserte locale avec des usoirs

Dans une rue limitée à 30 km/h, l'espace dédié aux piétons doit en principe être **séparé de la chaussée par un trottoir**. Ce dernier est par définition surélevé par rapport à la chaussée.

Il existe cependant des cas où le trottoir peut être remplacé par une surface, qu'on dote d'un revêtement différent, au même niveau que la chaussée. Du point de vue réglementaire, cette surface est considérée comme un **usoir** qui, en l'absence de trottoir, peut être emprunté par les piétons.

Un **aménagement avec des usoirs** peut être judicieux dans des situations à trafic faible où la largeur de l'espace public ne permet ni la mise en place de deux trottoirs confortables, ni l'aménagement d'une zone résidentielle de qualité. Le **maintien de l'aspect historique** d'une rue ou le niveau des entrées du bâti existant sont d'autres raisons qui invitent à l'aménagement d'un usoir.

En l'absence de trottoir, il est recommandé d'interdire le stationnement le long de la chaussée, sauf aux emplacements marqués. En effet, contrairement à la situation avec un trottoir, les véhicules ont le droit de stationner sur un usoir lorsqu'il n'y a pas de trottoir, à condition de laisser **un passage libre de 1 mètre**.

Un aménagement sans trottoir doit s'accompagner d'un **concept de guidage pour les personnes malvoyantes** (p. ex. possibilité de s'orienter le long des propriétés privées).

Un tel guidage doit être mis en œuvre en concertation avec l'ADAPTH. > [Voir www.adapth.lu](http://www.adapth.lu)



Cyclistes

En principe, le trafic sur les rues de desserte locale est suffisamment faible pour que **les cyclistes puissent cohabiter avec les automobilistes sur la chaussée**. Si dans certaines rues ou sur certains tronçons de rue le volume de trafic motorisé est néanmoins important, des aménagements cyclables adaptés doivent être prévus.

Dans le cas d'un itinéraire soumis à un trafic important en direction de l'école, il peut s'avérer judicieux de prévoir des aménagements cyclables, afin de **sécuriser les trajets des usagers les plus vulnérables**.

Pour les sens uniques, il est recommandé d'autoriser le contresens cyclable afin de permettre aux cyclistes d'emprunter le trajet le plus direct. En présence d'une liaison cyclable d'importance majeure, une réglementation en «**rue cyclable**» peut être judicieuse. > Voir www.veloplange.lu



Transports en commun

Les rues de desserte locale **ne sont en principe pas empruntées par les lignes de bus principales**.

Il peut néanmoins s'avérer nécessaire d'y laisser circuler des **lignes de bus locales** (de type «Citybus» ou bus scolaire). Dans ce cas, il faut **adapter les mesures d'apaisement** en fonction de la fréquence de croisement entre deux bus, voire entre un bus et un autre véhicule.

Représentation d'une rue de desserte locale réaménagée et apaisée à 30 km/h ⚡





Trafic individuel motorisé

Le schéma de circulation doit être choisi de manière à **rendre impossible le trafic motorisé de transit**. Ce principe est garanti si, depuis toute rue de desserte locale, les automobilistes n'ont accès qu'à une seule route de distribution ou de liaison. > [Voir fiche A04](#)

Dans ce contexte, en plus des **mesures constructives** nécessaires pour assurer le respect de la limitation de vitesse > [voir fiche A13](#), des **mesures de réduction du trafic** > [voir fiche A12](#) peuvent s'avérer nécessaires.



Stationnement

En l'absence d'une réglementation spécifique, le stationnement pour voitures est **autorisé sur la chaussée**, à condition de laisser un espace de circulation suffisamment large. Il est dans tous les cas recommandé de prévoir une réglementation ne permettant le stationnement qu'aux emplacements désignés.

Afin de réduire les flux motorisés et de conférer un aspect convivial aux espaces-rues des quartiers, le **stationnement regroupé** doit être préféré.

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

Si un aménagement du stationnement sous la forme de « bande de stationnement » est malgré tout retenu, il est recommandé de prévoir ces **emplacements en bandes aménagées** (c.-à-d. avec des éléments constructifs marquant le début et la fin de la zone de stationnement) et **alternées de part et d'autre de la chaussée**. Contrairement à des emplacements en encoche, un tel aménagement évite d'imposer des détours aux piétons. De plus, les places de stationnement agissent comme mesure constructive d'apaisement en réduisant le gabarit carrossable.

La mise en place d'une **bande de stationnement** indiquée uniquement par un marquage au sol n'est jamais recommandée. En effet, en l'absence de véhicules stationnés, elle est franchissable et ne contribue donc pas à apaiser la circulation.

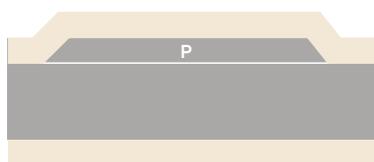
Variantes d'aménagement d'une bande de stationnement dans une rue de desserte limitée à 30 km/h ⚡

Non recommandé



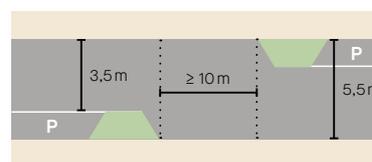
Bande de stationnement avec un simple marquage

Non recommandé



Emplacements en encoche

Recommandé



Emplacements alternés et aménagés avec rétrécissement du gabarit carrossable

Principales caractéristiques d'aménagement

Dans une rue de desserte locale limitée à 30 km/h, l'aménagement doit avant tout contribuer à faire respecter la vitesse maximale autorisée pour garantir la sécurité et le confort des piétons et cyclistes.

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**.

La **hauteur maximale de la bordure** limitant le trottoir ou la verdure est de **6 centimètres**. Elle peut être réduite en fonction de la charge de trafic sur la rue de desserte locale.

Largeur de la chaussée

La **largeur minimale est de 5 mètres** (cas de croisement déterminant: voiture - voiture à 30 km/h). Or, ce gabarit ne permet pas l'aménagement d'une bande de stationnement ou d'un îlot de verdure. Il est ainsi préférable de prévoir une largeur de **5,5 mètres** qui permet l'aménagement d'emplacements alternés et aménagés avec un rétrécissement du gabarit carrossable à **3,5 mètres**. > [Voir page 4](#) Une largeur de 6 mètres peut être prévue dans le cas exceptionnel d'une desserte bus ou de flux réguliers de poids lourds autres que les camions à ordures.

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 jusqu'à 3,5 mètres** (circulation alternée de véhicules) par des mesures constructives.

> [Voir fiche A13](#) La **longueur d'un tel rétrécissement** peut aller **jusqu'à 20 mètres** (à préciser en fonction du concept d'accessibilité des services de secours).

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

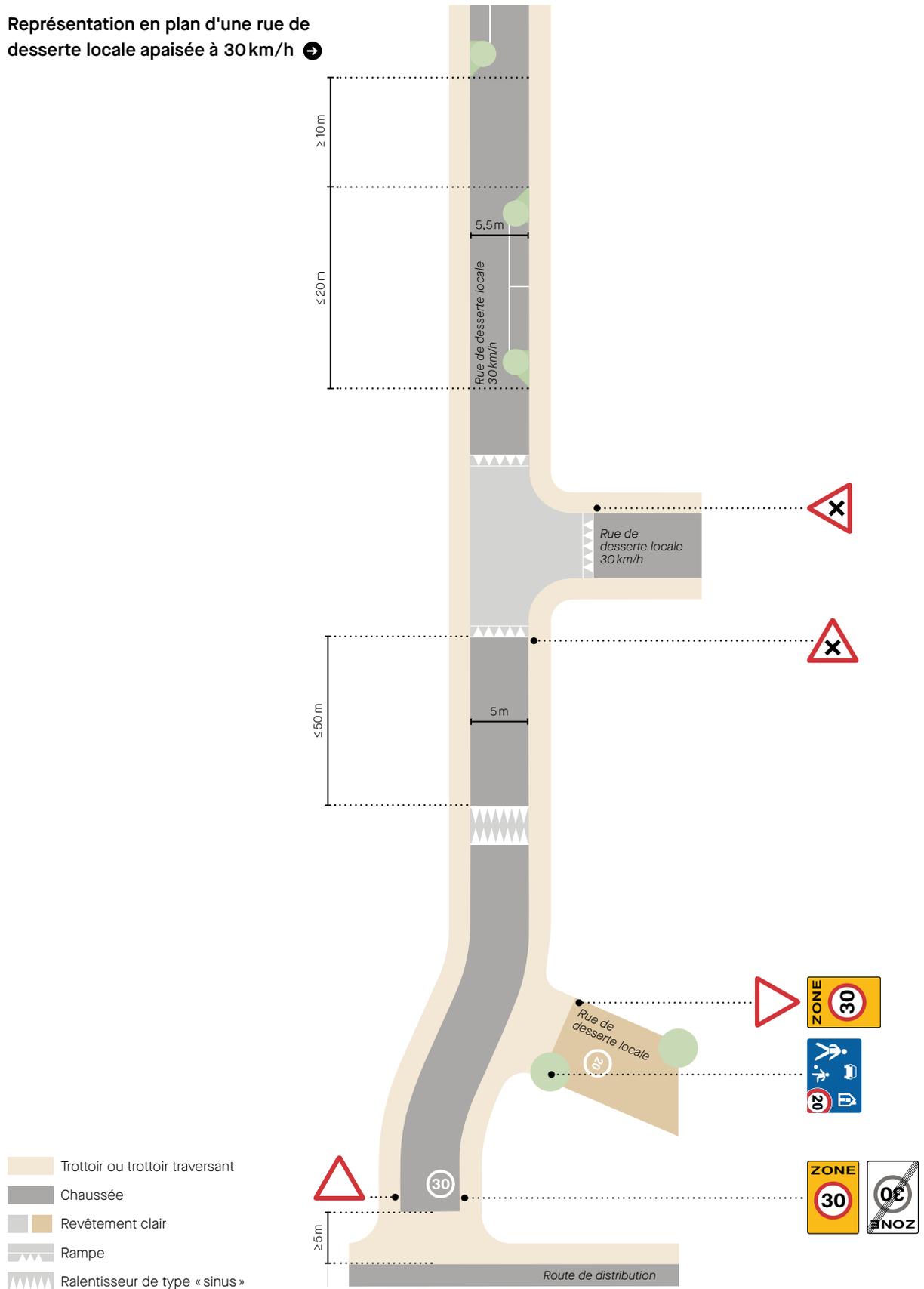
Revêtement

À l'exception des transitions, 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 apaisé.

Représentation en plan d'une rue de
desserte locale apaisée à 30 km/h →





Rue de desserte locale (30 km/h)

Représentation d'une rue de desserte locale apaisée avec des rétrécissements ponctuels de la chaussée et un parking regroupé 📍



Signalisation et régimes de priorité

À l'exception de rues isolées, les rues de desserte locale limitées à 30 km/h sont intégrées dans une zone 30 km/h. Les carrefours entre les rues de desserte locale sont régis en général par le régime de priorité à droite, à l'exception des carrefours vers une zone résidentielle ou une zone de rencontre qui peuvent être aménagés avec un trottoir traversant. Aux carrefours avec une route étatique, la rue de desserte locale n'est pas prioritaire, même si le carrefour est intégré dans la 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 respective**. 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



A,23



B,1



B,2a

La **priorité à droite est applicable de façon générale** aux intersections entre deux rues de desserte locale. Les priorités à droite **ne requièrent aucune réglementation spécifique** de la part de l'Administration communale. L'absence de signaux de priorité de type B,1 et B,2a aux intersections signifie que le principe de la priorité à droite est applicable.

La priorité à droite **ne s'applique pas dans le cas d'une intersection aménagée avec un trottoir traversant ou un chemin traversant pour les piétons et cyclistes**. Cette situation se présente principalement aux carrefours avec une zone résidentielle.

La mise en place d'un **trottoir traversant** entre une zone 30 km/h et une zone résidentielle ne devrait cependant pas se répéter sur plusieurs carrefours d'affilée afin d'éviter qu'un axe « prioritaire » ne se dessine au sein des rues de desserte locale. [> Voir fiche A11, page 7](#)

Aux carrefours entre une rue de desserte locale et une route de distribution ou une route de liaison étatique, la rue de desserte locale doit céder la priorité, même si le carrefour est intégré dans la zone 30 km/h.

[> Voir fiche A11, page 19](#)

L'aménagement de passages pour piétons doit être évité, car ces derniers interdisent au piéton de traverser la chaussée sur une section de 30 mètres de chaque côté du passage, ce qui est contraire à l'esprit convivial d'un quartier résidentiel apaisé. Les piétons doivent avoir la possibilité de traverser la chaussée là où ils le souhaitent, tout en prenant les précautions nécessaires.

Dans les cas suivants, des passages pour piétons peuvent cependant être prévus, et ce, même avec des signaux colorés lumineux :

- > sur le chemin vers l'école ou vers l'arrêt de bus du ramassage scolaire
[> voir fiche A01, page 7](#) ;
- > dans les lieux soumis à d'importants flux de piétons (p.ex. à hauteur d'un terrain de football ou d'un centre culturel).

Récapitulatif

30 km/h sur une rue de desserte locale



H, 1



C, 14

APPLICATION

Rue de desserte locale

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Trottoir (bordure : 6 centimètres maximum)
Largeur du trottoir	≥ 2 mètres
Infrastructure cyclable	Circulation mixte (sauf exception)
Largeur de la chaussée	5 mètres sans l'aménagement d'une bande de stationnement 5,5 mètres avec l'aménagement d'une bande de stationnement ou d'un îlot de verdure 6 mètres dans le cas d'une desserte bus ou de flux réguliers de poids lourds
Largeur minimale de la chaussée rétrécie	3,5 mètres (sur une longueur maximale de 20 mètres)
Longueur maximale du tronçon apaisé	/
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	≤ 50 mètres
Revêtement routier	Enrobé bitumineux (ponctuellement : revêtement clair ou pavés)
Stationnement	De préférence regroupé, sinon stationnement en bande aménagée

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	Oui, sauf exception
Passage pour piétons	Non, sauf exception
Signal coloré lumineux	À titre exceptionnel

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